

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



신년사 2

협회소식 14

한국선주협회, 2006년도 정기총회 성료 14

한국선주협회 톤세제 세부시행 설명회 개최 18

올해 정기선 해운전망 기관별로 다소 엇갈려 22

선원 교육훈련과정 합리화방안 연구보고회 23

업계동정 24

해운이슈 30

해운동맹에 대한 EU 경쟁법 예외적용 폐지추진 동향 30

해사정보 33

동북아 물류허브항만 '부산 신행' 본격적으로 출범 33

부산 · 광양항, 2011년 환적비중 50%이상 추진 36

세계 주요 컨테이너터미널 시설확장에 박차 37

유럽의 항만서비스 자유화법안 의회에서 부결 40

일본선주협회장 해운시황 3년 연속 호조전망 42

해사문화 44

해사일지 46

한국선주협회, 2006년도 정기총회 성료 화합 통해 세계일류해운국가 도약 다짐



한국선주협회(회장 장두찬)는 올해 회원사간 화합과 안정을 바탕으로 우리나라가 명실상부한 선진 해운국으로 발돋움할 수 있도록 해운산업의 국제경쟁력 강화에 모든 역량을 집중해 나가기로 했다.

협회는 1월10일 대회의실에서 2006년도 정기총회를 열고 이같은 내용을 골자로 한 금년도 협회 중점추진 사업계획과 예산안을 심의, 원안대로 통과시켰다.

외항해운업계 대표 50여명이 참석한 가운데 장두찬 회장 주재로 열린 이날 정기총회에서는 먼저 협회 사무국으로부터 2005년도 주요업무 추진실적 및 수지결산내용을 보고받고 이를 승인하는 한편,

2006년도 주요업무 추진계획과 예산안 등을 확정지었다.

이날 총회에서 장두찬 회장은 개회사를 통해 『지난해 해운시황은 전년도 호황세가 이어지는 듯 하였으나, 하반기 후에는 일부 선종의 시황이 조정국면으로 진입하였고 해상테러 예방과 선박안전을 위한 국제기구의 규제 강화 등은 부담으로 작용했다.』고 밝히고, 그러나, 국내 해운경영환경은 톤세제도 도입 등 해양수산부의 "해운하기 좋은나라" 건설을 위한 정책들이 차례로 결실을 보면서 과거 어느 때보다 좋아졌으며, 그간 정부의 노력에 대해 감사를 표명했다.

장 회장은 또 『올해 우리 업계의 화두는 선박수급 인 것 같다』며, 『금년 중 인도될 신조선은 전년도에 이어 5,000만DWT를 상회할 것으로 예상되는데 반하여 노후선박의 해체는 800만DWT 미만에 그쳐 공급과잉이 예상되고 이에 따른 조정이 불가피 할 것으로 보이며 여기에 고유가와 고금리 및 미 달러화의 약세등도 유념해야 할 것』이라고 강조했다.

특히, 장 회장은 『BRICs의 경제발전과 연료탄의 수요증가, 중동지역의 경기호조 등이 해운시장의 호재로 작용할 것이 예상되기는 하지만 우리 모두 시장조정에 대비한 리스크 관리에 철저를 기하여 안정적인 성장기반을 확실히 다져야 한다』고 말하고, 올 한해는 우리 모두 신뢰와 화합을 바탕으로 해운의 지속적인 발전과 해운수입 300억달러 달성, 그리고 우리나라가 세계 일류해운국가로 자리매김 하는 뜻 깊은 해가 되도록 다함께 노력하자고 당부했다.

이어 강무현 해양수산부 차관은 이재균 해운물류 국장이 대독한 치사를 통해 『지난 2년간 우리나라 해운산업은 해운시장의 호황과 시의적절하게 도입한 선진해운제도에 힘입어 양적으로나 질적으로 괄목할만한 성장을 이루었으며, 해운산업의 위상 또한 크게 높아졌다』며, 해운업계 지도자들의 노력과 협조에 대해 감사의 뜻을 표명했다.

강 차관은 또 『올해 세계해운시장은 선박공급과잉으로 전반적으로 약세를 보일 것으로 예상되는 만큼, 불황에 대비하는 지혜와 각오를 새롭게 다져야 할 것』이라고 강조하고, 정부는 톤세제도의 차질 없는 시행과 3국간 영업기반 확충을 위한 BRICs 등 성장잠재력이 높은 국가와의 외교 강화, 선박금융회사 활성화, 외국인선원의 고용범위 지속적인 확대 등을 적극 추진해 나가겠다고 밝혔다.

협회는 이날 정기총회에서 우리나라가 선진해운국으로 발돋움할 수 있도록 해운산업의 국제경쟁력

강화에 진력하며, 특히 톤세제도 정착과 선원선박제도의 선진화 등 선진 해운시스템의 체계적인 구축과 운영에 역점을 두고 세부시행계획을 마련하여 이를 적극 추진기로 했다.

또 회원사간 유대를 더욱 강화함은 물론, 업계 공동이익과 발전을 위해 노력하며, 철광석·유연탄·원유·LNG 등 대량화물의 전용선 수송을 확대하기 위한 선·화주간 협력체제를 더욱 공고히 하여 국가 전략물자의 안정적 수송기반을 구축기로 했다.

이와함께 선박 금융지원 활성화를 위해 지속적으로 노력하며, 선박금융조달 여건이 상대적으로 열악한 중소형 선사를 위해 선박투자회사, 제2금융권 등의 금융지원 확대방안을 적극 모색하는 한편, 항만노무공급체제 상용화의 조기 정착을 통해 항만운영의 극대화가 이루어질 수 있도록 노력해 나가기로 했다.

그리고, 국가필수국제선박제도를 통해 해기전송의 토대를 마련함과 동시에 선원비 손실보상기준을 현실화하는 한편, 해기사를 포함한 외국인선원의 고용확대를 적극 추진해 나가기로 했다.

아울러 ILO 통합해사협약에 우리의 입장이 반영되도록 노력하고, 해상노동의 국제성과 해상안전 향상 및 선원의 국제경쟁력 제고측면을 함께 고려하면서 선원노동환경의 국제적 변화에 능동적으로 대처함은 물론, 해기사의 병역대체복무제도가 지속되도록 노력하기로 했다.

또한, UN 해상물건운송협약 제정 작업을 비롯하여, WTO, IMO, ILO 등 국제기구의 해운관련 협상 과정에 적극 참여하여 우리 선사들의 입장을 대변하고, 협상 상대국 시장의 자유화·개방화를 이끌어내는데 주력하는 한편, 새로운 해운시장 개척을 위해 BRICs 국가 및 동지중해·흑해 국가들과의 해운협력을 더욱 강화해 나가기로 했다.

이밖에도 일반인들을 대상으로 해운산업 이미지

제고를 위해 선주협회장배 요트대회 개최, 외항해 운업계 사회기여사업 취합 및 홍보 등 사회협력 및 봉사사업을 발굴하여 지속적으로 추진하고, 대국민 해운홍보와 해사정보 입수 및 분석, 그리고 연구조사 기능을 강화해 나가기로 했다. 협회의 2006년도 업무추진 기본방향은 다음과 같다.

한편, 이날 정기총회에서 장 회장은 톤세제도의 도입과 원활한 시행을 위해 노력하여 한국해운의 국제경쟁력 강화에 크게 기여한 해양수산부 김태석 사무관에게 감사패를 수여했다.

[한국선주협회 2006년도 업무추진 기본방향]

1. 우리나라가 명실상부한 선진해운국으로 발돋움할 수 있도록 해운산업의 국제경쟁력 강화에 진력하며, 특히 톤세제도 정착, 시황 조사 및 분석 능력 제고, 선원선박제도의 선진화 등 선진 해운 시스템의 체계적 구축과 운영을 위해 적극 노력한다.
2. 회원사간 유대를 더욱 강화하고 업계 공동 이익과 발전을 위해 노력한다. 특히, 해운시황 발표회, 사장단 연찬회, 위원회 및 업종별 간담회를 활성화 시켜 정보공유의 폭을 넓히고, 더 나아가 우리나라 해운산업의 지속적인 발전을 도모한다.
3. 철광석·유연탄·원유·LNG 등 대량화물의 전용선 수송을 확대하기 위한 선·화주간 협력체제를 더욱 공고히 하여 국가 전략물자의 안정적 수송기반을 마련한다.
4. 선박 금융지원 활성화를 위해 지속적으로 노력하며, 선박금융조달 여건이 상대적으로 열악한 중소형 선사를 위해 선박투자회사, 제2금융권 등의 금융지원 확대방안을 적극 모색한다.
5. 항만노무공급체제 상용화의 조기 정착을 통해 항만운영의 합리화와 생산성 향상을 도모하며, 부산 신항의 효율적 운영을 통해 항만하역능력의 극대화가 이루어질 수 있도록 노력한다.
6. 국가필수국제선박제도를 통해 해기전승의 토대를 마련함과 동시에 선원비 손실보상기준을 현실화하는 한편, 해기사를 포함한 외국인선원의 고용확대를 적극 추진한다.
7. ILO 통합해사협약에 우리의 입장이 반영되도록 노력하고, 해상노동의 국제성과 해상안전 향상 및 선원의 국제경쟁력 제고 측면을 함께 고려하면서 선원노동환경의 국제적 변화에 능동적으로 대처해 나간다.
8. 임금채권보장제도의 정착, 비과세범위 유지·확대, 고용보험의 활용도 증진 등 선원 관련 세제 및 사회보험제도의 개선을 적극 추진하며, 해기사의 병역대체복무제도가 지속되도록 노력한다.
9. ILO 최저임금 인상과 특별조합비 인상 등을 반영한 국제선박 외국인선원 단체협약이 개정되어 2006년 1월26일부터 시행되는 만큼, 선박별 단체협약이 원만하게 체결되도록 지원한다.
10. IMO에서 추진중인 신개념 선박구조기준 제정 작업은 물론, 선박 및 선원관련 국제협약의 제·개정 과정에도 적극 참여하여 선주들에게 불필요한 부담이 가중되지 않도록 적극 노력한다.
11. 국제해상보안코드, 대기오염방지규칙, 밸러스트수관리협약 등 국제적으로 발효 준비중인 해상안전 및 환경관련 규제강화 움직임에 능동적으로 대처하는 한편, 선사들의 원활한 이행을 적극 지원한다.
12. UN 해상물건운송협약 제정 작업을 비롯하여, WTO DDA, IMO, ILO, APEC 등 국제기구의 해운관련 협상과정에 적극 참여하여 우리 선사들의 입장을 대변하고, 협상 상대국 시장의 자유화·개방화를 이끌어내는데 주력한다.
13. 새로운 해운시장 개척을 위해 인도·브라질·

러시아를 비롯한 자원대국인 BRICs 국가 및 동지중해·흑해 국가들과의 해운협력을 적극 추진하고, 중국 등 시장진입 장벽이 있는 해외시장 진입환경 개선을 위해 노력한다.

14. 정부에서 추진중인 중국, 인도, 브라질 등 여러 국가들과의 동시 다발적인 FTA 체결협상에 주도적으로 참여하여 상대국 해운시장의 자유화를 이끌어 내는데 최선을 다하고, 일·대만항로의 개방문제가 조속히 마무리될 수 있도록 추진한다.

15. 일반인들을 대상으로 해운산업 이미지 제고를 위해 선주협회장배 요트대회 개최, 외항해운업계 사회기여사업 취합 및 홍보 등 사회협력 및 봉사사업을 발굴하여 지속적으로 추진한다.

16. 선협 월보와 홈페이지를 통해 대국민 해운홍보를 적극적으로 전개하고, TV방송을 비롯한 언론매체와 인터넷 유명포털사이트를 이용하여 해운산업의 중요성을 널리 알리는 한편, 해사정보 입수 및 분석, 그리고 연구조사 기능을 강화한다.

국제선박 외국인선원 단체협약 갱신 적용 노사 대표 외국인선원 기본급 인상 등



한국선주협회와 전국해상산업노동조합연맹은 국제선박 외국인선원 단체협약 개정에 합의, 1월26일부터 시행에 들어간다.

사측 대표인 협회 이진방 해무위원장(대한해운사장)과 박희성 전국해상산업노동조합연맹 위원장은 2005년 12월26일 부산 마린센터에서 개최된 외항선선원정책협의회에서 국제선박에 승선하는 외국인선원들에 대한 단체협약 갱신 합의서에 서명했다.

노사 양측은 단체협약 제27조(협약의 갱신)에 따라 2년마다 단체협약을 갱신하도록 합의한 바 있으며, 갱신내용은 노사 합의 서명후 1개월이 경과한 날부터 시행된다. 이에 따라 금번에 갱신된 단체협약은 1월26일부터 적용된다.

이번에 갱신된 단체협약의 주요내용을 보면, 국제노동기구(ILO) 권고임금이 2005년 1월1일부터 인상됨에 따라 AB선원을 기준으로 외국인선원 기본급을 465달러에서 500달러로 인상했다.

또 외국인선원 1인당 특별조합비를 월 3만원에서 월 4만원으로 인상했는데, 이는 국가필수국제선박 제도 시행을 위한 부속합의시 노사 양측이 구두로 합의한 부분이다.

이와함께 외국인해기사 승무자격증 사본 고용협의회 제출조항을 신설, 외국인해기사가 승무자격증을 발급받은 즉시 사본을 협의회에 제출토록 했으며, 특별작업반 고용시 고용협의회 심의 근거를 마련했다.

