

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운




---

협회소식	2
부정기건화물선시항 비수기에도 강세 지속	2
선협 ASF 상설사무국 설립 작업반회의 개최	4
세계 주요항만 컨테이너화물 처리량 크게 증가	5
말라카해협 통항선박에 대한 전쟁보험료 철회	8

---

업계동정	11
------	----

---

해운이슈	23
------	----

---

해사정보	34
해양부, 창설 10주년 계기로 새로운 도약 다짐	34
해양부 오는 2010년 세계 5위 해운국가 달성	36
신조선에 적용되는 선체보호 코팅기준 대폭 개선	39
아시아-북미항 정기항로 수요증가로 호조 예상	42
MOL 자동차운반선 밸러스트 문제로 해난사고	44
싱가포르 선박금융 독일과 한국의 선박펀드 위협	45

---

해사일지	46
------	----

---

## 부정기건화물선시황 비수기에도 강세 지속 현물시장 뿐만 아니라 기간용선시장도 호조

부정기건화물선시황이 비수기에도 불구하고 강세를 지속하고 있다.

한국선주협회가 조사한 바에 따르면, 금년 1월말 이후 회복되기 시작한 부정기건화물선시황이 7개월 가까이 상승기조를 유지함으로써 최근 BDI가 3,850 포인트 수준에 이르고 있다.

특히, 케이프사이즈선박의 운임수준을 나타내는 BCI는 5,200 포인트 수준을 유지하고 있다.

부정기건화물선 지수인 BDI는 지난 2005년 10월 중순 3,370 포인트를 기록한 이후 금년 1월25일에는 2,033 포인트로 3개월 동안에 40% 가량 하락했다.

하지만, 2월들어 상승세로 돌아선 부정기건화물

선 시황이 최근까지 강세를 유지함에 따라 8월16일 현재 BDI가 3,841 포인트로 88.9% 상승했다.

더구나, 철광석과 연료탄을 수송하는 케이프사이즈선박의 운임지수인 BCI는 5,300 포인트 수준으로 지난 1월 하순 2,710 포인트에 비해 거의 2배 가량 상승한 것으로 조사됐다.

부정기건화물선시황이 비수기임에도 이같이 강세를 보이고 있는 것은 선복수요의 견조세가 유지되고 있기 때문으로 분석되고 있다.

부정기건화물선 가운데 상승폭이 두드러진 케이프사이즈선박의 경우 중국 및 유럽의 수요가 지속됨에 따라 중·단기 용선계약이 크게 늘면서 강세



를 보였다. 이로 인해 중국과 유럽의 운항선사들은 용선료 상승에 대한 부담이 가중되고 있다.

Fearnleys의 최근 리포트에 의하면, 8월16일 현재 TCT Cont/Far East 노선의 17만2,000DWT급 케이프사이즈선박의 1일 용선료는 8만1,000달러로 올들어 최고치를 기록했으며, 지난 1월 최저점인 3만9,000달러에 비해 2배 이상 상승했다. 그리고 같은 선형의 1년 기간 용선료도 1일 6만3,000달러로 지난 1월 최저점을 기록했던 3만1,000달러에 비해 2배이상 상승했다.

또 파나막스사이즈선박의 운임은 태평양수역을 중심으로 미주발 물동량 증가세가 지속되면서 강세를 유지하고 있다. 현물시장에서의 북미 걸프-극동항 곡물운임은 최근 톤당 45.6달러로 지난 1월 32달러 수준에 비해 42% 가량 상승했다. 7만5,000DWT급 파나막스선박의 1년 기간용선의 경우도 1일당 용선료가 지난 1월 1만7,550달러 수준에서 최근에는 2만9,000달러로 급등했다.

이와함께 헨디사이즈선박의 운임도 흑해에서 극동항 물동량 견조세가 이어져 상승세가 지속되고 있다. 대서양수역 항해용선의 1일 평균 용선료는 2만5,000달러 수준을 웃돌고 있으며, 태평양수역 용선료는 2만6,000달러에 이르고 있다.

해운시황 분석가들은 계절적으로 비수기임에도 불구하고 현재 상승세에 있는 케이프사이즈급 건화물선시황은 당분간 강세를 이어갈 것으로 진단하고 있다.

해운브로커들도 최근의 부정기건화물선시황과 관련하여 현물시장 뿐만 아니라 기간용선시장에서도 강세를 보이고 있는 만큼 쉽게 하락하지는 않을 것으로 전망하고 있다. 이들은 최근 케이프사이즈선박의 시황강세에 대해 중국, 일본, 한국 등 주요 제철소들의 수요가 지속되고 있기 때문으로 분석하

고 있다.

더구나, 해운시장 관계자들은 부정기건화물선 시황이 등락을 거듭하다 2008년에 다시 급등할 것이라는 분석도 나오고 있다.

특히, 일본의 해운 및 금융계에서는 케이프사이즈를 중심으로 2007~2008년에 걸쳐 2003~2004년 피크장세에는 못미치지만 비교적 거의 육박하는 수준의 호황세를 보일 것으로 전망하고 있는데, 이 같은 전망의 배경은 선복수급이 타이트해 질 것으로 예상되고 있는데 기인한 것이다.

일본의 철강생산업체들은 오는 2010년께 조강생산량이 현 수준에서 10~20% 늘어날 것으로 보고 있으며, 이에 따라 철강재 원료 수입량이 연간 2,000~3,000만톤 늘어날 것으로 예상하고 있다.

또한, 중국, 인도로의 수송수요는 늘어날 것으로 예상되는데 반해, 현재 발주중인 케이프사이즈선박은 조선소의 도크 부족으로 제한적인 상황이다.

이에 따라 강재원료 수입에 이용되는 케이프사이즈선박은 향후 수년간 강세를 유지할 것으로 전망되고 있다.

아울러, 부정기건화물선 가운데 10만톤급 이상선박의 경우 2010년이 되면 선령 25년에 달하는 노후선이 105척에 달하는데다 호주 등 주요 원자재 수출국가에서 노후선박의 입항을 규제함으로써 시황상승에 긍정적인 영향을 가져다 줄 것으로 예상되고 있다.

한편, 전세계 선박건조 능력이 지속적으로 증가하는 신조선박에 대한 수요를 충족시키지 못하고 있어 선박공급과 수요에 대한 불균형이 심화되고 있다. 한국, 일본, 중국의 대형 조선소들은 채산성을 이유로 대형 컨테이너선과 유조선 건조를 선호하고 있어 건화물선에 대한 불균형은 더욱 심화되는 추세에 있다.

# 선협 ASF 상설사무국 설립 작업반회의 개최

## 상설사무국 위치와 기능 등 중점적으로 협의

한국선주협회(회장 장두찬)는 7월25일 협회 회의실에서 제1차 아시아선주대표자회의(ASF : Asian Shipowners Forum) 상설사무국 설립검토 작업반 회의를 갖고 상설사무국의 기능과 사무국 설립국가, 비용분담 문제 등 제반 사항에 대해 논의했다.

중국을 비롯하여 일본, 대만, 홍콩, 동남아시아연합 선주협회 사무국장 등 12명이 참석한 가운데 열린 금번 회의에서는 △상설사무국 기능 △상설사무국 사무국장 위임사항 △집행위원회 설립 문제(사무국 관리·감독 목적) △상설사무국 위치 및 설립 등에 대해 중점적으로 협의했다.

특히 금번 작업반회의에서는 ASF 상설사무국 설립에 관한 ASF 회원협회 사무국장들의 의견을 수렴했는데, 한국선주협회는 향후 2~3차례의 실무작업반회의를 주재한 뒤 그 결과를 담은 보고서를 2007년 5월 부산에서 열리는 제16차 아시아선주대표자회의 본회의에 제출할 계획이다.

ASF는 지난 1995년 대만에서 개최된 제4차 본회의에서 상설사무국 설립 필요성이 제기돼 1999년 일본에서 개최된 제8차 본회의까지 이에 대한 논의가 있었으나, 각국 선협간의 의견차로 인해 논의가 중단된 바 있다.

그러나, 최근들어 전세계 경제 및 해운시장에서 차지하는 아시아지역의 위상이 크게 제고됨에 따라 금번 5월 일본에서 열린 제15차 ASF 회의에서 사무국 설립에 관한 작업반을 운영하기로 합의했다.

이와함께, 차기 회의의 주재국이자 ASF 의장국인 한국에서 상설사무국 설립검토를 위한 실무작업반 운영을 맡기로 합의한데 따라 이번에 1차 작업반회의가 열리게 된 것이다.

한국선주협회 박찬재 전무 주재로 열린 이번 회의에는 중국선주협회 해상안전위원회 Li Shan Min 위원장 등 3명이, 동남아시아연합선주협회 Daniel Tan 사무국장 등 2명이, 홍콩선주협회 회장을 지낸 Frank Tsao IMC그룹 회장과 Arthur Bowring 사무국장이, 일본선주협회 Mitsuo Nakamoto 전무와 Yuichi Sonoda 상무가, 대만선주협회 Bob H.L. Hsu 사무국장이 참석했다.

### 2005년도 해운연보 발간배포

한국선주협회는 최근 '2005년도 해운연보'와 '제15차 ASF 결과보고서', 그리고 국제외항선사들의 원만한 통세제 신고와 회계처리를 위해 '통세신고 및 회계처리요령' 메뉴얼을 발간하여 회원사에 배포했다.

이번에 발간된 '2005년도 해운연보'는 매년 정례적으로 발간되는 협회 연차보고서로서 제1편 세계경제 및 해운시장 개황, 제2편 한국해운 개황과 국제활동, 제3편 한국선주협회의 2005년도 활동 등 3편으로 나누어 상세히 기록하고 있다.

'아시아선주대표자회의(ASF) 제15차 회의 결과보고서'에는 회의참가결과 요약을 비롯하여 공동발표문, ASF 5개위원회(해운경제검토위원회, 선원위원회, 항행안전 및 환경위원회, 선박보험법제위원회, 선박재활용위원회) 대책자료, ASF 상설사무국 설립 관련 회의결과, 제15차 ASF 공식문건 등이 상세히 수록되어 있다.

아울러, '통세신고 및 회계처리요령'에는 금년에 일부 개정된 조세특례제한법 시행령 및 시행규칙과 신고양식 등을 반영된 것으로 통세의 개념과 적용신청, 적격기업 요건, 적격기업 요건의 상실, 통세제 세부적용기준 등 확인절차와 적용요건, 기준 등이 실려있다.

# 세계 주요항만 컨테이너화물 처리량 크게 증가

## 홍콩, 싱가포르, 부산항 취급량 증가세는 둔화



홍콩항 전경

중국을 비롯하여 유럽, 캐나다 등 세계 주요항만의 컨테이너화물 처리물동량이 큰 폭으로 증가한 것으로 나타났다. 이에 반해 싱가포르항과 홍콩항, 부산항의 컨테이너화물 처리량 증가세는 점차 둔화되는 양상을 보이고 있다.

한국선주협회가 최근 외신에 보도된 내용을 종합하여 정리한 바에 따르면, 중국의 금년 상반기 컨테이너화물 처리물동량은 4,220만TEU로 전년동기 대비 22.6% 증가했다.

중국 교통부는 물동량 증가가 더욱 급속히 진행되고 있다고 강조하면서도 국내화물의 처리비율은 크게 늘어난 반면, 상대적으로 수출입화물 증가세는 둔화됐다고 밝혔다.

특히, 중국 8대항만의 올 상반기 컨테이너 처리실

적은 전년동기 대비 최저 12.2%에서 최고 49.2%의 성장을 보인 것으로 분석됐다.

지난해 말 개장한 양산 컨테이너 터미널 화물을 포함한 중국 상하이 항만의 상반기 컨테이너 처리물동량이 전년 같은 기간보다 17.8% 늘어난 1,010만TEU를 기록했다. 더구나 광저우항과 Ningbo항의 경우 전년동기에 비해 30% 이상의 높은 성장세를 시현했다.

중국 항만당국은 상하이항만이 처리한 전체 물동량도 지난해 같은 기간보다 7.5% 증가한 1억4,300만톤을 기록했는데, 올해 컨테이너화물 2,100만TEU를 처리, 홍콩항 등과의 차이를 좁힐 계획이다.

