

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
한국선주협회 2006년도 사장단 연찬회 개최	2
ASF, 국제해운 현장에서 주도적인 역할 수행키로	9
지난해 외항해운업계 선박운항원가 27% 증가	16
선주협회 · 무역협회, '2006년 선화주워크숍' 개최	17

업계동정	23
------	----

해운이슈	28
최근의 부정기건화물선시황 하락에 대한 음모론 제기	28

해사정보	32
제11회 바다의 날 기념식 삼성동 코엑스에서 열려	32
한국과 그리스 해운회담 갖고 해운협정문에 가서명	35
해양부, 선박 · 항만시설 보안강화 법체계 마련	39
세계정기항로 취항 정기선 57% 기항시간 준수	41
컨테이너선 신조가 1TEU당 1만3,000달러로 상승	43
아시아-북미항로 컨테이너물동량 지속적으로 늘어	45

해사일지	46
------	----

## 한국선주협회 2006년도 사장단 연찬회 개최

### 우리 해운산업의 지속적인 발전방향 협의



한국선주협회(회장 장두찬)는 6월16일, 17일 양일간 경기도 용인시 원삼면 소재 SK그룹 연수원인 SK아카데미에서 2006년도 사장단 연찬회를 갖고, 우리나라 해운산업의 지속적인 발전방향에 대해 중점적으로 협의했다.

외항해운업계 CEO와 임원, 그리고 해양수산부 관계자 등 70여명이 참석한 가운데 열린 이번 연찬회에서는 먼저 사무국으로부터 올 상반기 주요업무 추진실적과 하반기 업무계획을 보고받은 뒤 한국해양수산개발원 임진수 박사로부터 '2006년 해운시황 전망'을, 한국선주상호보험조합(KP&I) 박범식 전무로부터 'KP&I 활성화방안'에 대한 설명을 들었다.

특히 첫날 연찬회 개회식에서 한국선주협회 장두찬 회장은 인사말을 통해 "해운시황의 전망이 매우 불투명한데, 선사들간의 불필요한 과당경쟁으로 어려움이 가중되고 있다"고 밝히고 "유가의 고공행진과 금리인상, 원화강세는 해운시장에 부정적인 영향을 끼치고 있으며, 2~3년후 상당한 악재로 작용할 것으로 전망된다"며, 이에 대한 대비가 필요하다고 강조했다.

장 회장은 또 "앞으로 3년간 매년 5,000만톤의 신조선이 시장에 쏟아져 나와 선복과잉이 더욱 악화될 것으로 예상된다"며, 따라서 오늘 이 모임이 사선과 용선선박을 포함하여 모두 6,700여만톤의 선대를 운영하는 우리 외항해운업계의 좌표를 설정

하는 자리가 되고, 회사 경영에도 큰 도움이 되었으면 한다"고 말했다.

이어 사장단은 정기선분야를 비롯하여 부정기선 분야, 정책분야, 선원선박 안전분야, 액화별크분야 등 5개 분임조로 나뉘어 시황동향과 전망, 그리고 현안사항에 대해 의견을 나누고, 대정부 건의사항에 대해 협의했다.

그리고 둘째날인 6월17일에는 해양수산부 강무현 차관과 이재균 해운물류국장, 정 홍 해운정책과장 등이 참석한 가운데 각 분임장들이 전날 토의한 분임토의 결과를 발표했다. 시장동향과 전망, 그리고 대정부 건의사항 등으로 압축된 분임토의 결과는 다음과 같다.

## ▶ 제1분과 : 정책 분야

이 분야 분임장인 태영상선 박영안 사장은 분임토의 결과발표에서 "우리나라는 선박등록제도의 개편, 톤세제도의 도입 등을 통해 선진해운제도의 도입이 일단락 되었다"고 강조했다. 다음은 정책 분야 분임토의 결과 요지이다.

### ▷ 톤세제도

톤세제도가 시행초기여서 많은 문제점이 드러나고 있어 이를 개선하는 것이 시급하다. 특히 해운소득과 비해운소득의 명확한 회계처리 기준, 컨테이너선박의 톤세신고 절차와 관련하여 많은 문제점이 드러나고 있으며 이를위해서는 경우에 따라 톤세법령의 개정도 필요하다.

### ▷대량화물 수송 대책

대량화물의 장기운송계약을 확대하여 안정적인 수송시스템을 갖출 수 있도록 적극적인 대응이 필요하며, 정부의 정책적 지원 및 대량화물 화주의 국익차원의 협력이 요망된다.



정책분야 분임토의 결과를 보고하는 태영상선 박영안 사장

## ▷선박금융

수출입은행 금융지원 확대가 필요하다. 국내조선소에서 건조를 기피하는 벌크선박 등을 외국조선소에서 건조할 경우에도 수출입은행이 건조자금을 지원하는 것이 바람직하다. 그리고, 선박투자회사 제도의 활성화가 필요하다. 선박투자회사 제도의 금융기간이 은행이나 제2금융권(캐피탈 등)에 비해 짧고 금리도 은행등에 비해 상대적으로 높으며 운영방식도 까다롭고 비탄력적이어서 이용하는데 어려움이 많으므로 이를 개선해야 한다. 선박투자회사에 대한 세제지원 강화 등이 요구된다.

## ▷선원문제

선원제도에 대한 전향적인 발상의 전환이 필요하다. 현재 우리나라는 자질있는 선원의 안정적 공급이 부족하여, 선박의 안전운항에 심각한 의문이 제기되고 있다. 특히, 중·소형 선사는 우수한 선원의 확보가 어려워 선박운항에 심각한 장애요인이 되고 있다. 이의 해결방안으로, 외국에 선원 양성기관을 설립하고, 이를 통해 양성한 외국인이 국적선에 승선할 수 있도록 자격을 인정토록 제도적인 개선방안을 검토할 필요가 있다.

## ▷항만부문

항만의 생산성 향상을 위해 항만노동자의 협조가 필요하다. 항운노조 상용화와 연계하여 이 문제를 검토해야 하며, 특히, 부산 신항 개발과 관련하여 대형컨테이너선과 중소형컨테이너선의 원활한 연계수송을 위한 균형있는 개발이 필요하다.

## ▷향후 해운산업의 방향

향후 해운산업이 나아갈 방향에 대한 정책의 적극적인 개발을 통해 우리나라가 선진 해운국으로 정착할 수 있도록 정부와 해운업계 모두 합심하여 노력하여야 한다. 해양수산부, 해운업계, 연구기관 등으로 정책개발 및 시황분석 등 정례적인 협의를 위한 모임 또는 협의기구 구성을 검토해 보는 것도 하나의 방안이 될 것이다.

한편, 정책분야 분임토의에는 분임장인 박영안 사장을 비롯하여 SK해운 이정화 사장, 씨브마운틴 해운 이상기 사장, 쉬핑랜드 이희선 사장, 유코카캐리어스 허만철 전무, 해양수산부 정 홍 과장, 김광용 사무관, 선주협회 황영식 차장, 한국해양수산개발원 임진수 박사, 황진희 박사가 참석했다.

## ▶ 제2분과 : 정기선 분야

이 분야 분임장인 장금상선 정태순 사장은 분임토의 결과발표를 통해 정기선시황은 앞으로 2년간 어려울 것을 전망된다며, 최근의 시황동향과 향후 전망, 한중항로 개방문제, 선사들간 협력방안 등 분임토의에서 논의된 사항들을 보고했다.

## ▷시황동향 및 전망

한-중항로를 비롯하여 한-일 및 동남아항로 등 연근해항로의 경우 선복과잉에 따른 과당경쟁의 여파로 운임이 하락하는 등 시황침체가 지속되고 있



정기선분야 분임토의 결과를 보고하는 장금상선 정태순 사장

다. 특히, 선박연료유 가격의 급등과 환율, 운임하락 등으로 3중고에 시달리고 있다. 더구나 이같은 시황침체는 앞으로 2년간 지속될 것으로 전망된다.

## ▷항로여건 개선을 위한 제언

대형선사와 근해선사간 협력이 필요하다. 원양선사와 근해선사간 협조를 통하여 공동배선 및 기항지 조정, 각종 비용의 공동계약으로 비용절감 및 항로안정화(신뢰회복)를 꾀하는 것이 바람직하다.

한-중항로를 비롯하여 한-일 및 동남아항로의 경우 지난 4월을 전후하여 유가할증료를 인상했는데, 일부 항로의 경우 성공적으로 시행되고 있다. 따라서 관련항로의 모든 CEO들이 이같은 규칙을 지키자는데 의견을 같이했다.

또 정보 교류 및 정책적 논의를 위한 CEO들간의 정례모임이 필요하다.

그리고 운임회복을 위해 유가할증료와 운임을 분리하여 징수하기로 결의했다.

특히, 한-중항로의 개방과 관련하여 개방스케줄이 이미 확정됐으나, 재고의 여지가 있다. 현재 한-중항로의 시장상황이 매우 어려운 실정이다. 이런 추세가 지속될 경우 개방시 상당한 혼란이 일 것으로 우려된다. 따라서 한-중항로의 시장상황이 조금

이라도 개선된 후 개방되도록 개방일정을 가능한 한 늦추는 방안을 검토할 필요가 있다. 정부의 정책적인 배려가 요망된다.

이밖에도 예인선의 운영이 개선이 필요하다는 의견이 제시됐다. 현재 대부분의 항만에서 순번제로 운영됨으로써 선박의 규모에 관계없이 불필요하게 큰 마력의 예선을 이용하게돼 비용부담이 가중되고 있다.

### ▷화주들의 물류비에 대한 인식

국내 화주들의 경우 CEO가 바뀔 때 마다 물류비 절감을 강조하는 등 물류비에 대해 잘못된 인식을 갖고 있다. 이는 수출금액에서 차지하는 물류비를 단순비교하는데서 오는 오류 때문이다. 우리의 물류비 가운데 외항운송비용이 차지하는 비중이 외국에 비해 결코 높지 않다는 사실을 인식시켜 줄 필요가 있다.

### ▷해운전문 공무원 양성 필요

해운은 전통산업으로서 무엇보다도 경험이 중요하다. 해운강국인 그리스와 일본의 경우 해운경험자와 해운전문가들이 많다. 한국이 5대 해운강국이 되기 위해서는 이를 이끌어가는 해양수산부 내에서도 해운전문관료를 육성할 필요가 있다. 현재는 해양수산부 해운담당 공무원들의 인사이동이 너무 빈번하게 이루어지는 것 같다. 잦은 인사이동으로 해운담당 공무원들의 전문성이 결여되고 있다. 정부의 정책적인 배려가 필요하다.

한편, 정기선분야 분임토의에는 분임장인 정태순 사장을 비롯하여 고려해운 최영후 사장, 동남아해운 이석희 사장, 한성라인 고순영 사장, 동진상선 채용부 부사장, 범주해운 윤창오 부사장, 천경해운 염윤식 부사장, 한진해운 이태홍 본부장, 협회 정해용 사무, 동남아정기선사협의회 이서구 국장, 황해



부정기선분야(벌크) 분임토의 결과를 보고하는 티피씨코리아 정신중 사장

정기선사협의회 문주일 국장, 한국근해선사협의회 김근홍 국장 등이 참석했다.

### ▶ 제3분과 : 부정기선 분야(드라이벌크)

이 분야 분임장인 티피씨코리아 정신중 사장은 분임토의에서 논의된 시황동향과 전망, 그리고 건의사항 등을 보고했다.

#### ▷시황전망

부정기선화물선시황은 작년말에 예측한 시황전망 보다 현재의 시황이 좋다. 작년말 BDI 2000 내외 수준을 전망했으나, 현재 2600 포인트를 상회하고 있다. 향후 전망과 관련하여 미국의 카트리나 재해복구 등으로 핸디막스에서 강세가 예상된다. 또 석탄수송량 증가로 인해 핸디막스 수요도 증가할 것으로 보인다. 중동물량 수요증가로 인해 핸디막스사이즈의 시황은 내년까지 호조를 유지할 것으로 분석된다.

#### ▷중소형 벌크선의 협조체계 구축 필요

현재의 고유가로는 원가보전 자체가 어려워짐에 따라 상호 정보교류를 통해 상생의 경영이 필요하다. 금융비용을 낮추기 위해 국내 금융기관과의 유



기적인 협조가 필요하다.

## ▶선화주간 공동체 의식 함양 필요

대량화물의 수송에 있어서 일본, 대만의 경우 60% 이상을 자국선사에 장기계약을 하고 있다. 하지만, 우리나라의 경우 화주가 자국선사 경쟁력 확보 보다 화주의 경쟁력 향상을 위해 선사에 원가 보전을 전가하고 있어 선사의 어려움이 더욱 가중되고 있다.

이같은 문제점을 해소하기 위해서는 정부에서 선주에 금융비용 절감 및 외국선원 자용고용을 보장하는 등 국적선사에 혜택을 주는 정책이 필요하다. 따라서 일본, 대만과 같이 상생할 수 있는 시스템 개발이 요구된다.

한편 부정기선 분야 분임토의에는 분임장인 정진중 사장을 비롯하여 금양상선 송성인 사장, 대보해운 노재영 사장, 대호상선 박홍득 사장, 두양리미티드 한돈석 사장, 보고라인 최재주 사장, 우양상선 김동식 사장, 해양수산부 최익현 사무관, 전일구 주임, 선주협회 김영무 상무, 김정훈 사원이 참석했다.

## ▶ 제4분과 : 부정기선 분야(액화별크)

이 분야는 시장은 작는데 반해 화물종류가 많아 체계적인 통계가 없고 시황분석 및 전망이 어려워 분임장 선출없이 자유토론으로 진행됐으며, 서면보고로 대체됐다.

## ▶최근의 시장동향

영국의 해운컨설팅회사인 OSC사는 당초 2006년 케미컬탱커 시황이 선복과잉으로 크게 하락할 것으로 전망했다. 그러나 2006년 상반기 케미컬탱커 시황은 강세를 유지하고 있으며, 1만~3만톤급 소형선 부문에서 초강세를 보이고 있다. 케미컬탱커시

황이 이같은 강세는 2007년부터 발효되는 위험화약품의 산적운송을 위한 선박의 구조 및 설비에 관한 국제규칙(IBC코드)과 지난해 발생한 미국의 카트리나 피해에 기인한 것으로 분석된다.

## ▶향후 전망

향후 케미컬탱커의 시황은 매우 불투명한 것으로 전망된다. 이는 케미컬탱커에 대한 통계가 체계적이지 않은데다 시황관련 기초자료가 거의 없어 감에 의존해야 하기 때문이다.

## ▶건의사항

케미컬탱커의 통계 등 기초자료가 없어 시황분석이 거의 불가능함. 따라서 협회와 정부, 연구기관이 공동으로 케미컬탱커 부문에 대한 기초통계시스템을 구축하는 것이 필요하다. 또 케미컬탱커의 선대구조가 컨테이너선이나 벌크선에 비해 취약하고, 선진해운국에 비해 매우 열악하다. 이 부문에 대한 정부의 지원이 필요하다.

한편, 부정기선 분야(액화별크) 분임토의에는 창명해운 이경재 사장을 비롯하여 선우상선 정대균 사장, 대림H&L 기의석 사장, 세양선박 양희권 부사장, 동아유조선 이종명 사장, 해양수산부 김태석 사무관, 선주협회 양홍근 부장이 참석했다.

## ▶제5분과 : 선원·선박 안전분야

이 분야 분임장인 현대상선 신용호 본부장은 분임토의에서 논의된 내용과 제안사항 등을 보고했다.

## ▶선원 수급/양성에 관한 정책 방안

외국인해기사 고용절차 간소화가 필요하다. 외국인해기사 고용과정에 있어서 증명서의 진위여부 확인기간이 과다(최대 5개월)하게 소요됨에 따라, 선



선원·선박 안전분야 분임토의 결과를 보고하는 현대상선 신용호 본부장

원이탈은 물론 적기교대가 어렵다.

따라서 진위여부 확인증명서를 간소화(면허 중심, 교육이수증서는 현장확인)하고, 국제협약(STCW)의 임시증명서 발급규정을 선박직원법에 수용하여 증명서의 진위여부 확인 기간동안 임시증명서를 발급(유효기간 3개월)하도록 개선해야 한다.

또 외국인해기사의 고용범위를 시급히 확대해야 한다. 중소형 선사의 해기사 구인난이 심각한 만큼, 추가적인 외국인선원 고용확대가 불가피하다.

또한, BBC/HP 선박까지 국내법으로 외국인 승선을 규제하고 있어서 해기사 수급차질을 가중시키고 있다. 따라서 한국 국적을 취득하기 전까지 BBC 선박으로 인정되는 것이 합리적이다. 노조의 반대를 것으로 예상되나, 협회 차원의 적극적인 노력이 필요하다.

### ▷복수노조 및 노조전임자 대응방안

현재 공개적으로 논의하기에는 시기상조이나, 선주협회 해무위원회를 중심으로 선사 의견수렴 및 논의가 필요하다.

### ▷외국선박에 대한 국내 검사제도 합리화

선박안전법에 따라 BBC/HP 및 5년 이상 장기나 용선은 국내 선박검사제도를 적용하고 있다. 현재 외국적 선박의 선박안전법 적용조항 삭제를 골자로 마련된 정부의 동법 개정안이 국회에서 심의 중이다.

동 법의 개정은 선주협회의 규제개혁기획단 건의 사항으로 현 국제적으로 기국법에서 관장하며, 최근 편의치적국의 안전관리 규정도 적절한 수준이기 때문에 별도 국내법 적용은 부당하다.

### ▷선박안전 및 환경보호관련 국제동향

해양환경보호 및 선박안전 국제 규제가 강화되는 추세이다. 급변하는 국제해운환경에 적극 대응하기 위해 국제협약을 포함한 국제해운동향에 대해서 선사에 실시간 정보를 전달하고 대응방안 마련을 위한 선주협회 내 전문조직이 필요하다. 선주들도 국제 해운환경 및 안전제도에 관심을 기울이고 능동적으로 대처해야한다.

한편, 선원, 선박안전 분야 분임토의에는 분임장인 신용호 본부장을 비롯하여 대한해운 이진방 사장, 동아해운 최문훈 사장, 조강해운 이광희 사장, 중앙상선 김지영 사장, 진양해운 홍승두 사장, 신성해운 신용경 상무, 해양수산부 한홍교 선원노동과장, 박영선 해사기술과장, 홍상표 사무관, KP&I 박범식 전무, 협회 이철중 과장, 김세현 과장 등이 참석했다.

