

시노코페트로케미컬, 2천억 지원받는다

한국해양진흥공사(사장 황호선)는 코로나 19에 따른 금융시장 경색으로 일시적 유동성 위기를 겪고 있는 주요 해운기업 지원을 위해 폴라리스쉬핑에 이어 장금상선 계열 기업집단에 한국산업은행, 한국수출입은행, 한국해양진흥공사가 공동으로 유동성 지원방안을 확정했다고 밝혔다.

지원 금액은 유동성 부족자금 총 1,950 억원으로 이 중 산업은행과 수출입은행이 운영자금 대출로 1,200억원을, 한국해양진흥공사가 사모사채를 인수하는 방식으로 750억원을 각각 지원한다.

장금상선은 국내 3위의 컨테이너 정기선 사로 자산총액 7조원 규모('19년말 기준)의 국내외 48개 계열기업을 이끌고 있다. 이들 계열기업 중 시노코페트로케미컬은 로열더치셸(Royal Dutch Shell), 액슨모빌(Exxon Mobil) 등 글로벌 석유 메이저기업과 장기운송계약을 체결하고 부정기선 영업을 영위하고 있다. 공사와 정책금융기관은 유동성 지원방안을 확정함에 따라 시노코페트로케미컬에 11월 중 약 2,000 억원의 운영자금을 지원한다는 방침이다.

공사는 지난 7월부터 관계부처와 정책금융기관인 산업은행, 수출입은행과 함께 '코로나19 피해 주력 해운기업' 지원방안 마련을 위한 심도 있는 논의를 진행해왔으며, 대상 기업의 재무건전성 개선 및 유동성 관리를 위한 자본 확충 등 자구계획 이행을 전제로 외부 회계법인 경영실사를 거쳐 지원방안을 확정하였다고 밝혔다.

황호선 한국해양진흥공사 사장은 “이번 코로나19 피해 지원은 국가 기간산업을 보호하고 해운선사들의 경영안정 및 고용시장 안정에 크게 기여할 것”이라며, “앞으로도 건실한 주요 해운기업에 일시적인 유동성 문제가 있을 경우 정책금융기관들과 적극 협력하여 대응토록 하겠다”고 밝혔다.(*)

한국 여성항해사 최초 '그린피스' 쇄빙선 취업

한국해양수산연수원(원장 이동재)은 국내 청년 해기사들의 글로벌 역량을 강화하고 유럽국가 등 해외 주요선사 취업을 지원

하는 사업인 “2020년도 글로벌 승선취업 프로그램”교육을 통해 한국 여성 해기사 최초로 국제 환경보호 단체인 ‘그린피스’(Greenpeace) 쇄빙선에 취업하는 쾌거를 이루었다고 밝혔다.

글로벌 승선취업 프로그램은 청년 해기사들이 세계 해양무대로 진출하기 위한 정부 일자리 창출 지원사업으로, 총 7개의 노·사·정·학 기관의 기금출연 등 상호협력을 바탕으로 시행되고 있다.

한국여성 항해사 최초로 그린피스 쇄빙선에 취업한 정연주씨(27세)는 목포해양대학교를 졸업 후 한국해양수산연수원이 시행하는 ‘2020년도 글로벌 승선취업 프로그램’의 교육생으로 입교하여 교육을 이수하던 중, 연수원과 그린피스와의 취업 협력 네트워크를 통해 승선취업에 성공하게 되었다.

특히 올해는 코로나19 팬데믹 전 세계 확산으로 해외현지 교육시행이 불가함에 따라, 연수원의 특별 추가개설 직무교육인 ‘극지해역운항 선박교육’을 시행하였고, 해당교육을 수료한 점이 그린피스 취업시 큰 장점으로 작용되었다.

현재 그린피스 쇄빙선(환경감시)에 3항사로 승선근무 중인 정연주씨는 “글로벌 승선취업 프로그램의 영어교육 및 직무교육이 매우 만족 스러웠으며, 틀에 박힌 교육이 아니라 해외취업을 위한 실무위주

교육이 많이 도움되었다” 라며, “앞으로 국제무대 활동을 희망하는 후배 해기사들에게 도움되는 해기사로 성장하고 싶다”는 포부를 밝혔다.(*)

아시아역내 공컨 부족으로 운임 급등

정기선사와 화주들 모두 빈 컨테이너의 심각한 부족으로 인한 선복량 부족 속에 아시아 역내 노선의 운임이 5년 만에 최고로 상승하고 있다고 말했다.

세계적인 컨테이너의 공급 부족은 정기선사들이 컨테이너와 선박을 주요 노선에 재배치하고, 지역적인 경제 회복에 기인했다고 IHS 미디어는 보도했다.

