

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
연근해항로 취항 부정기선사 시황간담회 개최	2
한국선주협회 회원 선사 모두 76개사로 늘어	4
선협 선박톤세제도 시행관련 대책회의 개최	6
ILO 60여개 협약 단일화한 통합해사협약 채택	9

업계동정	12
------	----

해운이슈	22
세계해운을 견인하는 그리스 해운산업의 저력	22

해사정보	34
해양부 2006년도 해양수산부 업무계획 발표	34
해양부 동북아 최첨단 유비쿼터스항만 구축	37
일본 3대선사 2006년 3월기 결산예상 하향수정	39
케미컬탱커 2007년부터 선박 구조요건 강화	43
일본선주협회, 선박톤세제도 도입 강력 추진	45

해사일지	46
------	----

연근해항로 취항 부정기선사 시황간담회 개최

국적선사 CEO 및 임원 정보교환 및 대책 논의

한국선주협회는 2월13일 연근해 부정기선사 시황 간담회를 갖고 최근의 시황동향에 대한 의견교환과 함께 향후 대응방안을 중점적으로 논의했다.

연근해 부정기선사 CEO 및 임원들이 참석한 가운데 장두찬 회장 주재로 열린 이날 회의에서는 최근 선복과잉에 따른 과당경쟁과 고유가, 원화절상 등으로 어려움을 겪고 있는 연근해 부정기선시장의 문제점과 운임회복을 위한 대책들을 협의했다.

이날 간담회에서 장 회장은 인사말을 통해 "지난 해부터 연근해항로의 어려움이 시작됐으며, 특히 원화절상과 금리인상, 유가급등, 경쟁가열 등으로 어려움이 가중되고 있다"고 밝히고 최근의 어려움을 극복하기 위해서는 상호신뢰를 바탕으로 시장질서 회복을 위한 공동노력이 필요하며, 이러한 모임을 만들어 공생방안을 의논하는 것은 매우 바람직하다고 강조했다.

특히 이날 간담회에서 협회 사무국은 최근 연근해항로 부정기 중소형선 시황동향 보고를 통해 1만 2,000DWT급 이하의 중소형규모 일반화물선의 선복량은 지난 2001년 이후 연평균 29% 증가, 2005년말 현재 178척, 91만3,000DWT에 달하는 등 선복과잉현상이 날로 심화되고 있다고 설명했다.

또한, 중소형 선박의 용선료와 수출철강재운임도 점차 하락하는데 반해 고유가로 인한 연료유가 급등과 인건비 상승 등 코스트가 대폭 상승함으로써 어려움이 더해가고 있다며, 시황정보 교환과 선복량 수급조절 협의, 외국인선원 고용 확대 등이 시급하다고 지적했다.

이날 간담회에 참석한 근해 부정기선사 CEO 및 임원들은 POSCO 등 대형화주와 관계가 여의치 않

았는데, 다행히 협회에서 선화주협의회 등을 통해 선사 입장을 적극 대변함으로써 관계가 많이 개선됐으며, 협회의 지속적인 활동과 홍보가 필요한 만큼 이를 계속 추진하여 줄 것을 요청했다.

또 중소형 선박의 경우 거주시설 미흡과 저급료 등으로 선원과 초급해기사 구인난이 가중되어 외국인선원 고용인원 확대가 시급하다고 지적했다.

또한, 근해항로 선복과잉 등은 구조적인 문제로서 비관만 할 것이 아니라 부문별 모임을 통해 협력방안을 모색하는 것이 바람직하다며, 문제는 중국 선사와의 경쟁인데, 조그만 파이에 침착하지 말고 외국선사와의 제휴나 틈새시장 개척 등 발상의 전환이 필요하다는 의견도 제시됐다.

그리고 최근 해운시장의 가장 큰 문제는 중국의 잘못된 정보 등으로 선박해체가 거의 진행되지 않는 등 선대 구조조정의 기회를 상실한 것이며, 연근해항로의 경우도 중국이 변수라 할 수 있고 중국선사들과의 경쟁에서 살아남기 위한 자구대책 마련이 필요한 것으로 지적했다.

또한, 최근 시황상황을 보면 모두가 어려움에 처해있는데, 고정비용에 대한 언급만 있을 뿐 금융비용에 대한 논의가 필요하며, 더구나 중소기업은행이 중소기업에 대한 우대금리 대출을 천명하는 등 원활한 자금이용을 위해 금융권과 유대강화가 긴요하다는 지적도 있었다.

한-중 및 한-일항로의 경우 항차수가 너무 많고 소형선박 1~2척을 보유한 신규선사들의 잇따른 시장참여와 공격적인 영업으로 시장질서가 크게 문란해졌으며, 시장질서 확립과 기업체질 강화차원에서 외항해운업 등록기준을 상향조정하는 한편, 외국인

선원 고용확대는 해기전승 차원에서 신중한 접근이 필요하다는 의견도 제시됐다.

그리고, 중소형 선박의 경우 고유가로 인해 운항 원가가 크게 상승했는데, 국내 급유시 급유업체들이 프리미엄을 요구하는 등 이중고를 겪고 있어 선박연료유 공동구매방안을 적극 모색할 필요가 있다는 의견이 있었다.

특히, 최근의 해운시장상황은 지난 1980년대 중반 해운산업통폐합조치 당시와 비슷하며, 그 당시 해법들을 생각하면 위기타개에 도움이 된다는 의견도 나왔다.

현재 연근해항로 취항선사들의 어려움은 경쟁력이 없기 때문이며, 특히 유가와 인건비, 항비 등 원가상승에 대한 자구대책 마련이 시급한 것으로 지적됐다. 또 외국인선원 고용인원 제한으로 선박확보시 제2금융권을 이용함으로써 금융비용 부담이 크게 증가하고 있다며, 외국인선원 고용제한을 대폭 완화해야 한다고 했다.

최근 연근해항로 운임이 조금 하락했다고 하나, 유가와 인건비, 보험료 등 원가인상분을 감안하면 실제 체감하는 하락폭은 50%에 육박하며, 더구나 철강제품 수입선이 최근에 중국으로 전환됨에 따라 중국선사와의 경쟁이 불가피하나, 경쟁에서 우위확보가 거의 불가능한 만큼 중소형 선사에 대한 정부의 정책적인 지원을 요망했다.

이밖에도 1만~4만톤급의 핸디사이즈 영업은 예측이 가능하나, 1만톤 이하 중소선박의 경우 예측이 불가능하므로 이 모임이 일반정보 보다는 서로에게 도움이 되는 정보를 교환하여 어려움을 타개하는 구심점이 되기를 희망하기도 했다.

이날 간담회 결과를 요약하면, 최근 연근해 부정기항로의 문제점은 선복과잉과 중국선사들과의 치열한 경쟁에 따른 운임하락, 그리고 고유가와 인건비, 보험료 등 원가상승으로 집약됐다.

이같은 문제는 구조적인 문제로서 즉각적인 해법을 마련하기는 어렵고, 이 모임을 통해 대안을 찾는 데 공동노력이 필요하다는데 의견을 같이했으며, 현 상황을 극복하기 위해서는 무엇보다도 원가절감이 중요하고, 장기적으로 경쟁력을 키워 나가야 한다는 것이다.

이날 간담회에서 중소형선사 CEO 및 임원들은 △중소형선박의 외국인선원 및 해기사 고용인원 대폭 확대 △중소형선박 국내급유 연료유 공동구매 방안 추진 △대북지원 쌀 및 비료 수송계약조건 개선 △외항화물운송사업 등록기준 강화 등을 건의했다.

이와 관련하여 장두찬 회장은 오늘 간담회에서 제시된 여러 가지 의견들에 대해 협회에서 의견수렴을 거쳐 하나씩 해결되도록 노력하겠다고 밝혔다.

이날 간담회에서 장두찬 회장을 비롯하여, 부광해운 이정만 사장, 우양상선 채영길 부사장, 인터해운 장석돈 부사장, 태영상선 홍덕기 부사장, 대호상선 문태기 전무, 신성해운 신용경 상무, 진양해운 임택수 상무, 금양상선 김성수 이사, 선우상선 한상철 이사, 썬브라운틴 해운 나성태 이사, 협회 박찬재 전무, 김영무 상무, 양홍근 부장이 참석했다.



한국선주협회 회원 선사 모두 76개사로 늘어 STX포스, 가림해운, 거영해운 등 12개사 가입

한국선주협회(회장 장두찬) 회원선사가 올들어 12개사가 가입, 모두 76개사로 늘었다.

STX포스를 비롯하여 가림해운, 거영해운, 대한시멘트, 범진상운, 타임머천마린, 호안해운, 동아유조선, 진도, 폴라리스쉬핑, 글로벌로지스틱스, 코스모스쉽핑 등 외항해운 12개사가 최근 한국선주협회 회원으로 가입, 회원자격을 취득했다.

이번에 한국선주협회 회원으로 가입한 STX포스(대표 김홍식)는 지난 1997년 3월에 설립됐으며, 외항화물운송사업 외에 선박관리업, 선박대여업등을 병행하고 있다. 특히, 선박관리업 부문에서는 상당한 경쟁력과 노하우를 지니고 있다. 현재 원양항로에 투입중인 3만2,172DWT급의 'STX ASIA'호를 보유하고 있으며, 용대선사업도 활발하게 전개하고 있다.

또 신규가입한 가림해운(대표 맹경재)은 지난 1996년 1월에 설립됐으며, 2004년 11월 해양수산부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득하여 본격적으로 외항해운에 진출했다. 해운부대사업도 겸하고 있다. 현재 6,500DWT급과 8,500DWT급 선박 2척을 보유하고 있으며, 용선선박도 여러척 운항하고 있다.

2002년 5월에 설립된 거영해운(대표 탁재남)은 2003년 8월 해양수산부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득하여 외항해운에 진출했으며, 현재 1,200DWT급 석유제품 및 케미칼 겸용선과 케미칼운반선 등 6척의 선박을 보유하고 있다.

대한시멘트(대표 장철행)는 친환경 시멘트를 생산하는 시멘트제조업체로서 지난 1995년 4월에 설립됐고, 2005년 3월 해양수산부로부터 외항부정기

화물운송사업 등록증을 취득하여 본격적으로 외항해운에 진출했으며, 1만DWT급 시멘트전용선 2척을 보유하고 있다.

부산에 본사를 두고 있는 범진상운(대표 정영섭)은 지난 1981년에 설립됐으며, 2004년 4월 해양수산부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 서비스, 도매, 운수업도 병행하고 있다. 7,100DWT와 8,200DWT급 일반화물선 2척을 보유하고 있다.

이와함께 2002년 2월에 설립된 타임머천마린(대표 김영태)은 2005년 8월 외항부정기화물운송사업을 등록, 외항해운에 진출했으며, 3,300~5,500DWT급 일반화물선 4척을 확보하여 운항중이다.

2004년 12월에 설립된 호안해운(대표 박숙희)은 2005년 1월 해양수산부로부터 선박대여업 등록을 취득하여 해운업에 진출했다. 현재 1만3,817G/T급 자동차전용선 1척을 보유하고 있다.

최근에 신규가입한 동아유조선(대표 이종명)은 지난 1982년에 설립됐으며, 2005년 12월에 외항화물운송사업을 등록했다. 현재 14만9,000DWT급 케이프사이즈 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 여러척의 벌크선을 용선운항중이다.

썬마운틴그룹 계열인 진도(대표 임병석)는 2005년 4월 해양수산부로부터 외항화물운송사업 등록증을 받아 부정기선사업에 진출했으며, 6만4,000DWT급 벌크선 1척과 1만1,550G/T급 카페리선 1척 등 모두 2척의 선박을 보유하고 있다.

그리고 폴라리스쉬핑(대표 박숙희)은 지난 2004년 7월에 설립됐으며, 2005년 12월 해양수산부에

외항화물운송업을 등록했다. 동사는 1만2,827DWT 급과 9,835DWT급 컨테이너선 2척과 1만 7,510DWT급 일반화물선 1척 등 3척의 선박을 보유하고 있으며, 선박대여업도 겸하고 있다.

지난 2003년 3월에 설립된 글로벌로지스틱스(대표 이원진)는 지난해 9월 해양수산부에 외항화물운송사업을 등록했으며, 1만700DWT와 1,161DWT급

시멘트운반선 2척을 보유하고 있다.

부산에 본사를 두고 있는 코스모스쉬핑(대표 신해진)은 지난 1984년 1월에 설립됐으며, 2005년 해양수산부에 외항화물운송사업을 등록하여 외항해 운에 본격적으로 진출했다. 이 회사는 현재 6,700DWT와 1,200DWT 케미칼탱커 2척을 보유하고 있다.

선원재해 산업안전보건법 보고의무 적용제외 노동부, 협회의 건의에 대한 회신통해 밝혀

산업안전보건법의 규정에 의거하여 근로자의 산업재해 발생시 사업주가 노동관청에 이를 보고하도록 의무화하고 있으나, 선원의 경우 이 법의 적용을 받지 않는다는 유권해석이 나왔다. 따라서 선원의 안전 및 보건관련 보고는 해양수산부로 일원화된

다. 최근 지방노동청에서 산업안전보건법 제10조의2 및 동법 시행규칙 제4조(산업재해발생보고)에 따른 보고의무를 위반했다며, 외항해운선사에 대해 행정처벌을 예고한 사례가 발생했다.

이에 따라 한국선주협회는 지난 1월 노동부에 건의서를 제출하고 선원법의 적용을 받는 선원들에 대해서는 산업안전보건법상의 보고의무 대상에서 제외시켜 줄 것을 요청했다.

협회는 건의에서 해양사고, 선원상병 등 선박에 관하여 중대한 사고가 일어난 경우, 선장 또는 선박 소유자는 선원법 제21조(선박운항에 관한 보고) 및 동법 시행규칙 제15조(선박운항에 관한 보고 및 조사)에 따라 주무관청인 해양수산부에 보고하고 있다고 밝히고, 행정규제 해소차원에서 이의 개선을

요망했다.

노동부는 최근 협회의 건의에 대한 회신을 통해 선원법 제5조에는 근로기준법 제76조(안전과 보건)가 선원의 근로관계에 관하여 적용되지 않음을 명시하고 있고, 근로기준법 제76조에서는 근로자의 안전과 보건에 관해서는 산업안전보건법에서 정하는 바에 따른다고 규정하고 있으므로 선원의 안전과 보건에 대해서는 선박안전보건법이 적용되지 않는다고 밝혔다.



선협 선박톤세제도 시행관련 대책회의 개최 컨테이너선사 공동운항 등 신고방안 협의

한국선주협회는 톤세제도 시행과 관련하여 최근 잇따라 대책회의를 갖고 공동운항 등 신고방안 등을 협의했다.

협회는 2월21일 협회 대회의실에서 컨테이너선사 톤세신고 관련회의를 갖고 공동운항, 피터운송, 스페이스차터에 대한 톤세신고 방안과 신고양식 등에 대해 논의했다.

이에 앞서 협회는 2월8일과 9일 양일간 톤세제시행관련 대책회의를 갖고 신고양식 작성 및 절차상의 문제점을 협의했다.

그리고 2월10일에는 협회에서 톤세신고 요령 제2차 설명회를 개최하고 톤세신고요령과 전산시스템 사용방안 등을 중점적으로 설명하는 한편, 진행과정에서의 문제점에 대해 질의응답 시간을 가졌다.

이와함께 협회는 톤세제도의 원활한 시행과 선사들의 신청을 측면지원하기 위해 2월14일부터 21일까지 고려해운을 비롯하여 남성해운, STX팬오션,



장금상선, 한진해운, 현대상선, 흥아해운 등 국적컨테이너선사 실무 담당자들로 실무작업반을 구성, 운영했다.

이 작업반에서는 선사별 공동운항항로, 피터운송 선박, 슬롯차터 컨테이너선박의 톤세신고방안과 컨테이너선의 실제 적재가능톤수 산정방안 등을 협의했다.

제9차 ASF 선박재활용위원회 중간회의 개최 선박재활용에 관한 최근 동향에 대해 논의

제9차 아시아선주대표자회의(ASF) 선박재활용위원회 중간회의가 3월6일, 7일 양일간 대만 CAESAR PARK TAIPEI에서 개최된다.

이번 중간회의에서는 선박재활용에 대한 각국 보고 및 토론에 이어 Green Passport 세미나를 개최한다. Green Passport는 선박 건조부터 해체까지

모든 유해물질을 기록한 문서이다.

선박재활용문제는 앞으로 환경문제가 맞물리면 서 규제가 크게 강화될 것으로 예상됨에 따라 선박재활용위원회 중간회의에서도 이에 대한 심층적인 논의가 이루어질 것으로 예상되고 있다.

사실상, 국제노동기구(ILO)와 국제해사기구

(IMO) 및 바젤협약 당사국은 선박재활용에 관한 3개 기구간 지침을 통합하고 간소화하기 위하여 선박재활용(해체)에 관한 국제협약 제정을 위한 공동작업반을 구성하여 운영 중에 있다.

협회가 최근 정리한 선박재활용(해체)에 대한 국제동향을 보면, 이미 국제기구별로 채택된 선박해체에 관한 지침들의 통합 및 간소화를 위하여 제2차 선박재활용에 관한 공동작업반 회의가 개최되는 등 지침통합을 위한 움직임이 가시화되고 있다.

더구나, 선박해체에 관한 세계적 관심이 고조됨에 따라, 국제기구 등에서 환경친화적 선박재활용 지침을 국제법으로 강제화하려는 움직임까지 보이고 있다.

기구별 선박재활용(해체) 관련 지침채택 현황을 보면, IMO는 지난 2005년 12월 제23차 총회에서 선박재활용에 대한 가이드라인을 채택했으며, 바젤협약 당사국은 이에 앞서 지난 2002년 12월 제6차 당사국회의에서 환경측면에서의 기술적인 가이드라인을, ILO는 2004년 3월 제289차 총회에서 선박해체에 있어서 안전과 건강과 관련하여 아시아국가와 터키를 위한 가이드라인을 채택한 바 있다.

특히, 선박재활용에 관한 이들 3개 기구간 세부항목에서의 견해 차이, 역할 중복 및 지침의 해석상 애매한 의미 등의 문제점을 해결하고 지침들의 통합 및 간소화를 위하여 지난 2003년 7월 제51차 MEPC회의에서 공동작업반(Joint Working Group)을 구성하여 운영하고 있다.

