

- (항공) Japan Airlines has no plans to change 787 orders 1
- (항공) Asiana Airlines reduces Seoul Incheon-Okinawa frequency 1
- (항공) 엔화의 귀환에 일본인 한국 발길 '뚝' 1
- (항공) 대한항공·아시아나, 규모의 경제로 LCC '맞불' 2
- (육운) '아슬아슬' 규제 비켜간 '절묘한' 구조? 2
- (육운) 글로벌스 '일감 몰아주기' 논란 벗어나나 3
- (해운) 강덕수 STX그룹 회장, "STX팬오션 매각 시작 단계" 4
- (해운) 현대그룹 위락퍼락 해운 황두연 의혹 밝혀질까 4
- (해운) 장기 불황 해운·조선업계, 회사채 만기 도래 자금조달 고민 4
- (해운) 서부발전, 파나막스 2척 15년 CVC 입찰 공고 5
- (해운) 해운위기의 진짜 주범은 이것이었다! 5
- (해운) 머스크, 춘절기간 유럽서비스중 3항차 결항 5
- (해운) 2012년 컨물동량, 2249만TEU 처리 6
- (해운) 에버그린, L타입 시리즈 8차선 인수 6
- (해운) G6얼라이언스, 미국항로에서도 제휴하기로 6
- (유틸리티) '블랙아웃'을 막아라! 전력훈련 상황실에서는... 6
- (유틸리티) 실크로드의 심장부를 캐는 한국기업 7
- (유틸리티) 정전대비 훈련으로 773만kW 절전 7
- (유틸리티) 전력·가스 독점 깨야 '블랙아웃·수입단가' 실타래 풀다 8
- (유틸리티) LNG 수입 민간기업에 허용.. 인수위, 전력·가스 경쟁 유도 8
- (유틸리티) 산업계 전력요금 기습인상 반발 9
- (유틸리티) 전기요금 인상에 따른 전력감축 효과 얼마나 될까 10
- (유틸리티) 천연가스 황금기, 가스공사 선봉장 역할할 것 10
- (유틸리티) 전세계 20개 자원개발 프로젝트, 글로벌 공기업 어디? 10
- (Appendix)..... 11

(항공) Japan Airlines has no plans to change 787 orders (JAL, 787 주문 변경 계획 없어)
 [CAPA] Japan Airlines spokesman Kazunori Kidosaki said the carrier has no plans to change its orders for 38 Boeing 787s following two incidents with the aircraft type in two days this week. Japan Airlines has ordered 45 787s, including seven it is already operating. Another Japan Airlines spokesman Morito Takeda said six of those seven aircraft are operating as usual. The seventh is at Boston Logan International Airport.

(항공) Asiana Airlines reduces Seoul Incheon-Okinawa frequency (아시아나항공 서울-오키나와 운항횟수 감축)
 [CAPA] Asiana Airlines announced (07-Jan-2013) plans to reduce Seoul Incheon-Okinawa frequency from nine to seven times weekly from 09-Jan-2013. All Nippon Airways and Jin Air also operate on the sector.

(항공) 엔화의 귀환에 일본인 한국 발길 '뚝'
 [머니투데이] 양대 항공사 지난해 4Q 일본노선 8~10%감소, 영업이익 70~90% 감소 예상
 '엔고 시대'가 저물면서 항공사 일본 노선의 빈좌석이 늘어나고 있다. 일본 노선의 부진이 항공사들의 실적 개선에 걸림돌이 되고 있다. 10일 항공업계에 따르면 지난해 4분기 대한항공과 아시아나항공의 일본노선 승객수는 전년 동기 대비 8~10% 가량 감소했다. 평균 80%대를 유지하던 일본 노선의 탑승률도 70%까지 뚝 떨어졌다. 꾸준히 증가세를 보여온 일본 관광객 수가 4분기 들어 급감한 것이 가장 큰 영향을 미친 것으로 풀이된다. 한국을 찾은 일본 관광객 수 지난해 9월부터 감소세로 돌아섰다. 전년 동기 대비 3.8%가 줄었다. 10월에는 20.7%, 11월에는 24.8%로 감소폭이 확대됐다. 같은 기간 일본으로 출국하는 한국인 수가 19~37% 증가세를 보인 것과는 대조적이다. 여행업계는 지난해 8월 이명박 대통령이 독도를 방문해 한일 관계가 경색되고 일본 내 반한감정이 확산되면서 일본인들의 한국 여행 수요가 주춤한 것으로 파악하고 있다. 여기에 기름을 끼얹은 것은 엔화 환율이다. 10월 초부터 원-엔 환율이 가파르게 떨어져 3개월 만에 1420원대에서 1190원대로 하락했다. 달러/엔 환율은 지난해 10월중순 달러당 78엔에서 86엔수준으로 올랐다. 엔화 환율이 하락하면 일본인들의 해외 구매력이 그만큼 떨어지기 때문에 해외 여행 수요가 줄어들게 된다. 여행업계 관계자는 "일본항공(JAL)의 한일 노선은 승객수가 30% 이상 줄어 가장 큰 타격을 입었다"면서 "한국 항공사들은 연말 일본여행을 떠나는 한국인 승객으로 다소 만회했으나 역시 예년보다 일본 노선에서 부진한 모습"이라고 말했다.

일본 노선의 부진은 항공사들의 실적에도 부정적인 영향을 미치고 있는 것으로 지적됐다. 업계에서는 대한항공과 아시아나항공의 지난해 4분기 영업이익이 70~90% 급감할 것으로 예상하고 있다. 대한항공과 아시아나는 2011년 4분기 각각 770억원과 549억원을 기록했다. 이들 항공사 매출 중에서 일본 노선이 차지하는 비중은 약 20% 수준이다. 더구나 수익성이 다른 노선들에 비해 높은 편이어서 '황금노선'으로 여겨져왔다. 2011년 일본 대지진으로 대한항공과 아시아나항공의 일본 노선 승객수가 7~13% 가량 줄었을 때 이들 항공사의 영업이익이 약 100억원 감소한 것으로 분석됐다. 엔저 현상이 당분간 지속될 것으로 예상돼 일본 노선에서의 부진도 이어질 전망이다. 이에 따라 항공사들은 당분간 일본 노선에서 항공기 운항을 효율적으로 운용해 비용을 최대한 줄이는 한편 다양한 한국 방문 프로그램 마련을 고심 중이다. 대한항공 관계자는 "일본 최대 연휴인 '골든위크'가 시작되는 3월 이후 다시 일본 노선에서 승객수가 늘어날 수 있도록 준비 중"이라고 말했다.

(항공) 대한항공·아시아나, 규모의 경제로 LCC '맞불'