또한 컨테이너 물량의 반등은 Wan Hai Lines, Gold Star Line, ONE(Ocean Network Express), 및 OOCL을 포함하는 정기선사들이 많은 새로운 서비스를 출시하도록 고무시켰다고 소식통들이 전했다.

이스라엘의 정기선사인 ZIM의 계열사이고 홍콩에 본사를 두고 있는 Gold Star Line의 상무이사인 대니 호프만(Danny Hoffmann)은 “베트남, 태국, 말레이시아로 향하는 시장 운임이 현재 5년내 가장 높다”고 말했다.

그는 "정기선사들은 컨테이너와 선박을 장거리 무역에 최우선적으로 할당하고 있다"고 말했으며, "2020년 하반기부터 환태평양, 아프리카, 호주 시장이 호황을 누리면서, 대부분의 정기선사들은 아시아 역내 항해를 중단시키기 시작했으며, 이들 무역로에 선박을 추가로 배치하기 위하여 선박을 끌어들이고 있다"고 전했고, "그 결과 시장 선복량이 줄어들었다"고 지적했다.

싱가포르의 Pacific International Lines의 정기선 부문 상무이사인 Chuah Seow Yong은 중국에서 베트남 및 태국으로 가는 20피트 컨테이너의 시장 가격이 9월 초 100달러에서 10월 하반기에 450달러에서 500달러로 올랐다고 말했다.

홍콩 LF Logistics의 부사장인 피터 순다라(Peter Sundara)는 "40피트 컨테이너의 부족과 항해 취소로 인한 선복량 부족으로 운임이 인상되었다"고 말했다.

Sundara는 주요 정기선사들이 주요 환태평양 및 아시아-유럽 노선에 컨테이너와 선박을 재배치함으로써 상황이 악화되었다고 말했다.

그는 "동서 무역의 경우 수익률 관리 측면에서 더 나은 수익을 낼 수 있기 때문에 아시아 역내 서비스와 비교해 주요 정기선사들이 자연스럽게 40피트 컨테이너

를 이들 노선에 우선 배치하게 될 것"이라고 말했다.

홍콩의 TS Lines은 X-Press Feeders 및 한국의 KMTC와 함께 4200TEU 내지 5000TEU급 컨테이너 선박 6척으로 중국, 싱가포르, 말레이시아, 인도 서부 및 파키스탄을 잇는 중국-인도 서부 해안의 X-Press 서비스를 시작했다고 밝혔다.

일본인 소유지만 싱가포르에 본사를 두고 있는 ONE은 물론 제네바에 본사를 두고 있는 Mediterranean Shipping Co (MSC)와 홍콩의 OOCL 등도 아시아 역내 항로를 확장하고 있다.

ONE은 올해 7차례 신규 서비스를 개시했고, MSC는 Golden Horn 서비스를 인천과 중국내 3개 항만으로 확대했으며, OOCL은 China-India Express 3 및 CSS1(China Straits Service 1)과 CSS2(China Straits Service2) 서비스를 시작했다.

이는 Li & Fung의 연구기관인 풍비즈니스 인텔리전스(Fung Business Intelligence)가 베트남, 방글라데시, 파키스탄을 포함하는 여러 나라에서 외국에 근거지를 두고 있는 상품과 의복, 신발 등 상품 수출이 증가할 것으로 예상함에 따른 것이다.(*)

인천-러시아 신규 항로 서비스 개설

인천항만공사(www.icpa.or.kr, 최준욱 사장)는 글로벌 선사 MSC의 '골든 혼'(Golden Horn) 서비스가 9일부터 운영개시했다고 밝혔다.

신규 서비스 '골든 혼'에 투입된 카린티아호(AS Carinthia)는 지난 9일 인천컨테이너터미널(ICT)에 첫 입항했으며, MSC는 1,800~2,800TEU급 선박 3척을 투입해 주 1회 운항할 예정이다.

'골든 혼' 서비스 노선은 상하이-닝보-부산-블라디보스톡-보스토크-부산-칭다오-다롄-신강(천진)-인천-상하이를 기항한다.

이번 신규 서비스로 인천항과 러시아를 잇는 컨테이너 항로가 새롭게 개설되었다. '골든 혼'은 중국과 러시아를 동시에 기항하는 서비스로 물동량 증대에 기여할 것으로 예상된다.

특히, '골든 혼'은 블라디보스톡의 철도 운송을 연계하여, 유럽까지 화물 수송이 가능할 것으로 기대된다.

금번 골든 혼 서비스는 올해 들어 인천항에서 신규로 개설된 6번째 '컨' 항로이며, 이로써 인천항의 컨테이너 정기 서비스는

카페리 항로 10개를 포함하여 총 62개가 되었다.(*)

인도 벌커 선원 23명, 5개월간 中항만에 대기중

인도 Great Eastern Shipping 소유의 벌크선에 승선해 있던 23명의 인도 선원들은 거의 5개월 동안 중국 항만에 밭이 묶여 있다고 한다.