한국선주협회 톤세제 세부시행 설명회 개최

톤세확인절차 및 세부적용기준, 신고요령 등



이어 한국선주협회 김영무 상무는 "지난 2000년 노무현 대통령의 해양수산장관 시절 우리 업계에서 톤세제도 도입을 건의했으며, 노 대통령도 당시 이 제도 도입의 필요성에 공감하고 이를 적극 검토하라고 지시한 바 있다"며, 이 제도를 도입하는데 5년이 걸렸다"고 톤세제 도입배경을

한국선주협회는 1월12일 해양수산부 강당에서 톤세제 세부시행계획 설명회를 개최했다.

국적외항선사 실무담당자 120여명이 참석한 가운데 열린 이날 설명회에서 해양수산부 이재균 해운물류국장은 "해양수산부에서 그동안 우리나라를 해운하기 좋은 나라로 만들기 위해 많은 정책들을 도입하여 시행함으로써 이제 제도적으로는 선진국에 뒤지지 않는다"고 밝히고, 앞으로 남은 과제는 선원문제로서 선원의 고용안정과 고용탄력성 확보라고 강조했다.

이 국장은 또 톤세시행과 관련하여 "처음 시행하는 제도이니 만큼 아직 미흡한 점이 많고 완벽히 시행될 수 있을지도 확실치 않지만 정부와 업계가 많은 대화를 갖고 협력해서 미비한 점은 고쳐나가지"고 당부했다.

설명했다.

특히 김 상무는 "해양수산부와 협회가 머리를 맞대어 해운하기 좋은 나라건설을 위해 각종 새로운 제도들을 도입함으로써 우리나라의 해운제도가 크게 개선됐다"고 밝히고 제주선박등록특구제도와 톤세제도 등은 일본과 대만에서 벤치마킹할 정도로 선진화된 제도인 만큼 톤세제 시행에 차질이 없도록 협조하여 줄 것을 당부했다.

이어 톤세제 도입과 관련하여 실무를 총괄하는 협회 황영식 차장이 톤세제 확인절차 및 적용요건, 세부적용기준, 톤세기업의 회계 및 톤세산출 등에 대해 설명했으며, 해양수산부 김태석 사무관은 톤세제 신고 전산시스템 접속요령 등에 대해 설명했다.

황 차장은 설명회 자료 발표에 앞서 "선박현황에 대한 자료작성을 충실히 해서 불이익을 당하는 일

이 없도록 해달라"고 당부하고, 톤세제 신청시 어려운 점이 있으면 언제든지 협회에 문의하면 적극적으로 돕겠다"고 약속했다.

톤세제 신고 전산시스템은 해양수산부 홈페이지(<http://www.momaf.go.kr>)에서 전자민원창구를 선택하거나 전자민원창구로 곧바로 접속(<http://badasori.momaf.go.kr>)해 해양수산정보조회-유관단체정보입력 순으로 들어가 선사별 아이디 및 비밀번호로 로그인을 해 이용하면 된다.

다음은 톤세제도 시행과 관련하여 예상되는 주요 사항에 대한 질의응답을 정리한 것이다.

1. 톤세제도는 언제부터 시행되며 1차 적용 기간은 언제부터 언제까지인가?

▶ 2005년 1월1일부터 시행 되고 있으며 12월결산 법인의 경우 2005. 1. 1~2009. 12. 31 까지가 1차 적용기간이며, 12월 결산법인이 아닌 경우 2005 사업년도 시작일부터 2009 사업년도 종료일까지가 1차 적용기간이다.

□ 2년이상으로 용선한 외국선박별로 다음의 사례별 용선 및 기준선박의 계산은 어떻게 하는가?

▶ 2년이상으로 용선하여 운항하던 외국선박이 중도에 침몰하였을 경우

▶ 2년이상으로 용선하여 운항하던 외국선박을 선주가 중도에 매각함으로써 용선계약이 해지된 경우

▶ 2년이상으로 용선하여 운항하던 외국선박을 용선한 한국선사가 중도에 자사선으로 매입한 경우

□ 톤세는 모든 해운기업이 신청할 수 있는가?

▶ 외항운송사업을 영위하는 해운기업 중 "2년미만의 외국선주 소유 용선선박"의 연간운항순톤수가 "기준선박(선박회사 소유 국제선박 및 2년이상의 기간으로 용선한 한국선사 소유 국제선박)"의 연간운

항순톤수의 5배 이내인 해운기업"만 신청 가능하다.

▶ 단, 외국선박을 용선하지 않거나, 용선한 외국선박의 용선기간이 모두 2년이상이고 실제로 2년이상 용선하여 운항한 경우에는 외항해운업 등록선사이면 톤세 적용신청이 가능하다.

□ 톤세적용 기간중 결손이 발생한 경우에도 세금을 납부하여야 하는가?

▶ 톤세를 선택한 기업은 연속되는 5사업연도 동안 의무적으로 톤세적용을 받으므로 결손 발생시에도 당연히 톤세를 납부하여야 한다.

□ 톤세제도 적용기간은 5년인데, 이 경우, 기업이 적용신청시기를 임의로 선택할 수 있는가?

▶ 톤세의 적용기간은 임의로 선택할 수 없으며 다음의 기준에 따라야 한다.

- 2004. 12. 31이전에 설립된 기업(12월 결산법인 기준)은 2005. 1. 1부터 5년을 주기로 톤세 또는 법인세를 선택해야 한다.

예를 들어, 1차 적용기간 종료연도는 2009. 12. 31까지이며, 2차 적용기간은 2010. 1. 1부터 2014. 12. 31까지임. 이 경우 2차 적용신청기한 마감일인 2011년 3. 31까지 신청을 하지 않으면 5년간은 톤세적용을 받을 수 없음(법인세를 선택한 것으로 간주됨)

- 2005. 1. 1 이후 외항해운업을 등록한 법인은 당해 법인의 설립일이 속하는 사업연도부터 연속한 5사업연도까지가 당해 법인의 1차톤세 적용기간이며, 당해법인은 설립최초 사업연도 과세표준 신고기한까지 톤세적용을 신청하지 않을 경우 5년간은 톤세를 적용받을 수 없으며, 그 이후 5년도 동일하다.

신설법인은 설립연도에 당해법인의 톤세적용기간이 5년단위로 영구히 확정되며, 기업이 임의로 적용기간을 선택할 수 없음

□ 2005. 1. 10이후 신규 등록한 통세기업의 최초 사업연도 사업기간이 1년 미만일 경우 통세적용 신청시 연간운항 순톤수의 계산은 실제 사업기간동안 운항한 선박을 기준으로 산출해야하는가? 아니면 실제사업기간동안 운항한 선박을 1년간 운항한 것으로 환산하여 산출해야 하는가?

▶ 통세는 당해 사업기간 동안 실제 운항한 순톤수를 기준으로 납부한다.

□ 2005. 1. 1부터 선사가 반드시 관리해야 할 사항은?

▶ 용선의 경우 국제통수증서사본을 반드시 확보하여야 한다.

▶ 용선계약을 명확하게 하여 용선일자가 입증되어야 한다.

▶ 또한, space · slot charter의 경우 선박 전체에서 용선한 비율이 입증될 수 있도록 계약을 명확하게 하여야 한다.

☞ 용선선박의 통세 = 용선선박의 순톤수 용선일수 사용률

▶ 상기 서류는 통세 적용 신청 또는 해양부와 세무서의 요구가 있으면 언제든지 제출하여야 하며, 정기 세무감사시에도 제출하여야 한다.

□ 통세는 매년 신고하여야 하는가?

▶ 법인세 납부 신고시 매년 신고하여야 한다.
- 통세적격기업 요건 확인을 위해 매년 해양수산부의 확인을 받아야 하며, 관할 세무서에도 신고를 하여야 한다.

□ 소유선박을 대선한 경우에도 통세를 내야하는가?

▶ 대선한 경우 선박소유자와 용선자 모두 동일한 통세를 내야한다.

□ 소유선박을 대선한후 다시 대선한 선사로부터 재용선한 경우 소유선박에 대한 통세는 2번을 내야 하

는가?

▶ 소유선박으로서 1번, 대선선사로부터 용선한 선박으로서 1번 즉, 동일한 선박에 대해 소유자가 2번, 용선자가 1번 총 3번의 통세를 납부해야 한다.(사용률은 용선 비율만큼 별도 적용)

□ 2005. 1. 1 이전에 발생한 국제선박 양도차익 손금산입금액(80% 일시상각충당금)으로 2005. 1. 1 이후 매입한 선박은 감가상각기간 동안 매년 상기 일시상각충당금(과세이연)을 위한 손금산입액)은 익금에 산입해야 하는데 이 경우 해운소득과 비해운소득중 어느 소득에 해당되는가?

▶ 비해운 소득에 해당된다.

□ 선박을 단위로 용선하지 않고 화물을 단위로 수송계약을 할 경우(컨테이너 화물의 피더 수송 등)의 통세 계산방식은?

▶ 위탁수송 선박의 Loadable Capacity 및 국제통수 증서를 확보해야 하며, 수송계약도 명확하게 하여 용선한 순톤수 비율 및 용선일자가 서류로 명확하게 입증되어야 한다.

□ 외항선박이 해운법 제26조의 2에 의해 내항선으로 일시 자격변경하여 국내항간에서 수출입 화물이 아닌 국내항간 이동 화물을 운송했을 경우 해운소득으로 볼수 있는가?

▶ 소유자가 투입한 경우 : 비해운 소득이다.

▶ 용선자가 투입한 경우 : ?

□ 공동운항 선박의 통세 산출 방식은?

▶ 공동운항선박별 참여비율에 따라 사용율을 적용하여 통세를 납부하면 된다.(소유선박이라 하더라도 사용률은 공동운항 비율 적용)

- 공동운항 이외의 소유선박의 사용률 : 100%

□ 공동운항에 투입한 선박의 기준선박 계산은 소유 선박 개념인가 공동운항 참여비율 개념인가? 또한, 공동운항에 참여한 타사선박 사용비율은 용선 계산시 어떠한 기준이 적용되는가?

▶ 공동운항에 참여한 선박은 소유선박이라 하더라도 기준선박 계산시 참여비율만큼만 기준선박으로 인정된다.

▶ 공동운항선사의 타사 사용선박의 용선비율 계산은 일반적인 용선 개념이 적용된다. 즉, 타사의 투입선박이 용선일 경우 2년이상 용선이나, 2년이하 용선이나 또는 외국선박이나 한국 국제선박이나에 따라 5배 계산에 포함여부가 각각 결정된다.

□ 동일선사가 내항화물운송사업 및 외항화물 운송사업에 동시에 등록한 경우, 당해선사의 내항화물운송사업에 등록된 선박의 자격변경에 의한 외항화물운송기간 동안은 톤세가 적용되는가?

▶ 톤세는 외항해운선사(화물 및 여객선사)의 외항화물 및 여객 운송선박으로 등록된 선박의 외항운송에 사용된 기간에 대해서만 적용된다. 따라서 내항화물등록업체는 톤세적용 대상이 아니며, 당해업체의 내항화물선으로 등록된 선박도 원천적으로 톤세 적용제외 대상이다.

- 일시 자격변경으로 외항구간을 운항하였더라도 당해선박의 면허가 내항선사의 내항선으로 등록되어 있기 때문에 톤세적용을 받을 수 없다.

□ 조세특례제한법 제104조의 10 제 ③항에서 "비해운소득에서 발생한 결손금은 선박표준이익과 통산하지 아니하며, 해운 소득에 대하여는 국세기본법 조약과 이 법 및 제3조 제1항 각호에 규정된 법률에 의한 비과세 세액면제 세액 감면 세액공제 또는 소득공제 등의 조세특례를 적용하지 아니한다."라는 규정의 구체적 의미는?

▶ 톤세를 비해운소득에서 발생한 결손금과 상계하여 톤세를 감면받을 수 없다는 의미이다.

- 톤세만 발생하고 비해운부문의 법인세가 결손인 경우 톤세를 납부하여야 한다.

▶ 해운소득에서 발생한 톤세는 해운부문의 기납부세액(이자소득에 대한 원천징수 법인세 등)이 있더라도 톤세와 상계하여 감면할 수 없으며, 해운소득의 기납부세액은 비해운소득의 법인세와도 상계할 수 없다.

□ 컨테이너의 용선계약을 TEU 단위로 하였을 경우 운항순톤수의 계산 및 입증은 어떻게 해야 하는가?

▶ 용선한 TEU가 선박당 총 TEU에서 차지하는 비율이 용선비율, 즉, 사용율이며 그 비율을 당해 선박의 순톤수에 곱하여 운항순톤수를 구해야 한다.

※예) 총 선복량(Loadable TEU)이 10,000TEU이고, 순톤수가 50,000 톤인 선박에서 2,000TEU를 용선하였을 경우 사용율은 20%(2,000TEU / 10,000TEU 100=20%)이며, 당해선사의 일일 운항순톤수는 10,000 NET TON이다.(50,000NET TON 20%)

▶ 또한, 컨테이너의 용선계약시 당해선박의 국제톤수증서 외에 선적TEU(Loadable TEU)를 입증할 수 있는 서류도 반드시 확보해야 한다.

□ 외항해상운송활동과 관련된 차입금 등에 대한 이자율 상승 및 환율변동으로 인한 손실발생 위험을 회피하고자 차입금 등의 상환 스케줄에 상응되는 계약기간 동안 이자율 옵션, 이자율 스왑 등의 파생상품 계약을 체결한 상태에서 상기 차입금을 상환만기 도래 이전에 조기 상환한 후에 그에 상응하는 파생상품 계약을 해지하지 아니하여 발생한 파생소득은 해운소득인가 비해운소득인가?

▶ 비해운소득이다.

올해 정기선 해운전망 기관별로 다소 엇갈려 Drewry는 부정적, MOL과 TSA는 긍정적

올해 세계정기선업계의 화두가 '선박공급 과잉'으로 집약되고 있는 가운데 해운시황 전망과 관련하여 세계적인 해운시장 조사전문회사들과 대형선사 조사팀들의 분석이 엇갈리게 나오고 있어 귀추가 주목되고 있다.

