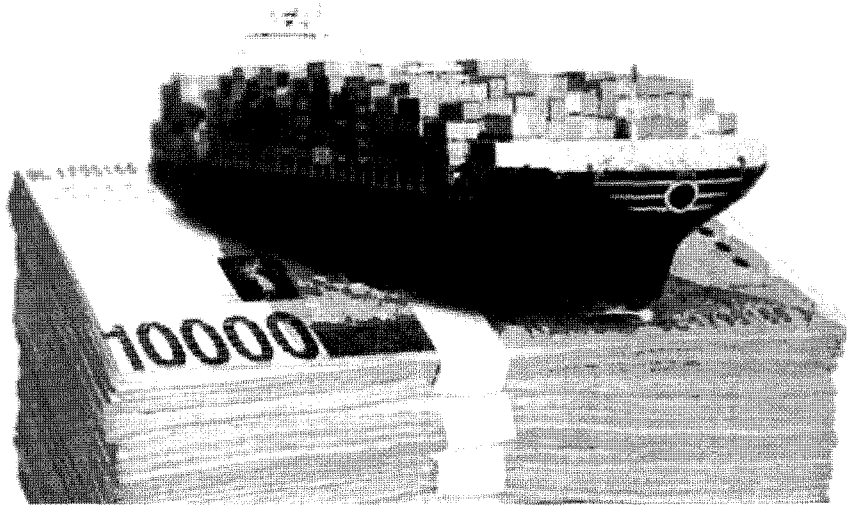


## 선협, 해운산업 위기극복 위해 금융권에 지원요청 선사의 운영자금 및 신규 선박금융 지원 필요



한국선주협회(회장 이종철)는 해운불황에 따른 운임하락과 연료유가 급등, 유동성 부족 등으로 국적선사들의 채산성이 악화됨에 따라 해운위기 극복을 위해 국내 금융권에 적극적인 지원을 요청했다.

해운업계는 2008년 9월에 발발한 글로벌 금융위기 여파로 인한 해운불황의 지속으로 삼중고를 겪고 있는 가운데 최근에 미국과 유럽 등 선진국의 경제가 불안정한 양상을 보이면서 어려움이 더욱 가중될 것으로 우려됨에 따라 대책마련에 부심하고 있으나, 뚜렷한 대안이 없는 실정이다.

협회는 이같은 어려움을 타개하기 위해 국적선사들을 대상으로 애로사항을 조사한 결과, 국내 금융기관들이 해운기업에 대한 신규금융을 극도로 제한하고 있으며, 기존금융의 조기 상환은 물론, 추가담보를 요구하는 한편, 선박담보 인정비를 축소 등으

로 인해 국적선사들이 유동성 부족에 시달리고 있는 것으로 나타났다.

이에 따라 협회는 8월30일 전국은행연합회와 국내 시중은행에 해운시황이 개선될 때까지 우리 해운산업의 위기극복을 위해 신조선 및 중고선박 도입관련 원활한 자금 공급과 원금상환기한 연장 등 채무 조정 및 신규 지원, 신용보증기금의 보증서 발급 재개 등 운영자금 및 선박금융 지원을 요청했다.

협회 관계자는 “국내 해운업계가 겪고 있는 어려움은 글로벌 금융위기 이후 전세계 해운업계가 공통적으로 겪고 있는 상황으로서, 중국과 프랑스 등 주요 국가들이 자국의 해운산업 보호를 위해 금융권과 연계한 각종 지원정책을 적극적으로 시행하고 있다”며, 우리나라도 해운산업과 밀접한 관계에 있는 금융업계의 협조가 절실한 상황이라고 말했다.

# 아이에스해운 등 9개 외항해운업체 협회 회원가입

## 한국선주협회 회원사수 190개로 증가

아이에스해운(대표 권민석)을 비롯한 9개 외항해운업체가 최근 한국선주협회(회장 이종철) 회원으로 가입, 회원자격을 취득하였다.

이로써 한국선주협회 회원사는 종전 181개사에서 190개사로 늘었다. 한국선주협회 회원수는 지난 2000년 33개사에서 2002년 41개사, 2004년 50개사, 2005년 64개사, 2006년 92개사, 2007년 129개사, 2008년 164개사, 2009년 183개사, 2010년 181개사로 2003년 하반기 이후 해운위기 중에도 꾸준히 증가했다.