해당 선박에 승선중인 선원들은 승선 계약 기간을 훨씬 넘긴 기간동안 바다에서 보낸 후에 석탄 하역을 기다리며 하선할 수 있는 항만으로의 출항하기를 소망하고 있다. 이 선박은 줄곧 정박지에서 대기해 왔으며, 접안이 지연된 것은 중국 세관의 수입 통관이 이루어지지 않았기 때문이다.

이같은 상황은 국제해사기구(IMO)와 관련업계 단체들이 선원 교대를 원활하게 하기 위해 선원들을 "핵심 근로자"로 대우하라는 요구에도 불구하고, 3월부터 대유행으로 인해 이같은 핵심 활동이 중단되자 선주들과 관리자들이 어떻게 배에서 선원 교대를 위해 써름하고 있는지를 분명하게 보여주고 있다.

The Hindu Business Line의 보도에 따르면 인도 최대의 민간 해운회사인 Great Eastern Shipping이 보유한 18만톤급 벌크선인 "Jag Anand"호는 호주에서 적재

한 석탄을 하역하기 위해 지난 6월 13일에 중국 북부에 있는 Jintang항에 도착했지만, 중국 세관의 수입 통관이 이루어지지 않으면서 현재까지 정박지에서 대기하고 있다.

이에 정통한 한 해운업계 관계자는 "본선에 승선 중인 모든 선원의 용역계약이 만료된 지 오래"라고 말했다.

일부 다른 선원들이 13개월 이상 항해하는 동안에 2명의 해기사들이 17개월의 승선기간을 마쳤다. 그러나, 코로나-19의 대유행으로 인해 그 배의 선원들은 이전 항해에서 하선할 수가 없었다.

승선중인 선원들의 어려움

외국인 선원들은 중국에서 하선할 수도 없고, 육상으로 갈 수도 없다. 심장마비나 선내에서 중대 사고가 발생하는 등 특정 의료 비상사태가 발생한 경우에만 선원들은 의사의 승인을 받은후 육상으로 갈수 있다.

선원 중 일부는 당뇨병, 고혈압 및 심장 병과 같은 질병을 앓고 있으며, 몇몇 선원들은 다른 질병과 부상을 가지고 있다. 한 선원은 집에서 사랑하는 사람을 잃었다. 그리고, 몇몇 선원들의 가까운 가족들은 심각한 병을 앓고 있었다.

Great Eastern Shipping의 대변인은 "따라서 해당되는 선원들은 위기의 시간 동안 가족과 함께 있어야 한다"고 말했으며, "그러나, 중국에서 선원 하선이 금지된 상황에서 선원들이 승선할 수 있는 자격을 갖춘 경우에도 승선할 수 없다"고 말했다.

"그는 선내 상황은 참으로 암울하고 극도로 걱정스럽다. 승선해 있는 선원들은 심한 피로와 스트레스에 시달리고 있다"고 전했다.

선사측은 인도 영사관, 선원 노조, BIMCO 및 IMO와 같은 국제기구와 정부 부처에 선원들이 순전히 인도주의적 차원에서 승하선할 수 있도록 호소하는 등 선원들을 구하기 위해 다양한 노력을 기울였다.

회사측 관계자는 회사는 또한 그 배의 용선주들과 함께 새로운 해결책을 찾기 위하여 다양한 방법으로 노력했다고 말했다.

그는 "이같은 혼란스러운 상황에서 우리는 일본 항만당국으로부터 선원 교대에 대한 승인을 얻어낸 뒤 우리 비용으로 선박을 일본에 보내겠다는 제안까지 했다"고 말했으며, "그러나, 유감스럽게도 지금 까지 어떤 노력도 성과를 거두지 못했다"고 덧붙였다.(*)

"수출위해 임시선 투입 등 비상대책 적극 시행"

해양수산부는 지난 9월 국내 미주항 수출물동량 급증(전년 대비 16%↑)에 따른 운임 상승 및 선적공간 부족으로 어려움을 겪고 있는 우리 수출기업을 지원하기 위해 국적원양선사인 HMM과 함께 지난 8월부터 10월말까지 총 4척의 임시선박을 투입했다고 10일 밝혔다.

이날 해양부에 따르면 4척의 임시선박을 투입한 결과 미주지역 수출화물 총 1만 5,944TEU를 추가 운송했다. 월별로는 9월에는 전년 대비 증가한 물동량(1만 514TEU)의 약 40%(4,160TEU)를, 10월에는 국적선사와 외국적선사가 전년 동월 운송한 물동량(6만 5,992TEU)의 12%(7,980TEU)를 추가로 처리하는 등 시장 충격을 의미있게 완화하고 있다.