2005년 2월 영국 IMO 본부에서 개최된 제1차 IMO/ILO/BC 공동작업반 회의 결과, 육상 및 항구에서의 선박유기 문제에 대하여 국제법적으로 강제할 수 있는 협약 제정에 동의했으며, 통합된 지침에 선박재활용시설에서의 환경 및 근로자 보건 보호

관련 사항을 삽입키로 합의했다.

또 각국의 선박재활용에 대한 정보를 공유 유도로 하는 한편, 우선 ILO 지침을 선박해체지 언어로 번역·배포하고, 향후 논의가 필요한 사항에 대하여 제2차 회의 안전에 상정키로 합의했다.

제1차 회의 이후, IMO 총회에서 선박재활용에 관한 법적 구속력을 지닌 협약(Legally Binding Instrument)을 개발하자는 결의문(Assembly Resolution A. 981(24))이 채택되었다.

안전하고 환경친화적인 선박재활용을 위하여 선박의 설계, 건조, 운영 및 폐선 준비에 관한 규정 마련과 함께 환경친화적 선박재활용 시행 방법 및 관련 강제 사항이 포함될 예정이다.

그리고 노르웨이는 지난해 12월 자체적으로 3개 기구의 지침을 통합 간소화한 선박재활용에 관한 협약 초안(MEPC54/3)을 제출했다. 노르웨이는 오는 3월20일 런던에서 열리는 제54차 MEPC 회의에서의 검토를 전제로 제출했다.

2005년 12월 12일부터 14일까지 스위스 제네바 UN 본부에서 개최된 제2차 IMO/ILO/BC 공동작업반회의에서는 회의결과를 제54차 MEPC 회의, 제5차 바젤협약 OEWG(Open-Ended Working Group) 및 제295차 ILO 총회에 제출키로 했다.

이와 관련하여 해운업계에서는 선박재활용에 관한 국제협약 제정시 선주에게 부담으로 작용할 것이 불가피할 것으로 예상하고 있다.

선박의 건조부터 해체까지 선박의 유해폐기물 관리 및 관련 증서를 선내에 비치해야 함은 물론, 항만국통제 검사 항목으로 포함될 가능성이 있고 향후 선박재활용기금 설립에 따라 선주들도 일정부분 부담해야 할 것으로 보이기 때문이다.

[제2차 공동작업반 회의 주요 안건 및 내용]

주요 안건	주요 내용
육지 및 항구에서의 선박유기	<ul style="list-style-type: none"> - 제4차 바젤협약 당사국회의에 아르헨티나, 브라질, 이탈리아 및 파나마 등 동 문제에 대한 설문 형식으로 의견을 제출 - 제5차 당사국회의(06. 4)를 위해 당사국 의견 취합 중
환경친화적 선박관리 개념	<ul style="list-style-type: none"> - 바젤협약 당사국 자격으로 영국은 환경친화적 선박관리의 강제적 시행에 대하여 발표하여 각국의 호응을 받음
기합의 사항 설명 (선박해체 보고)	<ul style="list-style-type: none"> - IMO 총회 결의서에 포함된 선박해체 보고 의무와 바젤협약의 선박해체에 보고 절차와 비교 - 캐나다측은 국경간 폐기물 이동에 관하여 서면 보고가 필요하다고 제안. 또한, 선박해체시 바젤협약과 같이 폐기증명서와 같은 서면보고 강제화를 주장 - 특히, 덴마크측에서는 선박해체 보고에 관한 실질적인 접근을 강조하면서 06년 에 다음을 고려하여 선박 4척 해체 계획 <ul style="list-style-type: none"> • an Inventory(of hazardous materials) • ship recycling plan • a checklist for environmentally sound management conditions • pre-cleaning prior to delivery and prior cutting • reporting and timing - 공동작업반 회의 결과, 바젤협약의 선박해체 보고를 참조하여 선박재활용에 관한 강제협약에 포함시키는 데 합의
선박해체 근로자 보건 및 안전 증진과 환경친화적 선박해체에 관한 실질적 접근	<ul style="list-style-type: none"> - MEPC에서 개발한 선박재활용에 관한 새로운 협약내에 선박해체 근로자 보건 및 안전에 관한 규정 개발에 ILO의 기여 기대
선박해체 근로자 보건 및 안전과 환경친화적 선박해체 측면에서의 이해당사국(기국, 항만국 및 선박해체국)간 역할	<ul style="list-style-type: none"> - 노르웨이에서 제출한 선박재활용에 관한 협약 초안에 이해당사국의 역할에 대하여 제안 <ul style="list-style-type: none"> • 기국 : 선박해체의 전반적인 관리 • 항만국 : 선박해체에 관한 협약 위반시 적발 • 선박해체국 : 기국과의 정보 교환 등
선박해체 보고 요건	<ul style="list-style-type: none"> - 노르웨이에서 제54차 MEPC 회의에 제출한 문서 내에 선박해체 보고 요건 포함 <ul style="list-style-type: none"> • Requirements for ships • Requirements for ship recycling facilities • Reporting requirements
선박해체를 위한 예비세척	<ul style="list-style-type: none"> - 선박해체지에서의 유해폐기물 처리장치 보유가 필요하다는데 합의 - 선원 및 선박해체 근로자의 안전 및 건강에 지대한 영향을 끼치므로 선박해체시설 적용 요건(라이선스, 증명서 및 투자계획)에 대한 논의 좀 더 필요

ILO 60여개 협약 단일화한 통합해사협약 채택

선원 근로 및 생활관련 협약 현실에 맞게 통합

선원의 근로 및 생활과 관련한 기존의 60여개 국제협약이 단일협약인 '통합해사노동협약'으로 새로 탄생됐다.

해양수산부는 지난 2월7일부터 24일까지 스위스 제네바에서 열린 국제노동기구(ILO) 제94차 해사노동총회에서 낡고 중복된 ILO협약을 해운산업 현실에 맞게 통합해 단일협약을 채택했다고 밝혔다.

기존 선원근로관련 국제협약은 1920년 채택된 것으로 그 종류가 너무 많고 오래돼 현실과 괴리된 내용이 많아 비준율이 낮고 이행이 미흡했었다.

새 협약은 선원의 훈련 및 자격증명, 고용조건, 승무정원, 선박내 선원거주설비, 선원 복지 및 의료관리 등에 대한 사항이 규정돼 있다.

특히 자국 항만에 입항한 외국선박에 대하여도 선원의 근로조건 및 환경 등 협약이행상태 등을 확인·점검할 수 있는 항만국통제(PSC) 제도를 도입함으로써 ILO 기준에 미달하는 선박에 대해서는 출항을 정지할 수도 있도록 해 그 실효성이 높였다. 새 협약은 세계 선복량의 33%를 차지하는 30개국 이 비준한 날로부터 1년 후에 발효된다.

한편, 해사통합협약은 그동안 80여년의 기간에 걸쳐 특정문제 해결 필요성에 따라 다양한 시기에 채택됨으로써 협약간 논리의 일관성 결여되는 등 낡고 중복된 ILO협약을 해운산업 현실에 맞게 개선하고, 양호한 근로(Decent Work) 및 품질해운(Quality Shipping)을 통한 공정경쟁을 추진하기 위해 현실성있게 통합됐다.

구협약은 협약 비준율이 낮아 국제협약으로서의 기능이 미약한데다 노동기준의 적시 개정 불가로 현실 산업여건이 반영되지 못했고 협약이 복잡하거

나 중복되어 일관성이 결여됐었다. 또 협약 개정시 장시간 소요되고 과다한 비용이 소요됨은 물론, 성실한 근로 제공자에게 불공정한 영향을 주고 국제협약에 대한 강제이행수단 이 결여되는 등 많은 문제가 있었다.

우리나라는 지난 1992년 12월 1946 선원의 건강진단에 관한 협약(제73호)과 2003년 4월 1936 상선에 승무하는 선장과 직원에 대한 직무상 자격의 최저요건에 관한 협약(제53호)을 비준한 바 있다.

개정 통합협약은 지난 2001년 1월 제29차 합동해사위원회(Joint Maritime Commission)가 통합작업을 제안한데 이어 그해 3월 단일협약 채택을 위한 고위 3자간 작업반을 구성하여 3개년 회의개최를 권고한데 이어 2003년 6월까지 세차례에 걸쳐 고위작업반 회의를 가졌다.

그리고 2004년에는 해사노동총회 상정을 위한 사전회의를 가진데 이어 2005년 4월에는 전문가 회의에서 골격을 마련했으며, 이번에 채택됐다.

주요 개정방향을 보면, 국제해사기구(IMO)의 목시적 수락절차의 도입 등 개정제도를 간소화하고, 협약 미 체약국에 대하여도 항만국통제를 실시키로 하는 등 기국, 항만국과 선원공급국의 역할과 책임을 명확히 했다.

또 선내불만 신고제도의 체계화와 함께 선원 공급회사에 대한 협약이행 감독 및 감시를 강화했다.

협약의 구조는 4단계로 되어 있다. 본문(Articles)은 선원의 기본권, 일반규정, 용어의 정의, 개정절차, 발효요건 등으로 구성됐으며, 규정(Regulations)은 원리 및 권리에 해당하는 사항, 코드A는 세부요건을 분야별로 그룹화하여 규정했는

데 이들 3단계는 강제규정이다. 코드 B는 권고사항을 분야별로 그룹화하여 규정한 것으로 임의규정이다.

협약의 구성을 보면, 제1장(승선전 필수요건)의 경우 최저연령, 건강증명서, 훈련 및 자격증명, 공공 및 민간직업소개소, 선원신분증명서 등의 규정을, 제2장(고용조건 및 승무정원)은 선원고용계약, 임금, 근로 및 휴식시간, 연차휴가, 송환, 승무정원, 고용계속 등을 규정하고 있다.

제3장(선원설비, 복지시설 및 식량과 조달)은 선

원설비 및 선내 복지시설, 식량 및 조달을, 제4장(건강보호, 복지, 의료관리 및 사회보장보호)은 선내 및 육상체류시 의료관리, 선박소유자의 선원 재해보상책임, 건강안전 및 사고방지, 항만복지시설, 사회보장보호를, 제5장(협약준수 및 법집행)은 기국의 책임, 항만국 책임, 선원공급국 책임 등을 명시하고 있다.

해양부는 이와 관련, 새 협약 수용을 위해 내년까지 기초연구용역과 세부연구용역을 거쳐 협약내용의 국내법 수용을 위한 작업에 착수할 계획이다.

선박원천오염사고에 관한 EU지침에 공동대응 INTERCAGRO, 로이드선급 등 공동제소

INTERCAGRO를 비롯하여 INTERTANKO, 그리스해운협력위원회, 로이드선급 및 국제구난연맹으로 구성된 연합체(Coalition)는 최근 2005년 9월 발효된 '선박원천오염사고에 관한 EU지침'의 법적 유효성 검토를 위하여 영국고등법원에 제소했다.

이와 관련하여, 2006월 3월 싱가포르에서 BIMCO의 공동제소연합체 참여여부를 위한 회의가 개최될 것으로 예상되는 등 세계 해운관련단체가 공동대응 전선을 구축, 귀추가 주목되고 있다.

한국선주협회(회장 장두찬)가 최근 입수분석한 자료에 따르면 선박원천오염사고에 관한 EU지침에 대한 해운업계의 반발이 전세계로 확산되면서 해운관련 국제단체들이 한 목소리를 내고 있다.

특히, 이들 단체들은 MARPOL협약과 EU지침간 충돌을 우려하고 있다.

우발적인 오염물질 배출시 선원 형사처벌 여부와 관련하여 MARPOL협약에서는 우발적인 오염사고(Accidental Pollution)에 대한 책임을 면제하고 있다. 우발적인 오염사고 발생시 오염물질 배출을 방지

하거나 최소화하기 위하여 합리적인 조치를 취할 경우 통상적으로 책임을 면제해 주고 있다.

그러나 EU지침은 고의 또는 중과실에 의한 오염물질 배출 관련 모든 당사자(선박소유자, 선장, 화주, 선급 및 기타 관련 당사자)를 형사처벌하도록 규정하고 있다. 상기 규정은 선박국적에 상관없이 내수, 영해, 배타적 경제수역 및 공해에서의 불법적인 오염물질 배출(Illegal discharge of pollution substances)에 적용한다는 것이다.

이에 대해 공동제소 연합체에서는 EU지침은 우발적인 오염사고에 대한 MARPOL협약 면제규정을 포함하지 않음으로써 우발적인 오염사고 관련 당사자(특히, 선원)를 형사처벌할 가능성이 있다며, EU지침은 국제협약 위반법률이라고 주장하고 있다.

특히, 이들은 선원수급문제, 선급의 역할 및 기타 선박안전과 환경보호에 관련된 당사자에게 악영향을 끼칠 우려가 있음은 물론, 현재 166개 MARPOL협약 체약당사국을 고려하지 않은 처사라고 주장하고 있다.

그리고 공동제소에 참여하지 않은 해운단체 및 업계에서도 고의성 없는 우발적인 오염유발 행위에 대해서도 선원과 선주에게 형사책임을 물을 수 있는 EU의 '선박원천 오염행위에 대한 형사제재 지침'의 채택은 부당하다는 지적이다.

하지만, 이미 BIMCO내 특별위원회의 검토결과 법

원 제소문제에 참여하지 않기로 한 점과 ITF, ESCA 및 ICS가 불참을 결정한 것들을 볼 때, BIMCO는 'EU 지침 제소를 위한 연합체(Coalition)'에 참여하는 것에 대해 상당한 부담으로 느끼고 있을 것으로 전해지고 있다.

부정기건화물선시황 중국 수요확대로 상승세 케이프사이즈를 중심으로 강세, 시황탄력

최근들어 부정기건화물선시황이 케이프사이즈선박을 중심으로 강세를 보이면서 상승세를 타고 있다.

부정기건화물선시황은 지난해 하반기 이후 본격적인 조정국면에 진입, 지난 1월까지 BDI 2000 포인트 내외에서 소폭의 등락을 거듭해 왔으나, 최근 2,700 내외에서 등락을 거듭하고 있다.

부정기건화물선시황의 나타내는 지수인 BDI는 지난 1월25일 2033 포인트에서 2월20일 2793포인트로 37.4% 상승했다. 이후 다소 등락이 있으나, 2700 포인트 수준을 유지하고 있다.

특히 철광석 수송선박인 케이프사이즈 선박의 운임지수인 BCI는 1월25일 2711 포인트에서 2월20일 4469 포인트로 최근 한달동안에 무려 60.6% 상승했다. 이에 따라 부정기건화물 운임과 케이프사이즈, 파나막스 선박의 용선료가 크게 오르고 있다.

최근에 부정기건화물선시황이 이같이 급등하고 있는 것은 중국의 철광석 수요가 각국의 철광석 수요를 부추겼고, 고유가의 지속으로 대체연료인 연료탄의 수요가 늘고 있기 때문으로 분석되고 있다.

또한, 호주나 브라질 등 주요 철광석 선적항만의 선현상도 시황상승에 기여하고 있는 것으로 나타났다.

최근에 성약이 이루어진 케이프사이즈선박의 용선현황을 보면, 지난 1997년 건조된 17만 5,480DWT급 'Cape Jupiter'호의 경우는 유럽에서 3월5일-10일에 인도받아 브라질에서 철광석을 싣고 중국에서 반선하는 조건으로 1일 5만7,000달러에 계약이 체결됐다.

또한, 선령 5-15년의 13만 5,000-16만 5,000DWT급 선박의 1일당 평균 용선료는 태평양 라운드에서 4만5,000달러, 대서양에서 4만3,000달러선을 형성하는 등 용선료가 급격히 상승한 것으로 조사됐다.

이밖에도 파나막스형 선박의 용선료도 케이프사이즈의 영향으로 덩달아 상승하고 있다. 상승폭은 케이프사이즈의 절반에 그쳤지만 최근 한달동안 운임지수가 20% 가량 상승했으며, 핸디사이즈선박도 중국 용선주들의 거래량 증가로 다소 강세를 보이고 있다.



고려해운

인천-홍콩, 남중국항로 개설



고려해운(대표 최영후)은 2월12일 인천-홍콩, 남중국 컨테이너항로를 신규 개설했다.

KHS2(Korea-Hong Kong Service2)로 명명된 이 항로는 인천을 출발해 기룡(대만)-홍콩-황푸-세코우(이상 중국)를 거쳐 다시 인천으로 돌아오는 코스다.

고려해운은 이 항로에 '씨니 세다'호와 '씨니 올리브'호(이상 330TEU/4,000톤) 등 2척의 선박을 투입해 주 1항차 서비스를 제공한다.

고려해운과 인천항만공사는 2월12일 오후 인천항 남항 대한통운 부두에서 신규항로 개설 기념식을 갖고 첫 서비스에 들어갔다.

이 직항로는 그동안 운영되던 항로에서 보다 세분화된 서비스를 원하는 화주들을 위해 항구의 수를 대폭 줄인 노선으로 신설됐다. 이 항로의 신규 개설로 경인 지역 화주들이 보다 빠르게 홍콩 및 남중국으로 화물을 배송할 수 있게 됐다.

고려해운의 관계자는 "경인 지역 화주들의 요구에 따라 보다 세분화된 서비스를 제공하기 위해 이 항로를 신규 개설하게 됐다"고 밝혔다.

이 항로가 추가 개설되면서 고려해운이 인천항

을 기점으로 동남아 및 중국으로 운항하는 선박은 기존의 5척에서 8척으로 늘어나게 됐다. 인천항 역시 연간 약 2,000TEU 이상의 물량 증대 효과가 있을 것으로 보고 있다.

대한해운

케이프사이즈선 명명식

대한해운(대표 이진방)은 2월27일 오전11시 대우조선해양 옥포조선소에서 170K급 케이프사이즈에 대한 명명식을 가졌다.

이 선박은 이진방 사장의 부인인 박순옥 여사에 의해 '화이트로즈'호로 명명됐다.

이진방 사장은 이날 명명식에서 "오늘 명명식을 맞이한 본선은 대우조선해양에 지난 2004년 발주한 2척의 광탄선 중 1척으로, 기존 14척 광탄선과 함께 세계의 바다를 누비며 국가 기간 산업에 꼭 필요한 원자재 수송에 일익을 담당하게 될 것"이라고 강조했다.

한편, 대한해운은 3월1일자로 승진인사를 단행했다. △이사대우 서용성 △부장 장근철(부정기선2팀) △차장 민태윤(전용선팀) △과장 조한웅(LNG기술팀), 권오길(공무팀), 이종익(기획팀) △대리 김명익(전용선팀), 권순필(부정기선 1팀)



동남아해운 광주사무소 개설

동남아해운(회장 임병석)이 해운업계 최초로 광주 상무지구 상무트윈스빌딩에 사무소를 개설했다.