이어 열린 정책토론회에서 해양수산부 강무현 차관은 "우리 해운산업의 나아갈 방향에 대한 의견을 제시하려 했으나, 분임토의 결과에 대한 해양부 입장을 표명하는게 순서라 생각된다"며, 분임토의에서 제기된 사안에 대한 정부 입장을 밝혔다.

강 차관은 톤세신고절차 간소화 문제와 관련, 처음 시행하는 제도로써 어려움이 있으나, 문제점을 파악하여 시급히 개선하도록 하겠다고 말했다.



장두찬 회장이 해양수산부 권순욱 사무관에게 감사패를 수여하고 있다.

강 차관은 또 "부산신항 등 항만운영의 효율성을 극대화하기 위하여 운영주체를 다양화하도록 했다"고 밝히고 "그러나, 우리 선사들도 국내 전용터미널이 필요하다고 보고 2-1, 2-2단계 터미널 운영주체로 한진해운과 현대상선을 선정했으며, 연근해 중소형선사를 위해 부산항 다목적부두와 신항 2-5 단계에 최소한 2개의 선석을 피터전용으로 확보토록 추진하고 있다"고 덧붙였다.

이와함께 수출입은행의 금융지원 확대문제와 관련해서는 관계부처와의 협의를 통하여 조속히 개선될 수 있도록 노력하겠다는 입장을 표명했다.

그리고, 한-중항로의 개방일정에 대해 이해 당사자들간에 갈등이 많은데, 이 문제는 이해당사자들에 이해를 구하고, 특히 국익을 최우선으로 고려하여 합리적인 방향으로 매듭될 수 있도록 추진하겠다고 말했다.

항만근로자 상용화와 관련하여 정부는 확고한 의지와 신념을 갖고 금년안에 해결할 방침임을 거듭 밝혔다.

강 차관은 또 "예선사용과 관련하여 순번제의 문제점이 지적됐는데, 이 문제는 정부가 관여할 문제가 아니라고 생각된다"며, 현재 예선운영을 자유제로 전환할 수 있는 제도적인 장치가 있는 만큼, 선

주들의 의지만 있으면 해결될 수 있다고 말했다.

그리고, 외국인해기사 고용시 절차를 밟는데 장기간(최장 5개월) 소요되는 문제는 제도시행 초기의 시행착오로서 시급히 개선하겠다는 입장을 밝혔다.

아울러, 강 차관은 외항해운업계 CEO들에게 외국인해기사 고용확대를 위한 협조와 KP&I 활성화를 위해 외항해운업계가 경영에 직접 참여해 줄 것을 당부하는 등 두가지 문제에 대한 적극적인 협력을 요망했다.

끝으로 장두찬 회장은 맺음말을 통해 "금번 연찬회가 네번째인데, 매년 총론에는 동의하면서도 각론에 들어가면 달라지곤 한다"며, 공동이익을 위해 조금씩 양보하는 자세가 필요하다고 강조했다.

장두찬 회장은 이번 연찬회에서 우리나라 해운산업발전을 위해 많은 노력을 기울인 해양수산부 한홍교 선원노동정책장과 권순욱 사무관에게 감사패를 수여했다.

한편, STX팬오션과 고려해운, 씨브마운틴해운은 이번 연찬회에 참석자들을 위해 기념품을 증정했다.

## 해무위원회 구성방안과 합동연수회 계획 협의

한국선주협회는 5월17일 해무위원회를 개최하고, 노사합동연수회와 선원기금 조성에 관한 사항 등 주요안건을 논의했다.

이진방 해무위원장(대한해운 사장) 주재로 열린 이날 회의에서는 먼저 사무국으로부터 해무운영위원회 구성(안)을 비롯하여 복수노조 및 노조전임자 대응전략, 외항상선선원정책협의회 관련사항 등을 보고받은 뒤 노사합동연수회 계획 등을 협의했다.

한편, 한국선주협회와 전국해상산업노동조합연맹은 이날 외항상선선원정책협의회를 갖고 노사 상건례와 함께 노사합동연수회 계획 등에 대해 의견을 나누었다.



# ASF, 국제해운 현장에서 주도적인 역할 수행키로 연료유 가격 급등 등 해운원가 상승에 우려 표명



THE 15TH ASF IN KARUIZAWA , 28-30 MAY 2006

아시아 해운업계 대표들은 아시아시장이 세계 교역에서 차지하는 비중이 막대하고, 아시아해운에 의해 지배되고 운영되는 상선대가 세계상선대의 상당한 부분을 차지하는 등 그 위상이 크게 제고됨에 따라 국제해운 현장에서 주도적인 역할을 수행키로 했다.

이와함께 국제해운정책 및 규정에 대해 관련기구와 협력하여 아시아 선주의 목소리를 내도록 그 역할을 강화해야 한다는데 의견을 같이했다.

아울러, 최근 연료유 가격의 급등과 내륙 운송비와 같은 원가요소의 상승에 대하여 심각한 우려를 표명하는 한편, 안전운항과 환경보호를 위한 최상의 환경친화적이고 실질적인 기준에 대하여 지속적

으로 개선하기로 한 약속을 재확인했다.

아시아 해운업계 대표들은 5월28일부터 30일까지 일본 카루이자와에서 제15차 아시아선주대표자 회의(ASF : Asian Shipowners Forum)를 개최하고, 본회의를 비롯하여 해운경제검토위원회를 비롯하여 선원위원회, 안전항행 및 환경위원회, 선박보험법제위원회, 선박재활용위원회 등 5개 위원회에서 논의된 주요 국제해운이슈에 대한 공동발표문을 채택, 발표했다.

이번 회의에는 우리나라를 비롯하여 호주, 중국, 대만, 홍콩, 일본, 그리고 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국 및 베트남 선주협회로 구성된 ASEAN선주협회연합회(FASA) 대표 122명이

참가하였다.

이와함께 국제해운회의소(ICS)를 비롯하여 BIMCO, INTERCARGO, INTERTANKO 등 국제 해운 주요단체들이 옵저버로 참여하여 아시아선주 대표들과 간담회를 가졌다.

특히, 이번 회의에서는 아시아의 교역이 세계 교역의 아주 큰 부분을 차지한다는 점과 아시아 해운 산업에 의해 지배되고 운영되는 상선대가 세계 상선대의 상당한 부분을 차지한다는 점을 인식하고, 동 회의는 아시아 선주가 국제해운 현장에서 주도적인 역할을 수행해야 할 명백한 책임이 있음을 확인했다. 따라서 아시아선주대표자회의(ASF)는 국제해운정책 및 규정에 대해, 관련 기구와 협력하여 아시아 선주의 목소리를 내도록 그 역할을 강화해야 한다는 데 합의했다.

각국 대표들은 또 ASF의 역할과 능력을 업그레이드시키기 위하여 향후 상설사무국 설립에 대한 강한 의지를 표명했다. 이에 따라 상설사무국의 구성, 위치 및 기금조성과 같은 세부사항을 검토하기 위하여 제15차 아시아선주대표자회의의 직후 작업반을 구성하는데 합의했으며, 이 작업반은 회원들과의 의견수렴을 통하여 2007년 5월 부산에서 개최되는 제16차 본회의에 상설사무국 설립과 관련한 보고서를 제출하게 된다.

이번 회의에서는 또 안전운항과 환경보호가 가장 중요한 원칙임을 주목하고, 대표들은 안전운항과 환경보호를 위한 최상의 환경친화적이고 실질적인 기준에 대하여 지속적으로 개선하기로 한 약속을 재확인했다.

그리고 외항선사간 협정에 대한 독점금지법 면제 제도가 전체 무역업계뿐만 아니라 해운업계에 필수 불가결하다는 점을 재확인하고, 외항선사들은 화주 및 각국 정부와 같은 관련당사자들이 선사간 협정의 중요한 역할에 대하여 이해할 수 있도록 지속적

인 노력을 다해야 한다는데 의견을 같이했다.

대표들은 말라카해협에서의 보안강화를 위한 연안국의 여러 조치들이 명백히 효과를 나타내고 있는데 주목하고, 합동전쟁위원회(JWC)에 전쟁위협 담보제외지역에서 말라카해협 및 유사지역의 삭제를 촉구했다.

한편, 이번 제15차 본회의에서 장두찬 한국선주협회장은 기조연설을 통해 "아시아역내 해운시장규모는 날로 확대되고 있으며, 세계 해운시장에서 차지하는 비중은 40%를 넘어서는 등 세계 최대의 해운시장으로 성장하였다"고 밝히고 "하지만, 이러한 위상에 걸맞는 역할과 기능을 제대로 하지 못하고 있는 게 오늘의 현실인 것 같다"며, 우리 아시아역내 선주들이 주축이 되어 국제해운중심이 아시아 쪽으로 이전되어 아시아 선주들의 목소리가 제대로 반영될 수 있도록 모든 역량과 지혜를 한데 모아야 하겠다고 강조했다.

장 회장은 "이를 위해 아시아역내 선주들간의 협력이 무엇보다 중요하며, 더 나아가 아시아선주들의 이익을 적극적으로 대변하고, 각종 국제법령의 제·개정과 해운환경변화에 능동적으로 대응할 수 있도록 ASF 체제를 재점검하고 개편해보는 것도 좋은 방안 중 하나가 될 수 있으리라 생각한다"며, 오늘 이 모임이 제반 해운현안들에 대해 격의 없는 대화를 통해 공존공영의 터전을 구축하는 촉매제가 될 것으로 기대한다고 말했다.

이번 제15차 ASF에는 우리나라에서 장두찬 회장을 비롯하여 한진해운 박정원 사장, 현대상선 노정의 사장, 이현재 전무, STX Pan Ocean 이종철 사장, 대한해운 이진방 사장, SK해운 이정화 사장, 흥아해운 이운재 회장, 고려해운 최영후 사장, 세븐마운틴 해운 임병석 회장, 협회 박찬재 전무가 참석했다.

1992년 동경에서 제1차 ASF 회의를 개최한 이후, 동 포럼과 5개의 분과위원회는 여러 활약을 통

해 국제 해운업계에서 중요한 위치를 차지해 왔다. 첫 회의 이후 지속적인 발전을 이룬 점을 인식하였고, 동 회의는 우호적인 분위기 속에서 개최되었으며 각국 선협 대표들은 생산적인 논의를 가졌다.

## □ 해운경제검토위원회(SERC)

ASF는 제18차 해운경제검토위원회 중간회의가 2005년 12월13일, 동경에서 개최되었음을 주목했다. 아끼미즈 마사다 동 위원회 의장은 의장 보고서에서 아래의 내용을 강조했다.

### ▷ 정기선 현황

아시아연내 교역과 태평양 횡단무역에 대한 현 상황과 관련하여, 대표들은 선박의 수요 및 공급 상황이 매우 견조한 양상을 유지했으나 연료유 가격의 급등과 내륙 운송비와 같은 원가요소의 상승에 대하여 심각한 우려를 표명했다.

ASF는 상기 교역에 관여하는 모든 CEO들이 향후 교역수요 증가분에 상응하는 장기 재투자를 확보하기 위하여 원가상승에 대한 화주의 적절한 이해를 구하는 데 최대의 노력을 경주하는 한편, 데이터를 정확하게 분석함으로써 시황에 침착하게 대처하는 것이 중요하다는 점을 재확인했다.

### ▷ 아시아 화주와의 관계

ASF는 2005년 4월 페낭에서 열린 아시아 하주 협의회(ASC)와 해운경제검토위원회(SERC) 간의 제1차 회의 이후 아시아 화주와의 관계를 증진하기 위한 후속노력에 주목했다. 대표들은 일본 정부 및 도쿄에 본거지를 둔 선하주 대표가 참석한 "컨테이너 해운포럼"(2005년 도쿄에서 개최)에 주목했다.

본 포럼은 최근 업계 상황에 대한 정보를 나눌 수 있는 좋은 기회를 제공했다. ASF는 대화를 토대로



한 진지하고 건설적인 도모하기 위해 아시아 화주와 정기적으로 접촉을 갖는 것이 선사에게 중요하다는 점을 재확인했다.

### ▷ 정기선에 대한 독점금지법 면제

ASF는 2006년 4월1일 싱가포르 경쟁법위원회(CCS)가 정기선사간 협정에 대해 발표한 Block Exemption Order 초안에 주목했다. 한편, 동 포럼은 2005년 12월 EU가 발표한 운임동맹 포괄면제 철폐제안에 주목했다. ASF는 독금법 면제 제도가 해운업의 건전성에 필수불가결한 것이며 국제무역 수요 증가를 지속시키기 위한 장기투자를 가능케 하는 데 중요한 요소라는 그동안의 입장을 확인했다.

## □ 선원위원회 (SC)

### ▷ ILO 해사노동협약 2006

동 포럼은 2월 제네바에서 개최된 제94차 ILO 총회에서 새로운 ILO 해사노동협약이 채택된 것에 대하여 환영한다. 동 포럼은 지난 5년간 모든 관계자들의 노고에 심심한 사의를 표했다.

동 포럼은 전 세계 선원의 대다수를 훈련, 공급하는 아태지역 국가의 조기비준을 독려한다. 동 포럼

은 ASF 회원과 각국 정부가 동 협약 시행에 사용될 PSC 지침 개발에 적극적으로 참여하는 것이 중요하다고 생각한다.

### ▷ 선원 피로 및 최소승무정원

동 포럼은 선원 피로에 대한 보고서가 늘어나고 있다는 데 우려한다. 대표들은 IMO 해상안전위원회 최근 회의에서 선원 피로와 최소승무정원 문제를 최우선 과제로서 STW 소위원회에 회부한 결정에 주목했고, 최소승무정원의 원칙을 검토하는데 지지의사를 표명했다. 그러한 검토에는 선원 근로시간에 관한 최근 규정의 효과에 대한 인식, 관리당국이 지속적으로 적용할 수 있도록 실질적인 메커니즘을 도입 및 (선박사고의) 기여요소 중 하나인 선원 피로의 가능한 인과관계를 좀 더 연구하는 것이 포함되어야 할 필요가 있다.

동 포럼은 최근에 개최된 국제교섭회의(International Bargaining Forum)에서 선원의 고용조건에 대한 교섭결과를 주목했다.

동 포럼은 아시아선주의 이익과 아시아선원 고용의 안정성이라는 관점에서, 선원의 근로 및 복지문제와 관련한 현재와 미래 추이에 대한 아시아 선주의 의견을 조율하는 것이 중요하다는데 의견을 같이했다. 동 포럼은 2006년부터 2008년까지 적용될 ILO 최저임금에 관한 합동해사위원회 회의 결과와 향후 새로운 노사간 교섭 방식 개발 요청에 주목했다. 동 포럼은 선원의 고용조건은 선원의 거주 국가의 생활수준과 경제상황을 기준으로 해야 한다는 입장을 확인한다.

### □ 안전항행 및 환경위원회(SNEC)

S. S. Teo SNEC 의장은 2005년 11월29일 싱가포르에서 개최된 제12차 ASF SNEC 중간회의에서 논의한 사항을 보고했다. 특히 다음의 내용이 포함

된다.

### ▷ 해적 및 무장강도

동 포럼은 2005년 전 세계 해적 및 무장강도 사건발생률이 하락한 사실에 주목했다. 하지만, 소말리아와 이라크와 같이 최근 들어 해적행위가 빈발하는 지역에 대한 우려를 나타냈다. 소말리아 해역에서 15척이나 되는 선박이 피랍되었다는 보고가 있었다. 동 해역에서 교역을 하거나 통항하는 선박은 해적행위 대응조치와 경계태세를 취하고 동 지역에 주둔한 연합군의 조언을 따라야 한다.

동 포럼은 인도네시아, 말레이시아, 싱가포르 등 연안 3국이 다양한 보안조치를 취하여 말라카 해협에서의 해적 및 무장강도에 관한 상황이 상당히 개선된 점에 주목했다. 동 회의는 말라카 해협에서 해적과 무장강도를 소탕하기 위해 동 삼국이 취한 단호한 행동에 감사결의를 했다. 더 나아가 동 회의는 말라카 해협을 통항하는 선박이 해적의 위협으로부터 보호받을 수 있도록 당해 삼국 정부가 계속해서 노력해 줄 것을 촉구했다. 이와 함께, 해운업계에 대한 테러위협이 커지고 있는 점을 감안하여 동 회의는 모든 아시아 국가 정부가 테러와의 싸움에서 경계를 늦추지 않도록 독려했다.

### ▷ 해상 보안

동 회의는 국제해운회의소(ICS)가 회원국을 대상으로 최근에 실시한 ISPS 설문조사에서 응답자 중 대다수인 73%가 전 세계 대부분의 항만시설과 선박이 대체로 잘 준수하고 있기 때문에 ISPS 코드 시행 후 별다른 문제가 없었다고 응답한 점에 주목했다.

하지만, 응답자 중 나머지 27%는 특히 항만시설에 대한 코드 이행과 식별, 하역인의 행동뿐 아니라 항만 관리의 행동과 관련한 문제점을 강조한 사실



에 주목했다. 동 회의는 해상안전과 ISPS 코드를 일률적이고, 효과적으로 적용하려면 이들 문제의 원인을 조속히 파악하여 IMO에서 다루어야 한다는 데 뜻을 같이 했다.

## ▷ MAROL ANNEX VI

2005년 5월 19일 1997년 의정서(해양오염 방지 협약 부속서 VI)가 발효됐으며 이후 후속조치로 2006년 5월 19일 발틱해에서 첫 황산화물배출제한지역(SECAs)이 지정되었다. 동 의정서는 선박 배출가스에서 황산화물과 질소산화물 배출을 제한하며 오존층 파괴 물질의 고의적 배출을 금하고 있다.

동 포럼은 일부 국가의 경우 선박이 자국 항만이나 수역에 입항할 때 더욱 엄격하게 배출을 제한하는 기준을 시행하고 있음에 주목했다. 따라서 지역마다 다양한 기준을 적용하는 것은 잠재적으로 내포하는 의미가 상이할 수 있다는 점에 우려를 나타냈다. 동 포럼은 전 세계 항만마다 배출 기준이 다르다면 해운업계가 효율적으로 기능할 수 없을 것이라는데 의견을 같이 했다. 이에 따라 동 회의는 본 의정서의 검토를 지지한다.