한국선주협회(회장 장두찬)가 최근에 발표된 올해 해운시황 전망보고서들을 분석한 결과, Drewry와 Howe Robinson 등 정기선부문 해운시황 조사 분석 전문기업들은 시장 전망에 대해 대체적으로 부정적인 시각을 갖고 있는 것으로 나타났다.

이에 반해 일본선사인 MOL을 비롯하여 태평양항로안정화협정(TSA), 아시아선주대표자회의(ASF), 구주운임동맹(FEFC) 등 세계 유수 정기선사 및 협의체에서는 긍정적으로 예상하고 있다.

Drewry Shipping Consultant는 최근 2년간 기록적인 호황을 보였던 원양정기선시장이 2006년에는 선박과잉으로 불안정한 양상을 보일 것으로 분석했다. 2006~2007년중 상당량의 신조선이 시장에 투입되나, 아시아-중동, 지중해항로 물동량 증가가 일정부분 흡수하여 연착륙이 가능할 것으로 내다봤다. 하지만, 아시아-북미항로 등 동서항로의 경우는 시황 변동폭이 클 것으로 진단했다.

또한, 컨테이너선용선지수를 발표하고 있는 Howe Robinson은 2006년과 2007년에 신조선의 급격한 증가로 선박과잉이 심화되어 향후 수년간 시황이 하락할 것으로 전망했다. 초대형 신조컨테이너선이 집중적으로 몰리는 아시아-북미 및 구주항로의 운임하락은 불가피할 것으로 예상했다.

특히, 금융기업인 City Group은 정기선시장의

경우 현 운임수준을 유지하려면 연간 수송수요가 14% 증가해야 하나 현실적으로는 어려우며, 정기선항로 해상물동량이 향후 4년간 연평균 10% 이내 증가할 경우 운임이 대폭 하락할 것으로 전했다.

이에 반해 아시아-북미항로에 취항중인 대형정기선사들의 모임인 TSA는 해상운임이 단순히 수요공급에만 의존하지 않는 만큼, 여러 변수들을 감안할 때 2006년까지 강세를 지속할 것으로 전망했다.

또 ASF는 중국 경제 급성장이 컨테이너 물동량을 크게 증가시켰듯이, 2006년에도 동서항로의 물동량이 크게 증가하여 수급균형이 유지됨으로써 최근의 시황패턴이 지속될 것으로 분석했다.

그리고, ASF 해운경제검토위원회 의장인 아키미쓰 아시다 MOL 사장은 지난 12월 개최된 중간회의에서 2006년도 시황전망과 관련, "컨테이너, 벌커, 탱커의 시황에 관해 선박공급 과잉이 지적되고 있지만 정확한 데이터 분석 결과, 수급균형은 무너지지 않을 것이라고 확인할 수 있었다"며 선박과잉이 우려할만한 수준이 아니라고 강조했다.

이와함께 FEFC도 동유럽, 러시아, 지중해지역의 수송수요 증가로 2006년 아시아~구주항로에서 90%의 소석률을 유지할 수 있을 것으로 진단했다.

이밖에도 일본선주협회 쿠니오 스즈키(鈴木邦雄) 회장(MOL 회장)은 1월6일 일본해사프레스와 가진 신년인터뷰에서 일본 해운회사의 실적은 2004년부터 호조를 보이기 시작하여 지난해 정점을 기록했고, 금년에도 크게 하락할 요인이 없는 만큼, 3년동안 연속해서 과거 최고 수준의 시황을 보일 것으로 전망했다.

선원 교육훈련과정 합리화방안 연구보고회

국제협약 국내수용위해 합리적 방안 모색



한국선주협회는 1월19일 협회 대회의실에서 선원 교육훈련과정 합리화 방안 연구용역 최종보고회를 가졌다.

국적외항선사 선원담당 부서장 및 전국해상산업 노동조합연맹 관계자들이 참석한 가운데 열린 이날

보고회에서 연구용역을 맡은 한국해양대학교 부설 해사문제연구소 지상원 책임연구원은 연구결과를 보고했다.

금번 연구용역은 한국선주협회를 비롯하여 전국 해상산업노동조합연맹, 한국해운조합, 한국선박관리업협회, 한국해기사협회가 공동으로 발주한 것이다.

연구목적은 국제해사기구(IMO)의 선원 훈련 및 자격증명, 당직근무에 관한 국제협약(STCW)협약이 선원들의 교육 및 훈련과정과 기준을 강화하는 방향으로 개정되었고, 세계 각국이 항만국통제(PSC)를 통하여 선원의 자격에 대한 규제를 강화함에 따라 이를 국내법에 수용함에 앞서 합리적인 방안을 마련하기 위해서이다.

2006년도 외항해운 산업기능요원 408명 배정

산업기능요원 축소에도 전년대비 2명 늘어

외항화물 운송업분야의 2006년도 산업기능요원 배정인원이 408명으로 전년도에 비해 2명 증원됐다.

병역자원 감소에 따른 산업기능요원 축소에도 불구하고 외항해운업계에 배정된 인원이 늘어난 것은 해운산업의 특성과 중요성을 감안한 것으로 이번엔 범한상선이 신규 지정업체로 지정되었다.

특히, 2006년도 지정업체에 대한 산업기능요원의 배정결과, 내·외항 등 해운업 분야에는 14개 업체가 신규 지정업체로 선정되었으며, 기존 지정업

체에는 총 718명이 배정되어 지난해와 비슷한 수준(711명)을 보였다.

해운업 분야는 총 88개 업체에서 1,068명을 신청하였고, 해양계학교의 면허 취득예정자가 983명임을 감안하여 면허취득자의 8/10 범위내에서 별도 배정되었다.

한편, 2006년도 전체 산업기능요원 신청 및 배정결과를 보면, 4361개 업체에서 1만4171명을 신청했으나, 2290개 업체에 4,500명이 배정됐다.



대한해운

ISO 14001:2004 인증획득

대한해운(대표 : 이진방, www.korealines.co.kr)은 1월3일 ISO 14001:2004(환경경영시스템) 인증을 획득했다고 최근 밝혔다.

이를 위해 회사는 환경 관련 서비스의 투명성 향상과 국제 규격에 따른 선진적 환경경영 체제의 필요성을 인지하고 지난해 3월1일부터 준비작업을 시작하였으며, 한국선급의 심사를 거쳐 인증을 완료했다.

이번 ISO 14001:2004 인증을 통해 대한해운은 보다 체계적인 환경오염 관리가 가능하게 되었으며, 특히 대기 오염방지와 폐기물 생성 최소화 및 자원절약 등을 전사 차원에서 적극적으로 실천할 방침이다.

이에 앞서 대한해운은 국제화에 대비 하기 위한 경영 전략으로 품질 경영 시스템 (ISO 9001:2000), 안전관리적합증서(DOC), 선박안전 관리증서(SMC) 등의 인증을 획득하였으며, 이 ISO 14001:2004의 추가적인 인증으로 안전, 품질, 환경 전 부문에 걸쳐 고루 국제규격에 부합하는 시스템을 갖추게 됐다.

한편, 대한해운은 최근 포스코의 '2006 원료부문 우수공급사'에 선정되었다. 포스코는 1월5일 포스코센터 스틸클럽에서 우수공급사의 노력과 협조에 감사의 뜻을 표하고 포스코의 구매방침을 공유하기 위해 원료, 설비, 자재 부문의 우수공급사를 초청, 신년 간담회를 열었다.

이번 간담회는 올해로 세돌을 맞았으며, 특히 대한해운을 비롯한 성과가 우수한 협력사에 대해 감사패를 전달, 더욱 돈독한 상호 협력과 발전을 약속했다. 국내 최대 전용선사로 자리를 확고히

하고 있는 대한해운은 지난 1976년 포스코와 장기수송계약을 맺은 이후, 투입 선대를 확장하여 2006년 현재 총 10척의 벌커를 투입, 포스코 물량의 약 30%를 전담하고 있다.

동남아해운

B/L창구 해운센타 본관 1층

동남아해운(회장 임병석)은 고객에게 한층 더 가깝게 다가가기 위해 B/L 창구를 해운센타 본관 3층에서 본관 1층으로 옮겼다. 작년말 이동작업을 시작하여 1월2일부터 B/L 및 D/O발급 업무를 이전된 본관 1층 사무실에서 수행하고 있다.

동남아해운 관계자는, B/L 창구 이동으로 동남아해운을 찾는 고객에게 편의를 제공하며 고객의 눈높이에 맞춘 서비스를 제공할 수 있을 것이라고 전했다.

SK해운

중소협력사 대표와 신년간담회

SK해운은 1월12일 웨라톤 그랜드 워커힐 호텔에서 총 80개 중소기업대표 최고 경영자 80명을 초청하여 신년 간담회를 개최했다.

'2006 행복동반자 간담회'라는 이름으로 개최



된 이번 행사는 SK해운과 긴밀한 협력 관계에 있는 Business Partner와 SK해운 이정화 대표를 비롯한 임원 및 팀장이 한자리에 모여 새해 인사를 나누고 2006년에도 행복동반자로서 관계를 더욱 돈독히 유지해 나가고자 하는 취지에서 준비됐다.

SK해운은 지난해 6월 해운업계 최초로 중소협력회사 최고 경영자 70여명을 초청하여 간담회를 실시한 바 있으며, 이번이 두 번째 행사로 중소협력회사와의 발전적인 상생관계를 2006년에도 지속적으로 실천하는 계기를 마련하였다. 이러한 SK해운의 움직임은 해운업계의 상생의 모습에도 변화를 가져올 것으로 기대된다.

STX팬오션

홍콩 법인 출범

STX팬오션(대표 이종철)은 1월10일 '아시아 글로벌 네트워크'의 중심축이 될 홍콩 현지법인(STX PAN OCEAN (HONGKONG) CO.,LTD) 출범식을 갖고 본격적인 영업에 들어갔다.

홍콩 아일랜드 샹그리라(Island Shangri-La) 호텔에서 열린 이날 출범식에는 STX팬오션 이종철 사장을 비롯하여 조환복 홍콩 총영사, 마이크 로지(Mike Rowse) 홍콩투자청장 등이 참석했다.

이날 출범식에서 이종철 사장은 "조정국면에 접어들고 있는 지금의 해운시황속에서 글로벌 네트워크 구축을 통한 新상권 개발과 新수익원 창출은 STX팬오션의 균형성장을 위한 가장 중요한 전략과제"라고 전제하고, 홍콩법인은 상해법인과 함께 중국 해운시장 효과적 공략을 위한 전진기지로서, 운송사업은 물론 LNG터미널 사업, 항만 개발사업, 종합물류사업 등으로 사업을 다각화해 나갈 것이라고 밝혔다.

한편 STX팬오션은 홍콩 법인 출범식을 시작으로 올해 안에 일본, 인도 등에 현지법인을 추가로 설립할 예정이며, 2007년까지 세계 38개의 주요 거점에 법인 및 신규지사를 설립함으로써 글로벌 네트워크 구축을 통한 해외현지밀착형 경영을 더욱 적극적으로 전개해 나간다는 전략이다.

장금상선

직원 국제컨테이너사자격증 획득

장금상선(대표 정태순)과 관계사 직원 8명이 국제 컨테이너 검사자격증인 IICL Inspector's Certificate'를 지난해와 올해 획득한 것으로 알려져 화제다. 업체별로는 장금상선 서울본사와 부산사무소에서 각각 2명, 시노코엔지니어링 3명, 한성라인에서 1명이다. 장금상선은 이들 자격증 취득자들에게 다양한 인센티브를 제공한다는 계획이다.

국제 컨테이너/샤시 검사자격증은 국제컨테이너임대사협회(IICL: Institute of International Container Lessors)에서 실시하는 자격 검정 제도로써 이를 획득한 자는 장비 보수의 적합성 판별 및 화물 안전 수송을 위한 장비 이상 유무 확인, 검사 및 까다로운 미국 도로 규정에 적합한 샤시 사용 판별 등 국제적으로 인증을 받는 것이다.

현대상선

신규인력 채용 확대

현대상선(대표 노정익, hmm21.com)이 회사의 미래 비전 수행과 글로벌 경쟁력 강화 그리고 중장기 해운경기 상승에 따른 사업 확장에 대비하여 신규인력 확충에 적극 나서고 있다.



현대상선은 2006년 2월 대학 졸업 예정자 및 기졸업자를 대상으로 지원서를 접수받은 뒤, 서류전형과 면접 및 신체검사를 통해 대졸 신입사원을 모집할 계획이라고 밝혔다.

지원서는 1월23일(월) 정오까지 현대상선 인터넷 홈페이지(hmm 21.com)의 채용 코너를 통해서만 접수받고, 서류심사 및 1차·2차 면접을 거쳐 최종 선발하게 된다. 최종 선발된 신입사원은 3월1일부로 회사에 입사하여 교육을 받은 후, 각 부서에 배치될 예정이다.

현대상선측은 이와 같은 신입사원 확충에 대해 △창립 30주년을 맞아 준비하고 있는 새로운 미래 비전을 수행해 나갈 뛰어난 인재를 조기 확보하고 △글로벌 경영환경의 변화에 따른 적극적 대응 그리고 △중장기적으로 다가올 해운시장의 호황국면에 대비한 부문별 영업력 강화를 위해 신규 인력 수요가 크게 증가했기 때문이라고 설명했다.

특히, 현대상선 채용 담당자는 "인터넷으로만 접수하다보니, 예년에 보면 접수마감 당일 지원자 폭주로 서버가 느려져 지원자들이 고생을 한 경우가 많았다"며, 되도록 마감일 하루나 이틀 전에는 지원해 줄 것을 당부했다.