동남아해운의 광주사무소 개설은 해운선사들이 항구도시를 중심으로 네트워크를 구축한다는 점에 비추어 이례적인 사례로 볼 수 있는데, 이는 고객밀착형 서비스를 제공하고자 하는 동남아해운의 기업정신을 바탕으로 결정된 것으로서 이 지역 화주들이 크게 반기고 있다.

동남아해운은 1967년 창립 이래 40년 동안 기업들의 해운물류의 파트너로서 그 자리를 굳건히 지켜오고 있는 컨테이너 전문선사로서 해운물류 e-Biz 대상을 수상하는 등 최고수준의 전산시스템을 구축하고 있다. 컨테이너 운송서비스 외에도 전 세계 각 지역에 걸친 벌크화물 운송서비스도 제공하고 있다.

한편 동남아해운은 지난 2005년 임병석 회장(전남 영광)이 이끄는 쉘브라운티그룹 계열사로 편입된 바 있는데, 쉘브라운티그룹은 모기업인 쉘브라운티해운을 중심으로 세양선박, 동남아해운, 황해훼리, 케이씨라인, 필그림해운, 서울선박운용이 포함된 해운물류사업군과 주식회사 진도(주요 생산품: 모피, 컨테이너, 철강)를 중심으로 한 제조사업군, 우방 및 아남건설이 포함된 건설사업군, 우방타워랜드, 한리버랜드(한강유람선), 유셀컴, SBN, CRTV가 포함된 레저문화사업군을 영위하고 있다.

동 사무소는 지난 2월8일 오후 3시 지역하주 및 민관 관계자 등 내외빈들과 함께 개소식 마쳤으며, 전남권 및 전북권 하주들에게 차별화된 운

송서비스를 제공할 예정이다. 동남아해운 광주사무소 연락처 (062) 382-3709

범주해운

이 사장 국제해운협회장 취임



범주해운 이상복 사장은 2월14일 열린 국제해운협회 제36차 정기총회에서 만장일치로 회장에 선임됐다.

국제해운협회 회원사 240개사 중 절반이상이 참석한 가운데 열린 이날

정총에서 임기가 만료된 홍용찬 회장 후임으로 선임된 이상복 회장은 이날 취임인사를 통해 "협회발전을 위해 좀더 노력하고 대리점 회원사 권익보호와 유대강화를 위한 정책개발과 유관단체와의 지속적인 관계를 유지해 나가겠다"고 밝혔다.

신성해운

본사 사무실 이전

신성해운(대표:박영규)은 2월19일 서울 본사 사무실을 강남구 역삼동 832-2번지 우덕빌딩 3층으로 확장이전했다.

(주소) 서울특별시 강남구 역삼동 832-2번지 우덕빌딩 3층

(전화) 02) 6711-8000 (대표)

전화는 DID 시스템으로 전환되며 개인별 전화



번호는 홈페이지 (www.shinsung.com) 참조하면 된다.

(팩스) 02) 3473-3800 (변동없음)

STX팬오션

석유화학제품선 2척 명명식

STX팬오션(대표 이종철)은 2월24일 4만 6,000DWT급 석유화학제품운반선(Product Carrier)선 'STX Ace 1'호와 'STX Ace 2'호 등 2척의 명명식을 개최한데 이어 내년 2월까지 동형급 선박 3척을 추가로 인도받을 예정이다.

이들 선박은 길이 183m, 폭 32.2m, 높이 19.1m에, 14.7노트의 속도로 운항할 수 있다.

강덕수 STX그룹 회장은 "STX Ace호는 STX 그룹의 조선-해운부문간 수직계열화 완성이라는 큰 의미를 지니고 있다"며, 앞으로 조선산업과 해운산업의 연계발전을 위해 더욱 노력해 나갈 것이라고 말했다.

STX팬오션은 2,300억원(척당 460억원)에 달하는 5척의 PC선 신조 프로젝트를 통해 석유화학제품운반 시장에서 점유율을 확대, 탱커부문 매출비중을 올해 5%까지 끌어올려 사업다각화를 통한 안정적 경영기반을 구축해 나갈 방침이다.

그동안 STX팬오션은 탱커사업부문에서 케미컬 화물의 삼국간 운송사업을 수행해왔으나, 운송선대 대부분이 2만DWT 이하의 소형 선박으로, 사업확장에는 한계가 있었다.

앞으로 STX팬오션은 신조선 투입으로, 기존 국내 및 동남아, 중국 등에 대한 영업 기반을 더욱 확대하고, 등유와 경유 등의 석유제품(CPP : Clean Petroleum Products)과 벤젠·플라스틱 등의 석유화학제품군으로 운송 품목도 다양화하기로 했다.

STX팬오션은 원유수송선 시장 진입을 위해 VLCC, ULCC급 대형 유조선 도입도 적극 모색하고 있다. 이를 통해 2010년까지 10억달러 이상의 매출을 탱커 부문에서 달성할 계획이다.

STX팬오션 관계자는 "전세계적인 원유정제 시설 부족으로 석유화학제품에 대한 수요는 계속 확대될 것으로 보인다"며, 건화물, 컨테이너선 시장 전망이 어두운 가운데 탱커사업 부문은 회사의 수익성 증대를 위한 효자 사업부문으로 성장할 것으로 기대된다고 말했다.

한편, STX팬오션은 대한통운과 함께 광양항 3단계 1차 컨테이너 터미널 운영사로 선정됐다. STX팬오션은 대한통운과 함께 별도 법인을 설립해 본격적인 광양항 운영에 나서게 된다.

한국컨테이너부두공단은 2월23일 관련 전문가로 구성된 선정 평가 위원회를 열고 입찰 업체들의 부두운영계획, 재무상태 등을 종합 평가해 STX팬오션·대한통운 컨소시엄을 선정했다. STX팬오션과 대한통운은 앞으로 공단과 계약조건 등에 대한 협의를 거쳐 3월중 전용사용 가계약을 체결하고 별도 운영법인 설립 등 광양항 컨테이너 터미널 운영을 위한 본격적인 준비에 들어갈 예정이다.

GS칼텍스

중국 사업에 본격 진출

GS칼텍스(대표 허동수 회장)는 2월18일 중국 청도시 청도경제기술개발구에서 GS칼텍스 주유소 1호점 기공식을 열고, 중국 현지법인인 GS칼텍스(청도)석유유한공사의 현판식을 가졌다고 밝혔다.

이날 기공식에는 GS칼텍스 허동수 회장을 비롯해 10여명의 회사 임직원이 참석했으며, 중국



측에서는 조우자빈(周嘉賓, zhou jia bin) 산둥성 대외경제무역 청장, 장지에(姜杰, jiang jie) 청도경제기술개발구 상임위원, 위충(于冲, yu chong)

청도시 부시장 등 정부유관기관 인사가 행사에 참여했다.

이번에 설립되는 주유소는 청도시 청도경제기술개발구의 중심부를 관통하는 교주만고속도로(jiaozhubay expressway)인근에 위치하며, 이곳에 주유소 병설 경정비점인 오토오아시스(autoOasis)와 자동세차 등 다양한 부대시설을 설치하여 중국 고객들에게 차별화된 서비스를 선보일 계획이다.

또한, GS칼텍스(청도)석유유한공사는 GS칼텍스 중국사업의 전초기지로서 앞으로 중국내 석유류 제품 판매 및 주유소 설립·운영을 담당하는 중국 현지법인이다.

GS칼텍스는 중국진출을 위해 이미 지난 2003년부터 사업진출 방식과 사업영역에 대한 다양한 방안을 검토해 왔으며, 그 결과 중국측 기업과의 합작방식 대신 단독으로 현지법인을 설립한 후 이를 기반으로 중국사업을 확대하는 방안을 선택했다.

GS칼텍스는 법인설립 및 주유소 설립을 위해 총 500만달러를 투자하며, 연말까지 청도경제기술개발구 등에 2개 이상의 주유소를 추가로 지을 계획이다.

이와 같이 GS칼텍스가 중국 진출에 적극 나서고 있는 것은 국내 에너지 시장이 이미 포화상태인 상황에서 아시아 에너지업계 최고 수준의 경쟁력을 보유하기 위해서는 급속도로 성장하고 있는 중국 시장을 공략하는 것이 필수적이라고 판단했기 때문이다.

GS칼텍스는 앞으로도 그동안 국내에서 축적해 온 선진화된 고객관리 및 운영시스템을 바탕으로 중국 고객들에게 업계 최고수준으로의 차별화된 서비스를 제공할 계획이며, 주주사와의 원활한 합의를 통해 해외진출을 더욱 적극적으로 추진할 방침이다.

이날 기공식에 참석한 GS칼텍스 허동수 회장은 "이번 주유소 설립은 GS칼텍스 중국 사업의 본격적인 시작을 알린다는 상징적인 의미를 가지고 있다"고 지적하고 청도에서 가장 신뢰받는 기업으로 성장할 수 있도록 기업의 사회적, 윤리적, 환경적 책임을 다 할 계획이라고 밝혔다.

(주)한진

르노 삼성차 물류서비스

(주)한진(대표 이원영)은 르노 삼성자동차의 수출 물류서비스를 제공한다.

(주)한진은 최근 올해 르노 삼성자동차의 첫 수출 모델인 SM3 닛산 브랜드 제품 3만대에 대한 항만하역 서비스 계약을 체결했다.

이에 따라 (주)한진은 SM3 닛산의 차량 인수 및 입고, 보관, 수출 선적 업무를 수행하게 되며 올해 3만대를 시작으로 계약이 연장되면 2007년 4만대, 2008년 6만대에 이르는 수출 물량을 처리할 계획이다.

이를 위해 (주)한진은 마산항에 위치한 2만평



규모의 보관장을 통해 SM3 닛산을 러시아 및 유럽으로 향하는 선박에 선적하게 되며 향후 수출 물량이 늘어날 경우 자동차 전용선석 및 야적장을 추가 확보할 계획이다.

(주)한진은 "GM대우 KD센터(반제품생산) 운영에 이어 르노삼성자동차의 수출 물류를 맡아 자동차 및 부품 물류에 대한 한진의 3자물류 서비스 역량이 점차 확대되고 있다"며, 앞으로도 다양한 차별화 전략으로 고객의 기대에 부응해 나가겠다고 설명했다.

한진해운

임원 워크숍 개최

한진해운(대표 박정원/www.hanjin.com)이 2월17일, 18일 양일간 인천 하얏트 리젠시 호텔에서 국내 전 임원 26명을 대상으로 변화와 혁신 리더십 워크숍을 가졌다.

유가와 환율 등 불투명한 외부 경영 환경과, 전 세계 거대 선사들의 치열한 시장 쟁탈전, 경쟁적인 대형 신조선 발주, 후발 주자인 중국 선사들의 성장 등 해운 환경 또한 급속하게 변화하고 있다.

이러한 상황을 반영하듯 워크숍의 진행도, 작년 사업 결과 반성을 통한 회사의 현 상황 진단과 올해 사업 방향 모색, 전사적인 경영 혁신 활동의 성공적인 수행을 위한 리더들의 변화와 혁신 의

지 고취에 초점이 맞춰졌다.

첫날은, 변화/혁신에 관한 특강 및 실습과 함께, 새로운 한진해운 인재상, 올해 경영 방향과 사업 다각화 등을 주제로 분임토의가 실시되어, 밤 12시까지 열띤 토론이 벌어졌다.

둘째날 새벽에는, 참석자 전원이 을왕리 해수욕장으로 이동, 30분간 구보를 실시하여, 새롭게 정신 무장을 하는 기회를 마련하기도 하였다.

한진해운 박정원 사장은 워크숍을 마치는 자리에서 "현 수준의 경영 실적에 만족하지 말라"는 말로 임직원들의 현실 안주를 경계하는 한편, "의식 변화와 혁신을 통해 새로운 한진해운의 미래를 열어가자"고 당부했다.

한편, 한진해운 2월1일부터 벨기에 앤트워프(Antwerp)에 영업소를 신설, 본격적인 운영에 들어갔다.

이번 영업소 신설은 일본 K-LINE, 대만 양밍라인 등과 공동 운영하는 '앤트워프 인터내셔널 터미널(AIT)'이 올해부터 본격 가동하게 된 데 따른 것이다.

기준에 대리점 체제로 운영되어 오던 영업조직을 직판화하여, 업무 효율성과 인력 생산성 향상을 꾀하고 직기향 증대에 따라 영업력을 강화하며, 대리점 수수료 등 비용을 절감하고 추가 부대 수입 확보를 통해 수익성을 제고하고자 하는 목적을 가지고 있다.

한진해운은 최근 발표한 올해 사업 계획에서, 대리점을 직판화하여 영업력과 고객서비스를 강화하고 시장 변화에 신속하게 대응할 수 있는 체제를 구축하는 컨테이너 사업 전략을 밝힌 바 있다.

이 일환으로, 지난 1월에 이미 스페인 발렌시아에 신규 현지 법인을 설립하였고, 향후 물량 증대에 따른 영업력과 고객 서비스 강화가 필요한 유



럽과 아시아 지역에 점차적으로 직판 조직을 확대해 나갈 계획이다.

(엔트워프 영업소 연락처) 주소 : De Keyserlei 5 - bus 48, 2018 Antwerpen, Belgium, 대표전화 : (32) 03 201 0200

홍아해운

식품전용 컨테이너 제작

홍아해운(회장 이윤재)이 부가가치가 높은 맞춤형 서비스를 위하여 식품전용 컨테이너를 제작하였다.

이번에 제작한 식품전용 컨테이너는 오염에 대한 화주들의 걱정거리를 말끔히 해소하고, 서비스의 질을 극대화하여, 최고의 고객감동과 최대의 부가가치 서비스의 추구를 통한 화주 유치전략의 일환으로 제작되었다.

홍아해운의 신조 식품전용 컨테이너는 내품 손상의 주 원인이 되는 부위를 기본 수치 이상으로 강화하여 충격에 의한 내용품의 손상과 해수 및 담수로 인한 Damage를 최소화하고 화물의 안정성을 최대한 고려하여 제작한 한단계 질 높은 제

품이다.

홍아해운 측은 앞으로도 계속 고부가가치 상품을 겨냥한 전용컨테이너의 제작으로 맞춤형 서비스를 늘려갈 계획이라고 밝혔다.

부산항만공사

신항 2단계 운영사선정 설명회

부산항만공사(사장 추준석, BPA)가 2월24일 개최한 신항 2단계 1, 2차 컨테이너부두 운영사 선정을 위한 설명회에 국내외 우수 선사와 하역사 등이 대거 참석, 치열한 접전을 예고했다.

이날 오후 2시 BPA 27층 대강당에서 개최된 신항 2단계 1, 2차 컨테이너부두 운영사 선정 설명회에는 머스크와 CMA-CGM, 한진해운, 현대상선 등과 PSA, 허치슨, 대한통운 등 국내외 주요선사와 부두운영사 40여개 업체 관계자가 참관, 뜨거운 관심을 나타냈다.

이처럼 많은 국내외 선사와 하역업체 등이 이곳에 관심을 표명하고 있는 것은 기존 북항과 달리 신항은 넓은 배후부지를 확보하고 있어 화물창출이 용이하고 수심도 깊어 1만TEU급 초대형 컨선도 쉽게 수용할 수 있기 때문이다. 게다가 운영사가 하역장비 등을 직접 설치, 생산성을 극대화할 수 있는데다, 부두 조성이 마무리되는 시점에 배후도로망도 완비될 예정이어서 물류비를 절감할 수 있는 것도 이들 업체들이 관심을 보이는 이유로 풀이된다.

BPA가 지난 2월 20일 일간지와 자체 홈페이지를 통해 공고된 바 있는 이번 운영사 선정 대상 부두는 신항 북컨부두 옥망산 전면의 2단계 1차 부두 4개 선석과 가덕도 안쪽 2단계 2차부두 4개 선석이다.





BPA가 이들 부두 운영사를 조기 선정키로 한 것은 신항 활성화를 앞당기는 한편 부두 설계와 건설과정에 운영사의 의견을 반영, 부두 효율성을 높이기 위해서이다.

BPA는 3월 30일까지 사업계획서를 접수한 뒤 관련 전문가 등으로 평가위원회를 구성, 입찰 참여업체의 사업계획서를 토대로 △화물창출 능력과 △부두운영 역량 △재무상태 등을 종합적으로 평가, 31일 운영사를 최종 선정할 계획이다.

인천항만공사 공로업체에 감사패 전달

인천항만공사(사장 서정호, IPA)는 2월15일 오전 인천 파라다이스호텔 8층 사파이어 홀에서 인천항 이용 선사와 하역사 등 업계 및 단체 인사 200여명을 초청해 '115만TEU 달성 유공업체 시상식 및 기념세미나'를 개최했다.

이날 시상식은 인천항 관련 업체들이 힘을 모아 합심 노력해서 2005년 기대 이상의 성과를 이뤄낸 것을 기념하고, 이를 바탕으로 한발 더 나은 발전전략을 수립하기 위한 힘과 의지를 모으기 위해 마련됐다.

인천항만공사는 2005년 실적에 따라 정기선사와 카페리선사, 하역사 등에 감사패를 전달했다.

정기선사 부문에서 화물 처리량 1-5위를 기록한 △흥아해운 △동남아해운 △고려해운 △완하이라인 △장금상선이, 카페리선사 부문에서는 1-3위를 차지한 △위동항운 △한중훼리 △화동해운이, 하역사 부문에서는 △대한통운 △(주)한진 △인천컨테이너터미널(ICT)이 각각 감사패를 받았다.

또 전년 대비 900% 이상의 증가율을 기록한 경한항운은 물동량 최고 증가업체로 선정돼 특별

상을 받았다.

서정호 인천항만공사 사장은 "오늘 수상한 업체들뿐만 아니라 인천항 모든 업체들이 합심해 이뤄낸 성과에 대해 감사드린다"며, 인천항 관계자들과 지역사회가 힘을 합쳐 인천항 조기 개발과 항로 다변화로 환황해권 중심항만을 건설하자고 밝혔다.

시상식에 이어 열린 세미나에서는 △인천항만 물류산업의 발전전략(전일수 인천대 동북아물류대학원장) △북중국항만개발이 인천항에 미치는 영향 및 대책(김학소 한국해양수산개발원 항만연구본부장) △인천항 개발 계획 소개(홍근 인천항만공사 건설본부장) 등의 주제 발표가 있었다.

한편, 인천항만공사는 2월15일 1급 팀장급 인사이동을 단행했다.