## □ 선박 보험법제위원회 (SILC)

ASF는 2006년 4월 3일 홍콩에서 개최된 SILC 중간회의에 주목했다. 조지 차오 SILC 의장은 의장 보고서에서 아래와 같은 내용을 강조했다.

### ▷ 말라카해협에 대한 합동전쟁위원회의 평가

동 포럼은 말라카해협이 합동전쟁위원회(JWC)의 전쟁위험담보 제외지역 명단에 여전히 포함되어 있는 것에 대하여 우려를 표명한다. 전쟁위험담보 제외지역 명단에 말라카해협이 포함된 것은 불필요한 조치라는데 인식을 같이 했다. 왜냐하면, 다수의 해



상보험업자(underwriter)들이 말라카해협 통항선박에 대하여 추가보험료를 요구하지 않거나 낮추고 있기 때문이다. 또한, 말라카해협에서의 보안 강화를 위한 연안국의 여러 조치들이 명백히 효과를 나타내고 있다는데 주목한다. 동 회의는 합동전쟁위원회에 전쟁위험담보제외지역에서 말라카해협 및 유사 지역의 삭제를 촉구한다.

### ▷ 선박 원천 오염에 대한 형사 처벌

동 포럼은 다시 한번 선박들로부터 야기된 모든 종류의 고의적인 유탁오염사례들에 대해 유감의 마음을 금할 수 없으나, 선박운항자에게 의무를 상기시키고 유수분리시스템(Operational oily waster system)에 대한 지침을 개발한 업계 관련 기구의 활동을 지지한다. 동 포럼은 해운 관련 산업 단체로 구성된 연합체(Coalition)의 '선박원천 유류오염사고시 형사처벌제제에 관한 EU지침'에 대한 소송 진행과정을 주목하고, EU지침 규정에 따른 우발적인 오염사고시 형사처벌 가능성에 대하여 우려를 표명했다. 동 회의는 EU 회원국들이 EU지침을 비준할 때, EU 지침과, MARPOL 및 UNCLOS 간 명백한 충돌 문제에 대하여 EU 회원국들이 상기하기를 요망한다.



## ▷ 아테네협약 2002

동 포럼은 2002 아테네협약 (의정서)의 잠재적 영향에 대해 다시 한번 논의하였으며, 이전 회의에서 미결과제로 남은 '전쟁/테러'와 '보험료' 문제에 주목했다. 동 회의는 보험업계에서 IMO법률위원회에 제출한 의견을-협약비준시 테러행위 관련사항을 포함하지 않도록 허용하는 '유보조항 (Reservation clause)'을 비준서에 삽입-지지한다. 동 회의는 P&I Club이 클럽 회원의 요구를 충족시킬 수 있는 방식으로 '보험료' 문제에 대한 해결책에 합의할 것을 촉구한다. 본 협약이 전면 시행되기 전에 실효가 있도록 하는 것이 대단히 중요하다.

## □ 선박재활용위원회 (SRC)

ASF는 2006년 3월 6일 월요일 대만에서 개최된 제9차 ASF 선박재활용위원회 중간회의에 주목했다. 본 회의의 일부로서, 동 위원회가 주최하고 SRC 대표와 하주, 조선업계, 선급, 정부 관계자 등 이해당사자가 참석한 가운데 "Green Passport and Ship Recycling" 세미나가 열렸다. 프랑크 루 (Frank F. H. Lu)의장은 아래의 내용을 강조했다.

## ▷ 선박재활용활동에 대한 향후 전망

동 포럼은 단일선체유조선 퇴출과 현존선의 선령대(Age profiles)를 고려할 경우 조만간 해운 시장에서 퇴출되는 선박 척수가 증가할 것이라는 점에 주목했다. 동 포럼은 노후선에 대한 순조로운 재활용의 중요성을 재확인하면서, 전 세계에 걸쳐 충분한 규모의 선박재활용 수용능력(시설) 유지의 중요성을 강조했다.

## ▷ 환경관련 관심사

동 포럼은 선박재활용 관련 환경상, 직업상, 건강상 및 안전상 위험에 관한 우려를 인지했으며, 환경

친화적인 선박재활용의 촉진 필요성에 대하여 확인했다. 전 세계 선박재활용 수용능력(시설) 축소 방지를 목적으로, 선박재활용과 국제해운산업의 특성을 고려하여 선박재활용산업의 안전 및 환경수준 개선을 위한 신중한 단계적 접근이 이루어져야 한다는 입장을 견지한다.

## ▷ 선박재활용에 대한 국제협약

상기 언급한 접근(법)은 해운, 조선, 선박설비제조 및 선박재활용 산업계에 공히 적용되는 새로운 법적 구속력을 지닌 협약을 제정함으로써 마련될 것이라는 의견을 공유하면서, 동 회의는 선박재활용에 관한 국제협약 제정을 위한 국제해사기구의 노력을 적극적으로 지지한다. 동 포럼은 세계 해운산업의 일익을 담당하는 아시아선주들이 조선업자, 선박설비제조업자 및 선박재활용업자와 같은 이해당사자와 협력하여 각 정부를 통해 선박재활용에 관한 협약개발에 실질적으로 기여할 것이라고 확신했다.

## □ 차기회의

한국선주협회 장두찬 회장은 2007년 5월 한국에서 개최될 예정인 제16차 아시아선주대표자회의에 ASF 회원협회들을 초청하였다.

대표들은 일본 카루이자와에서 개최된 제15차 아시아선주대표자회의를 성대하게 준비해준 일본선주협회와 의장직을 효율적으로 수행한 쿠니오 스즈키 의장에 대해 감사의 뜻을 전했다.

한편, 아시아선주대표자회의는 호주, 중국, 대만, 일본, 한국, 홍콩 선주협회와 더불어 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국, 베트남으로 구성된 동남아국가연합선주협회연합(FASA)등 아시아 역내에 있는 13개 선주협회로 구성되어 있다.

ASF의 설립목적은 아시아 선주업계의 이익을 도모하고자 하는 것이다. ASF 연차총회 사이에 해운

경제검토위원회, 선원위원회, 선박재활용위원회, 안전항행 및 환경위원회, 선박보험법제위원회로 구성된 다섯 개의 위원회가 활동을 계속하고 있다.

ASF 소속 선주와 관계자들은 전 세계 화물운송선대의 대략 40%를 지배·운영하고 있는 것으로 추산된다.

## 한국선주협회 장두찬 회장 본회의 발제 발언자료

안녕하십니까. 저는 한국선주협회 회장 장두찬입니다. 오늘 제15차 ASF를 차질 없이 준비하여 주신 일본선주협회 Kunio Suzuki 회장님과 사무국 관계자 여러분들의 노고에 대하여 깊이 감사드립니다.

아시는 바와 같이, 아시아역내 해운시장규모는 날로 확대되고 있으며, 세계 해운시장에서 차지하는 비중은 40%를 넘어서는 등 세계 최대의 해운시장으로 성장하였습니다.

아시아지역의 해상교역량(수출 및 수입)은 56억톤으로 세계 전체 해상교역량 135억톤의 42%에 달하고 있으며, 아시아역내 국가들의 보유선박도 3.5억톤(DWT)으로 41%에 이르고 있습니다.

아울러, 아시아역내 선원수는 62만명으로 세계 전체 선원수의 절반을 차지하고 있으며, 2005년 7월1일 현재 아시아지역의 인구는 39억명으로 세계인구의 60%에 달하는 등 성장 잠재력 또한 무궁무진합니다.

이렇듯, 아시아지역은 이제 세계해운의 중심축으로 발돋움하였습니다. 하지만, 이러한 위상에 걸맞는 역할과 기능을 제대로 하지 못하고 있는 게 오늘의 현실인 것 같습니다.

특히, 해운관련 국제협약이나 조약 등이 아시아 이외 지역국가의 주도로 이루어지고 있으며, 국제기구 본부 또한 유럽에 자리잡고 있습니다.

따라서 우리 아시아역내 선주들이 주축이 되어 국제해운중심이 아시아 쪽으로 이전되어 아시아 선주들의 목소리가 제대로 반영될 수 있도록 모든 역량과 지혜를 한데 모아야 하겠습니다.

이를 위해서는 아시아역내 선주들간의 협력이 무엇보다 중요합니다. 나아가 아시아선주들의 이익을 적극적으로 대변하고, 각종 국제법령의 제·개정과 해운환경변화에 능동적으로 대응할 수 있도록 ASF 체제를 재점검하고 개편해보는 것도 좋은 방안 중 하나가 될 수 있으리라 생각합니다.

아무췌로 오늘 이 모임이 제반 해운현안들에 대해 격의 없는 대화를 통해 공존공영의 터전을 구축하는 촉매제가 되고, 더 나아가 우리 모두가 추구하는 지속가능한 발전을 향해 힘찬 발걸음을 내딛는 화합과 전진의 장이 되기를 간절히 바랍니다.

해운경제검토와 관련해서는 (한진해운 박정원 사장)으로부터 코멘트를 듣도록 하겠습니다. 감사합니다.



ASF 본회의에서 기조연설을 하고 있는 장두찬 한국선주협회장

## 지난해 외항해운업계 선박운항원가 27% 증가 매출액은 달러화의 약세로 0.9% 증가에 그쳐

지난 2005년 우리 외항해운업계의 매출액은 달러화의 약세로 인해 0.9% 증가에 그쳤으나, 선박의 운항원가는 연료비와 화물비의 급등으로 27.4% 증가한 것으로 나타났다.

한국선주협회가 최근 회원사를 대상으로 집계한 '외항해운업계 경영실적 비교'에 따르면, 지난해 외항해운업계의 해운수입은 총 24조7,661억원으로 지난 2004년 24조5,311억원에 비해 0.9% 증가했다.

이와함께 해운원가는 22조1,231억원으로 전년도의 21조2,645억원에 비해 4.0% 증가한 것으로 나타났다.



[2004/2005 외항해운업 경영실적 비교표] (단위 : 억원)

항 목	2004	2005	증감액	증감률(%)
총 자산	185,687	202,477	16,790	9.0
총 부채	130,400	127,653	2,746	2.1
자기자본	55,287	74,823	19,536	35.3
해운수입	245,311	247,661	2,349	0.9
해운원가	212,645	221,231	8,585	4.0
운항원가	86,269	109,934	23,665	27.4
· 항비	8,939	12,620	3,681	41.2
· 화물비	34,247	54,148	19,901	58.1
· 연료비	18,629	26,692	8,063	43.3
· 선비	24,454	16,474	7,980	32.6
용선원가	89,278	91,017	1,739	1.9
해운총이익	32,666	26,429	6,236	19.1
관리판매비	8,487	8,960	473	5.6
영업이익	24,179	17,469	6,709	27.7
영업외수익	21,982	12,744	9,237	42.0
영업외비용	15,219	11,746	3,472	22.8
· 지급이자	6,173	5,024	1,148	18.6
경상이익	30,942	18,467	12,474	40.3
세전순익	31,374	18,401	12,972	41.3

로 나타났다.

하지만, 선박의 운항원가는 10조9,934억원으로 지난 2004년의 8조6,269억원에 비해 27.4% 증가했다. 이는 화물비와 연료비, 항비 등의 급등에 따른 것으로 지난해 연료비는 2조66,92억원으로 지난 2004년의 1조8,629억원에 비해 43.3% 증가했으며, 화물비는 5조4,148억원으로 전년(3조4,247억원)대비 58.1%, 항비는 1조2,620억원으로 전년(8,939억원)대비 41.2% 등이 각각 증가한 것으로 분석됐다.

이에 반해 용선원가는 9조1,017억원으로 지난 2004년(8조9,278억원)에 비해 1.9% 증가한데 그쳤다.

또한, 지난해 외항해운업계의 영업이익은 1조7,469억원으로 지난 2004년의 2조4,179억원에 비해 27.7%가 줄었으며, 경상이익 역시 1조8,467억원으로 전년(3조942억원)대비 40.3% 감소했다. 이 밖에도 세전이익은 1조8,401억원으로 지난 2004년 3조1,374억원에 비해 41.3% 줄어든 것으로 집계됐다.

# 선주협회 · 무역협회, '2006년 선화주워크숍' 개최

## 선주와 화주 상생의 협력방안 중점적으로 논의



공컨테이너장비 회수기한 지연으로 부과되는 반환지체료(Detention Charge)와 수출입 컨테이너 화물의 터미널내 장치기간 초과로 부과되는 장치초과료(Demurrage Charge)에 대한 국내 화주들의 인식전환이 시급한 것으로 지적됐다.

또한, 해상운임 인상을 비롯하여 각종 할증료 인상시 화주들과의 사전협의를 필요하며, 국내 무역업체들이 신규시장 개척시 우리 선사들의 협조가 미흡하다는 주장이 제기됐다.

이와함께 부정기선분야와 관련하여 중소형선사들은 대량화물 화주들의 경우 주로 대형선사들과 장기수송계약(COA)을 체결함으로써 참여기회를 상실하고 있다며, 중소형선사들의 참여가 가능토록 3~5년의 중기 COA를 늘려줄 것을 요구했다.

한국선주협회와 한국무역협회가 5월23일 한국무역협회 대회의실(트레이드타워 51층)에서 공동개최한 '2006년 선화주워크숍'에서 이같은 의견들이 제시됐다.

특히 이날 정기선 분임토의에서는 각종 할증료 및 운임문제가 최대 관심사로 부각됐는데, 선사측에서는 유가 급등으로 선박운항원가 크게 상승, 채산성이 극도로 악화되고 있다며 화주들이 이같은 어려움을 이해하여 줄 것을 요망했다.

특히, 선사들은 선진국 화주들의 경우 계약이행 미준수로 발생하는 Detention 및 Demurrage Charge 지급에 대해 당연시하는데 반해 우리나라를 비롯한 대부분의 아시아지역 화주들은 할증료 지급을 의도적으로 기피하고 있어 그 비용을 선사들이 대신 지급함으로써 어려움이 가중되고 있다며 이같은 할증료에 대한 화주들의 인식전환이 시급하다고 강조했다.

이와함께 선사들은 대부분의 화주들이 물류비용 절감을 이유로 연도별 운임절감비용을 미리 책정, 운임계약시 선사들을 압박하는 사례가 많다고 지적하고, 이의 개선을 요청했다.

이에 반해 화주들은 운임인상시 운임 외에 각종

할증료를 동시에 인상함으로써 비용부담이 가중되고 있다고 강조하고, 운임인상시 반드시 사전 통보 및 협의가 필요하며 특히 인상폭에 대한 명확한 근거를 제시해야 한다는 의견을 제시했다.

화주들은 또 항공부문과 같이 전체 운임에 BAF 등 각종 할증료를 포함시키는 방안을 검토하여 줄 것을 선사측에 요청했다.

그리고 화주들은 신규시장 개척시 물자수송 등에 있어서 국적외항선사들의 협조가 미흡하고, 국적선사들이 우크라이나나 더반 등 오지항로에 취항하지 않아 어려움이 많다고 지적했다. 이에 대해 한진해운과 현대상선은 오지항로 개설문제를 지속적으로 검토하고 있다고 밝혔다.

화주들은 아울러 현재 아시아-북미동안항로의 선박공급 부족으로 수출화물 선적에 어려움을 겪고 있다며, 한진해운과 현대상선이 선대확충을 통하여 이러한 문제점이 해소될 수 있도록 배려하여 줄 것을 요청했다.

정기선분야 분임토의는 국내 주요 정기선 업·단체와 삼성물산, 현대자동차, 글로벌비즈, 삼성전자로 지텍 등 대량화물 하주 업·단체들이 참석한 가운데 삼성물산 윤길진 차장의 사회로 진행됐다.

부정기선부문 분임토의에서 선사들은 한진, 포스코, 가스공사의 대량화물을 국적선사가 수송할 수 있도록 협조를 요청했다.

특히 중소형선사들은 대량화물수송에 참여할 수 있도록 수송입찰 계약시 장기 COA보다 중·단기 COA(3-5년)계약 체결해 줄 것을 하주측에 건의했으며, 벌크선 운항선사들은 국내조선소가 고부가가치선박(LNG, VLCC 등) 신조를 선호함으로써 선박 확보에 어려움이 많다고 강조했다.

또한 선사측에서는 선원의 원활한 수급을 위해 정부의 적극적인 정책지원을 요청하는 한편, 선박투자회사의 금융조건이 캐피탈이나 은행에 비해 비



탄력적(금융기간이 짧고 금리가 너무 높음)으로 운영되고 있어 이의 개선이 시급하다고 강조했다.

이에 대해 화주들은 수송 계약은 회사 대 회사 입장이라는 점을 분명히 하면서도 가격적인 면에서 큰 차이가 없으면 국적선사를 이용하겠다는 입장을 피력했다.

화주들은 또 현재 상황이 어려워 비용보다 안정적 수송에 치중하고 싶어도 제반여건이 따라 주지 못하고 있으며, 더구나 최근에 신조선가가 높아 발주가 어려워 COA를 선호하고 있다는 입장을 밝혔다.

부정기선 분야 분임토의는 국내 주요 부정기선 업·단체와 포스코, 남동발전 등 대량화물 하주 업·단체들이 참석한 가운데 현대상선 이상재 차장의 사회로 진행됐다.

금번 선하주 워크숍은 해양수산부, 선주 및 하주 등이 많은 관심을 가지고 참여하여 서로의 문제점과 요구사항 등에 관해 적극적으로 토론했으며, 선하주 간 상호이해의 폭을 넓히는 계기가 되었다.

한편, 이날 워크숍에서는 분임토의에 앞서 한국해양수산개발원(KMI) 이상운 책임연구원이 '최근의 해운시장 동향과 전망'(제1주제)을, KMI 황진회 책임연구원이 '대량화물의 수송방안'(제2주제)을, 범한중합물류 최대현 상무가 '국내제조업과 수출입물류'(제3주제)를 주제로 각각 연구결과를 발표했다.



# 외국인해기사 승무자격증 관련 간담회 개최

## 외국인해기사 승무자격증 발급기간 단축건의

한국선주협회는 5월19일 협회 회의실에서 외국인해기사 승무자격증 관련 간담회를 갖고 개선방안을 논의했다.