[뉴스핌] 신규 항공기 도입·노선 확장 등

국내 대형 항공사들이 가격 경쟁력을 앞세운 저비용항공사(LCC)들의 공세에 노선 확장 등 규모의 경제로 맞대응하고 있다. 대한항공과 아시아나항공은 올해 총 17대의 신규 항공기를 도입하고 몰디브·발리 등 신흥여행객 수요가 많은 곳을 중심으로 노선을 확장할 계획이다. 10일 관련업계에 따르면 대한항공은 올해 총 9대의 항공기를 도입할 예정이다. 여객기는 하늘 위의 호텔로 불리는 A380 2대를 포함해 A330-200 1대 B777-300ER 2대 B737-900ER 2대 등 총 7대다. B747-8F와 B777F 등 화물기 2대도 도입한다. 이에 따라 대한항공이 보유하게 될 항공기는 150여대 이상(송출에 따라 변동)이 된다. 대한항공은 새롭게 도입할 항공기를 장거리 노선 강화에 투입할 방침이다. 특히 A380 차세대 항공기는 인천-뉴욕 인천-LA 등 미주 노선과 인천-프랑크푸르트의 구주 노선 증편에 핵심 역할을 맡게 된다. 신규 취항은 올 3월 신흥여행객 수요가 꾸준한 인천-콜롬보-몰디브 노선에서 이뤄진다. 대한항공은 몰디브 직항 노선 개설을 통해 첸나이 등 인도 남부지역과의 인적·물적 교류가 증가할 것으로 기대하고 있다. 대한항공 관계자는 "2018년까지 드림 라이너로 각광 받고 있는 B787-9 10대 차세대 소형 항공기 CS300 10대 등 총 53대의 항공기를 신규 도입할 계획"이라며 "창사 50주년이 되는 오는 2019년까지 200여대 수준으로 높여 글로벌 항공사로 도약할 것"이라고 말했다. 아시아나항공 역시 올해 신규 항공기를 도입한다. 아시아나항공은 A321-200 5대 A330-300 2대 등 총 8대의 비행기를 들여올 예정이다. 올해 송출을 계획하고 있는 항공기(4대)를 고려한다면 아시아나항공이 보유하게 될 항공기는 기존 80대에서 84대로 증가한다. 신규 취항은 올 3월 인천-자카르타를 시작으로 중단거리 노선에서 이뤄질 예정이다. 아시아나항공은 인천-발리 노선 신규 취항도 고려하고 있다. 이와 함께 아시아나항공은 올 11월 최첨단 여객시스템인 알테아 고객관리 솔루션을 선보일 예정이다. 이 시스템은 고객들이 스스로 최적의 가격을 찾아 항공권 예약뿐 아니라 호텔 및 렌터카 예약, 발권에서 환불까지 한 번에 이용할 수 있게 한다. 아시아나항공 관계자는 "올해 미주노선을 중심으로 증편도 계획하고 있다"며 "고객관리 솔루션이 도입될 경우 공항 수속 시간이 2~3배 단축돼 탑승객 편의가 향상될 것"이라고 설명했다.

(육운) '아슬아슬' 규제 비켜간 '절묘한' 구조?

[머니투데이] CJ GLS가 CJ대한통운에 흡수합병된다고 발표했다. CJ GLS는 CJ제일제당과 함께 대한통운을 공동 인수한 주체이면서, 피인수 기업에 흡수되는 운명을 맞게 됐다. 전형적인 '합병형 LBO(차입매수)'다. 그 자체로 위법은 아니지만 여러 규제를 아슬아슬하게 피하고 있다는 점에서 면밀한 모니터링이 필요하다는 지적이다. 자칫 대한통운 일반 주주와 CJ측의 대주단에 피해가 갈 수도 있기 때문이다. 8일 재계 및 투자은행(IB) 업계에 따르면 CJ그룹이 '합병형 LBO' 방식으로 두 물류 계열사를 합병하기로 했다. '합병형 LBO'란 인수 주체가 M&A자금을 부채로 조달한 뒤 해당 인수 주체가 피인수기업에 흡수합병되고, 그 결과 최초 인수부채가 타깃(target) 기업에 넘겨지게 설계하는 M&A 기법이다. 여러 사례가 있다. 과거 유진기업은 하이마트를 인수하기 위해 '유진하이마트홀딩스'라는 특수목적회사(SPC)를 세웠고 인수 후 SPC를 하이마트와 합병시켜 부채를 전가시켰다. CJ그룹은 2011년말 대한통운을 약 1조9100억원에 인수했다. CJ제일제당과 CJ GLS가 각각 20.08%씩 지분을 나눠 가졌다. CJ제일제당은 약 8000억원을 신디케이션으로 조달했고, GLS는 약 4400억원을 신디케이션으로 조달해 자체 자금과 더해 인수대금을 치렀다. CJ제일제당은 이 신디케이션을 모두 상환 완료했으나 GLS는 여전히 신디론 부채를 갖고 있다. 이번에 대한통운에 흡수되면 이 부채는 대한통운이 고스란히 가져간다는 점에서 합병형LBO의 일종이다. 합병형LBO는 그 자체로 위법은 아니지만 여러 규제가 서슬퍼렇게 감싸고 있는 M&A 기법이다. 예전에는 합병형LBO 자체를 '잘못'된 제도로 봤다. 요즘은 사안에 따라 위법 여부를 다르게 본다. 만일 피인수기업이 인수기업의 M&A를 위해 보유 자산을 담보로 제공했다면 배임죄가 성립할 여지가 크다고 보는 견해가 다수다. 하지만 이런 식의 자산담보제공 행위가 아니고, 피인수기업의 주주에게 피해를 주지 않았다면 적법하다고 본다. 대한통운과 GLS의 합병은 후자의 사례로 보는 견해가 다수다. 대형 로펌 한 변호사는 "전형적인 합병형LBO이고 이미 예상돼 왔던 케이스"라며 "합병형LBO는

대그룹(현정은)과의 사업관계를 정리하고 현대차그룹(정몽구)과 관계를 다지기 위한 전략이라는 분석이다. 현대오일뱅크 관계자는 “현대상선과의 계약이 2014년초까지다. 그동안의 독점적 관계를 벗어나 이후 새로운 파트너를 선정한 것”이라며 말을 아꼈다.

(해운) 강덕수 STX그룹 회장, "STX팬오션 매각 시작 단계"

[뉴스핌] 강덕수 STX그룹 회장이 STX팬오션 매각과 관련해 "이제 시작하는 단계"라고 말했다. 강 회장은 10일 오후 롯데호텔에서 열린 전경련 회장단회의에서 기자들과 만나 STX팬오션 매각자금 활용 방안 질문에 이같이 밝혔다. 최근 강 회장이 STX팬오션 매각에 "아직은 시간이 걸릴 것"이라고 했던 것 처럼 단기간 내 매각이 성사되진 않을 것이란 의미로 풀이된다. STX그룹은 지난해 말 주력 계열사인 STX팬오션을 매물로 내놨다. 매각주관사로는 모건스탠리와 스탠다드차타드를 선정한 상태다. STX팬오션에 관심을 보이고 있는 기업은 SK로 국내 벌크선사 2위인 대한해운 인수전에도 뛰어든 상태다.

(해운) 현대그룹 주력파락 해운 황두연 의혹 밝혀질까

[한겨레] 황두연 아이에스엠지(ISMG)코리아 대표가 현대저축은행으로부터 불법대출을 받은 의혹과 관련해 금융감독원이 검찰에 수사 의뢰를 하면서 그와 얽힌 여러 의혹이 해소될 수 있을지 관심이 쏠린다. 금감원의 검찰 수사 의뢰는 당사자의 잘못이 경미하거나 단순 법규 위반의 경우 제재심의위원회를 열어 제재 수위를 결정하는 것보다 강도가 높은 것이다. 다만, 뚜렷한 범죄 혐의와 그에 따른 명확한 처벌 조항을 근거로 하는 검찰 고발보다는 낮은 수준이다. 정확한 법적 판단을 검찰에 맡긴 셈이다. 황 대표는 현대증권 노조가 지난해 11월 황 대표가 현대그룹 고위 경영진과 한 회의 녹취록을 공개하면서 존재가 드러났다. 현대그룹에 아무런 직책이 없으면서도 그룹과 계열사들의 경영전략은 물론 노조에 대한 대응 방안을 논의해 현대그룹 현정은 회장의 최측근이라는 의구심을 낳았다. 황 대표가 현대그룹에 매출을 의존하는 회사들을 다수 보유하고 있거나 사내이사로 재직하고 있어 궁금증은 더 커졌다. 최근에는 미국에 있는 황 대표 소유의 또다른 회사가 드러났다. 그는 미국 로스앤젤레스(LA)에 있는 씨엔에스(CNS), 디앤에스(D&S), 에이치앤에이치(H&H) 등을 아내 윤아무개씨와 소유하고, 또 이들 회사를 통해 뉴브릿지로지스틱스(NBL)를 지배하고 있다. 이들 회사는 모두 현대상선의 미국법인과 트럭 용역 등의 계약을 맺고 매출을 올리고 있다. 특히 2004년 설립된 뉴브릿지로지스틱스는 황 대표가 인수하기 전까지 현 회장의 친인척이 보유하고 있었던 것으로 알려져 있다. 지난해 초 국세청의 세무조사에서는 현대상선이 이 회사의 거래와 관련해 상당한 금액의 세금을 추징당한 바도 있다. 황 대표는 국내에서는 아이에스엠지코리아(광고), 엠솔루션컴(소모성 자재 구매대행), 하이엠카(차량 렌트), 몬티스월드와이드(부동산개발), 더블유엠인베스트먼트(경영진단 등 컨설팅), 오씨알(선박보험중개), 클린엠(건축물 유지 관리) 등에서 대표 혹은 사내이사를 맡고 있다. 이들 회사의 수익 대부분이 현대그룹에서 나온다. 현대그룹 사정에 밝은 한 관계자는 “일부에서는 ‘황 대표와 관련된 의혹을 털고 나가는 게 좋다’는 의견을 (윗선에) 제기하기도 했지만, 여전히 황 대표의 입김이 작용하는 것으로 안다”고 말했다. 현대그룹 쪽은 “황 대표와 관계를 해소하려는 움직임은 있지만, 아직까지 구체적인 것은 정해진 바 없다”고 말했다. 국내외에 걸쳐 현대그룹과 맺은 수상한 관계로 의혹에 휩싸여 있는 황 대표와 함께 현대저축은행의 최원규 전 대표와 이계천 현 대표의 거취도 관심사로 부각돼 있다. 현대저축은행은 대출위탁 업체를 고리로 황 대표와 긴밀히 얽혀 있어 금융권 안팎의 눈길이 쏠려 있다. 검찰에 고발된 전·현직 대표가 검찰 수사 과정에서 불법이 드러나 금고 이상의 실형을 받게 되면 금융기관에서 일할 수 없게 된다. 한편 지난해 11월 미국으로 출국한 황두연 대표는 12월19일 새벽 입국한 것으로 알려졌다. 이에 대해 아이에스엠지코리아 관계자는 “아직 귀국 여부는 알지 못한다. 업무는 이메일을 주고받으면서 하고 있다”고 말했다.