△항만운영본부 운영기획팀장 이종현(1급, 항만운영팀장) △항만운영본부 항만물류팀장 안국환(1급, 시설유지팀장) △항만운영본부 항만운영팀장 최기훈(1급, 운영관리팀장) △항만건설본부 시설유지팀장 송근곤(1급, 항만물류팀장) △갑문운영처 운영관리팀장 김창환(1급, 운영기획팀장)

전국해상산업노동조합 2006년 정기전국대의원대회

전국해상산업노동조합연맹(위원장 박희성)은 2월 3일 마린센터 국제회의장에서 2006년도 정기전국대의원대회를 오거돈 해양부장관 등 내빈 50여명과 대의원80여명을 포함해서 약 2백여명이 참석한 가운데 개최했다.

우리나라 10만 선원과 49개 단위조합으로 이뤄진 해상노련 연맹기 입장에 이어 열린 이날 행사에서 박희성위원장은 대회를 통해 "지난해 선원법 선박직원법의 대대적인 개정이 완료되고



주5일제근무, 어선원 유급휴가제도, 어선원의선원법 적용 범위확대 등 선원의 근로조건이 대폭 개선되고 올해는 국가필수선박제도의 시행으로 총30척에 대한 정부11억원의 예산을 확보해 내었으며, 선원들의 복지향상을 위해 팔모할만한 정책을 추진한 해"라고 강조했다.

이어 그는 "오대양육대주에서 365일 가족과 떨어져 열악한 환경에서 험한 파도와 생사를 넘나드는 외항선원들의 환차로 인한 임금하락의 아픔과 정부가 주도했던 국외근로자 임금 비과세 범위축소 방침에 대해 연맹에서 불철주야 노력한 결과로 정부가 이를 받아들여 현행대로 유지할 방침"을 확인했다.

박 위원장은 "부산신항 개장으로 선원종합복지센터 건립과 해양병원의 체질개선, 순직선원 위령탑을 정부예산으로 재건립하고 선사부도에 따른 선원 송환기금, 임금채권 최저임금제도 도입 등 복지향상을 위해 적극 지원해준 오거돈해양부장관 등 관계자와 유관기관에 이 자리를 빌어 진심으로 감사드린다"고 밝혔다.

이어 한국노총 이용득 위원장은 격려사를 통해 "노동계도 양극화현상이 두드러지게 나타나고 이에 따른 올바른 노동운동의 길로 걸어가겠다"고 강조했다.

오거돈 해양부장관은 이날 축사에서 "지난10년

간 부산시에서 부시장으로 근무하면서 해상노련 대의원대회를 참석해 축하를 하던 것이 벌써 10년째로 지난해 장관으로 10만 선원들의 아픔을 덜어주기 위해 약속한 것이 '선원정책의 원년의 해'로 정하고 많은 복지정책을 수립추진 했으나 미흡한점이 많아 선원가족과 선원들에게 다소 미안하다"고 설명했다. 그러나 오장관은 열악한 현장에서 일하는 선원근로자들의 현장방문을 통해 복지향상에 매진하겠다고 약속했다.

사용자측 대표로 참석한 한국선주협회 장두찬 회장은 축사에서 "우리나라 해운산업 발전의 원동력은 선원"이라고 강조하고 "이들의 복지향상에도 좀더 관심을 기울여 선원들이 선주라는 자부심을 갖도록 좀더 노력할 방침"이라고 강조했다.

한편 해상노련은 이날 행사에 축하를 해주기 위해 참석한 해양수산부 오거돈장관, 한국노총 이용득 위원장 국회의원 김형오 의원, 권철현 의원, 배일도 의원, 부산시 안준태 정무부시장, 한국선주협회 장두찬 회장, 한국원양어업협회 장경남회장, 한국선박관리협회 박향무 회장, 상임지도위원 권을용, 고문 김필재, 전국항운노련 최봉홍 위원장, 전국자동차노련 강성천 위원장, 전국금속노련 이병균 위원장, 관광서비스노련 유영철 위원장, 전국전력노련 김주영 위원장, 한국노총부산지역본부의장 윤승민 의장, 전국고무노련 조용수 위원장, 대한항공부산지부장 김진영, 김부웅 전임위원장, 해양부 이재균 물류국장, 부산지방해양청 이인수 청장, 한국선원복지고용센터 박태길 이사장, 한국해기사협회 박찬조 회장, 부산항만공사 추준석 사장, 부산지방노동청 조주현 청장, 현대상선 이택규 이사, 한진해운 홍영식 이사, STX팬오션 이권희 이사, 부산항발전협의회 이승규 대표, 대형기선저인망수협 이진우 상임이사, 목포해양대학교총동창회 이찬수 상무이사 등



다수가 참석했다.

이밖에 이날 행사에서 오거돈 해양부장관은 선원정책발전에 기여한 동양시멘트 김성국 위원장, 경북선원노조 이상보 위원장, 해상노련 김정남 교육선전국장 등 3명에 표창을 수여했다. 또 이용득 위원장도 해상노련 공원범 해운조직부장에 계도 표창을 주었다.

국제해운협회

2006년도 정기총회 개최

한국국제해운협회는 2월14일 제36차 정기총회를 개최하고 지난해 사업실적 및 올해 사업추진 계획과 예산안을 심의통과시켰다.

회원사 240개사 중 절반이상이 참석한 가운데 열린 이날 정총에서 임기가 만료된 홍용찬 회장 후임으로 이상복 범주해운 사장을 만장일치로 선임했다. 또 사무국 오병철 전무 후임에 지성목 사무국장을 전무로 승진선임했다. 지성목 신임 전무이사는 사무국장으로 자체승진했다.

협회는 지난해 대리점업계를 위해 노력한 범주해운 강문기 전무, 한정기 PIL코리아 상무에게 공로패를 전달했다.

협회는 금년도 중점 추진 사업계획으로서 현지 법인의 협회업무 적극 참여 유도, 해상운임 현금징수제도 적극 추진, 각종 법률 지속적 보완, 시장질서 확립 및 대리점수수료 현실화, 해운전문 교육 지속 실시, 항만출항제도 간소화, 항만부대 효율 인하 유도, 하역료 예도선로 인상 최소화 등에 역점을 두기로 했다.

한편, 신임회장으로 선출된 이상복 회장은 취임사를 통해 "협회발전을 위해 좀더 노력하고 대리점 회원사 권익보호와 유대강화를 위한 정책개발과 유관단체와의 지속적인 관계를 유지해 나갈

방침"이라고 밝혔다.

아울러 협회 명예회장에 왕상은, 고문에 이운수, 마상근, 홍용찬, 신임부회장에 송종설, 박호진, 이순형, 신임이사에 강관유, 김기훈, 김정근, 나찬희, 박태원, 서상병, 송해철, 신용경, 신희철, 이상조, 이상직, 이수철, 이원섭, 이재훈, 이종희, 정상환, 조정덕, 조영진, 지성목, 신임 감사에는 손강원, 이경원씨가 각각 선임됐다.

한국도선사협회

이귀복 신임회장 선출



이귀복 신임회장

한국도선사협회는 2월22일 오후 2시 협회 회의실에서 제29차 정기총회를 개최하고 인천항 이귀복 도선사를 제14대 협회장으로 선출하였다.

앞으로 3년간 협회 운영을 책임지고 수행해

나갈 이귀복 신임 협회장 이날 취임사에서 "한국도선사협회의 당면과제와 우리나라 도선제도의 발전에 혼신의 노력을 다 하겠다"고 강조하면서, 한국도선사협회의 회원과 해운·항만 관계자 여러분의 관심과 지도편달을 부탁한다고 신임회장으로서의 각오를 피력하였다.

한편, 이날 총회에는 2005년도 사업실적 및 수지결산을 승인하고, 금년 1월1일부로 제정·시행된 '도선사직업윤리규정'에 따라 윤리위원회를 구성하여 도선사의 직무수행 수준의 향상과 적절한 품위 유지 등을 도모하여 도선사에 대한 사회적 신뢰를 제고하자고 결의하였다.

한국해양소년단연맹

2006년도 정기총회 개최

한국해양소년단연맹(총재 이정화 SK해운 대표이사)은 23일 웨라튼워커힐호텔 컨벤션센터 4층 아트센터에서 연맹 임원및 관계자가 참석한 가운데 이사회, 정기총회를 개최했다.

이어 제13대 이정화총재 취임식도 거행했다. 이현택 사무총장 사회로 진행된 이번 총회에서는 05년도 사업실적및 결산안, 2006년도 사업계획안 및 정관개정, 제규정개정, 임원선임등 상정의안을 의결하고 우수 지방연맹 시상도 실시했다.

최우수 지방연맹으로 선정된 서울연맹에 표창장과 부상으로 2백만원, 우수연맹은 대구, 진주, 강원, 통영고성거제연맹으로 부산인 1백만원, 제주연맹은 장려상으로 50만원 부상을 받았다.

최건식 감사보고에 이어 특히 올 정기총회에서는 수상구조원자격규정, 윈드서핑자격규정, 스킨스쿠버다이버 인정규정의 규정제정안을 상정, 연맹내 해양양레저 분야의 자격제도를 신설, 활성화했다.

또 지난 2년간 연맹을 이끌어온 이정화 총재의 임기가 끝남에 따라 13대 총재로 재추대했다.

이 총재는 정기총회에 이어 개최된 취임식에서 "연맹 발전을 위해 최선을 다할 방침"이라고 밝히고 3면이 바다인 우리나라 청소년들의 해양정신 고취와 일반인들의 바다 중요성을 강조했다.

또 연맹은 임원 재선임에서 부총재에 이동규, 이사는 신성택, 이백훈, 이수광, 박태룡, 감사 강희돈씨를 각각 재선임했다. 반면에 이갑숙, 김창중 이사는 임기만료로 사임했다.

이날 총회에는 김태인회장, 해양부 지진희 해양정책과장, 각지방연맹장 사무국장, 선협 박찬

재전무, 태영상선 흥덕기 부사장, 도선사협회 이현식이사, 해양연맹사무국장, 해군동지회 회장 등 내외빈 100여명이 참석했다.

한국해양수산연수원

실습선 '한반도'호 취항

선원양성·재교육 및 해기사 국가자격시험을 수행하는 한국해양수산연수원(원장 유명윤)은 새로 도입한 상선실습선인 3,491톤급 '한반도'호의 취항행사를 3월3일 10시부터 부산 용호동 동국안벽부두에서 갖고 본격적인 운항에 들어간다.

이번 행사는 한국해양수산연수원이 새로운 도약을 위한 뉴-비전선포식과 겸하여 1시간 가량 취항식 행사를 갖고 내·외빈과 교직원이 승선하여 3월5일까지 독도를 왕복하는 기념항해를 하게 된다.

한국해양수산연수원은 2004년 목포해양대학교 실습선 유달호를 인수받아 운영중인 상선실습선 '한우리'호(3,476톤급)에 이어 2005년말에 그동안 한국해양대학교에서 운영해온 실습선 '한바다'호를 이관받아 운영하게 됨으로써 연수원의 중장기사업계획인 종합승선실습센터를 구축하였다.

한국해양대학교에서는 그동안 새로운 실습선을 건조하면서 한바다호의 활용방안을 놓고 역사 박물관 활용 등 많은 논란이 있었으나 2005년 8월 30일 한국해양대학교, 한국해양수산연수원, 부산광역시, 부산시교육청으로 구성된 협의회에서 한국해양수산연수원이 당분간 계속 활용하도록 결정되어 10월 28일 최종기념항해를 갖고 양기관 인수인계과정을 거쳐 현재의 '한반도'호의 이름을 갖고 제2의 활약을 다짐하게 된 것이다.

세계해운을 견인하는 그리스 해운산업의 저력

세계해운시장에서 그리스의 역할은 막중하다. 그리스 선주들이 직접 운항하는 선대는 많지 않지만 지배선단은 세계해운시장을 좌우할 정도로 그 규모가 크다. 세계 원유와 정유의 60%가 해상 운송되고 있는데, 그 중 25%가 그리스 유조선에 의해 운송되고 있을 정도이다. 그리스가 세계해운 1위국의 위치를 고수하는 저력은 어디서 나오는 지, 그리스 해운산업의 현주소를 알아본다(편집자 주)

1. 그리스 해운산업 현황

▶ 세계해운시장에서의 위상

그리스는 2005년 1월 현재 총 2,984척의 선박을 보유함으로써 선박 수에서 세계 선박의 9.6%를 차지하고 있고, 적재중량톤수는 1억1,514만톤(DWT)에 달해 세계 상선대의 18.5%를 차지하고 있다.

그리고 세계 해상운송 물동량의 4분의 1이 그리스 선박에 의해 운송되고 있다.

그리스는 1차 세계대전 직전인 1930년 선박 보유량이 적재중량 기준 세계의 3.5%에 지나지 않았으나 지속적인 선단 확충을 통해 1970년초 세계 최대

의 선박 보유국으로 부상한 이래 계속 선두를 유지하고 있다.

그리스를 포함한 세계 10대 해운국가의 선박 보유비율은 2005년 1월 현재 적재중량 기준 세계 71.5%에 달하고 있다. 2년전 2003년 1월 70.8%에 비해 높아진 것이며, 2005년 7월 현재 71.8%로 점차 높아지고 있는 추세이다.

그리스 보유선박은 DWT 기준으로 2001년 1월부터 2005년 1월까지 연평균 2.5% 이상 성장세를 보였으며, 10대 해운국가 가운데 독일, 중국, 일본 다음의 성장률을 기록했다.

[세계 10대 해운국 선박보유 현황]

(2005년 1월 기준)

국가명	선박수량(척)			선박규모(천DWT)			편의치적 (%, DWT)	세계비율 (%, DWT)
	자국적	편의치적	계	자국적	편의치적	계		
그 리 스	739	2,245	2,984	50,997	104,147	155,144	67.13	18.48
일 본	717	2,228	2,945	12,611	105,050	117,662	89.28	14.01
독 일	349	2,246	2,615	9,033	48,877	57,911	84.40	6.90
중 국	1,695	917	2,612	27,110	29,703	56,812	52.28	6.77
미 국	624	1,009	1,633	10,301	36,038	46,338	77.77	5.52
노르웨이	768	821	1,589	14,344	29,645	43,989	67.39	5.24
홍 콩	274	331	605	17,246	23,747	40,993	57.93	4.88
한 국	567	372	939	10,471	15,887	27,258	61.95	3.25
영 국	426	459	885	10,865	14,978	25,843	57.96	3.08
대 만	112	419	531	5,297	18,034	23,331	77.30	2.78
세계합계	15,251	15,846	31,097	293,139	546,494	839,633	65.09	100.00

(자료) UNCTAD

[세계 선박 증가율]

연도	2001	2001	2002	2003	2004	2005
성장률(%)	1.0	2.2	2.7	2.1	2.9	5.7

(자료) Lloyd's Register

▶ 편의선적선 전체 선복량의 67%

그리스의 보유선박은 편의선적(flag of convenience) 제도를 활용, 현재 45개 국가의 국기를 게양하고 있으며 2005년 1월 현재 편의선적 비율은 선박 수에서 75.2%, 선박 적재중량 톤수에서 67.1%를 차지하고 있다.

편의선적 등록국가는 건수 순으로 파나마(24.9%), 말타(23.1%), 사이프러스(17.5%), 바하마(8.6%), 라이베리아(7.3%) 순이다.

그리스 국적선박은 2005년 1월 현재 739척으로 선박 수에서 그리스 전체 보유 선박의 25%에 지나지 않으나 최근 점차 증가추세에 있다.

[그리스 보유선박의 국별 편의선적 취득 비율]

국가명	파나마	말타	사이프러스	바하마	라이베리아	버뮤다	기타	소계
선박수	558	518	392	192	165	1	419	2,245
비율(%)	24.9	23.1	17.5	8.6	7.3	0.0	18.6	100.0

(자료) UNCTAD, Lloyd's Register-Fairplay

※ 주 : 1,000G/T 이상 선박

그리스 보유 선박은 탱커 부문에서 세계 전체 용적량의 22.4%, 벌크선 부문에서는 24.6%를 차지하



는 강세를 보이고 있으며, 그리스 국적선박의 선종 비율은 탱커(56.8%)와 벌크선(37.5%)의 비중이 더욱 두드러지게 나타났다.

그리스 보유 선박을 종류별로 보면 탱커 502척, 화학제품과 석유화학품 운송선 418척, 석유 및 가스 운반선 61척, 벌크 및 철광물 운송선 1,384척, 컨테이너선 176척, 일반화물선 577척, 여객선, 139척, 복합화물선 27척, 기타 선박 54척 등으로 구분된다.

▶ 세계 원유와 정유 25% 수송

세계 해운업에서 차지하는 그리스의 위상을 알 수 있는 요소들은 많다. 세계 원유와 정유의 60%가 해상 운송되고 있는데, 그 중 25%가 그리스 유조선(탱커)에 의해 운송되고 있다.

그리스선주협회(UGS)에 따르면 그리스 상업선박의 95%가 국제적으로 활동하고 있으며, 미국을 도착지로 하는 해운 화물운송의 20%가 그리스 선박

[그리스 선적 선박 종류]

(2005년 1월 현재)

구분	탱커		벌크선		컨테이너선		일반화물선		기타선		합계	
	천DWT	%	천DWT	%	천DWT	%	천DWT	%	천DWT	%	천DWT	%
그리스	31,035	56.8	20,468	37.5	2,237	4.1	494	0.1	408	0.1	54,642	100.0
세 계	336,156	37.6	320,584	35.8	98,064	11.0	92,048	10.3	48,991	5.5	895,843	100.0

(자료) UNCTAD, Lloyd's Register-Fairplay

※ 주 : 100G/T 이상 선박

에 의해 운송되고 있다.

또 EU(15개국) 역외교역의 90%, 역내교역의 40%가 해상운송되고 있으며, 이를 운송하는 유럽 선박 가운데 60%가 그리스 선주들의 소유선박이다. 아테네 외항 피레우스에는 해상운송과 관련된 금융, 보험, 자문서비스를 하고 있는 업체만 1,000여개가 넘을 정도이다.

2. 그리스 해운산업의 최근 변화

최근들어 중국과 인도의 강한 물동량 수요 촉발로 해상운임이 지난 60년대 이래 최고에 달한 호황기를 활용하여 그리스는 노후선박의 매각과 신조선 발주 등으로 선대를 재정비하는 등 변화가 일고 있다.

▶ 신조선 발주량 크게 증가

그리스는 2003년과 2004년 2년 동안에 3,000만 톤에 달하는 340척의 선박을 새로 주문했는데, 이는 같은 기간 세계 전체 신조선 발주량의 18%에 해당되는데, 만약 세계 조선소의 선박 건조 능력이 허용됐다면 신조발주량은 이보다 훨씬 많았을 것으로 분석되고 있다.