국적외항선사 선원업무 실무부서장과 해양수산부 관계자들이 참석한 가운데 열린 이날 간담회에서 국적외항선사들은 외국인해기사 고용관련 문제점과 개선방안을 중점적으로 협의했다.

특히 이날 간담회에서 선원업무 담당자들은 외국인해기사 승무자격증 발급기간 과다로 배송업무에 차질이 발생하고 있다며, 이의 개선을 요망했다.

현재 외국인해기사를 이용하는 국가들의 전산화 수준이 미비한 관계로 증명서 진위여부 확인이 장기간 소요됨으로써 확인기간 단축이 필요하다는 것이다. 더구나 미얀마 해기사의 경우 증명서 진위 확인기간이 1개월 이상 소요되어 선사에서 배송업무에 상당한 차질을 빚고 있다.

이에 따라 선사측에서는 외국인해기사 승무자격증 신청은 부산지방청, 면허진위 검토는 본부에서 하는 등 2원화 되어 있어 발급이 지연되고 있으므로 필리핀, 인도네시아 해기사의 신청 및 발급은 부산청에서 담당하도록 업무 조정이 필요하다고, 이를 조정하여 줄 것을 건의했다.

또 외국인해기사 증명서 발급과 관련하여 외국인해기사 증명서 발급관련 확인사항이 너무 많으므로 COC/GMDSS 등을 중심으로 3-4가지만 확인하는 것이 바람직하다는 의견이 제시됐다. 승무자격증에 선명이 기재 되어 있어 매번 선명이 변경될 때마다 승

무자격증을 발급받아야 하는 애로가 있다는 것이다.

이에 선사측에서는 승무자격증이 수기로 발급되어 외국항에서 PSC 수검시 항상 지적사항이 되고 있으므로 전산발급으로 전환하고, 외국인해기사 증명서 발급관련 확인사항을 축소하여 줄 것을 해양수산부에 건의했다.

이와 관련, 해양수산부는 인도네시아, 필리핀의 경우 본부에서도 증명서 확인기간이 1-2일이면 처리가 되는 사항이나, 일부 국가에 대해서 부산지방청에 업무를 위임하는 것에 대해 검토하겠다는 입장을 밝혔다.

또 승무자격증 전산발급 시스템이 올 7월부터 시행되며, 승무자격증 변경 발급시에는 변경사유만 제출하면 추가의 진위여부 확인은 하고 있지 않다고 말했다.

현재 외국인해기사 증명서 진위여부 확인기간은 평균 인도네시아, 필리핀 은 1-2일, 중국은 2-3주, 미얀마는 1개월 정도 소요되고 있다.

해양수산부는 본부, 부산청, 선사, 선협이 참석하는 간담회를 개최하여 개선방안을 마련하겠다는 입장이다.

이날 간담회에서는 해양수산부 선원노정과 박창호 사무관, 박기웅 주무관이 참석했으며, 선사측에서는 고려해운 이진욱 차장, STX PanOcean 이수호 과장, 한진해운 이승훈 부장, 해영선박 이승철 과장, KC-Line 임형국 부장, 동주상운 김병진 과장, 협회 이철중 과장 등이 참석했다.

## 2006년 제1차 JNG 및 IBF 회의 홍콩에서 개최 노사협정개정 위한 회의 절차 간소화방안 협의

국제선원단체와 사용자단체는 2005년 5월21일 22일 양일간 홍콩에서 작업반회의를 갖고 2008년 노사협정 개정을 위한 회의와 절차를 간소화하여 비용과 시간을 절감기로 합의했다.

이번에 열린 2006년도 제1회 JNG(Joint Negotiating Group : 사용자인 선주연합협상그룹) 회의 및 IBF(International Bargaining Forum : ITF와 JNG간의 단체교섭협의회) 작업반 회의에서는 미해결 쟁점사항에 대한 세부사항과 향후 IBF 운영일정 및 계획 등에 대해 의견을 나누었다.

한국선주협회 박찬재 전무를 비롯하여 유럽선주 단체인 IMEC에서 6명, 일본사용자단체인 IMMAJ에서 9명 등 모두 16명이 사용자단체 협상그룹인 JNG 대표로 참석했으며, 국제운수노련(ITF)에서 10명이 선원대표로 참석했다.

특히, 5월21일 열린 2006년도 제1회 JNG 회의에서는 지난해 예산집행내역과 금년도 예산안을 심의하는 한편, JNG 사무국 임직원 선임과 관련하여 사무국 회장, 대변인, 사무국 직원의 임기를 2년간 연장토록 의결했다.

또한, IBF 복지기금에 대해 노조의 관여 없이 사용주가 사용토록 제도를 만들기로 했으며, 5.22일에 개최되는 작업반회의의 미해결 쟁점사항에 대비하여 세부사항을 논의했다.

더구나, 이 회의에서는 향후 IBF 운영일정과 관련하여 2008년 노사협정 개정을 위한 회의와 절차를 간소화하여 비용과 시간을 절감기로 하고, 이를 위해, 임금은 2년, CBA Clause 개정협정은 4년 주기로 협의하는 것을 제안하기로 했다. 아울러, IBF와 비IBF CBA간에 확연한 차별화가 되도록 ITF측에 강력히 요구하기로 의결했다.

이어 5월22일 열린 IBF 작업반 회의에서는 복수

노조가 있는 사업장에서의 협상권 등을 논의했다.

이 회의에서 JNG측은 원칙적으로 선원국 노조에게 교섭권이 있으며, 현행 선주국(수익선주국) 노조가 노사관계에 개입하는 것은 잘못된 것이라는 의견을 개진했다. JNG측은 이에 대해 ILO협약(98), Delhi Policy(ITF) 등의 협약과 상충되는 것임을 재차 강조했다.

JNG측은 △조합원의 가입의사도 확실치 않으며 △선주국 노조가 조합비를 선원국 노조보다 10배나 더 받고 있지만, 조합원을 위해 특별한 역할(service)이 없는 현실에 대해 ITF의 공식입장을 요구했다.

이같은 요구에 대해 ITF측 의장은 이 문제는 굳어진 관행인 관계로 단시간내 해결하기가 곤란하다는 입장을 표명했다.

그는 제3국선원이 자국선이나 자국인이 실질적 선주인 선박에 승선하는 경우 선주국 노조의 개입이 당연하다는 입장을 밝혔다.

그리고 일본 및 필리핀선원노조측은 필리핀 선원들의 보호와 고용보장을 위해 협조해 왔으며, 어느 선원도 노조의 협조와 공헌에 대해 불만이 없는 문제를 새삼 이슈화하는 것은 타당하지 않다고 항변했다.

결국, 금번 회의에서는 장기간의 논의끝에 노사 각 2명으로 소위원회회를 구성하여 각국 현황을 분석하고, ILO협약(98), Delhi Policy(ITF), ITF 선원현장 정신을 기준으로 추가적으로 검토하여 IBF에 보고하기로 했다.

IBF 고충처리 절차와 관련된 노사간 합의사항은 추후 TCC에 반영하기로 의결했다. 그리고 2007년도 회의 개최 일정 및 장소를 최종적으로 확정했다.

# 한국항해항만학회, 30주년 기념 심포지움 개최

## 해운제도 국제적인 틀에 맞게 개선 · 정비돼야



한국항해항만학회(회장 장두찬)는 6월1일 대한상공회의소에서 창립 30주년 기념 심포지움을 개최하고, 우리나라가 해운물류 중심국가로 도약하기 위한 당면과제를 중심으로 주제발표와 토론을 가졌다.

한국과학기술단체총연합회, 한국학술진흥재단, 해사산업연구소 후원으로 열린 이번 심포지움에서 장두찬 회장은 '해운물류의 중심국가가 되기 위한 우리의 당면과제'에 대한 기초연설을 통해 "우리나라 해운산업은 국가기간산업의 발전과 해운진흥정책에 힘입어 최근 반세기 동안에 양과 질적인 면에서 눈부신 성장을 이룩하였으며, 그 결과, 오늘날 우리나라는 세계 8위의 해운국으로 발돋움하였으며, 부산항은 세계 5위의 컨테이너처리항만으로 성장했다"고 밝혔다.

장 회장은 또 "국제선박 등록제도를 비롯하여 제주 선박등록특구제도, 선박투자회사제도, 톤세제도, 국가필수선박제도 등 선진제도가 잇따라 도입됨으로써 한국상선대의 경쟁력도 크게 제고되었다"며, 이렇듯, 우리나라가 동북아 해운중심국가로 도약하기 위한 기반은 어느정도 다져졌다고 지적했다.

장 회장은 "그러나, 동북아 역내 해운물류거점 선점을 위한 국가들간의 경

쟁은 날로 치열해지고 있습니다. 한·중·일간의 경쟁에 대만과 싱가포르, 말레이시아가 가세하는 형태로 경쟁이 전개되고 있으며, 그 중에서도 금융허브를 구축한 홍콩을 등에 업은 중국의 움직임이 가장 두드러지고 있다"고 강조하고, 따라서 우리나라가 이들 국가와의 경쟁에서 우위를 점하고, 더 나아가 명실상부한 해운물류 중심국가로 거듭 나기 위해서는 해운관련 제도가 국제적인 틀에 맞게 개선 또는 정비되어야 한다"고 말했다.

장 회장은 이와함께 △해운인프라의 구축 △해운항만산업의 정보기반 구축△시시각각으로 변하는 국제환경을 신속하게 파악하고 이를 수용할 수 있는 새로운 시각의 정책마인드와 경영마인드 △국적외항선사들의 전용터미널 확보에 대한 정책적인 지원과 배려 △해운 및 항만 전문인력에 대한 체계

적인 양성 △글로벌 경쟁력을 구비한 초우량 간판 기업 육성 등이 시급하다고 지적했다.

이어 한국해양대 류동근 교수는 '현 해운시장에서의 대형벌크선대의 문제와 대책 등'에 대한 주제발표를 통해 해운시장 악화에 대비해 국적 벌크선사 간 선박공유, 공동운항, 벌크 풀(pool)제 도입 등 적극적인 협력관계가 필요하며, 특히, 해운시장 악화에 대비해 선사들의 리스크 관리와 시장 변동에 대한 전략적 대응이 필요하다고 강조했다.

류 교수는 우선 자사 선박량 부족과 용선 의존도 증가에 따른 리스크를 줄이기 위해 자사선 확보와 장단기 용선 등 포트폴리오를 최적화해 시장변동의 충격을 최대한 흡수해야 한다고 지적했다.

또, 선대 전문화를 통해 수익력을 극대화하고 국내외 대형 하주들과 장기 계약에 의한 화물 확보에 주력해야 한다고 충고했다.

이를 위해서는 선하주 상호간의 역량을 최대한 공유하고 이를 활용함으로써 상호 이익을 극대화시키는 방향으로 협력 체제를 구축해야 하는데, 특히 선사들은 하주지향적인 기업차별화 마케팅 전략을 전개해 호감을 유발하고, 기존 하주와의 거래관계를 돈독히 함과 동시에 새로운 하주를 창출해야 한다고 강조했다.

선대 확충 차원에서는 다양한 형태의 자금 조달 방안 마련과 에너지 및 자원 수송시장 참여 확대 등을 통해 사업다각화를 모색해야 한다고 지적했다.

류 교수는 아울러 국적선사들간 선박공유, 공동운항, 벌크 풀(pool)제 도입 등 해운불황에 대처하기 위한 적극적인 협력 관계를 제안했다. 특히 벌크 풀제를 통해 변화하는 해운시장에 신축성 있게 대처하고 풀 회원사의 공동 이익을 추구하며, 공동선박관리 및 운항을 통해 비용 절감과 시장 지배력을 확보할 수 있다고 설명했다.

선사가 운임 변동 위험으로부터 벗어나기 위한

헷징(hedging)하는 수단으로는 FFA(Forward Freight Agreement) 시장 참여를 추천했다.

류 교수는 무엇보다도 선사는 조직 내부의 해운 시장 조사 및 분석 기능을 강화해 시장, 환율, 유가 변동에 대한 보다 정확한 예측과 비용 절감 방안을 마련하고 리스크 관리에 힘써야 한다고 강조했다.

그는 한편, 넓은 영토와 풍부한 천연자원을 바탕으로 앞으로 해운시장에 새로운 활력소가 될 BRICs 시장을 주목할 것을 권했다. 이들 국가는 향후 2050년에 전세계 GDP 점유율이 47% 수준으로 발전하고, 대규모 내수시장이 형성될 것으로 예상되는데, 이처럼 방대한 시장을 선점하기 위한 전략이 필요하다는 것.

이에 따라 국적선사들이 BRICs 시장에 진출하고, 해운시장을 개척할 수 있도록 정부 차원에서의 적극적인 지원이 필요하다고 지적했다.

류 교수는 또, 2006년 국가필수선박으로 30척이 지정됐는데, 이는 전시소요물량을 안정적으로 수송하기에는 부족하고, 국가비상사태에 약 400척의 선박을 동원할 수 있는 체제를 구축한 미국에 비하면 크게 미약한 규모라며, 정부가 국가필수선대 규모 및 지원 예산을 확대해 국가안보와 해운산업 발전에 기여할 수 있도록 노력해야 한다고 촉구했다.

이어 한국해양수산개발원 김학소 본부장이 '항만의 경쟁과 활성화 등'을, 한국해사문제연구소 최재수 소장이 '해운항만물류 정책평가 등'을, 서울선박운용 오학균 박사가 '선박펀드/파이낸스-해운경쟁과 세계관계 등'을 주제로 각각 연구결과를 발표했다.

이어 제2부에서는 한국해양대 문성혁 교수의 사회로 한국선주협회 김영무 상무, 현대상선 신재희 상무, STX팬오션 정갑선 전무, 부산항만공사 양원부사장이 패널로 참여하여 토론을 가졌다.



## 대한해운

중기전략 비전 2010 발표

대한해운(대표 이진방)은 5월23일 2010년 매출 2조원, 운영선대 270척(지배선대 72척, 용선선대 192척) 확보한다는 내용의 중기전략을 담은 '대한해운 비전 2010'을 발표했다.

중기전략 '대한해운 비전 2010'에 따르면, 꾸준한 창의와 노력으로 기업을 건전하게 성장시켜 사회에 공헌하고, 책임과 윤리 경영을 통해 주주와 고객, 종업원이 만족하는 초우량 기업으로 도약하는 것을 경영 기본이념으로 설정했다.

특히, 대한해운은 이러한 경영이념을 통해 세계적인 에너지 자원 전문 수송선사로 거듭 나고, 매출액 기준 국내 100대 기업 진입과 함께 1인당 영업이익 1위, 1인당 순이익 1위의 기업으로 성장한다는 비전을 제시했다.

대한해운은 2010년 매출을 현재 1조억원대에서 2조억원대로 확대하는 한편 매출액대비 영업이익률을 10%대로 유지하고 운용선대도 현재 지배선대 30척, 용선선대 88척을 각각 78척과 192척으로 확대할 계획이다.

이를 위해 대한해운은 전용선대 확장을 통한 사업 안정성 구축과 함께 LNG/유조선 사업 확대를 통한 수익구조 다변화, 건화물선 부문 지배선대 확충으로 영업경쟁력 강화 등 사업부문 다각화를 통한 포트폴리오를 구축해 나가기로 했다.

이와함께 3개 본부, 14개 팀, 1개 국내지점, 2개 국내사무소, 2개 해외 사무소(육상직원 118명, 해상직원 420명)의 현 조직을 2010년에는 5개 본부, 25개 팀, 1개 국내지점, 2개 국내사무소, 4개 해외 사무소, 2개 해외 법인(육상직원 190명, 해상직원 1,288명)으로 확대한다는 방침이다. 해

외의 경우 싱가포르와 런던에 현지 법인을 설립한다는 방침이다.

## 동남아해운

이석희 사장 취임

동남아해운 이석희 신임사장의 취임식이 6월 1일 오전 9시 동남아해운 대회의실에서 열렸다.

이석희 대표이사 사장은 취임사에서 "작년 하반기 이후 지속되고 있는 해운시황 속에 전통 있는 동남아해운의 대표이사라는 중책을 맡게 되어 영광스럽게 생각하는 한편, 막중한 책임감과 사명감을 느낀다"며, 사상 초유의 고유가 및 환율하락 등 대외환경이 아무리 어렵더라도 임직원들의 저력과 의지가 확고하고, 효과적인 전략을 수립하여 실행한다면 동남아지역 전문선사로서의 위상은 물론 세계적인 물류전문기업으로 성장할 수 있을 것이라고 말했다.

조양상선 및 현대상선에서 재직한 바 있는 이석희 사장은 그동안 해운시장에서 얻은 경험과 지식을 바탕으로 원가·서비스·직원 경쟁력 제고, 수익성 중심 경영 및 업적·성과 위주의 인사정책을 실현해 나가겠다는 계획을 밝혔다.

이어, 임직원들에게 새로운 각오와 신념을 갖추어 줄 것을 당부하면서 본인을 비롯한 간부들이 먼저 솔선수범 할 것이라고 강조했다.

## SK해운

전사 패기훈련 실시

SK해운(대표 이정화)은 지난 5월19일 이정화 사장을 비롯한 본사 전 임직원이 참석한 가운데 제 39차 춘계 전사 패기훈련을 실시했다.





춘계 패기훈련의 경우 등산으로 실시되고 있으며 올해는 경기도 의왕시에 위치한 청계산을 등반했다. 이수봉 등산로를 시작지점으로 하고 매봉을 고지로 한 등산로는 사무실을 벗어난 임직원들이 새봄을 맞아 심신을 다지고 원기를 충전하기에 적합한 코스였다.

동사는 이번 패기훈련을 통하여 Top Management 중심의 전임직원 Teamwork 강화 기회를 마련하고, 임직원 동적요소 수준 제고 및 체력단련 기회를 제공하여, 회사 경영목표 달성을 위한 분위기를 조성하는 한편 임직원들을 격려하였다.

행사 후 만찬과 함께 실시된 단합의 시간에선 무엇보다 올 신입사원들의 장기자랑인 차력시범이 하이라이트였다. 예상치 못한 기발하고 재치 있는 차력시범은 전 임직원들로부터 큰 호응을 얻었으며, SK맨으로서의 넘치는 패기를 잘 표현하였다는 주위의 평가를 받았다.