(해운) 장기 불황 해운·조선업계, 회사채 만기 도래 자금조달 고민

[시사서울] 올해에도 해운·조선업계의 업황 회복이 힘들 것으로 전망되는 가운데 회사채 만기를 앞둔 몇몇 업체들은 자금조달 방안으로 고심하고 있다. 10일 금융업계에 따르면 현대상선과 STX조선은 각각 올해 7400억원, 4000억원의 회사채 만기가 도래한다. 이 중 현대상선은 내달 2600억원을 비롯해 상반기에만 4600억원 가량을 상환해야 한다. 지난해 두 차례 단행된 기준금리 인하로 예전 같으면 저금리 차환발행을 기대할 수 있지만 최근 해운·조선업종 회사채는 시장에서 외면을 받고 있는 실정이라 자금 조달이 녹록치 않은 상황이다. 실제로 지난해 7월 현대상선이 발행한 3300억원 규모의 180회 무보증회사채 수요예측에 참여한 기관투자가는 단 한군데도 없어 대표주관사와 인수단이 물량을 전부 떠안았다. 금융기관이 떠안은 회사채는 각자 리테일 채널을 통해 물량을 소화해야 하지만 웅진사태 이후 회사채 시장이 급속도로 냉각돼 이마저도 쉽지 않은 상태이다. 이런 이유로 이번 현대상선 차환 발행 흥행에 회의적인 시각이 일부 존재하고 있다. 한 증권사 DCM(채권자본시장) 담당 관계자는 “지난해 채권 시장이 활황일 때에도 건설·해운·조선 등에 대한 기관투자자의 관심은 전무했다”며 “올해에도 이들 업종 회사채 전망은 불투명해 보인다”고 말했다. 업황 부진이

장기화됨에 따라 실적 부진이 겹쳐 지난 몇 년 사이 현대상선의 재무상태는 악화됐다. 지난해 9월말 기준 현대상선의 부채비율은 660% 가량으로 2년 사이 2배 가량 급증했다. 여기에 지난해 실적마저 악화될 것으로 보여진다. 증권정보제공업체 에프앤가이드 추정치에 따르면 현대상선은 지난해 영업손실 2916억원, 당기순손실 5742억원을 기록할 것으로 보여진다. STX OSV, STX팬오션 등 주요계열사 매각을 진행하면서 구조조정을 진행 중인 STX그룹도 올해 그룹 전체적으로 1조2200억원 가량의 회사채 만기가 예정되어 있다. 해운.조선업황 회복 시기에 대해 관련업계 한 관계자는 “통상적으로 해운업황은 글로벌 경기 상황에 후행하고 조선업황은 해운업계를 따라가게 되어 있어 현재 시점으로서는 단기간 업황 회복을 기대하기 힘든 상황” 이라고 말했다.

(해운) 서부발전, 파나마스 2척 15년 CVC 입찰 공고

[Shipping Daily] 한국서부발전은 10일 유연탄 수송을 위한 10~15년 파나마스벌커 2척에 대한 연속항해용선계약(CVC) 입찰을 공고했다. 선박크기는 6만 5,000톤 ~ 8만5,000톤급으로 연간수송물량은 약 90만톤±10%(연 12항차, 인니항로 기준)이다. 선적항은 호주, 캐나다, 남아공, 인니, 러시아, 중국 등이며, 입찰방법은 국내 제한 경쟁입찰로 입찰공고일 현재 국내 발전회사나 제철회사에 1년 이상의 전용선 및 장기용선 계약 이행실적 보유 또는 입찰공고일 기준 최근 1년간 국내 발전회사나 제철회사에 연간 100만톤 이상 유연탄 또는 철광석 수송실적(Panamax급 선박 이상) 보유한 선사간 2개사 컨소시엄 구성해 입찰에 참여해야한다. 입찰마감일시는 1월 24일(목) 14:00이며, 입찰은 한국서부발전 연료자원반 연료팀(강남파이낸스센터빌딩 29층)에서 실시된다.

(해운) 해운위기의 진짜 주범은 이것이었다!

[Shipping Daily] 2008년 하반기 글로벌 벌커해운업계, 특히 한국 벌커해운업계를 난타했던 한가지가 고구마 줄기처럼 엮여졌던 파생 용대선체인이었고, 이같은 용대선체인이 수많은 국내외 선사를 도산이나 법정관리에 들어가게했던 핵심 배경으로 지목됐다. 해운호황기에 해운본업인 회물수송은 제쳐두고 배를 빌려와 이를 다시 다른 해운업체에 배를 빌려주고 그 차액을 먹는 이른 바 다단계식 용대선체인이 주류를 이뤘다. 심하게는 배 1척으로 10군데 이상의 반복적으로 용대선체인 연결, 거품을 잔뜩 키웠고, A사가 빌려준 배를 여러 단계를 거쳐 다시 A사가 다시 배를 빌리는 일이 다반사였다. 하루 1만달러짜리 배가 이같은 다단계를 거치면서 하루 용선료가 4~5만달러까지 부풀려졌으며, 호황기에는 화물수요가 없어도 대다수 선사들이 용대선체인을 향유했다. 그러나 금융위기가 발발하자 용대선체인의 마지막 선수가 더 이상 배를 빌려줄 없체를 찾지 못하거나 화물을 찾지 못하면서 체인에 연결된 선사들이 줄줄이 계약기간이 남았음에도 디폴트를 선언하며 배를 조기반선하기 시작했고, 연쇄적인 도산사태가 일어났던 것이다. 벌커선사들이 최근 몇년간 줄줄이 도산한 배경이다. 그러나 보다 확실한 진짜 배경은 왜 이같은 다단계 용대선이 일어났을까하는 점이다. 그 주범은 몇몇 이너서클을 구성한 일부 선사와 관련 패널브로커의 유착관계 때문이라는 분석이다. 극히 일부 선사측 이너서클 관계자는 검은 돈을 챙기기위해, 패널브로커들은 막대한 수익(매출)창출을 위해 회물도 없이 배장사에 골몰했던 것으로 알려졌다. 회사가 리스크를 잇든 말든 끊임없이 용대선을 해댔고, 가급적 그 기간도 3년 혹은 5년 등 장기로 계약했다. 장기로 계약해야 떨어지는 검은 돈이 많았고, 그 뒷돈을 대기위해 일부 독점적인 브로커들도 끊임없이 용대선체인을 구축했다. 일부 오너까지 돈맛을 보면서 검은 거래는 사실상 관행화됐고, 이너서클에 속한 일부 임직원들까지 해운호황기에는 특정 브로커로부터 뒷돈을 받는데다 매출 확대에 따른 인센티브까지 챙겼던 것으로 전해지고 있다. 회사는 무너졌지만, 이너서클 멤버들은 배부른 여처구니없는 상황이 발생한 것이다. 이번 브로커의 뇌물공여 배임사건은 1개 브로커와 4개 선사, 1개 조선소와 관련된 것으로, 그 회사 대표자(오너)와 핵심임원들에 국한되고 있다. 대다수 해운종사자와는 거리가 있는 일로 받아들여지고 있다. 만약 국세청이나 검찰이 대대적인 조사에 나선다면 어떤 상황이 벌어질지는 미지수다. 그러나 이번 사건은 언제가는 반드시 나타날 수밖에 없는 것이라는 점에서 2~3년뒤 다가올 해운호황기를 대비해 다시는 이런 일이 재발하지 못하도록 제도적인 장치가 필요하다는 지적이다. 도덕재무장을 새롭게 야하고 지금보다 더 오픈되고 투명한 경영을 해야할 시점이다. 앞으로는 투명한 경영이 절대 화두가될 것이기 때문이다.