이번 회원에 가입한 회원사는 아이에스해운(주)을 비롯하여 (주)포스텍, (주)에이치엠티메가라인, (주)일신해운물류, (주)에벤에셀 마리타임, (주)지엠, (주)우현쉬핑, (주)에스제이마린, (주)디엠쉽핑 등이다.

### □ 아이에스해운(주) (대표 권민석)

자본금 225억원에 9,400G/T 벌크선 2척을 보유하고 있으며, 금년 7월 국토해양부로부터 해상화물 운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 외항화물 운송사업 뿐만 아니라 해상운송 주선업, 복합운송 주선업, 해운대리업, 무역업 등을 겸하고 있다.

### □ (주)포스텍 (대표 김효중)

자본금 60억원에 33,000G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 금년 6월 국토해양부로부터 해상화물 운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 외항화물 운송사업 뿐만 아니라 항만하역업, 해운대리점업, 건설업, 석유류 도소매업 등을 병행하고 있다.

### □ (주)에이치엠티메가라인 (대표 정준택)

자본금 100억원을 보유한 선사로 16,000G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 금년 5월에 국토해양

부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 외항화물 운송사업 뿐만 아니라 예인선업, 부선업, 하역업, 장비임대업, 통관업 등을 겸하고 있다.

### □ (주)일신해운물류 (대표 문충도)

자본금 10억원을 보유하고 있으며, 12,000G/T 벌크선 1척을 보유하고 있다. 금년 1월에 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 또한, 동사는 외항화물 운송사업 뿐만 아니라 화물자동차 운송사업, 항만하역업 및 서비스업, 선박용선 및 서비스업 등을 병행하고 있다.

### □ (주)에벤에셀 마리타임 (대표 박명남)

자본금 10억원을 보유하고 있는 선사로서, 12,000G/T 벌크선 1척을 보유하고 있다. 금년 2월에 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했으며, 동사는 외항화물 운송사업 뿐만 아니라 해운중개업, 해운대리점업, 운송관련 대리 서비스업 등을 겸하고 있다.

### □ (주)지엠 (대표 황제현)

자본금 10억원에 11,000G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 금년 6월 국토해양부로부터 해상화물 운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 외항화물 운송사업 뿐만 아니라 해운대리점업, 무역업, 창고업 및 유통업, 해외취업선원송출 대리점업 등을 병행하고 있다.

### □ (주)우현쉬핑 (대표 문호성)

자본금 10억원에 5,500G/T 벌크선 2척을 보유한 선사로, 금년 6월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 외항화물 운송사업 뿐만 아니라 하역보조업, 중고자동차 수출업, 복합 운송주선업, 부동산 임대업, 화물중개 및 대리업



등을 겸하고 있다.

□ (주)에스제이마린 (대표 정태성)

자본금 10억원에 1,500G/T 벌크선 6척을 보유하고 있으며, 금년 5월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 외항화물 운송사업 뿐만 아니라 컨설팅 및 알선중개업, 도소매업 등을 겸하고 있다.

□ (주)디엠쉽핑 (대표 객민욱)

자본금 11억원에 5,000G/T 벌크선 2척을 보유한 선사로, 금년 5월에 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 외항화물 운송사업 뿐만 아니라 선박관리업, 도매업 등을 병행하고 있다.

## 새로운 국부창출을 위한 물류기술 산업의 도전 미래물류기술포럼 오스트리아 국제세미나 개최

국내 물류기술 분야 전문가들로 구성되어 있는 미래물류기술포럼(NeLT)이 8월 26일(목)부터 27일(금)까지 이틀간 오스트리아 잘츠부르크에서 국제세미나를 개최하였다.

이번 국제세미나는 미래물류기술포럼(의장 김성진, 김인세)이 주최하고 국토해양부, 농림수산식품부, B&R이 후원하며, 포럼의 운영을 맡고 있는 한국해양수산개발원(원장 김학소)을 비롯한 한국교통연구원·한국철도기술연구원·부산대학교·한경대학교·한국해양과학기술진흥원·한국건설교통기술평가원이 공동으로 주관하였다.

