

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
한국선주협회장배 전국요트대회 4월20일 개최	2
해양사고시 선원의 공정한 대우 지침 제정추진	3
미국 입항선박 선원에 대한 약물·음주검사 강화	5
단일선체 유조선 퇴출시한 이후 개조 운항가능	9

업계동정	10
------	----

화제의 해운기업	21
현대상선, 2010년 '글로벌 톱5' 진입위해 힘찬 나래	21
미래고속(주), 일본 JR구주고속선(주)과 업무제휴	23

해사정보	28
해양수산부, 김성진 14대 장관 취임식 거행	28
국회, 선박안전법 일부개정법률안 의결	29
육상처리 가능한 폐기물 해양투기 전면 금지	30
내년에 선령 25년되는 케이프사이즈선박 56척	36
아시아발 구주 및 미주항로 물량증가세 호조	37
아시아역내 정기항로 운항선사 비용증가 심각	41

해사일지	46
------	----

한국선주협회장배 전국요트대회 4월20일 개최 4월25일까지 부산시 수영만 요트경기장에서



제2회 '한국선주협회장배 전국요트경기대회'가 4월20일부터 25일까지 부산광역시 수영만 요트경기장에서 열린다.

한국선주협회(회장 장두찬)와 대한요트협회(회장 박순호)는 4월20일 하오 6시 부산 해운대구 소재 그랜드호텔 그랜드볼룸에서 각계인사들이 참석한 가운데 개막식을 갖고, 5일간의 요트레이스에 들어간다.

해양수산부를 비롯하여 부산광역시, 한국해양대학교, 한국해양소년단연맹, 부산광역시요트협회, (주)세정 후원으로 열리는 이번 제2회 대회에는 옵티미스트와 미스트랄, 레이저레이디얼급, 엔터프라이즈, 크루저 등 모두 18개 종목에 국내 초·중·

고, 대학, 일반부 선수 200여명이 참석하여 5일동안 실력을 겨루며, 동시에 국가대표 1차 선발전도 갖는다.

지난해에 이어 두 번째 열리는 이번 요트대회는 민간차원에서 추진되는 전국대회인데다 '바다의 날' 행사의 일환으로 개최돼 해양축제의 장이 될 것으로 기대되고 있다.

한편, 한국선주협회는 해양스포츠의 진흥과 바다의 중요성에 대한 국민적 관심도를 높이고, 해운산업에 대한 대국민 인식제고를 위해 협회장배 전국요트대회를 유치하여 지난해부터 전국규모의 요트경기대회를 대한요트협회와 공동으로 개최하고 있다.

해양사고시 선원의 공정한 대우 지침 제정추진

제2차 IMO/ILO 공동작업반회의에서 초안 마련

해양사고 발생시 선원의 공정한 대우에 관한 국제지침 제정작업이 국제해사기구(IMO)와 국제노동기구(ILO) 공동으로 추진되고 있다.

IMO와 ILO는 3월12일부터 17일까지 런던 IMO 본부에서 해양사고 발생시 선원에 대한 공정한 대우에 관한 지침제정 및 이행을 위한 제2차 공동전문작업반 회의를 갖고 지침서 초안을 마련했다.

IMO와 ILO, 선주단체와 선원노조, 그리고 20여 개국 정부 대표 등이 참석한 가운데 열린 금번 회의에서는 ISF와 ICS, ITF 등 사측과 노조측이 공동으로 마련한 지침서 초안을 기초로 협의한 결과 대다수 국가 및 해운단체에서 동초안을 지지함에 따라 해양사고 발생시 억류국(항만국 또는 연안국), 기국, 선원국, 선주 및 선원의 역할 등을 규정한 지침서를 성안했다.

IMO와 ILO는 이번 회의에서 마련된 지침서의 채택을 위하여 4월에 열리는 IMO 법률위원회와 6월에 열리는 ILO 총회에 이를 제출할 예정이다.

특히, 이번 회의에서는 노사 공동으로 제출한 지침서 초안에 대해 미국측은 지침서의 적용범위 제한, 담당공무원의 조사권 강화 등 선원 보호수준을 낮추는 방안을 제시했으나, 수용되지 않았다.

그리고, 해양사고의 정의 및 모든 해양사고와 모든 선원에 대한 적용여부가 쟁점 사항이었으나 원안대로 수용하기로 결정했다.

이번에 성안된 지침서 주요내용을 보면, △해양사고 조사시 선원의 인권 및 법적 지위 보장 △선원 억류시 임금, 편의시설, 음식 및 의료지원 등 생계 보장 △해양사고 조사시 관련 당사국 및 이해당사자간 협력 △선원송환 및 재승선 보장 등으로 요약

되고 있다.

지침서의 주요 용어 정의를 보면, 선원은 직급에 상관없이 선박에 승선하여 고용된 자 또는 용역을 제공하는 자로, 선주는 선박소유자, 회사, 선박관리업자 및 나용선자 등으로, 해양사고는 선원의 억류 사유가 될 수 있는 항해, 운항, 선박 또는 설비 등의 조작과 관련하여 우연히(unforeseen) 발생한 것 또는 직접적인(physical) 것으로, 억류는 억류국의 영토를 떠나지 못하게 하는 것을 포함하여 선원의 이동을 제한하는 것으로 각각 규정했다.

또 억류국(항만국 또는 연안국)에 대한 지침에서는 △해양사고 원인에 대한 공정하고 신속한 조사 △관련국, 선주 및 선원과 협력 및 자국(억류국) 선원대표단체(노조)에게 억류선원 접근 허가 △억류선원의 인권보호 및 경제적 권리(Economic rights) 보장 △억류선원의 존엄성 존중 △임금, 편의시설, 음식 및 의료지원 등 억류선원의 생계 보장 △정당한 법 절차에 따른 비차별적 대우 △필요시 통역서비스를 제공 및 억류선원의 법적 조언 제공 △억류선원에게 해양사고조사의 법적 근거(인명사고 및 해양사고에 관한 IMO Code와 국내법) 통보 등을 의무화하도록 하고 있다.

이와함께 △영사관계에 관한 빈 협약의 의무사항 충족 및 기국 영사직원에게 당해선원 접근 허가 △선원억류시 선원가족, 복지단체, 선주, 노조, 기국 영사직원 또는 거주국 영사직원 및 법률전문가에게 통보 △MARPOL협약 Annex I Reg. 11(유류오염방지규정)에 따른 판결 △선원의 신체적, 정신적 상태를 고려하여 심문 △해양사고 조사 종결시 지체 없이 재승선 또는 송환 허가 △억류국(항만국 또



는 연안국)에 취항하는 정기선에 승선하는 억류선원에 대하여 가석방 고려 등을 주문하고 있다.

그리고, △선원 및 선주의 악덕행위, 불법행위 또는 부작위에 기인한 손해, 손상 및 멸실에 대하여 항만국 또는 연안국은 보상 획득 절차 마련 △국내법에서 판결 전 선원의 석방 및 송환을 위한 보석금 또는 기타 재정보증을 인정하는 경우 그 절차를 공시 △충돌 또는 항해관련 사고의 경우 독점적 기국 재판관할에 관한 국제해양법 규정 준수 △해양사고 조사시 선원의 익명성 보호 등을 요구하고 있다.

또한, 기국에 대한 지침으로 △공정하고 신속한 해양사고 원인 조사 △관련국, 선주 및 선원과 협력 및 선원대표단체(노조)에게 억류선원 접근 가능토록 조치 △인명사고시 '인명사고 및 해양사고에 관한 IMO Code'에 따라 가능하다면 직접 참여 △해양사고 및 해양사고조사에 관련된 선원에 대한 선주 의무사항 이행 지원 △임금, 편의시설, 음식 및 의료지원 등 억류선원의 생계 보장 △해양사고 이후 선주 의무사항 이행을 위하여 기국, 연안국 또는 항만국간 협력 △항만국 또는 연안국의 조사시 선원이 공정한 대우를 보장 받을 수 있도록 지원하고 선주를 지원 △국적에 관계없이 영사직원(Consular Officers)이 억류선원에 접근할 수 있도록 허가 등을 요구하고 있다.

선원국에 대한 지침에서는 △관련국, 선주 및 선원과 협력 및 선원대표단체(노조)에게 억류선원 접근 가능토록 조치 △해양사고 관련 자국출신 선원의 대우 주시 △선주 및 기국에서의 송환 의무를 다하지 못 할 경우 자국출신 선원의 송환을 위한 재원 마련 △선원이 재판과정에서 중요한 증인일 경우 소송절차(service of process) 및 재판관할 항만국 또는 연안국으로 선원 송환(return) 지원 △영사직원(Consular Officers)이 해당선원에 접근할 수 있도록 허가 △자국출신 선원의 공정한 대우 및 해양사고에 대한 신속한 조사를 위하여 지원책 마련 등을 명시하고 있다.

아울러, 선주에 대한 지침에서는 △선원의 권리(형사상 진술 거부권 : 형사상 자기에게 불리한 진술을 강요당하지 않음)를 보호하고 선원의 공정한 대우를 확보하는 것이 선주의 최우선 의무이며 △관련국, 기타 선주 및 선원과 협력 및 선원대표단체(노조)에게 억류선원 접근이 가능하도록 조치하고 △항만국, 연안국 또는 기국의 신속한 해양사고조사에 협조하도록 했다.

이와 더불어 △선원 및 기타 고용인에게 해양사고조사 협조 장려 △선원구급 필요성 경감을 위한 증거 확보 △송환 관련 의무 이행 또는 재송선 조치 △임금, 편의시설, 음식 및 의료지원 등 억류선원의 생계 보장 등을 요구하고 있다.

이밖에도 선원에 대한 지침에서는 △필요시, 적절한 통역서비스 확보를 위한 조치 △형사상 진술 거부권에 대한 충분한 이해 및 자신의 진술이 향후 형사처벌에 영향을 미칠 수 있다는 것에 대한 충분한 이해 △진술 전 선원은 법적 자문 제공 가능 △형사상 진술 거부권을 고려하면서 사고에 대한 사실 진술 등을 명시하고 있다.

미국 입항선박 선원에 대한 약물·음주검사 강화

해난방지 위해 미연방법규 46호 제4장 개정시행

미국 입항선박 선원에 대한 약물 및 음주검사가 2006년 6월20일부터 대폭 강화됨에 따라 미국에 기항하는 선박의 경우 선원들에 대한 교육 등 세심한 주의가 요망되고 있다.

미국 정부의 이같은 조치는 지난 2005년 12월22일 공청회를 통하여 확정된 바 있으며, 1989년 발생하였던 알래스카 연안에서의 'Exxon Valdez'호 해상오염 사고와 관련, 선박에서의 약물중독 및 음주단속 관련법을 제정, 시행하여 왔다.

특히, 미국은 최근에 발생한 많은 해난사고가 약물중독 및 음주와 관련이 있다고 보고 해난사고의 원인조사를 강화할 목적으로 이번에 미연방법규 46호 제4장을 개정하여 시행하게 되었다.

개정법규의 주요내용을 보면, 중대 해난사고(Serious Marine Incident, SMI)가 발생한 선박은 사고 발생 후 2시간 이내에 음주검사가 본선에서 시행해야 하며, 약물검사의 경우에는 32시간 이내에 검사를 시행하도록 규정하고 있다.

그러나, 중요한 사항은 중대 해난사고 발생 후 2시간 이내에 음주검사를 하도록 한 규정인데, 이 규정대로 하려면 선박에서 자체 음주측정이 가능한 승인된 장비를 갖추어야 하며 약물검사의 경우에는 소변 채취 및 보관 장비도 갖추어야 한다는 것이다.

더욱이 선박에 승선중인 선원은 이러한 장비의 사용방법에 대한 지식은 물론 소변, 혈액샘플 채취 및 보관 등의 간단한 의료지식까지 갖추어야 한다는 것이다.

이번 개정규칙의 강제시행이 2006년 6월20일로 아직까지 다소의 시간이 있으나 관련 측정장비의 구비 및 선원교육 등에 시간이 걸리는 만큼 미국 기

항선대를 운항하고 있는 해운회사에서는 사전에 철저한 준비를 해야 할 것으로 지적되고 있다.

한편, 법규개정과 관련하여 중대 해난사고의 종류는 미국 영해내에서 발생한 해난사고로 인하여 △사망(1인 이상) △승무원, 승객 또는 타 다른 인원에게 전문적인 의료상의 치료가 필요한 상황발생(응급치료 제외) △미화 10만불을 초과한 재산상의 피해 △실질적 또는 구조상 선박 전손이 발생하여 미연안경비대(USCG)의 검사가 필요한 경우 및 USCG의 검사가 필요하지 않은 총톤수 100톤 이상 동력선의 실질적 또는 구조상 전손이 발생한 경우이다.

또 해난 사고 및 그 외 사유로 미국 영해에 10,000갤론 이상의 유류 유출 또는 해난 사고 및 그 외 사유로 보고가 요구되는 기준이상 유해물질을 미국의 자연환경(대기 및 육지)으로 유출한 경우가 여기에 해당된다.

이와함께 알콜 테스트의 시행대상은 중대 해난사고와 직접 관련된 해상 근무자로 규정하고 있으며, 시행 요건은 중대 해난사고 발생 이후 2시간 이내로 규정하되 단, 사고 후 안전관리 후속 조치가 필요한 경우에는 그러한 조치가 종결된 즉시 시행하며, 이는 사고 발생 후 8시간 이내로 제한하고 있다.

그리고 승인된 알콜 테스트 장비를 적절한 숫자로 본선에 비치해야 한다. 하지만, 육지로부터 단 거리를 항해하고 2시간 이내에 테스트 기관에 도착하여 요구된 테스트를 실시할 수 있는 선박은 이러한 요구사항이 면제된다.

또한, 알콜 테스트를 위한 혈액채취는 승인된 본

선 의료관리자가 시행해야 하며, 알콜 테스트를 위한 타액이나 배출호흡 체취는 관련장비 작동에 대하여 개인적인 교육 및 훈련(자체교육 가능)을 받은 본선 승무원 또는 기타 본선 운항과 연관된 피 고용인이 시행하도록 하고 있다.

약물(마약) 테스트의 시행대상 역시 중대해난사고와 직접 관련된 해상 근무자로 규정하고 있으며, 시행요건은 중대 해난사고 발생 이후 32시간 이내에 대상자의 약물(마약) 테스트 표본을 수집해야 한다. 단, 사고 이후 안전 관리 후속조치를 시행하여야 하는 경우에는 후속 조치가 해결된 즉시 시행해야 한다.

이를 위해 승인된 적절한 숫자의 소변 표본 수집 및 보관 장비를 본선에 비치해야 하며, 관련교육(자체교육 가능)을 이수하여 적절한 자격을 획득한 본선 승무원 또는 기타 본선 운항과 연관된 피 고용인이 시행하도록 하고 있다.

테스트 결과 보고 및 처리와 관련해서는 USCG 관련사이트를 참조하여 보고서(Form No. CG-2692B)를 작성하고, 이를 가장 가까운 USCG 또는 Marine Safety Inspection Office에 송부해야 한다.

상기 보고서 작성시 알콜 테스트 및 약물(마약)테스트를 위한 샘플 채취가 지정된 기간 이내 실시되지 않을 경우에는 그 사유를 보고서에 기재해야 하고, 이러한 사항은 본선의 항해일지에도 기재되어야 한다.

관리회사는 이러한 요구사항을 거부하는 자가 발생할 경우에는 이들을 본선의 안전항해에 직접적인 영향을 주는 업무에서 가능한 빠르고 효과적으로 배제하도록 하고 있다.

미국 정부의 이같은 조치에 대비하여 미국에 기항하는 선박에 대해서는 △승인된 알콜 테스트 장비 및 약물(마약) 테스트를 위한 소변 채취/보관 장비 확보 및 본선 비치 △상기 장비의 보관 장소 지

정 및 유효일자 점검 △관련 장비의 제조회사 사용 설명에 따른 사용 △중대 해난사고(SMI)에 직접 관련된 인원이 누구인지를 규명 △관련 장비의 사용자 설정 △관련 장비의 사용자에 대한 교육 및 훈련 △테스트 표본의 계속적인 보관 관련 절차 설립 유지 △SMI 발생 이후 항해일지 기재내용 등에 철저히 기해야 할 것으로 지적됐다.

제15차 ASF 5월28일 일본에서 개최

제15차 아시아선주대표자회의(ASF, Asian Shipowners Forum)가 5월28일부터 30일까지 일본 선주협회 주관으로 일본 나가노현 Karuizawa 소재 'Karuizawa Prince Hotel'에서 개최된다.

우리나라를 비롯하여 일본, 호주, 중국 등 12개국 선주협회 대표 100여명이 참석하는 금번 제15차 ASF에서는 해운경제검토위원회를 비롯하여 선원, 환경, 보험, 선박해체 등 5개 위원회별로 주요이슈에 대해 협의하고, 공동발표문을 채택, 아시아선주들의 입장을 공표한다.

아시아선주대표자회의는 호주, 중국, 대만, 일본, 한국, 홍콩 선주협회와 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국, 베트남으로 구성된 동남아국가연합선주협회연합(FASA) 등 아시아 역내에 있는 12개 선주협회로 구성되어 있다.

ASF의 설립목적은 아시아 해운업계의 이익을 도모하기 위한 것으로 ASF 연차총회 사이에 해운경제검토위원회, 선원위원회, 선박재활용위원회, 안전항행 및 환경위원회, 선박보험법제위원회로 구성된 다섯 개의 위원회를 열어 주요이슈에 대해 협의하고 공동대응방안을 모색하고 있다. 그동안 아시아대표자회의는 지난 1992년 발족된 이후 매년 정례적으로 본회의와 분과위원회별 중간회의를 갖고 주요 쟁점사항에 대해 공동보조를 취하고, 아시아역내 해운산업의 공동이익을 위해 노력하는 한편, 아시아역내 해운업계를 대변하는 등 위상을 드높여왔다

한편, 2007년에 개최되는 제16차 아시아선주대표자회의는 한국선주협회 주관으로 한국에서 개최된다.

세계 상위 10대 정기선사 컨적재능력 급증

지난 2000년 이후 6년간 수송능력 325% 증가

세계 주요정기선사들이 M&A를 통해 시장지배력을 증강시키고 있는 가운데 세계 상위 10대 정기선사들의 선박량이 지난 2000년 이후 급격히 증가하고 있다. 이에 힘입어 이들 10대 선사들의 시장 점유율도 크게 늘고 있는 것으로 나타났다.

한국선주협회가 BRS-Alphaliner의 자료를 분석한 바에 따르면, 세계 상위 10대 정기선사들의 컨테이너선 적재능력은 지난 2001년 253만8,199TEU에서 2006년 1월에는 547만8,992TEU로 무려 3.3배 가량 증가했다.

이에 따라 세계 컨테이너선대에서 차지하는 이들 10대 정기선사들의 선박량 비중은 49.3%에서 60.0%로 10.7% 포인트 확대된 것으로 분석됐다.