신규 선박 공급능력의 제약으로 기존 선박을 매입하는 경우도 많은데, 지난해 그리스 유명 해운업체인 Restis Group은 말레이시아 해운회사로부터 32척의 벌크선을 7억4,000만달러에 사들였는가 하면, Petros Georgopoulos는 중국 해운회사인 COSCO로부터 16척의 벌크선을 4억2,000만달러에 매입했다.

이와 같은 선박 건조와 중고선 구매의 증가로 향후 세계선단에서 그리스 보유 선박의 비율은 더욱 높아질 것으로 예상되고 있다.

▶ M&A를 통한 집중현상 두드러져



<http://blog.naver.com/bluetoday99>

탱커운송을 중심으로 그리스의 해운회사에 인수 합병을 통한 집중현상이 두드러지고 있다. 일례로 Overseas Shipholding Company사는 Stelmar사를 8억4,300만달러에 인수했으며, Frontline사는 Georgopoulos 계열사인 Genmar사를 인수했다.

Prokopiou 그룹의 Dynacom Tankers사는 Soudi Aramco사로부터 3억1,600만달러에 30만 톤이 넘는 두 척의 VLCC선을 인수했다.

경영컨설팅사인 Petrofin사에 따르면 현재 그리스 내 해운업 종사 업체수는 지난해 733개사에서 690개사로 줄었으며, 특히 2척 이하 보유 업체수는 지난해 311개사에서 288개사로 감소하는 등 M&A를 통해 대형화되고 있다.

▶ 수익성 호조로 재무구조 개선

수익성 호조를 계기로 그리스의 많은 해운업체들이 보다 유리해진 은행으로부터 자금차입 조건을 이용해 기존 차입금을 갚고 새로 대출을 받는 방식으로 재무구조를 개선하고 있다.

고가 선박을 대부분 은행 차입에 의해 구입하는 해운업 특성상 통상 부채비율은 자기자본 대비 400~600%로 타 서비스업 및 제조업에 비해 금융

비용이 무척 크기 때문이다.

그리스 은행 관계자에 따르면, 최근 해운업의 호황으로 돈을 많이 벌어들인 그리스 해운회사의 자금차입 수요가 줄어들어 은행의 수입원이 감소하는 것을 우려하여 은행측이 오히려 선사에 대출마케팅을 벌이는 기이 현상까지 발생하고 있다고 밝혔다.

일부 보수적인 대형선사는 선박가격의 상승기회를 이용해 자사보유 선박의 일부를 좋은 조건에 타 선사에 매각하여 이득을 챙기고 있다. 마치 주식시장의 주가변동을 이용하여 매매 차익을 노리는 주식거래 투자자와 마찬가지로 많은 그리스 해운선사들이 이 방법을 애용하고 있다.

3. 그리스의 해운전략

그리스의 해상 운송업은 1970년 초 세계 1위로 부상한 이래 2005년 1월 현재 선박톤수 기준으로 세계 선대의 18%를 차지하는 등 세계해운시장에서 부동의 1위자리를 고수하고 있다.

그러나 어떻게 하여 인구 천만의 작은 유럽국가가 경제 대국인 일본과 미국을 누르고 세계 최대의 선단을 보유하게 되었는가? △왜 서로 다른 국기를 게양하고 다양한 화물을 각기 다른 나라에 운송하는 선박들이 그리스 보유(Greek-owned) 선박으로 간주되는가? △그와 같은 다국적 선사를 경영하는데 있어 그리스인(Greek)의 존재는 어떤 의미를 갖고 있는가? 등의 질문에 대답하기 위해서는 그리스 해운 역사를 살펴보지 않을 수 없다.

정확히 말하면, 유명한 그리스 역사학자 Nocos Svoronos는 "Greek history cannot be understood as the history of the Greek state but as the history of the Greek people"라고 표현했듯이, 그리스 해운산업의 역사는 세계의 여러 항구도시에서 분산되어 있던 그리스인들의 활동 역사로 볼 수 있다.

▶ 그리스 해운산업 발전사

세계 최대의 해운 강국으로 부상한 그리스의 해운 산업이 어떻게 성장을 해 왔고, 앞으로 어떻게 변화할 것인가를 간략히 살펴본다.

지리적인 여건으로 인해 수천년 동안 해운과 밀접한 관계를 가지고 있었던 그리스는 2차 세계대전 직후 해운 산업으로 크게 발전할 여건들을 이미 가지고 있었던 셈이다. 당시 그리스에는 이미 풍부한 지식과 경험을 가진 선주들과 선박조정 기술 능력이 있는 선원들이 많았으므로 소자본을 가지고 노후선대 매입을 통한 해운업 진출이 용이하였다.

소규모의 노후선대를 가지고 해운업에 진출한 그리스 선사들은 1950년대를 지나면서 1970년대에 이르기까지 지속적인 중고선 매입을 통해 선대를 확장하였으며 이 결과 해운에서의 경쟁 우위를 확보할 수 있었다.

그리스 선사들은 높은 해운기술력을 바탕으로 노후선대를 효율적으로 운용하고 지속적으로 자본을 축적하였으며 이는 곧 그리스 선사들의 사세 확대로 이어져 그리스가 세계 최대의 탱커 및 벌크선대를 보유하는 국가가 되었다. 이 기간 중 상대적으로 신조발주는 미비하였으며, 연간 약 40척 정도의 신조선만 발주되었다.

1980년대와 1990년대에 걸쳐 그리스 선사들은 신조선 가격의 하락, 풍부한 선박 매입 자금, 양호한 선박의 자산 가치, 그리고 그리스라는 국가 자체가 세계최대의 중고선 거래 시장이라는 기회를 잘 활용하여 지속적으로 선대 확장에 성공하였다.

한편, 이 기간에 해운업 전체에 불어닥친 위협, 즉 점차 강화되는 Rules & Regulations, 우수한 그리스 선원의 감소, 선박의 자동화에 따른 상대적인 경쟁력 하락, 그리고 경쟁의 심화라는 위협을 그리스인 특유의 단결력, 즉 강력한 그리스선주연합을 통한 단체 행동과 그리스인 특유의 사업기지를



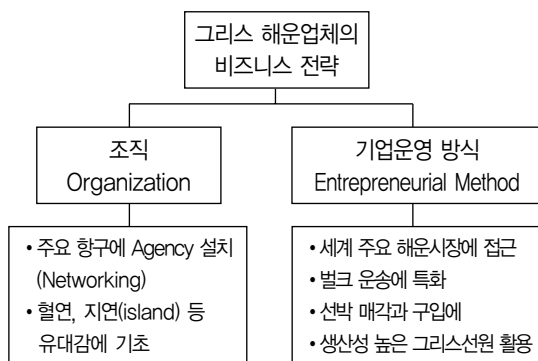
발휘해 위협을 기회로 극복할 수 있었다. 이 기간 중에도 그리스 선사들은 신조 발주가 아니라 중고선 매입을 통해 선박을 확보하였으며 신조선은 연간 약 55척 가량만 발주되었다.

2000년대에 들어서는 축적된 자본을 가진 그리스 선사들의 신조 발주 붐이 일기 시작하였으며 조선 기술이 최고조에 오른 한국 조선소들이 그리스 선사 발주량의 대부분을 수주하였다. 또한, 이 기간의 대량 발주로 인해 중국 조선소들이 조선 시장에서 입지를 굳힐 수 있는 좋은 계기도 되었다. 한편, 그리스는 전통적으로 Tanker와 Bulk Carrier 시장이 주류였으나 Maran Gas사, Gulf Marine사, Tsakos사 그리고 Dynacom사 등은 새로운 가스선(LNGC, LPGC)시장 진입에 성공하였다.

그리스인들의 해운업에 대한 애착과 열정은 상당 기간 지속될 것으로 보이며 현재 그리스 선사들은 조용히 선박의 품질 혁명을 진행시키고 있다. 즉, 선박 및 선사의 대형화가 이루어지고 있고, 노후선 해체 및 신조선 발주를 통한 선령의 개선, 가스선 시장 진입을 통한 선종의 다변화 등이 진행되고 있다. 앞으로도 그리스는 세계 최대의 선대 보유국이라는 위치와 함께 세계 최대의 신조 발주국의 위상을 지킬 것으로 예상되며, 전문가들의 분석에 따르면 향후 연간 약 250여 척의 신조선을 발주할 것으로 예상된다.

그리스인들의 해운업에 대한 열정이 지속되는 한 그리스 해운업은 여전히 전세계적으로 중요한 위치를 차지할 것으로 보인다.

▶ 그리스 선사들의 전략



그리스 해운업의 역사를 자세히 살펴보면, 그리스 해운업체(선주)는 그 조직과 기업운영 방식에 독특한 전통과 전략을 수행해 왔음을 알 수 있다.

▷ 세계 주요항구에 Agency 설치(Networking)

그리스 보유 선단은 그리스가 터키로부터 독립 운동을 개시한 1830년대 이후 지중해와 북유럽에 위치한 굳힌 해상운송 네트워크에 기초하고 있다. 이는 부치가 크고 저렴한 화물의 흑해와 지중해 간 물물교환과 교역에 종사하는 국제 부정기선단으로 발전했으며 이후 국제경제의 통합 움직임에 따른 물동량 운송을 담당하기 시작했다.

19세기 그리스 해운 회사들은 Odessa, Taganrog, Braila, Galatz, Constantinople, Smyrna, Syros, Cephalonia, Piraeus, Alexandria, Trieste, Livorno, Marseilles, London 등 지중해와 흑해 주변에 주요 사무소를 개설하기 시작했으며, 선박들은 여러 나라의 국기를 게양했다.

20세기에 들어 활동반경을 New York,

Montreal, Buenos Aires, Monte Carlo, Paris, Zurich 등으로 넓이고 미국, 이집트, 영국, 파나마, 리베리아, 사이프리스 등 다양한 편의선적을 취득하면서 그리스(Greek) 선박보다는 그리스 보유(Greek-owned) 선박이라는 표현이 보다 적절한 용어가 됐다.

20세기 후반 들어 세금부담 경감과 제반 비용 최소화, 각종 법적 부담의 해소 등을 위해 편의선적 취득이 더욱 보편화되고, 이로 인해 그리스 보유 해운회사들이 각기 다른 도시에 복수의 관리 회사들을 세움에 따라 소유와 경영이 복잡해졌다. 2차대전 이후 그리스 보유 해운회사는 피레우스와 런던에 주요 사무소를 두었으나, 이후 운송 네트워크가 유럽과 지중해에서 기타 지역으로 확산됨에 따라 사무소가 여러 도시에 분산설치 됐다.

각 해운회사는 본부를 네트워크 안의 여러 node 중의 하나에 두고 다른 곳에는 지사를 두고 있는데, 선주가 1년 중 많은 기간을 지내는 본부가 주요 의사결정 센터 역할을 수행하면서 본부와 nod간 Networking을 최대로 활용하고 있다.

그리스 정부는 그리스 해운업계가 진출해 있는 해외 주요 항구에 해운관(Maritime Attache)를 파견하여 이들의 활동을 지원하고 있는 것이 특색이다.

▷ 혈연, 지연 중심의 경영

그리스인 보유 해운회사는 가족이나 같은 섬 출신 등 친족에 크게 의존하고 있다. 본사와 지사 운영 모두 같은 집안 구성원이나 같은 섬 출신들에 의해 운영된다. 1910~1960년대까지 선주들은 주요 에게해에 위치한 섬 가운데 Andros, Chios, Kassos 등과 이오니아해의 Cephalnia, Ithaca 섬 출신들이었다. 이들 대부분은 19세기 선박 소유주 출신들인데 현재 그리스에는 해운업의 100대 가문이 있으며 이들이 그리스 선박의 대부분을 보유하고 있다.

고 있다.

이러한 전통적 선주 가문의 행태와 관습은 21세기인 지금도 19세기와 별 차이가 없다. 비즈니스 서클의 폐쇄성을 유지하기 위해 선주 가문간 혼인정책이 보편화되고 있다. 이들 해운회사의 대부분은 소유권과 의사결정권을 갖는 1인에 의해 운영되지만, 가끔은 형제나 동일 가문의 공동 그룹에 의해 운영되기도 한다.

그리스 선주 그룹 중 가장 폐쇄된 그룹은 London Greeks, 특히 키오스섬 출신인 Chiots로 알려져 있다. 이들은 전통을 무척 중시해 오랜 세월을 영국에서 살았으나 아직도 섬 특유의 액센트를 갖고 있고, 지역 관심을 따르면 결혼과 장례식을 위해 고향을 찾는다. 기타 지역 그리스인들도 특히 미국에 기반을 둔 가문 후손은 그리스어를 잘 하지는 못하나 가문의 전통을 잘 알고 있으며, 가족 회사에서 일하고 있다. 이들 남자들의 주요 토론 화제는 해상운송에 관한 것이며, 지금도 선주의 피상속자는 어린 나이 때부터 매년 여름마다 몇 개월씩 배를 타고 선상 견습생활을 하고 있다.

이에 반해 1945년 이후 해상운송업에 진입한 선주들은 전통 선주들은 아니나 1958년에는 전체 선주의 절반을 차지하고 선박 보유량의 30%를 차지했으며, 이들 비율은 점차 높아져 1975년에는 전체 선주의 75%와 선박의 보유량의 50%를 차지했다. 이들 신흥 선주들은 대부분 Piraeus에 기반을 두기 시작했기 때문에 'Londons Greeks'와 대비되어 'Piraeus Greeks'으로 불리고 있다. 그러나 이들의 조직도 전통 선주들을 따라 가족 중심의 비즈니스 경영을 하고 있는 것은 마찬가지다.

이와 같이 핏줄과 섬, 민족 고리(Kinship, island, ethnic ties) 등의 특징은 국제적인 그리스 해상운송 네트워크의 결집성(cohesion)을 강화한다. 이와 같이 Gleekness를 고집하는 세계적인 그

리스 해운업체의 비공식적이고 배타적인 클럽 속성은 어떠한 문화적, 애국적, 열망보다도 선사의 경제적 생존에 결정적으로 중요한 역할을 했다. 왜냐하면 이러한 네트워크를 통해 해운의 전문적 지식을 습득하고 해운시황, 용선, 선박의 매각과 구입, 선박 건조, 수리, 폐선처리, 금융, 보험과 P&I 등의 정보에 접근할 수 있었기 때문이다.

▷ 세계 주요 해운시장에 접근성 탁월

그리스 선주들은 1850년대부터 세계 최대의 해상운임 시장인 'Baltic Exchange'에 Membership을 보유했다. 1886년에는 총 회원의 7%인 98개사, 1993년에는 총 회원의 18%인 263개사가 그리스 해운회사였다.

그리스는 전통적으로 세계 해운의 중심지인 영국의 보험회사, 금융회사, P&I Clubs, 기타 해운 부대서비스 등 해운 인프라의 많은 부문에 접근성이 뛰어났다. 런던에 설립된 많은 그리스 해운회사가 영국 해운 인프라 산업 수입의 중요한 원천이 되기 때문에 영국도 이들에 대한 세금부과가 항상 어려운 숙제일 수밖에 없다.

▷ 벌크화물의 특화

그리스 선주들은 초기부터 부정기(tramp) 어선과 벌크화물에 특화했다. 그리스의 이와 같은 전통은 19세기 동지중해와 흑해에서 서지중해와 북유럽 간 벌크 교역상품을 운송하기 위한 상업 및 해상 네트워크를 발전시키면서 구축됐다.

부정기선 해운은 특정 국가, 특히 자국의 경제성 상황에 대한 의존도를 벗어날 수 있고 어떤 나라의 화물도 취급할 수 있는 탄력성을 제공하였다. 이러한 방식으로 1차 세계대전을 통해 그리스는 지중해를 벗어나 대서양으로 발전할 수 있는 기회를 찾았

으며, 2차대전 전 세계 제2의 부정기선 보유국가로 올라섰다.

2차 세계대전 이후 그리스 선단의 활동을 해운 수요에 맞추어 대서양에서 태평양과 인도양으로 옮겨가게 됐다.

부정기선 해운의 특화는 그리스로 하여금 새로운 수송 물자나 새로운 선박 등 국제 시장의 새로운 운송수요에 신속한 적응을 가능케 하였다. 예컨대, 원유 수송에 대한 수요가 증가하면 유조선은 곧바로 구입하고 벌크화물 수요가 증가할 때는 벌크선을 구매할 수 있었던 것이다.

▷ 매각과 구매의 특별한 패턴

그리스 해운업의 또 하나의 성공 비결은 매각과 구매의 독특한 시스템적 방법에 있다. 간단히 말하면, '다른 사람이 팔 때 사고, 다른 사람이 살 때 판다'는 방식이다. 이 방식은 그리스인 선주들이 해운요금이 내려가 선가가 싸질 때 선박을 구매하고 해운요금과 선사가 비쌀 때 매각한다는 'anticyclical method'로 묘사되고 있다. 그리스 선주들은 이를 통해 극심한 불경기인 1930년대 위기도 벗어났다.

그리스 선주들 가운데는 소규모 선주의 경우 선박 가격이 내려가면 해운시장에 진입하고 선박 가격이 오르면 시장을 떠나는 방식을 택하면서 정확히 주식 거래와 마찬가지로 해운업을 운영하고 있는 사례도 있다.

또 하나의 특징은 구매 선박의 종류에 있다. 그리스는 중고 선박의 주요 구매자로 알려져 있다. 중고 선박을 구매하여 수리를 잘 하고 가능한 한 오래 쓰는 것에 특출하다. 사실 중고 선박의 구매는 그리스 선주의 주요 전략 가운데 하나였다.

▷ 그리스 선원의 높은 생산성



그리스 해운업 경영의 마지막 전략은 중고 선박의 고정비용과 가변 비용을 낮추기 위한 온 생산성에 관한 것이다. 선사가 피레우스에 위치하던지 아니면 런던, 뉴욕에 위치하던 간에 그리스 선주와 고급 선원 사이에서는 그리스 선원이 세계 최고라는 믿음을 가지고 있다.

이러한 사고는 그리스의 구세대가 신세대 고급선원에 물려준 항해 전통과 밀접한 관련이 있는 것으로, 이는 단지 수치로서는 측정될 수 없는 생산성 향상에 크게 기여했다. 1980년대까지도 그리스 선원의 40%가 섬 출신이었으며, 그리스 보유 선박 선원의 3분의 2가 그리스인이었다.