이와 관련, 현대상선측은 "신규인력 확보는 해운사의 경쟁력 제고를 위한 최고의 수단이므로 글로벌 경영환경에 맞는 우수한 인재는 가능한

최대한 채용할 것"이며, 향후 경쟁력을 갖춘 인력을 수시 채용함으로써 세계적인 선사로 도약하는데 필요한 인력확보에 적극 나설 것이라고 설명했다.

한진해운

2006년 사업계획 확정

한진해운(대표 : 박정원, www.hanjin.com)은 1월10일 매출액 약 65억2,800만달러, 영업이익 약 5억4,800만달러를 목표로 하는 2006년 사업계획 및 미래 해운시장 환경 변화에 대비 안정적인 재무구조 구축과 지속적인 성장 발전 방향에 대한 사업별 세부계획을 수립, 발표하였다.

2006년 수송량은 컨테이너부분 약 328만 3,000TEU, 벌크부분 약 4,900만 톤 달성을 목표로 하고 있다. 재무구조 개선을 위해서는 총부채비율을 121% 수준으로 낮출 계획이다.

또한, 수익성 개선 및 성장 기반 강화를 위해 신규 선박 및 장비 확보, 터미널 및 수리조선소 사업, 3자 물류사업 확대, IT 인프라 재구축 등에 약 5억 8천만 불을 투자할 예정이며, 전년 대비 2배가 넘는 규모이다.

한진해운은 사업목표 달성을 위해 선대확충 및 원가경쟁력 제고, 컨테이너 및 벌크사업 수익성 제고, 신규 물류사업 확대 등으로 핵심 역량을 더욱 강화하며, 3자 물류사업 확대 및 조기 안정화 추진, 수리조선소 설립 등으로 사업 다각화에도 노력을 기울일 방침이다.

또한 변화하는 해운시장 환경에 대비하여 성공적인 경영혁신 추진, 리스크(Risk) 관리 강화 등 조직 및 기업체질 개선에도 만전을 기할 예정이며, 안정적인 재무구조 구축을 통한 지속적인 성장 발전 방안을 위한 세부 계획을 수립 실천하기



로 하였다.

한편, 한진해운은 1월1일부터 스페인 남동쪽에 위치한 발렌시아에 현지법인을 설립하여 운영에 들어갔다.

발렌시아는 스페인에서 세 번째로 큰 도시로 지중해 및 북아프리카 시장 공략을 위한 주요거점으로 현재 꾸준히 물량이 증가하고 있는 이 지역의 영업력 강화를 목적으로 설립하였다.

한진해운은 그동안 발렌시아에 영업소를 두고 운영하고 있었으며, 주간 4회 기항서비스를 제공하고 있다. 향후 이 지역의 물동량이 연간 10% 이상 증가할 것으로 예측되며, 현지법인 설립을 통하여 포르투갈 및 북아프리카 지역의 영업 강화를 꾀하고 있다.

또한, 한진해운은 이번에 법인설립을 함에 따라 제노아 등 지중해지역의 주요거점들과 연계하여 고객에게 보다 나은 서비스를 제공할 수 있게 되었고, 한편으로는 물류기능을 보다 강화하여

물류비용의 투명성제고를 꾀할 수 있을 것이라 기대하고 있다.

한진해운은 향후 아시아, 유럽 등 대리점 영업 조직 일부를 현지법인 또는 지점 등 직접판매조직으로 변경하여 영업력과 고객서비스 강화 및 시장변화에 신속 대응 체제를 지속적으로 구축해 나갈 계획이다.

KL-Net

조직개편 단행

세계적인 물류IT 전문기업을 지향하는 한국물류정보통신(대표 : 박정천, KL-Net)은 1월1일자로 해외사업부 신설 등 조직개편을 단행했다.

이번 조직개편은 중국 EDI서비스 등을 담당할 해외사업부를 신설하여 적극적으로 해외시장을 개척하려는 KL-Net의 의지를 담고 있다. 또한 사업부제는 유지하되 일부 사업부의 부서장을 교체하고, 컨테이너터미널운영시스템(ATOMS)의 업그레이드를 위해 기술개발 2팀을 신설하였다. 이로써 KL-Net의 조직은 2실, 4사업부, 1연구소, 1지사 체제로 운영된다.

이에 앞서 KL-Net은 2006년도 사업목표 달성을 위해 20명의 신입 및 경력직원을 채용한 바 있어, 새해부터 '세계적인 물류IT 전문기업'을 향한 도약이 주목된다.

신설된 해외사업부의 부서장에는 이정환 부장이, e-Biz사업부장에는 백승진 부장이, 경영지원 실장에는 이철희 차장이 각각 임명되었으며, 문백기 연구소장, 이원준 전략기획실장, 김진식 전자물류사업부장, 한철의 SI사업부장, 김종렬 부산지사장 등은 현재의 보직을 유지한다.



[업계 인사이동]

고려해운 정기 승진인사

고려해운(대표 최영후)은 1월2일 김창열 차장을 부장으로 승진발령하는 등 정기승진인사를 단행했다.

△부장 : 김창열(기획관리부 총무팀장), 박철균(기획관리부 인사팀장 겸 품질관리팀장), 주봉운(선박관리부 1선대팀장) △차장 : 홍성규(기획관리부 기획팀장), 심우진(운항관리부 기기관리팀장), 심찬우(컨테이너영업부 수출영업팀), 강현규(컨테이너영업부 수입영업팀), 홍원표(컨테이너영업부 마케팅팀), 이상우(컨테이너영업부 프라이싱팀), 강석봉(안전관리팀장), 이진욱(선원관리부 인력관리팀장), 김성준(상해사무소장), 남성우(부산사무소 영업부 영업팀) △과장 : 송인수, 유용재, 김성균, 엄관석, 김세일, 곽희석 △대리 : 이상엽 외 총 5명 △계장 : 김태경 외 총 7명

삼선로직스 허현철 부사장 사장 승진

삼선로직스는 1월1일부로 허현철 대표이사 부사장을 대표이사 사장으로 승진선임했다. 허현철 대표이사는 1960년생으로 서울대학교를 졸업했다. 1988년 삼선로직스에 입사한 후 국적선사 간부 중에 가장 빨리 대표이사에 오르는 기록을 남겼다.

허현철 대표이사는 IMF 사태 이후 어려움에 빠졌던 회사를 2001년말에 대표이사를 맡으면서 경영을 완전히 정상화를 시켰고 2004년도에는 사상 최대의 흑자를 기록하는 등 뛰어난 경영실력을 보여주기도 했다.

장금상선 정기 승진인사

장금상선(대표 정태순)은 임직원 승진인사를 단행했다.

△이사 : 정연심, 이만구(영업본부) △부장 : 양주환(인천), 구현철(청도) △차장 : 임양호(영업본부 수출), 양경돈(부산 품질), 최동수(부산 해사) △과장 : 장희원, 박철현, 류민호, 박용환, 류지하, 황승인, 박성용 △대리 : 김중현, 이동훈, 오광석, 박형중, 이은주, 이미정 △계장 : 박연우, 정상근, 양지숙, 이혜영, 김점미

태영상선 홍덕기 부사장 임명

태영상선(대표 박영안)은 2006년 1월5일부로 홍덕기씨를 부사장으로 임명했다.

홍덕기 부사장은 범양상선 상무를 역임하고, IMC 싱가포르 영업담당 임원으로 재직한바 있다. 홍덕기 부사장은 "태영상선의 새로운 도약에 이바지 할 수 있도록 최선을 다하겠다."고 포부를 밝혔다.



홍덕기 부사장

(주)한진 정기 임원 승진인사

(주)한진(대표 이원영)은 40대 임원을 대거 승진시키는 내용을 골자로 2006년 정기 임원인사를 단행했다.

(임원 승진) △전무 : 우점덕 △상무 : 유봉조, 신연철 △상무보 : 이창호, 장지호, 이기동, 신환산

한진해운

정기 임원인사 단행

한진해운(대표 박정원)이 김명식 상무보와 최영배 상무보를 상무로 승진시키는 등 2006년 정기 임원 인사를 단행했다.

(임원 승진) △상무 : 김명식, 최영배 △상무보 : 김성영, 김영기, 김영민, 김철호, 정은조

현대상선

정기 승진인사

현대상선(대표 노정익)은 임직원 승진인사를 단행했다.

△전무 : 김종현(구주현지법인) △상무 : 김재선(홍공현지법인), 한웅섭(컨테이너영업본부), 김종권(컨테이너영업본부) △상무보 : 이주선(멜버른지점), 박영간(안전관리실), 신현종(상해지점), 임종기(구주현지법인), 강호경(아주영업부), 정한기 △부장 : 박대봉(보험법제부), 김병욱(인도법인) △부장대우 : 김홍인(홍보실), 신덕호(기기관리부), 박동주(운영부), 송낙철(업무부), 이종진(), 김석희(일반화물선부), 최석규(총무부), 변천봉(자재부), 김상국(), 박종만(비상계획부), 석한징(안전관리관실), 김규봉(CUT), 최장호(홍공법인) △차장 : 맹년호(구주영업부), 이주명(아주영업부), 박종필(운항부), 박석우(기기관리부), 송용선(항만물류부), 엄정수(미주수출부), 주경호(구주수출부), 안명도(아주수출부), 이영훈(운영부), 이영부(영업부), 이기원(업무부), 정봉수(), 홍창기(LNG선부), 이정훈(일반화물선부), 정명훈(), 서창배(인천사무소), 이수복(회계부), 윤한석(재정부), 구윤수(지사지원실), 정재경(HMMA), 이용항(HASA HQ), 이효성(뱅크버지점), 김경훈(PCSC PHX), 김이섭(동서남아본부), 김기태(), 최영순(), 이휘원(), 김한중(태국법인), 김용상(인도법인), 유지현(중국본부), 이종배(홍공법인) △과장 : 최영수, 김영대, 변형주, 정수조, 임종석, 김문철, 박희성, 정원섭, 김영민, 류재오, 전강호, 이수형, 길재수, 김원수,

정해익, 소우영, 석현호, 조한승, 김맹동, 김지식, 김병수, 정재웅, 오승은, 우경진, 박신호, 신용원, 주봉덕, 홍영기, 권영주, 박상훈, 김성열, 임석도 △대리 : 오승열, 정우영, 장인권, 양병철, 조태연, 강동균, 김영오, 김상길, 강상길

흥아해운

주재원 발령 등 인사이동

흥아해운(회장 이윤재)은 수출영업팀 진영이 차장을 일본본부 동경사무소장에 발령내는 등 인사이동을 단행했다.

(주재원 발령) △일본본부 동경사무소장 : 진영이 차장 △싱가폴사무소장 : 이진철 과장 △중국본부 상해사무소 조은범 과장 △수입삼국간영팀 : 오흡 차장 △수출영업팀 : 김석진 계장

(팀장발령) △수입삼국간영팀장 : 박문규 부장

한국해양수산연수원

조직개편 및 인사이동

한국해양수산연수원(원장 유명윤)은 1월5일 연수원 조직개편에 따른 인사발령을 시행했다.

△교육연구처 교육연구처장 교수 구자윤, 기획연구팀장 조교수 정대울, 직무교육팀장 교수 윤수원, 양성교육팀장 부교수 송종호, 안전교육팀장 교관 김영찬, 승선실습팀장 교수 이동섭 △고객지원실 고객지원실장 행정1급 황철현, 고객지원팀장 행정3급 황찬호, 시험운영팀장 행정3급 정재효, 영도지원팀장 행정2급 채효석 △전략기획팀장 조교수 장은규 △경영혁신팀장 행정2급 전인수 △경영지원팀장 행정3급 이지우 △인천분원장 행정1급 민흥기 △부설 선박운항기술연구소장 교수 우병구

해운동맹에 대한 EU 경쟁법 예외적용 폐지추진 동향

유럽집행위원회(EC)는 최근 해운동맹에의 독점금지법(경쟁법) 포괄적용 제외를 규정한 규칙(EC 이사회규칙 4056-86)의 폐지를 제안, 세계해운업계의 이목이 집중되고 있다. 이같은 제안이 현실화될 경우, 장기적으로 선복량 과잉현상이 해소될 것으로 예상되나, 운임의 하락압력이 더욱 강해져 해운선사들의 채산성이 악화될 것으로 분석되고 있다. 다음은 EC 내에서 일고있는 해운동맹에 대한 EU 경쟁법 예외적용 폐지 움직임을 정리한 것이다.(편집자 주)

■ 개요

2005년 12월14일 유럽집행위원회(European Commission : EC)는 EU-3국간 정기 해상화물 운송과 관련, 정기선 해운동맹의(Conference)의 공동 가격설정 및 선복량규제 등에 대한 EU 경쟁법 적용 제외를 폐지한다는 관련 규정안을 EU이사회에 제출했다.

동 예외 폐지안(이하 '규정안'이라 함)은 구주의회의 심의 및 이사회 승인 후, 2년의 유예기간을 거쳐 시행될 예정이며, EU는 동 분야에 대한 경쟁법 적용에 대한 가이드라인을 2007년말 발간할 예정이다.

동 규정안이 시행되면 EU-3국간 운항 정기선사들은 기존 해운동맹을 통한 가격설정 및 선복량조절 등의 행위를 할 수 없게 되어 EU-3국간 정기선 화물운송 시장의 경쟁이 더욱 심화될 전망이다.

EC는 동 규정안을 통해 정기선뿐만 아니라 부정기선(Tramp), 연안수송(Cabotage)에 대한 예외적용도 폐지할 계획이나, 정기선사간 컨소시엄(Consortia) 또는 얼라이언스(Alliance) 행위에 대한 경쟁법 예외조치는 계속 유지할 예정이다.