세계 1위의 컨테이너선사인 덴마크 머스크라인의 경우 컨테이너선 적재능력이 2001년 1월 62만 324TEU에서 2006년 1월에는 166만5,272TEU로 268% 증가했으며, 세계 전체 컨테이너선대에서 차지하는 비중도 12.0%에서 18.2%를 증대됐다.

그리고 2위선사인 MSC의 경우는 적재능력이 22만4,620TEU에서 78만4,248TEU로 349% 늘었으며, 점유율도 4.4%에서 8.6%로 거의 2배 가까이 확대됐다.

이와함께 CMA-CGM그룹은 12만2,848TEU에서 50만7,954TEU로 무려 4배 증가했으며, 점유율 역시 2.4%에서 5.6%로 늘었다.

특히 상위 대형선사들의 시장점유율이 이같이 큰 폭으로 확대된 것은 M&A를 통해 몸집을 크게 불렀기 때문이다.

이에 반해 한진해운과 현대상선의 적재능력은 2001년 1월에서 2006년 1월 기간중 각각 134%와 145% 증가에 그쳐 세계 100대 정기선사의 평균 증가율 177%를 밑도는 등 다소 부진한 것으로 나타났다.

우리나라 정기선사들의 적재능력 증가율이 이같이 둔화된 것은 지난 1997년말 IMF 이후 정부에서 해운기업의 특성을 고려하지 않은 채 다른 기업과

마찬가지로 부채비율 200%를 일괄 적용토록 함으로써 선박확보가 크게 부진했기 때문으로 분석되고 있다.

그러나, 세계 50위에서 100위권 정기선사들의 적재능력은 오히려 줄어든 것으로 나타났다. 이들 선사들의 컨테이너화물 적재능력은 2000년 1월 39만7,895TEU에서 2006년 1월 39만736TEU로 2% 감소한 것으로 집계됐다.



[세계 정기선사별 선박량 점유율]

구 분	2000. 1			2006. 1			증가율
	순위	TEU	점유율	순위	TEU	점유율	
A.P.Moller-Maersk	1	620,324	12.0%	1	1,665,272	18.2%	268%
MSC	5	224,620	4.4%	2	784,248	8.6%	349%
CMA CGM Group	12	122,848	2.4%	3	507,954	5.6%	413%
Evergreen Group	2	317,292	6.2%	4	477,911	5.2%	151%
Hapag-Lloyd	14	102,769	2.0%	5	412,344	4.5%	401%
CSCL	18	86,335	1.7%	6	346,493	3.8%	401%
APL	6	207,992	4.0%	7	331,437	3.6%	159%
Hanjin/Senator	4	244,636	4.8%	8	328,794	3.6%	134%
COSCO Container L.	7	198,841	3.9%	9	322,326	3.5%	162%
NYK	8	166,206	3.2%	10	302,213	3.3%	182%
MOL	10	136,075	2.6%	11	241,282	2.6%	177%
OOCL	16	101,044	2.0%	12	234,141	2.6%	232%
CSAV Group	20	69,745	1.4%	13	234,002	2.6%	336%
K Line	13	112,884	2.2%	14	227,872	2.5%	202%
Zim	11	132,618	2.6%	15	201,432	2.2%	152%
Yang Ming Line	17	93,348	1.8%	16	188,206	2.1%	202%
Hamburg-Süd Group	21	68,119	1.3%	17	184,438	2.0%	271%
Hyundai Merchant Marine	15	102,314	2.0%	18	147,989	1.6%	145%
Pacific Int'l Lines(PIL)	24	60,505	1.2%	19	134,362	1.5%	222%
Wan Hai Lines	22	63,525	1.2%	20	114,346	1.3%	180%
UASC	19	74,989	1.5%	21	74,004	0.8%	99%
IRIS Lines	42	19,920	0.4%	22	53,512	0.6%	269%
Regional Container L.	33	26,355	0.5%	23	48,604	0.5%	184%
Grimaldi(Napoli)	28	35,283	0.7%	24	44,363	0.5%	126%
MISC Bhd	26	41,738	0.8%	25	40,543	0.4%	97%
Costa Container Lines	98	4,914	0.1%	26	37,480	0.4%	763%
China Navigation Co	60	11,377	0.2%	27	36,717	0.4%	323%
Sea Consortium	43	17,562	0.3%	28	34,242	0.4%	195%
CCNI	32	26,710	0.5%	29	33,799	0.4%	127%
SYMS	128	2,954	0.1%	30	32,337	0.4%	1095%
TOP 5		1,687,666	32.8%		3,847,729	42.1%	228%
TOP 10		2,538,199	49.3%		5,478,992	60.0%	216%
TOP 25		3,843,612	74.6%		7,648,088	83.7%	199%
TOP 10		2,538,199	49.3%		5,478,992	60.0%	325%
Carriers ranked 11-25		1,305,413	25.3%		2,169,096	23.7%	166%
Carriers ranked 26-50		576,316	11.2%		621,693	6.8%	108%
Carriers ranked 51-100		397,895	7.7%		390,736	4.3%	98%
LINER TOTAL		5,150,000	100.0%		9,135,749	100.0%	177%

(자료) BRS-ALPHALINER

단일선체 유조선 퇴출시한 이후 개조 운항가능 해양수산부, 개조전 중급유 등 유류 운송금지

단일선체 유조선 이중선체 퇴출시한이 경과하더라도 이중선체로 개조할 경우 운항이 가능하다.

해양수산부는 최근 유조선 퇴출시한인 2005년 4월5일 이후 이중선체 구조로 개조한 유조선 운항선사가 '운항가능 여부'를 질의한데 대한 회신을 통해 운항이 가능하다고 밝혔다.

유조선의 이중선체 개조에 관한 국제협약(MARPOL)의 부속서 1, 13G 및 13H 조항이 지난 2005년 4월5일부로 발효됐으며, 이같은 규정을 수용한 국내 해양오염방지법 시행규칙도 이 날자로 개정, 시행에 들어갔다.

특히, MARPOL 부속서 1, 13G 및 13H 조항은 단일유조선의 운항시한을 앞당긴 것으로 MARPOL 기준에 따르지 않고 건조된 비분리발라스트탱크를 가진 2만DWT 이상 원유운반선과 3만DWT 이상 석유제품운반선은 1982년 4월4일 이전이나 이후에 인도된 선박 모두가 2005년 4월5일 시한으로 퇴출 또는 개조토록 강제화하고 있다.

그러나 이같은 국제법규가 발효됐으나, 퇴출시한 이후 개조한 선박에 대한 명확한 규정이 없어 퇴출시한 기준일을 지나 단일선체유조선을 이중선체로 개조한 경우의 위법여부, 기준일 이후 개조가능 여부에 대해 논란의 소지가 있었다.

현행 법규(법제6조 및 시행규칙 제12조)에 따라 기준일 이전까지 이중선체 개조는 대상이 되는 단일선체 유조선의 의무사항이다. 하지만, 단일선체 유조선이 이중선체로 개조하지 않고 기준일을 경과한 경우 운항하지 않으면 적용할 규정(벌칙 포함)이 없다는 것이다.

기준일 이후 이중선체로 개조하지 않고 운항시 2년이하의 징역 또는 2,000만원 이하의 벌금이 부과되고 운항금지 조치가 가능하다.

국제협약의 경우도 MARPOL 13G 및 13H 규칙에 따라 기준일 이전까지 이중선체로 개조해야 하고, 부속서 I 제4규칙에 따라 검사를 받아야 운항 가능하다. 그러나 국제협약에서도 퇴출시한 이후 이중선체 개조에 대한 명확한 규정은 없다.

이와 관련하여 국제해사기구(IMO) 관계자는 퇴출시한 기준일 이전에 개조하지 않아 퇴출됐어야 할 선박의 경우 기준일 이후에도 개조가능한지는 협약에 규정하고 있지 않아 기국정부가 결정할 사항이라는 입장을 밝힌 바 있다.

따라서 기준일은 이 날짜이후 단일선체로 운항이 중단된다는 의미로 해석되므로 기준일 이후 단일선체 유조선의 운항이 금지되나, 미개조 자체는 위법으로 규정되지 않아 위법사항으로 볼 수 없다는 것이다.





고려해운

최 사장 산업자원부장관상



고려해운 최영후 사장

고려해운 최영후 사장은 3월21일 강남구 삼성동 코엑스에서 열린 대한상사중재원 창립 40주년 기념식에서 중재원 및 중재제도 발전과 중재인으로서 상사분쟁해결 및 국제무역의 발전에 기여한 공로로 산업자원부장관상을 수상했다.

이 날 행사에서 중재제도 발전에 대한 공로로 최영후 고려해운(주) 대표이사를 비롯하여 김연호 변호사, 손태빈 부국산업 고문, 김상호 부산외국어대학교 교수, la중재원 이봉숙 대리 등 5명이 산업자원부장관 표창을 받았다

한편, 고려해운과 범주해운은 양사가 공동배선하고 있는 칸사이·세토우치-한국 컨테이너항로의 8자 더블루프배선(양 회사 1척씩 투입)을 3월 하순부터 2개의 루프로 분리해 각각 투입선 1척에 의한 즉시 운항체제로 개편했다.

그러나 분리 이후에도 두 회사는 슬롯 교환을 통해 협력 관계는 유지할 예정이다. 고려해운 운항 루프는 울산-부산-고베-오사카-미즈시마-히로시마-울산(금). 투입선은 330TEU급 'Sunny Laurel'호다.

범주해운 운항 루프는 울산-부산-히로시마-고베(추가 기항)-오사카(추가 기항)-타카마츠-미즈시마-울산. 투입선은 342TEU급 'Asia Express'호다.

남성해운

임원급 인사이동

남성해운(대표 김영치)은 4월1일부로 서명천 동영해운 대표이사를 남성해운 부사장으로 선임했다. 동사는 또 남성해운 김병래 전무이사를 4월1일부로 동영해운 대표이사로 선임했다.

동남아해운

고객요구 반영, 운항항로 증개편

썸머마운틴그룹 소속 동남아해운(대표 임병석 회장)이 서해안권 고객들의 Needs를 반영하여 한일·한중항로를 증개편했다.

우선 한중항로는 인천·광양·목포를 주요 거점으로 Incheon Hongkong Express (IHX) 항로를 신규 서비스 된다. PORT ROTATION은 인천-광양-홍콩-치완(CHIWAN)-후항푸(HUANGPU)-샤먼(XIAMEN)-목포 순이며, 3월24일부터 인천 출항을 시점으로 운항에 들어갔다.

한일항로는 부산-한신서비스(PHS)의 경우는 광양-부산-와카야마(WAKAYAMA)-오사카(OSAKA)-고베(KOBE)-부산을 기항지로 3월27일부터, 평택-미즈시마서비스(PMS)의 경우는 평택-부산-타카마츠(TAKAMATSU)-미즈시마(MIZUSHIMA)-부산을 기항지로 4월4일부터 서비스에 들어간다

PMS 항로의 경우 DOOR SERVICE(내륙+해상운송)를 원칙으로 서비스를 제공할 예정인데, 이 서비스는 화주의 입장에서 부담이 될 수 있는 내륙운송부분을 선사의 책임 하에 일괄 서비스하는 개념이다.

금년 들어 상기 항로를 포함하여 인도 및 인도네시아 항로 등에 대한 증개편을 결정한 동남아 해운은 "인천·평택·목포·광양 등 서남부권 고객들의 요구를 적극 반영하여 고객과 회사가 함께 성장해야 한다는 원칙으로 내린 결정이므로, 앞으로도 이 같은 노력을 계속해서 경주할 것"이라고 밝혔다.

동진상선

임원급 승진인사

동진상선(대표 오신근 회장)은 최용부 전무이사를 부사장으로 승진선임하는 등 임원급 승진인사를 단행했다. △부사장 채용부 △전무이사 정성종 △이사 정동원

한편, 동진상선은 2005년에 748억원의 매출을 기록, 전년대비 6.43% 증가했다. 그러나 영업이익은 97.62% 감소한 3,000만원, 경상이익은 28.8억원을 각각 기록했다. 당기순이익은 62.56% 증가한 27.5억원을 기록했다

범주해운

임직원 승진인사 단행

범주해운(대표 이상복)은 노점구 이사를 상무이사로 승진선임하는 등 임직원 승진인사를 단행했다.

△상무이사 : 노점구(盧点九) △이사 : 심재봉(沈在奉) △이사대우 : 이종순(李鍾淳), 김덕원(金德源), 김성태(金成泰) △부장서리 : 김정수(金正洙), 김찬식(金贊植) △차장서리 : 김태일(金泰逸), 남승완(南承完), 김유승(金裕承) △과장서리 : 김제봉 △과장대리 : 허은석, 유인영, 이상혁,

박진석, 광재혁, 염기형, 한두표, 김용규, 조문식

STX팬오션

일본에 현지법인 설립

STX Pan Ocean(대표 이종철)이 일본에 현지법인(STX PAN OCEAN JAPAN CO.,LTD.)을 설립하고 3월14일부터 본격적인 운영에 들어갔다.

9,500만엔의 자본금이 투자된 일본법인은 회사의 글로벌 네트워크 전략에 따라 세계 최대 화주국가이자 선주국가인 일본을 중심으로 한 신규 항로 개척 및 해운 관련 신규 사업 진출을 위한 전초기지 역할을 수행해 나갈 계획이다.

우선 STX Pan Ocean은 세계적 경쟁력을 확보하고 있는 벌크사업 강화를 위한 현지 영업력 강화에 주력할 계획이다. 이를 위해 일본 종합상사를 비롯한 현지 제철소·발전소 등 대형화주와의 협력체계를 구축, 자원/에너지 분야 운송사업을 확충해 나갈 계획이다.

법인 자체사업으로 1만DWT 이하의 소형선을 이용하여 한-일간 철재/잡화 등을 운송하는 '근해 소형선 수송사업'에도 적극 참여키로 했다.

아울러, 계속해서 사업비중을 높여가고 있는 컨테이너선 사업에서도 기존 동남아, 중국 노선 외에 일본을 지리적 거점으로 태국, 말레이시아 등을 연결하는 신규 노선 개발에 주력할 방침이며, 최근 급속한 성장세를 보이고 있는 중고자동차 운송시장 진입도 준비하고 있다.

이와함께 STX Pan Ocean은 일본 현지법인 출범을 계기로 기존 운송사업외 사업다각화를 통한 新수익원 창출에도 역량을 집중할 계획이다.

이를 위해 현지업체와의 전략적 제휴 또는 합



작법인 설립을 통해 컨테이너 창고업, 대리점업 같은 유통/물류사업 진출을 모색하고 있다.

이종철 STX Pan Ocean 사장은 "일본법인의 출범은 지난해부터 추진해 온 해외 5개 전략거점의 법인화를 1차적으로 완료했다는 의미가 있다"고 강조하고, 2단계 글로벌 네트워크 구축을 위해 인도, 중남미 등 BRICs 중심의 신흥시장에 현지법인을 설립할 예정이며 기존 권역내에도 추가적으로 거점을 설립할 계획이라고 밝혔다.

한편, STX팬오션은 한국 IBM, 포스텍(ForceTec)과 함께 150여억 원의 사업비를 투자, 전사적 업무 혁신 및 IT인프라 개선을 위한 '차세대 시스템 구현 프로젝트'를 추진한다.

이번 프로젝트는 향후 2년간 계속될 예정이며 내년 6월까지 1단계 마무리를 목표로 하고 있다.

STX팬오션은 이번 프로젝트를 통해 의사결정 지원시스템을 비롯한 전략적 경영관리 시스템을 구축하고, 내부 업무혁신을 위한 IT인프라 개선에 주력할 계획이다.

이를 통해 기존 벌크 전문선사의 이미지를 벗고 '디지털 해운선사'로의 새로운 변화를 모색한다는 전략이다.

STX팬오션은 최근 미래 성장동력 확보를 위해 LNG운반선, 자동차선, Tanker선, 컨테이너선 등 고부가가치 사업을 집중 육성하며 신규 투자를 통한 사업 다각화에 주력하고 있다.

쎄브마운틴그룹

대규모 임원 인사

쎄브마운틴그룹(회장 임병석)이 그룹내 계열사들의 임원 인사를 3월9일부로 단행했다. 쎄브마운틴그룹은 제2의 도약을 준비하고 그룹의 안정적인 성장을 위하여 이번 승진인사를 단행했다고

밝혔다.

△사장 : (주)진도F& 유해기(柳海紀), 쎄브마운틴그룹 기획총괄 이상기(李相琪), (주)우방타워랜드 박명중(朴明鐘)

△부사장 : 쎄브마운틴해운(주) 박준호(朴俊浩), (주)진도 박택춘(朴澤春), (주)우방타워랜드 최백순(崔伯淳)

△전무 : (주)우방 김상수(金祥銖), 동남아해운(주) 최우락(崔祐洛), 케이씨라인(주) 김재운(金在尹), (주)한리버랜드 임종정(林鍾丁), (주)우방타워랜드 허순철(許淳喆)

△상무 : (주)진도 김관식(金官植), (주)진도F& 박성주(朴成柱), (주)한리버랜드 조원옥(曹源頊)

△이사 : (주)진도F& 중국법인 김용연(金容淵), (주)진도F& 중국법인 황종유(黃淙裕), (주)진도 이재우(李在祐), (주)진도F& 배보한(裴輔漢), (주)우방 김상수(金相洙), 황해훼리(주) 최홍달(崔弘達), (주)한리버랜드 오재언(吳在彦), 동남아해운(주) 김운식(金云植), 남극영(南極永)

△이사대우 : (주)진도 최동현(崔東鉉), 윤주현(尹周鉉), 동남아해운(주) 이원태(李元泰), 최성근(崔星根), 정철권(鄭哲權), 연동석(延東錫), 정성한(鄭聖翰), 신철범(愼澈範), (주)한리버랜드 이배행(李培行)

장금상선

일본- 인도항로 서비스 개시

장금상선(대표 정태순)은 3월 하순부터 일본의 주요항 접수를 통해 인도 서해안의 Nhava Sheva항 컨테이너·서비스를 개시했다.

이번 서비스는 일본-상하이항로에서 도쿄/요코하마/나고야/오사카/고베를 거쳐 상하이항에서

상하이-Nhava Sheva간을 운항하는 피더선에 접속하고 있다.

피더 운항요일은 상하이를 매주 수요일에 출항, Nhava Sheva에는 다음 다음주의 화요일에 도착한다. 최단 접속의 경우 일본에서 19일간이다.

이에 앞서 장금상선은 지난 3월 2일부터 부산-울산-광양-다롄(大連)-웨이하이(威海)를 연결하는 주1항차 정기선서비스를 개설했다.

이 서비스는 광양항과 웨이하이항을 다이렉트로 연결하는 첫 정기선 항로로, 중국 산둥성 웨이하이항을 이용하는 지역 하주들의 물류비 절감 효과가 기대되고 있다. 운항 선박은 180TEU급 'Golden Voyage'호로 3월 5일 광양항에 첫 기항해 20TEU를 처리했다.