(해운) 머스크, 춘절기간 유럽서비스중 3항차 결항

[Shipping Daily] 머스크라인은 물동량 감소가 예상되는 중국의 춘절(구정)에 맞춰 아시아~북유럽항로의 일부 루프에서 결항을 통한 선복 조정을 실시한다고 8일 발표했다. 결항되는 서비스는 6,400TEU급 컨테이너선이 투입되고 있는 AE9 String(닝보 -상하이-엔티엔 - Tanjung Pelepas ~ Rotterdam -Bremerhaven - Felixstowe Zeebrugge)의 2항차와 9,000TEU급이 운항중인 AE6 String(닝보 -상하이-시아멘-엔티엔 =Tanjung Pelepas ~ Bremerhaven / Hamburg / Felixstowe / Le Havre)의 1항차 등 모두 3항차다. 머스크는 이같은 3주분의 결항으로 약 2만TEU 선복을 절감하게된다. 이같은 결항에도 불구하고 머스크는 닝보 / 상하

이/ 엔티엔 / Tanjung Pelepas 등 4개 항에서 유럽 주요 항만들에게 제공하고있는 Daily Maersk서비스를 유지하기 위해 AE1/AE2 / AE7/AE10 등 다른 북유럽서비스를 통해 결항되는 서비스를 커버할 계획이다.

(해운) 2012년 컨테이너물량, 2249만TEU 처리

[Shipping Daily] 2012년 항만 '컨' 물동량이 역대 최고치를 기록했다. 국토해양부는 2012년도 항만 컨테이너 물동량(추정)이 2011년(2,161만 1,000TEU)보다 88만 6,000TEU(4.1%) 증가한 2,249만 7,000TEU를 기록하여 2011년에 처음으로 2,000만TEU 돌파 이후 2년 연속 2,000만TEU를 달성하게 되었다고 발표했다. 이는 글로벌 경제 위기, 중국 경제성장을 둔화, 내수 경기 침체 등 국내외 여건의 악화에도 부산항 환적화물 증가, 광양항 활성화에 따른 결과이다. 수출입화물(1,366만 4,000TEU)과 환적화물(845만TEU)이 각각 전년도에 비해 1.9%, 9.5% 증가하였으나, 연안화물(46만 8,000TEU)은 내수 경기 침체에 따라 19.8%의 감소세를 기록하였다. 국내 최대 항만인 부산항의 물동량은 2011년에 비해 5.2% 증가한 1,703만 1,000TEU를 기록하였다. 이는 글로벌 선사의 부산항 거점 환적 물량 확대 등에 의한 것으로 분석된다. 부산항 환적물동량은 2011년(735만 2,000TEU)보다 10.2% 증가한 810만TEU를 처리하여 세계 2위 환적항 지위를 유지할 것으로 예측된다. 광양항은 배후권역 주요 화주의 수입 물량 증가에 따라 전년도(208만 5,000TEU)에 비해 2.8% 증가한 214만 4,000TEU처리 하여 개항 이후 3년 연속 200만TEU를 달성, 국내외 선·화주에게 안정적인 서비스를 제공할 수 있는 기반을 마련하게 되었다. 인천항은 전체 물량의 60% 이상을 차지하는 중국과의 교역물동량 감소로 전년 대비 1.4% 감소한 197만TEU를 기록하였으나, 2013년도에는 200만TEU 달성이 가능할 것으로 예측된다. 한편, 2012년 12월 전국 항만물동량은 전년 동월에 비해 0.7% 증가한 189만 4,000TEU를 기록하였으며, 환적화물은 전년 동월 대비 3.2% 증가한 70만 3,000TEU를 처리하였다.

(해운) 에버그린, L타입 시리즈 8차선 인수

대만선사 에버그린은 지난 3일 올해 첫 8,452TEU급(L타입) 컨테이너선에 대한 삼성중공업 거제조선소에서 명명식을 가졌다. 인도는 1월 14일. 이 선박은 에버그린이 발주한 L타입 시리즈 30척중 8차선으로 Ever Leader호로 명명됐다. 이 선박은 이들 시리즈 신조선중 2012년에 7척을 인수했으며, 올해는 Ever Leader호를 시작으로 모두 11척을 인수할 예정이다. L타입 선박은 길이 334m, 선폭 45.8m, 항해속도 24.5노트, 리퍼플러그(냉동장치) 942기를 탑재하고 있으며, 밸러스트수 처리시스템 과 전자제어 연료 분사 엔진 등을 갖춘 에코형 선박이다. 에버그린은 2010년 L타입 30척을 삼성중공업에 20척, 2011년에는 자국 조선소에 10척을 발주한 바 있다.

(해운) G6얼라이언스, 미국항로에서도 제휴하기로

[Shipping Daily] 현대상선, APL, MOL, Hapag-Lloyd, NYK, OOCL 등 5개 글로벌 컨테이너선사로 구성된 G6 Alliance가 유럽항로에 이어 미국항로에서도 제휴하기로 결정했다. 알파라이너에 따르면 G6 Alliance는 오는 5월부터 극동-미국동안서비스에서도 협력하기로 결정했다. 자세한 내용은 조만간 공표될 예정이다. 이들 6개선사는 작년초 아시아-유럽항로에서 전격적인 제휴를 구축한 바 있다. 한편 이들 5개선사는 모두 8개의 극동-미국동안서비스를 개별적으로 제공하고 있다.

(유틸리티) '블랙아웃'을 막아라! 전력훈련 상황실에서는...

[머니투데이] 전국 주요 취약시설 32곳에서 정전 대비 훈련 실시

"현재 시간 오전 9시 57분 30초, 영흥 화력발전소 2호기가 원인을 알 수 없는 고장으로 정지됐습니다." 10일 서울 삼성동 전력거래소 중앙전력관제센터에 마련된 겨울철 정전대비 위기대응 훈련장. 전력수급 상황을 모니터링하던 한 직원이 급박한 목소리로 고장 보고를 전달했다. 엇친 데 덮친 격으로 한파에 따른 전력수요는 가파르게 증가했고 예비전력은 140만kW까지 추락했다. 상황을 주시하던 조종만 전력거래소 중앙전력관제센터장은 전력비상경보 '경계' 단계를 발령하고 남호기 이사장에게 이를 보고했다. 지식경제부, 한국전력과 각 발전사에게도 핫라인을 이용해 비상 발령 사실을 통보했다. 곧바로 민방위 재난경보 사이렌이 울리고, 재난방송이 시작됐다. '블랙아웃(대정전)'을 대비해 전국적으로 벌어진 '정전대비 위기대응 훈련' 상황이다. 지난 2011년 9·15 정전사태와 같은 위기가 닥쳤을 때 피해를 최소로 줄이기 위해 도입된 것으로 지난해 6월(여름철)에 이어 이번(겨울철)이 두 번째 훈련이다. 훈련 상황임에도 조 센터장을 비롯한 관제센터 직원들은 어느 때보다 긴박하게 움직였다. 에너지관리공단에 공공기관 의무절전을 요청했고, 곧 모든 공공기관에 전기가 끊겼다. 발전사들은 자사 화력발전소를 최대출력(MGR)으로 운전하기 시작했다. 한전은 만약의 상황을 대비해 긴급부하조정 준비에 착수했다. 긴장감으로 가득 찬 관제센터의 정적을 깬 것은 최악의 상황을 알리는 다급한 목소리였다. "오전 10시7분 일부 양수발전소 상부저수지에 수위저하가 발생해 총 40만kW의 공급능력 저하가 발생했습니다. 예비력이 60만kW까지 추락했습니다." 조 센터장은 즉시 전력비상경보 중 최고 등급인 '심각'