위와 같은 전략에 따른 그리스 선주의 성공과 그리스 선박재벌(tycons)의 신화는 찬란했던 과거 명성에 비해 빈곤하기 짝이 없는 현대 역사를 개탄하면서 자연히 열등 콤플렉스가 쌓인 그리스인들의 자부심을 격발케 했다.

20세기에 들어서기 직전 Fairplay지의 영국 기자가 "2000년 이전 선조의 찬란했던 시대를 지금의 그리스 후손에서 발견할 수 있는 필적물(parallel)은 아무것도 없다"고 기술한 바 있으나, 20세기 후반 그리스가 국제 해운운송에 세계 최고의 자리로 올라 선 것이야말로 이와 같은 필적물을 찾은 것이라 할 수 있다.

종종 그리스가 세계 2차대전 이후 이룩한 해운기

적을 그리스인의 'maritime nature'나 'the sea is the blood of the Greek' 이라는 사실로 정당화되기도 한다.

그러나 20세기 그리스 선주들의 성공은 그리스인들의 기업가적 천재성(entrepreneurial genius of the Greek people)에 기인한 것이라고 봐야 할 것이다.

4. 그리스 정부 해운지원정책

▶ 최근 시행된 정책

- Three way partnership
- Competitiveness of the Greek flag
- Development of maritime infrastructure
- Secure employment

2004년 3월 새로 들어선 그리스 카라만리스 정부는 관광산업과 함께 그리스 서비스 산업의 양대 축을 형성하고 있는 세계 일등 해양운송업과 부대 서비스 고도화 촉진을 위한 대책 마련에 고심하고 있다.

세계 해상운송의 강자로 군림하고 있는 그리스선주협회는 아테네시 외항인 피레우스를 세계 해운업의 허브로 육성해 해운산업 부대 부가가치를 국내에 파급시키고 성장 동력을 유지할 수 있는 정책을 그리스 정부에 강력히 요구하고 있으며, 정부도 런던을 모델로 피레우스에 부대서비스 고도화 주력하여 그리스 선주들의 지도자적 역할에 걸맞게 피레우스를 국제해운업의 심장부로 만든다는 야심찬 계획을 세우고 있다.

2001년 중국의 WTO 가입 이후 세계 물동량이 급격히 증가해 지금이 1960년대 그리스 해운업의 붐을 다시 일으킬 수 있는 호기임에도 불구하고 구 사회당 정부가 그리스 해운산업에 대해 부정적 태

도를 견지해 그 잠재력을 충분히 발휘하지 못하고 있다는 자성에서 다음과 같은 정책을 수립했다.

첫째, 장차 해운업에 종사할 학생들에 대한 교육의 질을 높이겠다는 계획이다(Competitiveness of the Greek sheep). Manolis Kefaloyiannis 해운송부 장관은 해운산업에 있어 선원과 간부 교육의 중요성을 강조하고, 일등 항해사와 감독관급 선박 엔지니어 자격 취득을 대학교의 학사자격 취득과 똑 같이 취급해 주겠다는 획기적 대책을 내놓았다.

둘째, 런던을 모델 삼아 그리스 해운산업 부대 서비스의 인프라를 확충하고 질을 대폭 개선하겠다는 계획이다. 영국은 세계 선박의 1.2%밖에 보유하고 있지 않은데도 해운업 부대 서비스가 세계 최고 수준으로 발달되어 있으며 관련산업 고용인수는 80만명인데 반해, 선박 수에 있어 영국의 10배를 보유하고 있는 그리스의 해운업 부대서비스 산업의 고용인원 수는 영국의 10분의 1에 지나지 않는다는 자기 비판에서 출발한다.

실제로 그리스는 해운업 등록(Registry), 해양보험, 선박브로커, 해양운송 관련 법률자문, 중재, 소송, 해운업자 보호 및 면책클립 운영 등 해운업 부대서비스 부문을 외국업체에 크게 의존하고 있는 실정이다.

이 외에도 해운산업에 종사하는 선주, 선원, 정부 즉 노-사-정 3자간 파트너쉽(Three way partnership)을 강화하고 현재 노동인구의 10%에 가까운 해운산업 종사 인구의 고용을 더욱 확대하는 정책(Secure employment)을 시행하고 있다.

▶ 해운정책 역사

역사적으로 그리스 정부는 시의 적절하게 다음과 같이 당시 국제 해운시황에 맞은 해운정책을 수립, 그리스 해운산업의 발전에 기여했다.

지리적인 여건으로 인해 수천년 동안 해운과 밀접한 관계를 가지고 있었던 그리스가 이미 풍부한 지식과 경험을 가진 선주들과 선박조종 기술 능력이 있는 선원들이 많아 소자본을 가지고 노후선대 매입을 통한 해운업 진출이 용이하여 2차 세계대전 전부터 해운산업으로 크게 발전할 여건들을 이미 가지고 있었다하나, 그리스의 선단이 크게 확충되어 현재 세계 1위의 미국 원조 하에 미국으로부터 대형선박을 염가에 대량 구매할 수 있었던 기회를 놓치지 않았다는 점이다.

1946년 미국 정부는 전쟁 중 연합국 물자수송을 위해 표준 디자인으로 건조한 7,500톤(10,900dwt)급 "Liberty"함 4,500척의 매각을 결정했다.

그리스 정부 중재로 그리스 선주는 건조비만 173만불에 달하는 선박을 3분의 1도 되지 않는 54만불에 100척을 구입했다. 대금지불 조건은 25%를 현금으로 지급하고 잔액을 연리 3.5% 20년 분할 상환이다.

이후에도 그리스 선주는 그리스 정부 보증하에 미국이 매각한 Liberty호 1,200척 가운데 800척 이상을 구입했으며, 1947년 1만톤(16,500dwt)급 T2 타입 원유 수송선 7척을 150만불 가격에 Liberty와 같은 대금지불 조건으로 구입한 것이 향후 그리스 선단의 운영 기초가 됐다.

▷ 1951년 Law1880/1951 제정

소유 선박의 총 수익을 근거로 선박회사의 세금을 결정하는 법률을 의회입법으로 제정했다.

▷ 1953년 Law2687/1953 제정

그리스에 투입된 투자자본의 이자와 이윤을 해외로 반출할 수 있는 선택권을 부여하는 "해외로부터의 투자와 자본 수입" 법률 제정하여 그리스 선주의

국내 투자를 유발시켰다.

동 법 13조는 그리스 선적 1,500톤 이상 선박을 "외국인 자본(foreign capital)"으로 특별히 규정하고 있으며, 이에 의해 과거 외국 편익선적을 취득했던 선박이 그리스 국적으로 돌아오는데 인센티브를 부여했다.

▷ 1951년 해운산업 노사간 합의 중재

그리스 선주연합(UGS; Union of Greek Shipowners)과 그리스 선원연맹(PNO; Panhellenic Seamen's Federation)간 단체 노동협약서 체결로 그리스 선박 내 노동쟁의를 해소했다.

▷ 1967년 Law89/67, Law378/68 제정

그리스 정부는 외화수요 충족과 외국인 투자유치를 촉진하기 위해 "Off Shore" 형태의 지사 설립을 희망하는 외국기업에게 인센티브를 부여하기 위해 1967년 Law89를 제정하였으며, 이듬해 보충 입법 Law378 제정을 통해 특히 해운업계를 대상으로 외국 편익선적국가가 제공하는 기업운영 조건과 같은 혜택을 제공하여 해운회사의 본사를 피레우스로 유치하는데 결정적 역할을 수행했다.

▷ 1968년 Law465/68 제정

Compulsory Law를 제정하여 종래 기업세를 적용하던 것을 각 선박의 연력과 규격에 따라 연간 tonnage flat tax를 적용했다. 이에 더하여 통신, 금융, 선원교육 등 비즈니스 인프라 향상을 위한 제반 입법 조치로 그리스 선박 등록이 가속화되고 해운 외화수입이 그리스 경제유입으로 그리스 경제에 활력소가 되었다. 동시에 피레우스 항구가 세계 주요 해운서비스의 중심지로 발전했다.

▷ 1989 선원 교육제도 개혁

그리스 선주연합의 제안에 따라, 이미 다른 나라에서 성공이 입증된 학교교육과 선상교육을 번갈아하는 Sandwich Course System을 도입했다.

한편, 그리스 정부의 위와 같은 성공적 해운정책과는 달리 1981년 집권한 사회단 정부의 해운산업 발전에 고용정책을 우선하는 실책도 있었다.

▷ 1983년 Law1367/83

동 법은 실업에 대한 대책으로 그리스 선적 선박에 7.5개월에서 9.5개월 간격으로 선원의 강제적 로테이션을 규정했는데, 이 조항은 단지 자유고용의 기본 원칙에 위배될 뿐 아니라 현실성이 떨어지고 선원의 본국 송환에 천문학적 비용 증가를 수반하는 것이었다. 동 법은 2년 후 철회되었으나, 이미 해운산업계의 정부에 대한 신뢰가 사라진 뒤였다.

5. 그리스 해운의 경제 기여도

최근 국제교역에 있어 해운 물동량이 크게 늘어나고 있는 흐름의 최대 수혜자는 단연 그리스이다.

그리스 국영은행(BoG) 발표자료에 따르면 2003년 종래 외화의 최대 수입원이었던 관광업을 추월하고 최대 산업으로 등장한 그리스 해운업은 2004년 외화수입이 전년대비 무려 40%가 증가한 134억 유로를 기록했다.

미국의 9.11테러로 세계 해운물동량이 급감한 2002년 대비 12.3% 성장률을 기록한 2003년보다 오히려 급성장을 한 셈이다. 86억유로를 벌어들인 2000년과 비교하면 4년 사이에 무려 55%가 넘는 성장률을 기록했다.

그리스가 지난 2004년에 해운업으로 벌어들인 외화는 같은 기간 그리스의 총 상품수출액 126억달러유로 능가하는 수치이며, 그리스가 자랑하는 관

광산업 외화수입액 92억유로를 훨씬 앞서는 것이다. 일개 서비스산업의 외화 수입액이 총 상품 수출액 보다 많다는 사실이 세계 최대 해운대국인 그리스의 위상을 단적으로 보여주고 있다.

해운산업은 단순히 외화수입 금액(Cash) 만으로도 2004년 기준 GDP의 8.5를 차지하고 있으나, 여기에 내륙운송 수입, 선박수리 및 유지, 부대서비스 등 간접적 연관산업 등을 합하면 GDP의 10~15%에 기여하고 있는 것으로 알려지고 있다.

참고로, 그리스 Shipping 산업 종사자는 19만명으로 그리스 내 최대 고용산업이며, 아테네 외항 피레우스 소재한 Shipping과 관련된 금융, 보험, 자문 서비스회사 수는 1,000개가 넘는다.

[그리스 해상운송 외화수입과 GDP]

(단위 : 백만불)

연도	2000	2001	2002	2003	2004
해운수입	8,640	9,113	8,523	9,570	13,400
GDP	121,700	131,000	141,300	152,100	157,200

(자료) 그리스은행, EIU

※ 주 : GDP는 시장가격 기준

6. 우리나라와의 관계

▶ 한국의 대 그리스 선박 수출

한국이 2003년 선박 수출액은 총 111억30만달러이며, 이중 대 그리스 선박수출액은 12억9,600만달러로서 전체의 11.7%를 차지했다. 국적 기준으로는 라이베리아(15억2,400만달러)에 이어 2위이다.

한국의 2004년 선박 수출액은 총 153억2,100만달러로 전년대비 38%나 늘어났으나, 이중 대 그리스 선박 수출액은 10억5,800만달러로서 전체의 6.9% 차지하면서 전년대비 부진했다.

국적 기준으로 앙골라(17억7,700만), 라이베리아(17억40만), 사이프러스(106억2천만) 다음으로 4위를 차지했다.

[한국의 주요국 선박 수출]

국가명	2003		2004	
	금액(백만\$)	증가율(%)	금액(백만\$)	증가율(%)
앙골라	3	11,223	1,778	53,452
라이베리아	1,524	7.0	1,704	11.8
사이프러스	293	-44.9	1,006	261.6
그리스	1,296	-4.3	1,058	-18.4
파나마	1,082	9.0	990	-8.6
세계전체	11,103	4.0	15,321	38.0

(자료) 한국무역통계

▶ 그리스의 선박 수입

그리스의 2003년 선박 수입액은 총 34억3,300만달러이며, 이중 한국으로부터 수입액은 17억 8,600만달러로서 그리스 총 선박수입액의 53.44%를 차지했다.

그리스의 2004년 선박 수입액은 총 19억6,200만달러이며, 이중 한국으로부터 수입액은 10억 9,400만달러로서 그리스 총 선박수입액은 55.79% 차지했다.

[그리스 선박 수입]

(단위 : 백만유로)

국가명	2002	2003	2004
한 국	1,612	1,786	1,094
일 본	388	990	391
중 국	82	142	55
세계전체	2,581	3,342	1,961

(자료) World Trade Atlas

▶ 그리스의 신조 발주 및 잔량

2003년 그리스 선사가 신조발주한 선박은 202척(70억불)이었으며, 2004년 그리스 발주선박은 135척(50억불)이었다. 발주잔량은 2005년 6월 현재 모두 289척으로 주로 한국 조선소에서 건조 중이다.

7. 시사점

▶ 한국이 만든 배로 이익은 그리스가 챙겨

World Trade Atlas 통계에 따르면 그리스의 2004년 선박 구매액은 19억6,100만유로였으며 이중 한국으로부터 수입액은 10억940만유로로 그리스 총 선박 구매액의 56.0%를 차지하고 있다. 같은 해 그리스가 해양운송으로 벌어들인 돈이 134억유로이니 선박 구매비용의 7배에 가까운 수익을 올린 셈이다.

한국무역통계와 조선공업협회에 따르면 한국의 2003년 총 선박 수출액은 100억달러이며 신규선박 수주량은 1,880만톤으로 세계 주문량의 43%를 차지하면서 일본(28%)를 앞지르고 세계 1등 조선국으로 화려하게 등장했다. 그러나 부가가치 측면에서 따져 보면, 열심히 선박을 건조하여 그리스에 판매한 한국 보다는 이 선박을 이용해 해운업을 운영한 그리스가 더 큰 외화를 벌어들인 셈이다.

물론 한국의 해운 선단은 1997년 금융 위기를 겪으면서 치명적 타격을 입었고 자국 수출입 물동량이 한계가 있는 약점이 있다. 그러나 자체

수출입물량이 방대한 일본은 차지하고라도 수출입 물량이 극히 미미한 그리스가 해양운송업의 세계 선두주자로의 위치를 누리고 있는 것은 어째서일까?

중국 등 후발 조선국의 경쟁을 받고 있는 우리로서는 조선산업의 첨단 기술화 및 고부가가치화가 급선무이지만 이와 아울러 해운업 촉진에도 각별한 관심을 기울여야 할 때이다.

세계 최대 조선강국으로서의 위치를 해운강국으로 연결시키지 못하는 우리의 실정을 돌이켜 보며 그리스 해운업에서 많은 점을 배워야 할 것이다.





해양부 2006년도 해양수산부 업무계획 발표

국민에게 행복을 주는 풍요로운 바다를 만든다.

오거돈 해양수산부 장관은 2월10일 해양부 대회의실에서 출입기자, 일반시민, 정책평가위원, 업·단체장 등 140여명이 참석한 가운데 '국민에게 행복을 주는 풍요로운 바다 만들기'를 주요 내용으로 하는 2006년도 중점 추진정책을 발표했다.

올해부터 전국 바닷가가 보전연안, 이용연안, 개발유도연안 등으로 용도가 정해지는 '용도구역제(Zoning)'의 도입이 추진돼 환경·자원·행태 등에 따라 연안개발이 조정되고, 전국 주요 항만에 랜드마크(Landmark)의 기능을 할 수 있는 대형조형물을 건립해 관광자원으로 활용하는 등 해양문화 창달이 가속화돼 바다가 한걸음 더 생활속으로 다가오게 된다.

이와 함께 부산신항 3선석 개장에 이어 올해 말까지 3선석이 추가 개장되고 광양항도 4선석이 추가 완공되는 등 동북아 물류허브화가 지속 추진된다.

해양부는 수도권에 독도박물관을 설치해 국민들의 해양의식 고취와 국토의 소중함을 일깨운다는 방침이며 섬·등대 등 해양문화 공간을 국민의 문화레저 공간으로 활용하고 해양문화, 미술전, 음악회 등 문화예술 이벤트를 활성화해 국민의 해양의식을 고취해 나갈 계획이다.

해양부는 또 올해 말까지 부산신항 22만평과 광양항 12만평의 배후물류단지를 조성하는 등 지속적인 시설확충을 통해 동북아 물류허브화를 가속화할 방침이며 이와 함께 재정자립도가 높고 국가경제에 미치는 영향이 큰 울산/평택·아산항의 운영을 단계적으로 민영화하고, 마산, 목포 등 주

요 거점항만도 재정자립도 및 항만개발 완료시점을 고려해 지방자치단체 이관시기를 결정하게 된다.

해양부는 이같은 올해 사업 내용을 △해양영토의 체계적인 관리·이용 △해양과학기술 개발을 통한 신 성장동력 창출 △쾌적한 해양환경 서비스 제공 △동북아 물류중심 지속 추진 △해운물류 서비스산업 경쟁력 강화 △안전한 수산물을 안정적으로 공급 △시장개방 확대에 대응한 수산업 체질 강화 등 7개 정책과제로 나누고 이에 따른 29개 이행과제를 마련 적극 추진해 나가기로 했다.

올해 추진될 해양수산부 정책을 7대 정책목표를 중심으로 알아본다.

▶ 해양영토의 체계적인 관리·이용

해양부는 국민의 경제적·사회적·문화적 활동 공간인 연안, 독도, 무인도서, EEZ 등 해양영토에 대한 체계적인 관리를 본격 추진한다.

이를 위해 최근 개발 수요가 증가하고 있는 연안을 종합적·체계적으로 관리하기 위해 전국 연안을 환경, 자원, 이행행태 등에 따라 용도구역을 정하고 이용 등에 우선순위를 부여하는 용도구역제 도입을 올해부터 추진해 2008년부터 시행할 계획이다. 또 2008년부터 자연해안, 서식지가 손실될 경우 대체습지를 개발하는 것을 골자로 하는 순손실(純損失) 방지제도를 도입해 자연재해로부터 연안을 보호해 나갈 방침이다.