광양만권경제자유구역청 관계자는 "현재 불황기인 지역 화학 산업이 활성화되고 대 중국 수출이 증가 할 경우 광양항에서 위해를 기항하는 서비스 항로의 물동량도 증가 할 것으로 전망된다"고 밝혔다.

(주)한진

맞춤형 물류서비스 제공

국내 산업계에도 소비재, 자동차, 기계, 자원* 에너지 등 각각의 산업 특성을 고려해 기업의 체질에 맞는 물류 컨설팅(진단)을 받을 수 있게 된다.

(주)한진(대표 이원영, www.hanjin.co.kr)은 최근 업계 최초로 산업별 맞춤형 물류 진단 방법론인 '스마트'를 개발했다.

'스마트(Systematic Modules Along with Realistic Tools)'는 기업의 물류환경을 종합적으로 분석해 개선되어야 할 기본적인 물류 업무를

파악하고, 최적의 물류 효율화와 서비스 공급을 위해 △물류센터 위치적합성 및 운영방법 △수배송 합리화 방안 등을 종합적으로 분석하는 물류 컨설팅 시스템으로 물류시장 전체를 산업군(6대 산업군), 제품의 흐름(조달, 생산, 판매, 회수 등), 물류 기능(물류센터, 수배송, 포워딩 등) 등 3개 축으로 나뉘 물류분야 전체를 포함했으며, 특히 각종 물류 방법론을 체계적으로 축적, '어떤 고객의 어떤 진단' 요구에도 신속하고 효과적으로 대응할 수 있도록 설계되어 있다.

앞으로 이 시스템으로 분석된 1차 컨설팅자료를 바탕으로 현장 방문을 통해 기업의 물류 흐름을 최적의 상태로 제안하는 단계를 밟게 되며, 고객의 물류진단 요구가 있을 경우, 스마트 시스템을 적용하여 1차 컨설팅을 제공해 신규 고객 유치에 적극 활용할 계획이다.

(주)한진 박준범 물류컨설팅 팀장은 "스마트 시스템은 한진의 60년 물류 운영 노하우와 각 산업별로 체험된 실제 경험이 축적되어 있다"며, 물류 개선 성공사례는 물론 실패에 대한 분석 자료를 통해 국내 기업들에게 최적의 물류 프로세스를 제공하게 될 것이라고 설명했다.

천경해운

한-중-일 서비스 개설

천경해운(대표 김지수)은 3월말부터 962TEU급 자사선 Sky Pride 1척을 투입해 일본 하카타와 부산-중국 대련과 신강을 연결하는 펜듈럼 위클리서비스를 개설했다.

기항 루트는 하카타(수요일)-텐진(토-일)-다롄(일-월)-부산(화-수)-하카타(수요일) 순이다.

한진해운

싱가포르-태국간 피더서비스

한진해운(대표 박정원/www.hanjin.com)이 3월말부터 싱가포르-태국간 전용 피더 서비스를 개시했다.

TSS(Thailand Singapore Service)로 명명된 이 피더노선은, 현지 피더 선사인 ACL(Advance Container Line)과 공동운항으로 총 4척의 선박을 투입하여 주간 4회 싱가포르, 태국 방콕, 람차방 구간의 서비스를 제공할 예정이다.

한진해운은 태국 전체 컨테이너물량(연간 약 11만TEU) 중 싱가포르-태국 구간에서 연간 약 6만3,000TEU를 처리하고 있으며, 향후 자회사인 세나토사의 물량을 포함해 약 85%의 피더 물량을 자체 서비스를 통해 처리할 수 있게 된다.

이번 서비스의 개설로, 한진해운은 물류 비용 절감과 서비스 경쟁력 향상, 미/구주항 화물 추가 유치 등의 효과를 기대하고 있으며,

올 3월에 이미 영업력과 고객 서비스 강화를 위해 방콕에 현지법인을 설립 운영 중으로, 피더 선박의 직접 운영을 통해 지역 내 회사의 위상 제고에도 일조를 할 수 있을 것으로 보인다.

한진해운은 지난 2004년과 작년에 아라비아해와 페르시아만 지역에 전용 피더 서비스를 개설한 바 있으며, 향후 주요 아시아 구간에 전용 피더 네트워크를 지속 확대하여 보다 안정적인 서비스를 제공할 계획이다.

현대상선

중국-인도 신규항로 개설

현대상선(대표 노정익)이 세계 최대 해운 시장



인 중국과 인도 공략에 나선다.

현대상선은 중국과 인도를 잇는 신규 항로(CIX, China-India Express)를 개설해 운항에 들어간다고 28일 밝혔다.

신규 노선에 투입되는 선박은 현대상선의 2200TEU급(1TEU는 20피트 컨테이너 1개) 컨테이너선 3척과 흥아해운 컨테이너선 1척 등 총 4척이다. 이날 상하이에서 출항하는 '현대브릿지(Hyundai Bridge)'호를 필두로 서비스가 시작된다.

선박들은 중국 상하이-중국 닝보-홍콩-싱가포르-인도 나바쉐바-싱가포르-상하이간을 운항하게 된다. 매주 1회씩 각 항만에 기항하는 주간 정요일 서비스로 운영될 예정이다.

현대상선은 이번 항로 개설로 올해 인도지역에서 처리하는 컨테이너 물동량이 지난해 8만 86TEU보다 32% 늘어난 10만5585TEU에 이를 것으로 예상하고 있다.

현대상선 관계자는 "세계의 공장이라는 중국과 제2의 중국으로 부상하고 있는 인도를 연결하는 컨테이너선 항로 개설에 큰 의미가 있다"며, 급증하고 있는 양국의 수출입 화물을 탄력적으로 소화하는 한편 잠재력이 높은 시장의 선점효과도 기대하고 있다고 설명했다.

한편 현대상선은 지난 2005년 7월 국내 해운업계 최초로 인도 뭄바이(Mumbai)에 현지법인을 설립했다.

부산항만공사

캄보디아항만과 협력 강화



부산항과 캄보디아의 최대 항만인 시아누크빌항과 프놈펜항간 정보 교류 및 공동 협력체계가 구축된다.

시아누크빌항의 루 김촌 항만청장과 프놈펜 항만청 관계자 일행은 3월24일 오전 부산항만공사(BPA) 추준석 사장을 내방하고 양 항만간 긴밀한 교류 협력체계를 유지해 나가기로 했다.

추 사장은 이 자리에서 최근 개장한 부산신항과 신항 배후부지 등을 소개하며 이번 방문을 계기로 양항간 정보 교류와 협력증진을 통해 공동 발전을 추구해 나가자고 강조했다.

루 청장은 시아누크빌항이 부산항을 모델로 삼아 대규모 개발을 추진하고 있다며 관심을 갖고 지켜봐 달라고 당부했다.

콤포송이라고도 불리는 시아누크빌항은 1960년 프랑스 원조로 건설됐으며 1만t급 4선석의 컨테이너 터미널로 연간 95만톤의 화물을 처리하고 있다.

또한 캄보디아의 내륙 무역항인 프놈펜항은 베트남을 주 대상으로 하는 환적항만으로 연간 약 47만톤의 화물을 처리하고 있다.

인천항만공사

정기항만위원회 개최



인천항만공사(사장 서정호, IPA)는 3월24일 본사 사옥 5층 항만위원실에서 2006년도 정기항만위원회를 열고 2005년도 결산을 승인했다.

인천항만공사의 최고 의결기구인 항만위원회(위원장 이기상)는 이날 열린 12차 회의에서 항만위원 8인이 참석한 가운데 당기 순손실 32억286만5,878원을 기록한 인천항만공사 2005년도 결산 보고서를 심의해 만장일치로 승인, 확정했다.

결산보고서에 따르면, 인천항만공사는 2005년 7월11일 출범 이후 기말까지 6개월여 동안 총 매출액 203억원을 달성했다.

매출액 구성은 선박 입항료와 화물료, 부두 및 TOC 임대료, 선거의 항만부지 임대료 등을 포함하는 사용료 수입 151억원과 건물 및 토지 등의 수입임대료 4억3천만원, 정부로부터 지원받는 갑문위탁수입 47억원 등으로 나타났다.

이 가운데 매출원가 194억원, 판매관리비 44억원 등을 영업외 손익으로 반영하여 총 32억원의 당기 순손실을 기록한 것으로 최종 집계됐다.

11명의 위원 가운데 9명이 참석한 가운데 열린 이날 정기회에서 항만위원들은 인천항만공사가 출범 첫해 32억원의 순손실을 기록했지만 안정



된 현금 흐름을 창출하고, 차입금 없는 경영을 달성하는 등 안정적인 경영 기반을 마련한 것으로 평가했다.

서정호 인천항만공사 사장은 결산 보고를 통해 "인천항만공사가 출범 반년 만에 모든 임직원이 혼연 일체가 되어 인천항 브랜드를 높이고, 물동량 115만TEU를 달성하는 등 가시적인 성과가 거뒀다"며, 공익성과 수익성을 잘 조화시킨 사업 추진으로 인천항을 환황해권 중심항만으로 발전시켜나가겠다고 밝혔다.

한국오염방제조합

2006년 정기총회 개최

한국해양오염방제조합(이사장 : 박재영)은 3월 22일 삼성동 소재 본사 사옥에서 SK인천정유(주) 및 쌍용해운 등 106개 조합원사가 참석한 가운데 2006년도 정기총회를 개최했다.

이날 총회에 참석한 조합원사는 방제조합이 상정한 정관 변경안(행정규제 정비방안 수용 및 사업근거 명시 등)을 만장일치로 원안 의결했으며, △동북아 방제중심기관으로서의 역할 강화 △해양환경 개선사업의 시너지 제고 △성과주의 문화의 정착 △고객만족 경영체제 강화를 목표로 하는 올해 주요 사업계획을 확정했다.

이와함께 조합은 이날 본사 사옥 5층 대회의실에서 박재영 이사장을 비롯, 해양수산부 성과관리팀장 및 유관기관 성과관리관계자 등 약 100여명이 참석한 가운데 성과관리시스템(Balanced Scorecard) 시연회를 개최했다.

이상호 기획조정실장의 설명으로 진행된 이날 시연회를 통해 앞으로 해양오염방제조합은 신 해양문화를 창조하고 급변하는 변화에 적극 대응하기 위해 현재 성공적인 조직운영시스템으로 평가

받고 있는 BSC 시스템을 2005년 12월 구축 완료, 금년부터 본격적으로 시스템 가동에 들어갔다고 밝혔다.

이 날 시연회에서 해양오염방제조합은 조직의 존재 목적인 미션을 '인류와 미래를 위하여 깨끗한 해양환경을 만들자'로 정하고 이를 달성하기 위한 비전으로 5년이내에 세계 제1의 해양환경전문기관으로 도약(TARGET5-1)을 채택했으며, 여기서 비전의 세부 전략목표로써 Together(국민과 함께), Ambition(꿈과 희망이 넘치는 바다), Revolution(조직역량 강화), Globalization(세계속의 해양환경기관), Economy(재원의 안정적 확보), 그리고 Training(연구하고 변화하는 조직)를 설정했다.

한국컨테이너부두공단

광양항 마일리지카드제 도입

한국컨테이너부두공단(이사장 정이기)은 해양수산부차관을 비롯한 광양항 이용고객, 항만관계대표자, 수협은행장 등 100여명의 내외빈을 초청한 가운데 2006년 3월 22일 광양항 홍보관에서 KGPS카드 출범행사를 가졌다.

이번 출범행사는 한국컨공단, 전라남도, 광양시와 공동으로 광양항 활성화를 위한 마일리지제도와 항만물류 결제기능이 혼합된 KGPS(Korea Gwangyang Port Suhyup)카드를 발행기로 수협은행과 업무 제휴를 합의함에 따른 것이다.

KGPS 카드제는 광양항이 자립항만으로 도약할 수 있는 300만TEU 달성을 위해 도입한 제도로서 광양항을 이용하는 화주, 포워더 및 선사의 신규물량또는 전년대비 증가물량을 점수화해 수협은행을 통하여 물량창출 지원금을 지급하는 제도이다.

앞으로 KGPS 카드가 공식 발급되어 상용화되면 물량창출 지원금을 받는 광양항 이용고객은 마일리지 적립금액으로 각종 항만부대 비용을 자동납부함은 물론 항만이용업체들 간에 발생하는 각종 물류비용을 결제하는 구매카드제도로도 이용할 수 있어 항만물류결제시스템 선진화에도 크게 기여할 것으로 기대된다.

한편, 우리공단에서는 금번 KGPS 카드제 도입이 광양항 물량증대의 기폭제가 될 수 있도록 홍보활동에도 최선을 다할 계획이다.

해양수산연수원 실습선 '한반도'호 취항

선원양성 및 재교육과 해기사 국가자격시험을 수행하는 한국해양수산연수원이 새로 도입한 상선실습선 한반도호(3,491t)가 본격적인 운항에 들어갔다.

한국해양수산연수원은 3월3일 오전 부산 남구 용호동 용호부두에서 해양수산기관·단체 관계자와 교직원 등 150여명이 참석한 가운데 한반도호 취항식을 가졌다.

이날 행사에서는 취항식을 겸해 한국해양수산연수원의 새로운 도약을 다짐하는 뉴-비전선포식도 열렸다.

한반도호는 한국해양대가 30년간 운영해온 실습선 '한바다호'로 지난해 10월 28일 최종기념항해를 마치고 내부수리와 외부도색을 거쳐 한국해양수산연수원의 상선실습선으로 제2의 활약을 예고하고 있다.

한반도호는 취항을 기념해 교직원 등을 태우고 5일까지 독도를 왕복하는 기념항해를 한 뒤 한국해양수산연수원의 단기 해기사 양성과정 교육생

과 부산해사고등학교 및 인천해사고등학교 학생들의 항해실습을 담당하게 된다.

한반도호의 취항으로 한국해양수산연수원의 실습선은 상선실습선 한우리호(3천476t급)와 어선실습선 제2갈매기호 등 3척으로 늘어났다.

유명운 한국해양수산연수원장은 "한반도호 취항으로 체계적인 승선실습이 가능해져 21세기 해양강국의 주역인 양질의 해기사 양성과 한국해양수산업 발전에 큰 역할을 하게 될 것"이라고 말했다.

해항회 2006년도 정기총회 개최

사단법인 해항회는 3월23일 용산 전우회관 4층 대회의실에서 2006년도 정기총회를 개최했다.

이항규 해항회 회장을 비롯 전해운항만청과 해양수산부 출신 공무원들이 대거 참가한 가운데 열린 이날 정기총회에서 2005년도 결산과 2006년도 사업계획과 예산안을 심의, 통과시켰다.

해항회는 2006년도 예산을 지난해 보다 1억 4,063만원이 증가한 8억 8,935만원으로 책정했다. 한편 해항회는 현재 702명의 회원이 가입되어 있다.

또한, 올해 해항회 로고와 컨셉을 결정했다. 지구를 상징하는 원은 글로벌 시대의 미래지향성과 희망찬 내일을 상징한다.

바다위의 전진하는 배의 모습은 미래를 헤쳐나가는 선도적인 의지를 담았으며, 해항회의 의미를 부각시켜 준다. 신해양시대를 선도하는 곳으로 자리매김하여 해양관련 산하단체에 기둥이 될 수 있도록 그 의지를 표현하고 있다.

국적선사 주주총회 소식

대한해운

대한해운(대표 이진방)은 3월17일 서울 본사 강당에서 '제39기 정기총회'를 갖고 지난해 경영 실적을 의결하고 임원급 승진인사를 단행했다.

대한해운은 이날 주총에서 지난해 1조1093억원의 매출에 영업이익 909억원, 당기순이익 858억원을 달성, 액면가(5000원) 기준 15%의 현금 배당을 실시기로 했다. 이에 따라 지난 2004년에 이어 연속 배당이 가능하게 됐다.

또 김창식 전무이사를 대표이사 부사장으로, 김태풍 해사본부장을 상무이사로 각각 선임했으며, 임기만료된 유경열 감사 후임에 박도명씨를 새로 선임했다.



이진방 사장은 인사말을 통해 "매출액은 사상 최대의 호황을 구가한 지난 2004년 실적과 비슷한 규모를 유지했지만, 급격한 건화물 시황악화로 수익이 절반이상 감소해 주주여러분들께 죄송하다"면서, 그러나 선대확장 정책과 경쟁력 있는 신규사업 발굴을 통한 수익성 강화 등의 계획은 주주여러분께 약속 드린 대로 착실히 진행되어 지난해까지 5척의 경쟁력 있는 신조선을 인수한 데 이어 올해 1분기에도 이미 2척의 대형 광탄선이 신조투입되어 운항 중에 있다고 말했다.

이 사장은 또 "올해 해운시황 역시 철광석 및 석탄 등 주요자원의 해상물동량과 신조선 유입량이 변수로 작용해 당분간 계속적인 조정 장세가 진행될 것으로 예측되지만, 주주 여러분의 성원에 힘입어 실속 있는 내실경영으로 내년에 다시 만나 뵈실 수 있도록 최선을 다하겠다"고 밝혔다.

한편, 신임 김창식 대표이사 부사장(55)은 제물포고를 나와 인하대를 졸업하고 연세대 경영대학원 경영학연구과정을 수료했다. 지난 77년 뉴코리아해운에 입사함으로써 해운과 인연을 맺고 동호선박을 거쳐 지난 94년 4월 대한해운 기획관리실 이사로 자리를 옮겼으며, 2003년부터 지금까지 전무이사를 역임해 왔다.

현대상선

현대상선(www.hmm21.com)은 3월10일 오전 9시 본사 강당에서 정기 주주총회를 개최해 노정익 사장을 등기이사에 선임하고, 오전 11시 이사회를 열어 노 사장을 대표이사로 재선임 했다.

노 사장은 지난해 9월 3년간의 등기이사 임기가 만료돼 그동안은 사장직만 수행해 왔다.

현대상선은 또 이번 정기 주총에서 임기가 만료된 사내이사 이재현 전무(컨테이너영업본부장), 최경호 상무보(회계부 담당중역)를 대신해 전인백 현대그룹 기획총괄본부 사장과 이동렬 전무(벌크선영업본부장)를 신임 이사로 선임했으며, 사외이사로는 임기가 만료된 양봉진 세종대 경영대학원 원장을 재선임하고, 전준수 서강대학교 경영학부 학장을 신규 선임했다.

이로써, 현대상선의 등기 이사진은 현정은 현대그룹 회장, 노정의 사장, 전인백 사장, 이동렬 전무 등 4명의 사내이사와 양봉진 교수, 전준수 교수, 김동건 변호사, 강보현 변호사, 에릭 입(ERIC IP) 허치슨터미널 사장 등 5명의 사외이사를 포함 총 9명으로 구성됐다.

현대상선측은 "사외이사가 사내이사보다 1명 더 많은 이사진 구성을 유지함으로써 경영의 투명성을 강화하고 대외신인도를 높일 수 있도록 했다"며, "저명한 경영학 교수와 법률 전문가 그리고 세계 최고의 항만운영업체 CEO 등으로 구성된 사외이사들이 의사결정과정에 참여하여 다양한 경험과 노하우를 자문 받을 수 있게 됐다"고 밝혔다.