단계를 발령했다. 전 국민에게 비상 상황을 알리는 사이렌이 길게 울렸다. 한전은 곧바로 준비 중이던 긴급부하조정에 착수했다. 예비력이 바닥나 전국의 모든 발전소가 동시에 멈추는 것을 막기 위해 지역별로 돌아가며 강제로 전기를 끄는 조치다. 그러자 시범단전 대상인 서울 성동구 금호동 금호로세아파트(249세대)에 실제로 전력 공급이 중단됐다. 승강기, 병원, 지하철 등 전국 주요 취약시설에서도 실제 정전을 대비한 훈련이 실시됐다. 각 가정에서도 플러그를 뽑는 등 자율절전이 이뤄졌다. 이어 오전 10시 20분 훈련이 종료되자 비상상황은 모두 해제됐다. 예비력은 1020만kW(예비율 16.1%)로 '정상'이었다. 훈련 상황이었지만 이런 위기는 올 겨울 실제로 발생할 가능성이 크다는 것이 전력당국의 예상이다. 기록적인 한파가 이어지면 최대 고비인 1월 3~4째 주에 예비력은 약 200만kW 수준에 머물 것으로 관측된다. 만약 원전 1기가 갑작스레 멈춰서면 곧바로 이날과 같은 비상사태가 현실화하는 셈이다. 문제는 공급능력이 한정된 상황에서 '절약' 밖에는 마땅한 대책이 없다는 것. 지경부는 이날 훈련으로 773만kW 규모의 전력을 절약했다고 밝혔다. 원자력발전소(100만kW) 8기가 한 시간동안 생산한 전력량과 맞먹는 수준으로, 서울시 지하철 2호선을 8일 동안 운행할 수 있는 규모다. 이관섭 지경부 에너지자원실장은 "다음 주나 다다음주 전력수요가 가장 높을 것으로 보인다"며 "대형발전소가 갑자기 고장만 나지 않는다면 어려움은 없겠지만 이를 장담할 수 없는 만큼 평소에도 국민들이 절전을 생활화해 달라"고 당부했다.

(유틸리티) 실크로드의 심장부를 캐는 한국기업

[아주경제] 고대 실크로드는 동서문명을 연결하는 번영의 지름길이었다. 한 무제는 바로 이 실크로드를 개척해 전성기를 누렸었다. 지금은 어떨까? 다른 아닌 한국기업들의 활약상이 전해진다. 중앙아시아는 실크로드의 심장부다. 에너지자원 등 지리·정치·경제적 특수성으로 미국과 러시아 등 열강이 각축을 벌이는 곳이다. 그 와중에 중앙아 국가의 대규모 프로젝트를 휩쓰는 것이 한국기업들이다. 10일 업계에 따르면 중앙아 대부분의 국가에서 진행되는 발전소, 석유화학 등의 대규모 프로젝트를 한국기업들이 수주하고 있는 것으로 나타났다. 카자흐스탄에선 LG화학·코오롱·삼성물산이, 우즈베키스탄에선 롯데케미칼·대우인터내셔널이 국가적 프로젝트를 따내 진행 중이다. LG화학은 카자흐스탄 국영석유화학기업의 파트너로 선정돼 40억달러 규모의 현지 가스 개발에 참여 중이다. 현재 자금조달 단계에 있다. 2016년부터는 가스를 생산하고 현지에서 화학제품도 만든다. 코오롱도 카자흐스탄 국영가스공사와 손잡고 2015년까지 2억5000만달러를 투자해 가스 충전소 100기를 건설한다. 코오롱은 향후 충전소 파이프라인, 저장창고 등 인프라 사업으로 확대해 나갈 계획이다. 삼성물산도 한국전력과 카자흐스탄 국영에너지 기업과 함께 발하쉬 석탄화력발전소 사업을 수주한 바 있다. 총 사업비 40억 달러를 들여 2018년까지 1320MW 규모 발전소를 짓는다. 롯데케미칼은 한국가스공사, STX에너지와 함께 컨소시엄 자격으로 우즈벡 석유공사와 함께 41억 6000만달러 규모의 수르길 가스전 개발 사업에 참여하고 있다. 2015년 가스를 캐고 2016년부터는 화학제품의 상업생산에 돌입할 예정이다. 대우인터내셔널의 우즈베키스탄 면방직 사업은 중앙아시아의 대표적인 성공 사례로 언급되고 있다. 대우인터내셔널은 우즈베키스탄이 러시아로부터 독립한 이후 1996년 외국인 최초로 투자를 감행했었다. 현재 연간 24만추의 섬유제품을 생산하며 현지 업계 1위를 달리고 있다. 포스코경영연구소에 따르면 중앙아시아는 원유·가스·석탄과 함께 세계 최대 규모의 크롬·아연을 비롯해 몰리브덴·우라늄·희토류 등이 매장돼 있다. 하지만 카자흐스탄을 제외한 4개국은 대부분의 사업환경 지표가 최하위 수준으로 사업환경이 열악한 것이 사실이다. 이 가운데 한국 기업들은 외국 기업에 비해 상대적으로 중앙아 경험이 많은 편이고 리스크 대응 노하우도 축적돼 있어 유리하다는 게 연구소의 분석이다. 연구소는 "중앙아시아 시장을 중장기 원료조달 및 해외사업 확장 채널로 활용해야 한다"며 "시간이 걸리더라도 현지 정부와의 밀착형 사전 협의를 통해 상대적으로 안전한 국제개발은행의 지원 사업 위주로 접근할 필요가 있다"고 조언했다.

(유틸리티) 정전대비 훈련으로 773만kW 절전

[파이낸셜뉴스] 지식경제부는 10일 실시한 '2013년 겨울철 정전대비 위기대응 훈련' 결과 773만kW의 전력을 절감한 것으로 분석했다. 때서운 한파 속에서 오전 10시부터 20분간 진행된 이번 훈련은 지난해 6월 21일 최초로 실시된 여름철 정전대비 위기대응 훈련의 절감 실적인 548만kW를 200만kW 이상 웃도는 성과를 거뒀다. 지경부는 전력수급 위기에 대한 인식이 확산됨에 따라 전 국민적인 참여가 높아진 결과라고 판단했다. 부문별로는 산업체가 421만kW, 상가.사무실이 208만kW, 가정이 34만kW를 감축하는 등 전력소비자들이 골고루 참여한 것으로 파악됐다. 특히 산업체는 주로 조업조정과 난방중단을 실시하고, 상가.사무실은 조명소등, 난방중단, 엘리베이터 운행중단을 실시했다. 가정은 소등, 가전기기 사용중단 등 방식으로 참여했다. 지경부 관계자는 "이번 훈련을 통해 전국 공공기관의 비상발전기 중 450대가 가동된 것으로 파악돼 위기 시 비상발전자원으로 활용 가능할 것"이라고 내다봤다.