■ 폐지추진 배경

▶ 기존 예외조치

정기선사(Liner)들은 1870년대 이래로 각종 해운동맹을 통하여 가격설정, 선복량 조절, 운송일정 조

정 및 화물수송을 분담해 왔다.

EU는 이러한 정기선사들의 관행이 EU 경쟁법에 부합되지는 않으나, 운송의 안정성 확보, 해상운임 안정 등 동 관행의 순기능적 측면이 시장의 공정경쟁 보장으로부터 오는 이익보다 크다고 판단하여, 1986년 위원회 규칙 4056/86을 채택하고 동 관행에 대해 EU 경쟁법 적용의 예외를 인정했다. 위원회 규칙 4056/86에 의거하여 해운동맹을 통한 공동가격설정, 공급제한 및 운항시간조절 등을 허용해 왔다.

▶ 예외적용 폐지추진 배경

EC가 해운동맹 폐지 검토 배경은 1986년 위원회 규칙 4056/86을 채택한 이후 해운산업의 환경이 크게 변화하였기 때문이라고 한다. 그동안 해운동맹 외부에서 활동하는 독립선사들의 시장지배력이 크게 확대되었으며, 컨소시엄(Consortium)이나 얼라이언스(Alliance)와 같은 가격설정을 포함하지 않는 형태의 선사간 협력체제도 점차 강화되고 발전되고 있다. 이와함께 선주와 화주들간의 개별적 계약(Service Contract : SC)도 증가추세에 있다.

이에 따라 EC는 2003년 3월부터 동 예외조치 유지 필요성에 대한 검토를 진행한 결과, 해운동맹이 해운서비스의 안정성을 해치고 있다고 잠정적으로 결론짓고 2004년부터 관련업체와 동 예외조치 폐지방안에 대해 협의하여 2005년 12월14일 예외폐

지를 위한 규정안을 EU이사회에 제출했다.

동 예외조치 폐지는 해운서비스의 경쟁촉진을 통해 해운서비스의 질 개선과 해상운임 인하를 도모하는 동시에 EU의 경쟁력을 제고시키기 위한 리스본 아젠다 취지에도 부합한다는 것이 EC의 입장이다.

■ 규정안의 주요골자

해운동맹을 통한 정기선사들의 담합행위에 대한 EU 경쟁법상 예외적용을 인정한 1986년 이사회 규칙 4056/86을 폐지한다는 것이다. 그러나, 해운컨소시엄에 대한 EU 경쟁법 예외적용(Regulation (EU) 823/2000)은 금번 폐지 규정안에 포함되지 않았으므로 일단 2010년까지 유지될 예정이다.

또한, 정기선사들의 EU 경쟁법에 대한 순조로운 적응을 위해 2년간의 유예기간을 부여하고 있다. 이와 관련, 유럽집행위원회는 2007년말 해상운송 분야에 대한 경쟁법 적용에 대한 가이드라인을 제시할 예정이며, 향후 쟁점이 될 수 있는 사안에 대한 보고서를 2006년 9월까지 발간할 계획이다.

■ EU 업계 반응과 집행위 입장

세계최대의 해운동맹인 유럽선사협의회(ELAA, European Liner Affairs Association)는 동 예외조치가 폐지되더라도 해상물동량 운송의 안정성 확보를 위해 선사간 정보교환은 필요한 만큼 정기선사간 시장정보를 교환하는 새로운 정보교환체제 설립을 허용해 줄 것을 유럽집행위원회에 제안했다.

ELAA는 우리나라의 한진해운과 현대상선, 덴마크의 Maersk-Sealand, 일본의K-line 등 24개 세계 주요 선사들로 구성되어 있으며, 전세계 정기선물동량의 80%를 운송하고 있다.

이에 대해, 유럽화주협회(European Shippers Association)는 정기선사들의 경우 이미 선사간 컨



소시엄과 얼라이언스를 통해 충분히 정보를 교환하고 협력하고 있으므로 별도의 정보교환체제 설립은 불필요하다는 입장이다.

ELAA가 제시한 대안체제에 관련, 유럽집행위원회는 EU 경쟁법을 저촉하지 않는 범위 내에서 대안체제 허용에 대해 관련업계와 협의하고 있으며, 동 내용은 향후 발표될 가이드라인에 포함될 예정이다. 동 가이드라인은 특히, 가격결정 및 선복량 정보교환 등에 지침을 제공할 예정이다.

■ 향후 전망

금번 예외조치 폐지 규정안은 지난 2년간 관련업계의 광범위한 의견 수렴을 거쳐 준비되어 왔기 때문에 금년 내 동 규정안 통과에는 큰 어려움이 없을 것으로 예상되고 있다.

다만, EU 해운업계에서는 선사간 정보교환을 위해 기존 해운동맹의 기능을 대체하는 새로운 협의 시스템 허용을 요구하고 있는데, 동 문제와 관련된 논의는 예외조치 폐지여부가 아니라 업계가 희망하는 대안시스템과 관련하여 유럽집행위원회가 어느 정도까지 선사간 협의활동을 허용할지 주목되고 있다.

동 조치는 해운동맹을 통한 선사들의 담합행위에 대한 기존 예외적용의 철폐이며 선사간 컨소시엄이나 얼라이언스 활동에 대한 EU 경쟁법상 예외적용

은 최소한 2010년까지 허용됨에 따라 단기적으로 기존 정기선사들의 활동에 대한 영향은 크지 않을 것으로 분석되고 있다.

또한, 금번 EU의 규정안은 EU-3국(예컨대, 벨기에-미국)간 정기선 화물운송에만 영향을 미칠 뿐 제3국간 수송(예컨대, 일본-미국)에 대해서는 아무런 영향이 없다.

그러나 그간 예외를 적용해 왔던 해운서비스분야에 최초로 경쟁법을 도입하려는 금번 EU의 조치로 인해 해운동맹을 통한 운임결정이 금지되면 EU-3국간 정기선시장의 경쟁심화가 불가피할 것으로 보이며, 직간접적으로 미국, 캐나다 등의 해상운송에 대한 경쟁 관련 규정 강화에도 영향을 미칠 것으로 전망된다.

■ 선사에 미치는 영향

EC의 방침에 따라 해운동맹이 폐지되는 경우 유럽을 운항하는 선사들에게 미치는 가장 큰 문제는 선사간 시장정보 교환 단절일 것이다.

이에 따라 동맹소속 선사들은 독립선사와 마찬가지로의 상황에 놓일 것으로 예상된다. 그리고 그동안 인정되던 공동행위가 제약을 받음으로써 선사들의 공동운임설정, 선복량 통제 등이 불가능할 것으로 예견되고 있다.

그러나 EC는 시장의 충격을 완화하기 위해 현재 추진하고 있는 해운동맹 폐지와 대안체제 모색을 동시에 결정할 여지가 크며, 극단적으로는 대안체제가 결정되지 않은 상황 하에서 해운동맹이 폐지되더라도 EU 경쟁법을 벗어나지 않는 범위 내에서 선사들 간의 협의체(명칭에 상관없이) 구성도 가능할 것으로 분석되고 있다.

즉, 선사들은 대안체제를 EC에 지속적으로 요구하는 한편, 과도기적으로 공동가격설정과 선복량규제를 포함하지 않는 선사 간 협력이 지속될 것으로

보여 심각한 충격은 없을 것으로 판단된다.

EU를 중심으로 전개되고 있는 해운동맹의 폐지 방침은 세계적인 추세가 될 것으로 예상되며, 우리나라도 이의 영향권에서 벗어나지 못할 것으로 예상되는데, 이는 해운산업의 특수성이 인정됨으로써 해운동맹체제가 경쟁법의 적용을 면제받았으나 해운산업의 환경변화로 상당부분 이 같은 이유가 사라졌을 뿐만 아니라, 기업들의 글로벌화가 진행되면서 국제적으로 경쟁정책을 강화하는 한편, 반카르텔 규제를 위한 국가간 협력도 강화하고 있기 때문이다.

우리나라가 해운동맹에 대한 제재를 그 내용으로 하는 입법을 추진할 경우 원양항로보다는 근해항로가 문제가 상대적으로 클 것으로 보인다.

유럽항로의 경우 해운동맹이 폐지되더라도 모든 선사들이 동일한 조건에 놓이게 되나, 근해항로를 운항하는 우리나라 선사들은 중국, 일본, 동남아 선사들 간의 협의체를 구성하고 있는데, 우리나라가 해운동맹을 폐지할 경우 주변과의 입법상 불협화음이 생길 소지가 있는 것으로 지적되고 있다.

예를 들어 한중항로의 경우는 황해정기선사협의회 소속 선사들이 협의를 통해 할증료 부과, 선박투입 등 공동행위를 하고 있기 때문에 양국의 법률이 상이한 경우 어느 법규를 적용해야 하는가가 문제될 것으로 예상되고 있다.



동북아 물류허브항만 '부산 신항' 본격적으로 출범

1월19일 공식 개장, 하역시범 등 다채로운 행사



통해 방영되고, 최신식 초대형 크레인인 동원된 웅장한 하역시범 등이 차례로 이어져 신항이 해양과 대륙을 잇는 관문항으로 성장해 나갈 것임을 형상화했다.

유라시아 대륙의 관문항으로서 동북아 공동번영을 위해 탄생한 '신항(Busan New Port)'이 1월 19일 공식 개장식을 갖고 본격적인 운영에 들어갔다.

이날 개장식에는 노무현 대통령과 아랍에미리트 술탄 아메드(Sultan Ahmed) 항만의장 등을 비롯한 국내외 귀빈 2천여명이 참석한 가운데 신항 컨테이너 터미널에서 성대하게 열렸다.

개장식에서는 전통무용단과 전자현악팀이 힘찬 율동과 음악으로 동북아의 관문이 새로 열림을 뜻하는 퍼포먼스가 식전행사로 펼쳐졌다.

이어 본 행사는 세계 각지의 자매항(상하이·오사카·LA·로테르담 등)과 대륙항단 철도의 기착지(블라디보스톡·핀란드 등)에서 보내 온 축하 영상메시지가 행사장에 설치된 초대형 스크린을

노무현 대통령은 축사에서 "동북아 물류허브의 새 장이 열림을 국민과 함께 기쁘게 생각한다"며, 앞으로 신항이 동북아 물류중심기지로 확고히 자리잡을 수 있도록 하겠다고 강조했다.

신항은 지금부터 10년 전인 1995년 4월 신항만 개발사업을 착수해 2001년 11월 북 컨테이너부두 1단계 공사에 들어가 당초 예정 기간보다 1년4개월여를 앞당겨 지난해 말 3선석을 준공하고, 시범 운영을 거쳐 역사적인 개장식을 갖게 됐다.

이번에 개장하는 신항은 16m의 수심을 갖춘 간선항로상에 위치한 최적의 지리적 여건과 8천 TEU급 이상의 초대형선 입항을 위한 22열 트윈 리프트(Twin lift) 크레인 도입 등 최고의 장비와 운영시스템을 갖추고 선사 등 물류종사자의 경제 활동을 도와 동북아 경제는 물론 세계 경제 활성화



화에 중심 역할을 수행하게 된다.

신항의 조기 개장으로 부산항에 연간 약 6천억원의 체선비용 절감효과와 양질의 항만서비스 제공 및 시설확보로 신항과 북항이 동시에 발전하는 계기가 될 전망이다.

또 3선석이 개장되는 올해 생산유발은 3조원 고용창출은 3만2674명에 달할 것으로 전망된다. 다음은 부산항 신항의 비전과 전략, 그리고 기대 효과 등에 대해 자세히 알아본다.

□ 부산항 신항의 비전과 전략

▶ **신항의 동북아시아 물류중심지화** = 신항을 동북아시아의 물류중심지로 만들기 위해 해양수산부는 첨단 IT 기술 및 최신 하역장비 도입, 물류운영체계 개선으로 터미널 운영의 효율을 향상시키고 완벽한 피더망의 구축으로 신항을 동북아의 물류중심항으로 육성할 계획이다.

▶ **환태평양과 유라시아를 연결하는 게이트 웨이** = 신항을 중심으로 해상과 육상, 철도, 항공이 연결된 복합물류시스템을 구축하고, 한반도 통일 시대에 TSR, TCR과의 연계로 신항을 철의 실크로드의 시발점으로 만들어 환태평양과 유라시아를 연결하는 게이트 웨이의 역할을 할 수 있도록 할 계획이다.

▶ **물류-비즈니스-정보-인간이 결합된 종합 물류클러스터화** = 신항배후물류단지를 항만 물류기능과 부가 생산기능을 수행하는 경제자유구역(FEZ) 및 자유무역지역(FTZ)으로 지정해 국제물류기업을 적극 유치할 계획이다. 이를 효과적으로 추진하기 위해 해양부는 최고의 비즈니스 환경 조성을 위한 도로, 부지 등의 인프라 시설 구축 및 외국 기업에 대한 세제 및 임대료의 감면, 물류활동 지원 등 다각적인 대책을 펼칠 계획이다.

□ 부산항 신항 터미널 개발계획

신항은 전체 사업비 9조 1542억원 중 재정 4조 1739억원, 민자 4조 9803억원을 투입해 방파제 1.49km, 안벽 10.05km, 배후부지 329만평, 철도 및 배후수송시설 등을 조성하는 사업으로 2011년까지 30선석을 목표로 추진되고 있다.

북측, 남측, 서측 배후부지의 총 면적은 329만평(북측 93만평, 남측 41만평, 서측 195만평)으로 이 중 북측 93만평의 배후부지 중 22만평을 올해까지 우선 확보하고 추가로 2011년까지 나머지 71만평을 확보할 계획이다.