캐나다 서부 지역에 있는 밴쿠버항이 올해 상반기에 컨테이너 물동량 104만TEU를 처리하여 작년





로테르담 컨테이너 터미널

같은 기간에 처리한 85만TEU에 비해 물동량이 21% 증가했다.

밴쿠버항만당국은 컨테이너 처리물량이 급격히 증가함에 따라 지난 7월4일부터 터미널과 오프-도크(off-dock) 시설에 대한 운영시간을 20% 연장했다. 밴쿠버항의 3개 컨테이너터미널인 Vanterm, Centerm, Deltaport와 5개 오프-도크 시설은 야간에도 운영을 계속하고 있다.

밴쿠버항의 급속한 물동량 증가는 CP Ships을 인수한 Hapag-Lloyd가 기항항만을 프레이저리버항에서 밴쿠버항으로 전환한데 따른 것으로, 항만당국은 연말까지 200만TEU 이상을 처리할 수 있을 것으로 전망하고 있다.

이와함께 독일의 함부르크항은 중국을 비롯한 아시아 지역으로부터의 수입물동량의 급속한 증가세에 힘입어 올해 상반기중 420만TEU의 컨테이너화물을 처리함으로써 작년동기 대비 10.7%의 물동량 증가세를 기록함으로써 로테르담에 이어 유럽내 2위의 지위를 굳히고 있다.

2005년에 함부르크항은 810만TEU를, 로테르담항은 930만TEU를 처리하였는데, 지난 5년간 물동량 증가속도에 있어 함부르크항이 로테르담항을 앞서고 있어 양 항만간의 화물량 격차가 지속적으로 좁혀지고 있다.

또한, 네덜란드 암스테르담항은 올 상반기에 컨테이너 물량 13만4,000TEU를 처리하여 지난해보다 처리물동량이 4배 이상 급증한 것으로 나타났다.

이 항만의 물동량이 증가한 직접적인 요인은 암스테르담과 중국, 일본, 남미 지역간의 신규서비스 개설로 물량이 늘어났고, 컨테이너 물량 증가 뿐만 아니라 석유제품, 석탄 등의 화물에 대한 환적도 크게 늘어난 데 기인한 것으로 분석됐다.

이에 반해 세계 상위권에 속해있는 홍콩항을 비롯하여 싱가포르항, 부산항의 처리물량 증가세는 둔화된 것으로 집계됐으며, 대만의 카오슝항은 오히려 처리물량이 오히려 줄어든 것으로 나타났다.

홍콩항의 경우 상반기 동안 1,141만6,000TEU의 컨테이너화물을 처리, 전년동기 대비 6.6%의 성장률을 기록, 증가세가 다소 둔화된 것으로 나타났다. 홍콩항만발전국에 따르면, 홍콩항은 금년 6월 한달간 전년동기 대비 3.8% 증가한 201만5,000TEU의 컨테이너를 처리, 올해 들어 4개월 연속 200만TEU 이상을 기록했으나, 증가세는 점차 둔화되는 양상을 보이고 있다.

또 싱가포르항의 금년 1~5월 컨테이너 처리실적은 전년동기 대비 4.3% 증가하였으며, 올 상반기



싱가포르항 전경

처리실적은 1,180만TEU로 전년동기 대비 3.4% 증가한데 그쳤다. 이같이 싱가포르항의 상반기 처리 실적 증가세가 둔화된 것은 주룽(Jurong)항에 기항하던 선사가 서비스를 포기한데 따른 것이며, 홍콩항은 선전항 등 주변항만의 부상에 따른 영향이 큰 것으로 지적되고 있다.

아울러, 유럽의 관문항인 로테르담항의 상반기 컨테이너 처리량은 470만TEU로 전년동기 460여만TEU에 비해 2% 증가하는 데 그쳤다.

이같은 성장률 둔화는 인근 항만인 암스테르담과 앤트워프와의 경쟁이 주요 원인이며, 1분기 중에 발생한 ECT사의 전산장에도 증가세 둔화에 영향을 준 것으로 분석됐다.

그리고 부산항의 경우에도 올 상반기에 573만 5,000 TEU를 처리, 지난해 같은 기간에 비해 0.8% 늘어나는데 그쳤다. 더구나 부산항의 경우는 환적화물이 사상 처음으로 감소세로 돌아서는 등 부산항의 입지가 약화되는 추세여서 부산 신항의 조기활성화 등 화물유치를 위한 다양한 대책이 필

요한 것으로 지적되고 있다.

이밖에도 지난 1990년대말까지 세계 3위의 컨테이너항만으로 맹위를 떨쳤던 대만의 카오승항은 침체가 지속되고 있다. 카오승항은 올 상반기에 476만9600TEU의 컨테이너화물을 처리하여 전년동기의 477만 1060TEU에 비해 미미한 감소를 기록했다. 지난 5월까지만 해도 누계처리량에서 전년동기 대비 소폭승을 기록했으나 6월 한달간 전년동기 대비 2.2% 하락한 81만3000TEU를 처리하는데 그쳐 결국 마이너스 성장으로 돌아섰다.

카오승항은 작년까지 부산항에 이어 세계 6위 컨테이너항의 지위를 유지했으나 7위였던 로테르담항이 올해 1분기까지 231만2,900TEU의 컨테이너 처리량으로 같은시기 229만7,100TEU를 처리한 카오승항을 넘어선 가운데 카오승항의 성장이 정체돼 있어 연말까지 역전이 확실시되고 있다.

카오승항은 1999년까지만 해도 세계 3위 컨테이너항이었으나 2000년 부산항에 밀려 4위로 떨어진 이후 2003년 다시 상하이와 선전항에 의해 6위까지 떨어진 바 있다.



함부르크항 전경

## 말라카해협 통항선박에 대한 전쟁보험료 철회 합동전쟁위원회, 동해협에서의 보안수준 개선

최근들어 말라카해협 보안수준이 개선됨에 따라 8월7일 합동전쟁위원회는 동 해협을 통항하는 상선에 대하여 전쟁보험료를 철회하기로 결정했다.

Lloyd's Market Association(LMA)의 네일 로버츠씨는 로이터와의 인터뷰에서 말라카해협에서의 보안수준 향상으로 전쟁 및 테러위험지역 리스트에서 제외했다고 말했다.

말라카해협은 로이드보험시장의 해상보험업자(재보험업자)로 구성된 고문기구인 합동전쟁위원회에 의해 2005년 7월부터 최근까지 전쟁, 파업, 테러 및 관련 해상위험 지역으로 지정되었다.

하지만, 로비츠씨는 수마트라 북동쪽 항구를 기항하는 선박에 대해서는 지속적으로 전쟁보험료를 요구할 것이라 말했다.

한편, 런던국제보험협회(IUA : International Underwriting Association of London)와 로이드 보험자협회(LUA : Lloyd's Underwriters' Association)의 합동전쟁위원회(JWC, Joint War Committee)는 지난 2005년 6월20일 말라카해협을 전쟁위험담보제외지역으로 추가했다.

또한, 전쟁위험에 관한 주요 재보험업자들은 기존의 개별보험계약에서의 동 전쟁위험담보를 2005년 7월26일부터 취소했으며 이 지역에서 전쟁/테러에 대한 담보를 구득하기 위해서는 통항 또는 기항 전 보험업자에게 통보하고, 일반전쟁보험약관 보험료에 추가된 보험료를 납부하도록 했다.

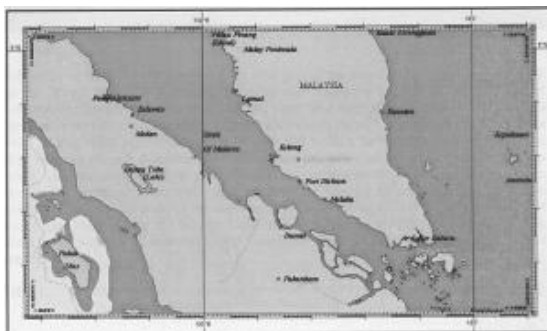
말라카해협을 통항하는 우리나라 선박의 연간수송량은 원유수입량의 99%와 수출입물동량 35% 차지하는 것으로 집계되어 선주에 상당한 부담으로

작용해 왔다.

이에 따라 한국선주협회는 말라카해협에서의 해적사고가 격감하고 있는 추세이며 이는 연안국의 보안활동 강화 조치에 의한 따른 노력의 결과임을 강조하고, 합동전쟁위원회는 조속히 말라카해협을 전쟁위험지역에서 제외하여 줄 것을 촉구한 바 있다.

이와함께 말라카해협 인접국인 말레이시아 정부는 금년 2월 국제보험업체에 말라카해협을 전쟁/테러위험지역에서 제외해 줄 것을 요청했다.

더구나 아시아선주대표자회의(ASF; Asian shipowners Forum)은 지난 5월 도쿄에서 개최된 제15차 총회에서 공동발표문을 통하여 말라카해협이 합동전쟁위원회의 전쟁위험담보문제와 관련 위험증대지역 명단에 여전히 포함되어 있는데 대해 실망을 표명한뒤 말라카해협과 동 유사 해역들을 당해 위험증대지역(enhanced risk areas) 명단에서 삭제하여 줄 것을 합동전쟁위원회에 강력히 촉구했다.



말라카해협 해도



# IMO MSC/MEPC, 선박 간행물 비치에 관한 요건

## 강제규정은 아니나 IMO 규약 적용 향상에 기여



화물 관리, 기름 유출 방지, 충돌 방지를 위한 활동, 선교 당직 규정들과 같이 운항에 관련된 사항들을 담고 있기 때문에 비록 IMO 규약이 명시적으로 요구하지는 않더라도 이러한 간행물들은 선원들의 지식을 늘리고 IMO 규약들의 적용을 향상시키기 위하여 본선에 비치할 필요가 있다고 설명했다.

PSCOs 또는 ISM 심사원들은 이러한 간행물들이 선박의 Safety Management

System(SMS)에 의해서 요구되지 않는 한, 본선에 비치하지 않는 선박에 대해서 결함이나 부적합으로 기록해서는 안된다고 덧붙였다.

요구되는 IMO 규약의 내용이 모두 포함된 개별 국가의 규칙 간행물이 비치되어 있는 경우 IMO 규약에 관한 간행물을 별도로 비치할 필요는 없으며, 마찬가지로 IMO 규정에 의한 어떠한 것도 선박이 IMO 규약에 의해 필요한 간행물이나 주관청이 발행한 간행물을 비치하지 못하도록 하는 규정은 없다.

간행물은 책자의 형태 대신에 CD-ROM과 같은 전자미디어의 형태로도 비치 가능하다. 전자미디어 형식의 간행물은 내용의 정확성을 검증하고 불법복제를 막기 위하여 IMO나 주관청, 또는 주관청에 의해서 승인된 기관에 의해 발행된 것을 사용토록 하고 있다.

이러한 미디어는 하나의 간행물 또는 될 수 있는

국제해사기구(IMO)는 2006년에 개최된 제81차 해사안전위원회(MSC)와 2005년에 개최된 제53차 해양환경보호위원회(MEPC)에서 본선에 비치하여야 할 간행물에 관한 IMO 요건을 각각 승인하고 MSC-MEPC 공동으로 회람(MSC-MEPC.2/Circ.2, 2006.6.1.)을 발행하였다.

이 회람의 주된 목적은 주관청, 선박소유자, 선박 운항자, 항만국통제검사관(PSCOs), ISM 코드에 따라 심사하는 심사원과 회사, ISM 코드에 따른 중서 발급을 수행하는 대행기관들에게 본선 간행물 비치에 관한 IMO 요건에 대한 간결한 형태의 지침서를 제공하기 위함이며, IMO 규약에 따라 본선에 비치해야 하는 간행물들은 부록에 명시되어 있다.

IMO는 SOLAS, MARPOL, LL, COLREG, STCW 협약과 같은 IMO 규약들은 항해시의 책임 요건, 본선에서 안전과 관련된 교육과 훈련, 안전한

한 많은 간행물들을 포함할 수 있으며, 어떠한 경우에도, 전자미디어는 시기 적절한 업데이트에 관한 요건을 담고 있는 선박의 SMS 규정에서의 문서관리 절차에 의해 다루도록 하고 있다.