한편, 현대상선은 이날 주총을 통해 주당 500원씩 현금배당을 실시하기로 결의했으며, 매출 4조8,456억원, 영업이익 4,664억원, 당기순이익 3,864억원 등을 기록한 2005년 재무제표를 승인했다.

한진해운

한진해운(대표 박정원/www.hanjin.com)은 3월17일 오전 여의도 사옥에서 개최한 주주총회에



서 액면가 기준 20% 현금 배당을 의결, 1999년부터 7년 연속 배당 실시로 주주 우선 경영을 지속 실천해 가고 있다고 밝혔다.

박정원 사장을 비롯 회사 경영진 및 주주 등 300여명이 참석한 이날 주주총회에서는 지난 해 매출액 약 5조9,801억원, 영업이익 5,728억원, 경상이익 6,024억원에 대한 재무제표를 승인했다.

또한 액면가 기준 20%의 현금 배당을 실시하여 지난 1999년 및 2000년 10%, 2001년 7%, 2002년 5%, 2003년 15%, 2004년 20%에 이어 7년 연속 배당을 한다.

지난해 달성한 영업실적을 보면, 컨테이너부문에서 285만TEU, 벌크부문 4,257만톤을 수송했고, 5조9,801억원(약 58.4억불)의 매출과 5,729억원(5.4억불)의 영업이익, 6,024억원(약 5.9억불)의 경상이익을 기록했다.

박 사장은 인사말에서, "올해 약 6조5,000억원(약 65억3,000만불)의 매출과 약 5,400억원(5억4,700만불)의 영업이익을 달성한다는 계획과 '해운시장 환경 변화에 대비한 안정적 재무구조 구축 및 지속적인 성장'을 경영목표로 정하였다." 이를 위해 컨테이너 부문 약 328만3천TEU, 벌크부문 약 4,900만톤을 수송할 계획이다.

또한 박정원 사장은 "오늘날의 한진해운이 있기까지 주주 여러분의 신뢰와 지원이 가장 큰 힘이 있음을 항상 명심하며, 지속적인 이익 창출만이



주주가치 증대에 기여한다는 사실을 유념하고 항상 수익성 위주의 경영을 펼치는 등 주주가치 증대를 위한 최선을 다하겠다.”고 말했다.

한진해운은 올해 규모의 경제를 통하여 비용을 절감하고, 중장기 선대의 대형화 및 신형화를 통한 선대 합리화로 서비스 경쟁력을 강화하며, 벌크부문의 수익성과 생산성 향상을 위한 노력을 추진하고 있다.

사업 다각화를 위해 터미널 사업, 3자 물류사업과 수리조선소 등 신규사업을 확대 추진하는 한편, 부채비율을 120% 대 수준으로 달성하고, 2008년까지 100% 이하로 낮춰 안정적인 재무구조를 확립할 계획이다.

또한 한진해운은 해운산업의 급속한 변화 속에서도 지속적인 경쟁력을 가질 수 있도록 전사에 걸친 경영혁신(Process Innovation)에 전력을 기울여, 세계적인 초일류 종합물류회사로의 도약을 위하여 최선을 다할 예정이다.

한편 한진해운의 2005년도 주요 항로별 수송 실적을 보면, 미주 153만4793TEU(수송금액 22억645만 1,005 불), 구주 82만9383TEU(11억 5,788만1,429불), 대서양 15만1489TEU(2억 1,758만5,129불), 아주역내 33만6052EU(2억 7,783만2,114불), 전용선 1723만5960톤(1,814만 5,514불), dry bulk 1,194만2,036톤(2억8,756만 4,823불), wet bulk 1,339만1,057톤(2억5,486만 1,660불) 등 총 285만1,717TEU, 4,256만9,053톤(대선 및 부대수입 12억5,748만7,393불 포함 총 58억4,080만9,067불)으로 각각 집계됐다.

흥아해운

흥아해운(회장 이운재)은 3월17일 오전 10시

송파구 석촌동 소재 송파여성문화회관 지하1층 소강당에서 제45기 주주총회를 개최했다.

이날 주주총회에서는 2005년도 재무제표 승인 과, 정관의 일부 변경, 이사 및 감사의 보수한도 승인의 안건이 처리되었다. 특히, 금번 주주총회에서는 주식거래 활성화를 위한 액면분할이 결정되었다.

당일 승인된 재무제표에 의하면 지난해 흥아해운은 지속적인 국제유가 폭등, 달러약세의 어려운 세계해운시황에서도 지난해 5,420억원의 매출을 기록하였으며 177억원의 당기순이익을 실현한 것으로 나타났다.

배당은 액면가대비 10%를 지급기로 결정되었고 이는 지난해 대비 배당성향을 볼 때 5.8%에서 6.5%로 늘어난 것이다.

이날 총회에 참석한 주주들은 흥아해운 임직원들의 솔선수범하는 경비절약 집행의 모습에 이사회에 대한 지속적인 지지입장을 표명하였으며, 이운재 회장은 깊은 감사의 뜻을 전하면서 차후로도 주주들의 의견을 적극 경영활동에 반영할 것을 약속했다.

이 회장은 또 지속적인 선대개편과 해외네트워크 강화, 그리고 무엇보다도 신규사업 진출 등을 통해 2006년에도 매출 성장을 달성하겠다는 영업목표를 제시했다.

흥아해운은 지난해 신조 탱커선을 도입하고 정기선 선대의 사선비율을 늘리는 등 선대 개편의 실질적인 행보를 보이고 있으며 지난해 11월 인도 뭄바이에 사무소를 설립함에 이어 당월 27일부터 인도 직항 서비스를 개시할 예정이다.

또한 금년 초 중국 상해에 3PL 회사인 Heung-a Logistics(Shanghai) Co., Ltd를 설립하는 등 신규사업 진출에도 적극적인 모습을 보이고 있다.



현대상선, 2010년 '글로벌 톱5' 진입위해 힘찬 나래

창사 30주년을 맞이하여 '경영비전' 선포



현대상선(www.hmm21.com)이 2010년 235척의 선단(지배선박 기준)을 운영하고 100억 달러의 매출을 올리는 해운분야 '글로벌 톱 5' 진입을 목표로 하는 경영비전을 발표했다.

현대상선은 창립 30주년을 맞아 3월24일 오전 10시 롯데호텔에서 현정은 현대그룹 회장 및 노정익 사장 등 임직원 400여명이 참석한 가운데 창립 기념식 및 비전선포식을 개최했다.

이 행사는 연혁보고, 30년 사사(社史) 헌정식, 현정은 회장의 격려사, 25년 근속자 포상, 비전 선언, 임직원 다짐 등의 순으로 진행됐다.

현대상선이 이날 발표한 2010년 경영비전에 따르면, 현대상선은 현재 39척의 컨테이너선단을 2010년까지 80척으로 늘리는 등 2010년 전체선대를 235척까지 확충할 계획이다.

또한, 매출은 2005년 47억 달러에서 2010년 100억 달러로, 영업이익은 4억5천만 달러에서 12억달러로 높이고 부채비율은 160%까지 낮춰 명실공히 '글로벌 톱 5' 해운기업으로 진입한다는 것이다.

이같은 목표를 달성하기 위해 현대상선은 2010

년까지 △지속적 투자, 전략적 제휴 강화, 신규고객 창출, 물류서비스 기반 확충을 통해 성장역량을 강화하고 △선대 포트폴리오 최적화, 상시적 리스크 관리역량 강화, IT기반 경영시스템 도입으로 내부 효율성을 제고하며 △글로벌 차원의 사회공헌활동, 다양한 분야와 인력교류를 통한 인재중심경영, 성과지향 전략적 조직체 구축으로 신문화를 창조하는데 주력키로 했다.

구체적인 사업부문별 전략을 살펴보면, 컨테이너 사업부문에서는 글로벌 네트워크 강화, 선대확충 및 신규 항로 개발에 적극 나서고, TNWA, Grand Alliance 등 기존의 선사간 전략적 제휴관계를 공고히 하며, 자산활용을 극대화하여 비용 경쟁력을 강화해 나갈 방침이다.

벌크선 사업부문에서는 사업의 영역 및 영업지역을 다양화하고, 지속적인 선대확충으로 안정적 영업기반을 구축하며, 장기계약 확대 및 3국간 자원 수송시장 개척에 적극 나서기로 했다.

터미널·물류사업부문에서는 전세계 주요 지역에 전용터미널을 확보하고, 내륙의 Intermodal 서비스 등을 활요 전략적 물류 네트워크를 구축하여 서비스 경쟁력을 강화키로 했다.

이 밖에도 기존 사업과 관련된 분야는 물론 새로운 분야로 사업영역을 다각화하고, 고부가가치 성장시장을 선점하기 위해 신사업 진출을 적극적으로 추진할 계획이다.

현정은 회장은 이날 행사에서 "지난 30년동안 수많은 위기를 슬기롭게 극복하고 지금의 현대상선을 만들어준 선배들 및 임직원에게 깊은 감사의 말씀을



전한다"며, "앞으로 글로벌 기준에 부합하는 윤리경영으로 기업체질을 강화해 향후 50년, 100년동안 존경받는 기업 역사를 만들어 가자"고 격려했다.

노정익 사장은 기념사를 통해 "오늘은 창립 30주년을 기념하고 추억하는 날임과 동시에 세계 5대 초우량 물류기업으로 도약을 위한 새로운 출발선에 선 날"이라며, 창업주인故 정주영 명예회장과 현영원 회장, 정몽헌 회장 등 선대 경영인들이 물려준 불굴의 '현대정신'과 지난 30년 동안 쌓아온 경험과 신뢰를 바탕으로 또 다른 성장신화를 만들어 나갈 것이라고 말했다.

한편, 현대상선은 이날 오후 7시 롯데호텔 2층 크리스탈볼룸에서 창립 30주년을 기념하는 리셉션 행사를 개최했다. 이 자리에는 현정은 회장과 현대상선 노정익 사장 등 현대그룹 계열사 사장단 및 임원들을 비롯해 강무현 해양수산부 차관, 장두찬 한국선주협회 회장, 장승우 전 해양수산부 장관, 이재진 EIO 아시아총괄본부장이 참석했고, 현대상선에 근무했던 OB 임직원들이 대거 참석하는 등 각계각

층 700여명의 인사가 참석해, 현대상선의 30주년을 축하했다.

특히, 장두찬 한국선주협회장은 축하메시지를 통해 "30년전 초대형 유조선 세척으로 출발한 현대상선은 오늘날 100여척, 1,800만톤의 대선단을 지배하는 세계적인 해운기업으로 성장하였다"고 축하하고, "이제 장년기에 접어든 현대상선이 더욱 더 힘차게 도약하여 세계 초일류 해운기업으로 거듭 태어나고, 우리나라가 경제의 든든한 버팀목 역할을 해 줄 것을 믿어 의심치 않는다"고 강조했다.

이 날 30주년 축하 리셉션은 이벤트 행사로 유조선 3척으로 출발한 현대상선의 영원한 정신적 지주이자 오너였던 고 정주영 현대그룹 명예회장, 그리고 현대상선의 대표를 맡았던 고 현대그룹 정몽헌 회장 등이 일구었던 현대상선의 옛 모습을 영상을 통해 전달하는 등 현대상선의 오늘이 있기까지 헌신을 다했던 인물들과, 축하공연등이 함께 어우러지는 등 다채로운 행사로 치러졌다.

미래고속(주), 일본 JR구주고속선(주)과 업무제휴 항로개설 4년만에 한일 초고속선 시장에서 두각

2006년 2월14일 일본 후쿠오카 시내의 니코호텔에서 매우 의미있는 행사가 개최되었다. 우리나라 태극기를 단 국제제트포일선을 부산-후쿠오카간에 취항시킨지 만 4년만에 미래고속(주)은 경쟁선사였던 일본의 JR구주고속선(주)과 2006년 4월1일부터 양사간 선박 7척의 공동운항을 포함한 포괄적 업무제휴 체결에 전격적으로 합의하는 조인식을 갖게 된 것이다.

이날 조인식 행사에는 미래고속(주)의 김창중 대표(대보해운 사장)와 JR구주고속선(주)의 마루야마 야스히로 대표가 각각 양사를 대표하여 업무제휴 협약서에 서명하였으며 주후쿠오카 대한민국 총영사관 총영사, 한국의 해양수산부 관계자 및 일본의 국토교통성 관계자, 부산시 및 후쿠오카시 관계자들을 비롯한 각계의 인사들이 양 사간의 의미있는 새 출발을 축하하고 격려해 주기 위해 참석하였다.

그 동안 부산-후쿠오카항로에서 같은 船形인 제트포일선을 운항해 오며 출혈경쟁을 해 오던 양사가 이렇게 전격적으로 포괄적 업무제휴를 체결하게 된 배경에는 고유가로 인한 연료비 부담, 불안정한 한일관계 등의 외부환경변화에 좀 더 능동적으로 대처하고 한일

간 고속선을 이용하는 승객들에게 보다 나은 서비스를 제공하고자 하는 필요성에 양사가 공감대를 형성하게 된데 기인하고 있다.

▶ 승객들에게 양질의 서비스 제공

따라서 이번 업무 제휴는 운항스케줄을 공동으로 편성하여 보다 자국민들에게 편리한 여행시간대를 제공하고 상대선사의 일부 좌석을 공유하는 code share를 시행, 운항의 효율성을 극대화하는 영업정책을 채택하고 또한 전체 원가의 1/3을 차지하는 연료유의 공동구매, 초고속선 선착장의 공유, 운송업무의 공동 수행 등을 통한 비용절감을 꾀하고 더 나아가서는 기상 및 운항 등에 관한 정보교환, 정비 및 운항 기술의 상호 습득 및 공유를 위한 인적 교류 등을 주 내용으로 하고 있다.





이번 JR구주고속선(주)과의 업무제휴 체결을 계기로 2006년 4월1일부터 미래고속이 운항하는 Kobee, Kobee III, Kobee V등의 자사보유의 고속선 3척 뿐만 아니라 상대선사의 Beetle, Beetle 2, 제비1, 제비2 등 4척을 합해 총 7척에 대한 영업이 가능해지고 비수기 하루 10편, 성수기 최대 18편에 대해 한국민들에게 편리한 운항스케줄을 제공함에 따라 증가일로에 있는 한일간 초고속선 시장에서의 주도적인 국적선사의 역할에 한층 탄력을 받을 것으로 기대되고 있다.

또한, JR구주고속선(주)의 모회사인 JR구주여객철도(주)가 보유하고 있는 큐슈지역내 호텔, 골프장, 편리한 교통시설망 등과 한국철도공사의 KTX를 연계한 상품을 개발할 수 있게 됨에 따라 이른바 원스톱서비스에 의한 한국민들의 일본 큐슈지역 여행이 더욱 편리해진다.

그리고 연료유 공동구매, 일본 지점의 축소에 따

라 절감되는 비용을 선박 여객시설에 대한 업그레이드, 승무원들에 대한 교육훈련의 강화 등 하드웨어와 소프트웨어에 추가 투자할 수 있게 되어 좀 더 나은 고품질의 여행서비스를 제공할 수 있게 되었다고 미래고속 측은 전하고 있다.

▶ 항로개설 4년만에 대표주자로 부각

그동안 항공산업이나 컨테이너선 정기선부문의 경우는 국적을 초월하여 외국회사와의 좌석 및 스페이스 공유와 서비스의 공동 제공 등을 주내용으로 하는 얼라이언스 형태의 업무제휴가 일반화되었지만 국제해상여객사업에서 타국적선사와의 업무제휴는 이번 미래고속(주)과 JR구주고속선(주)이 처음으로 시도하였을 만큼 생소하다.

더구나, 보수적이며 신뢰를 중요시하는 일본기업과의 업무제휴였다는 점, 상대선사가 초고속선시장에서만 15년 이상의 역사와 전통을 자랑하는 사실

상 일본의 거대 국유기업인 점 등을 감안하면 4년 밖에 안된 한국의 한 중소기업이 어깨를 나란히 하게 되었음은 참으로 대단한 일로 받아들여지고 있다.

이날 조인식에 참석한 미래고속(주)의 관계자 대부분이 JR구주고속선(주)와의 업무제휴 체결에 흥분을 감추지 않았으나, 그동안 미래고속의 대표로서 야전사령관의 역할을 하며 고군분투해 왔던 김창중 회장은 예상외로 담담한 표정을 지었다.

김 회장은 조인식을 끝낸 뒤 "자그마한 중소기업으로서 4년간 약 200억에 가까운 막대한 자본을 투자, 한국의 대표 국적선사로서의 입지를 공고히 하며 대한해협에서 항로주도권을 확보하기 위한 눈물겨운 노력의 결실을 이제야 맺게 되었다"며, 2006년을 제2의 도약의 해로 만들기 위한 새출발의 의지를 드러냈다.

▶ 일본의 독무대인 시장에 도전

미래고속(주)이 참여하기 전의 한일간 초고속선 시장은 일본의 독무대나 다름없었다. 1987년 한국철도공사의 전신인 한국철도청과 일본큐슈지역의 JR구주여객철도(주)는 단절된 바닷길을 연결하자는 의미에서 해상여객운송사업의 추진에 합의하였으며 1991년 일본선사는 초고속 여객선 Beetle 2세를 취항시키면서 초고속선 시장을 개척하였다.

이후 한국철도청과의 명목상 공동운항계약하에서 1998년 한국철도청의 대행계약사인 한국고속해운이 형식적인 용선계약을 통해 JR측으로부터 선박 1척을 임차하여 '제비'호라는 2차선을 투입하였으나 실질적으로는 JR에 의해서 운항되는 등 일본의 독점시장이었다.

2000년대 들어서면서 한일간의 초고속선시장은 항공기에 의한 여객운송을 능가하게 되었으며, 이

때 한국 정부는 실질적으로 일본선사에 의해 독점되던 초고속선시장에 한국 선사의 참여 필요성을 인식하게 되었다.

2001년 미래고속(주)의 모회사였던 대보해운은 해양수산부가 주관한 치열한 입찰경쟁에서, 인천-영종도간에 3척의 차도선을 투입하여 인천공항건설을 위한 물자 및 인력 수송을 성공적으로 수행하였던 경험과 안정적인 재무상태를 인정받아 부산-후쿠오카간 한국측 선사로 낙찰받기에 이르렀다.

당시 김창중 회장은 船種의 선택에 있어서 비교적 값이 저렴하고 대중화되었던 카타마란형 여객선보다는 일본선사가 운항하고 있던 제트포일선만이 유일한 경쟁수단임을 인식하고 당시 전세계적으로 40여척에 불과하던 제트포일선박 운영업체를 수소문한 끝에 홍콩-마카오간에서 약 20척의 제트포일선을 운항하던 홍콩의 Shuntak그룹으로부터 최신형의 제트포일선을 도입하는 결단을 내렸다.