## 쎬브마운틴그룹 그룹명 'C&그룹'으로 변경

진도, 진도F&, 우방, 세양선박, 쎬브마운틴해운 등을 계열사로 거느린 쎬브마운틴그룹(회장 임병석)이 그룹명을 'C&(씨앤)그룹'(www.cngr.co.kr)

으로 변경하고 새로운 도약을 추진한다고 밝혔다.

쎬브마운틴그룹은 향후 각 계열사별로 사명 변경작업도 진행할 계획이다.

이와 관련 오는 7월 말께 주주총회 및 관련 제반사항을 완료하고 그룹 CI 선포식을 갖는 등 새로운 도약을 강력하게 추진할 계획이다.

쎬브마운틴그룹은 이번 그룹명 변경에 대해 해운분야로부터 사업을 시작하여 현재는 제조, 건설, 레저에 이르는 종합된 그룹을 모습을 갖추고 있음에 따라 새로운 그룹명을 도입케 되었다고 밝혔다.

쎬브마운틴그룹의 새이름인 'C&그룹'의 C는 Credibility(신뢰), Creative(창조), Challenge(도전), Change(변화), Customer(고객지향), SEA(발음 씨: 바다), SEE(발음 씨: 통찰력)를 뜻하며, "&"은 And, More, Continue, Unique으로 확장과 발전이라는 뜻을 담은 무한한 발전하는 미래를 의미하고 있다.

즉 'C&'은 쎬브마운틴그룹의 근원인 바다(SEA)를 바탕으로, 미래지향가치인 미래에 통찰력(SEE)을 갖춘, 미래지향성, 혁신성, 도전성, 창조성을 갖춘 그룹으로 성장발전코자 하는 의미를 함축적으로 표현하고 있다고 쎬브마운틴그룹은 설명했다.

## (주)한진

서비스 강사 양성

(주)한진(대표 이원영)은 택배 등 전 물류사업의 고객 감동을 실현하기 위해 임직원들을 대상으로 서비스 강사 양성에 나섰다 최근 밝혔다.

한진은 30일 '서비스 닥터(SD) 양성계획'을 발표하고, 1차로 교육을 수료한 20명의 현장 직원에게 서비스 닥터를 상징하는 'SD배지'를 수여했

다고 전했다.

회사측은 이번 SD 운영의 특징은 다양한 직종과 광범위한 사업장을 갖고 있는 물류기업의 특성상 현장에 근무하는 직원들의 서비스 자세를 강사 수준으로 높여 평상시에도 서비스 관리 수준을 높이는 데 있다고 설명했다.

한진은 SD 운영에 따라 사업장에서 발생한 고객 불만 사항을 즉각 처리하고, 사고 재발 방지를 위해 관리 시스템을 체계화하는 등 개인 및 기업 고객에 대한 서비스에 만전을 기할 계획이다.

한진 권선영 인력개발팀 차장은 "SD들의 활동에 따라 서비스 교육을 상시 운영하는 장점이 있다"며, 직원들의 서비스 강사화로 단시간 내에 서비스 문화를 개선할 수 있을 것으로 예상된다고 설명했다.

한편, 한진은 선발된 SD들의 활성화를 위해 사내 교육 강사로 활동할 경우 소정의 활동비(강의료)를 지급받게 되며, 인사관리에도 활동 실적을 반영해 준다는 계획이다.

## GS칼텍스

### 서로 하나되기 나눔행사

GS칼텍스(대표 : 허동수 회장)는 5월19일 회사 창립기념일을 맞아 공장이 있는 여수와 연구소가 있는 대전에서 각각 정신지체 장애 어린이들과 함께 하는 '우리서로 하나되기'라는 뜻 깊은 나눔의 행사를 가졌다.

이날 행사는 두 지역의 장애아동 약 600명과 함께 GS칼텍스 임직원 및 가족 300여명이 자원봉사자로 참여한 가운데 대전 중앙기술연구소와 여수 여도중학교 체육관에서 각각 개최됐다.

이날 나눔의 자리에는 대전의 사회복지법인 천



성원 내 온달의 집 정신지체아동 240여명과 여수의 장애인 특수학교인 여명학교 및 일반학교 장애우 특수학급 재학생 350여명이 초대됐다.

자원봉사자들은 비가 내리는 가운데 정신지체 아동들과 축구공 굴리기, 줄다리기, 조별 장기자랑, 풍선아트 등 다채로운 게임과 공연 등을 함께 하며 즐거운 시간을 보냈다.

여수에서는 '응원한마당, 미션장애물통과, 둘이 함께 축구를 등' 명랑경기가 이뤄졌으며, 대전에서는 자원봉사자 댄스, 음료수 마시기, 난타, 태권무 등 공연 프로그램으로 진행됐다.

김기태 GS칼텍스 자원봉사팀장 겸 변화지원부 문장은 "이번 행사는 창립기념일에 임직원들이 함께 봉사활동을 펼침으로써 이웃사랑을 실천하는 기업문화를 가꾸기 위한 취지로 마련했다"며, 앞으로도 임직원들이 참여하는 자원봉사활동을 지속적으로 확대하는 등 다양한 사회공헌활동을 통해 기업시민으로서의 역할을 충실히 수행할 계획이라고 말했다.

## 태영상선

### 군산항 기항

태영상선(대표 박영안)은 서해안 시대를 맞이하여 경인, 충청 및 호남지역 하주들의 물류비용



절감과 대하주 서비스 향상을 위해 6월12일부터 천경해운(대표 김지수)과 제휴하여 부산-도쿄항로의 투입선박을 군산항에 기항시켜 1항차 서비스를 제공한다.

투입선박은 총 3척(M/V RYOGA, SKY LOVE, KANTAMA)으로 한국발 일본착의 경우 인천(토)-군산(월)-부산(화)-도쿄, 요코하마, 치바(금) 등이며, 일본발 한국착의 경우 시미즈(일)-도쿄, 요코하마(월)-나고야(화)-부산(목)-인천(토)-군산(월) 순으로 기항한다.

태영상선은 이와관련, 이번에 기항항 외에 일본 및 중국 화물은 부산에서 T/S를 통해 서비스가 가능해짐에 따라 기존 광양 및 부산에서 선적되었던 화물의 물류비 절감에도 크게 기여할 수 있을 것으로 예상하고 있다.

## 한진해운

### 벨기에 앤트워프 터미널 개장

한진해운(대표 박정원)은 5월23일 일본 케이라인, 대만 양밍라인과 합작으로 벨기에 앤트워프항에 설립한 컨테이너 전용터미널(AIT, Antwerp International Terminal) 개장식 행사를 가졌다.

AIT는 4만1,000평의 면적에, 3기의 갠트리 크레인을 포함하여 21기의 터미널 하역 장비를 보유, 연간 약 50만TEU의 물량 처리 능력을 갖추고 있으며, 지난 1월부터 운영을 시작하였다.

이날 개장식에는 앤트워프 항만청장, 벨기에 환경부 장관, 한진해운 최건식 상무 등 합작 3사 및 PSA 대표를 비롯하여, 약 400여명의 항만 관련 인사와 화주들이 참석했다.

Baron Delwaide 앤트워프 항만청장은 기념사에서, 공식 개장식 축하 인사와 함께 'AIT는 세

계 최초로 해운 제휴사들의 공동 투자를 통해 설립됐다는데 큰 의미가 있다'라고 설명하고,

'앤트워프항에서 아시아 선사들의 전용 터미널 확보로, 향후 앤트워프항과 동아시아간 무역 운송에 보다 긍정적인 영향을 미칠 것으로 기대한다'고 밝혔다.

한편, 우리 회사는 AIT의 운영으로 베네룩스를 포함한 유럽 지역의 터미널 운영 안정화를 꾀하고, 매년 성수기 화물 적체 현상을 보이는 유럽지역에 보다 안정적인 서비스를 제공할 계획이다.

## 현대상선

### 미국서 최우수 물류기업 선정

현대상선(대표 노정익, hmm21.com)이 미국 기업으로부터 가장 우수한 서비스를 제공한 해운 기업으로 공인받았다.

현대상선은 미국의 유통업체인 '타깃(Target Corporation)'사로부터 서비스 우수성을 인정받아, 최근 미국 미니아폴리스 컨벤션 센터에서 열린 시상식에서 '올해의 최우수 물류기업(Carrier of the Year)'상을 수상했다고 밝혔다.

'타깃사'는 2006년 미국 포춘지가 선정한 500대 기업 중 29위를 차지한 미국의 대표적 유통기업으로, 매년 해운기업 등 400여개 물류 관련 협력업체가 제공한 서비스를 심사해 우수기업을 선정해 시상하고 있다.

정시성, 대고객 서비스 시스템 등 협력업체가 제공한 서비스 전반을 평가 기준으로 해 총 4개 등급으로 나눠 시상하는데, 현대상선은 이 중 최고등급인 '올해의 최우수 물류기업 (Carrier of the Year)' 상을 수상한 것이다.

현대상선 측은 "정확한 선박 스케줄, 화물 수송

시간 준수, 선진화된 전자상거래(EDI) 시스템, 대고객 서비스 등 모든 평가항목에서 최고 점수를 받을 만큼 서비스의 수준이 탁월해 이번에 수상하게 된 것 같다"고 설명했다.

지난 해 현대상선은 타깃사의 컨테이너 물량 중 3만TEU를 수송했으며, 올해 수송량은 3만 4,400TEU로 약 14% 늘어날 것으로 예상하고 있다.

특히 이번에 최우수 선사로 선정됨으로써 향후 이 회사와 협력 관계를 더욱 강화할 수 있을 것으로 기대된다.

한편, 현대상선은 미국 베스트바이사로부터 4년 연속 최우수 파트너, 일본 소니로부터 2년 연속 최우수 선사상을 수상하는 등 세계적으로 수송 서비스의 우수성을 인정받고 있다.

## 홍아해운

중국 연운항시와 협력논의

TCR의 기점이자 대련, 천진, 닝보와 함께 중국의 4대 심수항만의 하나인 중국 강소성 연운항의 연운항시 부시장일행이 5월25일 오후 홍아해운의 문정동 본사를 방문했다.

이날 방문에는 시염 연운항시 부시장 외 6명의 시관계자와 함께 연운항 항만집단 유한공사의 진광평 부총재 및 연운항중한물도유한공사 관계자 그리고 연운항웨리 관계자 등 6명이 배석했다.

방문단은 홍아해운 이운재 회장과 만나 약 1시간여 동안 연운항시의 현안과 상호 관심사에 관하여 깊이 있는 의견을 교환하였으며, 이 자리에서 이운재 회장은 향후 물동량과 승객 증가에 대비하여 빠른 시일 내에 선박을 추가로 투입하겠다는 의사를 피력했다.

또한 시염 부시장은 현재 연운항에 투자하는 한국 외자 기업은 40여개 정도이며 일본은 38개의 기업이 진출한 상태이나 산동성에 비하면 턱없이 부족하다며 한국 기업의 연운항 진출에 홍아해운의 적극적인 협조를 당부했다.

한편 홍아해운은 일찍이 연운항의 지리적, 경제적 잇점을 인식하고 지난 2004년 12월에 연운항시 항무국과 공동으로 인천항과 연운항을 연결하는 카페리 항로를 개설하여 한중간의 인적, 물적 교류에 이바지해 왔으며 앞으로도 지속적으로 연운항시 정부와 긴밀한 협력관계를 구축해 나가기로 했다.

## 사이버로지텍

선박검사기술협회 KMS 구축

해운항만물류 IT전문기업 사이버로지텍([www.cyberlogitec.com](http://www.cyberlogitec.com), 대표 김종태)이 선박검사기술협회와 2004년 신정보화체계 프로젝트 구축에 이어 지식경영 기반 조성과 보유지식의 활성화를 위한 정보화전략계획(ISP) 수립 및 지식관리시스템(KMS)의 구축 계약을 체결했다고 최근 밝혔다.

사이버로지텍이 금번 수주하여 구축 예정인 정보시스템은 선박검사기술협회의 핵심지식을 체계적으로 관리하여 각 개인별, 조직별로 창출·획득한 노하우와 고급정보를 최대한 공유하고 활용 가능하도록 설계될 예정이며, 2004년 기구축된 모바일선박검사시스템과도 호환이 가능하게 하여 현장업무의 결과 및 연계되는 업무프로세스에 대한 자료 관리의 효율성을 극대화 시키는 것을 목표로 하고 있다.



# 최근의 부정기건화물선시황 하락에 대한 음모론 제기

## 영국의 해운전문매체 등이 선복과잉 분위기 조장

최근의 부정기건화물선시황 하락은 실제보다 부풀려 선복과잉의 심각성을 부각시킨 해운전문지의 잘못된 보도행태와 이로 인해 야기된 시장의 심리적인 위축에 기인하고 있다는 주장이 제기돼 관심을 끌고 있다. 다음은 중국의 COSCO 시황분석가가 제기한 내용을 정리한 것이다.(편집자 주)

중국 COSCO의 시장분석가는 최근 홍콩 대공보에 게재한 기고문을 통해 최근 부정기선의 시황하락은 해운전문지에 의한 시장 불안감 조성이 주요인이라는 주장을 제기, 세계해운업계의 관심을 끌고 있다.

### ▶ 유력해운전문지와 대형화주들의 조작?

이 분석가는 최근 6개월간 건화물 해상운송 시장에서 수송수요는 높은 증가율을 나타내고 있음에도 불구하고 운임과 용선료는 이를 반영하지 못하고 있다며, 이는 시장에서 대형화주들에 의한 '조작활동', 특히 일부 해운전문매체들을 이용해 불안을 조장하고 있기 때문이라고 지적했다.

그는 영국의 한 해운전문매체가 건화물 해운시장 선복과잉 현황을 분석한 기사를 예로 들며, '이는 실제시장의 상황과 맞지 않는 과장된 기사'라고 비판하고, 선복 증가율은 이 매체가 제시한 것처럼 높지 않으며, 수송수요 증가율도 감안해야 한다고 강조했다. 다음은 COSCO의 시장분석가 씨에샤오난 기고문의 전문이다. 작년부터 올해까지의 통계를 분석할 때, 세계 주요 건화물 수입국들의 수입량은 대체로 안정된 성장을 유지해 왔으며, 이는 건화물 해운시장의 시황을 주도해 왔다.

### ▶ 해운전문지를 공급과잉만 부각



중국의 경우 지난 6개월(2005년 11월-2006년 4월) 동안 건화물 수출입물량이 전년동기대비 40% 증가했고, 그 중 철광석 수입은 69.7% 증가한 1억 6,200만톤이었다. 석탄과 철강재의 수입 증가율도 각각 177.6% 및 238.3%에 달했고, 대두 수입량도 32.5% 증가하는 등 높은 증가율을 나타냈다.

그러나 이같은 수요증가에도 불구하고 시장에서 의 운임과 용선료 수준은 결코 이에 상응하는 상승

[철광석 및 석탄 수송수요 증가추이] (단위 : 백만톤)

연도	브라질 철광석수출	증가(%)	호주 철광석수출	증가(%)	호주 석탄수출	증가(%)
2002	170.0	9.18	165.8	5.54	204.3	5.20
2003	184.4	8.47	187.6	13.15	216.1	6.78
2004	204.7	11.01	211.0	12.47	224.5	3.89
2005	225.0	9.92	241.0	14.22	233.1	3.83
2006(E)	249.0	10.67	270.0	12.03	245.6	5.36

(자료) Clarkson Research Studies



을 보이지 못하고 있다.

올해 1-4월 BDI지수 평균치는 2,445포인트로 전년 동기 대비 46.4% 하락했고, 작년 4/4분기와 비교해서도 15.2% 떨어졌다.

그 원인을 파악해 본 결과, 현재 시장에서의 '조작'이 더욱 빈번해진 것을 발견할 수 있었다. 일부 해운전문매체들은 일정한 경향을 가지고 있는 '연구분석 보고서'를 발표하고 있는데, 이는 사실상 시장참가자들의 '조작활동'의 일부 분이 되고 있다.

5월 초 영국의 모 해운전문매체는 건화물 해운시장 선복과잉 현황을 분석한 기사를 게재했는데, 이 매체가 인용한 한 용선 브로커의 의견은 "현재 신조선 인도량이 지나치게 많아 건화물 선복의 급격한 팽창을 초래하고 있다"는 것이었다.

## ▶ 수송수요, 공급증가를 크게 상회

이 매체는 올해 케이프사이즈형 선대의 선복증가율이 8.5%에 달하며, 파나마스급 및 핸디막스급은 각각 7.3% 및 7.6% 증가할 것으로 전망했다. 아울

[건화물선 인도량 추이]

(단위 : 100만DWT)

연도	케이프	파나마스	핸디막스	핸디급	합계	증가(%)
2001	5.2 (32)	8.2 (110)	4.7 (95)	1.6 (62)	19.7 (299)	4.33
2002	4.1 (25)	4.2 (56)	4.4 (87)	1.5 (56)	14.2 (224)	2.79
2003	5.4 (33)	1.4 (19)	3.3 (65)	1.4 (51)	11.5 (168)	2.51
2004	7.9 (47)	5.7 (76)	4.1 (78)	1.9 (64)	19.6 (265)	6.69
2005	10.6 (66)	7.3 (94)	5.3 (99)	1.9 (65)	25.1 (324)	7.05
2006	12.32 (95)	4.53(60)	5.5 (102)	1.92 (72)	24.27 (329)	6.00

(자료) Clarkson Research Studies ※ 주 : ( )는 선박척수임



러, 신조선은 항속이 빠르고 적재능력이 높기 때문에 실제 수송능력을 계산한다면 9-10% 가량 증가하는 것으로 볼 수 있다고 덧붙였다.

따라서 선복 증가 속도가 지나치게 빠르기 때문에 유사 이래 가장 좋았던 건화물시황은 이미 지나갔고, 지난 1995년 이래 가장 심각한 불황이 나타날 것이라고 이 해운전문지는 결론지었다.

이러한 결론과 이를 뒷받침하는 데이터에 업계는 큰 충격을 받았다.

그러나 COSCO 시장분석팀에서 다방면으로 조사한 결과, 이 해사전문지는 실제상황과 맞지 않는 데이터를 제시했고, 특히 선복확대에 따른 영향만 강조하면서 건화물 수송수요 증가의 영향에 대해서는 애써 무시했다.

결국, 이 해사전문지는 독자들에게 공정하고 정확한 정보를 전달하기 보다는 과장된 말로 불안감

을 조성한 것이다.