(유틸리티) 전력·가스 독점 깨야 ‘블랙아웃·수입단가’ 실타래 풀다

[파이낸셜뉴스] 전력·가스시장 ‘민간경쟁체제 도입’ 추진

전력·가스 시장은 한국전력과 한국가스공사가 사실상 독점하고 있다. 우리나라 전력과 가스시장에 민간이 진입할 수 있도록 독점적 구조를 개선해야 한다는 목소리는 그동안 꾸준히 제기돼 왔다. 최근 불거지고 있는 전력수급이나 한전 적자, 민간발전 수익제한 등의 문제를 해결하기 위해서는 결국 전력 시장의 독점 구조가 깨져서 경쟁이 활성화돼야 한다는 지적이다. 가스 시장의 경쟁 구도 형성 역시 민간 기업의 해외 자원개발에 활력을 불어넣고 액화천연가스(LNG)의 도입 가격을 낮추기 위해 필요하다는 설명이다. 정부 관계자는 10일 "전력과 가스산업의 독점구조 개선 과제는 과거 정부에서도 추진돼 왔으며 민간 참여 확대를 통해 경쟁 촉진이라는 큰 흐름의 연장선상으로 보면 될 것"이라며 "민간의 참여폭을 어느 정도로 할 것인가를 놓고 향후 조정해가야 할 것"이라고 설명했다.

■산업체, 발전사업 적극 참여

현재 국내 전력산업은 한전에서 전기를 만들고(발전), 보내고(송배전), 판매하는 구조다. 발전 부문에서 한전에서 떨어져 나간 6개 민영화된 발전사가 경쟁적으로 생산하고 있지만, 한전의 자회사라서 실질적인 경쟁체제로 보기 어렵다. 물론 민간 발전사가 전력 생산에 참여하고 있지만 미미한 수준이다. 최근 수요에 비해 공급이 부족한 전력 상황도 한전이 독점적으로 전력을 생산하고 있기 때문이라는 지적도 있다. 전력산업의 구조 개편이 마무리된 미국의 전기요금은 최근 10년 동안 최저치를 기록할 정도로 낮아졌다. 최근에는 민간사업자들이 셰일가스 개발과 스마트그리드(지능형 전력망) 도입에 경쟁적으로 나서고 있어 전기요금이 더욱 낮아졌다는 분석이다. 전력시장이 경쟁체제로 재편될 경우 민자발전소 건설은 '러시'를 이룰 것으로 보인다. 민자발전이 '황금알을 낳는 거위'로 인식되기 때문이다. 이미 6차 전력수급계획에 참여하는 대기업은 삼성물산, 포스코에너지, STX에너지, 동부발전, 동양파워 등 20여개 이상으로 사상 최대 규모다. 업계 관계자는 "그동안 우리나라의 전기료가 상대적으로 싸기 때문에 기업들이 전력사업에 참여할 유인이 없었으나 최근 전력 수급 불안으로 산업체들이 발전사업에 적극 나서고 있다"며 "국가적으로 안정적인 전력 수급을 위해 산업체의 발전 보유 비율은 더욱 확대될 것"이라고 말했다.

■경쟁으로 LNG 도입단가 하락 유도

가스 시장의 민간참여 확대는 민간 기업이 해외에서 LNG를 들여와 발전회사에 판매할 수 있도록 허용하겠다는 게 핵심이다. 현재 가스공사는 국내 천연가스 도매를 독점하고 있다. 한국전력의 발전 자회사와 민간 발전회사는 필요한 천연가스를 대부분 가스공사에서 사온다. 자신들이 사용할 발전용 물량에 한해 직수입이 가능하지만 판매는 금지돼 있다. SK, GS, 포스코 등 민간 기업은 해외 자원개발을 통해 천연가스를 확보하더라도 스스로 사용할 목적이 아니면 국내에 들여올 수 없다. 물량 대부분은 해외로 판매된다. 발전용 LNG의 도입·도매 부문에 대해 민간사업자의 참여를 허용한다면 가스공사와 민간사업자 간 경쟁으로 LNG 도입 단가는 하락할 것으로 예상된다. 일본의 경우 도시가스산업에 경쟁체제를 도입한 뒤 지난 1995년부터 2005년까지 도시가스 공급에 들어가는 각종 경비를 40% 이상 절감한 것으로 나타났다. 경쟁체제 도입을 우려하는 목소리도 있다. 국내 기업끼리 경쟁하면 수입조건이 불리해질 수 있다는 것이다. 하지만 정부 관계자는 "일부라도 경쟁 구도를 만들어 수입단가 하락을 유도해야 한다"고 반박했다.

(유틸리티) LNG 수입 민간기업에 허용.. 인수위, 전력·가스 경쟁 유도

[파이낸셜뉴스] 대통령직 인수위원회가 전력·가스 시장의 독점구조를 개선하기 위해 민간경쟁을 본격적으로 도입하는 방안을 추진키로 했다. 또 국제자본의 과다 유출입을 막는 환율방어를 통해 중소기업을 보호하는 방안을 검토키로 했다. 인수위의 한 핵심 관계자는 10일 "전력과 가스 시장의 독점구조로 인해 자원배분이 비효율적으로 이뤄지고 있다는 주장이 많았다"며 "이 같은 비효율을 제거하고 공정경쟁 체제가 이끄는 건설한 수급시장 형성을 위해 민간 도입을 대폭 허용하는 방향으로 가닥을 잡고 있다"고 밝혔다. 이 관계자는 "전력시장의 경우 민간발전소 건립 허용을 대폭 늘리면 현재 문제가 되고 있는 국가 전력난 해소에도 도움이 될 것"이라며 "한국가스공사가 단독으로 구매해 온 액화천연가스(LNG) 도입·도매 부문도 민간사업자의 참여를 허용할 방침"이라고 덧붙였다. 전력시장의 민간 참여 확대는 다음달 발표 예정인 6차 전력수급기본계획에 포함될 가능성이 높다. 당초 6차 계획은 지난해 12월 17일 확정될 예정이었으나 18대 대선과 함께 차기 정부로 결정권이 넘어가게 됐다. 이에 따라 정부는 인수위에 6차 계획 내용을 보고하고 방침이 나오는 대로 실행에 들어갈 예정이다. 가스산업 경쟁체제 도입을 위해선 도시가스사업법 개정을 추진할 전망이다. 한국가스공사가 단독으로 해온 LNG 구매를 발전용에 한해 민간사업자 참여를 허용하자는 내용의 도시가스사업법 개정안이 18대 국회에서도 발의됐지만 야당과 가스공사의 반대로 통과되지 못했다. 이에 따라 새정부에서는 정권 초기에 개정안 통과를 강력히 밀어붙일 것으로 보인다. 전력·가스 시장의

민간경쟁이 본격적으로 도입될 경우 대기업 및 민간발전사들이 본격 진출할 것으로 예상된다. 이미 발전시장이 유망한 투자처로 인식되면서 신규 발전소를 지으려는 기업들의 경쟁이 치열하다. 현재 포스코, GS칼텍스, K파워 등 자가발전 소비에 한해 LNG 도입이 신고제로 허가되고 있지만 민간사업자의 참여가 허용되면 가스공사와 민간사업자 간 치열한 경쟁이 벌어질 것으로 예상된다. 박근혜 대통령 당선인도 대선 정책공약집에 전력.가스 시장의 공정경쟁체제 구축을 공약으로 내건 만큼 전력.가스 시장의 민간 참여 확대가 탄력을 받을 것으로 보인다. 한편 금융권에 따르면 최근 환율이 달러당 1060원선까지 위협받는 등 급격한 환율 하락이 이어지면서 인수위도 환율방어 대책 마련에 나설 가능성이 제기됐다. 특히 새정부가 경제활성화의 최우선 과제로 중소기업 육성을 제시하면서 환율 하락에 직격탄을 맞을 수 있는 중소기업 보호책으로 환율방어 정책이 논의될 수 있다는 관측이 나왔다. 실제 인수위에서 금융정책 등을 담당하는 경제1분과에 전문위원으로 파견된 은성수 기획재정부 국제금융정책국장은 외환정책 실무책임자이며 국제금융정책국은 환율정책 등을 담당하는 대외경제관련 부서다.