하지만, International Code of Signals와 IAMSAR Manual과 같은 비상시 사용을 위한 간행물들은 책자의 형태로 언제나 이용 가능하게 비치해야 하며, 이는 비상시의 경우 특정한 장소에 대한 제한과 컴퓨터 사용 가능성에 대한 제한없이 항상 이용이 가능해야 하기 때문이다.

본선에 비치해야 하는 간행물을 보면, IBC Code는 1986년 7월1일 이후 건조된 케미컬탱커에, BCH

Code는 1986년 7월1일 이전 건조된 케미컬탱커에 각각 비치되어야 하며, International Code of Signals와 IAMSAR Manual Volume III, Nautical Charts & Publications, Publications required by ISM Code 등은 모든 선박에 비치되어야 한다.

특히, 주의할 점은 포맷에 상관없이 본선에 비치된 모든 간행물들은 가장 최신의 판본이거나 최근 날짜에 맞게 업데이트 된 것이어야 한다. 요구되는 IMO 규약들을 모두 포함하는 국내 법규에 관한 간행물이 비치되어 있는 경우는 이러한 규약에 관한 간행물이 본선에 비치될 필요는 없다.

## 국내 항만간 수출입화물운송절차 개선방안 협의 관세청, 한국선주협회 건의 수용하여 개선키로

관세청은 최근 한국선주협회의 외항선박에 의한 국내 항만간 수출입화물운송절차에 대한 개선건의를 수용하여 관련시스템을 개선키로 했다.

한국선주협회와 관세청은 8월1일 관세청에서 외항선박에 의한 국내 항만간 수출입화물운송절차에 대한 개선을 위한 실무협의를 가졌는데, 이 자리에서 협회측은 국내항간 외항선에 의한 화물운송시 M/F 제출 또는 보세운송신고로도 허용되도록 개선하여 줄 것을 요청했다.

이에 대해 관세청은 '보세운송신고'는 보세업자 등록, 보세운송물담보 등 절차가 복잡하여 오히려 이용자에게도 불편하다고 지적하고, 대신 별도로 고시개정없이 M/F제출 시스템을 개선하여 운송가능토록 하고, 추가로 통관되지 않는 수출용 내국화물을 외항선으로도 운송이 가능토록 개선하는 방안을 검토하겠다고 밝혔다.

특히, 관세청은 수출입화물을 외항선으로 국내항

간 운송이 가능토록 타선사의 M/F를 입수하여 재전송 할 수 있도록 시스템을 개선한다는 것이다. 현재는 타선사의 M/F 자료를 볼 수가 없으나, 내항간 수송하는 해당화물 건별로 B/L번호 또는 화물관리번호를 시스템상에서 불러서 M/F자료를 취합, 작성한 후 해당세관에 M/F를운항선사명의로 전송하고 있다.

또 이날 실무회의에서는 통관 되지않는 수출용 내국화물을 외항선으로 운송하는 방안을 협의했다. 현재 내국화물의 경우 외국무역선에 의한 운송이 제한되고 있으나, 세관장의 허가를 받는 경우 외항선에 의해 운송이 가능하도록 되어 있다.

관세법제140조(물품의하역) 제4항 및 영제161조(물품의 하역등의 허가신청) 제4항에 따라 내국물품적재허가신청을 출항항 세관에서 허가받고, 입항항에 허가서를 제출하면 운송이 가능하다.



## 고려해운

최고운송부문업체로 선정

고려해운(대표 최영후)이 최근 현대자동차 인디아에 의해 최고운송부문업체로 선정됐다.

현대자동차 인도(Hyundai Motors India)는 매년 260여개의 Vendors 중에 분야별 최고의 회사를 선정해 포상하고 있으며, 2006년도에는 6개사가 선정됐으며, 그 중에서 해운/통관/육상운송 부문에서 고려해운을 선정해 시상했다.

이는 종합적으로 해상운송, 통관, 육상운송 등 종합적인 물류에 대한 시상으로 각국의 많은 경쟁사를 물리치고 고려해운이 선정되는 영예를 안았다.

향후 현대자동차는 인도의 조립라인을 현재 연산 30만대에서 향후 60만대로 확장하는 것을 계획하고 있으며, 한국(울산)/인도간의 운송이 더욱 활발해 질 것으로 예상된다.

## 대한해운

17만800DWT급 신조선 확보

대한해운(대표 이진방)은 7월20일 대우조선해양 옥포조선소에서 17만800DWT급 신조선박의 명명식을 거행했다. 이 선박은 7월26일 인도받았다.

이날 명명식에는 이진방 사장을 비롯한 회사측과 한국남부발전주식회사 김상갑 사장 및 임직원 그리고 대우조선 관계자 80여 명이 참석했다.

이번 신조 선박은 한국남부발전 김상갑 사장의 부인 박숙희 여사에 의해 'ADONIS(아도니스)'로 명명됐으며, 2004년에 체결한 한국남부발전과의 발전용 석탄 장기 해송운송계약에 따라 앞으로 18년간 약 2,700만톤의 발전용 유연탄 수송에 투



입될 예정으로 이는 지금까지 투입된 발전회사 유연탄 운항 선박중 최대 규모이다.

대한해운은 동선박으로 국내 처음으로 외국 해운사에도 개방된 한국남부발전의 장기 운송계약 입찰에서 세계 2위 해운사인 NYK(일본우선해운)을 제치고 운송사업자로 선정되어 국내 최대 전용선사로서의 경쟁력을 보여주었다.

이진방 사장은 이날 명명식 기념행사에서 "탁월한 기술력의 총화로 훌륭한 선박건조에 최선의 노력을 아끼지 않은 조선소측의 노고에 감사한다"며 "이 선박이 앞으로 국가기간산업 발전 뿐만 아니라 세계 초일류 전용선사로서의 대한해운 발전에도 일익을 담당하기를 기대한다"고 말했다.

한편, 올해 케이프사이즈 선박 세 척의 인수로 총 29척 331만dwt의 선복량을 보유하게 된 대한해운(주)는 회사의 중장기 발전전략의 일환으로 유조선사업진출 및 선대확장을 진행하고 있으며, 오는 2008년 유조선 3척, 2009년 유조선 1척, 벌크선 1척 등 총 5척의 선박인도가 예정돼 있다.

대한해운 관계자는 "앞으로도 세계적인 에너지 및 원자재 교역량 증가에 대비해 지속적인 선박 투자를 계획하고 있으며, 사업다각화를 통한 안정적인 수익 창출을 달성하도록 노력하겠다"고 밝혔다.



## 동남아해운

임원 인사이동

동남아해운(회장 임병석)은 8월1일부로 임원들에 인사이동을 단행했다.

올해 3월 전무로 승진하면서 동남아해운 컨테이너영업을 담당했던 최우락 전무는 황해훼리, 손상목 상무는 C&그룹 기획부문으로 각각 발령났다.

이에 따라 동남아해운 영업부문은 남극영 이사, 마케팅은 정철권 이사, 기획/전산부문은 정성한 이사가 각각 담당하게됐다

한편, 이원태(지역영업본부), 최성근(세양선박파견), 신철범(진도 파견), 엄정일(이사대우)은 사직했다.

## (주)봉신

중고 케미컬탱커 1척 도입

선우해운을 흡수합병한 (주)봉신(대표 정인현)이 이중선체 탱커선박의 수요가 급증함에 따라 이러한 이중선체 선박 확보를 통한 수익 증대에 나섰다.

그 일환으로 봉신은 94억5000만원을 투입해 SUTRAJAYA SHIPPING사로부터 중고 케미컬탱커(SUTRA SATU호) 1척을 도입했다. SUTRA SATU호는 8450DWT급 케미컬탱커선으로 지난 7월25일부로 인수했다. 이로써 봉신이 보유하고 있는 케미컬탱커는 총 4척으로 늘어났다.

한편, (주)봉신은 지난 5월17일 63빌딩에서 개최한 기업 설명회에서 '화학제품부문 국내 1위 탱커선사'로 성장하기 위해 선대를 확충할 계획이라고 밝힌 바 있다.

특히 내년에 5600DWT 탱커선 2척을 신조함은 물론 3~5척을 용선해 탱커선대를 확충하고 선우상선과의 협력관계를 강화해 운영 선박을 확대한다는 전략을 세워두고 있다고 밝혔다.

<중고 케미컬탱커선 도입 내용>

△취득금액(원): 94억 5000만원 △자산총액(원): 692억8260만2866원 △자산총액대비(%): 13.64 △거래상대: SUTRAJAYA SHIPPING SND,BHD △취득목적: Double Hull Tanker 선박의 수요급증에 따른 선박제원 확보를 통한 수익증대 △취득일자: 2006년 7월25일 △이사회 결의일(결정일): 2006년 7월12일

## (주)C&진도

2,700여만달러 규모 컨테이너 수주

(주)C&진도(대표 임성주)가 계열사인 (주)C&컨리를 통해 영국의 컨테이너리스사와 2,700여만달러 규모의 컨테이너 수주계약을 체결했다고 최근 밝혔다.

C&진도는 컨테이너 리스사인 계열사 C&컨리를 통해 영국의 신생 컨테이너 리스사인 'WCL'(WIND CONTAINER LEASING)사와 20피트, 40피트 하이큐빅 컨테이너 등 총 1만 5,000TEU의 수출계약을 체결했다.

영국의 WCL사는 올 6월에 설립된 영국 국적의 신생 컨테이너 리스사로, 매년 5만TEU의 컨테이너를 구매할 계획을 가지고 있는 것으로 알려지고 있다. C&진도는 이번 계약 성공으로 향후 지속적인 추가 공급계약도 가능할 것으로 기대하고 있다.

이번 계약체결된 컨테이너 생산은 올 9월부터 중국에 위치한 생산 현지법인인 광조우진도, 다렌진도, 상하이진도유한공사 등 3개 현지법인에



서 담당하게 되며 금년 12월까지 납기를 완료할 예정이다.

C&진도는 최근 한진해운, WCL 및 신규거래선과의 수주계약을 잇따라 체결, 연말까지 생산물량의 대부분을 이미 확보함에 따라 추가물량에 대한 원활한 생산을 위해 중국 현지법인의 생산라인 증설을 진행중에있다.

중국 광저우진도유한공사는 오는 9월말까지 특수컨테이너 생산설비를 신설할 계획이다. 이곳에서는 고부가가치 제품인 45피트와 커튼싸이드 컨테이너 등 유럽시장을 겨냥한 특수컨테이너를 생산하게 된다.

또한 다렌진도유한공사도 특수컨테이너 라인 신설을 진행 중에 있으며, 오는 9월까지 완료할 계획이다. 이곳에서는 일본 시장을 겨냥한 특수컨테이너와 스틸맨션, 철구조물등을 생산할 예정이며, 이미 대형거래선 2곳과 안정적인 장기공급계약을 체결하는 등 생산개시 전부터 관련 업체들로부터 많은 관심을 모으고 있다.

세계 컨테이너 시장은 최근 확실한 회복세를 보여 컨테이너 공급가격은 한때 20피트 기준으로 1,500달러대까지 하락했으나 최근 2,100달러대를 상회할 정도로 회복하고 있다.

## 선우상선

사업다각화에 주력

선우상선(대표 정대균)이 케이프사이즈벌커를 확보, 대형 벌커선분야에 진출하는 등 사업다각화에 주력하고 있다.

이에 앞서 선우해운(봉신과 합병)과 선우상선은 2002년 케미컬탱커사업에 진출 벌커와 액체화물로 포토폴리오를 구성하기도 했다.

관련업계에 따르면, 선우상선이 구입하는 선박

은 91년 건조된 15만DWT급으로 구입가는 약 3,000만달러 선인 것으로 알려졌다.

이 선박은 매입 직후 4~5년 기간으로 정기용선을 내줄 것으로 알려졌는데, 용선료도 적정 수준에서 결정돼 리스크가 큰 대형선분야에 진출했음에도 안정적인 구조를 확보했다는 분석이다.