8월 26일(목) 세미나에서는 ‘한-오스트리아 물류자동화 현황과 전망’이란 주제로 오스트리아의 대표 물류자동화 기술업체인 B&R사와 자동화 시스템 제공업체인 TGW에서 ‘자동화 및 물류기술’, ‘물류 자동화 기술의 최신 트렌드’ 등 유럽지역의 자동화 기술을 소개하였다. 이와 더불어 최상희 한

국해양수산개발원 물류기술연구실장은 ‘한국의 자동화 항만물류시스템 트렌드와 최신기술’을, 권운장 한국철도기술연구원 국가물류표준화연구단장은 ‘한국의 물류표준화’에 대해 발표하였다. 또한, 박장환 한경대학교 교수는 ‘물류센터에서의 에너지 절감’ 등을 주제로 한국의 자동화 기술에 대하여 전파하였다.

이와 더불어 8월 27일(금)에는 ‘한-오스트리아 협력방안’이란 주제로 물류자동화 기술과 Open Safety에 관한 협력방안, 철도기술에 관한 협력방안 등 한-오스트리아 양국 간의 물류분야 협력방안에 대한 워크숍을 개최하였다.

특히 이번 세미나는 물류자동화 기술의 선진국인 오스트리아에서 개최되는 물류기술분야 최초의 한-오스트리아 공동주최 국제행사로 유럽의 자동화 물류기술과 한-오스트리아 간의 물류분야 협력방안을 논의하는 뜻 깊은 자리가 되었다.

## 한국선주협회, 50년 만에 협회명칭 변경 추진 해운산업의 의미를 명확하게 전달하는 명칭 변경

한국선주협회(회장 이종철)는 명칭 변경을 추진하고 있다. 회장단회의와 이사회, 정기총회, 정부 및 금융권과의 간담회 등에서 협회 명칭 개칭문제가 자주 거론되어왔다.

일반국민들이나 정부 당국자들이 선주에 대한 인식이 다소 부정적이라는 지적 때문인데, 특히 대다수 국민들은 선주협회를 소규모 영세 어선선주협회로 인식하는 등 해운산업을 함축하는 상징성이 부족한데다 전국 각 시도 및 어촌에 어선선주협회가 수백여개에 달하고 있다.

또한 선주라는 명칭이 해운산업에 대한 정책지원 시 특혜논란을 야기시키는 요인으로 작용한다는 지적도 있다. 사실상, 정부 또는 국책금융기관에서 해운산업에 대한 지원정책 수립시 개별선주에 대한 지원으로 인식돼 지원 풀이 축소되거나 특혜논란의 여지가 있었다.

이에따라 8월 9일 협회는, 8월 5일부터 190개 회원사에 국문과 영문 명칭을 변경하는 방안에 대해 의견 수렴에 들어갔으며, 취합된 의견을 회장단 회의와 외부 컨설팅 작업 등을 거쳐 2012년 1월 총회에서 명칭 변경을 확정할 계획이다.

선주협회가 제시한 새 이름 후보는 한국해운협회, 한국해운산업협회, 한국해운경제인협회, 한국

해운경영자협회 등 네 가지로, 이 가운데 한국해운협회와 한국해운산업협회에 대한 반응이 좋은 것으로 전해졌다.

영문명칭 해외사례를 보면 대다수 국가에서 Shipowners' Association(선주협회) 명칭을 사용하고 있는 것으로 나타났다. 특히 일본, 독일, 중국, 노르웨이, 홍콩, 덴마크, 대만, 핀란드, 인도 등의 국가들이 대표적으로 해당 명칭을 사용하고 있으며 이는 전체의 95%에 달하고 있는 것으로 조사됐다.

그러나 일부 유럽국가와 미국 등은 Shipowners' Association 대신 독자적인 명칭을 사용하고 있는 것으로 나타났다. 영국, 터키는 Chamber 라는 단어를 미국은 Institute를 협회 명칭으로 사용하고 있는 것으로 조사됐다.

또한 영국선주협회 등 유럽선주협회와 싱가포르, 홍콩 선주협회의 특성도 한국선주협회와는 조금 다른 점을 보였다. 해당 협회들은 회원사가 선주에 한정되지 않고 해운중개업체, 선박보험업체, 병커공급업체 등을 회원사로 두고 있다.

한편, 한국선주협회는 1955년 창립된 대한대형선주협회, 1957년 발족한 한국대형선주협회를 통합해 1960년부터 명맥을 이어왔다.