□ 부산항 신항의 배후수송망 확충계획

인근에 있는 녹산공단 및 신항에서 발생하는 화물의 원활한 수송을 위해 지난 1994년부터 배후도로 및 철도가 건설중에 있으며, 신항 개장에 맞춰 가덕 IC~가락 IC 구간 8.60km가 지난해 12월 연결됐다.

18선석이 완공되는 2008년까지 신항 배후도로 I의 가락 IC~조정 IC 구간이 완공될 예정이며, 배후도로Ⅱ가 지난해 5월부터 민자사업으로 추진되고 있어 신항이 완료되는 2011년에는 완벽한 배후수송로를 확보하게 될 예정이다.

또 녹산~낙동강 배후철도 38.8km 구간은 2009년에 단선으로 우선 개통되고 한림정~녹산 구간 30.24km 구간은 2011년까지 복선으로 완공돼 해상, 육상, 항공, 철도가 결합된 복합운송체계를 구축하게 돼 동북아 중심항만에 걸맞는 경쟁력을 갖추게 된다.

□ 물류허브로서 신항의 장점

▶ **천혜의 지리적 여건** = 일본과 북중국 중심에 위치하고, 유라시아 철도의 출발점이 되는 신항은

화물을 유치하기 위해 가장 좋은 장점을 지니고 있다. 신항이 기간항로상에 직접 위치해 있어 북미-유라시아간 항로를 운항하는 선박은 주간선항로의 변경없이 부산항에 직접 입항이 가능하다.

▶ **최첨단 운영시스템** = 시간당 65개의 컨테이너를 처리하는 최첨단의 22열 트윈 리프트(Twin Lift) 크레인의 도입으로 화물처리 능력이 크게 향상돼 세계 최고 수준의 항만서비스를 제공하고, 최신식 야드크레인 도입으로 5단 선적이 가능해 야드장을 보다 효율적으로 사용하게 된다.

아울러 항만운영 정보처리시스템(ZODIAC)이 도입돼 트럭 체류시간이 20분, 선박접안 시간이 14시간 이내로 단축된다. 또 4조 3교대 근무방식을 도입해 1일 24시간 365일 하역작업을 유지할 수 있어 항만의 생산성 및 효율성이 극대화될 수 있게 됐다.

▶ **원활한 배후 수송망 구축** = 신항은 상대적으로 교통흐름이 원활한 도심외곽에 위치하고 있으며, 항만배후도로가 경부고속도로, 부산-대구간 고속도로까지 직접 연결돼 있어 교통혼잡으로 인한 물류비용이 절감된다.

또 신항 배후철도가 유라시아 횡단철도와 연결되면 신항은 명실상부한 관문항으로서 역할을 담당하게 된다.

▶ **조기 활성화 인센티브 부여** = 신항 활성화를 위한 조치로써 항만시설 시용료 감면 및 불륨 인센티브제 시행, 수출입 컨테이너 차량에 대한 컨테이너세 면제 등이 추진되어 신항을 이용하는 선사 및 화주들에게 다양한 혜택이 주어지게 된다.

□ 경제자유구역과 자유무역지대

▶ **경제자유구역** = 신항만을 중심으로 항만물류, 국제해사업무, 첨단산업 및 교육 R&D 기능의 강화를 통해 부산 진해권역을 동북아 중심권역으

로 육성시키고자 배후에 3,170만평의 경제자유구역이 조성된다.

경제자유구역은 물류 유통 및 국제업무 해사거점으로 육성되는 신항만 지구, 항공물류 및 첨단부품 소재 공급기지로 개발되는 명지지구, 첨단산업 및 R&D센터로 조성되는 지사지구, 메카크로닉스 산업 및 전문교육 R&D센터로 조성되는 두동지구, 여가 및 휴양거점으로 조성되는 용동지구로 개발돼 해상물류의 거점 및 동북아 비즈니스의 중심이 될 것이다.

▶ **자유무역지역** = 신항 배후 93만평의 부지는 물류, 비즈니스, 상업, 전시, 거주와 교육이 복합된 자유무역지역(FTZ)으로 지정돼 창고업, 제조업, 포장관리 등 항만물류산업의 육성을 위해 사용된다.

FTZ에 입주한 국내외 기업은 자유무역지역법상 세제지원 및 임대료 감면 조치 등 최고의 기업환경을 제공받게 된다.

□ 신항개장으로 인한 경제적 효과

신항의 조기 개장으로 부산항에 연간 약 6천억원의 채선비용 절감효과와 양질의 항만서비스 제공 및 시설확보로 신항과 북항이 동시에 발전하는 계기가 될 전망이다.

신항개발로 인한 경제적 예측결과는 올해부터 2013년까지 약 15조 4천억원의 생산유발 효과와 16만7977명의 신규 고용창출이 예상된다.

3선석이 개장되는 2006년에는 생산유발은 3조 원 고용창출은 3만2674명에 달할 것으로 전망된다. 또 경제경제자유구역으로 지정된 배후부지에 2020년까지 146~155억달러의 외자유치, 152만개의 일자리 창출, 134조원의 부가가치 창출효과가 예상된다.



부산·광양항, 2011년 환적비중 50%이상 추진

해양부, 전략적 환적화물유치 종합대책 발표

해양수산부는 부산·광양항의 환적화물 비중을 오는 2011년까지 50%이상으로 끌어 올려 부산·광양항을 명실 공히 동북아의 메가 허브 포트(Mega Hub Port)로 집중 육성해 나가기로 했다.

해양부는 부산항 신항 개장과 중국 상하이 양산 터미널 개장 등 동북아 역내 항만간 경쟁이 격화됨에 따라 우리 항만의 동북아의 허브 포트(Hub Port) 위치를 공고히 하기 위해 이같은 내용을 골자로 하는 '전략적 환적 컨테이너화물유치 종합대책'을 최근 발표했다.

이 대책은 부산·광양항을 동북아 메가 허브 포트로 육성하기 위한 비용절감 등 단기적인 유치방안과 선사 유치 등 안정적·중장기적인 환적화물 확보방안이 포함돼 있다.

해양부는 먼저 부산항 신항 및 광양항의 터미널과 배후부지 건설계획을 차질없이 추진하고, 8천 TEU급 선박의 입항이 가능하도록 부산 북항의 수심을 16m이상으로 준설하는 방안이 검토기로 했다.

또 하역장비 현대화 자금을 지원해 신규장비의 도입과 노후 장비를 교체기로 했으며, 올해에는 23억원을 들여 총 47기의 장비를 현대화하기로 했다.

이와 함께 피더네트워크의 활성화를 위해 부산항 기항 피더선사에 지원금 20억원을 지원하며, 피더선사가 물류기업과 공동으로 중국 장강 내륙 지역에 진출할 수 있도록 적극 지원할 계획이다.

해양부는 특히 부산항의 환적비용 절감을 위해 전년에 비해 기항횟수가 증가한 선사에 대해 증가비율에 따라 전선박의 선박입출항료를 5~100% 감면할 계획이다. 이에 따라 감면금액이 약 40억

원에 달할 것으로 예상되며, 선사는 1TEU당 1705~3661원의 혜택을 받을 것으로 예상된다.

또 기존 볼륨 인센티브제(Volume Incentive)를 개선해 내년부터 지급 대상선사를 3만TEU이상 처리 선사에서 5천TEU이상 처리 선사로 확대할 예정이다.

아울러 기존의 일회적·과시적 포트 세일(Port Sales)을 지양하고, 화물 기종점 분석을 통해 대상항만, 대상 선·화주를 사전에 선정해 집중적·지속적인 유치활동을 하는 '맞춤형 타깃 마케팅'을 전개할 계획이다.

또한 국내외 글로벌 선사의 터미널 운영권 확보를 지원해 안정적인 항만 물동량 창출이 가능하도록 하고, 배후단지에 글로벌 물류기업을 유치해 화물창출형 항만으로 육성해 나갈 계획이다.

해양부는 또 동북아 3국간의 공동이익을 실현할 역내 물류협력시스템을 구축하기 위해 한·중·일 국제물류장관회의를 올해안에 개최하고, 향후 협력체의 대상과 협의내용을 러시아와 아세안, 인도, 중남미까지 확대할 계획이다.

또한 한·중·일 공동연구를 추진하며 한·중·일 국제물류 포럼을 부산(또는 광양)에서 오는 4월에 개최해 실질적인 협력을 가속화해 나갈 계획이다.

해양부는 이번 종합대책을 차질 없이 추진해 현재 각각 41%, 26% 수준인 부산·광양항의 환적화물 비중을 오는 2011년까지 50%이상으로 끌어 올려 부산·광양항을 명실 공히 동북아의 메가 허브 포트로 집중 육성해 나갈 계획이다.

세계 주요 컨테이너터미널 시설확장에 박차

컨테이너 물동량의 지속적인 증가에 대비



세계 주요 컨테이너항만이 지속적으로 증가하고 있는 물동량의 원활한 처리를 위해 시설확장 등 투자를 확대하고 있다.

외신에 따르면, 최근들어 수요가 급격히 증가하는 일부 항만에서는 선박대기시간 증가와 화물체증 등으로 수송인프라 리스크가 표면화되고 있다.

이에 따라 항만시설이나 내륙수송 능력 증강이 세계정기선 업계의 중요한 과제로 부각되고 있다.

세계 주요 컨테이너항만의 터미널 정비계획에 의하면, 유럽에서는 항만 개발 투자분위기가 살아나면서 시설확장을 위한 투자확대 등 잇따라 장기계획이 발표되고 있으며, 북미지역의 경우도 동해안 남부에서 멕시코만에 이르기까지 시설확장이 활발하게 추진되고 있다.

특히 미주지역의 경우는 작년 서해안 항만이 2004년 정도의 심각한 항만 혼잡은 일어나지 않았지만, 내륙수송 능력의 한계로 화물체류가 발생

했다.

각 터미널은 하역효율 향상을 위해 프리타임을 단축하여 터미널로부터 화물을 반출하는 시간을 줄였다. 화물량이 많은 로스앤젤레스·롱비치(LA/LB) 항에서는 게이트를 야간에도 가동, 화물을 터미널에 장치하지 않고 바로 반출입하는 정책을 취함으로써 항만 혼잡이 크게 줄었으며, 이로 인해 철도나 트럭 운반물량이 허용량 이상으로 증가했다.

미주지역 서해안 각 항만이 하역 효율화를 추진하고 있는 것은 북미의 대도시 주변에서는 용지확보가 어려운데다 환경 규제가 엄격하고, 새로운 터미널 건설에 시간이 걸리기 때문이다.

이에 반해 비교적 터미널 건설이 용이한 멕시코 만이나 동해안 남부에서는 컨테이너 터미널개발이 많이 진행되었는데, 향후 컨테이너 처리능력이 가장 상승하는 지역으로서 주목받고 있다.

한편, 유럽 북부의 항만은 러시아, 동구의 경제확대에 힘입어 환적 거점으로서 컨테이너 취급량 증가세가 두드러지고 있다.

현재는 지리적으로 유리한 독일의 함부르크, 네덜란드의 로테르담, 벨기에의 앤트워프의 3대항에 화물이 집중되고 있다. 영국은 2005년에 노동쟁의 발생으로 체선체화가 발생한 것으로 알려졌다.

각국의 항만개발은 이전부터의 장기계획이 많아 자금부족 등에서 좌절하고 있는 안건도 적지 않았지만, 2005년은 투자기업이 증가하고 있다.



유럽계선사의 MSC나 CMA-CGM의 움직임이 활발하고, 싱가포르의 항만운영회사인 PSA도 자회사 HNN을 통해 적극적인 시설확장 등을 꾀하고 있다.

2006년에는 르아브르, 엔트워프 등 유럽 북부에서의 터미널 증강이 잇따른다. 수급 예측에서는 러시아 전용이나 지중해 경유 흑해를 향한 화물의 증가가 전망되고 있어 남부지역 인프라의 확대가

주요과제로 부각되고 있다.

이밖에도 아시아지역의 경우는 중국의 약진이 두드러지고 있다. 중국 전체 항만의 컨테이너화물 취급량은 작년 7,500만 TEU로 늘었다. 2005년 말에 상하이 양산항의 신터미널이 개장되어 중국에 화물이 집중하고 있지만, 부산항, 카오슝항도 동아시아의 허브항으로서 환적화물 유치를 위해 본격적으로 시설증강을 추진하고 있다.

동남아시아에서는 싱가포르항이 PSA 집중관리로부터 선사의 자본을 도입하여 터미널 운영을 활성화시켜 나가고 있다.

또한, 꾸준히 공장 유치를 진행시키고 있는 베트남도 서서히 항만 인프라 정비에 힘을 쏟기 시작했다. 인도는 컨테이너화물이 급증함에 따라 기존 항만에서의 처리가 한계에 봉착함으로써 대규모 정비 계획 움직임이 일고 있다.

인도네시아 외국선사 부가세 징수 폐지키로 고비용 경제구조로 인한 부작용 최소화

인도네시아가 자국 항만에서 화물을 운송하는 외국 선사에 대해 부과하고 있는 10%의 부가세(VAT) 징수제도를 조만간 폐지할 계획인 것으로 알려졌다.

현재 외국 선사가 인도네시아 외항 화물의 95% 이상을 운송하고 있는데, 교통부 장관은 최근 이에 관한 구체적인 이행계획을 곧 발표할 것이라고 밝혔다.

인도네시아의 이같은 조치는 자국의 고비용 경제 구조로 인한 부작용을 최소화하기 위해 도입되는 항만처리비용을 줄이는 작업의 하나인데, 해운

업계에서는 지금까지 외항 화물에 부과되는 비용이 지나치게 부풀려졌다고 주장하면서 정부에 대해 이러한 문제점을 개선해 줄 것을 요청했었다.