## SK해운

4척의 신조선 발주키로

SK해운(대표 이정화)은 105K LR2 Product Tanker 2척과 31만 8,000DWT급 D/H VLCC 2척 등 4척의 신조선을 발주하기로 결정했다고 최근 밝혔다.

프로덕트선의 투자금액은 2척 합계 1,238억 5,100만원, 납기는 2009년 상반기중이다. VLCC 2척은 4,989만원이며, 납기는 2009년 하반기까지다

## STX팬오션

케이프사이즈 용선회사 설립

STX팬오션(대표 이종철)은 지난 6월14일 100% 자회사인 홍콩법인 STX Pan Ocean(Hong Kong)과 ETA Star Holdings Ltd가 조인트벤처회사를 설립했다.

자본금은 200만달러로 각각 100만달러씩 출자했으며, 아라비아궤프와 인도지역에서의 케이프사이즈 용선업무를 담당하게 된다.

한편, 동사는 5월 첫번째 합작법인을 중국 칭다오(靑島)에 설립, 중국내 물류시장 진출을 본격화한데 이어 오는 9월 포위딩업무를 담당하는 두번째 중국내 물류법인을 설립할 예정이다.





오는 9월18일 100%출자하는 '칭다오 STX인터내셔널로지스틱스'를 설립해 중국내 포워드 및 3PL업무를 진행할 계획인데 자본금은 800만 위엔(100만달러)인 것으로 알려졌다.

이에 앞서 STX팬오션은 지난 4월 중국 텐진키원유한공사(天津克運有限公司)가 50:50의 비율로 공동 투자한 'Qingdao STX-Keyun Logistics'를 설립한 바 있다. 이 법인은 총 자본금 100만달러 규모로, 칭다오 신히안 임해지역 컨테이너 야드(CY, Container Yard) 1만 2,800여평(42,000평방미터)을 8년간 사용할 수 있는 임대 계약을 체결했으며, CY운영과 선박대리점업무를 통해 본격적인 수익 창출에 나서고 있다.

STX팬오션은 지속적인 합작법인 설립을 통해 칭다오항, 상하이(上海)·텐진(天津)·닝보(寧波) 등의 주요 항만에 물류거점을 확대해 나갈 계획이다.

## 장금상선

평택-일본 직항로 개설

장금상선(대표 정태순)은 7월24일 평택-오사카-고베-나고야-요카이치항로에 '시노코 마산호'(3,597톤급·272TEU)를 투입, 주 1항차 노선의 정기항로를 개설했다.

이 항로는 당초 평택-부산을 거쳐 일본으로 향하던 항로였으나, 경인지역 화주에 대한 서비스를 강화하기 위해 부산항을 기항하지 않고 인천항을 출발하는 것으로 항로를 변경하게 됐다.

장금상선과 인천항만공사는 신규항로 개설을 축하하기 위해 이 날 선광인천컨테이너터미널에서 첫 출항 기념식을 가졌다.

## (주)한진

중소기업 대상 물류서비스 제공

(주)한진(대표 이원영)은 중소기업진흥공단과 공동으로 수출규모 및 물류비용 등으로 현지 물류문제 해결에 어려움을 겪고 있는 중소기업을 지원하기 위하여 수출 중소기업체를 대상으로 보관, 운송, 포장, 재고관리, 통관 등 전 물류단계 걸친 Global 종합물류 지원서비스를 제공하고 있다.

본 사업에 참가하는 중소기업은 정부인증 종합물류기업인 (주)한진의 전문 물류서비스를 경쟁력 있는 가격으로 지원받으실 수 있으며, 필요시 상업송장 발행, 수입관세 납부 등의 부가서비스도 제공 받는다.

△지원대상 : 수출을 하고 있는 중소기업체

△지원서비스 지역 : [현재 서비스지역] 중국 상하이/칭다오(2006년 8월말 한), 미국 LA [향후 서비스확대지역] 2006년 : 뉴욕, 시카고, 볼티모어, 베이징, 광저우, 도쿄, 싱가포르, 프랑크푸르트, 두바이, 호치민 2007년 : 상파울루, 뉴델리, 모스크바

△지원내용 : 중소기업진흥공단 지원업체 할인요율 적용(자세한 서비스 단가는 이메일로 개별문의 요망), 물류서비스업체와의 계약 및 물류비용 검토 지원, 운송 및 재고관리 지원, 제품납기 확인 및 반품처리 지원, 현지내 바이어와의 업무연락 지원, 수출조건 협상 및 계약체결 지원, 현지 출장시 비즈니스 공간 제공

△가입비 및 연회비는 없음

△신청 및 접수 : LA, 상하이, 칭다오 신청가능(기타 지역 상담 요망)

\* 중소기업진흥공단 각지역본(지)부, 마케팅사업처, 수출인큐베이터

△신청서류 (신청서 다운받기) : 중소기업진흥공단 소정 신청서, 사업자등록증 사본

△상담 및 문의 : 중소기업진흥공단 마케팅사업처 이완희 대리 (☎02-769-6954), (주)한진국제사업부 이진광 과장 (☎02-728-5908~9, jklee@hanjin.co.kr)

## 한진해운

### 아시아-남미 서비스 개시

한진해운(대표 박정원)은 대만의 에버그린사와 상호 선복교환 방식으로 새로운 아시아-남미 서비스를 개시했다.

NSX(New South America Asia Express)로 명명된 이 정기 노선은, 그 동안 일본 MOL의 선복을 임차하여 아시아-중남미 구간 서비스를 제공하던 FAS(Far East Asia-Asia-South America) 노선의 대체 성격을 띄고 있다.

NSX 노선은, 기존 기항지인 브라질 파라나구아와 리오데자네이로 대신 중국 닝보와 대만 카오슝을 기항하며, 전체 기항 횟수 축소와 중복기항 배제로 아시아-남미간 운송 시간 단축은 물론 노선 운영의 효율성을 높였다.

한진해운은 7월30일부터 상하이를 시작으로, 닝보, 카오슝, 홍콩, 옌티엔(선전), 싱가포르를 거쳐, 아르헨티나 부에노스아이레스와 우루과이 몬테비데오, 브라질 산토스를 연결하는 신규 서비스를 제공하고 있다.

한편, 한진해운은 경제성장에 따라 점차 물동량이 증가하고 있는 남미지역의 서비스 네트워크 확대 및 신규 서비스 노선 개설을 지속적으로 검토할 계획이다.

△NSX(New South America Asia Express) : 상하이-닝보-카오슝-홍콩-옌티엔(선전)-싱

가포르-부에노스아이레스-몬테비데오-산토스-싱가포르-홍콩-카오슝-상하이

△ FAS(Far East Asia-Asia-South America) : 부산-상하이-선전-홍콩-싱가포르-산토스-부에노스아이레스-몬테비데오-파라나구아-산토스-리오데자네이로-싱가포르-홍콩-부산

## 현대상선

### 아시아-미주 동안 서비스 강화

현대상선(hmm21.com, 대표 노정익)이 세계적인 선사들과 협력해 '아시아-미주 동안' 서비스를 강화한다.

현대상선에 따르면, 현대상선이 속한 제휴그룹인 TNWA(현대상선, MOL, APL 소속)는 서비스 범위를 넓히고 대고객 서비스를 강화하기 위해 Grand Alliance(Hapag-Lloyd, NYK, OOCL 소속)와 함께 '아시아-미주 동안' 간에 신규항로를 개설기로 했다.

8월22일부터 운항을 개시하는 이 항로에는 각 그룹당 3,500TEU급 선박을 4척씩 투입, 총 8척의 선박으로 선복교환 방식의 제휴를 할 예정이다.

신규 항로는 중국의 상하이(Shanghai), 치완(Chiwan), 서커우(Shekou), 홍콩(Hong Kong)과 미국 동안의 노퍽(Norfolk), 서배너(Savannah) 항을 연결하고, 중간에 파나마 만자닐로(Manzanillo)에도 기항한다.

TNWA는 '아시아-구주' 항로에서 지난 3월부터 Grand Alliance 그룹과 처음으로 함께 서비스를 시작했으며, 이번 항로 개설을 통해 '아시아-미주' 항로까지 공동운항을 확대하는 등 협력관계를 강화하고 있다.



또한, 현대상선은 이번 항로 개설로 '아시아-미주동안' 간에 개설된 기존의 2개 항로에 추가해 파나마를 경유하는 '아시아-미주동안' 간 항로에서 세 번째로 항로를 운영하게 됐다.

현대상선 측은 "이번 제휴를 통해 수요가 점차 증가하고 있는 아시아-미주동안 항로에서의 서비스를 획기적으로 강화할 수 있게 되었다"며, "현대상선은 TNWA의 멤버이자 GA 그룹과의 제휴사로서 앞으로도 지속적으로 공동으로 선박을 투입해 새로운 항로를 개설하는 등 협력 관계를 한층 강화하고 고객의 다양한 요구를 충족시키기 위해 최선을 다할 것"이라고 말했다.

## 홍아해운

투입선박 교체 및 항로재편

홍아해운(회장 이윤재)은 7월말부터 8월초까지 한일항로를 투입선박 교체 및 항로재편 등 대폭적으로 개편했다.

우선 부산-시미즈·센다이·오나하마항로의 투입선을 기존 677TEU급 Nadja호를 653TEU급Heung-A Jakarta호 교체투입했다. 기항지 등은 변동없다.

또한, 시코쿠·세토우치서비스의 경우 2개루프가운데 이마지·마츠야마·히로시마·미즈시마·와카야마-부산루프의 투입선박을 기존 320TEU급 Global Nubira호에서 166TEU급 Heung-A Pusan호로 변경했다. 동시에 종래 기항지 가운데 와카야마를 이 루프에서는 제외했다.

히로시마·후쿠야마·미즈시마-부산루프도 기존의 204TEU급 Nova호대신 236TEU급 Asian Cygnus로 대체했다.

한신서비스중 오사카·코베·시미즈·토요하

시·코치-부산·울산루프에 대해 투입선을 종래의 653TEU급 Heung-A Jakarta에서 Heung-A Ulsan호로 대체투입하는 한편 시미즈·토요하시·코치 기항을 중단했다.

東海(토카이)·시코쿠 서비스의 경우 한신서비스중 기항중단한 시미즈·토요하시·코치를 커버하기 위해서 320TEU급 Global Nubira호를 투입해 새로운 루프를 신설했다. 이 때문에 이들 3개항 기항요일은 이전과 다르지 않다.

## 사이버로지텍

U-port 업계 Global 위상

해운항만물류 IT전문기업 사이버로지텍(www.cyberlogitec.com, 대표 김종태)이 RFID 선두업체로서의 위상을 다시 한번 확인했다.

최근 말레이시아 정부(Ministry of Communication)는 RFID 기반 U-Port(Ubiquitous Port) 추진을 위한 움직임을 보이고 있으며 그 첫 번째 Showcase로서 Johor Port가 내년 초부터 RFID 항만자동화 시스템 구축 추진을 계획 중에 있다고 알려지고 있다.

이에 따라 지난 7월28일 Johor Port관계자들이 선진사례 연구를 위해 사이버로지텍을 방문했고, 한국 항만 환경의 한 발 앞선 신기술 도입 현황 및 이를 위한 정부, 업계의 노력과 그 성과에 대해 의견을 나눈 것으로 알려졌다.

이번 방문단은 특히 사이버로지텍이 Ubiquitous Port구축을 위한 기반 사업으로 지난 2005년부터 추진한 "해양수산물 RFID기반 항만물류 표준화 1차 사업"의 성과물인 컨테이너 터미널 항만자동화 시스템에 많은 관심을 나타냈으며, RFID기반 U-port 선진사례로서 이에 대한 벤치마킹을 하고 돌아갔다.

Johor Port관계자들은 이번 방문을 통해서 싸이버로지텍이 보유한 RFID 기반 시설, Middleware, 터미널 운영시스템(CY\_PORT)과의 연계, E-Seal(Electronic Seal), Cargo Tracking System등에 대한 업무 procedure 및 제품을 견학했으며, Johor Port 프로젝트가 성공적으로 마무리될 수 있도록 싸이버로지텍의 선진 경험에 대한 지속적인 자문력을 주문했다.