이와 함께 독도 및 주변해역에 부존된 해양수산자원 등에 대한 합리적인 이용을 위해 '독도의

지속가능한 이용 기본계획'을 3월까지 수립하고 독도 해양수산자원 연구를 전담할 연구기관을 지정한다. 울릉도에 있는 독도박물관에 대한 지원을 확대하고, 수도권에 독도박물관 설치를 추진한다.

아울러 올해부터 무인도서와 주변 해역의 생태계, 이용·관리 현황 등에 대한 종합적인 조사에 착수하고, 이와 병행해 전국 무인도서를 유형별로 관리하기 위한 관련법을 제정을 추진한다.

본격적인 남극연구 수행을 위해 오는 5월 중 남극연구 활동 기본계획을 수립하고, 올해부터 남극 대륙에 제2과학기지 건설을 추진하는 등 남극자원 개발에 대비한 연구기반을 강화해 나갈 방침이다.

해양부는 특히 전국 주요 항만에 랜드마크(Landmark) 기능을 수행할 조형물을 항만별 특성에 맞게 건립해 관광자원으로 활용하고, 섬이나 등대도 국민의 문화레저 공간으로 적극 활용해 국민과 함께하는 해양문화를 창달해 나갈 계획이다.

2012 여수세계박람회를 유치해 남해안 개발에 활력을 제공하기 위해 올 상반기중 유치신청을 하고, 하반기부터 총력 유치활동을 전개할 계획이다. 또 10월까지 동·서·남해 권역별 마리나 항 개발 기본계획을 수립하고, 전국해양관광 조사를 통해 해양관광 활성화 전략을 마련한다. 8월에는 경북 울진에서 제1회 전국해양스포츠제전이 열린다.

▶ 쾌적한 해양환경 서비스 제공

육상에서 비롯되는 오염원으로부터 바다환경을 보호하고 국민적 관심이 높은 갯벌, 해수욕장 등에 대해 관리를 강화해 국민들에게 쾌적한 해양환경을 제공하고 후손들에게 물려주기 위한 관리시스템이 구축된다.

이를 위해 해양부는 폐기물 해양투기를 줄이기 위해 올 상반기에 '폐기물 해양투기 개선 종합대책'을 수립해 투기허용 품목을 14종에서 11종으

로 줄이고 연간투기 허용량도 2011년에는 2004년의 50% 수준으로 낮출 계획이다. 또 하반기에는 육상기인 쓰레기의 유역별 관리책임제가 시범 도입된다.

해수욕장별로 수질 등급을 조사·평가해 7월 중에 공표하고, 20억원을 들여 동해안 해수욕장에 설치된 철조망을 철거 또는 경관용 펜스로 대체한다. 유독성 해파리 출몰지역 등에 정보시스템을 구축해 해수욕장 이용객과 어업인에게 제공한다.

▶ 동북아 물류중심 지속 추진

부산신항 3선석 개장에 이어 올해 말까지 3선석이 추가 완공되고 광양항에도 4선석을 추가 완공되는 등 지속적인 시설확충으로 동북아 물류허브화가 가속화된다. 또 올해 안에 부산항 신항(22만평)과 광양항(12만평)에 배후단지가 조성된다.

이와 함께 부산 북항 일반부두 재개발 등 노후화된 재래부두를 미항으로 재개발하여 도시민의 문화·친수공간으로 제공한다.

해양부는 올해 안에 한·중·일 물류장관회의를 개최해 물류인프라 공동활용, 물류인력 상호교류 등 세부 협력사업을 추진한다. 또 한·중·일 3국간 물류협력 비즈니스 모델을 적용해 기업과 화물을 유치해 우리 항만을 고부가가치 화물 창출형으로 전환시켜 나갈 계획이다.

해양부는 또 부산항과 인천항의 항운노조원에 대한 상용화를 연내에 완료할 계획이며 무선인식기술(RFID)의 자동인식 기술을 활용한 터미널 자동화 사업도 추진돼 항만물류의 생산성 제고도 가속화 된다.

이와 함께 재정자립도가 높은 울산/평택·아산항 운영이 민영화되고, 마산/목포 등 주요 거점 항만도 재정자립도 및 항만개발 완료시점 등을 고려해 지자체에 이관시기를 결정하게 된다.



▶ 해운물류 서비스산업 경쟁력 강화

톤세제 적용 선사 선정을 위한 국적선사 대상 '용선거래 실시간 모니터링 시스템'이 2월 중 완료돼 희망업체의 선박제원·운항선박 신고 등이 전산시스템을 이용, 연간 운항톤수 확인 후 톤세 적격기업을 확인하게 된다.

3월부터는 선박투자회사 활성화 및 안전화를

위해 수익보전형 선박펀드를 개발하고 선박운용 회사에 대한 감독을 강화한다.

또 올해부터 국적선박 500여척에 대한 외국인 선원 고용범위를 적당 6명에서 8명으로 확대해 약 1000명의 외국인 선원이 추가 고용되고 국제노동기구(ILO) 통합 해사협약 채택이 맞춰 국내 비준 준비 등 제도정비도 추진된다.

부산 신항에 5,000TEU급 컨테이너선 첫 기항

MSC 신항에 주당 2척의 컨테이너선 정기기항

지난달 1월19일 개장한 부산항 신항에 마침내 정기선이 기항했다.

부산항만공사(BPA)에 따르면 세계 2위 선사인 스위스 MSC가 2월25일부터 신항에 주당 2척의 컨테이너선을 정기 기항시키기로 했다.

이에 따라 개장 이후 물량 유치에 어려움을 겪어 오던 신항이 조기 활성화되게 된 것은 물론 신항을 동북아 중심항으로 육성하겠다는 정부의 야심찬 계획에도 가속도가 붙게 됐다.

2월25일 신항에 첫 기항한 선박은 중국-부산-북미동안 항로를 운항해 온 MSC 리사(LISA·5048TEU급)호로 이 배는 이날 오전 10시에 접안, 20피트 컨테이너 800여개를 싣고 내렸다.

또 2월27일 오전에는 중국-부산-남미서안 항로를 운항하는 MSC 라라(LARA·2480TEU급)호가 접안, 컨테이너 600여개를 양적하한 뒤 멕시코 만자일로항으로 떠났다.

MSC는 그동안 부산항 감만부두 대한통운터미널에 자사 선박을 주 5항차 기항시키면서 연간 60만개의 컨을 처리해 왔는데 이 가운데 2항차를 신항으로 돌리기로 한 것으로 전해졌다.

MSC는 올해 신항에서 20만~30만TEU를 처리한 뒤 물동량 증가 추이에 따라 내년부터 처리물량을 늘려 나갈 방침인 것으로 알려졌다.

한편 부산신항만(주)는 MSC외에도 2, 3개 선사와 신항 기항 문제를 협의중인 것으로 전해져 조만간 기항 선박이 추가될 것으로 전망되고 있다.

BPA 관계자는 "세계적 선사인 MSC가 기항함에 따라 신항이 크게 활성화될 것으로 기대된다"며, BPA는 신항 개장을 계기로 부산항을 동북아 중심항으로 육성하기 위해 최선을 다해 나가겠다고 밝혔다.



해양부 동북아 최첨단 유비쿼터스항만 구축

2008년까지 전국 항만에 412억 투입키로

해양수산부는 전국 항만에 오는 2008년까지 412억원을 투입, 최첨단의 유비쿼터스 항만을 실현해 물류처리속도, 서비스효율이 세계 최고 수준의 항만으로 구축할 계획이다.

이 사업은 올해 부산항의 컨테이너 터미널 및 내륙컨테이너기지(ICD)를 대상으로 유비쿼터스 항만을 우선 구축할 계획이다.

내년에는 인천항과 광양항에, 2008년에는 전국 항만의 컨테이너 터미널에 전자태그/무선주파수 인식(RFID/USN) 기반의 지능형통합물류체계를 구축할 계획이다.

해양부는 또 수출입물류 종합서비스사업을 통해 고객중심의 수출입물류 인허가 단일창구 서비스체계를 구축하고 정부기관 및 물류주체(화주·선사·항만터미널·운송사 등)별 정보연계 및 공동활용시스템(Single Window)을 구축할 방침이다. 아울러 인터넷 기반의 해운항만물류정보센터(SP-IDC)를 통해 물류정보 통합제공 및 해운항만 민원서비스를 제공하게 된다.

해양부는 RFID/USN기반의 지능형 통합물류체계가 구축으로 항만터미널게이트의 무정차 통과, 컨테이너 야적 및 선적관리의 자동화가 가능하게 돼 연간 1260억원의 비용절감과 물류 거점별 실시간 화물·차량 추적서비스 등 부가서비스를 제공하게 될 것으로 예상하고 있다.

또 민·관 정보 공동 활용 시스템(Single Window)을 통해 수출입 물류업무 전산화에 따른 생산성향상과 환적정보 등 공유에 따른 연계 수송 비용 감소 등으로 연간 약 265억원의 비용이 절

감될 것으로 내다보고 있다.

이와 함께 그 동안 항만민원인이 VAN업체에 이용료를 지불하고 민원신고를 하던 것을 올 2월부터는 인터넷 기반의 해운항만물류정보센터를 이용해 무상으로 민원신고가 가능해짐에 따라 연간 약 12억6천만원의 비용절감과 함께 인터넷이 가능한 곳이면 언제, 어디서나 민원신고를 할 수 있게 된다.

RFID/USN(Radio Frequency Identification/Ubiquitous Sensor Network: 무선 주파수 식별 장치)는 차량, 컨테이너, 팔레트 등에 RFID 태그를 부착하고 화주의 창고, ICD, 항만게이트 등에 RFID센서를 설치하여 화물의 이동을 자동추적하고 트럭의 게이트 통과시간, 장치 및 선적 시간 등을 단축하는 시스템이다.

그리고, Single Window(민·관 정보공동활용 시스템)는 전자정부31대 과제중 하나로 추진중인 '수출입물류종합서비스사업'의 일환으로 다양한 물류주체가 수출입물류관련 업무를 단일화된 창구를 통하여 처리될 수 있도록 구축 진행 중인 범정부적인 시스템이다.

이밖에도 SP-IDC(Shipping & Port-Internet Data Center)는 산재해 있는 물류정보를 한 곳으로 수집·통합하여 해운항만물류분야 관계자들에게 인터넷을 이용, 각종 정보를 손쉽게 얻을 수 있도록 하고 인터넷을 이용하여 항만민원신고를 가능하게 하여 물류관련 비용을 절감하게 하기 위해 구축한 시스템이다.



해양부, 선박가격 연동형 선박펀드 첫 출시

용선료 수입통해 연 9%이상의 수익 분배

선박가격 등락에 따라 투자자의 수익률이 정해지는 새로운 형태의 '선가손익 참여형' 선박 펀드가 새로 출시된다. 해양수산부는 최근 '동북아 27호'에서 '동북아 30호'까지 4개 선박 펀드의 판매를 허가했다고 밝혔다.

이 펀드는 투자자 자금과 은행 차입금을 더해 그리스 선사인 '톱 탱커스(Top Tankers Inc)'사로부터 15만톤급 유조선 4척을 매입한 뒤 다시 이를 5년간 같은 회사에 임대하는 구조로 된 펀드이다.

따라서 5년 동안의 용선료 수입을 통해 투자자들에게 연 9% 이상의 수익을 3개월마다 분배하며 2008년 말까지 한시적으로 배당소득에 대해 비과세 혜택이 부여된다.

특히 만기시에는 선박을 매각, 투자 원금을 상환하므로 투자자가 선박 가격의 손익에 참여하게

됨으로써 투자 수익률이 선박의 가치에 따라 달라진다. 지금까지 출시된 34개 선박펀드는 만기 때 선박운항회사가 이미 정해진 가격에 선박을 매입하는 방식으로, 선박 가격과 투자자의 수익률이 무관했다.

해양부는 새로운 형태의 이 선박펀드는 독일 및 노르웨이 등 해양 선진국의 앞선 선박 금융기법을 도입, 해외시장 진출의 신호탄으로 동북아 선박금융 허브로 나아가는 발판을 마련했다는 데 커다란 의미가 있다고 밝혔다.

해양부는 그러나 만기 때 해운시황에 따라 선박 가격이 높으면 수익률이 높아질 수 있으나 하락시에는 수익률이 떨어져 원금손실을 볼 수 있는 만큼 투자자의 세심한 주의가 요구된다고 말했다.

북미 서안 항만 컨테이너 처리량 9% 증가

지난해 7개항만 중 4개 항만 두자리 증가율

지난해 북미 서안항만의 컨테이너화물 취급량이 9% 이상 증가한 것으로 나타났다.

지난해 북미 서해안의 7개 주요항만의 컨테이너화물 처리량은 2,255만TEU로 지난 2004년의 2,066만 TEU에 비해 9.2% 증가했다.

각 항만별 컨테이너처리량 증감현황을 보면, 롱비치항은 670만9,000TEU로 전년도의 578만TEU에 비해 16.1%가 늘었으며, 오클랜드항은 227만3,000TEU로 전년대비 11%, 시애틀은 208만8,000TEU로 18%, 타코마는 207만 TEU로 15%가 각각 증가했다.

그러나 LA항은 748만4,000TEU로 전년도의 732만1,000TEU에 비해 2.2% 증가한데 그쳤으며, 포틀랜드항은 16만TEU로 전년도의 27만5,000TEU에 비해 42% 감소했다.

LA항과 롱비치항은 지난해 8,000TEU급 대형컨테이너선의 기항이 눈에 띄게 증가했지만 2004년도와 같은 항만 혼잡은 발생하지 않았다. 노사관계의 개선과 피어팩스프로그램에 의해 트럭으로 옮겨지는 컨테이너화물의 3분의 1이 야간·휴일에 터미널외에서 반송되었기 때문이다. 한편, 캐나다의 밴쿠버항은 176만7,000TEU로 6% 증가했다.

일본 3대선사 2006년 3월기 결산예상 하향수정

NYK, MOL, K-Line 지난해 4-12월 결산발표

일본의 NYK, MOL, K-Line 등 대형 3사는 최근 2005년 4월부터 12월말까지의 연결 결산내역을 공표했다.

외신에 따르면, 지난해 연료유 가격의 급등이 채산성을 위협했지만, 경상이익에 있어서 NYK는 전년동기대비 4% 증가했으며, MOL은 부정기선부문의 호조로 9% 증가했다. 그러나 K-Line은 경상이익에서 전년도 같은 기간에 비해 19% 감소한 것으로 나타났다.

또한, 일본 대형 3사는 2006년 3월기 결산예상에서 지난해 11월 이후 유럽항로에서 운임이 하락함에 따라 당초 예상치를 하향 수정했다.

특히, NYK의 경우는 2005년 4-12월기 연결 매출액은 1조4,238억엔으로 전년동기의 1조1,888억엔에 비해 19.8% 증가했다. 영업이익은 영업이익이 2% 감소했으나, 경상이익은 4% 증가하였다. 연유가격 상승으로 184억엔의 이익감소 요인이 생긴 것 외에도 컨테이너선의 손익악화로 해운부문이 침체됐으며, 연결 자회사화한 일본화물항공(NCA)의 부진도 영향을 주었다. 여객선과 부동산의 감소처리가 없어서 순이익은 44% 증가했다.

계열사를 제외한 NYK의 해운부문 단독결산 내용을 보면, 매출액이 7,127억엔으로 전년동기의 6,283억엔에 비해 13.4% 증가했다. 그러나 영업이익은 649억엔으로 전년동기대비 15.1% 줄었다. 하지만, 순이익은 453억엔으로 11.2% 증가했

다.

NYK는 컨테이너선 매출액의 경우 17% 증가했으며, 컨테이너선 이외의 해운부문 매출액은 19% 증가하는 등 호조를 보였다.

비해운 3개 부문(물류, 터미널, 여객선)도 흑자 기조가 정되어 80억엔의 증익효과가 있는 것으로 집계됐다.

MOL의 경우는 부정기선부문의 호조로 영업이익이 8%, 순이익이 7% 증가했다.

2005년 4-12월기 MOL의 연결매출액은 1조161억엔으로 전년동기의 8,794억엔에 비해 15.5% 증가했으며, 영업이익은 1,376억엔으로 지난해 같은 기간의 1,276억엔에 비해 7.8% 증가했다. 순이익은 900억엔으로 6.6% 증가했다.

해운부분의 매출액은 8,112억엔으로 전년동기의 7,049억엔에 비해 15.1% 늘었으며, 영업이익은 1,032억엔, 순이익은 629억엔을 각각 기록했다.

연료유 상승으로 170억엔, 컨테이너선 사업의 손익악화로 50억엔의 이익감소 요인이 생겼지만, 부정기선부문은 중장기 계약 등에서 채산성이 확대됐다. 컨테이너선은 경상이익이 전기대비 12% 감소한 379억엔을 기록했으며, 유럽항로의 운임이 작년 12월부터 하락한 것 외에도 북미항로에서 트럭이나 철도 등 내륙비용이 증가 등도 수익 감소 요인으로 지적됐다.

MOL도 연간 결산예상치를 중간기 전망에 비해



영업이익, 경상이익, 순이익 모두 하향수정했다.

또한, K-Line의 경우는 경상이익이 19% 감소했으나, 순이익은 9% 증가했다.

MOL의 연결매출액은 6,890억엔으로 전년동기의 6,220억엔에 비해 10.8% 증가했으나, 영업이익은 693억엔으로 지난해 같은 기간의 859억엔에 비해 19.3% 감소했다. 하지만 순이익은 506억엔으로 9.3% 증가했다.

해운부분의 매출액은 5,508억엔으로 지난해 같은 기간의 4,958억엔에 비해 11.1% 증가했으나, 영업이익은 479억엔으로 28.4% 줄었다. 해운부문 순이익도 337억엔으로 전년동기의 372억엔에 비해 9.4% 감소했다.

컨테이너선 사업의 경상이익이 283억엔으로 50억엔 줄었으며, 비컨테이너선 사업도 벌크선의 시황 저하 등으로 313억엔에 그쳐 전년동기대비 109억 감소했다.

하지만 컨테이너선의 화물수송량은 북미의 경우 19%, 유럽의 경우 12% 증가하는 등 두자리수의 신장률을 달성했다.

비컨테이너선은 대량화물 영업규모가 확대한 것 외에도 해외 연결회사인 싱가포르의 KLPL과 영국의 K-Line · Europe이 탱커, 벌크선의 수익을 늘려 일본내 연결회사의 카와사키근해기선도 예상을 웃도는 수익을 계상했다.

한편, 일본 대형 3사의 2006년 3월 결산기(2005년 4월-2006년 3월) 전망치를 보면, NYK의 경우 연결매출액은 전년대비 18.9% 증가한 1조 9100억엔에 영업이익 1,400억엔, 순이익 850억엔을 예상하고 있다.