제트포일선이란 바다위의 비행기라는 애칭에 걸맞게 보통의 선박들이 부력과 프로펠러에 의한 추진 동력을 얻는 것과는 달리, 롤스로이스란 수제자동차로 유명했던 롤스로이스사가 만든 가스터빈 엔진을 장착, 자동자제제어장치(Automatic Control System)로 컨트롤되는 선체전후의 수중날개에서 발생하는 양력으로 해수면을 부상하여 질주하게 되는 즉, 항공기와 비슷한 주행 원리를 이용한 최첨단 선박이다.

미국의 항공기 제조업체인 보잉사에서 개발하였기 때문에 보잉 929로도 불리우는 제트포일선은 평균 45노트(시속 83km)로 운항하면서 파도의 영향을 거의 받지 않기 때문에 쾌적한 승선감과 년 평균 95% 이상의 높은 취항율을 자랑하고 있다.

2002년 2월20일 한일간 해상항로에서 제트포일선 'Kobee'호를 처음으로 취항시키던 역사적인 날,



한국의 많은 정부관계자들과 언론계 인사들이 뜻깊은 취향식에 참석하여 자그마한 중소기업인 미래고속(주)의 성공을 기원하며 많은 격려를 해 주었으나 미래고속의 앞날은 결코 순탄치만은 않았다.

▶ 항로개설 초기 어려움 많아

일본측 경쟁선사인 JR구주여객철도(주)와 한국철도청과의 명목상의 공동 파트너관계에 의한 한국시장에서의 영업력의 한계, 초기 최첨단 선박에 대한 운항 및 정비의 어려움, 일본 경쟁선사와의 출혈 경쟁 등에 따른 여객단가의 하락 등 진입 초기부터 난관에 봉착하게 되었다.

또한, 2003년도에도 세계 여행업계를 위축시킨 SARS의 출현, 북한 핵문제에 의한 한국행 여행객의 급감 등 악재가 줄을 이어 미래고속의 경영난은 심각한 지경에 이르렀다.

이에 따라 일부 미래고속(주) 임직원들이나 대부분의 외부 인사들은 회사의 지속적인 경영은 무의미하며 하루빨리 사업을 정리하는 것만이 손실을 줄이는 길이라고 이구동성으로 주장하였다.

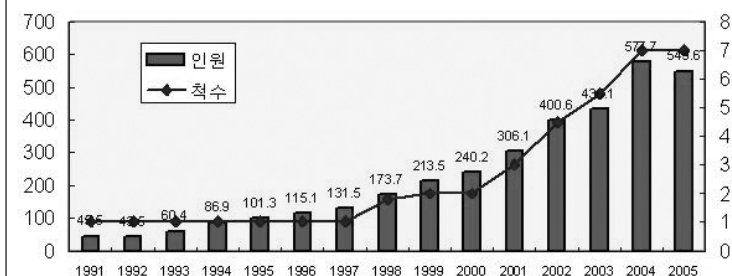
그러나 김창중 회장은 이럴 때일수록 과감한 투자와 적극적인 영업정책을 펼쳐야 한다면서 2차, 3차 선박을 연이어 도입하고 공격적인 경영에 나서기 시작하였다.

김 회장이 불황기에서도 아랑곳하지 않고 이렇듯 공격적 경영전략을 펼친 배경에는

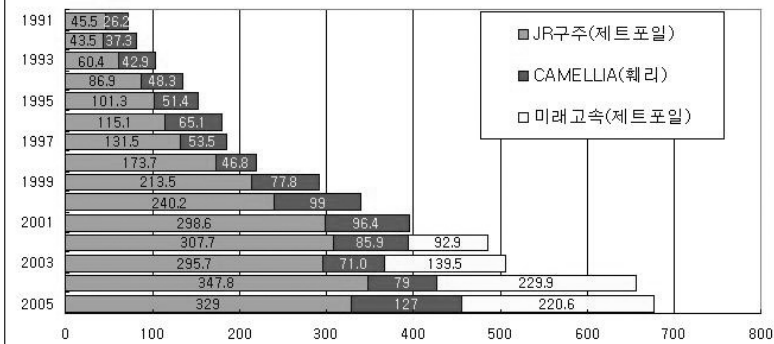
30년간의 해운시장에서 터득한 노련한 경험과 언젠가는 빛을 보게 될 것이라는 신념도 한 몫을 했지만, 더 큰 이유는 당시 한일해상항로에 신규 참여한 업체들이 경영상의 어려움으로 부도가 나고 또한 항로를 폐쇄하는 상황에서 미래고속마저도 문을 닫게 되면 어렵게 진입한 한일해상항로에서의 주도권을 일본측에 모두 넘겨주게 될 것이란 생각때문이었다.

일본 정부의 독도영유권 주장, 역사교과서의 왜곡 등으로 국민들 사이에 반일감정이 팽배한 상황에서 항로의 폐쇄로 인한 이득이 일본측에 고스란히 넘어갈 것이란 위기감과 함께 경제독립을 추구하려는 애국심의 발로였다고도 볼 수 있다. 일례로 반일 감정이 한창이던 2005년 4월, 한국의 2-30대 젊은이들을 대상으로 당시 19만원하던 왕복운임

한일간 초고속선 투입척수 & 수송 인원



부산/후쿠오카 해상여객운송 추이



을 단돈 천원으로 대폭 할인, 예전 조선시대의 선조들이 일본의 요청에 의해 대규모의 문화사절단을 일본에 보냈던 조선통신사들의 발자취를 돌이켜 보는 21세기 통신사란 행사를 실시하기도 했었다.

이러한 각고의 노력과 과감한 투자로 인해 미래고속(주)의 Kobeex는 점차 한국 국민들 사이에 알려지게 되었으며 KTX를 출범시킨 철도공사와의 연계 교통편의 공동개발, 해양수산부와 관광공사 등 한국정부내부에서의 간접적인 지원과 협력을 이끌어 낼 수 있었으며 그동안 경쟁관계에 있던 일본의 JR 구주고속선(주)과의 공동운항을 포함한 전략적이며 포괄적인 업무제휴관계를 맺기에 이른 것이다.

▶ 항로개설 이후 여행객 급증

미래고속(주)의 시장 참여 이후, 초고속선으로 일본 큐슈지역을 여행하는 한국인들의 숫자가 급증하고 있다. 미래고속(주)의 참여 이전인 2001년 불과 5만명에 불과했던 한국승객은 2005년 기준 24만명으로 4년만에 무려 4배 가까이 증가했으며 한국인이 차지하는 비율은 2001년 18%에서 2005년 43%로 급증했다.

이런 추세대로라면 2-3년 안에 한국승객의 비중이 일본승객을 능가할 것으로 기대된다. 이렇듯 미래고속(주)의 시장에서의 약진은 괄목할 만한 것이었으며 대한민국을 대표하는 국적선사로 거듭나고 있는 것이다.

2006년 3월4일 토요일, 정오가 다 되어갈 무렵 부산국제여객터미널은 평일보다 더 많은 승객들을 태우고 도착한 미래고속(주)의 Kobeex호를 맞이하기 위해 더욱 분주해진 모습이다. 이들 승객의 대부분은 주말을 부산에서 보내기 위해 후쿠오카를 비롯한 큐슈지역에서 오는 일본인들이다. 대부분은 해외여행보다는 이웃 도시에서 잠시 주말을 보내러

온 것 같은 간편한 차림을 하고 있다. 이 여행객들은 다음날 오후에 한류관련 상품을 비롯해 필수 쇼핑품목이라고 할 수 있는 김치, 김 등을 가득 들고 다시 자국으로 돌아가 한 주를 시작하게 될 것이다.

이러한 풍경은 미래고속이 있는 부산국제여객터미널에서는 익숙해진 지 오래다. 일본 자국내에서 쇼핑하고 주말을 보내는 것보다 선박을 이용해 이웃도시인 부산으로 건너와 쇼핑하고 한류의 향취를 누리는 것이 경제적이기 때문에 새로운 주말 라이프스타일이 돼버렸다. 이러한 생활패턴의 변화뒤에는 부산과 후쿠오카를 시속 83Km의 속력으로 2시간 55분만에 주파하는 미래고속의 제트포일선 Kobeex가 있다. 도심과 도시를 연결하는 짧은 소요시간과 항공운임보다 훨씬 저렴하면서도 그에 뒤지지 않은 서비스가 제공되기 때문에 항공기에 비해 경쟁력이 있다고 평가받고 있다.

▶ 미래고속, 고객감동 서비스로 무장

미래고속(주)의 김창중 회장은 향후 시장 상황에 대해 낙관도 비관도 아닌 견해를 피력하면서 오로지 최상의 서비스로 고객만족을 넘어선 고객감동을 이끌어 낼 수 있는 기업만이 시장에서의 최후의 승자가 될 것이라는 굳은 신념을 갖고 있다.

또한 초고속선 시장은 이미 항공기를 대체하는 운송수단으로 자리잡았으며 오로지 꾸준한 운항 및 정비 기술의 향상노력과 고객들의 여행 needs를 개발하려는 미래고속 자체의 노력만이 곧 다가올 100만 한일 해상여객 시장에서의 한국내 선두주자의 위치를 확고히 할 것이라고 강조하고 있다.

김창중 회장은 "국민 여러분의 관심어린 애정과 성원이 조그마한 한국의 중소 국적선사인 미래고속의 Kobeex호를 날게 할 것"이라며 앞으로 미래고속(주)의 힘찬 비상을 지켜봐 줄 것을 당부했다.



해양수산부, 김성진 14대 장관 취임식 거행

김장관 “10년내 세계 5대 해양강국 실천전략” 마련



김성진 신임 해양수산부장관은 3월27일 오후 2시 대회의실에서 열린 취임식에서 "10년 안에 우리나라를 세계 5대 해양강국으로 만들 실천전략을 마련하겠다"고 밝혔다.

김 장관은 취임사에서 "올해는 해양수산부가 출범한 지 10년이 되는 해로 그 동안의 실적을 점검하고, 미래를 설계해야 할 중요한 기로에 서 있다"며, 해양수산 분야가 처해 있는 상황에 대한 냉철한 분석과 진단을 통해 앞으로 10년안에 세계 5대 해양강국으로 이끌 수 있는 실천전략을 수립하겠다고 밝혔다.

그는 이를 위해 "세계적인 석학들의 자문도 구하고 국내외 전문가와 업계의 적극적인 참여를 유도하겠다"면서 이러한 실천전략을 조직적으로 뒷받침 할 수 있도록 해양수산부를 성과중심의 강력한 조직으로 만들어 나가겠다고 말했다.

그는 또 "창의적인 혁신활동을 강화하고 현장에 바탕을 둔 행정을 펼쳐나감으로써 고객에게 다가가고 환영받는 정책이 될 수 있도록 하겠다"고 덧붙였다.

김 장관은 "21세기 해양시대를 맞아 육지면적의

4.5배에 달하는 광대한 해양을 경영하는 해양수산부장관이라는 중책을 맡아 매우 영광스럽고, 한편으론 막중한 책임감도 느낀다"며, 해양경영을 통한 국부창출을 위해 32년동안 경제분야 공직자로 일한 경험을 바탕으로 직원들과 함께 지혜를 모아 정책을 추진하겠다고 취임소감을 밝혔다.

그는 이어 "동북아의 각 항만들이 물류허브(Hub) 지위를 선점하기 위해 치열한 경쟁을 전개하고 있는 이 시점에서 어느 항만이 효율적인 물류시스템을 구축하고 최적의 서비스를 제공하는가 관건"이라며, 우리 항만을 고부가 가치의 동북아 물류허브로 발전시키는데 역량을 집중하겠다고 말했다.

세계무역기구 도하아젠다(WTO/DDA) 및 자유무역협정(FTA)과 관련해 그는 "시장개방에 따른 수산업의 피해를 최소화하고, 이에 대처할 수 있는 어업인 지원대책을 보완해 수산업의 자생력을 확보하며, 어업인의 삶의 질을 향상시키는데 최선을 다하겠다"고 다짐했다.

그는 또 연안과 해안을 깨끗하게 관리하기 위해 "연안의 용도구역제와 자연해안과 서식지에 대한 순순실 방지제도를 도입해 개발과 보전이 조화될 수 있도록 효율적으로 관리하는 한편, 육상폐기물을 획기적으로 감축시키겠다" 강조했다.

그는 특히 "향후 10년간 총 3조3423억을 투자해 오는 2015년에는 선진국 수준의 기술을 보유하도록 함으로써 해양과학기술(MT) 개발을 통한 새로운 성장동력을 창출하는 데에도 적극 노력하겠다"고 밝혔다.

국회, 선박안전법 일부개정법률안 의결

실시간 모니터링 통해 안전운항 확보

국회는 3월2일 선박안전법 일부개정법률안(대안)을 의결했다.

이번에 선박안전법이 개정된 것은 선박 운항 상황의 실시간 모니터링을 통하여, 선박의 안전운항을 확보하고 해양안전사고 발생시 신속한 대응이 가능하도록 선박에 위치를 자동으로 발신하는 장치를 갖추도록 하여 해상에서 인명과 선박의 안전을 확보하기 위해서이다.

또 선박소유자 등의 보고 및 자료제출 요건 등을 정하고 행정조사 실시 전 조사자, 조사일시, 조사내용 등을 피조사자에게 사전 통보하는 절차 등을 신설하여 행정의 투명성 및 예측가능성을 확보하고, 기업의 편의를 도모하기 위해서이다.

개정법률의 주요내용을 보면, 선박의 안전운항을 확보하고 해양안전사고 발생시 신속한 대응을 위하여 선박에 해양수산부장관이 정하여 고시하는 기준에 따라 선박위치발신장치를 갖추게 했다.(제4조의3제1항).

이와함께 선박이 제4조제1항 또는 제2항의 규정에 의한 선박위치발신 기능을 가진 경우 선박위치발신장치를 갖춘 것으로 인정(제4조의3제2항)하고, 선장은 해적 또는 무장강도의 출몰 등으로 선박의 위치 정보 노출로 안전에 저해한다고 판단될 시 선박위치발신장치의 작동을 중단할 수 있도록 했다.(제4조의3제3항).

그리고 우수사업장의 운영·관리에 대한 지도·감독 및 이 법 위반여부에 대한 조사시 조사 7일 전까지 조사자, 조사일시·이유 및 내용 등에

대한 조사계획을 피조사자에게 사전 통보하도록 했다.(제12조제3항).

이밖에도 선박 또는 사업장을 검사·확인한 자는 그 결과를 문서로 선박 소유자등에게 통보(제12조제5항)하도록 하는 한편, 선박위치발신장치를 갖추지 않거나 선박위치보고의무에 위반하여 선박위치보고를 하지 않은 선박의 선장에게 과태료에 처할 수 있도록 했다.(제24조의3).

여수·광양항 단일선체 유조선 입항 금지

4월5일부터 입항시 하역불허 및 추방 조치

일정중량 이상의 중급유를 운송하는 '단일선체(single-hull) 유조선'의 여수항과 광양항 입항이 금지된다.

여수지방해양수산청은 최근 "해양환경보호 및 오염사고 방지를 위해 원유 또는 벙커유 등 중급유 5천(재화중량) 이상을 실어 나를 수 있는 단일선체 유조선에 대한 운항금지 및 입항거부를 다음달 5일부터 실시한다" 밝혔다.

다른 유류보다 오염피해가 큰 중급유를 운송하는 단일선체 유조선은 화물탱크를 보호할 수 있는 선체 외판이 이중으로 돼 있지 않아 선박 충돌 또는 좌초시 선체파괴로 인한 대형 오염사고 위험성이 높은 선체구조를 갖고 있다.

여수해양청 관계자는 "국제해사기구(IMO)가 2002년 11월 스페인 연안에서 대형 오염사고를 일으킨 '프레스티지호' 사건을 계기로 단일선체 유조선을 조기 퇴출시키기 위해 국제 해양오염 방지협약을 개정했다"면서 입항을 거부하고 그래도 입항을 고집하면 하역 불허, 추방 조치하게 된다고 말했다.



육상처리 가능한 폐기물 해양투기 전면 금지

폐기물 해양투기 런던협약 96의정서 발효

국제해사기구(IMO)에서 지난 1996년 채택된 폐기물 해양투기에 관한 협약인 런던협약 '96 의정서에 멕시코가 비준서를 기탁하면서 발효요건인 26개국이 충족되어 금년 3월24일 발효됐다.

해양경찰청(청장 이승재)에 따르면, 런던협약 '96의정서는 폐기물의 육상처리 우선원칙이 적용되어 육상에서 처리가 가능한 폐기물은 해양투기가 금지되며, 이를 시행하기 위하여 육상처리가 곤란한 폐기물인지에 대한 사전평가제도가 도입된다. 이 제도가 도입되면 현재 투기되는 대부분의 폐기물은 투기가 어려워질 전망이다.

폐기물의 해양투기시에는 해양환경에 미치는 영향을 사전에 평가하여 해양투기를 허가하고 해양투기 후에도 배출해역의 환경영향을 평가하여 문제점을 개선하는 제도로 운영된다. 이제도가 시행되면 배출업자는 투기하는 폐기물이 투기해역에 미치는 영향을 분석한 연구보고서를 제출하여야 한다.

특히 '96의정서는 폐기물 해양투기 현황을 국제해사기구 사무국에 보고하도록 되어 있어 국제적인 투기억제 요구가 강화 될 전망이다.

우리나라는 아직 이 협약을 비준하지 않은 상태이나 해양수산부에서 관계부처와 협의를 하여 국내법 정비 및 비준시기를 결정할 예정이다.

'96의정서에 대비하여 지난 2월21일 해양오염방지법시행규칙을 개정하여 폐기물 해양투기 허용품목 축소(14종 → 9종), 중금속 등 유해물질의 처리기준 등을 강화한 바 있다. 그리고 금년중에 해양오염방지법을 개정하여 육상처리 평가제도를 도입할 예정이다.

투기해역의 관리를 담당하고 있는 해양경찰청에서는 폐기물의 해양투기를 엄격관리하고 지도단속을 강화하여 해양투기량을 매년 10%씩 감축을 추진하고 있다. 그리고 투기해역에 대한 정기적인 해양환경오염도조사를 실시하여 오염된 해역에 대해서는 일정기간 휴식년제 도입하는 등 우리나라의 폐기물 해양투기 제도를 국제적 수준으로 높여 나갈 계획이다

한편, 해양경찰청은 4월3일부터 21일까지 3주간에 걸쳐 전국 135개 음식물류폐기물 처리시설에서 해양투기 하는 처리폐수에 대한 일제점검을 실시할 계획이다.

음식물류 폐기물 처리폐수는 음식물 쓰레기를 2005년부터 육상 직매립이 전면 금지됨에 따라 각 가정과 식당에서 발생한 음식물쓰레기를 사료 및 퇴비로 재활용하는 처리시설에서 발생한 폐수로 2004년 3월부터 해양투기를 시작하였다. 그후 투기량이 계속 증가하는 문제성 물질이다.