한편, 인도네시아는 자국 연안해운산업을 보호하기 위해 관련 법률을 엄격하게 적용한 결과, 내항선사의 이익이 크게 늘어나고 있다고 밝히고, 2005년에 내항화물을 운송한 인도네시아 선박이 전년에 비해 10.7% 증가했다고 설명했다.

인도네시아 통계에 따르면, 전체 2억600만톤에 이르는 연안화물 가운데, 인도네시아 내항선박이 운송하는 비율은 55% 정도이다.

인도 해운무역법 제정, 운임인상 절차 명문화

유가할증료, 터미널 혼잡비 등 부대운임 포함

인도 정부는 금년 상반기중에 운임인상 절차를 법제화한 새로운 해운무역법(Shipping Trade Practices Act)을 제정, 모든 해운선사와 대리점에 예외 없이 적용시킬 방침이다.

새로 시행될 법령에서는 모든 중개업체의 등록을 의무화하고, 이를 어길 경우 벌금을 내도록 하고 있으며, 운임 설정 절차를 규정하고 있다.

이 법률에서 명시하고 있는 운임은 선사와 컨퍼런스 차원의 운송료(freight-rate)를 제외한 유가할증료, 터미널 혼잡비, 컨테이너 보관료 등 모든 부대운임을 포함하고 있다.

인도 해운부 쿠마르(Susheel Kumar) 장관은 그동안 사전 협의 없이 처리된 불공정한 운임인상

및 부대비용 부과, 정기선사의 서비스에 대해 수많은 민원이 접수되었으며, 이를 시정한다는 차원에서 법률을 제정하게 되었다고 설명했다.

법안 발의 이후 선사와 대리점들은 적용에서 제외해 줄 것을 요청해 왔으나, 인도 정부는 예외는 불가능하다는 방침을 공식적으로 밝힌 바 있다.

이 법률은 또한 운송 지연 및 손상에 대해 운송업자가 책임을 지도록 규정하고 있으며, 이를 어길 경우 25만-125만루피(5,570-2만7,850달러)의 과태료나 최고 6개월의 구류처분을 하도록 규정하고 있다.

싱가포르, 전쟁위험 담보 제외지역 철회촉구

해운 및 항만산업 이익확보 위해 보안개선

싱가포르 해사재단은 지난해 6월 로이드 합동 전쟁위험회가 말라카 해협을 전쟁위험 담보 제외지역으로 설정한 것과 관련해 특별보안보고서를 작성하여 제출하는 등 이를 철회하여 줄 것을 촉구하고 나섰다.

이 보고서에 따르면, 말라카해협 지역은 전세계 해상물동량의 25%, 원유 및 석유물동량의 50%가

통과하는 지역으로 싱가포르 경제에 큰 영향을 미치고 있다.

싱가פור는 선박과 항만시설의 테러 가능성에 대한 지속적인 경고를 하면서도 자국의 해운 및 항만산업의 이익을 확보하기 위해 대테러 보안상황이 개선되었다는 점을 강조하면서 철회를 거듭 요구하고 있다.



유럽의 항만서비스 자유화법안 의회에서 부결 EU지역 항만하역 경쟁원리 도입 지연될 듯

유럽에서 각국이 자국 산업 보호를 위해 무역장벽을 높이는 등 보호주의가 확산되는 가운데 항만들의 화물처리 분야에 경쟁체제를 도입하려던 항만서비스 자유화법안(European Port PackageII)이 1월18일(현지시간) 유럽의회에서 부결됐다.

유럽의회는 이날 실시한 표결에서 유럽연합(EU) 집행위원회가 입안한 항만서비스 자유화법안을 532대 120표라는 압도적인 표차로 부결시켰다. 이 법안은 지난 2003년에도 유럽의회 표결에 부쳐 졌다가 항만 노동자들의 거센 반발로 부결된 바 있다.

각국의 국고지원을 받으며 독점적으로 운영되는 유럽 내 항만운 영을 자유화하려는 이 법안이 이번에 다시 의회에 상정되자 유럽 항만노조는 "경쟁체제 도입은 대규모 실직과 안전기준 약화를 초래할 수 있다"며 거세게 반발했다.

유럽 의회는 또 이날 표결에서 지난 연말 EU 정상회의에서 가까스로 합의된 2007-2013년 차기 EU 예산안을 거부하는 결의안을 통과시켰다.

의회는 이날 EU의 예산안이 새 시대의 도전에 맞서기보다는 과거에만 집착하고 있다며 연구개발 및 교육투자에 대한 증액 등 추가협상이 필요하다고 요구했다. 따라서 유럽의회의 조셉 보렐 의장과 순번제 의장인 볼프강 슈셀 오스트리아 총리, 주세 마누엘 바루수 EU 집행위원장은 오는 1월23일 3자 회담을 갖고 예산안 추가 협상문제를 논의할 예정이다.

이에 앞서 로테르담, 앤티워프 등 유럽내 주요

항구의 노동자들은 1월 중순에 유럽의회 앞에서 격렬한 시위를 벌였으며, 이로 인해 항만 업무가 마비되기도 했다.

유럽 항만노조가 유럽연합(EU)의 항만개혁법안에 반대하는 대규모 시위를 벌이면서 유럽 각국의 항만이 최근 정상운영에 차질을 빚기도 했다.

이번 파업은 EU 집행위가 최근 마련한 항만운영 자유화법안(항만계획 2)이 발단이 됐다. 이 법안은 현재 대부분의 유럽 항구에서 독점적으로 이뤄지고 있는 화물선적과 하역업무에 경쟁원리를 도입하는 것을 핵심으로 하고 있다.

정부 소유의 항만뿐 아니라 민간 항만 역시 경쟁 체제 도입을 위해 복수의 터미널 운영업자를 뒤야 한다는 것이다.

EU 집행위는 이 법안이 시행되면 비용 절감과 화물 처리 시간 단축은 물론 항만에 대한 투자 촉진 등의 효과가 생길 것으로 기대하고 있다.

하지만, 전문가들은 유럽의회가 노조의 반발에 밀려 표결에서 이 법안을 부결시킬 가능성이 높은 것으로 전망했었다.

EU 의회는 2003년 11월에도 노조의 반발에 따라 유사한 법안을 부결시킨 전례가 있다. 유럽 경영자 단체인 유니스(Unice)는 이와 관련하여 "법안이 부결되면 유럽의 경쟁력도 함께 상실될 것"이라고 지적했다.

유럽내 항만노동자 수는 250만명에 달하며 총 400여개 항만을 통해 유럽 교역물량의 70%를 처리하고 있다

아시아-유럽 · 지중해 컨테이너물동량 크게 증가

2005년 1-11월 532만TEU로 13% 늘어

지난해 아시아에서 유럽과 지중해로 수출된 컨테이너화물이 크게 증가한 것으로 나타났다.

2005년 1월부터 11월까지 아시아에서 유럽과 지중해로 수출된 컨테이너화물(구주운임동맹 가입선사 수송량)은 532만TEU로 전년도 같은 기간에 비해 13%가 증가했다.

이들 화물의 최종 도착지 기준으로는 지중해지역이 전년동기에 비해 22% 증가한 140만TEU를 기록했으며, 북유럽항 화물은 392만TEU로 10%가 증가하는 등 증가세가 지속되고 있다.

유럽서항 및 북유럽주로 수출된 컨테이너화물의 선적기준을 보면, 중국이 210만TEU로 지난해 같은 기간에 비해 21% 증가했으며, 시장점유율 역시 54%로 과거 최고치를 기록했다.

이어 일본은 5% 증가한 36만TEU, 한국은 4% 증가한 15만TEU를 각각 기록했다. 하지만, 홍콩을 비롯하여 대만, 태국, 인도네시아는 감소세를 기록한 것으로 집계됐다.

특히, 유럽항로는 정기선사들의 소석률이 일제히 90% 가까운 숫자를 나타내는 등 물동량이 전조한 추세로 증가하고 있다.

그러나 지난해 가을에 이 항로 취항선사들이 시도한 운임인상은 북유럽노선에서 다소 고전한 것으로 알려지고 있다. 또 연료유 상승 등의 비용 증가도 수익을 압박하고 있다. 이 때문에 운항선사측에서는 물동량의 증가추이와 비용 증가 등을 감안하여 운임인상 실현이 향후 큰 과제로 떠오르고 있다.

아시아역내 컨테이너물동량 증가세 둔화

지난해 1-11월 857만TEU로 6% 증가

아시아 역내항로 주요선사가 정리한 2005년 1-11월 중의 컨테이너화물 수송량은 전년 동기대비 6% 증가한 857만TEU로 집계됐다.

이들 컨테이너화물 가운데 건화물은 821만TEU로 전년 동기대비 6%, 냉동화물은 36만TEU로 5%가 증가했다. 또 일본 관련항로에서는 수출이 5% 증가한 157만TEU, 수입은 15% 증가한 191만TEU를 기록하는 등 증가세가 두드러졌다.

지난해 일본 관련항로에서 수출이 크게 증가한 것은 한국이 18% 증가한 15만TEU, 기타 주요국이 32% 증가한 23만TEU, 홍콩이 10% 증가한 25만TEU, 베트남이 10% 증가한 4만7,000TEU에 달하는 등 두자리수의 증가율을 보였기 때문이다.

일본항로 이외에서는, 중국을 필두로 베트남, 홍콩, 대만 등은 수출량이 증가했지만, 한국, 캄보디아, 싱가포르를 마이너스로 돌아섰거나 증가세가 미미한 것으로 나타났다.



일본선주협회장 해운시황 3년 연속 호조전망

일본해운업계의 최대현안은 톤세제도 도입



스즈키 일본선주협회장

일본선주협회 쿠니오 스즈키(鈴木邦雄) 회장은 해운시황과 관련하여 지난 2004년과 2005년에 이어 금년까지 3년 연속 호황을 보일 것으로 전망했다.

스즈키 회장(MOL 회장)

은 일본해사프레스와의 신년인터뷰에서 국제분업의 진전에 힘입어 전세계 해상화물 교역량이 증가함에 따라 시황상승이 지속되어 일본선사들의 경영실적이 2004년부터 호조를 보이고 있다고 밝혔다. 특히, 그는 2006년에도 전반적인 해운시황의 급락요인을 찾아볼 수 없다며, 2004년 이후 3년 연속해서 과거 최고 수준의 시황을 유지할 것으로 내다봤다.

그는 2005년의 국제 해운시황에 대해 컨테이너선은 과거 최고치에 가까운 수송량, 매출액, 이익을 확보할 수 있지 않았나 생각하며, 자동차선은 완성차부문 물량증가로 선복부족에 직면할 정도로 최고의 수익을 올렸다고 밝혔다.

건화물선은 모든 선형이 호조를 보였는데, 케이프 사이즈는 2004년처럼 1일 항해용선료가 10만 달러를 넘지는 않았지만, 2005년 태평양 라운드의 평균 용선료는 4만달러 정도로 활황세를 기록했다고 진단했다.

또한, 중동발 일본항 VLCC의 운임지수인 WS는 2004년 350 포인트를 웃돌아 사상 최고치를 기록했는데, 이는 케이프사이즈의 1일 용선료 10만달러처럼 이상수치라고 강조했다. 2005년에는

봄부터 여름까지 약세를 보였지만, 10월 이후 상승하여 연평균 WS 100포인트를 기록했으며 VLCC의 손익분기점이 WS 60~70 수준인 점을 감안할 때 건조한 상황이라고 덧붙였다.

스즈키 회장은 올해 해운전망과 관련해서도 컨테이너선은 여전히 호조를 유지할 수 있을 것으로 내바꿨다.

선복량 증가가 물동량 증가를 약간 웃돈다고 적정하는 사람도 있으나, 수급불균형의 확대로 정기선항로 수익이 큰 폭으로 악화된 3~4년 전과 같이는 되지 않을 것으로 전망했다. 부정기건화물선 부문은 거의 보합세를 유지할 것으로 분석했다.

일본해운업계의 현안과 관련해서는 등록면허세와 고정자산세의 문제를 들었다. 특히 세계개혁의 필요성을 역설했는데, 톤세제도의 도입을 가장 큰 과제로 지적했다.

톤세 도입을 위해 그동안 국토교통성 해사국과 많은 협의를 가졌는데, 국토교통성안은 이를 수용하기 어렵다는 입장이며, 자민당의 해운조선특별위원회에서 『tonnage tax 소위원회』를 가동하고 있으나, 톤세의 조기도입은 여전히 어려울 것으로 예상된다고 밝혔다.

스즈키 회장은 "올해 제일 어려운 문제이지만 톤세 도입에 전력으로 임하겠다"고 포부를 밝혔다.

스즈키 회장(66세)은 지난 1962년 3월 와세다 대학 제1정경학부 졸업과 동시에 MOL에 입사했으며, 2000년 MOL 사장에 취임한데 이어 2004년에는 회장에 선임됐으며, 2005년 6월에 일본선주협회 회장에 취임했다.

중국 COSCO그룹 일본내 포워딩 허가 취득

외항·내항·철도, 일본내 발착화물에 참가

중국원양운수총공사(COSCO)그룹의 일본 법인인 코스콘재팬익스프레스가 1월5일자로 일본 국토교통성에서 외항해운, 내항해운, 철도수송 등을 커버하는 제2종 화물이용운송사업의 허가를 취득했다.

이번 허가취득에 의해서 COSCO그룹은 제도상 포워딩 사업자로서 일본 내륙은 물론 피더 수송을 포함한 일본의 발착화물 취급이 가능해졌다.

코스콘재팬익스프레스의 허가내용은 △외국인 국제 제2종 화물이용운송 사업(외항해운) △제2종 화물이용운송사업(내항해운) △제2종 화물이용운송사업(철도) 등이다.