환율정책의 밑그림을 그리는 역할을 하게 될 것으로 알려진 은 국장은 앞서 재정부 재직 당시 환율이 가파르게 하락하자 선물환 포지션의 한도를 더 축소하는 안을 내놨다. 선물환 포지션 제도는 외국인 채권투자 과세, 외환건전성 부담금과 함께 이른바 '거시건전성 3종 세트' 가운데 하나로 대표적인 외환시장 안정화대책으로 꼽힌다. 또 최근에는 투기성 외환거래에 세금을 부과하는 토빈세를 국내 현실에 맞게 도입하는 방안도 검토 중인 것으로 알려졌다. 토빈세는 국내로 들어오는 해외자금에 세금을 부과해 규제하는 제도로, 무분별하게 해외자본이 국내로 들어와 환율을 떨어뜨리는 등의 외환시장 변동을 다소 줄일 수 있다. 금융권 관계자는 "최근 환율 문제가 자주 거론되면서 인수위도 재정부의 많은 부서 가운데 특히 국제금융정책국 인원을 파견토록 하는 등 새정부가 환율정책에 상당한 관심을 가지고 있다"며 "토빈세 등은 환율 안정과 함께 경기위축 우려도 있는 만큼 정부에서 해당 기관을 통해 중소기업이 위축되지 않고 환율 급변을 완화할 수 있는 정책 마련에 나선 것으로 안다"고 말했다.

(유틸리티) 산업계 전력요금 기습인상 반발

[디지털타임스] 1년반세 20.1%나 올려... 상의·14개 경제단체 정부에 건의

정부의 기습적인 전력요금 인상에 산업계의 반발이 거세다. 새해 경영환경의 불확실성이 커지고 있는 상황에서 연초부터 전력요금 부담이 증가하는데 따른 우려가 커지고 있다. 대한상공회의소(회장 손경식)를 비롯한 14개 경제단체는 10일 추가적인 전력요금 인상이 기업 경영을 어렵게 하고 산업경쟁력도 약화시킬 수 있다면 이를 지양해 달라는 건의문을 대통령직인수위원회, 지식경제부, 기획재정부 등에 제출했다. 이번 건의에는 대한상의 외에도 중소기업중앙회, 한국자동차산업협회, 한국조선협회, 한국철강협회, 한국석유화학협회, 한국섬유산업연합회, 한국비철금속협회, 한국주물공업협동조합, 한국시멘트협회, 한국제지공업연합회, 대한방직협회, 한국화섬협회, 한국클로로알카리공업협회 등이 참여했다. 이들은 9일 인상으로 최근 1년 반 사이에 산업용 요금을 20.1%나 올리게 됐다면서 이제 감당하기 어려운 수준에까지 이르렀다고 지적했다. 또 산업용 전력요금이 저렴하고 이 때문에 기업들이 과도하게 많이 사용하며 인상을 통해 사용량을 제한해야 한다는 주장은 모두 사실과 다르다고 강조했다. 국내 주택용 대비 산업용 전력요금을 100으로 가정했을 때 일본(98.6), 프랑스(91.0), 영국(84.0), 미국(77.1)보다 높다는 것이다. 또 국내 기업이 석유제품 1kg를 제조하는데 100이라는 에너지가 필요하다면 일본은 104, 영국은 107, 미국은 116을 사용해 우리가 가장 효율성이 높다고 강조했다. 아울러 대한상의 조사 결과, 요금을 인상해도 전력 사용량을 더는 줄일 수 없다고 답한 기업들이 58%에 이르는 등 요금 인상을 통해 수요를 줄이는 것도 실효성이 없다고 지적했다. 범경제계에너지절약운동본부 본부장을 맡고 있는 이동근 대한상의 상근부회장은 기업들의 어려움이 심각한 만큼 인상 폭을 최소화해야 한다면서 마지노선을 3%로 제시했다. 이 부회장은 "침체된 경제활력을 진작하는 것이 시급한 상황에서 전력요금을 인상하면 살아나던 기업의욕도 꺾일 수 있다"고 밝혔다. 업계에서도 이번 인상이 내수와 수출의 동반 침체로 인한 불황으로 고통받고 있는 기업들에게 이중고가 될 것이라면서 비판의 목소리를 쏟아내고 있다. 전기는 철강·중공업·반도체 등 기간산업의 경쟁력을 좌우하는 가장 중요한 생산요소임에도 정부와 한전이 여론 수렴 없이 자의적으로 올리고 있다고 지적했다. 특히 1년 5개월만에 4번이나 인상하는 등 예측이 불가능해 기업 경영에 불확실성을 키우고 있다고 강조했다. 전자업계 관계자는 "정부에서 정책적으로 하는 것이니 따를 수밖에 없지 않겠나"라면서 "하도 자주 이뤄지다 보니 이제는 무감각해지고 있다"며 오히려 시큰둥한 반응을 보였다. 특히 철강과 석유화학 등 특정 업종들은 전력요금 인상으로 큰 타격을 입을 수 밖에 없는 상황이다. 대한상의에 따르면 실제로 최근 경기불황의 여파로 1000원의 이익을 내면 63원은 전력요금으로 빠져나가고 있는 실정이다. 특히 철강산업은 제조원가(원재료 제외)의 25%가 전력요금이며 시멘트는 22%, 제지는 16.2%, 섬유는 15.5%에 이르는 등 산업의 근간을 흔들 수 있다는 분석이다. 석유화학 업계 한 관계자는 "자체 발전 시스템 등을 마련한 몇 곳을 제외하고는 대다수는 요금 인상이 고스란히 원가 상승으로 이어질 수밖에 없는 상황"이라며 "업계에서는 이를 대체할 방법이 없어 사실상 세금 인상으로 받아들이고 있다"고 말했다.

(유틸리티) 전기요금 인상에 따른 전력감축 효과 얼마나 될까

[뉴스1] 전기료 인상이 전력감축효과로 이어져 동계전력수급에 숨통이 트일 전망이다. 10일 지식경제부와 한국전력에 따르면 오는 14일부터 적용되는 전기요금 인상안에 따라 향후 전력피크 시 감축효과가 약 75만kW에 달할 것으로 예상됐다. 지경부는 요금조정을 통해 60만kW, 시간대별 차등요금 확대를 통해 약 15만kW를 감축할 수 있을 것으로 기대된다고 밝혔다. 이는 전력당국이 평상시 전력수급대책에 따라 예비전력을 확보하기 위해 민간자가발전기로부터 사들이는 전력량(50만kW)을 넘는 규모다. 당초 전력당국은 이달 3~4주를 전력피크 시기로 예상했다. 이 기간 최대전력수요는 7913만kW(수요관리 시행전)로 늘어나고, 예비전력이 127만kW로 떨어져 전력수급 경보 '경계' 단계(예비력 200만kW 이하)에 진입할 것으로 전망했다. 실제로 이달 초 전력사용량이 최고치를 기록하며 전력수급에 비상이 걸리기도 했다. 지난 3일 전력거래소의 실시간 전력수급현황에 따르면 이날 오전 전력사용량은 7668만kW를 나타내며 올 겨울 최고치를 기록했다. 이는 수요관리 시행 전 전력사용량(7868만kW)으로 환산 시 최대 전력공급량(8133만kW)에 겨우 265만kW의 예비전력을 남겨두게 되는 것으로 전력수급경보 '주의'에 해당하는 전력 비상상황이다. 결국 전력당국은 동계전력수급 비상시기에 민간자가발전기와 전압조정, 수요관리 등을 통해 전력확보에 총력을 기울이고, 요금 인상으로 인한 전력감축 효과가 전력수급에 도움이 될 것으로 내다봤다. 한전 관계자는 "소비량 감소 시뮬레이션 결과 이번 요금조정을 통해 연간 전력소비량의 1%에 해당하는 48만kWh가 감소할 것으로 예상된다"며 "이번 요금조정에 따른 전력량 확보로 다가오는 전력피크 시기에 전력수급에 숨통이 트일 전망"이라고 밝혔다.