이번 일제점검은 지난해 7월 처리폐수에 대한 일제점검시 많은 업체에서 합수율(95%이상)이 미달되어 시설을 개선하는 중에 있으나 일부업체에서 시설개선은 않고 고형물이 많이 포함된 고농도의 처리폐수를 해양에 투기하여, 배출량이 급증하는 것을 방지하기 위하여 실시하게 되었다.

이번 점검에서는 특히 처리폐수의 고형물 제거시설을 설치하지 않아 합수율 기준(90%이상)이 미달하는 업체는 해양투기를 금지시킬 예정이다. 이외에도 처리기준을 검사항고, 불법 폐기물 및 이물질 함유여부를 정밀 점검할 예정이다.

한국선주상호보험조합 자본력 확충 쉬워진다

준조합원 도입, 출자제한 완화 등 관련법 개정

한국선주상호보험조합(KP&I : Korea Protection and Indemnity)이 자본력 확충을 통한 경쟁력 강화를 위해 준조합원제도를 도입하고 조합원의 출자제한을 완화한다.

해양수산부는 조합의 자본력 확충과 선주중심의 책임경영 확립을 위해 이같은 내용의 '선주상호보험조합법개정안'을 마련하여 관계부처 협의의 끝내고 4월에 입법예고에 들어갈 계획이라고 밝혔다.

개정안에 따르면, 조합원이 될 자격이 있는 자, 해사관련단체 등 조합의 업무와 관련이 있는 자를 준조합원으로 가입할 수 있도록 하고, 준조합원은 정관이 정하는 바에 따라 조합에 출자하고, 탈퇴할 경우에는 그 금액에 대한 환급을 청구할 권리를 갖도록 했다.

이에 따라 준조합원은 비록 보험계약을 체결하지 않았다 하더라도 조합에 출자할 수 있게 돼 비상위험준비금 확충 등 조합의 대외신용력 향상에

기여할 수 있는 제도적 장치가 마련됐다.

또 조합원의 출자제한과 관련해 출자좌수와 의결권이 비례하지 않음에도 출자좌수를 총 출자좌수의 100분의 10을 초과하지 못하도록 제한하고 있어 조합원 신규 출자의 걸림돌로 작용함에 따라 조합원 1인이 가지는 출자좌수의 최소, 최고한도를 정관으로 정하도록 완화해 추가적인 출자가 가능하도록 했다.

개정안은 이밖에 조합원의 지분승계(조합원 또는 준조합원의 사망 등), 준조합원의 지분공유의 금지(조합원 상호간 지분공유 등), 준조합원의 탈퇴(예고 탈퇴), 조합 이사수 확대(5인 이상 15인 이하를 10인 이상 25인 이하), 설립인가 취소사유 의 구체화(인가내용 또는 인가조건을 위반한 때 등) 등의 관련 규정을 신설하거나 현실에 맞게 개정했다.

개정안은 5월까지 입법예고 및 법제처 심사를 거쳐 오는 6월 국회에 제출될 예정이다.

KP&I는 해난사고시 제3자가 입은 피해에 대한 선주의 배상책임을 선주상호간에 담보하는 보험으로서, 지난 2000년도에 해양수산부장관의 인가를 받아 설립됐다. 가입선박은 2월 현재 458척 185만톤(총톤수 : GT 기준)으로서 국내시장 점유율은 3%를 상회하는 수준이다.

해양부는 이같은 법률개정과 운영개선 등을 통해 2011년에는 KP&I의 국내시장 점유율을 18%까지 끌어 올린다는 방침이다.





해양부 선원정책 발전방향모색 워크숍 개최

선원수급 안정화위한 정책과제 중점 협의



해양수산부는 3월9일, 10일 양일간 국립수산물 학원에서 전국해상산업노조연맹, 한국선주협회, 지방해양수산청 관계자, 학계 등 60여명이 참석한 가운데 선원정책의 발전방향 모색을 위한 '2006년도 선원정책 워크숍'을 개최했다.

이번 워크숍에서는 노·사·정 및 학계가 심층 토론을 통해 선원의 양성·고용·직업전환 등 평생에 걸쳐 지원하고 관리할 수 있는 '선원경력개발 프로그램'을 도입·운영하고, 선원수급안정화를 위한 정책과제를 중점적으로 협의했다.

또 박찬조 한국해기사협회장의 '선원정책발전 방향'에 대한 강의와 선원법 해설집 저자인 김동인 변호사의 '선원법 체계 및 쟁점사항'에 대한 특강도 있었다.

1980년대까지만 해도 선원은 외국선박에 취업해 외화획득으로 국민경제에 커다란 기여를 했으며, 육상근로자에 비해 높은 소득으로 부를 창출하는 대명사로서 선망의 대상이 되기도 했다.

하지만 국민소득의 증가와 선박이라는 격리된 근무여건 등으로 승전기피 현상이 지속적으로 심화되고 있어, 이제 선원문제는 단순히 선원분야에 국한된 사항이 아니라 해운·수산업의 성패는 물론 우리나라가 해양선진국으로 나아가기 위한 핵심요소로 대두됨에 따라 선원정책에 대한 일대 전환이 필요한 실정이다.

해양부는 이번 워크숍에서 발굴된 정책과제를 토대로 선원양성 및 복지 등 선원정책 전반에 대한 개선방안을 마련해 추진할 계획이다.

IMO 선박도장기준 국제협약 오는 5월 채택예정

선박의 발라스트탱크에 적용될 보호도장기준

물을 넣어 배의 균형의 유지하는 역할을 하는 발라스트탱크에 적용될 보호도장기준(페인팅기준)이 오는 5월10일 국제해사기구(IMO) 제81차 해사안전위원회(IMO/ MSC81)에서 채택될 예정이다.

채택될 기준의 주요 항목으로는 건도막(NDFT), 덧칠(Stripe coating), 모서리가공(Edge grinding), 청수세척(Pre-washing), 표면염분도(Soluble salt limit), 분진기(Dust grade), 표면처리기준, 탑재부 표면처리기준, 건도막 두께 측정 등이다. 그동안 보호도장기준 최종안을 확정하기 위해 영국 런던 IMO본부에서 지난달 20-24일 제49차 선박설계 및 의장전문위원회(IMO/DE49)가 개최됐었다.

우리나라는 이 위원회에서 선주단체 및 선주국가(ICS, INTERTANKO, 그리스 등) 등과 맞서 과

도한 도장기준의 불합리성을 과학적 및 실험적으로 증명해 보이며 현실적이고 합리적인 도장기준을 제안했다.

또 지난 1년동안 IMO 특별작업반을 구성해 도장기준 초안에 대한 연구는 물론 일본, 중국과 세미나 개최 및 기술교류 등 공조체제를 구축, 이 회의에서 유럽 선주국가에 맞서 한국 조선소의 입장을 최대한 반영했다.

해양부는 보호도장기준이 채택돼 발효될 경우 국내 조선소에 막대한 영향을 줄 것으로 보고, 9일 조선업계 관계자에게 설명회를 개최한다.

해양부는 특히 조선소 마다 도장 전문인력 확보와 엄격한 도장기준 적용으로 선박 건조공정에 변화를 가져오고, 장기적으로는 선박건조단가에도 영향을 미칠 것으로 보고 국내 조선업계에 적극적인 대응을 주문했다.

지난해 해상교통관제(VTS) 서비스 크게 향상

단계별 집중관제, 실시간 정보서비스 등 실시

부산, 인천 등 전국 14개 주요항만에서의 해상교통관제(VTS)서비스에 대한 지난해 운영실적을 분석한 결과, 적극적인 관제서비스 제공과 해상교통환경 개선으로 선박사고가 현저히 감소된 것으로 나타났다.

해양수산부는 지난해 단순정보제공 위주의 관제방식에서 벗어나 보다 적극적이고 고객 지향의 물류서비스를 대폭 강화해 단계별 집중관제, 실시간 정보서비스 등을 실시했으며, 특히 해경과의 합동관제를 통해 서비스의 질을 개선해 왔다. 그 결과 지난해 각 항만의 관제구역 내에서의 선박사고가 총 6건으로 전년 대비 33.3% 감소하였다.

항만이용자에 대한 VTS 정보서비스 제공실적도 2004년 80만8759건에서 지난해에는 98만818건으로 21.3% 증가했다. 또 올해 처음으로 자체 분석한 관제서비스 제공으로 인한 선박사고 예방건수도 288건으로 나타났다.

이같은 서비스 향상으로 지난해 11월 실시한 항만이용자 고객만족도 조사에서는 관제서비스에 대한 만족도가 95.9%로 조사항목 중 가장 높게 나타났다.

해양부 관계자는 "그동안 VTS시스템 도입운영을 통해 운항선박의 안전과 항만교통질서 유지로 항만 생산성 향상에 크게 기여해 왔다"며, 앞으로도 지속적인 서비스 개선으로 우리항만에 대한 신뢰성을 확보하고 국제 경쟁력 제고에 이바지 할 계획이라고 밝혔다.



미국 초호화 유람선 '노티카'호 인천항 입항

카지노, 나이트클럽 등 바다 위 특급호텔



바다를 떠다니는 특급호텔인 초호화 유람선이 3년여 만에 인천항에 입항했다.

미국 오서니아크루즈사 소속의 유람선 노티카호(3만277t급)가 3월14일 오전 승객 581명과 승무원 404명 등을 태우고 인천항 1부두에 입항했다.

호화 유람선이 인천항에 입항한 것은 지난 2003년 2월 이후 처음이다.

길이 181m, 폭 25m라는 어마어마한 규모를 자랑하는 노티카호는 실내에 극장과 갑판 수영장, 노천 사우나, 나이트클럽, 카지노, 피트니스클럽 등 각종 편의시설을 갖추고 있는 최첨단 호화유람선이다.

미국과 유럽에서 온 중장년층으로 이뤄진 유람선 승객들은 서울 인사동과 경복궁, 임진각 등을 관광할 예정이다.

노티카호는 같은 날 오후 8시30분 짧은 일정을 마감하고 인천항을 출항해 다음 기항지인 중국 천진으로 향한다.

노티카호는 이곳 천진에서 승객들을 모두 하선 시킨 뒤 새로운 여행객들을 태우고 오는 18일 다

시 한번 인천항을 방문할 계획이다.

인천항만공사는 노티카호의 인천항 첫 기항을 기념하기 위해 박용문 부사장 등이 배에 올라 환영의 뜻을 밝힌 뒤 꽃다발과 기념패 등을 전달했다.

광양항국제포럼 4월19일 광양시에서 개막 300여명의 국내외 해운물류 전문가 참여

전라남도과 광양시, 여수지방해양수산청, 한국컨테이너부두공단이 공동으로 4월 19일부터 21일까지 2박3일간의 일정으로 광양시 커뮤니티센터에서 국내 최대규모의 국제해운물류 학술대회인 광양항국제포럼을 개최한다.

올해로 4회째를 맞이한 광양항국제포럼은 미국 연방해사청의 General Council인 Amy LARSEN, 세계 최고의 물류전문학술지인 Transportation Research의 편집위원장인 Wayne Talley 교수, 대만의 중화항운학회의 린 광(LIN Kuang)회장, 일본해운경제학회 야마기시 부회장, 홍콩해운학회의 응 지미(NG Jimmy)회장, NYK의 정기선부문 상무인 우수이(USUI), 네덜란드 해운물류대학 Hietbrink 학장 등 세계해운물류계의 전문가들이 대거참가하여 '아시아 태평양 지역에서의 해운물류산업의 경쟁과 협력'을 주제로 열린 토론의 장이 마련될 예정이다.

한국해운물류학회(회장 윤일현)가 주관으로 개최되는 4회 광양항국제포럼은 30여명의 해외 물류전문가와 300여명의 국내 학자들이 참가할 예정이다.

매 2년마다 열리는 광양항국제포럼은 명실공히 국내 최대 규모의 해운물류학술행사로 자리매김하고 있다.

아시아-미국항 정기항로 한국선사 점유율 13%

한진해운 7.5%로 3위, 현대상선 5.6%로 6위



아시아발 미국항 컨테이너정기항로에서 취항중인 한진해운과 현대상선의 시장점유율이 합해서 13%를 넘어서는 등 상위권에 랭크된 것으로 나타났다.

미국 통관 통계데이터서비스(JOC-PIERS)에 따르면, 지난 2005년도 아시아에서 미국으로 나가는 컨테이너항로에서 한진해운의 시장점유율은 7.5%로 3위를 기록했으며, 현대상선은 5.6%로 6위를 기록했다.

아시아-북미항로에 취항중인 주요선사별 시장점유율을 보면, △세계 1위의 정기선사인 머스크시랜드가 11.1%로 1위를 차지했으며, 이어 APL 7.7% △한진해운 7.5% △에버그린 6.8% △COSCON 6.1% △현대상선 5.6% △중국해운 5.6% △NYK 5.4% △OOCL 5.3% 등으로 각각 집계됐다.

그리고 △일본의 K-Line은 4.8%로 10위에 그쳤으며 △대만의 양밍라인 4.4% △일본의 MOL

3.8% △MSC 3.8% △CMA-CGM 3.6% △P&O 네들로이드 3.3% 등이다.

특히 선사별 시장점유율 변동추이를 보면, 머스크시랜드는 지난 2002년 11.6%에서 2005년에는 11.1%로 0.5% 포인트 하락했으며, 에버그린은 9.3%에서 6.8%로 2.5% 포인트 하락했다. 이와함께 APL을 비롯하여 한진해운, OOCL, K-Line 등도 2002년에 비해 시장점유율이 0.5-1.0% 포인트 가량 하락했다.

그러나 중국해운은 2002년 3.9%에서 2005년에는 5.6%로 1.6% 포인트 상승했으며, 현대상선, MSC, CMA-CGM의 점유율은 상승한 것으로 나타났다.

[아시아-미국항로 선사별 시장점유율 추이] (단위 : %)

순위	선사	2002년	2003년	2004년	2005년
1	머스크시랜드	11.6	11.5	10.5	11.1
2	APL	8.5	8.4	8.4	7.7
3	한진해운	8.0	8.7	7.8	7.5
4	에버그린	9.3	8.7	7.3	6.8
5	COSCON	6.3	5.1	5.9	6.1
6	현대상선	5.5	5.6	5.7	5.6
7	중국해운	3.9	3.8	4.8	5.6
8	NYK	5.5	5.6	5.5	5.4
9	OOCL	5.6	5.3	5.3	5.3
10	K-Line	5.0	5.0	4.6	4.8
11	양밍라인	4.3	4.1	4.5	4.4
12	MOL	3.6	3.8	3.9	3.8
13	MSC	1.9	2.6	3.3	3.8
14	CMA-CGM	2.1	2.7	3.2	3.6
15	P&O네들로이드	3.3	3.5	3.4	3.3

※ 주 : 아시아지역은 한국, 일본, 중국 등 18개국임.



내년에 선령 25년되는 케이프사이즈선박 56척

케이프사이즈 주고객인 호주 화주 배제방침

내년에 선령 25년에 도달하는 케이프사이즈 벌크선이 56척에 달함에 따라 이들 선박의 해체가 가속화될 것으로 전망되고 있다.

특히 이들 선박의 해체가 이루어 질 경우 케이프사이즈 벌크선의 수급이 타이트해져 부정기선화물선 시황에 긍정적으로 작용할 것으로 분석되고 있다.

외신에 따르면, 철광석과 연료탄 산유국인 호주의 2대 대형화주인 BHP 등 양상의 합병회사인 선박검사회사 라이트십은 이미 선령 25년된 선박의 이용을 배제키로 결정했으며, 이러한 노후선의 경우 이중선 측으로 개조하도록 의무화하고 있다.

8만DWT급 이상의 선령 25년을 맞이하는 케이프사이즈 벌크선은 금년 이후에 급격히 증가하여 2006-2007년중에 56척에 달하는 등 전체 케이프사이즈선박의 8%에 이를 것으로 예상되고 있다.

선박검사회사인 라이트십이 요구하는 선체개조시 그 비용이 막대해 실질적으로 노후선박의 운항이 불가능하다. 2년전 일본선사의 광석전용선에 대해 용선 불가의 판정이 내려져 결과적으로 해체된 사례가 있다는 것이다. 전세계적으로 선령 25년에 이르는 8만DWT 이상의 케이프사이즈 벌크선은 지난 2005년까지만해도 2-3척에 불과했지만, 2006년 27척, 2007년 29척 등으로 급격히 늘어나 전체 약 670척의 8%에 해당하는 케이프사이즈 벌크선이 주요 광석 산지인 호주에서의 운항이 곤란해진다.

한편, 케이프사이즈의 2006년 17만DWT 이상의 신조 케이프사이즈선박 준공척수는 40척에 이를 전망이다. 케이프사이즈 시황은 2004년에 사상 최고의 호황을 구가한 이후 2005년에 조정에 들어갔

는데, 신조선의 공급압력이 시황하락을 부추긴 것으로 분석되고 있다.

그러나 일본 대형해운선사의 관계자는 "중국의 조강생산의 확대로 신조선의 공급압력은 충분히 흡수된다"며, 노후선박의 해체가 본격적으로 진행되면, 선복 수급이 타이트해져 케이프사이즈 시황을 회복시키는 재료가 될 것으로 진단했다.

K-Line 선대정비 위해 8,000억엔 투자

일본선사인 K-Line은 선대정비를 위해 192척의 신조선 발주에 8,000억엔을 투자한다.

동사는 세계 해운시장의 확대에 대응하기 위해 오는 2008년까지 8,000TEU급 대형컨테이너선 5척을 비롯하여 중국과 인도 중심으로 날로 증가하는 철광석 수송을 위한 케이프사이즈선박 등 모두 192척의 신조선을 확보할 계획이다. 이미 신조선 발주 등 선대확충에 나선 K-Line은 투자기간이 끝나는 2008년에는 선대가 500척으로 늘어난다고 밝혔다. 자사소유와 용선비율은 6:4정도이다.

당초 K-Line은 지난 2005년 4월 선대정비계획을 수립할 때, 투자규모를 7,300억엔, 신조발주를 181척으로 잡고, 사선과 용선비율을 7:3으로 계획했었다. 하지만 이후 중국을 비롯한 개도국들의 원재료 수입이 계속해서 증가함에 따라 투자규모와 신조발주 척수를 늘리기로 했다.

K-Line을 비롯하여 NYK, MOL 등 일본 3대 선사의 경우 모두가 선대정비에 나섰다. NYK의 경우는 2004년말 현재 운항선박이 660척인데, 2005년부터 2011년까지 1조3,800억엔을 투입, 신조선을 278척을 확보할 계획이다.

또 MOL은 2004년말 현재 운항선박량이 663척인데, 2004년부터 2009년까지 1조4,500억엔을 투자하여 287척의 선박을 확보할 방침이다.

아시아발 구주 및 미주항로 물량증가세 호조

당초 예상과는 달리 소석률 90% 수준 유지

아시아에서 구주 및 미주지역으로 나가는 컨테이너물동량 증가세가 예상외로 호조를 보임에 따라 이 항로에 취항중인 대부분의 선사들의 90% 초반대의 소석률을 유지하고 있다.