싸이버로지텍은 한진해운의 IT 아웃소싱 업무를 전담하고 있으며, 해운항만물류 IT 컨설팅에서부터 물류 Ubiquitous 사업에 이르기까지 해운항만물류 정보화 관련 종합 서비스를 제공하고 있는 물류 IT 전문기업이다.

## 전국해상산업노동조합연맹

박 위원장 ITF 집행위원에 선출



박 희 성 위원장

전국해상산업노동조합연맹 박희성 위원장이 지난 7월30일부터 남아프리카공화국 더반에서 개최된 I국제운수노련(International Transport workers' Federation : ITF) 제41

차 총회에서 집행위원에 선출되었다.

집행위원은 국제운수노련 총회의 결정사항과 지시를 수행하며 재정과 인사 등 전반적인 국제운수노련의 업무를 지휘하는 지도부로 국제운수노련과 전세계 가맹노조의 권익을 보호하고 증진시키는데 있어 최고의 권한을 갖는다.

사무총장을 포함 총 37명으로 구성되고 총회에서 지역별 선거를 통해 선출되는데 한국은 미얀

마, 캄보디아, 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 싱가포르, 태국, 대만, 홍콩, 몽고, 우즈베키스탄과 같은 선거지역에 속한다.

박희성 해상노련 위원장은 같은 선거지역에 속한 국가의 철도, 항운, 선원, 도로, 항공 등 가맹노조의 전폭적인 지지를 받아 경선 없이 추대형태로 집행위원에 선출되었는데 이로써 한국은 전임 항운노련의 오문환 위원장에 이어 집행위원을 연임하게 되었고 해상노련으로서는 1998년 인도 뉴델리에서 개최된 제39차 총회에서 권을용 전 위원장(현 지도위원)이 집행위원으로 피선된 이후 8년만에 다시 집행위원 직을 수행하게 되었다. 또 총 37명의 선출 집행위원 중 아태지역 출신 위원은 총 9명이다.

이번 총회에서 박희성 위원장이 집행위원으로 선출됨으로써 한국 노동계의 위상이 한층 높아질 뿐 아니라 해운업의 세계적 영향력도 더욱 강화될 것이다. 해외선박에 승선하는 한국 선원의 입지는 물론 대한민국 노사정을 대표하여 세계 해운시장에 미치는 영향력 또한 막강하여 국제취득조건부나용선(HPBBC)이나 편의치적선 등에 대한 정책수립 및 이행시 많은 성과를 가져올 것이며 한국과 전 세계 해운정책을 연계하고 조율하는 중대한 역할을 수행할 것이다.

한편 국제운수노련의 총회는 4년마다 개최되는 회의로 이번 제 41차 총회에는 세계 각국의 205개 가맹노조에서 위원장, 실무자, 국제운수노련의 본부 및 지역사무소 직원 약 1,400여명이 참석한 가운데 8월 11일까지 개최된다.

우리나라에서는 해상노련, 항운노련, 자동차노련, 택시노련, 대한항공노조, 도로공사노조 위원장 및 실무자와 한국노총 사무총장 등이 참석하고 있다.



## 인천항만공사 제2대 항만위원장 선출



인천항만공사(IPA)사장 서정호) 항만위원회 제2대 위원장에 한준규 황해객화선사협의회장(56대인훼리 대표이사)이 선출됐다.

인천항만공사 최고 의결기구인 항만위원회는 7월28일 제16차 임사회를 열고 임기가 만료된 이기상 초대 위원장의 뒤를 이어 제2대 위원장으로 한준규 위원을 선출했다. 한준규 위원장은 내년 7월까지 1년간 항만위원회를 이끌게 됐다.

한준규 위원장은 “어려운 자리를 맡게 돼서 어깨가 무겁다. 항만위원장은 특별한 권한이 아닌 인천항의 발전과 항만위원회의 원활한 운영을 위해 봉사하는 자리라고 생각한다. 초대 위원장의 뜻이 이어 받아 1년간 최선을 다하겠다”고 밝혔다.

한 위원장은 연세대 정치외교학과 출신으로 국회 입법조사관으로 공직을 시작해 해양수산부 공보관, 인천지방해양수산청장 등을 역임한 뒤 현재는 대인훼리 사장으로 재직중이다.

한 위원장은 인천지방해양수산청장을 역임한 경력에 인천항을 모항으로 하는 카페리 업체를 대표하고 있는 점 등 인천항의 현황과 문제점을 잘 알고 있다는 것이 높이 평가받아 투표 없이 항

만위원들의 논의 끝에 만장일치로 추대했다.

한편, 인천항만공사는 7월25일자로 팀장급 인사를 실시했다. 공사측은 “이번 인사는 출범 1주년을 계기로 인천항만공사의 업무를 더욱 원활하게 추진하기 위한 차원에서 이루어 졌다”고 밝혔다.

[실장급(1급)] △최해섭 命 경영기획본부 경영지원팀장 △곽창현 命 경영기획본부 경영전략팀장 △홍경원 命 항만운영본부 운영기획팀장

[부장급(2급)] △이경기 命 경영기획본부 재무회계팀장(직무대행) △김재동 命 경영기획본부 경영지원팀 부장 △이범란 命 항만운영본부 운영기획팀 부장 △마문식 命 항만운영본부 항만운영팀 부장

## 한국선급 기술교류협력 협정 체결

한국선급(회장 이갑숙)과 (주)한국선급엔지니어링(회장 정연세)은 7월 26일 서울 구로구 한국선급엔지니어링 본사에서 양 기관간 기술교류협력에 관한 협정을 체결했다.

이번 협정체결에 따라 국제선급연합회(IACS)의 정회원으로서 선박·기자재검사 및 안전도검사 업무를 주 업무로 하는 한국선급과 항만하역장비, 강구조물 및 전기설비 등 산업설비에 대한 설계, 감리 및 안전진단 전문기관인 한국선급엔지니어링과 상호 기술교류를 통해 엔지니어링분야의 유기적인 협력체계를 구축할 수 있는 발판을 마련하였다.

양 기관은 △인적교류를 통한 화합과 협력체계 구축 △필요한 교육훈련제공 및 교육프로그램 공동개발 △선박 및 항만 엔지니어링 분야의 기술교류 △사업관련 영업정보 교류 △상호 대행 또는



유임 가능한 업무의 교류 △기타 긴밀한 협력관계 유지 및 상호 가치가 있다고 인정되는 사항 등 6개 분야에 대하여 상호 적극 협력하기로 했다.

한편, 한국선급 이갑숙 회장은 인사말에서 앞으로 양 기관이 상호 협력하여 엔지니어링 분야의 기술발전을 위하여 실질적인 기술교류가 활발히 이루어지길 기대한다고 밝혔다.

## 한국조선공업협회

신임 부회장에 한장섭씨 선임



한 장 섭 신임 부회장

한국조선공업협회(회장 김정완)는 공식중인 상근 부회장에 한장섭 전 산업자원부 무역조사실장(사진)을 선임했다.

한국조선공업협회는 6월29일 임시총회를 개최하고 한장섭씨를 신임 부회장에 선임했다고 밝혔다. 신임 한부회

장의 임기는 7월1일부터 3년간이다.

한국조선공업협회 부회장직은 지난 3월 이병호 전 부회장이 가스공사 부사장으로 자리를 옮기면서 3개월가량 공석 상태였다.

신임 한 부회장은 서울대 금속공학과를 졸업한 후 산자부에서 중소기업진흥과장과 산업기술개발과장 등을 역임했다.

한국조선공업협회 관계자는 “한부회장이 산업자원부 내에서 폭넓은 업무 역량을 가지고 있으며 핵심을 파악해 해결해 나아가는 능력이 탁월한 것으로 평가받고 있다”고 말했다.

## 한국해양수산연수원

해사고 교육과정 Workshop 개최

부산, 인천해사고등학교 2·1 교육과정 도입을 위한 관계기관 Workshop이 개최되었다.

해운대 아르피나에서 개최된 이번 Workshop은 해양수산부, 한국해양수산연수원, 부산해사고등학교, 인천해사고등학교 관계자 40여명이 참석하여 7일부터 8일까지 열렸다.

부산해사고등학교와 인천해사고등학교의 승선실습은 지금까지 3학년 때 6개월간 실시되고 있다.

이에 2008년도부터는 해사고등학교에서 2년간 교육을 받고 3학년때는 1년간 한국해양수산연수원에서 승선실습을 하도록 교육과정을 개선함으로써 승선실습 교육기간 확대를 통한 우수 해기 인력 양성으로 졸업과 동시에 해기사 면허를 취득·승선 취업률을 향상시킬 목적으로 마련되었다.

이번에 처음으로 실시된 Workshop은 해사고 학생 승선 인원, 생활지도 교사 승선 및 생활 지도 방법, 평가 방법 및 필수과목 이수 문제, 면허 합격 시기 등 여러 문제점이 있으나, 관계기관·학계간의 실무팀을 구축하여 문제점을 해결하고 2008년도부터 도입할 계획이다.

이번 Workshop을 통해 해양수산부와 해양수산연수원, 부산·인천해사고등학교에서는 우수한 해기인력 양성과 실습선 운영 효율 제고에 의견을 함께하였다.

한편 Workshop에 참석한 해양수산부 및 해사고 관계자들은 Workshop에 앞서 해사고등학교 2·1 교육과정에 활용될 해양수산연수원의 상선실습선 한반도호와 한우리호를 견학하였다.

## 외항해운업계 상반기 경영실적

### 대한해운

상반기 영업이익 285억원

대한해운주식회사(대표 이진방/www.korealines.co.kr)는 매출액 5,399억원과 영업이익 285억원을 주요 내용으로 하는 올해 상반기 영업실적을 10일 발표했다.

매출액은 전년동기 대비 6% 하락하였으나 원-달러 환율이 약 5% 절상된 것을 고려하면 달러 기준으로는 거의 동일한 수준의 매출을 달성했다.

영업이익은 전년동기 대비 64% 감소한 285억원에 머물렀다. 영업이익 감소는 건화물선 시황 하락(전기 대비 약 43% 하락), 유가상승으로 인한 연료비 증가와 더불어 원화 강세도 영향을 미친 것으로 파악된다.

대한해운 관계자에 따르면 “지난 상반기 이후 건화물선 시황이 재차 상승하여 8월 9일 현재 대표적인 건화물지수인 BDI (Baltic Dry Index)가 3,678 포인트를 기록하고 있어 이러한 시황 상승이 지속될 경우 하반기에는 상당한 수준의 실적 호전이 기대된다”고 밝혔다.

대한해운 2006년 상반기 실적

과 목	2006년상반기	2005년상반기	증감
매출액	539,955,468,572	575,123,378,700	-6.1
매출총이익	34,855,729,608	85,372,886,240	-59.2
판매비와관리비	6,314,547,781	5,952,873,092	6.1
영업이익	28,541,181,827	79,420,013,148	-64.1
경상이익	51,782,432,427	93,537,680,806	-44.6
반기순이익	48,107,825,244	89,114,946,692	-46.0

### SK해운

상반기 영업이익 443억원

SK해운(대표 이정화)은 2006년 상반기 순이익이 전년동기대비 149% 증가한 799억원을 기록했다고 14일 밝혔다.

매출액은 8,059억원으로 5% 증가했으며, 영업이익은 443억원으로 27% 줄었다. 경상이익은 899억원으로 55% 증가한 것으로 나타났다

SK해운 2006년 상반기 실적

과목	2006년반기	2005년반기	증감
I.매출액	805,909,044,789	767,302,696,134	5.0
II.매출원가	741,491,430,376	687,944,298,148	7.8
III.매출총이익	64,417,614,413	79,358,397,986	-18.8
IV.판매비와관리비	20,052,497,278	18,645,663,866	7.5
V.영업이익	44,365,117,135	60,712,734,120	-26.9
VI.영업외비용	92,409,079,728	75,920,120,366	21.7
VII.경상이익	89,961,956,488	58,034,022,188	55.0
X.반기순이익	79,913,086,141	32,099,662,200	149.0

### STX팬오션

상반기 영업이익 4,000만달러

STX팬오션(대표 이종철)은 벌커시황하락과 연료유가 급등 등의 원인으로 2006년 상반기 매출액과 영업이익, 순이익 등이 전년동기에 비해 감소한 것으로 나타났다.