외항해운에서는 COSCON과 COSCO그룹의 100%자회사 상하이범야항운(판아시아쉽핑)을 이용해 주로 일-중간의 수출입화물을 수송하게 된다.

또 내항해운에서는 요코하마-토마코마이간에서 산에이항운을 이용한다.

철도에서는 키타큐슈, 코베, 오사카, 우메다, 나고야, 도쿄, 요코하마 등의 거점역간에서 전국통운을 이용한다.

외항해운을 이용한 국제 제2종 이용운송사업의 허가는 작년 5월의 일중 차관급 협의에서 중국기업의 참여규제를 철폐기로 한 이후 첫 케이스이다.

일본 정부는 외자계 기업(외국자본이 3분의 1이상 등)의 국제항공, 국제 해운의 이용운송사업에 대해서는 '외국인 화물이용운송사업'의 골조를 마련해 외자규제가 있는 나라의 기업에 대해서는 상호주의의 입장을 고려하여 제한을 둘 방침인 것으로 알려졌다.

일본은 중국 정부가 그동안 포워딩 부문에 대해

외자 규제를 실시하고 있었기 때문에 중국 기업에 대한 포워딩 사업허가를 인가하지 않았었다.

그러나, 중국이 WTO(세계무역기구) 가입시에 공약한 포워딩 사업의 대외 개방 스케줄에 따라 차례차례 개방해 왔기 때문에, 외항해운에 관해서는 작년 5월에 '외국인 화물이용운송사업' 관련규정을 개정하여 인허해 주기로 했다.

지금까지 항만간 수송의 제1종에 대해서는 지난해 8월에 이스트라이트트랜스포트(본사 오사카시), 10월에 아시아트랜스포트(본사 오사카시) 등 2개사가 등록을 마쳤다.

하지만, 일본 정부는 국제항공에 대한 외국인 화물이용운송사업에 대해서는 중국 정부가 항공 일대 라이선스에 외자 규제를 실시하고 있기 때문에 중국 기업에 대해 규제를 하고 있다.

로테르담항 컨테이너화물 처리량 12% 증가

전체 화물은 3억6,900만톤으로 5% 늘어

네덜란드의 로테르담항의 컨테이너화물 취급량이 지난해 큰 폭으로 늘었다. 항만당국에 따르면, 지난해 로테르담항의 컨테이너화물 처리량은 930만 TEU로 전년도에 비해 12% 증가했다.

또 이 항만에서 처리된 벌크화물 등을 포함한 전체화물은 3억6,900만톤으로 5% 증가했다.

항만당국은 컨테이너화물이 증가한 것은 러시아, 중동지역으로 가는 환적화물이 급증했기 때문이다.

컨테이너화물 이외에 드라이벌크 처리량은 9,000만톤으로 이중 1,070만톤이 환적 농산품이며, 액체벌크는 6% 증가한 1억7,000만톤에 달했다.



인간에게 가장 충직한 개, 그리고 병술년 개띠 해

올해는 병술년(丙戌年) 개띠 해다. 그래서인지 개띠와 관련된 인물, 사건, 역사 등이 화제에 오르고 있다. 개는 천성적으로 인간을 잘 따르고, 특히 주인을 섬기는데 있어서 개만큼 충직스런 동물도 드물다. 그래서인지 12띠 중에서도 개띠에게는 뭔가가 있는 것처럼 느껴진다. 그리고 58년 개띠는 더욱더 그러한 것 같다. 모든 이들이 활달한 개처럼 올해 경기가 활짝 펴지기를 고대하고 있다.



개는 우리 일상사에서 이처럼 무시당하지만, 인류의 오랜 벗으로서 인간과 가장 가깝게 생활해 왔음을 부정할 수는 없다. 우리 조상들은 집안에 개를 기르면 잡귀와 병 등의 재앙을 물리치고 집안의 행복을 지키는 능력이 있는 상서로운 동물로 대접받아 왔다. 옛 그림에 개가 자주 등장하는 것도 그런 이유다.

▶ 인간의 영원한 동반자

오늘날 과학과 정보통신의 발달로 인간의 삶이 크게 변했어도 개는 인류의 영원한 동반자로서 많은 사랑을 받고 있다. 그리고 개의 역할도 집 지키기에 그치지 않고 한 집안의 가족으로서 희노애락을 같이 한다.

또한, 개가 범인을 추격하거나 마약 및 폭발물을 찾는 데도 큰 몫을 담당하는 등 경찰의 역할까지 톡톡히 해내고 있다. 이뿐만이 아니다. 시각장애인에겐 길을 안내하는 등 일상생활을 돕고 활력을 주는 소중한 친구가 되기도 한다.

그리고 최근에 실험을 통해 규명됐지만, 조만간 애완견이 주인의 암을 미리 경고해 주는 시대가 올지도 모른다. 미국 캘리포니아주 매런카운티의 암 전문병원인 파인 스트리트 파운데이션 연구진이 개를 이용해 암냄새 탐지 실험을 한 결과, 개들이 특정암 냄새 탐지에 99%의 정확성을 보인 것으로 나

▶ 개, 헌신과 충복의 대명사

십이지의 열한 번째 동물인 개(戌). 시간으로는 오후 7시에서 9시, 방향으로는 서북서, 달(月)로는 음력 9월을 상징하는 방위신이며 시간신이다.

아주 오래 전부터 인간과 함께 살아 온 개는 동서고금을 막론하고 '헌신'과 '충복'의 대명사로 통한다. 목숨을 걸고 주인을 살린 이야기는 너무나도 많다. 설화 속에서 개는 충성과 의리를 아는 의견(義犬)으로 그려진다.

그런가 하면 '개 눈에는 똥만 보인다', '개를 따라 가면 칙간으로 간다', '개똥도 약에 쓰려면 귀하다' 등 개는 비천함의 상징으로 우리 속담에 자주 등장한다. 또 '개XX', '개만도 못한 X' 등 말다툼할 때나 누구를 욕할 때 종종 사용되기도 한다. 이뿐만이 아니다. '개살구', '개똥', '개똥', '개판' 등 앞에 '개'자를 붙이면 사물의 격이 보잘 것 없어 진다.

타났다고 뉴욕타임스가 1월17일(현지시간)자 보도했다.

마이클 맥컬러크 박사가 이끄는 연구팀의 실험에 참가한 개는 폭탄냄새 탐지 훈련중이었던 래브라도 중 3마리와 포르투갈 토종개 2마리. 연구진은 폐암 환자 55명, 유방암 환자 31명, 건강한 사람 83명의 호흡을 채취한 후 개들에게 냄새를 맡게 했다. 건강한 조직과 달리 종양에서는 소량의 알칸(메탄계 탄화수소)과 벤젠과생물질이 나온다는 연구결과를 응용한 것. 개들은 암 냄새를 맡으면 그 자리에 앉도록 훈련받았다. 실험결과 폐암환자의 경우 99%의 정확성을 나타냈고, 유방암 환자는 84%를 찾아냈다. 건강한 사람의 호흡샘플을 맡은 개들이 암환자로 착각해 자리에 앉은 것은 딱 4번 뿐이었다니 놀라울 따름이다.

▶ 개띠는 정직하고 지적이다?

띠풀이 책에 보면, 12띠 중에서 개띠는 정직하고 지적이며 일관적이기에 가장 바람직한 띠로 꼽고 있다. 헌신적이며, 믿을 수 있으며, 강인하며, 신뢰할 수 있으며, 끈기가 있으며, 관대하며, 지략이 풍부하며, 책임감이 있으며, 품위가 있으며, 생각이 깊으며, 너그러우며, 겸손하며, 솔직하며, 열정적이

며 등등 열거할 수 없을 정도이다.

그러나 '신들린 사주풀이'(류상채)를 보면 반드시 그렇지도 않다. '신들린 사주풀이'에 의하면, 개띠는 대개 부모형제와 인연이 없고, 여자는 수다쟁이가 많으며, 재물을 모으는 일이나 자립심이 강하다고 적고 있다. 특히, 여자는 팔자가 세고 남자는 성욕이 강하다고 한다. 더구나 호언장담을 잘하는 달변가이나 남녀 공히 자기 일에 몰두하여 가정에는 소홀하며, 사치스런 경향이 많고 새로운 일을 찾아 행하는 추진력, 그리고 자존심이 강하고 고집이 세기 때문에 근심과 고난도 많다고 한다.

▶ 58년생 개띠는 유별나다?

상대방의 나이나 띠를 물으면, 대부분의 사람들은 닭띠, 용띠, 쥐띠 등 생년은 생략하고 띠만 말한다. 하지만 58년생 개띠들은 그렇지 않다. 초면이든 구면이든 58년생에게 나이를 물으면, 대부분이 '58년 개띠'라고 힘주어 대답한다. 과연 58년 개띠에게 뭔가가 있는걸까?

예술계와 학계, 언론계, 시민운동가 등 58년생 개띠 27명이 필자로 참여하여 1월말 출간예정인 '이 시대의 화두, 58 개띠에게 축배를'이라는 책은 58년생 개띠의 입을 통해 듣는 58년생 개띠 이야기이다.

일단 58년 개띠들에겐 그들을 동지의식으로 묶어주는 몇 개의 키워드가 있다. 그 첫 번째가 '가난'이다. 책보따리와 고무신, 원조옥수수빵 등 허기를 달랠 기억이 그들을 묶어주고 있다는 것이다.

그리고, 무시험 전형과 고교평준화 정책 등 최초의 뽕뽕이 세대로서 선배에게 멸시당하고, 후배들에게 무시당하면서 그들만의 결속력이 더욱 다져져 사회의 주목을 받는지도 모른다.

모든 이들이 병술년 개띠 해를 맞아 활달한 개의 이미지처럼 올해 경기가 생생하게 살아나기를 고대하고 있다.





- 한국선주협회, 종합물류업자 인증 등에 관한 규칙제정(안)에 대한 검토의견
건설교통부와 해양수산부에 제출
- 해양수산부, 해운기업 중장기 전략수립을 위한 기획실무담당자회의 개최
- 국회, 항만인력공급체제 개편 지원특별법 통과

• 해양수산부, 선박오염관련 국제협약 대응기술개발 최종 평가회 개최

- 한국선주협회 · 전국해상산업노동조합연맹, 외국인선원 고용협의회 개최
- 해양수산부, 해운업계 CEO초청 대형위그선 투자설명회 개최
- 국회, 도선법, 선박직원법, 해양오염방지법개정법률안 본회에서 통과
- 부산항만공사(BPA), 부산신항 2~3단계 민자사업 참여를 위한 실무회의 개최
- 한국선급, 제16회 ISM/ISPS 정기세미나 개최
- 한국해양연구원, 침몰선박 관리시스템 구축 및 침몰선박 잔존유 무인회수시스
템 해상시연회 개최

- 한국선주협회, 외항운송사업면허 및 등록 등 사무처리요령 개정
중재안에 대한 검토의견 해양수산부에 제출
- 해양수산부, 해양수산단체 홍보실무자 회의 개최
- 인천지방해양수산청, 남항부두 해양투기예방을 위한 간담회 개최

- 해양수산부, 신항 발전을 위한 국제포럼 개최
- 한국해양수산연수원, 해양사고 원인분석기법
교육 실시

- 한국선주협회, 전세계항만 보안책임자 List 발간배포
- 해양수산부, 2005년도 선박안전기술개발 연구 완료 보고
회 및 해양수산산하기관 CEO 혁신토론회 개최

- 한국선주협회 · 한국해양수산개발원, 2006년 세계해운전망 발표회 공동개최
- 해양수산부, 항만법시행령 개정공포, 남북한간 항로에 대한 선박투입제한고
시 개정시행, 해상안전대책 관계관 회의 개최
- 정부, 경제정책조정회의에서 해양수산부가 마련한 '해운항만물류 서비스 경
쟁력 강화방안' 범정부적 차원에서 적극 추진하기로 결정

- 해양수산부, 유류오염손해 보장계약 이행실태 점검(12/7~9)
- 한국해양수산개발원, '유라시아 물류환경변화와 대응전략' 국제물류세미나 개최

- 해양수산부, 국가필수국제선박 지정계획 통보, 위험물선박운송
및 저장규칙 개정공포

- 한국선주협회 · 한국조선공업협회, 제9회 해운조선 발전협의회 개최
- 해양수산부, 평택 당진항 항만배후단지개발 관련 경기도와 MOU 체
결 및 항만건설장비 연구개발 Workshop 개최

- 해양수산부, 부산 신항의 공식명칭을 '신항'으로 결정
- 여수지방해양수산청, 산적액체 위험물취급 안전관리자 양성교육 실시(12/19~23)

- 마산지방해양수산청, 해양수산 네트워크 기반구축을 위한 업무 설명회 개최

- 한국선주협회, 종합물류업 T/F 대책회의 개최
- 해양수산부, IMO 회원국감사(MAS) 대책본부 회의 개최

- 해양수산부, 내항해운의 면허 등 관리 요령 개정시행
- 한국교통연구원, 종합물류기업 인증제도 시행을 위한 평가기준 설명회 개최

- 해양수산부, 국가필수국제선박제도 시행관련 선원비 차액 손실보상기준 고시
- 정부, 종합물류업자 인증 등에 관한 규칙 공포

- 정부, 자유무역협정의 이행을 위한 관세법의 특례에 관한 법률 공포

- 한국선주협회 · 전국해상산업노동조합연맹, 외항상선 선원정책협의회 개최
- 해양수산부, 유류오염손해배상 보장계약체결대상 개정시행, KP&I 활성화 위원회 개최

- 해양수산부, 신항 개장대비 선박접안 · 하역 등 시범운영