## ▶ 과장된 보도로 시장 불안감 조성

물론, 근년 들어 신조선 인도량이 크게 늘어난 점은 부인할 수 없는 사실이다. 또 노후선 해체규모도 미미한 수준이다. 그러나 선복증가율이 이 해운전문지가 제시한 것처럼 높은지에 대해서는 다시 검토해 볼 필요가 있다.

현재 전세계의 권위있는 해운정보기관들은 제각기 신조선 인도량 관련자료를 발표하고 있는데, 이는 임의로 예측한 게 아니라 세계 각 조선소의 수주량에 근거한 것으로 비교적 높은 정확도를 지니고 있다.

통계 조건은 각 기관별로 차이가 있지만, 대체적으로 최근 3년간 선복증가율이 6~7% 사이에 있음을 알 수 있다.

그 중 핸디막스와 케이프사이즈의 신조선 인도규모는 크게 증가하고 있으나, 올해 파나막스사이즈 인도량은 크게 줄었고, 핸디사이즈인도량은 3년간 성장이 정체돼 왔기 때문에 전체 선복증가율은 예년과 비슷한 수준을 나타내고 있다.

## ▶ 운항효율로 인한 공급증가는 착각

선박의 운영효율이 높아지는 것도 실질적인 수송능력 증가요인으로 고려해야 한다고 주장한다면, 최근 선박의 명확한 성능향상은 이미 1990년대 말에 나타났고, 근년 들어서는 획기적인 기술적 변화가 없었다는 점을 말해주고 싶다.

그리고, 신조선 인도량과 관련해서는 무엇보다 작년에 선주들은 운임과 용선료 하락 우려해 선박발주에 매우 소극적이었다는 점에 주목해야 한다.

작년 선박발주량 감소는 앞으로 2년간 신조선 인도량 감소로 이어질 것이다. 2007년 인도량은 올해

보다 600만DWT가량 줄어든 1980만DWT 수준에 머물 전망이고, 2008년에는 더욱 줄어들 것으로 보인다.

아울러, 지난 2년여 동안 해운시황이 비교적 좋았기 때문에 노후선 해체를 미뤘었던 것이 한계에 도달하면서 2007년과 2008년 선박해체가 크게 증가할 것으로 예상된다.

과거 연간 선박해체량은 최소 400여만DWT에서 많게는 1,000만DWT 이상에 달했으나 지난 2년여 동안 해체된 선박은 모두 300만DWT에도 못미쳐 선령 25년 이상의 노후선박이 대량으로 누적됐다.

## ▶ 2007-2008년 노후선해체 크게 증가

통계에 따르면, 해체가 임박한 노후선은 4,000여만DWT에 달하며, 시간이 흐를수록 그 숫자는 더욱 늘어나고 있는 반면, 올해 연간 신조선 인도량은 2,500만DWT 수준에 불과하다.

이런 상황은 언제까지나 계속될 수 없고, 노후선박들은 경제성과 안전성이 날로 악화되면서 올해 연말부터 2007년, 그리고 2008년 사이에 대거 해체시장에 나올 것으로 예상된다.

한편으로 최근 대형 컨테이너선들의 해난사고가 자주 일어나고 있으며, 얼마 전에는 남아프리카 연안에서 선령이 그리 높지 않은 케이프사이즈급 선박이 날씨가 양호한 가운데 침몰하면서 국제 해운업계의 관심을 불러일으켰다.

마지막으로 해운수요 변화상황을 파악해 볼 필요가 있는데, 그래야만 비로소 시장의 수요 공급 관계를 정확히 판단할 수 있기 때문이다.

케이프사이즈의 경우 주로 브라질산 철광석과 호주산 석탄·철광석의 수출 물량을 수송하고 있는데, 최근 수년간 호주와 브라질의 연간 철광석 수출물량 증가율은 10% 가량이었으며, 호주의 석탄 수출물량 역시 3~5% 사이의 증가율을 나타냈다.

## ▶ 브라질의 대중국 철광석 수출 급증

주의할 만한 것은, 브라질의 대유럽 수출은 제자리에 머물고 있는 반면, 대중국 철광석 수출이 최근 수년 간 급속하게 증가하고 있다는 점이다.

브라질-유럽간 항로보다 브라질-중국 항로가 길다는 점을 감안하면 이는 실질적인 선박 수요가 수출물량 증가를 훨씬 상회하는 현상으로 이어진다.

현재 케이프사이즈 선박이 브라질과 네덜란드 로테르담항을 1년 동안 9차례 왕복할 수 있으나, 브라질과 중국 Ningbo(寧波) 베이룬(北仑)터미널을 오갈 경우 그 절반인 4.5차례로 줄어든다.

다시 말해 총 수출물량이 10% 가량 상승했고, 그 중 대부분이 중국행 수출 물량이라면 실질적인 선박수요는 20% 증가한 셈이다.

이는 비단 케이프사이즈에만 국한된 것이 아니라 파나마크스와 핸디마크에도 비슷한 현상이 나타나고 있다.

결론적으로 선박공급이 비교적 빠른 성장을 보이더라도 향후 노후선 해체가 증가할 전망이다. 운송수요의 성장속도도 매우 빠르기 때문에 전체 수요와 공급은 기본적으로 균형을 이루게 된다.

## ▶ 올해 선박증가율 현저히 둔화

올해 이후 선박 증가율이 현저히 둔화되고, 시장 추세는 유리한 방향으로 흘러가고 있는데, '1995년 이래 가장 심각한 불황'이 나타날 것이라는 예상은 어불성설이다.

개인적으로 장기간 관찰한 결과, 현재 해운시장에서 나타나고 있는 시황 하락은 전적으로 선박 증가 규모에 국한된 것이 아니라 대형 하주와 기타 일부의 시장참가자들이 시황을 조작하고 있기 때문이다.

현재 용선권은 소수의 대형 하주에 집중되고 있으며, 대표적인 예로 CVRD, Rio Tinto, BHP Billiton 등 철광석메이저 3사와 곡물메이저 카길(Cargill), 일본전농(日本全農) 등을 들 수 있다.

## ▶ 대형화주들 저운임 유도경향

이들 대형 하주는 수천, 수만개의 선주와 거래하고 있고, 거대한 화물이 집중돼 있다는 우위를 무기로 시장분위기를 '저운임'으로 유도하고 있다. 이들은 아울러 화물유통 규모를 적절히 통제함으로써 운임을 최대한 낮추기 위해 노력하고 있다.

한편으로, 일부 선주들이 유약한 모습을 보이고 있다는 점도 운임 하락의 원인이 되고 있고, 앞에서 지적한 것처럼 일부 해운전문매체들이 간혹 한번씩 불안 심리를 조장하면 더 큰 파장을 불러일으키게 된다.

선주들이 해운 시장에서 정당한 권리를 되찾기 위해서는 시장의 수요와 공급 상황을 냉정하게 분석해야 하며, 앞으로의 시황에 대한 자신감을 갖고, 스스로 정당한 수준의 운임과 용선료를 받기 위해 노력해야 할 것이다.





## 제11회 바다의 날 기념식 삼성동 코엑스에서 열려

'깨끗한 바다, 밝은 미래' 주제로 1000여명 참석



올해로 열 한번째를 맞는 '바다의 날' 기념식이 5월26일 오전 서울 삼성동 코엑스에서 열렸다.

'깨끗한 바다, 밝은 미래'란 주제로 개최된 이날 기념식에는 한명숙 국무총리, 김성진 해양부수산 부장관을 비롯해 해양수산계 인사, 해군, 해양경찰청 등 관련 정부기관장, 해양수산 유공자 등 1,000여명이 참석했다.

한 총리는 치사를 통해 "21세기 들어 바다의 중요성과 가치가 더욱 높아지면서 세계 각국은 바다를 둘러싼 치열한 경쟁을 벌이고 있다"며, "우리도 명실상부한 해양강국으로 도약하기 위해서는 드넓은 바다를 우리 것으로 만들어가야 하고, 정부도 우리의 해양경쟁력을 갖추어나가는데 최선을 다하겠다"고 강조했다.

그는 이어 "정부는 해양주권을 넘보는 행위에 대해서는 단호하게 대응해 나갈 것"이라며, "그러나 우리의 권리와 권익을 철저히 지켜나가기 위해서는 국민, 특히 해양수산업인 여러분의 관심과 성원이 절실히 필요하다"고 말했다.

이어 김 장관은 환영사에서 "앞으로 해양수산업은 보전과 개발이 조화를 이루는 지속가능한 해양 이용을 해양수산업정책의 최우선 목표로 삼고, 사전 예방적 해양정책 체계를 구축해 나가겠다"고 밝혔다.

그는 또 "해양정책보전 노력이 가시적 성과를 내기 위해서는 정부의 노력 뿐 아니라 국민들의 자발적 동참과 협조가 필요하다"고 덧붙였다.

이날 기념식에서는 해양수산업 발전에 공이 큰 어업인과 기업인에게 훈장과 포장 각각 10명, 대통령표창과 국무총리표창 각각 19명, 해양수산업 장관표창 137명 등 총 195명에게 훈·포장과 표창장을 수여했다.

이날 최고 영예인 금탑산업훈장에는 인천항이 수도권 교역의 중추항이자 대중국 교역의 중심항만으로 부상하는데 중심적을 역할을 한 이기상(사)인천항발전협의회 회장과 1970년대 중반부터 지중해 등 해외 신어장 개척에 선도적 역할을 해 온 왕기주 대현농수산(주) 대표이사가 받았다.

또 40여년간 연근해 어업현장에서 수산업 발전에 기여해 온 우양수산(주) 정기석 어로장이 동탑산업훈장을, 연안해운업계 최초로 RO-RO선을 도입하는 등 연안물류 발전에 기여해온 여성 기업인인 최영자 세창해운 대표가 대통령상을 받았다.

한편, 바다의 날을 맞이하여 5-6월 두달 동안 서울, 부산, 인천, 여수 등 전국 주요 도시에서 항만, 선박, 등대 등 해양수산업시설 공개, 바다그림그리기, 글짓기 등 다양한 바다행사가 펼쳐진다.



## (바다의 날 수상자 명단)

훈장 : 10명

소 속	직 위	성 명	추천훈격
(사)인천항발전협의회	회장	이기상	금탑산업훈장
대현농수산(주)	대표이사	왕기주	금탑산업훈장
전국해상산업노동조합연맹	위원장	박희성	은탑산업훈장
경남 정치망수산업협동조합	조합장	강인홍	동탑산업훈장
우양수산(주)	어로장	정기석	동탑산업훈장
중앙대학교	교수	방희석	홍조근정훈장
울산대학교	교수	박노식	녹조근정훈장
대림산업(주)	상무	이주상	철탑산업훈장
(특)한국선박검사기술협회	이사장	김성규	석탑산업훈장
우림해운(주)	대표이사	최종태	석탑산업훈장

포장 : 10명

소 속	직 위	성 명	추천훈격
평택항만(주)	전무	민병우	산업포장
협운해운(주)	대표이사	마상곤	산업포장
(사)한국선박관리업협회	회장	박향무	산업포장
씨월드고속훼리(주)	대표이사	이혁영	산업포장
한국선무(주)	기관장	조성훈	산업포장
현대건설(주)	상무	설평국	산업포장
수산업협동조합중앙회	지도관리상임이사	염기영	산업포장
진해물산(주)	대표이사	김범용	산업포장
전국근해오징어채취기연합회	회장	염창선	산업포장
한국해양대학교	교수	박한일	근정포장

대통령 표창 : 19명

소 속	직 위	성 명	소 속	직 위	성 명
(주)코리아쉽매니저스	대표이사	채영길	광립자율관리공동체(단체)		
(사)한국선급	수석검사원	이형철	굴수하식수산업협동조합	상임이사	이종훈
(주)한진해운	상무	최건식	현운수산(주)	수산업경영인	김현욱
세방(주)	상무	김학용	(주)청산유통	대표	최종환
(주)동방	이사	홍영태	서귀포 수산업협동조합	어업인	홍석희
세창해운(주)	대표이사	최영자	대형기선저인망수협	감사	김희석
일신해운(주)	대표이사	문충도	외교통상부	외무부이사관	박희권
속초해상산업노동조합	위원장	김규원	한국해양소년단연맹	광주전남연맹장	김유평
(주)대영엔지니어링	부사장	모배근	전남대학교	교수	전승수
부산신항만(주)	부장	김성태			



## 정부, 2012 여수세계박람회 유치위원회 공식 출범

5월30일 창립총회, 김재철 회장 위원장으로 선임



유치위원회는 앞으로 국제박람회 기구(BIE) 회원국 및 경쟁국의 동향을 모니터링하고 정부와 민간의 역량을 결집한 총력 유치활동을 전개하는 한편, 국제적 수준의 기본계획 수립 및 사회 기반 시설 확충 등 내년 상반기에 실시될 BIE 실사에도 차

2012 세계박람회 여수유치를 추진할 '유치위원회'가 공식 출범했다.

해양수산부는 민관합동 유치위원회가 5월30일 오후 2시 대한상공회의소 회의실에서 한명숙 국무총리, 김성진 해양부 장관, 경제 5단체장을 비롯한 정부 및 관련 단체 관계자 등 100여명이 참석한 가운데 대한상공회의소 회의실에서 창립총회를 갖고 본격적인 박람회 유치활동에 들어갔다고 밝혔다.

유치위원회는 위원장에 김재철 동원그룹 회장(전 무역협회 회장)을 선임하고, 해양수산부장관, 외교통상부장관, 전남지사 등 정관계 인사, 경제5단체장 등 경제계인사 및 언론계·학계 등 각 계층의 사회 지도급 인사 80여명으로 구성됐다.

질없이 대응할 계획이다.

이번 민관합동 유치위원회 출범으로 지난 3월 구성된 정부 차원의 '2012세계박람회 유치지원위원회(위원장 총리)', 국회차원의 '2012세계박람회 유치특별위원회(위원장 정의화 의원)'와 더불어 박람회 유치를 위한 범국가적 협력 체제가 완비됐다.

이에 앞서 우리나라는 지난 5월22일 예상경쟁국인 모로코·폴란드보다 먼저 BIE에 유치신청서를 제출한 바 있다.

BIE 공인 세계박람회는 올림픽·월드컵과 함께 세계 3대 행사로서 2012 여수세계박람회 유치에 성공할 경우 지역균형발전과 우리나라 이미지 제고에 크게 기여할 것으로 기대된다

# 한국과 그리스 해운회담 갖고 해운협정문에 가서명

## 국적선, 아시아-동지중해-흑해 항로 교두보 확보

우리나라와 세계 1위의 해운국인 그리스가 해운협정문에 가서명함으로써 양국간 본격적인 해운협력을 위한 기반이 마련됐다.

정부는 5월16일 해양수산부에서 강무현 해양부차관과 그리스의 존 조아노스(John Tzoannos) 해운부 사무차관을 수석대표로 하는 제2차 한-그리스 해운회담을 열고 양국간 해운협정문에 가서명했다고 밝혔다.

이로써 해운협정체결을 위한 실무협의를 마무리 짓고 양국의 국내 절차를 거쳐 올 하반기 정식 서명을 목표로 추진된다.

한-그리스 해운협정 체결은 지난 1994년 그리스측 제안으로 처음으로 진행됐으며, 2002년 제1차 해운회담과 지난해 1월 그리스 케팔로 지아니스 해운부장관 방한을 계기로 양국이 쟁점사항에 대한 합의 도출을 위해 긴밀하게 협의해 왔다.

이번에 가서명된 한-그리스 해운협정의 주요내용을 보면, △양국 선박 및 해운기업의 항만이용에 대한 내국민 대우 △양국 해운기업의 상대국내 영업활동의 자유보장 △선박구난시 상호협조 △선박 및 선원 신분관련 증명서에 대한 상호인정 등을 담고 있다.

그리스는 세계 제1위의 선박보유국으로서 자국내 해운산업은 국가경제측면에서 2004년 기준으로 GDP의 8.5%를 차지하고 있으며, 해운관련 산업 종사자도 약 19만명 수준에 이르는 최대 고용 산업이다.

특히 그리스는 지리적으로 아시아와 동지중해, 동유럽을 연결하는 해상교통로의 요지에 위치해

있어 향후 해운협정 체결은 양국간 경제협력은 물론 동유럽 국가 등 인근 국가들에 대한 국내기업의 진출을 위한 교두보를 마련하게 된다는데 큰 의미가 있다.

또 우리 국적선사가 항만시설 사용이나 항비·항만이용료 부과 등에 있어 그리스 선사와 동일한 대우를 받게 되는 등 안정적인 경영활동을 보장받게 됨으로써 동지중해 및 흑해지역을 연결하는 정기항로를 개설할 수 있는 제도적 기반도 마련할 수 있게 된다.

현재 우리나라는 총 17개국과 해운협정을 체결하고 있으며, 이번 한·그리스 해운협정문이 정식 서명되면 18개국으로 확대된다.

한편, 김성진 해양수산부장관은 5월16일 오후 한·그리스 해운회담 참석차 방한한 존 조아노스(John Tzoannos) 그리스 해운부 사무차관을 접견한 자리에서 해양과학 기술협력, 인력교류 확대 등을 위한 '해양과학 기술협력 양해각서' 체결을 추진할 것을 제안했다.

김 장관은 또 지난 3월 항만정보화 기술협력 MOU 체결과 해운협정 가서명 등 최근 양국간 협력 진전을 소개하면서, 향후 국제수로기구(IHO)에 동해 해저지명 등재, 2012년 여수세계박람회 유치 등 우리측 관심사항을 전달하고 그리스측의 적극적인 지원을 요청했다.

이에 대해 조아노스 차관은 귀국하면 한국의 MOU 체결 제안내용을 그리스 관계당국에 전달하고 빠른 시일내에 가시적인 성과가 도출될 수 있도록 협조하겠다는 뜻을 밝혔다



# 정부, 종합물류기업 인증획득기업 10개사 발표

## 1차 인증결과 기업 4개, 제휴기업군 6개 확정

건설교통부와 해양수산부는 글로벌 경쟁력을 갖춘 물류전문기업 발굴·육성을 목적으로 올해부터 시행하고 있는 종합물류기업 인증제의 첫 번째 인증 획득기업 10개사를 6월12일 발표했다.