[ 세계 주요 선주협회 명칭 ]

구분	국 가	명 칭	구분	국 가	명 칭
1	그리스	Union of Greek Shipowners	16	벨기에	Royal Belgian Shipowner's Association
2	일 본	The Japanese Shipowner's Association	17	말레이시아	Malaysian Shipowners' Association
3	독 일	German Shipowners' Association	18	네덜란드	Royal Association of Netherlands Shipowners
4	중 국	China Shipowner's Association	19	필리핀	Filipino Shipowners Association
5	한 국	Korea Shipowner's Association	20	태 국	Thai Shipowners' Association
6	노르웨이	Norwegian Shipowner's Association	21	러시아	Union of Russian Ship-Owners
7	홍 콩	Hongkong Shipowners Association	22	터 키	Turkish Chamber of Shipping
8	미 국	American Institute of Merchant Shipping	23	라이베리아	Liberian Shipowners' Council
9	덴마크	Danish Shipowners' Association	24	캐나다	Canadian Shipowner' Association
10	영 국	Chamber of Shipping	25	불가리아	Bulgarian Shipowner' Association
11	싱가포르	Singapore Shipping Association	26	브라질	Union of Brazilian Shipwners
12	대 만	Chinese Shipowner's Association of Taipei	27	크로아티아	Croatian Shipowner' Association
13	이탈리아	Italian Shipowners' Association	28	인도네시아	Indonesian National Shipowner' Association
14	핀란드	Finnish Shipowners' Association	29	프랑스	French Shipowners Association
15	인 도	Indian National Shipowner's Association	30	스웨덴	Swedish Shipowners' Association

# 한국해양수산개발원, 해운시장 종합 정보망 구축 추진

## 2012년 3월 오픈, 한국의 해운 관련 종합정보 서비스

글로벌 해운시장 정보와 동향을 종합적으로 수집하고 분석할 수 있는 체계적인 정보관리 시스템이 빠르면 2012년 3월 가동에 들어갈 전망이다.

한국해양수산개발원(원장 김학소)은 2012년 3월부터 시범적으로 '해운시장종합정보망'을 가동할 계획이다. 해운시장종합정보망은 2009년 해운위기 경쟁력 강화방안 비상대책회의에서 처음 제안됐고 지난해 국토해양부가 추진한 해운산업 장기발전계획 중 하나로 채택돼 올해 KMI와 정식으로 해운시장종합정보망 구축 사업 위탁계약을 체결, 정보망 구축을 위한 구체적인 사업이 추진되고 있다.

한국은 조선산업이 세계 1위를 지키고 있고, 해운은 세계 5위로 국내에서 많은 해운, 조선 관련 데이터들이 생성되고 있지만 국내에는 이러한 데이터들을 집적하고 가공해 지식정보로 재창출할 수 있는 기관 또는 기업이 전무해 한국은 해운 및 조선관련 정보를 클락슨이나 드루리, 퍼니스 등 해외 컨설팅 기관에 의존하고 있다.

해운시장종합정보망은 해외정보 의존에 따른 정보왜곡현상을 바로잡아 한국해운산업의 경쟁력을 제고하고 일자리를 창출해보자는 취지에서 출발하고 있다. 앞으로 국토해양부와 KMI는 해운 및 조선업계 전문가들로 구성된 자문단 회의 및 실수요자 TF 등을 구성해 해운시장종합정보망이 담게 될 주요 콘텐츠를 구성하고 개발해 나갈 계획이다.

현재까지 논의된 해운시장종합정보망에는 해운업계와 조선업계, 하주기업, 투자자 등에서 생성되는 로데이터를 데이터베이스(DB)에 집적화시키고 다양한 분석툴을 통해 사용자들이 편리하게 정보를 활용할 수 있도록 구축된다. 또한 이러한 정보자료

들을 토대로 지표나 지수 등도 개발한다는 목표를 세워놓고 있다.

정부와 KMI는 해운시장종합정보망을 클락슨, 드루리 등 세계적인 해외 컨설팅 기관들처럼 장기적으로 유료 서비스로 가져갈 계획으로 웹방식이 아닌 에뮬레이터 방식으로 개발할 계획이다. 우선 2012년 시험서비스를 시작으로 2013년까지 안정화 단계를 거쳐 2014년부터 본격적으로 유료서비스로 제공될 계획인데 향후 2033년께 국내의 정보 판매 수익이 약 25억원에 달할 것으로 기대하고 있다.