MOL은 연결매출액 1조3,500억엔에 영업이익 1,740억엔, 순이익 1,120억엔을, K-Line은 연결매출액 9,250억엔에 영업이익 910억엔, 순이익 640억엔을 각각 예상하고 있다.

[일본 해운6사 결산내역(2005년 4~12월)]

(단위 : 백만엔)

선 사		2005년 4~12월기			
		매출액	영업이익	경상이익	순이익
NYK	연결	1,423,785(1,188,775)	120,020(122,409)	120,903(116,746)	76,130(52,701)
	단독	712,678(628,254)	64,894(76,462)	74,669(80,717)	45,261(40,439)
MOL	연결	1,016,102(879,443)	137,576(127,567)	140,747(129,712)	89,998(84,397)
	단독	811,225(704,857)	103,212(103,911)	102,243(104,552)	62,933(66,074)
K-Line	연결	688,972(621,970)	69,248(85,891)	69,512(85,773)	50,550(46,298)
	단독	550,772(495,770)	47,877(66,936)	49,297(68,538)	33,745(37,195)
第一中央汽船	연결	65,037(60,460)	7,626(7,549)	7,328(6,878)	4,200(4,546)
	단독	59,168(56,241)	7,137(6,706)	7,231(6,442)	4,207(3,911)
新和海運	연결	68,563(60,032)	8,368(8,635)	7,509(8,104)	3,894(5,783)
	단독	57,854(51,325)	7,638(7,787)	7,395(7,803)	4,243(4,580)
飯野海運	연결	53,815(46,826)	9,213(6,700)	8,370(5,704)	6,216(3,562)
	단독	48,690(41,884)	7,808(5,287)	8,156(5,404)	5,213(3,113)

※ 주 : 하단 () 는 전년동기 실적임.

[일본 해운6사 2005년도 결산예상]

(단위 : 백만엔)

선 사		2006년 3월기(2005. 4-2006. 3) 예상			
		매출액	영업이익	경상이익	순이익
NYK	연결	1,910,000(1,606,098)	14,000(161,375)	138,000(154,803)	85,000(71,326)
	단독	950,000(841,137)	73,000(101,916)	82,000(106,641)	50,000(53,116)
MOL	연결	1,350,000(1,173,322)	174,000(171,794)	177,000(174,979)	112,000(98,261)
	단독	1,080,000(943,002)	129,000(141,886)	134,000(145,723)	82,000(76,987)
K-Line	연결	925,000(828,443)	91,000(108,053)	91,000(107,235)	64,000(59,852)
	단독	735,000(658,699)	64,000(85,228)	65,000(86,873)	43,000(49,012)
第一中央汽船	연결	87,000(82,072)	9,700(11,605)	9,000(10,643)	5,200(7,112)
	단독	80,000(76,501)	8,800(10,362)	8,900(10,141)	5,100(6,109)
新和海運	연결	92,000(81,864)	11,100(11,907)	10,100(11,120)	5,400(7,393)
	단독	77,000(69,983)	9,700(10,603)	9,300(11,068)	5,400(6,475)
飯野海運	연결	72,300(63,763)	12,000(9,545)	10,700(8,274)	8,200(4,855)
	단독	65,800(56,761)	10,400(7,627)	10,600(7,874)	7,100(4,370)

※ 주 : 하단 ()는 전년 결산기 실적임.

금년도 세계 컨테이너물동량 7.6% 증가 전망 교역증가율과 경제성장을 격차 더욱 벌어져

올해 세계 컨테이너 물동량 증가율은 세계 경제 성장률 3.4%보다 두 배 이상 높은 7.6%에 이를 것으로 경제전문 컨설팅업체인 글로벌 인사이트(Global Insight)사가 전망했다.

교역량 증가율이 경제성장률보다 높은 것은 새로운 현상은 아니지만, 교역량의 급증에 따라 미국의 경우 적기 인프라 투자의 필요성이 더욱 절실했다고 글로벌 인사이트는 주장했다.

글로벌 인사이트는 또한 관세절차 통일화, 국제 교역 관련 규제의 간소화, 자유무역협정 확산 등

의 요인에 의해 교역 증가율과 경제성장률 간의 격차는 더욱 벌어지고 있으며, 특히 최근 크게 증가하고 있는 자유무역협정(FTA)은 국내 운송시스템에 대한 고려 없이 추진되고 있어 항만 등 물류 시설 부족과 체화현상을 심화시키고 있다고 지적했다.

이러한 화물적체는 유가상승과 인건비 부담 증가와 맞물려 선사들에게 가장 큰 영향을 미칠 것으로 분석했다.



아시아-구주향 컨테이너화물 지난해 12% 증가

아시아발 지중해 컨물동량은 20% 가량 늘어

지난 2005년 아시아지역에서 구주지역으로 수출된 컨테이너화물이 크게 증가한 것으로 나타났다.

일본해사신문이 최근 자체집계한 자료에 따르면, 지난해 아시아지역에서 북유럽 및 지중해지역으로 수출된 컨테이너화물은 585만TEU로 전년대비 12% 증가했다.

지역별로는 높은 성장이 계속되는 지중해가 20% 증가한 150만TEU를 기록했고, 북유럽항은 10% 증가한 430만TEU를 기록하는 등 두자리수의 증가율을 보였다.

이처럼 지난해 물동량이 증가한 것은 아시아 통화에 대한 유로화의 강세가 지속되고 있는데다 EU(유럽연합)에 의한 시장규모의 거대화가 진전되면서 일반소비재를 중심으로 아시아로부터 수

입을 확대했기 때문으로 분석됐는데, 향후에도 이 같은 확대기조가 지속될 것으로 예상되고 있다.

지난해 아시아의 북유럽/지중해 수출물동량을 선적국가별로 분류하면, 중국이 전년대비 24% 증가한 320만TEU로 전체물동량의 54%를 차지했으며, 홍콩의 물량을 합하면 점유율이 63%에 달한다.

이어 일본에서 선적된 화물은 6% 증가한 54만TEU로 전체의 9%를 차지했으며, 한국, 대만, 타이, 베트남 등의 신장도 한자리수에 머물러, 컨테이너화물의 중국 집중화현상이 심화되고 있다.

이들 화물의 도착지역을 보면, 북유럽에서는 러시아, 발트해, 체코나 헝가리, 폴란드의 동구권, 지중해에서는 이집트, 흑해 등 신흥국가군이 급성장을 보였다.

아시아역내 항로 컨테이너물동량 7% 증가

지난해 물량증가 불구 선복과잉으로 고전

지난해 아시아역내 컨테이너물동량이 7% 가량 증가한 것으로 나타났다.

아시아역내 항로에 취항중인 주요선사가 정리한 2005년도 역내 컨테이너 물동량은 940만TEU로 전년대비 7% 증가했다. 이 가운데 건화물은 900만TEU로 전년대비 7% 증가했으며, 냉동화물은 40만TEU로 5% 가량 증가했다.

특히 지난해 아시아역내 항로의 물동량은 증가했지만 전반적으로 2004년도 시황에는 미치지 못한 것으로 분석됐다. 이는 물동량 증가율이 선복

량 증가율을 크게 하회한데다 고유가로 인해 연료유가격이 급등했고 각종 항비 등이 상승하면서 이 항로 취항선사들의 채산성이 악화됐기 때문이다.

아시아역내 항로는 작년말부터 신규로 진출한 선사들이 많아 선복과잉현상이 더욱 심화됨에 따라 금년 1월에 당행키로 했던 운임인상은 불발로 끝났다. 하지만, 최근들어 이 항로의 물동량 증가세가 두드러지면서 오는 4월에 실시하는 운임인상은 가능할 것으로 예상되고 있다.

케미컬탱커 2007년부터 선박 구조요건 강화

노후선박의 해체촉진으로 시황상승 예상

MARPOL조약(해양오염방지조약) 부속서 II와 유해액체물질의 분류를 큰폭으로 재검토한 IBC 코드(위험화학품의 산적운송을 위한 선박의 구조 및 설비에 관한 국제규칙)가 오는 2007년 1월1일 발효된다.

새로운 IBC코드는 현행 IBC코드에 게재되는 전체 565종의 물질 중 273종의 물질에 대해 선박의 구조요건(화물탱크 위치, 손상시 복원성, 방화 구조 등)을 강화했다.

케미컬제품을 수송하는 외항선의 경우 지난 1980년대에 건조한 노후선이 30%에 달함에 따라 내년 규제강화로 노후 케미컬탱커의 해체가 촉진되어 시황상승을 견인할 것으로 분석되고 있다.

특히, 케미컬 탱커의 선형요건(화물 탱크위치, 손상시 복원성)에서는 외판으로부터의 탱크위치(거리) 등에 의해 규제가 I, II, III 등으로 분류된다. I, II의 경우 이중선체구조가 요구된다. 새로운 IBC코드가 적용될 경우 규제 강화에 의해 III(단일 선체)에서 II로 격상되는 케이스가 많이 발생한다.

일본은 내항선에 대해 2007년 1월부터 전체 현존선의 규제 강화와 안정 수송등을 고려하여 경과조치를 두지만, 외항선에 대해서는 조약대로 시행할 방침인 것으로 알려졌다.

케미컬탱커 시황은 미국 남부의 제유소 등이 작년 9

월에 발생한 허리케인 피해로 케미컬제품의 원료가 되는 나프타 등의 생산이 침체되어 제품을 수입하게 됨에 따라 지속적인 강세를 보이고 있다.

외선에 따르면, 유럽발 미국향 운임은 2만~4만 DWT급 선형의 경우 톤당 65달러 수준으로 전년 동기대비 2배가량 상승한 것으로 나타났다.

더구나 미국 제유소 등이 허리케인 피해로 입은 시설손상을 완전 복구하기까지는 시일이 더 소요될 것으로 예상되기 때문에 케미컬탱커 시황의 강세는 당분간 지속될 것으로 전망되고 있다.

이와함께 내년부터는 선체규제 강화 등으로 단일선체 선박의 수요가 줄고, 이에 따라 이들 선박의 해체가 촉진되면 시황은 더욱 상승할 것으로 분석되고 있다.

케미컬탱커 외에 30만DWT급 대형탱커(VLCC)의 경우도 선체구조 규제로 노후선박의 해체가 가속화될 것으로 보여 유조선시황도 덩달아 상승할 것으로 예상되고 있다.





중국 연안항만 컨테이너능력 5년동안 80% 확대

제11차 5개년 계획기간중 대형선석 등 건설

세계 최대의 컨테이너화물을 취급하는 중국은 향후 5년 동안에 연안항만의 컨테이너 처리능력을 현재보다 80% 가량 확대할 방침이다.

중국 정부는 제11차 5개년 계획기간(2006-2010년) 중 상해국제항운센터, 대련, 천진, 청도, 하문, 심천, 광주의 7개 항만에 대형 컨테이너선석을 건설하기로 했다. 중국의 총 화물처리능력은 오는 2010년까지 20억톤분이 부족한 것으로 추산됨에 따라 정부 주도로 항만시설을 확충할 계획이다.

중국 교통부의 2006년의 항만건설의 중점 항목은 석탄, 원유, 철광석, 컨테이너의 4개 품목으로서 선석 정비 외에 환적수송시스템의 정비, 항만의 항로조건의 개선 등을 적극 추진한다.

현재도 각 항만에서는 확장공사나 도로건설을

하고 있지만, 항만건설의 낙후를 경제발전의 제약요인이라고 분석하고 이의 개선에 주력하고 있다. 항만의 개발계획을 정리한 '전국연해항만 배치계획'은 지난 1월 하순까지 중국 국무원의 허가를 얻었다.

중국은 2001-2005년까지의 제10차 5개년 계획에서는 컨테이너, 원유, 광석, 석탄의 전용부두 950개소를 정비하여 2005년에 화물중량과 컨테이너취급량 양쪽 모두에서 세계 수위를 달리고 있다.

가장 큰 상해항은 2006년에 컨테이너 취급량이 2,000만TEU 대에 이를 것으로 전망되며, 다음으로 취급량이 많은 심천항도 2005년부터 시작된 중국·아세안 자유무역의 조기 관세인하 조치의 영향으로 역내 무역량이 급속히 확대하고 있다

베트남, 하이퐁과 호치민 등 3개 항만 정비키로

컨테이너취급량 최근 몇 년간 연평균 12% 증가

베트남은 컨테이너취급량이 매년 12% 가량 증가함에 따라 하이퐁과 호치민 등 주요 3개 항만을 정비하고, 외국인 투자환경을 대폭 개선한다.

베트남의 구옌·빅·닷트 계획투자성 차관은 2월20일 도쿄에서 열린 기자 회견에서 민간자본 등을 활용한 수송 인프라 정비의 필요성을 강조하면서 "무역항은 하이퐁, 호치민 등의 3개 항만을 중점적으로 정비할 계획"이라고 말했다.

베트남의 컨테이너화물 취급량은 매년 12% 전후로 증가하여 지난 2005년에는 170만TEU를 처리했다고 설명했다.

그는 또 "지난해 1월 외국투자법과 기업법을 개정하여 외국인 투자환경을 대폭 개선하는 등 WTO(세계무역기구) 가입을 위해 체제를 정비했다"고 밝히고 일본계 기업에 대해 베트남의 수출 확대 등에 연결되는 투자를 호소했다. 외국투자법과 기업법은 금년 7월에 시행된다.

베트남에 대한 외국기업 투자는 지난 2001년 이후 증가하기 시작하여 최근 5년간 투자액이 185억달러를 넘어섰다.

일본계 기업의 베트남 투자는 총 600건에 65억달러를 돌파했으며, 지난 2005년에는 신규 4억1,000만달러, 추가 4억8,000만달러 등 9억달러에 달했다.

일본선주협회, 선박톤세제도 도입 강력 추진

일본 정부에 동제도의 조속한 도입을 요청

일본선주협회는 자국상선대의 국제경쟁력 확보차원에서 선박톤세제도 도입을 적극 추진하고 있다.

동협회는 톤세제도 도입을 올해 중점추진사업으로 정하고, 최근 일본선사들의 세부담 완화를 통한 경쟁력 강화차원에서 선진톤세제도의 조속한 도입을 정부에 촉구했다.

최근 발표된 노무라/일본통운 공동연구보고서에 따르면, 일본선사들의 해운 경쟁력이 약화되고 있는 것으로 나타났는데, 새로운 톤세제도가 도입되지 않으면 일본 해운회사들이 인수합병의 대상이 되거나 파산할 가능성이 있다고 경고하고 있다.

이 보고서는 일본과 달리 많은 외국 선사들은 해당국의 톤 세제를 활용하여 운항비를 낮추고 수익률을 높이고 있다고 지적하고, 현 상황이 지속되면 일본선사들의 수익률 감소로 경영이 악화되어 파산하거나 외국선사에 인수될 가능성이 높을 것으로 분석했다.

톤세제도를 이용하는 선사들은 저렴한 선박금융으로 해운 불황시 선박에 투자하여 해운 호황시 선박을 매각할 수 있다. 이와는 반대로 일본선사들은 상황이 좋아 신조선가가 높을 때에 투자하고 상황이 악화되면 싼 가격에 선박처분을 하게 되는 구조적인 문제에 봉착하게 된다는 것이다.

이 보고서는 또한 일본 정부가 선박톤세제도를 포함, 자국의 해운산업의 경쟁력을 높일 수 있는 세 가지 방안을 제시하고 있다. 그 방안은 △영국, 네덜란드, 한국과 같은 선박적용에 제한이 없는 가장 포괄적인 제도 △일본으로 원자재와 화물을 직접 수송하는 선박들로 톤세 제도 적용 선박을

제한하는 방안 △일본국적선 증대와 국내 해운산업 활성화를 위한 제도 도입 등이다.

일본 해운업계는 경쟁력 강화를 위해 어떠한 형태로의 이 같은 제도 가운데 하나가 조속히 도입되어야 한다는데 공감하고 있으며, 일본선주협회는 이 보고서를 토대로 정부에 동제도의 도입을 건의하는 한편, 한국에 실무조사단을 보내 톤세제도 시행현황을 벤치마킹하는 등 톤세제도 도입을 적극 추진하고 있다.

지난해 전세계 해적피해 6년 만에 최저

지난 2005년 한해동안 세계적으로 발생한 해적 피해건수는 모두 276건으로 2004년의 329건보다 크게 줄어든 것으로 나타났다.

국제해사국(IMB : International Maritime Bureau)이 최근 발표한 자료에 따르면, 이같은 피해수치는 지난 6년동안 일어난 해적행위 가운데 가장 적은 건수로서 해상강도 예방을 위한 위험수역 인접국가들의 노력이 서서히 결실을 맺는 것으로 분석됐다.

IMB는 지난해에 모두 12명의 선원이 실종된 것으로 보고됐으나 해적 공격으로 선원이 목숨을 잃은 사건은 일어나지 않았다고 밝히고, 2004년에 해적피해가 한 건도 발생하지 않은 이라크 해역의 경우 지난해 모두 10건이 일어나 주요 위험지역으로 떠오르고 있다고 덧붙였다.

또 서아프리카의 소말리아의 경우 2004년에 2건에서 지난해에는 모두 35건의 해적 사건이 발생, 인도네시아에 이어 세계에서 두 번째로 많은 해적 출몰 지역으로 분류됐다.



- 해양수산부, 무역항의 항만시설사용 및 사용료에 관한 규정 개정 알림
- 부산지방해양수산청, 부산신항 해상교통관제센터 운영 개시

- 해양수산부, 2006년 항만국통제 세부 시행계획 수립 시행, 부산항 신항 배후물류부지(자유무역지역) 입주업체 선정 공고

- 한국선주협회, 톤세제 시행관련 설명회 개최
- 부산지방해양수산청, 부산 선용품유통센터 건립관련 설명회 개최
- 중앙해양안전심판원, 해양사고 조사 및 심판업무시스템 사용자 교육 실시

- 행정자치부, 지자체간 해상경계 설정 T/F실무회의 개최

- 해양수산부, WTO/FTA 대책단 회의 개최, 항만국통제관 워크숍 개최(1/9-13)

- 해양수산부, 선원임금 체불예방 및 해소를 위한 선원근로감독 실시(1/5-18)
- 외교통상부, 제4차 한·인도 FTA 공동연구그룹회의 개최(1/5-6)

- 해양수산부, 대형위그선 실용화 사업자등 모집공고(1/4-2/10)

- 해양수산부, 외항운송사업면허및등록등사무처리요령 중 일부 개정시행