(유틸리티) 천연가스 황금기, 가스공사 선봉장 역할할 것

[머니투데이] "천연가스는 더 이상 과도기적 에너지가 아니라 우리 인류가 앞으로 수백 년간 우선적으로 사용할 중요한 에너지입니다. 천연가스의 황금시대가 도래한 겁니다." 주강수 한국가스공사 사장이 지난 2일 전 직원에게 전달한 신년사 내용이다. 셰일가스 혁명으로 천연가스는 청정성, 보편성, 경제성으로 '새로운 산업혁명'을 주도하고 있다는 얘기다. 주 사장은 "천연가스 수요는 세계적으로 급증하고 있다"며 "셰일가스 개발로 공급을 충족시킬 뿐 아니라 다른 에너지 가격도 안정시키게 될 것"이라고 말했다. 그는 공사가 가스 산업의 수직일관체제 구축, 가스관련 상품영역의 확장, 수입원의 세계화, 전사적 세계진출 등을 통해 해외 사업에 많은 성과가 있다고 평가했다. 하지만 개선할 부분이 많다는 지적도 했다. 주 사장은 "본격적인 해외 사업 진출의 초창기 기업으로 아직 개선하고 보완해야 할 부분이 많다"며 "관리시스템이나 개인의 역량에 있어서도 미흡한 부분이 있는 게 사실인데, 해외사업 전략을 계속 보완해 발전시키고 조직과 직원의 글로벌 역량도 키울 것"이라고 말했다. 주 사장은 최근 기자들과 만난 자리에서도 해외 자원개발 사업에 대한 열의를 보였다. 특히 최근 연이어 가스전이 터지고 있는 아프리카 모잠비크를 '약속의 땅'이라고 했다. 그는 "이곳에서 가스전이 잇따라 발견되면서 몇 안 되는 성공적인 해외 자원개발 투자로 평가받고 있다"며 "이미 국내 천연가스 소비량의 5년 치에 해당하는 가스를 확보했는데, 앞으로 지분을 늘려 추가로 가스를 확보할 수 있도록 할 것"이라고 강조했다. 한편 올해로 취임 5년째를 맞고 있는 주 사장은 업계 최장수 최고경영자(CEO)로 유명하다. 주 사장은 모잠비크 가스전 사업을 성공적으로 이끈 공로를 인정받아, 지난해 말 해외자원개발 유공자 훈·포장 시상식에서 금탑산업훈장을 받았다.

(유틸리티) 전세계 20개 자원개발 프로젝트, 글로벌 공기업 어디?

[머니투데이] 는 지난 1983년 창립 이후 국내에 안정적으로 가스를 공급하는 업무에 주력했다. 해외 자원개발에 눈을 뜬 건 지난 1997년. 오만과 카타르 가스전 지분 참여를 시작으로 천연가스 자원 탐사 개발 사업을 지속적으로 확대하고 있다. 이후 10년 동안 예멘, 인도네시아, 동티모르, 미얀마 등으로 투자 지역을 넓혔는데 모두 지분을 확보하는 형태로만 참여했다. 2008년 주강수 사장이 취임하면서 공사의 사업 영역은 더 확대됐다. 주 사장은 '세계와 협력하며 국민과 함께 하는 글로벌 KOGAS'란 슬로건을 내걸며 해외 사업을 한층 강화하고 사업 추진 방식에도 변화를 줬다. 우선 자원본부를 신설하는 등 조직 개편을 단행해 기존 천연가스 도입과 판매 중심으로 한 사업 방식에서 탈피해 탐사와 개발, 생산 및 중하류 사업에 이르는 수직 일관 체계를 구축했다. 특히 해외 사업 조직 기능을 강화함으로써 공사는 도입선 위주였던 동남아 일부 지역을 넘어 전 세계를 대상으로 사업을 확대했다. 또 기존 지분 투자 형태의 사업 추진 방식을 유전과 가스전 탐사 및 생산 사업, 해외 LNG터미널 건설·운영 사업, 해외 도시가스 사업 등 가스 사업과 관련된 모든 밸류 체인에 걸친 직간접적 참여를 통해 수익을 창출하고 있다. 이러한 노력 덕분에 지난 2009년엔 세계 7대 유전으로 꼽히는 이라크 주바이르 유전 개발 사업을 낙찰 받을 수 있었다. 또 2010년엔 이라크 아카스 가스전 입찰에도 참여해 세계 주요 메이저 회사를 제치고 낙찰에 성공했다. 아카스 가스전의 경우 가스공사가 최초로 운영사로 참여함으로써 자원개발(E&P) 분야에서 한층 더 막강한 경쟁력을 갖추게 됐다는 평가를 받고 있다. 이외에도 전 통가스 대비 부존량이 5배에 달하는 것으로 알려진 가스하이드레이트와 석탄층 메탄가스, 셰일가스 등 차세대

에너지 자원으로 떠오르는 비(非)전통 가스 기반의 가스 사업에서도 큰 성과를 거두고 있다. 가스공사는 지난 2010년 북미 비전통가스 전문 기업인 캐나다의 엔카나와 함께 혼리버와 웨스트컷뱅크 지역의 3개 광구 개발 계약을 체결했는데 이곳은 비전통가스 개발의 유망 지역으로 주목받고 있는 곳이다. 이외에도 호주 퀸즈랜드에 위치한 석탄층 메탄(CBM)가스전 개발 사업도 활발히 진행 중이다. 이밖에 2011년 초엔 국내 공기업으로는 처음으로 캐나다 북극권에 위치한 MGM사 소유의 우미악 가스전 지분 20%를 인수해 북극권 자원 개발에도 진출했다. 북극권은 연간 세계 총 소비량의 8.6배에 달하는 석유·가스가 부존된 자원의 보고로 평가받는 곳이다. 공사는 현재 전 세계 11개국에서 20개 사업을 진행 중이다. 주 사장은 "장기 경영 전략인 '비전 2017'을 통해 오는 2017년까지 해외 수익 비중을 60%까지 높여 기업 가치를 30조원 이상으로 끌어 올리겠다"며 "무조건 해외에 나가는 걸로 끝내는 게 아니라 내실을 기하면서 실제 자원을 확보 하겠다"고 말했다.

(Appendix)

Coverage summary											
산업	기업	시총(조)	증가(원)	DoD(%)	5D(%)	투자의견	TP	Upside(%)	컨센서스와 차이	2013BPS	PBR(x)
항공	대한항공	3.5	48,350	2.2	2.2	매수	66,000	36.5	10.5	41,939	1.2
	아시아나항공	1.3	6,490	2.4	1.1	매수	9,500	46.4	10.5	5,541	1.2
해운	현대상선	3.4	22,200	(0.2)	(2.6)	중립	25,000	12.6	4.1	5,556	2.0
	한진해운	1.6	13,000	6.6	1.6	Tr. BUY	13,000	0.0	0.0	8,579	0.8
	STX팬오션	1.0	5,000	(3.3)	4.7	Tr. BUY	3,800	(24.0)	(16.7)	9,400	0.5
육운	현대글로비스	8.0	213,000	0.5	3.6	매수	290,000	36.2	2.1	11,459	25.7
	CJ대한통운	2.6	115,000	1.3	12.7	Tr. BUY	120,000	4.3	(6.5)	108,312	1.1
	한진	0.3	21,500	0.9	3.4	매수	27,000	25.6	NA	66,087	0.3
유틸리티	한국전력	21.1	32,800	3.6	3.8	매수	35,000	6.7	(2.0)	80,294	0.4
	한국가스공사	6.1	79,400	5.2	8.2	Tr. BUY	90,000	13.4	(0.3)	111,802	0.8
	한전KPS	2.6	57,500	(1.4)	(1.0)	매수	75,000	30.4	10.6	11,024	NA
	지역난방공사	0.9	78,600	(0.1)	4.1	매수	85,000	8.1	(19.2)	139,761	0.6
매크로 변수	원/달러	KRW/\$	1,062	0.1	0.2						
	두바이유	\$/bbl	108	0.3	0.6						
	Jet Fuel	\$/bbl	129	0.6	1.9						
	Bunker Fuel	\$/ton	633	0.3	3.4						
	BDI	Point	743	1.2	6.1						
	BCI	Point	1,384	(0.1)	11.9						
	BPI	Point	717	5.1	4.7						

자료: Bloomberg, 신한금융투자