인증을 획득한 기업은 단독으로 신청한 (주)동방, (주)선광, (주)한진, (주)현대택배 등 4개 기업과 전략적 제휴를 통해 신청한 유니온스타로직스(태영상선 등), 대한통운, 천일정기화물자동차, 한솔CSN, 케이씨티시(KCTC), 엘오이엑스(LOEX) 등 6개 기업군이다.

종합물류기업은 화물운송업과 물류시설업, 물류서비스업을 종합적으로 영위함으로써 화주기업에게 화물의 운송·보관·하역 등 물류업무의 토털아웃소싱서비스를 제공해 주는 기업을 말한다.

종합물류기업 인증은 단독 또는 5개 이내의 기업간 전략적 제휴를 통해 신청할 수 있으며, 한국교통연구원의 '종합물류기업 인증센터' 홈페이지(<http://cilc.koti.re.kr>)를 통해 기업체 스스로 모의평가를 실시해 요건을 충족하는 경우에 한해 신청서류를 접수하고 있다.

이번 10개의 인증 종합물류기업은 자체평가후 접수된 신청서류를 토대로 産·學·研의 물류전문가로 구성된 인증심사단의 심사(현장실사를 포함)를 거쳐 건설교통부·산업자원부·해양수산부 공무원과 종합물류기업인증센터장 및 민간 전문가 9인으로 구성된 인증운영위원회의 최종심의를 거쳐 선정됐다.

인증심사는 국내외 네트워크 등 서비스 범위의 다양성, 매출액 등 기업규모, 기업의 안정성, 전문

성, 제3자물류매출 비중 등 발전가능성을 종합적으로 검토해 이뤄졌다.

이번 인증결과를 보면, 하역, 보관, 운송, 기업물류, 택배 등 물류업 전반에 걸쳐 다양한 서비스 구조를 가진 기업일수록 높은 점수를 획득했으며, 부분적인 물류서비스를 제공하는 기업들도 전략적 제휴 제도를 통해 서비스 영역을 확장, 인증을 획득한 것으로 분석됐다.

특히 이번 인증에서는 6개의 전략적 제휴기업군이 인증을 받음으로써 전략적 제휴 제도가 중소기업의 참여기회를 제공하는 효과 외에도 업무제휴를 통해 종합물류서비스 기반을 구축함으로써 경쟁력 강화에 실질적으로 기여하고 있음을 확인할 수 있었다.

이밖에 종합물류기업 인증제는 물류기업들이 계약을 투명화하고, 해외진출 활성화에도 촉진제 역할을 하고 있는 것으로 분석됐으며, 물류관리사 등 전문인력의 채용에도 관심을 기울이게 하고 있다.

종합물류기업 인증제를 운영하고 있는 건설교통부 등 3개 부처에서는 종합물류기업인증센터와 함께 오는 7월 중으로 10개 인증획득 기업이 화주기업 및 물류기업들을 대상으로 사업전략, 서비스 내용을 홍보할 수 있도록 홍보행사를 기획하고 있음을 밝혔다.

정부는 앞으로 인증종합물류기업이 글로벌 경쟁력을 갖춘 물류전문기업으로 성장할 수 있도록 통관대행 허용, 물류단지 우선 입주 등 다각적인 지원방안을 마련할 계획이다.



# 글로벌 물류기업 육성 국가성장동력으로 활용

## '고부가가치 물류허브화전략' 대통령에게 보고

우리 항만 중심의 세계 물류 네트워크 구축과 물류체계 혁신을 통해 안정적인 항만물동량을 창출하고, 글로벌 물류기업을 육성해 세계 물류시장에 적극 진출함으로써 새로운 국가 성장동력을 확보하기 위한 전략이 본격 추진된다.

해양수산부는 6월7일 노무현 대통령 주재의 '물류경제자유구역회의'에서 이같은 내용을 골자로 하는 '고부가가치 물류허브화 전략'을 보고했다.

해양부는 연평균 14.4%의 성장률을 보이는 동북아 지역의 물동량을 우리 항만으로 유치하기 위해서는 기존의 허브화 전략과 함께 적극적인 물동량 유치 전략이 필요하다고 이같은 전략의 수립 배경을 설명했다.

해양부는 또 중국의 환발해만권 물류중심화 계획·세계 물류시장의 과점화 등 급변하는 물류환경에서 우리나라의 물류국가화를 위해서는 국내 항만뿐만 아니라 세계 물류시장을 대상으로 하는 정책마련이 긴요하다고 덧붙였다.

해양부가 보고한 물류허브화 전략에 따르면 우선 국제물류서비스의 혁신 및 브랜드화를 통해 특화된 항만서비스를 제공해 물동량을 안정적으로 창출한다는 계획이다.

특히 9.11 테러 이후 국제물류분야의 보안강화 추세를 활용해 우리의 앞선 IT기술과 보안 분야의 강점 등을 바탕으로 화물 이동의 전 과정을 추적·관리하는 '통합관리체계'를 구축·운영하고, 국내 항만을 경유하는 화물의 경우 해외 항만에서의 신속한 통관 등을 보장함으로써 우리 항만으로 환적화물 유입을 가속화시킬 계획이다.

이와 함께 물류 비즈니스 모델을 통해 확인된

투자수요를 우리 항만배후단지에 적극 유치하기 위해 배후단지 공급시기를 앞당기고 공급규모 확대를 추진할 계획이다.

또한 일부 중국·일본 기업의 경우 우리 항만배후단지에 투자할 경우 외국인 고용비율의 확대를 요청하고 있는 점을 고려, 외국인 고용 유연화를 추진해 항만배후단지 등에 대한 투자수요를 흡수, 새로운 물동량을 창출해 나갈 계획이다.

해양부는 특히 금융과 물류의 역량을 결합한 국내 기업의 세계물류시장 진출을 적극 지원할 계획이다.

글로벌 물류기업들의 공격적 인수합병(M&A)으로 세계 물류시장이 과점화되고 있으나 국내 물류기업은 대규모 투자에 따른 위험부담, 부채 비율 증가 및 투자정보 부족 등으로 해외 진출에 어려움을 겪고 있는 실정이다.

이에 따라 해양부는 국내외의 풍부한 유동성이 물류시장에 유입될 수 있도록 투자지원 시스템을 구축하고 해외 시장 조사 등을 통한 투자정보를 제공하는 등 우리 기업을 글로벌 서비스업체로 집중 육성할 계획이다.

해양부는 이같은 물류 허브화 전략을 뒷받침하기 위해 오는 9월 서울에서 처음 열리는 한·중·일 물류장관회의를 정례화하기로 했다.

또 화물자동차의 상호 주행 실현 등 3국이 필요성을 공동 인식하고 있는 분야부터 실질적인 협력이 이뤄 질 수 있도록 하고, 러시아·아세안(ASEAN)으로 협력을 확대해 동아시아 물류공동체로 발전시켜 나갈 계획이다.



# 해양부 · 건교부, 국가물류정책 추진체계 재정비

## 물류정책기본법안 입법예고, 물류 기반 정비



국가적 목표인 동북아 물류허브화의 효과적 실현을 위해 각 부처별로 분산 수행되고 있는 물류정책 기능을 종합 · 조정하도록 국가물류정책의 추진체계가 재정립된다.

또 물류산업을 미래 국가성장동력으로 육성하기 위해 물류산업 발전 및 국제물류 활성화 지원의 정책적 근거가 마련된다.

해양수산부는 건설교통부와 함께 이같은 내용을 담은 '물류정책기본법'을 마련하여 6월2일 입법예고했다.

물류정책의 주무부처인 건교부와 해양부가 공동으로 물류체계의 최적화 및 관련정책 · 계획간의 합리적인 조화를 이루도록 하는 이 법안은 현행 '화물유통촉진법'을 전부 개정, 물류관련 법령을 총괄하는 기본법으로서 위상을 부여하고 급변하는 물류환경에 능동적으로 대응하기 위해 마련된다.

입법예고안에 따르면, 물류정책의 총괄조정을 위한 국가물류정책위원회와 국가물류기본계획의

기능을 강화하고, 물류산업 및 제3자 물류의 육성 기반을 마련하며, 국내 물류기업의 해외진출 등 국제물류 촉진을 위한 지원을 강화하는 것 등을 주요내용으로 하고 있다.

먼저 해양부와 건교부는 소관분야에 대한 물류현황조사를 시행하고, 조사결과에 따라 개선조치를 요청할 수 있도록 해 체계적인 물류정책의 수립 및 조정이 가능하도록 했다.

이를 위해 국가물류정책위원회의 위원장을 국무총리로 격상시키고, 물류정책분과위원회 · 물류시설분과위원회 · 국제물류분과위원회를 두도록 해 물류정책 종합 · 조정 기능을 강화했다.

국가물류기본계획도 종전 10년단위에서 5년단위로 수립토록 해 급변하는 물류환경에 능동적으로 대처할 수 있도록 했다.

이와 함께 물류체계의 효율화를 위해 건교부, 산자부 및 해수부 공동으로 물류 공동화 · 자동화 · 표준화 및 정보화 등 각종 시책을 강구토록 해 정책의 실효성을 강화했다.

특히, 최근 중요성이 강조되고 있는 국제물류에 대한 지원을 강화하기 위해 국제물류협력체계를 구축해 해외물류기업의 유치, 국내물류기업의 해외진출 등 국제물류의 촉진을 위한 시책을 강구하고, 국제물류사업의 지원 및 물류시설을 관리하는 기관과 공동으로 투자유치 활동을 할 수 있는 근거를 마련했다.

정부는 이 법안을 일반국민의 의견수렴을 거쳐 연내에 입법을 완료하고, 내년 7월1일부터 시행토록 할 예정이다.

# 해양부, 선박·항만시설 보안강화 법체계 마련

## 선박 및 항만시설 보안에 관한 법률 입법예고

해상에서의 선박과 항만시설에 대한 보안위협을 사전에 예방하기 위한 '선박 및 항만시설 보안에 관한 법률'이 제정된다.

해양수산부는 지난 2004년 7월1일부터 국제해사기구(IMO)에서 채택돼 국제적으로 시행중인 '국제선박및항만시설보안규칙(ISPS Code : International Ship and Port Facility Security Code)'을 국내법에 수용하기 위해 이같은 법률제정안을 마련해 5월19일부터 입법예고에 들어간다고 밝혔다.

이에 앞서 해양부는 ISPS Code의 발효시기가 촉박하고, 정부와 국내 관련업계의 사전 준비에 소요되는 기간을 감안해 지난 2003년 10월25일부터 '국제선박및항만시설보안에관한규정'을 고시해 시행해 오고 있다.

따라서 이 법률안은 기존의 고시 내용을 일부 보완해 정식으로 국내법에 수용하기 위해 제정한 것이다.

제정안에 따르면, 이 법은 모든 국제여객선과 총톤수 500톤 이상 화물선 및 국제항해 선박이 이용되는 항만에 적용토록 하고 있다.

제정안은 또 해양수산부장관은 항만시설 보안에 관한 기본방침과 중·장기 추진방향 등을 정하기 위해 '국가항만보안계획'을 10년 단위로 수립해 시행토록 하고 지방해양수산청장은 이 계획에 따라 지역항

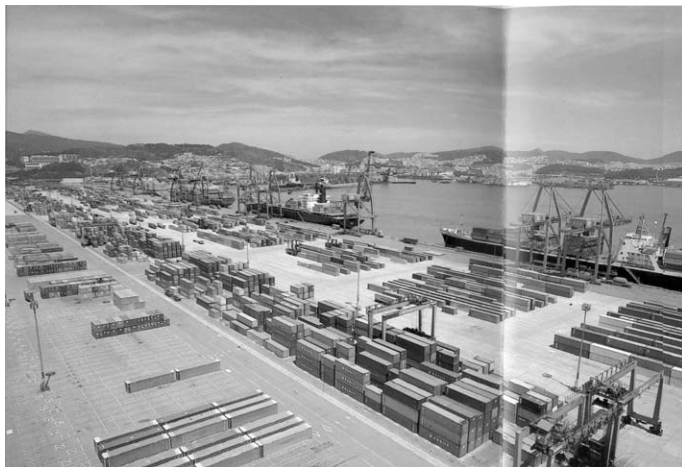
만보안계획을 수립·시행토록 하고 있다.

이와 함께 국내에 입항하는 외국선박에 대해 당해 선박의 보안관리체제가 국제협약 기준에 적합한지 여부를 점검할 수 있도록 하는 '항만국통제'에 관한 근거규정을 마련했다.

또한 선박과 항만시설의 보안확보에 필요한 보안책임자 지정, 선박·항만시설 보안평가 실시, 선박·항만시설 보안계획서 작성·승인 및 선박·항만시설 보안심사와 보안증서 교부 등의 근거 규정을 마련했다.

이밖에 항만보안시설 설치·유지에 필요한 경비를 충당하기 위한 항만시설 보안료 징수 근거와 의무사항 위반에 대한 벌칙 조항 등을 마련했다.

이 법률안은 법제처 심사를 거쳐 올 정기국회에 제출돼 연내에 입법을 완료하고, 내년 1월부터 시행될 예정이다.





# 우리나라 선박안전관리 아·태지역서 가장 우수

아·태항만국통제협력기구서 2년 연속 최우수

우리나라의 선박안전관리 상태가 아·태지역에서 가장 우수한 것으로 평가됐다.

해양수산부는 아·태지역항만국통제협력기구(Tokyo MOU)로부터 2003-2005년 3년간의 선박안전관리분야 평가결과, 지난해에 이어 2년연속 최우수국가로 평가됐다고 최근 밝혔다.

TOKYO MOU는 우리나라를 비롯한 일본, 호주, 캐나다 등 아·태지역 18개 국가가 국제안전기준 미달선박의 효과적인 운항통제를 위한 협력강화를 목적으로 1994년에 발족한 국제기구로서 본부는 일본 도쿄에 있으며, 현재 우리나라가 3년 임기의 의장국(해양수산부 박영선 해사기술담당관)을 맡고 있다.

2005년 11월 방콕에서 개최된 제15차 아·태지역항만국통제협력기구 회의 모습

평가에 따르면 최근 3년간 우리나라 선박 2,578척이 점검을 받아 이 중 23척만이 출항정지 조치를 받았다. 이같은 결과는 출항정지율이 0.89%에 불과한 것으로서 이 지역내 60개국의 평균 출항정지율인 6.71%와 비교할 때 매우 양호한 것이다.

이번 TOKYO MOU의 아·태지역 60개 개별국가의 평가를 보면 2003년부터 2005년까지 3년간의 출항정지율에 따라 불량국가(Black List) 18개국, 중간국가(Grey List) 17개국, 우수국가(White List) 25개국으로 나타났다. 우리나라는 우수국가 중에서도 가장 우수한 평가를 받았으며, 중국과 홍콩이 뒤를 이었다.

이번 평가결과에 따라 우리나라는 외국에서의

항만국통제시 선박점검 등에서 우대 등의 효과가 있을 것으로 기대된다.

항만국통제란, 자국 항만에 입항하는 외국적 선박의 시설이나 설비, 인원 등이 국제기준에 적합한지 여부를 점검하고 잘못된 부분을 시정시키는 항만당국의 업무를 말한다.

## 해양부, 해양교통관제요원 역량제고 방안 모색

해양수산부는 6월1일, 2일 양일간 충주 수안보 상록호텔에서 해상교통관제(VTS) 업무역량제고를 위한 워크숍을 가졌다.

이날 워크숍은 관제요원의 업무역량 강화를 위한 미래지향적 관제운영방향 모색과 직원간의 자유토론으로 근무시 도출된 문제점을 발굴하고, 고객만족을 실현한 사례들을 발표했다.

이어 VTS 운영에 관한 신기술·국제동향 및 선박충돌사고 예방을 위한 VTS 역할에 대한 전문가 특강도 있었다.

사례발표는 △최근 관제개선 사례와 선박통제 개선방안 △지방청 VTS 고감도 운영을 위한 추진활동 △고객만족을 실현한 관제사례와 우리의 자세 등을 발표했으며, 관제혁신을 위한 분임토의도 병행했다.

해상교통관제시스템(VTS : Vessel Traffic Service)이란, 과학감시장비를 이용하여 선박 항로 이탈여부·진행방향·속력·선박교차시간 등을 모니터로 파악 감시하여 선박안전항행 및 항만입출항에 필요한 각종정보를 제공하는 항만서비스 기능으로 1993년부터 2005년까지 부산항 등 14개 항만에 860억원의 예산을 투입하여 운영하고 있다.



# 세계정기항로 취항 정기선 57% 기항시간 준수

## 이들 선박 중 43%는 24시간 이상 기항 지체돼

세계정기선항로에 투입되고 있는 선박 중 43%가 기항 예정보다 하루 이상 지체되어 운항되고 있는 것으로 조사되었다.

Drewry의 조사결과를 게재한 KMI 지구촌 해양수산 최신호에 따르면, 23개 동서항로 및 남북항로에 투입된 3,300척의 컨테이너선을 조사한 결과, 57% 가량이 정해진 시간 안에 기항이 이루어지고 있으며, 43% 중 22%는 하루 늦게, 7%는 이틀, 그리고 12%는 사흘 이상 늦게 기항했다는 것이다.

주요 동서 기간항로 선사 중 기항시간을 가장 잘 준수한 선사는 AP Moller-Maersk의 Safmarine과 에버그린의 Hatsu Marine, 그리고 Maersk Line으로 조사된 데 반해 Mediterranean Shipping과 China Shipping Container Lines는 기항시간을 가장 지체한 선사로 조사되었다.

또한, 63개의 국제정기선사 중 예정 기항시간의 60% 이상을 준수하는 선사가 16개사에 불과하여 아직도 기항시간의 신뢰성(reliability)이 정기선 운영에 있어 해결과제로 남아 있는 것으로 나타났다.

한편 가장 신뢰성이 높은 항로는 태평양항로, 아시아-인도-중동항로, 북미-하와이-괌항로, 그리고 남미의 동서안과 유럽 및 북미항로로 조사됐다.

이에 반해 신뢰성이 낮은 항로로는 유럽-아프리카항로, 북미-아프리카항로, 그리고 유럽-캐리비안-중미항로로 나타났는데, 4일 가량의 지체가 정형화된 항로도 있었다고 한다.

이러한 기항 지체는 아프리카 항만의 혼잡과 같은 항로별 특수 여건에 기인하는 경우도 있으나, 동일항로에서도 선사와 화주에 따라 신뢰성에 차이가 발생하는 것으로 분석되었다.