STX팬오션이 싱가포르증권거래소에 발표한 2006년 상반기 실적자료에 따르면 올해 상반기 매출은 13억 2,000만달러로 전년동기의 15억 1,200만달러에 비해 13% 감소했다.

매출총이익Gross Profit도 2억 900만달러에서 8,700만달러로 58% 감소한 것으로 비롯해 영업이익Operating Profit 도 80% 하락한 4,000만달러를 기록하는데 그쳤다. 세전영업이익EBITDA는 전년동기의 2억 1,600만달러에서 605 감소한 8,500만달러, 순이익도 1억 9,200만달러에서 84% 줄어든 3,100만달러를 기록하는데 그쳤다.

동사는 그러나 시황이 점차 개선되는 조짐을 보임에 따라 하반기 실적을 조심스럽게 낙관하고 있다는 입장을 나타냈다.

STX팬오션 2006년 상반기 실적

Highlights (US\$m)	1Q 2006	2Q 2006	증감	1H 2006	1H 2005	증감
Revenue	648	672	4%	1,320	1,512	-13%
Gross Profit	37	50	35%	87	209	-58%
Operating Profit	30	10	-67%	40	198	-80%
Adjusted Operating Profit*	28	36	29%	64	194	-67%
EBITDA	41	20	-51%	61	216	-72%
Adjusted EBITDA*	39	46	18%	85	212	-60%
Net Profit	26	5	-81%	31	192	-84%
EPS (US\$ Cents)	1.5	0.3		1.8	12.7	-

\*Adjusted for unrealised Forward Freight Agreement (FFA) loss of US\$24 million

## 현대상선 상반기 영업이익 910억원

현대상선(대표 노정익)은 올해 상반기 매출액이 2조3천7억원으로 전년동기대비 3.6% 감소하고, 영업이익이 910억원으로 62.6% 줄었다고 최근 밝혔다. 또 당기순이익은 1천423억원으로 전년 동기 대비 38.9% 감소했다.

현대상선측은 매출액은 축소됐지만 환율변동을 감안해 실제 거래금액인 외화로 환산하면 매출액은 23억3천500만달러로 작년 같은 기간에 비해 2.2% 증가한 셈이라고 설명했다.

현대상선은 실적 악화에 대해 해운운임 하락과 함께 유가급등에 따른 연료유 부담이 커졌기 때

문인 것으로 분석했다.

현대상선 관계자는 “하지만 영업이익 910억원은 동종업계에서 비교적 양호한 실적으로, 이는 현대상선이 지난 2~3년 전부터 해운시황의 불황에 대비해 유조선 부문 등 비 컨테이너선 부문을 확충해 균형적인 사업 포트폴리오를 구성했기 때문”이라고 말했다.

노정익 현대상선 사장은 이날 ‘주주 여러분께 드리는 글’을 통해 “최근 해운업이 지난 몇년간의 호황기를 지나 조정기에 접어들었지만 현대상선은 지난 호황기에 이미 비용절감 및 수익성 제고를 위한 노력을 해왔고 중장기 성장동력 확충을 위한 다각적인 투자를 해왔다”면서 “컨테이너선 부문 시황이 어려울 것으로 예상되는 올해와 내년이 지나면 다시 고속성장의 길에 들어설 것으로 생각한다”고 말했다

## 한진해운 상반기 영업이익 531억원

한진해운(대표 박정원/www.hanjin.com)이 매출액 2조 9,155억원, 영업이익 531억원을 주요 내용으로 하는 올해 상반기 영업실적을 발표했다.

매출액은 지속적인 컨테이너 수송량 증가로 미 달러화 기준으로 약 6.2% 증가하는 성장세를 유지했다.

원화 환산 매출액 또한 전년 동기 대비 0.8% 증가하였는데, 원-달러 평균 환율이 전년 동기 대비 약 5% 이상 하락하고 대부분 달러 수입에 의존하는 매출 구조인 점을 감안하면 주목 할만한 성과라고 할 수 있다.

영업이익은 유가 상승에 따른 연료유 구매 단가 상승과 원-달러 환율 하락 등으로 531억원을 시현했다.



### <상반기 영업실적>

[단위 : 억원]

	2006년 상반기	2005년 상반기	비 고
매출액	29,155	28,925	0.80%
(USD 기준/백만불)	-3,026	-2,849	(+6.2%)
영업이익	531	2,820	-81.20%
경상이익	1,065	2,624	-59.40%
(외화환산손익)	-534	-160	
순이익	948	2,136	-55.60%
컨테이너 수송량	1,598,421TEU	1,359,089TEU	17.60%

한편 경상이익은 원화절상으로 인한 외화환산 이익의 증가 등 영업외 수입의 증가로 영업이익 보다 534억원이 많은 1,065억원을 기록하였으며, 순이익은 톤세제 도입 효과의 지속으로 법인 세비용 부담이 경감되었으나 전년 동기 대비 55.6% 감소한 948억원을 달성했다.

컨테이너 전체 수송량은, 주력노선인 아시아발 미/구주행 노선 수송량이 각각 18.1%와 17.3% 성장한 데 힘입어 전년 동기 대비 17.6% 증가했다.

## 자랑스런 해운인

### 박종규 KSS해운 고문 국민훈장 무궁화장 수훈

KSS해운 박종규 고문(전 규제개혁위원장)이 8월2일 국민훈장 무궁화장을 수훈하였다.

한명숙 국무총리는 이날 국무총리 접견실에서 박종규 전 규제개혁위원장을 비롯한 2005년도 규제개혁 유공자 24명에게 훈장과 표창을 수여했다.

이번 표창 대상자는 중앙행정기관 및 지방자치단체의 2005년도 규제개혁업무 추진실

적 및 성과를 평가하여 규제개혁에 공이 큰 민간분야 인사와 중앙부처 및 지자체 공무원이 선정되었으며 경제단체 등 민간분야에 대해서도 규제개혁 과제 발굴 및 건의 등 규제개혁 활동을 활발히 추진한 인사를 선정하여 훈장과 표창을 수여했다.

정부는 앞으로도 불합리한 정부규제를 적극적으로 개선하고, 일선 집행기관의 관행 및 행태 개선, 민간분야의 규제 개선과제 발굴 및 건의활동을 활성화하기 위해 매년 규제개혁유공자에 대한 표창을 실시할 계획이다. 포상자 명단은 다음과 같다.

△국민훈장 무궁화장 : KSS해운 고문 박종규(前 규제개혁위원장)

△국민훈장 목련장 : 차미숙 국토연구원 연구원 △녹조근정훈장 : 행정자치부 과장 장만희

△근정포장 : 국무조정실 박구연 서기관, 건설교통부 김명운 서기관, 환경부 김종민 사무관, 서울특별시 오현 사무관 △대통령표창 : 국무조정실 김진남 서기관 등 6명 △국무총리표창 : 공정거래위원회 이동원 서기관 등 11명





# 세계 주요컨이너항만간 화물유치 경쟁 갈수록 치열

## 중국과 유럽항만 약진, 한국과 대만은 성장세 부진

컨테이너화물 유치를 위한 세계 주요항만간의 경쟁이 날로 치열한 양상을 보이고 있는 가운데 컨테이너화물 처리량에서 과거의 최고기록을 갱신하는 항만이 속출하고 있다. 더구나 중국과 유럽항만의 신장세가 두드러지고 있다. 다음은 한국컨테이너부두공단의 자료를 정리한 것이다.(편집자 주)



중국 양산항

### ▶ 중국항만의 성장세 두드러져

2005년 세계 주요항만의 컨테이너처리량은 계속해서 전년의 처리량을 웃돌아 과거의 최고기록을 갱신한 항만이 속출하였다.

싱가포르항은 지난해 2,320만TEU를 처리하여 세계 1위 항만으로 등극하였으며, 홍콩항은 3% 증가한 2,260만TEU 처리에 그쳐 2위로 처졌다.

특히, 최근 몇년동안 눈부신 경제성장과 더불어

놀라운 성장률을 보이고 있는 중국항만은 수출입 물동량의 지속적인 증가에 힘입어 계속해서 기록을 경신해 나가고 있다.

2005년에 상하이항은 1,808만TEU를 처리하여 세계 3위의 항만으로 성장했으며, 선전항은 1,619만TEU로 4위, 칭다오항은 627만TEU로 세계 13위, 닝보항은 515만TEU로 15위, 톈진항은 482만TEU로 17위에 랭크되는 등 5개항만이 세계 20위



권의 항만으로 기록됐다.

중국항만의 급성장에 반해 부산항과 대만의 카오슝항 등은 지지부진한 양상을 보이고 있다. 부산항은 1,184만TEU를 처리, 3.5% 증가에 그쳤으며, 대만의 카오슝항은 947만TEU로 전년대비 오히려 2.5% 줄었다.

이와함께 말레이시아의 양대 항만인 포트클랑(14위, 550만TEU), 탄중펠라파스(18위, 417만TEU)의 경우도 전년대비 각각 4.9%와 3.7% 증가에 그쳐 순위가 1~2계단 하락한 것으로 나타났다.

하지만, 유럽지역의 로테르담(7위, 930만TEU)과 함부르크(8위, 810만TEU), 앤트워프(12위, 648만TEU) 및 브레멘(374만TEU)이 각 6.9%~15.7%의 견실한 증가세를 기록하였한 것으로 집계됐다.

북미지역의 경우를 보면, LA/롱비치가 749만/678만TEU를 각각 처리해 각각 10위, 11위를 차지하였으며, 뉴욕/뉴저지(488만)는 16위로 한 계단 하락하였다. LA항은 2.2%의 저조한 증가세에 머물렀는데, 이는 미서부 항만사태의 휴유증에 기인한 것으로 분석됐다.

#### [세계 20대 항만 컨테이너처리량]

(단위 : 천TEU)

순 위		항 만 명	2004년	2005년	증감률
2005	2004				
1	2	싱가포르	20,600	23,200	12.6
2	1	홍 콩	21,984	22,600	3.0
3	3	상 하 이	14,557	18,084	24.2
4	4	선 전	13,650	16,190	18.6
5	5	부 산	11,442	11,840	3.5
6	6	카 오 슝	9,710	9,471	△2.5
7	7	로테르담	8,281	9,300	12.3
8	9	함부르크	7,003	8,100	15.7
9	10	두 바 이	6,429	7,620	18.5
10	8	L A	7,321	7,484	2.2
11	12	L B	5,780	6,775	17.2
12	11	앤트워프	6,064	6,480	6.9
13	14	칭 다 오	5,140	6,268	21.9
14	13	포트클랑	5,244	5,500	4.9
15	17	닝 보	4,006	5,149	28.5
16	15	뉴욕/뉴저지	4,479	4,882	9.0
17	18	텐 진	3,814	4,817	26.3
18	16	탄중펠라파스	4,020	4,170	3.7
19	21	브 레 멘	3,448	3,736	8.4
20	22	도쿄	3,358	3,700	10.2

(자료) CI연감, 해당항만 홈페이지

이밖에도 중동지역 항만으로는 UAE의 두바이항이 18.5% 증가한 762만TEU를 처리하여 9위를 차지하였다.

#### ▶ 5년간 연평균 증가율 선전이 최고

한편, 주요항만별 최근 5년간의 연평균 처리물량 증감현황을 보면, 중국의 선전항이 32.3%로 가장 높은 신장률을 기록했고, 이어 상하이 26.4%, 두바이 20.0%, 함부르크 13.8% 등으로 각각 집계됐다.