한편 정부는 앞으로 해운시장종합정보망이 안정적으로 운용되기 위해 해운법 등 관련법 개정 등을 통해 제도적 기반을 갖출 계획이다. 또한 정보망의 성공을 위해서는 업계와의 공감대 형성과 정보망 이용률 제고가 무엇보다 중요하다고 보고 관련업계와의 접점을 넓혀나갈 계획이다.



## 해양플랜트 산업, 이제 건조에서 서비스로 확대해야 KMI, 새로운 부가가치 산업인 해양플랜트 서비스 산업 진출 강조

전 세계 해양플랜트 수주 물량의 80% 씩씩이. 국내 조선소가 올해 해양플랜트 수주에서 거둔 실적이다. 올 상반기에만 180억 5천만 달러(20조 원)를 수주해 작년 한해 수주액 140억 4천만 달러(15조 원)를 넘어섰다. 해양플랜트 수주가 일반 상선을 넘어, 이제 조선 강국이 아닌 해양플랜트 강국이라 할 만하다.

하지만 건조 이후 서비스 산업은 불모지라 해도 과언이 아니다. 서비스 부문에 진출한 인력도 기업도 거의 없는 형편이다. 우리나라가 건조한 해양플랜트가 세계 곳곳에서 원유를 생산하고 있지만, 정작 우리 기업이 운영하는 해양플랜트는 한국석유공사의 '두성호'가 유일하다. 선박 건조 이후 연간 300억 달러의 외화를 벌어들이는 해운업과도 대비된다. 해양플랜트 건조 실적 세계 1위, 반면에 서비스 부문 경쟁력 제로인 기형적인 산업 구조가 우리의 현주소다.

해양플랜트 서비스 산업은 해양플랜트 건조 이후 운반, 설치, 운영 및 유지보수, 해체, 부대사업 등을 포괄한다. 해양플랜트 서비스 산업은 해양플랜트 산업 전체 부가가치의 50%를 차지하며, 세계 시장 규모는 연간 1,500억 달러에 달한다. 시장규모는 석유의 수요 증가로 인해 더욱 커지고 있고, 해상풍력, 해저광물자원 등 해양자원 개발과 맞물려 확대 일로에 있다. 문제는 높은 진입장벽이다. 다국적 석유기업(IOC), 국영 석유기업(NOC) 등 메이저 석유 회사들이 가치사슬의 정점에서 독과점 체제를 형성하고 있기 때문이다. 세계 10대 기업 중 3~4개가 이들 석유회사들일 정도이다.

우리나라는 그동안 해양플랜트 건조에 치중하고

서비스 산업은 원천적으로 포기하는 상황이었다. 국내 유전이 없다보니 기업들이 무관심했던 데다, 정부의 지원정책도 거의 없었기 때문이다. 그러나 진출 가능성은 충분하다. 이미 세계 1위의 건조 능력을 확보하고 있고, IT, 기계, 전자 등 관련 산업의 경쟁력도 세계적이다. 동남아, 서아프리카, 중남미 등 미개발 자원부국을 중심으로 틈새시장이 출현하는 등 시장 여건도 좋아지고 있다.

이에 한국해양수산개발원(원장 김학소)은 우리나라가 미래 먹거리 산업인 해양플랜트 서비스 산업에 꼭 진출해야 한다고 역설했다. 특히 KMI는 우리나라가 해양플랜트 서비스 산업에 진출하기 위해서는 정부의 역할이 중요함을 강조했다. 세계 메이저 석유회사들과의 경쟁이 불가피하기 때문이다. KMI는 정부의 실천과제로 지원근거법 제정, 해외시장정보 제공, 전문인력과 선도기업 육성을 제시했다. 또한 발주처에 대한 자원외교와 자금조달을 원활하게 하기 위해 금융권에 대한 홍보도 중요함을 지적했다.

한편 기업에는 해외 선도기업과의 J/V, M&A 추진과 자원개발업체, 조선업체, 해운선사 등의 동반 진출을 주문했다. 아울러 국영기업인 석유공사, 가스공사가 지분확대를 통해 국내 기업들이 진출할 수 있는 교두보를 마련할 것을 지적했다.

KMI 김학소 원장은 "석유 한 방울 나지 않는 우리나라에서 석유를 생산하는 해양플랜트를 건조한다는 것, 그것도 세계 1위인 것은 대단한 일이다. 그러나 서비스 산업은 더 큰 시장이다. 명실상부한 해양플랜트 산업 세계 1위를 달성하고, 후손들에게 먹거리를 물려주기 위해서는 해양플랜트 서비스 산업에 반드시 진출해야 한다"고 강조했다.