특히, 10월에 추가투입된 선박은 화물의 약 64%를 중견·중소기업의 화물로 채워 그동안 수출에 차질을 빚던 중견·중소기업들에게 더 큰 도움을 주었다.

앞으로도 해양수산부와 국적원양선사는 가능한 모든 수단을 동원해 우리 수출기업들의 어려움을 조기에 해소하기 위해 지원을 확대할 계획이다.

HMM은 미주항로 구간에 11월부터 내년 2월까지 매월 1척 이상의 임시선박을 투입할 예정이다.

기존 미주항로 정기 스케줄 항차에서도 당장 11월 3주차부터 12월말까지 6주간 중국·동남아지역에 배정된 주당 선복량 350TEU를 재조정하여 우리 수출기업들에게 선적공간을 우선 제공한다. SM상선도 12월부터 내년 1월까지 미주항로에 3,000TEU급 임시선박 1척을 투입할 계획이다.

국적선사가 제공하는 선적공간은 중소벤처기업진흥공단이 미주지역 수출이 필요한 기업들의 접수를 받고 있으므로 필요한 기업들은 이를 적극 활용할 수 있다.

해양수산부는 이번 수출애로 사태에서 국가기간산업인 해운산업의 중요성이 다시 한번 확인된 만큼 박근혜정부 당시 한진해운 파산 등으로 해운산업 경쟁력을 약화시킨 전철을 밟지 않고, 수출기업들에게 안정적인 물류기반을 제공할 수 있도록 국적선사에 대한 투자를 더욱 확대해 나갈 계획이다.

한편 해양수산부 문성혁 장관과 15개 국적컨테이너선사 대표는 11월 11일 오후 3시 30분 여의도 해운빌딩 10층 대회의실에서 국내 수출기업들의 애로사항(수출화물 수송난) 해소를 위한 긴급간담회를

개최하고 추가 선박투입 등 대처방안을 중점적으로 협의할 예정이다.

참석선사는 고려해운, 남성해운, 동영해운, 동진상선, 두우해운, 범주해운, 장금상선, 천경해운, 팬스타, 팬오션, 태영상선, 한성라인, HMM, 흥아라인, SM상선 등 15개 국적컨선사 대표이사 등으로 미주항로 선적공간 부족에 따른 국내 수출기업 애로사항 해소대책을 논의할 예정이다.(*)

BPA, '부산항만공사 통계 챗봇 서비스' 시행

부산항만공사(BPA, 사장 남기찬)가 부산항의 주요 컨테이너 통계를 편리하게 이용할 수 있도록 'BPA 통계 챗봇 시스템'을 구축해 10일부터 서비스에 들어간다.

BPA는 2004년 설립 이후 매년 통계 책자 발간 및 BPA-NET 시스템을 통해 통계 정보를 제공해 왔으며, 지난 8월부터 부산항의 고객과 국민이 보다 쉽게 부산항의 주요 정보를 확인할 수 있도록 챗봇 통계 시스템을 구축해 왔다.

챗봇 시스템은 카카오톡 채널검색란에서 '부산항만공사' 또는 '부산항만공사 통계'로 키워드를 검색해 채널 추가하면 서비스를 이용할 수 있으며, 제공되는 주요 통계는 ▲ 부산항 연도별 컨테이너 물동

량, ▲ 국가별 물동량, ▲ 터미널별 물동량, ▲ 부산항 시설제원 등이다.

특히, 이번 챗봇 개발은 부산지역 벤처스타트업 기업과 협업하여 공동 개발한 것으로 부산항만공사는 지역기업과의 동반성장에도 노력중이다.

남기찬 사장은 "이번에 구축한 부산항 통계 챗봇 시스템을 지속적으로 관리하여 다양한 분야에서 널리 활용될 수 있도록 노력하겠다."고 밝혔다.(*)

해양환경공단, 사이버공격 대응 모의훈련

해양환경공단(KOEM, 이사장 박승기)은 코로나19 장기화로 인해 원격근무, 화상회의, 온라인 교육 등이 본격적으로 활성화됨에 따라 새로운 사이버 공격 대응을 위해 오는 11일부터 연말까지 2020년 자체 사이버 공격 대응 모의훈련'을 실시한다고 밝혔다.

이번 훈련은 공단 대표 홈페이지 및 웹메일 등 모든 대민 서비스를 대상으로 ▲ 웹서비스 사용 증가로 인한 전산망 침투 대응 훈련, ▲ 코로나19 사칭 스미싱 해킹메일 대응 훈련, ▲ DDoS 공격 대응 훈련, ▲ 원격근무 시 악성코드 감염 대응 도상훈련 등 총 4차례에 걸쳐 집중적으로 실시할 예정이다.(*)