외신에 따르면, 기간항로의 컨테이너운임은 작년말 유럽항로의 급격한 운임하락을 계기로 전반적인 시장분위기가 비관적이었으나, 금년초 이후부터는 예상외로 물동량 증가세가 두드러지면서 서서히 회복되는 양상을 보이고 있다.

최근 아시아-미주 및 구주 등 원양정기선 해운 시황은 작년동기에 비하면 크게 하락한 것이지만, 작년 하반기 대부분의 시황예측기관들이 올해 신조 대형컨테이너선의 과잉공급으로 운임이 대폭 하락하여 불황의 골이 깊을 것으로 전망했던 점을 감안할 때, 시장상황이 크게 호전된 것으로 분석되고 있다.

아시아발 유럽행(유럽서향) 해상 컨테이너운임이 하락한 것은 지난해 11월부터이다. 지난해 10월 초순에 중국이 국경절을 맞아 1주일간 휴일에 들어가면서 물동량 증가세가 급격히 둔화됐으며, 이러한 여파가 운임의 급격한 하락으로 이어졌다는 것이다.

사실상 지난해 9월을 전후하여 발표된 시황예측 전문기관들의 2006년 시황전망은 금년부터 대형 컨테이너선의 준공러시와 대형정기선사들의 M&A 등으로 정기선시황이 크게 하락할 것으로 내다봤다. 또한, 대형선사들간의 M&A와 미주 및 구주항로의 물동량 증가세 둔화를 우려했었다.

그러나 2006년들어 원양정기항로의 시황은 당

초 예상과는 달리 호조를 보이고 있다. 특히 2월 하순부터 물동량 증가세가 두드러지면서 선사들간에 격차는 있지만 소석률이 90% 수준을 유지하고 있으며, 아시아발 유럽향의 경우는 거의 만선에 가까울 정도로 뚜렷한 회복세 나타내고 있다.

일본선사인 MOL 관계자는 "아시아발 유럽항로에서 일본에서 나가는 화물의 증가세가 더욱 두드러지고 있다"며, 지난 2월 하순이후 스페이스가 부족할 정도라고 강조했다.

통상스택으로 3월이면 정기선항로의 비수기에 해당되는데도 불구하고 일본발 컨테이너화물 집화를 주당 최고치를 기록하는 선사도 나오고 있다.

이에 따라 구주운임동맹(FEFC)은 작년말 운임폭락에 따른 대응방안의 일환으로 도입을 계획하고 있던 '세이프티넷'(스페이스풀제도) 시행을 일단 유보한 상태이다. FEFC 관계자는 소석률이 100%에 달하는 현상황에서 '세프티넷' 시행은 무의미하다고 말했다.

이같은 시황회복은 오는 5월1일 개정되는 북미항로의 장기운임계약인 서비스컨트랙트(S/C)에도 영향을 끼칠 것으로 예상되고 있다.

태평양항로 안정화협정(TSA)는 2006년도의 운임인상 가이드라인으로서 5월1일 발효를 목표로 40피트 컨테이너 1개당 150달러(내륙항 350달러, 미국 동해안·걸프항 400달러)의 상승폭을 제시하고 있다.

정기선시장의 경우 시황이 저조하면 화주들은



가능한 한 교섭을 지연시켜 운임을 깎으려는 경향이 있다. 그러나 금년은 시황상승 분위기를 감안하여 예년보다 운임계약(S/C) 갱신이 빠르게 진행되고 있는 것으로 알려졌다. 일부 화주들의 경우는 운임상승에 대비하여 S/C 갱신을 서두르고 있다.

그동안 선복수급이 느슨해진 아시아발 북미서해안남부(PSW) 항로도 3월 중순부터 중국 화남지구발 북킹이 늘면서 소석률도 상승하고 있다.

하지만, 북미항로는 연료유 가격상승에 가세하여, 철도나 트럭 등 내륙비용이 큰폭으로 상승함에 따라 이 항로 취항선사들이 어려움을 겪고 있어 운임인상이 불가피할 것으로 전망되고 있다.

한편, TSA는 최근 가입선사의 아시아발 미국 동해안 항로의 소석율이 90-95%에 달하는 등 만

선상태를 보이고 있다고 발표했다.

TSA는 금년에는 2월을 전후하여 물동량 증가세가 예년에 비해 뚜렷하고, 선적예약물량 등을 고려할 때 4월 이후에도 수급이 타이트할 것으로 분석하고 있다. 신조선의 대량준공으로 공급과잉도 우려되지만, 항만의 문제나 내륙 수송능력 부족 등으로 실제 공급량의 증가폭을 3%정도 인하는 효과가 있는 것으로 보고 있다.

TSA 알버트·A·피어스 의장은 대형선이 준공해도 기존 선복과의 교체나 파나마 운하 항행량에 제한 등으로 신조 컨테이너선의 공급량은 15% 증가한다고 하지만, 실제로는 11-12% 증가에 머물 것이라고 말했다. 따라서 최근의 신조컨테이너선의 공급과잉은 크게 우려할 만한 수준은 아니라고 강조했다.

일본공정거래위원회 외항해운 실태 조사 설문조사 결과 화주들은 운임인상에 불만

일본공정거래위원회는 외항해운의 거래실태 파악을 목적으로 작년말에 실시한 이용자·사업자 설문조사 결과를 정리, 발표했다.

이 조사결과에 따르면, 화주들은 해운동맹·항로안정화 협정에 대해 최근의 비용증가를 안이하게 화주들에게 전가하는 선사측의 자세를 비판했다. 또 화주들은 각종 할증료 등 기본운임 이외의 부가요금을 독점금지법 적용제외라는 법적 테두리로 보호하는데 대해서도 불만을 표출한 것으로 알려졌다.

이에 반해 선사들은 안정수송 체제를 유지하기 위해 독점금지법 적용제외 제도의 필요성을 주장하면서 동제도를 폐지할 경우 시장의 혼란으로 이어질 것으로 우려했다.

선사들은 금법 적용제외 제도에 대해서는 동맹의 가격설정 기능이 약해져 기능이 변화하고 있는데다 현재도 수급예측에 근거하는 정보교환에 의해 투자계획의 설정 등에 도움이 되고 있을 뿐이라고 응답했다.

하지만, 화주들은 태평양항로 안정화협정(TSA) 영향이 크고, 운송계약시 가이드라인에서 벗어나는 사례는 거의 없다며 카르텔의 폐해를 예시했다. 더구나 이들은 카르텔을 이용한 선적관련 서류의 작성·발행 수수료(다큐멘테이션피) 도입 움직임에 우려를 표명하는 한편, THC(터미널 핸들링 차지) 등의 할증료는 산출근거가 애매하고 이해하기 어렵다고 응답했다.

선사와 화주들은 중국선사들이 약 90%의 시장점유율을 보이고 있는 일-중항로에 대해서는 경쟁이 치열하고, 운임이 심하게 변동한다는데 공감한 것으로 조사됐다. 그리고 일본 항만에 관해서도 선사와 화주들이 고비용을 문제점으로 지적했다. 특히 선사측에서는 도선사와 예인선에 대해 한정된 선사 관계의 기업이 독점하고 있어 참가할 수 없다는 응답도 있었다. 이와함께 내항해운에 대한 규제완화를 요구하는 의견도 있었다.

중국 포워딩 등 물류업 대외개방 약속대로 추진

WTO 가입시 공약한 대외개방 스케줄 이행

중국 정부가 4년전 WTO 가입시 공약했던 물류 시장 개방일정이 차질없이 순조롭게 진행되고 있는 것으로 전해지고 있다.

외신에 따르면, 중국 상무부는 작년말 관련법령을 개정하여 외자 100%의 국제포워딩 기업의 설립이 가능하게 됐다.

중국이 WTO에 가입한지 4년이 경과한 지금 물류업에 대한 외자규제가 가입시 공약대로 완화되고 있다. 일부에서는 부분적인 공약 미이행의 문제점도 지적하고 있지만, 외자에 있어서는 규제의 장벽이 낮아지고 있다.

그러나, 규제완화의 미개척분야인 항공포워딩 분야는 여전히 장벽이 높아 향후 중국 정부의 움직임에 귀추가 주목되고 있다.

최근 몇 년 사이에 물류기업의 중국 진출이 크게 늘었다.

2003년까지 외자계 국제포워딩기업은 327개사였으며, 2004년에는 158개사가 늘어난 485개사로 집계됐다. 외자계 국제포워딩기업의 투자액도 2004년에는 전년대비 72% 증가하는 등 외자로 설립된 기업수가 급증하고 있다.

지난해 12월11일자로 외자 100%를 인정하는 '외상투자 국제화물운수대리기업 관리변법'이 공포되었다. 이 법은 외자 100%가 인정되는 것 이외에도 등록 자본금은 내국민 대우하고, 지점개설의 증자는 12만달러부터 50만위안, 지점 개설 등의 신청서류의 간소화, 인허가 기관 중앙 정부에서 지방 정부로 권한이양 등을 들 수 있다.

그러나 지점개설 업무 범위 등의 면에서 보면 'WTO 가입시의 공약과 일치하지 않는다는 지적이 있었다. 이는 '외상투자 국제화물운수대리기업 관리변법'에서, 지점을 개설하는 경우는 '국제포워딩기업이 정식으로 개업해 만 1년이 경과하고, 등록자본금이 모두 불입해진 후 지점개설을 신청할 수 있다'고 규정되어 있기 때문이다.

국내기업(중국계 기업)의 경우, 개업 후 1년 등의 제한이 없고 지점 개설이 가능하기 때문에 '지점설치의 조건이 내국민 대우로 되어 있지 않다'는 의견이 일본계 물류기업 등에서 나오고 있다.

이러한 의견에 대해 중국 상무부의 왕아 부주임은 지난 2월 일본 국토교통성과 해양정책연구재단(JIFFA이 협력)이 도쿄 도내에서 개최한 '중국 물류정책 세미나'에서 "중국이 WTO 가입시에 국제포워딩업에 대해서는 외자 100%를 가입 4년이 경과하고 나서 인정하는 것 외에 중국에서의 경영이 1년 경과하고 나서 지점개설을 인정한다는 사항이 약속에 포함되어 있었다"고 밝혔다.

그는 또 "외상투자 국제화물운수대리기업 관리변법에 근거해 새롭게 외자가 100%로 국제포워딩기업을 설립했는지의 결과는 인허가 권한을 현재 행정개혁의 일환으로 중앙 정부에서 성 단위의 상무주관 부서에 권한을 이양했기 때문에 현시점에서는 상무부가 이러한 정보는 가지고 있지 않다"고 설명했다.

중국 정부에서는 금년 9월에 각 지방으로부터의 정보를 집계하고, 국제포워딩기업에 관한 보고



서를 인터넷을 통해 발표할 계획이다.

한편, 항공 포워딩분야에 대해서는, 현시점에서 외자기업에의 규제완화로 연결되는 신규정은 나와 있지 않은 것으로 알려졌다.

중국 북경에 주재하고 있는 일본계 물류기업 관계자는 "항공 일대 라이선스 등 항공 포워딩분야에 대해서는 WTO 가입시에 이 분야에 대해서 해외로부터 대외개방의 요구가 없었기 때문에 공약에는 포함하지 않았다고 중국 당국으로부터 들었다"고 말했다.

지난해 10월18일자로 홍콩특별행정부와 중국 상무부가 조인한 CEPA III의 합의문서(2006년 1월 발효) 중에 항공운송 판매대리업에 관한 부분이 처음으로 규제완화 항목에 추가되었다.

그리고 11월 국제무역촉진방증단에 의해 항공 일대 라이선스의 규제완화의 방향 등이 밝혀졌는데, 구체적으로 민간항공중국(민항중국)이 새로운 법률 등을 시행하는데까지는 시일이 걸릴 것으로 예상되고 있다.

일본적 외항상선대 연평균 10척 가량 증가예상 선장과 기관장 등 일본인 승선요건 철폐전제

일본선주협회 스즈키 쿠니오 회장(MOL 회장)은 3월8일 기자회견에서 일본국적의 외항상선대는 일본인 선·기장 승선요건 철폐 등을 전제로 2007-2010년 중에 46척이 건조될 것으로 전망했다.

이는 일본 대형선사를 중심으로 협회 이사사 8개사를 대상으로 한 설문조사 결과로서 2002년-2006년 중 일본국적의 외항상선대 33척이 감소한 점을 감안할 때, 획기적인 물량이다.

스즈키 회장은 2007-2010년도의 연간 평균은 약 13척, 선박의 라이프 사이클을 25년, 일본 상선대의 규모를 약 2,000척인 점을 고려하면, 일본상선대에 있어서의 일본 선적의 점유율은 현행 약 5%에서 15% 이상으로 확대될 가능성도 있다고 밝혔다.

.이번 일본선주협회의 조사자료는 노사정에 의한 일본국적 외항상선대의 감소 방지책이나, 일본

인 선원의 확보·육성책의 논의를 심화시키는 주요 재료가 될 것으로 보인다.

46척의 의미에 대해 일본 국토교통성 해사국은 "포인트는 신조선박의 합계이며, 인센티브가 필요한지, 아니면 현상대로도 좋은 것인지는 신의 항해운정책협의회에서 다루어진다"고 밝히고, 일본인 선·기장 승선요건의 재검토가 진행될 것임을 시사했다.

스즈키 회장은 또 일본인 선장 및 기관장 승선요건 철폐시키는 빠를수록 좋지만, 데드라인은 늦어도 오는 6월말이어야 하며, 선원조합과의 합의로 즉시 실시하는 것이 바람직하다고 밝혔다.

그는 톤세도입과 관련, 자민당의 특별위원회가 가까운 시일내에 개최되는데, 이 회의에서 톤수표준세제에 대한 생각을 설명하고, 이해를 얻는 작업에 들어갈 계획이라고 설명했다.

아시아역내 정기항로 운항선사 비용증가 심각

IADA 의장 컨테이너운임 회복에 전력할 방침

아시아역내에 취항중인 정기선사들이 운임하락과 선박운항원가 상승, 그리고 각종 비용상승으로 채산성이 악화되는 등 삼중고를 겪고 있다.

아시아역내 항로 협의체인 IADA는 일본·한국 발 아시아항 컨테이너운임 회복을 위해 4월1일부터 운임을 인상한다. 금년 초에는 운임회복에 부정적인 분위기가 감지됐으나, 최근에는 물동량이 늘면서 대부분 선사들의 스페이스가 타이트해 지는 등 활기를 띠고 있다.

하지만, 선사들간의 과당경쟁으로 운임이 크게 하락한데다 고공행진을 지속하고 있는 연료유가 등 코스트 상승으로 선사들의 수익성이 상당히 악화됐다. 또한, 인도네시아의 터미널핸들링차지(THC) 문제 등 현안과제도 산적해 있는 상황이다.

아시아역내항로협의협정(IADA) 히라야마 의장(도쿄선박 사장)은 최근 일본해사신문과의 인터뷰에서 역내항로의 애로사항에 대해 밝혔다.

▷ 지난 2월 하노이에서 열린 IADA 총회에서 논의된 내용은?

⇒ 아시아역내 항로가 안고 있는 문제에 대해 논의했다. 운임회복에 대한 의견교환이다. 유감스럽지만, 다른 항로의 영향을 받았는지, 지난 1월의 운임회복(아시아발, 일본발은 제외)은 예상을 밑도는 결과로 끝났다.

연료유 가격이 이만큼 상승해 코스트가 상승하는 한편, 근해항로는 BAF(연료유할증료)의 커버율이 매우 낮고, 여러가지 괴로운 상황이다. 오는

4월 운임인상 시행을 위해 여러 가지 의견을 주고 받았다.

아시아역내 항로는 원래 운임수준이 낮기 때문에, 운임이 조금만 저하하면 수지가 악화되는 항로이다. 연료유 가격이 비싼데다가, BAF도 제기능을 하지 못하고 있다. 더구나 팔레스타인의 하마스나 이란의 핵문제 등 중근동의 정치정세에도 과민하게 반응한다.

이러한 환경속에서 다른 항로의 영향을 받아서는 안된다. 수급환경이라고 하는 점에서 보면, 역내항로는 타이트한 상황이다. 운임하락에 민감한 항로인 점을 감안하여 운임수준을 끌어올릴 필요가 있다.

▷ 지난 1월 운임인상이 실패한 이유는?

⇒ 지난해 말부터 금년 2월 중순까지 시황상승이 미미했던게 큰 요인이다. 당사(도쿄선박)에서 보면, 2월 중순까지는 약간 스페이스가 느슨했던 부분이 있다. 다만 3월에 들어서면서 물동량이 늘면서 스페이스가 부족한 상황이다. 또한 일본 발착으로 수출도 성장하고 있지만, 그 이상으로 수입도 호조를 보이고 있으므로 최근 시황환경으로서 충분히 운임회복이 가능할 것으로 보인다.

▷ 최근 아시아에서 THC에 대해 문제가 발생하고 있는데...

⇒ 중국의 THC 문제는 설명부족 등에 기인한 것이지만, 심각한 것은 아니다. 중국의 THC는 원래 다른 항로에 비해 코스트를 커버할 수 없는 낮은 수준이었다. 이 때문에 코스트를 커버할 수 있



도록 끌어 올리려고 했지만, 수속상의 잘못 등으로 중국 정부로부터 지적이 있어 각사가 자주적으로 THC 인상을 각각 유보했다. 기본적으로 중국의 THC는 코스트를 커버할 수 없는 낮은 수준이라는 인식에는 변함이 없다.

또한, 인도네시아 정부는 지난해 선사가 하주로부터 징수하고 있는 THC가 고액으로 자국의 수출입 무역의 저해요인이 되고 있다며, 선사에 대해 강제적으로 THC 인하를 요구했다.

그러나 이것은 민간에 의한 운임설정 행위에 대

한 정부의 개입이며, 국제적인 상습관에서는 일탈하는 것이다. 지난해 12월 도쿄에서 개최한 아시아선주대표자회의(ASF) 해운경제검토위원회(SERC)에서도 인도네시아 정부의 행동은 유감이 라는 성명이 발표되었다. 운임이나 THC 등의 가격설정은 원칙적으로서 상업문제이며, 화주와 선사간에 해결해야 할 사안이다. 계속해서 관계 각국에 해결을 요청하는 것과 동시에 인도네시아 정부에 건의할 필요가 있다.

IMO 선박해체 신조약 노르웨이(안) 축으로 추진

신조에서 해체까지 선주, 조선소, 정부 역할 규정

국제해사기구(IMO)는 3월20일부터 24일까지 열린 제54회 해양환경보호위원회(MEPC 54)에서 노후선박 해체관련 새로운 국제조약 제정작업에 착수기로 했다.

새로운 조약에 대한 의견은 노르웨이만 제출한 상태이며, IMO는 노르웨이에서 제시한 조약안을 축으로 제정작업을 본격 추진한다.

노르웨이(안)의 주요골자를 보면, 선박해체에 기인하는 해양환경·인간의 건강에의 악영향의 배제 등을 목적으로 선박의 설계단계에서부터 해체야드에서 해체될 때까지의 각 과정에 있어서 선주나 조선소, 정부 등의 역할을 규정하고 있다. 특히 선주에게는 인벤토리리스트(선박의 유해물질 일람표)의 작성등을 의무화 하고 있다.