## 중국물류시장, '제2 내수시장'으로 적극 개척해야 한국해양수산개발원, 차세대 중국 내륙물류시장 진출 지원

한국해양수산개발원(원장 김학소)은 우리 물류기업들이 중국물류시장을 '제2의 내수시장'으로 개척할 수 있도록 차세대 중국 물류거점 및 내륙물류시장 진출 지원에 적극 나서고 있다. 김학소 원장은 우리 물류기업들이 '글로벌 TOP 물류기업'으로 성장하기 위해서는 반드시 중국물류시장을 성공적으로 공략·개척해야 한다고 강조하고 있다.

2010년 중국물류시장 규모(사회물류총비용 기준)는 약 1,200조원에 해당하는 7.1조 위안으로 우리나라 전체 GDP 규모(1,172조원)이다. 등록된 물류기업 52,000개, 하지만 상위 50위 물류기업들의 시장점유율은 14%를 넘지 못하는 상황이다. 이 거대한 중국물류시장이 아직까지는 낮은 시장집중도, 경쟁심화, 단순 서비스 등 특징을 지닌 '춘추전국'의 상황에 처해있다. 하지만 2015년까지 시장구조의 지속적 재편을 통해 시장집중도가 높아지고, 2020년경에는 대형물류기업이 탄생, 그들이 연맹하여 시장을 지배할 것으로 예상된다. 즉 향후 5년에서 10년이 중국물류시장을 공략할 수 있는 마지막 기회인 셈이다.

또한 중국은 12·5계획을 통해, 현대물류산업 발전, 종합교통운수체계구축, 지역발전 총체전략 및 도시화 전략을 제시했다. 특히 중국의 지역발전 총체전략은 서부대개발 정책을 우선적으로 실시하여 '충칭-청두-시안'으로 연결되는 '서부삼각주'를 중국의 신 경제성장점을 육성할 방침이다. 또한 동북지역의 노후 공업기지를 전면 개선하고, 중부지역의 투자환경 개선 등을 통해 동부지역 산업이 질서있게 이전될 수 있도록 계획하고 있다. 또한 중국은 '2횡 3종' 구도로 21개 도시구역을 개발하는 도

시화 전략을 수립했다. 즉 내륙 18개 도시구역이 개발중점지역으로 지정되어, 중국의 '차세대 물류거점'이자 내륙물류시장의 중심으로 부상할 전망이다.

KMI 김학소 원장은 이러한 중국물류시장 변화에 따라 중국 진출 우리 물류기업을 지원하기 위한 4대 주요사업을 추진하고 있다. 첫째, 중국 성시(省市)별 투자여건과 전망 분석 및 지역별 친한국 네트워크 구축을 위한 KMI 중국 지역물류세미나를 해당 성시에서 개최한다. 둘째, 중국 해운·항만·물류의 최대 중심지이자 대부분의 우리 해운·물류기업 중국본부가 자리잡고 있는 상해에서 KMI 상해 CEO 물류포럼을 개최하여 중국물류시장 개척을 위한 실질적인 토론의 장을 마련한다. 셋째, 중국물류시장에 대한 이해와 중소기업의 중국 진출 및 사업 확대 지원을 위해 중국 현지 물류전문가를 "KMI 중국연구센터 자문위원"으로 위촉하여 활용하고 있다. 넷째, 우리 해운·물류기업과 KMI 중국연구센터(상해 소재)가 중심이 되어 중국물류 연구회(가칭)를 조직·운영하여 우리 기업간 "중국 비즈니스 협력 모델"을 실질적으로 연구·개발할 예정이다.

KMI(원장 김학소)는 다가오는 9월 6일에 중국 서북지역인 산시성과 신장위구르자치구의 물류투자여건과 한중협력방안을 도출하기 위해 '5천년 중국 역사의 고도이자, 실크로드의 시점'인 시안(西安)에서 제5차 KMI 중국 지역물류세미나를 주최한다. 이 세미나에는 우리나라의 대표 물류기업인 범한판토스, CJ-GLS, 대한통운, (주)한진 등이 참여하여 중국 내륙물류시장 개척에 나선다.