#### [ 세계 주요항만 물동량 추이(2000-2005)]

(단위:천TEU,%)

순위	항만별	2000	2001	2002	2003	2004	2005	연평균 증가율
1	싱가포르	17,087	15,571	16,941	18,100	20,600	23,200	6.3
2	홍콩	18,098	17,826	19,144	20,449	21,984	22,600	4.4
3	상하이	5,613	6,334	8,620	11,283	14,557	18,084	26.4
4	선전	3,993	5,076	7,614	10,615	13,650	16,190	32.3
5	부산	7,540	8,073	9,453	10,408	11,442	11,840	9.4
6	카오슝	7,426	7,541	8,493	8,840	9,710	9,471	5.0
7	로테르담	6,275	6,096	6,506	7,107	8,281	9,300	8.2
8	함부르크	4,248	4,689	5,374	6,138	7,003	8,100	13.8
9	두바이	3,058	3,502	4,194	5,152	6,429	7,620	20.0
10	L A	4,879	5,184	6,106	7,179	7,321	7,484	8.9

(자료출처) CI연감, 해당항만 홈페이지

#### ▶ 주요항만별 컨 처리량 및 시설현황

##### 【싱가포르항(Singapore)】

싱가포르항은 작년 한해 홍콩항과 치열한 물동량 선두경쟁을 치른 결과 2005년 12.6% 증가한 2,320만TEU를 처리하며 홍콩항을 제치고 세계 1위 항만으로 등극했다.

이와 같은 물동량 증가원인은 폭증하는 중국화물을 처리하기 위해 개설한 신규항로와 대폭적인 항만시설 사용료 인하정책, 유럽 및 북미항만의 화물 적체에 따른 Skip으로 중심항만인 싱가포르항으로 선박이 집중된 것으로 분석됐다.

싱가포르항의 주력인 Tanjong Pagar, Keppel 을 비롯한 PSA 산하 터미널은 전년대비 8.1% 증가

## [싱가포르항 시설현황]

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
주 통	5	1,700	11-16		15	JPP
탄중파가	8		11-14.6	800	27	
케 펠	14		9.6-14.6	960	37	PSA
브 라 니	9	10,314	12-15	790	29	
파시르판장	9		15	840	32	PSA COSCO
계	45	12,014	9.6-16	3,390	140	

## [싱가포르항 개발계획]

구 분	총면적 (천㎡)	선석수	선석길이(m)	처리능력 (천TEU)	비고
파시르판장	300	5	1,700	3,800	

한 2,228만TEU를 처리했고, Jurong Port는 28.2% 증가한 92만TEU를 처리했다. 아울러 5년 전 싱가포르를 떠나 말레이시아 탄중펠레파스항에 기항했던 머스크라인이 P&O 네들로이드와의 통합 이후에도 기존 P&O 선대의 싱가포르항 기항을 유지하기로 했다.

한편 싱가포르 항만당국은 그동안 세계 최대 항적항으로서의 지위를 계속 유지하며 가격 경쟁력이 높은 말레이시아 탄중펠레파스 등 경쟁항의 위협에 대처하고자 2018년까지 컨테이너 처리능력을 지금 보다 2배로 확장하는 방안을 추진하고 있다.

PSA는 향후 12년간 싱가포르 컨테이너터미널의 하역능력을 매년 확대하여 5,000만TEU까지 끌어 올릴 방침으로 있으며, 이와 같은 규모는 파시르판장(Pasir Panjang) 터미널 부근에 해상을 매립해 2011년까지 15개 선석을 건설하여 3,100만TEU의 처리능력을 확보하는 당초 계획에서 크게 확대된 규모이다.

## [홍콩(Hong Kong)]

1999년부터 2004년까지 6년간 '세계1위 컨테이너항'의 지위를 유지해 오던 홍콩항이 작년 한해 동안 전년대비 3% 증가한 2,260만TEU의 컨테이너를 처리하여 싱가포르항에 이어서 2위를 차지하

였다.

이와 같은 저조한 성장률은 세계5대 컨테이너항 중 최저 수준이며 앞으로 컨테이너항만 순위가 조만간 또 다시 하락하게 됨을 의미하고 있다. 매년 20% 이상의 성장률로 각각 1,800만TEU와 1,600만TEU까지 쫓아 온 상하이항과 선전항에 추월당하는 것은 시간문제라는 관측이 나오고 있다. 이처럼 홍콩항의 성장이 정체된 가장 큰 이유로는 Midstream과 River trade 등 재래부두의 부진이고 원인으로 지적되고 있다.

현대식 부두인 Kwai Chung 터미널은 작년 1,440만TEU를 처리하며 비교적 양호한 6.4%의 성장률을 나타냈으나, 재래부두는 작년 계속해서 마이너스 성장을 기록하여 전년대비 12% 감소한 820만TEU를 처리하는 데 그쳤다.

이들 재래부두는 홍콩항의 피터부두 개념으로, 주로 중국 광둥성 주강 삼각주지역 물량을 Kwai Chung 터미널에 연결해 주는 역할을 수행해 왔는데, 재래부두의 물동량 감소는 곧 선전, 광저우항 등 중국 본토 항만으로의 직기항이 크게 증가하고 있음을 의미하고 있다.

한편 Kwai Chung 터미널은 지난 1993년 9단계 터미널(CT-9)이 완공된 이래 13년간 항만건설에 대한 투자가 제로에 가까워 처리능력이 전혀 증가

## [홍콩항 시설현황]

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
터미널1/2/5/9(S)	7	2,322	14-15.5	926	26	MTL
터미널 3	1	305	14	167	4	DPA
터미널 8(East)	2	640	15.5	300	9	CHT
터미널 8(West)	2	740	15.5	285	8	ACT
터미널4/6/7/9(N)	12	3,687	12-15.5	1,110	37	HIT
계	24	7,694	12-15.5	2,788	84	-

## [홍콩항 개발계획]

구 분	총면적 (천㎡)	선석 수	부두길이(m)	처리능력 (천TEU)	사업기간	비고
CT10	-	4	1,280	1,600	~2011	
CT11,12	800	8	2,560	3,200	~2011	총 17선석개발

하지 않고 있는 반면, 중국 인근의 선전항 등 이웃 항만들은 경쟁적으로 건설하고 있어 CT-10의 조기 착공을 촉구하는 의견이 대두되고 있다.

## 【상하이(Shanghai)】

중국 상하이항은 전년대비 24.2% 증가한 1,808만TEU의 컨테이너 처리량으로 1·2위권을 바짝 추격하고 있는데, 이는 2005년 12월 양산항 1단계 터미널 개장에 힘입어 올해나 내년부터는 본격적으로 1위 다툼에 뛰어들 것으로 예상된다.

이같은 상하이의 폭발적인 물동량 창출의 주요 인으로는 첫번째, 상하이항의 배후권역인 푸둥지구에 입주해 있는 GM, 소니, 코닥 등 글로벌 기업들이 생산규모를 계속해서 확대하고 있어 앞으로도 상당기간 물량이 창출될 것으로 전망되고 있다.

두번째, 장쑤성, 저장성의 강력한 물량지원으로 상하이항 컨테이너 물량중 장강 삼각주 지역별 화물 비중은 상하이 30%, 장쑤성 30%, 저장성 21%, 기타 지역이 19%인데, 그중에서도 장쑤성의 급격한 무역량 증가는 상하이항이 2000년에서 2006년까지 26.4%의 성장률을 기록하게 한 원인으로 파악되고 있다.

세 번째로는, 양쯔강 수로를 통한 내륙화물의 지속적인 공급으로 중국의 4대 직할시 중 하나로 인구 3,000만의 대도시이자 서부 내륙지역의 물류 집산지인 충칭(重慶)시에서 시작해 쓰촨성, 후베이성, 후난성, 안후이성, 장쑤성을 거쳐 상하이까지 연결되는 장강 수로는 상하이항 전체 컨테이너 물량의 주요 공급원이 되고 있다.

이처럼 막대한 로컬물량을 보유하고 있는 상하이항이지만 국제 환적물량이 단 1%에 불과하다. 따라서 진정한 허브항으로 거듭나기 위해 2020년까지 상하이 해역에서 30여km 떨어진 대소양산섬에 2020년까지 총 50선석개발을 목표로 건설중이며,

## 【상하이항 시설현황】

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
보 산	3	640	9.4	218	5	SCT
쑤 공 루	4	857	10.5	304	7	SCT
장 화 방	3	784	12.4	303	8	SCT
외고교Ⅰ	3	900	12	498	7	SPIT
외고교Ⅱ	3	1,490	13.2	633	6	SWICT
외고교Ⅲ	3	900	12	500	10	SWICT
외고교Ⅳ	4	1,250	14.2	1,630	12	SECT
계	23	7,071	9.4-13.2	3,256	46	-

## 【상하이항 개발계획】

구 분	총면적(천㎡)	선석수	부두길이(M)	처리능력(천TEU)	사업기간	비고
외고교Ⅴ	-	13	-	-	2001-2011	15까지 9개 준공
대소양산	-	52	21,200	15,000	2001-2020	15까지 5개 준공

부산신항 개발 완료 이전인 2010년까지 소양산섬에 우선 16선석을 건설하는 사업을 추진하고 있다.

## 【선전(Shenzhen)】

최근 6년간 연평균 30% 이상의 물동량 증가세를 보이던 선전항이 지난해는 18.6% 증가한 1,619만 TEU의 처리량을 기록하여 물동량 증가세가 다소 주춤하였으나 지난해에 이어 4위 자리를 굳건히 지키고 있다.

선전항의 폭발적인 성장을 가능케 한 것은 이 지역의 임금수준이 매우 낮아 그 동안 홍콩, 북미, 유럽 및 아시아 등 주요 제조업체들의 입주가 대규모로 이루어졌기 때문이다.

이같은 제조업체들의 물동량을 기반으로 성장하고 있는 선전항은 2004년 1,365만TEU를 처리함으로써 28만TEU를 처리한 1995년에 비해 괄목할 만한 성장을 이루었다.

특히 선전항은 홍콩과 인접하고 있어 무역, 금융, 보험 등에 관한 높은 수준의 서비스를 용이하게 받을 수 있는 장점이 있는 것으로 분석되고 있으며, 이같은 이점 때문에 미국의 수입업자들의 경우 선전항이 홍콩항보다 TEU당 150달러의 물류비를 절감할 수 있는 것으로 진단하고 있다.

선전항은 홍콩 국경 주변에 위치한 주요 터미널로 이루어져 있는데, 대표적인 터미널은 선전 동부의 엔티엔(鹽田), 그리고 서부의 서커우(蛇口)와 츠완(赤灣) 터미널이며, 현재 따찬완 지역에 향후 2~3년 내에 16개 선석을 개발할 예정으로 4번째 컨테이너 터미널을 건설하고 있다.

아울러 8,000TEU급 초대형 컨테이너선의 기항에 대비하여 컨테이너 하역생산성을 시간당 35개 이상으로 증진시키고 있으며, 2010년에는 현재의 2배인 2,500만TEU를 처리할 것으로 전망하고 있다.

#### [선전항 시설현황]

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
치 완	4	1,270	12.5-14.5	400	9	KFT
세 코 우	2	650	14	243	4	SCT
안 티 안	9	2,350	15	1,180	18	YICT
계	15	4,270	12.5-15	1,823	31	

#### [선전항 개발계획]

구 분	총면적(천㎡)	선석수	부두길이(M)	처리능력(천TEU)	사업기간	비고
치완3단계	-	4	-	-	-	-
세코우3단계	830	5	1,750	-	~2008	'08까지 4선석
안티안4단계	1,020	6	1,828	-	-	-

#### [부산(Busan)]

부산항은 2005년 전년대비 3.6% 증가한 1,184만 TEU의 컨테이너를 처리하여 최근 5년간 평균 11% 증가율과 비교하면 저조한 물동량 증가세를 기록했지만 20대항만 순위는 지난해와 같은 5위 자리를 유지하였다.

특히 로컬화물의 경우는 사상 처음으로 감소세를 나타내어 부산항의 위상과 관련하여 주위의 불안감을 증폭시키고 있다.

이같은 로컬화물 감소는 우리나라 기업의 생산기지 중국 이전에 따른 전국적인 수출 물동량 성장률 둔화와 광양, 인천항 개발에 따른 수도권 물량의 분산에 기인한 것으로 분석되고 있다.

또한, 동북아의 중심항 경쟁의 최대관건인 환적

화물 유치는 같은 기간 8%의 성장률을 기록했으나, 이 또한 2000년부터 2004년까지 평균 19% 증가율과 비교하면 저조한 수준이다. 증가율이 둔화되는 요인으로는 부산항 환적화물의 주요 공급처인 중국이 급속한 항만시설 확충으로 미주/유럽항로의 직기항이 증가하는 것으로 분석된다.