선박해체에 대해서는 바젤조약 체결국 회의에서 '선박해체국에 대한 기국의 통보제도'(정부간의 연락체제의 정비)를 강력히 주장, 국제해운의 상

관행과는 다소 거리가 있어 IMO와 대립하고 있지만, 노르웨이(안)에서는 통보시스템을 포함시키면서 통보의 흐름을 '선주→기국, 야드→선박해체국'으로 규정하고 있다.

기국에 의한 최종 검사나, 해체의 통지를 받은 선박해체국의 이의제기 기간을 마련하는 것으로, 해체실태에 가까이 하고 있다. '선주→야드'간의 교환은 별도로 검토되는 것으로 전해지고 있다.

노르웨이(안)에서는 기본항목을 열거하고 있을 뿐이므로, MEPC에서 대상 유해물질이나 리스트의 갱신, 현존선예의 의무화 내용 등 상세부분의 논의가 진행될 전망이다.

노르웨이(안)에 대해 바젤측이나 환경단체인 그린피스 등에서도 표면화해 반발하는 의견 등이 없는 점으로 미루어 노르웨이(안)을 기초로 한 신조약의 조기채택이 가능할 것으로 예상되고 있다.

동아시아 경제지역협력국 해운회사 설립 추진

동아시아 경제지역협력국인 BIMP-EAGA(Brunei, Indonesia, Malaysia, Philippines-East Asean Growth Area) 가입국가들이 브루나이의 민간투자자와 함께 공동으로 해운회사를 설립하는 방안을 추진하고 있다.

이 공동협의체는 말레이시아에 본사를 두고, 올 연말까지 2척의 선박을 확보하기로 결정했으나, 선박 종류는 아직 알려지지 않았다.

이 지역 국가들은 저렴하고 편리한 운송수단 확보를 통해 인적 및 물적 자원의 운송비용 절감으로 지역 교역 및 투자 확대를 도모하고 있다.

새로 신설되는 해운회사는 초기에는 역내 운항을 하고, 향후 다른 아시아 국가들로 운항을 확대할 계획이다.

협약 당사국 정부는 이 사업을 본격화하기 위해 조만간 회담을 통해 역내 운임을 승인할 방침이며, 선사 설립에 들어가는 초기자본은 브루나이 민간투자자가 투입할 계획이다.

BIMP-EAGA 지역은 최근 들어 경제 성장이 상당히 빠른 속도로 이루어지고 있는데, 이 경제협약의 경우 동아시아 지역 전체가 포함되지는 않고, 브루나이의 다루살람(Darussalam), 인도네시아의 술라외시(Sulawesi)와 칼리만탄(Kalimantan), 말레이시아의 사라왁(Sarawak)과 라부안(Labuan), 필리핀의 민다나오(Mindanao)와 팔라완(Palawan) 등 특정 지역만이 적용되는 것으로 알려졌다.

탱커, 벌크선, 가스선 등 신조선가 강세 지속

신조선시장에서 탱커를 비롯하여 벌크선, 가스선의 전 선형 선가가 지속적인 수요확대로 강세를 보이고 있다.

지난 2월 하순부터 신조발주가 활발한 30만 DWT급 대형탱커 VLCC의 경우 현대중공업이 11척을 수주한 것으로 알려졌는데, 이 선박의 척당 선가는 1억1,800만달러로 지난 2월 초순에 비해 1.7% 가량 상승했다.

또한, 선박수급이 타이트한 17만DWT급 철강원료선 케이프사이즈 벌크선은 6,000만달러, 탱크용량 8만2,000입방미터의 대형 LPG(액화석유가스)선인 VLGC는 9,200만달러에 계약이 이루어지고 있다.

조선시장 관계자에 의하면, 현대중공업은 최근 VLCC 11척에 대한 수주가 내정된 상태인데, 이 중 하이스펙의 5척을 제외한 6척의 선가는 척당 1억1,800만달러 정도인 것으로 전해지고 있다.

최근에는 한국의 대우조선해양이 사우디아라비아 국영석유회사인 사우디아람코(Aramco)의 해운부문 베라인터내셔널사로부터 VLCC 6척(2008년 1/4분기-2009년 4월 준공예정)을 척당 1억2,940만달러의 고가로 수주한 것으로 알려졌다.

이와는 달리, 신조선시장에서 운임하락의 영향이 현저한 컨테이너선의 선가는 약보합세를 유지하고 있다.



중국의 컨테이너항만 취급물량 고성장 지속

지난해 싱가포르항 홍콩 제치고 1위 탈환

중국의 컨테이너항만의 성장세가 두드러지면서 조만간 컨테이너항만의 지형도가 새롭게 그려져야 할 것으로 전망되고 있다.

최근 중국의 상하이항을 비롯하여 선전항, 칭다오항, 닝보, 광저우항 등에서 처리된 컨테이너물동량이 계속해서 큰폭으로 증가하면서 세계 순위항만인 싱가포르와 홍콩항을 위협하고 있다.

이에 따라 주변 경쟁항만들이 중국 항만의 물동량 잠식에 대한 대책마련에 고심하고 있다.

최근 발간된 CI(Containerisation International)에 따르면, 지난 6년동안 홍콩항에 1위 자리를 내주었던 싱가포르 항만이 지난해에는 컨테이너 2,319만2,200TEU를 처리, 2,242만7,000TEU를 처리한 홍콩항을 제치고 세계 정상에 올랐으나, 중국의 상하이항과의 격차가 점점 좁혀지고 있다.

특히 지난해 중국 상하이항의 컨테이너화물 처리량은 1,804만4,000TEU로 지난 2004년에 비해 24.2%가 늘었으며, 선전항은 1,619만7,000TEU로 18.7% 증가, 나란히 세계 3, 4위를 기록했다.

특히 지난해 상하이항과 선전항이 처리한 컨테이너화물은 모두 3,424만1,000TEU로 중국 2개 항만에서 처리된 물량이 싱가포르항의 처리물량을 크게 앞지르고 있다.

중국은 지난해 9.8%에 달하는 GDP 성장률을 기록했는데, 이같은 경제성장을 바탕으로 중국 전체 항만에서 처리된 컨테이너화물은 8,950만 TEU로 2004년보다 20% 증가한 것으로 나타났

다. 중국 항만이 처리한 수치는 세계 총 컨테이너 물동량 3억 9,800 TEU의 22.5%에 달하는 것이다.

이같은 물동량 처리에 힘입어 세계 30대 컨테이너항만 가운데, 중국항만이 8개 포함되어 있는데, 중국 항만과 홍콩항의 물동량을 합칠 경우 8,365만 TEU로 상위 30위권 항만의 총 물동량 중 39%를 차지하는 것으로 분석됐다.

더구나 이러한 증가 추세가 이어질 경우, 상하이항은 2007년에는 싱가포르와 홍콩을 제치고 1위를 차지하여 2,650만TEU 이상의 컨테이너물동량을 처리할 것으로 예상되고 있다.

중국의 경우 상하이항과 선전항 이외에도 칭다오항과 닝보, 광저우항의 경우도 두자리수 이상의 물동량 증가세를 보이고 있다.

칭다오항의 컨테이너화물 처리량은 전년보다 23% 증가, 세계 13위에 랭크됐으며, 앞으로도 대규모 터미널확장 사업과 물동량 증가가 예상되는 등 지속적으로 성장할 것으로 전망되고 있다.

산동성의 주요 항만인 칭다오항은 지역 제조업의 성장과 과일 및 채소류의 주요 공급지로서 일본과 한국으로의 수출물량 증대로 컨테이너 물동량이 늘어날 것으로 기대하고 있는데, 항만 당국은 2010년에는 1,200만TEU의 컨테이너를 처리할 것으로 예상하고 있다.

또 닝보항은 지난해 520만TEU를 처리하여 세계 15위를 차지하였는데, 이는 2002년에 190만 TEU에도 못미쳤던 점을 감안할 때 엄청난 성장을 기록한 것이다. 닝보 항무국은 배후단지의 산

[2005년 세계 10대 항만 순위]

2005년 순위	2004년 순위	항만	2005년 처리량(TEU)	성장률(%)
1	2	싱가포르	23,192,200	8.7
2	1	홍콩	22,427,000	2.3
3	3	상하이	18,084,000	24.2
4	4	선전	16,197,000	18.7
5	5	부산	11,840,445	3.6
6	6	카오슝	9,470,000	-2.5
7	7	로테르담	9,300,000	12
8	9	함부르크	8,050,000	14.9
9	10	두바이	7,619,222	18.5
10	8	로스앤젤레스	7,484,624	2.2

업화가 빠른 속도로 진행되고 있고, 섬유, 전자제품 생산증대와 더불어 20억달러 규모의 투자계획을 실행할 경우 2010년에는 1,000만TEU 처리할 것으로 내다봤다.

주강 삼각주(Pearl River Delta)에서는 광저우항의 성장이 가장 두드러졌는데, 지난해 41.6% 증가한 468만4,000TEU를 처리, 4단계 상승한

18위를 차지하였다. 이같은 성장세는 100만TEU를 처리한 광저우 난샤(Nansha)항의 실적과 차이나쉬핑의 유럽항로 서비스 기항이 크게 기여한 것으로 풀이되고 있다.

이와함께 다롄항은 2004년 대비 20% 증가한 270만TEU를 처리, 지난해 30위를 기록한 필리핀 마닐라항을 제치고 30위권으로 진입했다.

중국의 이같은 고도성장세에 비해 경쟁국 항만의 컨테이너화물 처리물동량의 증가세는 점차 둔화되고 있다.

지난해 싱가포르항이 2004년대비 9%, 로테르담항이 12.0%, 함부르크항이 14.9%, 두바이항이 18.5% 각각 증가하여 호조를 보였으나 나머지 대부분의 항만의 실적은 부진을 면치 못했다.

지난해 홍콩항은 전년대비 2.3%, 세계 5위의 부산항은 1,184만445TEU로 전년대비 3.6%, 말레이시아 탄중펠레파스항은 3.7% 성장에 그쳤다. 그리고 대만의 카오슝항은 947만TEU로 오히려 2.5% 감소한 것으로 집계됐다.

호주 에너지 개발기업 LNG 해상하역장 건설 재가스화 장치탑재 대형 LNG탱커 신조추진

호주 에너지개발 대기업인 우드사이드·패트로리엄사는 최근 미국 캘리포니아주 해상에서 계획중인 액화천연가스(LNG) 해상하역시설 장소를 선정했다고 발표했다.

이 회사는 선상에서 LNG를 가스화하는 재가스화 장치를 탑재한 대형 LNG탱커를 건조, 빠르면 2010년을 목표로 호주-북미간에 투입한다.

이 계획을 추진하는 우드사이드의 가스사업회사인 우드사이드·내츄럴가스사는 로스앤젤레스주의 해안으로부터 32km 이상 떨어진 해상에 1일 2,000만입방미터 정도의 LNG를 수송할 수 있는 설비를 설치할 계획이다.

이 계획에 의하면, 해안에 NLG 기지를 건설하지 않고, 파이프라인으로 육상에 가스를 보내는 프로젝트로서 LA 국제공항 근교의 공업지대 등을 경유토록 설계한다는 것이다. 현재 LA주 당국이나 미 연안경비대 등에 인가를 신청했는데 조만간 인가가 날 것으로 예상되고 있다.

시장관계자에 따르면, 이 계획의 실시와 함께 우드사이드는 탱크 용량 20만입방미터 이상의 대형 LNG탱커를 신조하는 것으로 알려졌다.

이 선박은 탱커로부터 직접 파이프라인에 천연가스를 보내기 위해 재가스화 장치를 탑재한 특수선 사양으로서 재가스화 장치를 탑재한 LNG 탱커의 경우는 벨기에선사 에크스마르사가 탱크 용량 15만입방미터 정도의 신조선 5척을 이미 발주한 상태이다.



- 한국선주협회, 선원 안전보건업무의 산업안전보건법 적용제외 국적외항선사에 통보
- 해양수산부, 부산항 신선대부두 5번 선석 개장식 거행

- 한국선주협회, 톤세신고요령 2차 설명회 개최
- 해양수산부, 2006년도 해양수산 정책설명회 및 항만Waterfront개발 마스터플랜수립 용역 중간보고회 개최

- 한국선주협회, 컨테이너선사 톤세 실무작업반 구성운영(2/15~21)
- 해양수산부, 방치폐선처리 전국관계관 회의 개최
- 부산지방해양수산청, 환적화물유치 및 U-Port 구축관련 설명회, 항만고객만족도 제고를 위한 간담회 개최

1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |

- 한국선주협회, 연근해항로 취항 부정기선사 시황간담회 개최
- 중앙해양안전심판원, 사고예방 교훈 발굴을 위한 재결평의회 개최(2/14~15)

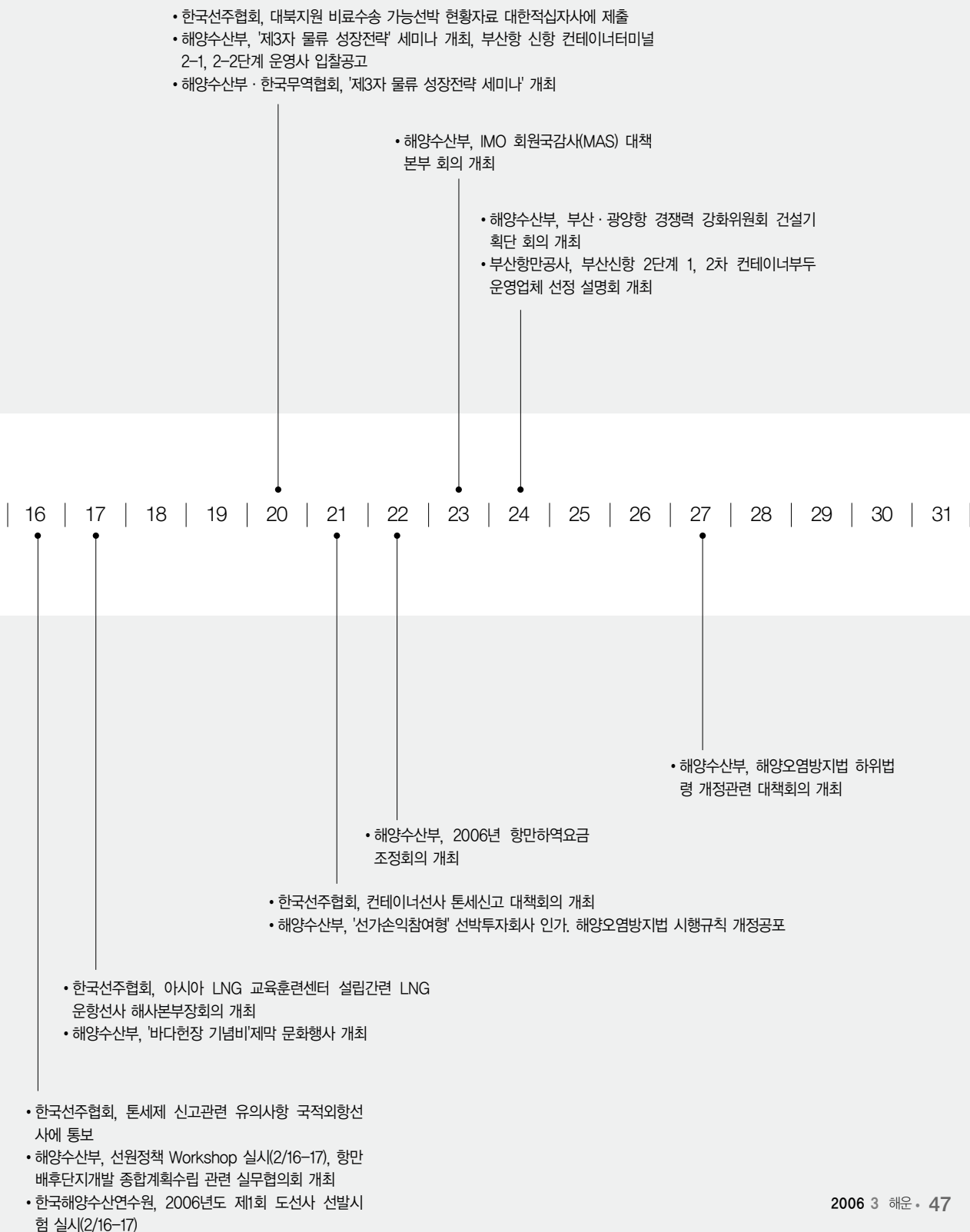
- 부산항만공사, 해운항만 물류정보센터 이용 인터넷 민원신고교육 실시

- 해양수산부, 국적선 안전관리 강화방안 수립시행, IMO 회의결과 설명회 개최

- 행한국선주협회, 컨테이너선사 톤세신고 대책회의 개최
- 해양수산부, 광양항 배후 물류부지 입주기업 선정발표

- 한국선주협회, 해양오염방지법시행령 및 시행규칙 개정안에 대한 검토 의견 해양수산부에 제출
- 국회, 육상폐기물 해양배출 제도개선 국회정책토론회 개최
- 중앙해양안전심판원, 전자영상심판시스템구축용역 중간보고회 개최

- 해양수산부, '항만배후단지개발종합계획' 수립 관련 Working Group 회의 개최





- 한국선주협회, 선원 안전보건업무의 산업안전보건법 적용제외 국적외항선사에 통보
- 해양수산부, 부산항 신선대부두 5번 선석 개장식 거행

- 한국선주협회, 톤세신고요령 2차 설명회 개최
- 해양수산부, 2006년도 해양수산 정책설명회 및 항만Waterfront개발 마스터플랜수립 용역 중간보고회 개최

- 한국선주협회, 컨테이너선사 톤세 실무작업반 구성운영(2/15~21)
- 해양수산부, 방치폐선처리 전국관계관 회의 개최
- 부산지방해양수산청, 환적화물유치 및 U-Port 구축관련 설명회, 항만고객만족도 제고를 위한 간담회 개최

1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15 |

- 한국선주협회, 연근해항로 취항 부정기선사 시황간담회 개최
- 중앙해양안전심판원, 사고예방 교훈 발굴을 위한 재결평의회 개최(2/14~15)

- 부산항만공사, 해운항만 물류정보센터 이용 인터넷 민원신고교육 실시

- 해양수산부, 국적선 안전관리 강화방안 수립시행, IMO 회의결과 설명회 개최

- 행한국선주협회, 컨테이너선사 톤세신고 대책회의 개최
- 해양수산부, 광양항 배후 물류부지 입주기업 선정발표

- 한국선주협회, 해양오염방지법시행령 및 시행규칙 개정안에 대한 검토 의견 해양수산부에 제출
- 국회, 육상폐기물 해양배출 제도개선 국회정책토론회 개최
- 중앙해양안전심판원, 전자영상심판시스템구축용역 중간보고회 개최

- 해양수산부, '항만배후단지개발종합계획' 수립 관련 Working Group 회의 개최