## 올들어 아시아역내항로 컨테이너물동량 8% 증가

올들어 아시아역내 컨테이너물동량이 8% 가장 증가한 것으로 나타났다. 아시아역내항로 취항 주요선사들이 정리한 금년 1-4월 컨테이너취급량은 329만5,000TEU로 전년도 같은 기간에 비해 8% 증가했다.

이 가운데 건화물은 8% 증가한 315만6,000TEU, 냉동화물은 5% 증가한 13만9,000TEU로 집계됐다.

지역별로는 일본 관계항로에서 수출이 9% 증가한 63만TEU, 수입은 9% 증가한 85만TEU 등 수출입 모두 거의 두자리에 가까운 증가율을 기록했다.

일본의 컨테이너 수출물량 가운데 남중국항이 40% 증가한 5만TEU, 북중국항이 24% 증가한 15만TEU, 베트남항이 23% 증가한 1만6,000TEU 등으로 두자리수의 증가율을 기록했다.

수입의 경우 말레이시아, 싱가포르, 인도네시아의 3개국을 제외한 모든 국가들이 증가했다. 남중국국은 18% 증가한 10만TEU에 달했고, 북중국국은 17% 증가한 29만TEU, 베트남은 21% 증가한 2만TEU 등으로 모두 두자리수의 증가율을 기록했다.



# 일본 자민당 해운세제소위원회 톤세제 도입추진

## 일본 선주협회(안)대로 일본적 선박 우선 적용

일본 자민당의 해운·조선대책특별위원회 해운세제문제소위원회(위원장 :카네코 카즈요시 중의원 의원)는 6월15일의 제6차 회의에서 일본의 국제해운 경쟁력 강화를 향한 톤수표준세제 도입에 대한 향후 계획 등을 발표했다.

톤세제는 선박의 운항톤수를 기준하여 '추정이익'에 과세하는 외형 표준 과세로 이미 도입하여 시행하고 있거나 도입을 추진중인 유럽해운국들은 기업수익에 부과되는 법인세와 함께 선택적으로 적용되고 있다.

국제해상운송의 안정적 확보 차원에서 도입을 추진하고 있는 일본선주협회는 6월13일 열린 동소위원회 제5차 회의에서 일본선적을 대상으로 도입을 시작해 '추정이익'의 수준을 영국, 네덜란드의 톤수 세제와 동등 수준으로 하는 것 등을 골자로 일본형 톤수표준 세제안을 제시했다.

또한 이날 회의에서는 비상시의 수송대응과 관련하여 일본선협이 유사시에 일본선사들의 활동 등을 소개했다. 즉, 1980년의 이란과 이라크 전쟁으로 선박 공격이 빈발하는 가운데 위험해역에 취항한 것을 시작으로 1990년의 이란·쿠웨이트 분쟁, 1995년의 고베 대지진, 1998년의 인도네시아 대폭동 발생시 수송협력 등의 실적을 설명했다.

일본선협의 톤수세제안은 해양국가인 일본에 불가결한 국제해상 운송능력의 안정적 확보를 목적으로 일본적 선박(2005년 6월말 현재 일본상선

대 약2,000척중 95척)에 도입하는 내용으로 되어 있다.

이와함께 현재 국토교통성이 검토하고 있는 일장기 계약선박(등록·기국 분리에 의한 일본선사 지배 외국선적예의 주권과급제도에 대한 적용도 향후 검토하는 것을 포함시켰다.

적용대상 선박에 대해 일본선협은 탱커 등의 자원에너지선(일본적 선박 수송비중 6-19%)를 중심으로 설명해 왔지만, 컨테이너선(일본적 9척)에 대해서도 기간산업인 자동차 회사의 조립부품 수송 등을 통해 일본의 산업인프라를 지원하고 있다고 설명했다.

이에 대해 국토교통성은 톤세제 도입에 의한 감세효과를 국민에게 환원한다는 취지에서 부정기선의 경우 장기계약의 세부담 경감에 의해 운임저감→유통코스트 저감→제품가격 저감→소비가격 저감으로 이어져야 한다는 입장이다.

유사시 수송전략을 둘러싼 논의에서 의원들은 "안전보장 문제는 외항해운 뿐만이 아니라 일본경제 전체의 문제"라는 의견과 함께 "일본의 안전보장상 일본선사에 경쟁력을 갖게 하지 않으면 안된다"는 등의 의견이 전해져 톤수 세제도입 논의와 유사시 수송전략을 따로 논의해야 한다는 의견이 지배적이었으나, 톤세제 도입의 필요성에 대해서는 모두가 공감한 것으로 알려졌다.

# 컨테이너선 신조가 1TEU당 1만3,000달러로 상승

## 대형컨테이너선 가격상승 중형선 가격에도 영향

대형컨테이너선의 신조선가가 최근에 상승하여 1TEU당 1만3,000달러 수준을 회복한 것으로 나타났다.

외신에 따르면, 최근 대형컨테이너선의 신조선가는 선대대형화로 인한 발주량 증가로 상승세로 전환되었으며, 특히 유럽선주들의 신조발주가 두드러지면서 9,000TEU급 컨테이너선의 신조선가는 1TEU당 1만3,000달러로 상승했다.

더구나, 앞으로 대형컨테이너선의 신조선가는 조선소의 독크사정 등으로 더 상승하고 파나마스급 이하의 신조선가에도 영향을 미칠 가능성이 있는 것으로 분석되고 있다.

컨테이너선의 신조선가는 지난해 가을 이후 운임 하락과 용선료 시황의 하락의 여파로 전반적으로 급년들어 약보합세를 보여왔다.

지난 2005년 10월 독일선주 콘티사가 9,700TEU급 초대형컨테이너선 4척을 한국의 대우조선해양에 2008-2009년 납기에정도로 발주했는데, 이때 선가는 1TEU당 약 1만3,900달러인 것으로 전해지고 있다. 이후 전반적인 시황이 하락하면서 선가도 덩달아 하락했다.

시장관계자에 의하면 최근에 9,000TEU급 컨테이너선의 신조가격이 상승한 것은 프랑스의 CMA-CGM사를 비롯하여 스위스의 MSC사, 그리고 독일선주들의 신조상담이 몰리고 있기 때문인 것으로 진단하고 있다.

유럽선주들에 의한 최근의 메가컨테이너선 발주는 국제해사기구(IMO)가 10월8일 이후 준공되는 신조선에 연료탱크 이중화를 강제하는 새로운 규

칙의 발효에도 영향이 있는 것으로 지적되고 있다.

시장관계자들은 이 규칙이 발효되면 연료탱크가 큰 컨테이너선은 선가를 포함하여 영향을 받을 가능성이 높은 것으로 분석하고 있다.

이밖에도 금년 10월 이후의 조선용 강재가격은 철광석 가격의 인상 등으로 철강회사측이 재가격 인상 움직임을 보이고 있어 강재가격 인상시 신조선가의 상승이 불가피할 것으로 전망되고 있다.

### 중국 전항만 1-4월 컨테이너취급량 22% 증가

올들어 중국의 항만에서 처리된 컨테이너화물이 큰 폭으로 증가한 것으로 나타났다.

중국 교통부가 정리한 항만통계에 따르면, 올 1-4월 중국의 전체 항만에서 처리된 컨테이너취급량은 2,694만TEU로 전년동기에 비해 22% 증가했다.

항만별 컨테이너화물 처리량을 보면, 상해항이 전년동기대비 17% 증가한 637만TEU로 가장 많은 물량을 처리했으며, 이어 심천항은 12% 증가한 533만TEU, 청도항은 19% 증가한 236만TEU, 영파항은 38% 증가한 203만TEU, 광주항은 53% 증가한 100만TEU를 각각 처리한 것으로 집계됐다.

특히, 자동차산업이 집중된 광주나 천연의 양항으로서 개발이 진행되는 영파항은 컨테이너취급량 증가율이 두드러지고 있다.

또한, 금년 4월 한달간 중국 전항만 컨테이너취급량은 전년동월대비 21% 증가한 736만4,900TEU를 기록했으며, 이 가운데 주요 연해항은 21% 증가한 690만3,800TEU, 주요 하천항은 30% 증가한 48만1,100TEU를 각각 처리했다.

항만별로는 상해항이 전년동월대비 19% 증가한 178만TEU를 처리했으며, 이어 심천항이 19% 증가한 139만TEU를 기록했다.



## 올 1-4월 일-중항로 컨테이너물동량 크게 증가 일본의 대중국 수출은 31만TEU로 21% 늘어

일-중간 정기항로의 컨테이너물동량이 계속해서 큰 폭으로 증가하고 있다.

일-중해운동맹사무국(SCAGA)이 정리한 자료에 따르면, 올 1-4월 일-중항로의 컨테이너물동량은 99만8,900TEU로 전년동기에 비해 12.9% 증가했다.

이 가운데 일본에서 중국으로 수출된 컨테이너 화물은 30만7,114TEU로 전년동기대비 21.0% 증가했으며, 수입은 69만1,786TEU로 9.6% 증가한 것으로 집계됐다.

한편, 금년 4월 한달간 동 항로의 물동량은 27만2,005TEU로 전년동월대비 7.8% 증가했다. 일-중간 수출입컨테이너화물의 중국 항만별 취급량을 보면, 상해가 전년동월대비 13.8% 증가한

13만1,547TEU를 처리했으며 청도는 3.2% 증가한 3만2,441TEU를 처리했다.

일-중항로에서 일본선박과 중국선박의 수송점유율을 보면, 일본선박의 경우 수출 9.0%, 수입 11.5% 등으로 10.8%에 그친 것으로 나타났다.

[2006년 4월 일중항로 수송실적]

(단위 : TEU)

구 분	수출(일본 → 중국)		수입(중국 → 일본)		총 계	
상 해	38,776	14.4	92,771	13.5	131,547	13.8
천 진	13,618	14.9	15,300	▲8.4	28,918	1.3
청 도	6,736	37.3	25,705	▲3.1	32,441	3.2
대 련	7,533	6.9	19,965	▲9.4	27,498	▲5.5
기 타	11,909	4.0	39,692	9.6	51,601	8.2
총 계	78,572	13.6	193,433	5.6	272,005	7.8
1-4월 총계	307,114	21.0	691,786	9.6	998,900	12.9

## 금년 1-4월 아시아-유럽항 컨화물 13% 증가

아시아에서 유럽으로 수출되는 컨테이너화물이 큰폭으로 증가하는 가운데 지중해항의 증가세가 두드러지고 있다.

구주운임동맹(FEFC)의 집계에 따르면, 동맹선사들이 올 1-4월 기간중 아시아지역에서 북유럽·지중해로 수출된 컨테이너화물 수송량은 205만TEU로 전년동기대비 13% 증가했다.

이 가운데 북유럽으로 나간 물량은 전년동기대비 11% 증가한 148만TEU, 지중해항이 20% 증가한 57만TEU를 기록했다.

더구나, 4월 한달간 지중해로 나간 물량은 전년동월대비 30% 증가했으며, 이 항로 취항선박의 소석률도 90% 이상의 고수준을 유지하는 등 물동량이 지속적으로 증가하고 있다.

올 1-4월 기간중 아시아에서 북유럽으로 나간 컨테이너화물을 선적한 국가별 증감현황을 보면, 중국이 전년동기대비 19% 증가한 81만TEU로 전체물동량의 55%를 차지했으며, 홍콩은 1% 감소한 12만TEU를 기록하는 등 중국과 홍콩을 합한 점유율은 63%에 달하고 있다.

이와함께 베트남은 14% 증가한 8만5,000TEU, 싱가포르를 12% 증가한 1만7,000TEU로 기록했다.

그리고 지중해로 나간 물량의 경우도 중국이 26% 증가한 것으로 비롯하여 일본, 대만, 태국, 말레이시아, 베트남 등이 일제히 두자리수의 높은 증가율을 기록했다.



# 아시아-북미항로 컨테이너물동량 지속적으로 늘어

1-3월중 아시아-북미항 313만TEU로 11% 증가

올들어 아시아-북미항로의 수출입컨테이너물동량이 지속적으로 증가하는 가운데 3월 한달간 북미항 물동량이 큰 폭으로 늘어난 것으로 나타났다.

일본해운진흥회가 정리한 아시아 18개국·지역과 미국을 연결하는 정기 항로의 올 1-3월 북미항인 수출컨테이너화물은 312만9,453TEU로 전년동기대비 11.3% 증가했으며, 수입은 121만5,757TEU로 8.7%가 늘었다.

특히 금년 3월 한달간 아시아의 대북미 수출컨테이너화물은 102만7,242TEU로 전년동월대비 21.2%가 늘었으며, 수입은 44만3,522TEU로 7.9% 증가한 것으로 집계됐다.

3월 한달간 북미항 수출컨테이너화물의 선적국별 현황을 보면, 중국이 61만8,539TEU로 전년동월대비 31.9% 증가했으며, 이어 대만은 5만4,079TEU로 28.3%, 한국은 5만1,935TEU로 10.1% 등이 각각 증가했다.

한편, 태평양항로안정화협정(TSA)은 최근 성수기에 적용하는 성수기할증요금인 피크시즌할증료(PSS) 인상계획을 발표했다.

TSA는 파나마운하와 수에즈운하를 경유하여 아시아에서 미국 동안으로 수출되는 컨테이너에 한정하여 7월15일부터 40피트 컨테이너화물 1개당 종전 400달러에서 500달러로 인상하고, 8월15일부터는 100달러 인상하여 600달러의 할증료를 부과한다. 성수기할증료 부과기간은 11월30일까지이다.

아시아지역에서 미국으로 나가는 정기항로의 컨테이너물동량은 여름철로 접어들면서 증가세가 두드러지고 있다.

[아시아-미국항로물동량(2006년 3월)] (단위 : TEU)

국가·지역	수 출	증감율	수 입	증감률
일 본	74,835	▲0.3	80,563	2.0
한 국	51,935	10.1	47,890	9.6
대 만	54,079	28.3	33,961	2.0
중국+홍콩	664,776	28.1	207,312	20.5
중국	618,539	31.9	175,926	21.6
홍콩	46,237	▲7.9	31,386	14.3
마카오	275	51.5	122	17.2
아세안 계	128,360	12.4	53,015	▲11.6
싱가포르	5,303	1.4	10,580	9.5
필리핀	12,802	2.8	7,692	1.5
말레이시아	23,057	5.0	6,456	3.5
인도네시아	26,262	0.9	12,830	▲30.5
태 국	38,135	14.7	10,795	▲15.7
베트남	19,698	50.5	4,093	▲11.4
캄보디아	3,102	39.1	545	▲3.1
미얀마	1	▲92.3	24	84.6
남아시아 계	52,982	6.4	20,656	▲10.0
스리랑카	4,020	3.1	457	▲35.5
방글라데시	6,886	10.3	2,029	41.4
파키스탄	10,074	11.4	3,116	▲42.7
인도	32,003	4.6	15,054	▲1.9
합 계	1,027,242	21.2	443,522	7.9
1~3월 합계	3,129,453	11.3	1,215,757	8.7

TSA가 이같이 PSS를 인상하여 적용기로 한 것은 비용증가 압력이 계속됨에 따라 채산성이 점차 악화되고 있는데 따른 것이다.

특히, 미국 동해안항로의 경우 운항코스트의 상승압력이 강하기 때문에 부득이 2단계에 걸쳐 PSS의 부과액을 인상, 비용부담을 줄인다는 방안이다.



# 2006 5

- 한국선주협회, 중합물류업 신청관련 대책회의 개최
- 해양수산부, 해양안전정책 세미나 및 단일선체 유조선의 유예기간 적용관련 대책회의 개최

- 해양수산부, 해양환경관리법 국회제출

- 한국선주협회, 2006년도 산업기능요원 추가 인원배정 검토 의견 해양수산부에 제출
- 해양수산부, 한·중 해상안전회의 참가(5/9-11, 중국 서안)
- 외교통상부, 제2차 한-인도 FTA 협상(5/9-12, 서울)

- 해양수산부, 소속기관 선원업무 담당자 워크숍(부산) 및 '컨'공단 기능재정립용역 최종보고회, 해양수산정책평가 위원 연찬회 개최
- IMO, 제81차 해사안전위원회 개최(5/10-19, 영국 런던)

- 해양수산부, 부산항 신항 공동물류센터 건립 방안 검토회의 개최

- 한국선주협회, 대북지원 비료수송 기능선박 현황 대한적십자사에 제출
- 해양수산부, 국제 물류서비스 혁신 및 브랜드 개발 워킹그룹 회의 및 부산항 인근해역 해상 교통환경 개선방안 공청회 개최, 부산·인천·제주항 연안여객터미널 관리운영방안 협의

- 해양수산부, 항로표지법 개정법률안 공청회 개최(5/8-12)

- 해양수산부, 해외항만 투자를 위한 베트남 현지조사 실시(5/7-12)

- 대한적십자사, 대북비료 해상용역 항차별 전자입찰 실시(5/15-30)

- 해양수산부, 호주에서의 국적선 출항정지 예방대책회의 및 WTO-FTA 국내 대책 연구용역 착수보고회 개최, 국가해양환경측정망 운영지침 개정시행
- 한국예선업협동조합, 예선업 발전을 위한 연구용역 심포지엄 개최

- 한국선주협회, 회장단회의 개최(제15차 ASF 의제 등 주요안건 협의),  
외국인해기사 승무자격증 발급관련 간담회 개최
- 해양수산부, 한-미 FTA 추진 관련 직원 설명회 개최

- 한국해양수산개발원, 21세기 해양정책 포럼 개최

- 아시아선주대표자회의(ASF),  
제15차 본회의 일본 카루이자와에서 개최(5/28-30)

| 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |

- 한국선주협회, 해무위원회 개최
- 한국선주협회 · 전국해상산업노동조합연맹,  
외항상선 선원정책협의회 개최

- 한국선주협회 · 한국무역협회, '2006년 선화주워크숍' 공동개최
- 해양수산부, 해양수산정책심의회 개최

- 해양수산부, 제11회 바다의 날 기념식 행사 개최

- 해양수산부, 2012 여수세계박람회 유치위  
원회 창립총회 개최(위원장에 김재철 동원  
그룹 회장 선임)

- 해양수산부, 제2차 한 그리스 해운회담 개최