하지만, 위와 같은 불안한 요소들이 내재하고 있지만 부산항은 유럽과 북미를 잇는 해상교통의 요지라는 지리적 이점과 초대형 선박이 접안할 수 있는 부두시설, 최첨단 하역장비 및 운영시스템을 갖추고 있어 이들 강점을 살리고 중·일 항만들과 선의의 경쟁과 협력을 통해 역내 물류흐름을 최적화한다면 동북아의 중심항만이 될 무한한 가능성을 지니고 있다.

한편, 부산항의 항만개발계획은 부산신항을 2011년까지 30개선석을 건설하여 800만TEU 이상의 시설을 확보할 계획이며, 1차로 2006년 1월 5만톤급 3선석(1-1단계 6선석 중 초기개장분)을 개장하였다.

#### [카오슁(Kaohsiung)]

대만의 카오슁(Kaosiung)항은 지난해 전년대비 2.5% 하락한 947만TEU의 컨테이너를 처리하였지만 전체 순위는 부산항에 이어 6위 자리를 계속 유지하고 있다.

11개 선석으로 운영되고 있는 카오슁항은 2003년 모든 컨테이너 터미널을 자유무역지역으로 지정하는 등 항만당국은 동북아 환적센터로 육성한다는 야심찬 중장기전략을 추진하는 있는 과정에서 물동량이 감소한 것으로, 매우 이례적인 현상으로 받아들여지고 있다.

물동량 감소원인은 중국 항만의 빠른 성장과 대만 제조업체들이 동중국으로 이전한데 따른 것으로 지적되고 있는데, 2020년까지 2,500만TEU를 처

리하는 것을 목표로 하는 카오슝항은 최근에 그 기반이 약해지는 추세에 있다.

특히, 이와 관련해 대만 항만당국은 머스크라인이 카오슝항의 이용을 포기하는 경우 이같은 물동량 감소세는 더욱 가속화될 것으로 우려하고 있으며, 현재 머스크라인은 카오슝항의 4개 선석을 이용하고 있는데 2개 선석은 2008년에 계약을 갱신하도록 되어 있다.

또한 머스크라인은 중국의 서먼(Xiamen) 지역에 3개 선석의 컨테이너터미널을 개발하는 방안을 지방 항만당국과 협의하고 있어 현재 카오슝항에서 처리하고 있는 물동량이 앞으로 서먼으로 이전될 가능성도 있는 것으로 예상되고 있다.

이와 관련, 물동량 감소를 줄이기 위한 가장 좋은 방법은 대만과 중국간 직항로를 크게 늘리는 것이라고 항만전문가들은 조언하고 있다.

#### [카오슝항 시설현황]

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
터미널 1	4	848	10.5	105	5	KHB
터미널 2	4	1,134	12	450	13	OOCL
터미널 3	3	960	14	486	12	OOCL
터미널 4	2	640	14	233	5	APM
터미널 5	2	675	13.5-14.5	233	6	APM
	3	815	15	400	8	EMC
계	19	5,122	10.5-15	1,907	49	

#### [카오슝항 개발계획]

구 분	총면적(천㎡)	선석수	부두길이(M)	처리능력(천TEU)	사업기간	비고
1단계	-	5	-	2,500	2002-2008	
2단계	-	4	-	2,000	2004-2011	
3단계	-	14	-	-	-2020	

#### [로테르담/안트워프(Rotterdam/Antwerp)]

이들 양 항만은 유럽의 관문으로 위상을 드높이고 있다. 지난해 로테르담 항만이 역대 최고치의 컨테이너 화물량을 처리함으로써 유럽 제일의 컨테이너 허브로서의 위상을 확립하는 한편, 비아시아지역으로는 최고인 7위 자리를 차지하였다.

이같은 컨테이너 물동량 증가요인으로서는 아시아와 남미, 그리고 러시아와의 교역 상승세에 힘입은 것으로 분석되고 있으며, 2004년 820만TEU에서 12% 증가한 930만TEU를 처리하였다.

로테르담 항만 당국에 따르면, 서북유럽 경쟁항만의 컨테이너 화물처리 능력의 확장이 아직까지는 로테르담항의 컨테이너 화물처리에 별다른 영향을 주지 못할 것으로 분석하고 있으며, 항만당국은 향후 컨테이너 화물처리량을 2009년 또는 2010년 1,200만TEU로 변경하였으며 2008년에 연간 240만TEU의 처리 능력을 보유하는 신규 터미널을 개발할 예정이다.

안트워프항은 2005년 전년대비 7% 증가한 648만TEU를 처리하면서 과거 최고치를 갱신하였으나 전체 순위는 한 계단 하락한 12위를 차지함

로테르담과 더불어 유럽의 관문으로 일컬어지는 항만인 안트워프항은 지속적인 항만확충에 따라 향후 꾸준한 물량증가를 기대할 수 있을 것으로 보이며, 시설물 확장계획으로는 PSA가 현재 벨기에 안트워프 Deurganck Dock에 1, 2단계에 걸쳐 총 8개 선석을 건설 할 예정으로, 이중 2개 선석을 올해 11월까지, 나머지 3개 선석을 2007년 말까지 완공할 예정이다.

#### [로테르담항 시설현황]

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
APM	1	1,250	16	700	17	APM
Barge	1	450		67		ECT
브리타니	5	1,240	12.6	272	6	HDRS
ECT 델타	1	3,400	13-16.6	2,360	22	ECT
ECT 홀	1	1,480	12.6-14	680	10	ECT
Handico	1	100	6	43	1	HT
Hanno	1	1,500	13.5	330	7	HR
HT 플랜트	1	300	6.5	102	2	HTHT
P&O NSF	2	1,000	7	181		P&O
스태나라인	3	270	9	15		HL
WP7	1	800	13	200	5	UMT
계	18	11,790	6-16.6	4,950	70	

#### [로테르담항 개발계획]

구 분	총면적(천㎡)	선석수	부두길이(M)	처리능력(천TEU)	사업기간	비고
Maasvlakte II	-	3	-	860	2010-2012	



## [엔트워프항 시설현황]

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
DelwaideDock	7	2,290	15.5	1,409	15	H-NN
Europa	4	1,180	14.3	1,570	10	H-NN
MexicoNatie	4	600	12	70	7	MH
Noordzee	4	1,124	14.3	620	8	SCTN
P&O 6th	10	1,850	14.5	280	24	P&O
P&O 차질	10	1,665	13	407	18	P&O
P&O Delwaide	5	1,305	14.5	581	8	P&O
계	44	10,014	12~15.5	4,937	90	

## [엔트워프항 개발계획]

구 분	총면적(천㎡)	선석수	부두길이(M)	처리능력(천TEU)	사업기간	비고
1단계	-	5	1,650	1,400	2005~2010	
2단계	-	3	850	1,050		

## [함부르크/브레멘(Hamburg/Bremen)]

독일 함부르크항은 2005년 전년대비 15.7% 증가한 810만TEU의 컨테이너를 처리하였으며 이는 당초 예측치인 770만TEU에 비해서도 크게 증가한 수준이다.

전체 처리물량 중 아시아-유럽항로 물량이 430만TEU로 53%의 점유율을 나타냈으며, 특히 중국발 유럽 수출물량은 200만TEU로 29%의 성장률을 기록하여 물량증가의 주 요인으로 분석된다.

함부르크항 최대 터미널 운영사인 함부르크터미널운영그룹(HHLA)은 Altenwerder를 비롯한 산하 터미널에서 전년대비 14% 증가한 550만TEU를 처리하였다.

함부르크항의 처리능력은 850만TEU이나 항만

## [함부르크항 시설현황]

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
Burchardkai	10	2,850	9.4~16.5	1,600	18	HHL-AG
BussHansa	3	850	12	200	11	BHTG
Altenwerder	2	810	16.7	552	9	HHLA
Eurogate	8	2,180	15.5	1,230	11	ECTH
TCT	4	920	13.5	320	8	TCTG
UCT	3	613	13.5	165	7	UHG
계	30	8,223	9.4~16.7	4,067	64	

## [브레멘/브레메하벤 시설현황]

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
BLG	5	1,140	10~11.3	120	3	BLGCL
Eurogate	6	1,800	14.5	1,450	19	Eurogate
North Sea	4	1,100	14.5	695	10	NSTB
계	15	4,040	10~14.5	2,265	32	

당국은 투자를 통해 2010년까지 1,400만TEU까지 확대시킬 것을 목표로 하고 있으며, 터미널별로는 CTB의 처리능력을 현재 260만TEU에서 2012년까지 520만TEU까지 확대시킬 계획이며, 10여년전 건설된 구형 터미널 CTA는 향후 10년간 선석 추가 건설과 시스템 업그레이드를 통해 현재 200만TEU의 처리능력을 300만TEU까지 확대시킬 계획으로 있다.

독일 제2의 무역항인 브레멘항은 전년대비 8.4% 증가한 374만TEU의 컨테이너를 처리하여 두 단계 상승한 19위를 차지하였다.

한편, 브레멘 항만당국은 북유럽 항만의 컨테이너부두 시설 확장경쟁에 따라 추가적인 항만시설을 확충할 계획을 수립하고 있다.

## [두바이(Dubai)]

전년대비 18.5% 증가한 762만TEU를 처리한 두바이항은 2005년 LA을 제치고 9위를 차지하여 중동지역의 허브포트임을 재확인하였다.

또한 2000년부터 2005년까지의 평균 증가율이 무려 20%에 달하고 있어 중국항만을 제외하고는 20위권 항만중에서는 최고의 성장률을 기록하고 있다.

이에 따라 두바이항만공사(DPA)는 두바이항의 하역능력을 500만TEU까지 확충하는 두바이항 1단계 확장사업에 착수했으며, 이 사업은 2030년 완료를 목표로 총 14단계로 나누어 진행되는데, 1단계 확장사업에는 모두 14억 달러가 투입돼 선석 2.5km와 173헥타르(173만㎡)의 터미널 야드가 추가로 건설될 예정이다.

DPA는 동 사업을 추진하기 위해 현대중공업과 계약을 체결했으며, 2007년 3월까지 1단계 공사를 마무리할 계획으로 있으며, 항만관계자는 1단계 확장사업이 완료될 경우 두바이항의 처리물량은 환적

화물이 20%, 수출입 화물은 16% 가량 늘어날 것으로 예측하고 있다.

또 아랍에미리트(UAE)는 두바이를 중동지역의 해운항만의 중심지로 육성하기 위해 중동지역 최초로 개방등록제(open register)를 도입하여 선주들의 선박등록을 유도하는 등 항만개발과 더불어 다각적인 프로젝트를 추진하고 있다.

한편, UAE는 자국의 터미널 운영업체인 두바이 포트월드(DPW)가 P&O Port를 흡수하며 세계 3위 터미널 운영사로 발돋움 할 것으로 기대하고 있으며 계속해서 전 세계 터미널사업에 적극적으로 투자할 의사를 나타내고 있어 주변국가들의 주목을 받고 있다.

#### [두바이항 시설현황]

구 분	선석수	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
Jebel Ali	7	13.25-15	1,151	21	DPA
PRT	5	11.5-12.5	689	7	DPA
계	12		1,830	28	

#### [LA/롱비치]

지난해 미국 LA/롱비치 항만은 롱비치항의 급속한 성장에 힘입어 2004년 대비 8% 증가한 1,426만 TEU의 컨테이너 화물을 처리하였으나, 경쟁항만의 급속한 물량증가로 인하여 전체 순위는 LA항 10위, 롱비치항 11위로 각각 1~2계단 하락하였다.

특히, 롱비치항은 최근 꾸준한 성장세에 힘입어 2004년 577만TEU에서 16% 증가한 670만TEU를 처리하였으나, LA항의 화물량은 2.2%의 소폭 상승에 그친 748만TEU를 기록하였다

이와 같이 로스앤젤레스항의 물량 증가가 부진한 이유는 수년간 이어 온 항만적체에 따라 주요선사의 물량이 멕시코로 이전하기 때문으로 분석하고 있으며, 최근 LA항과 롱비치항의 항만위원회는 체선·체화를 개선하기 위해 무료장치기간을 기존의 5일에서 4일로 단축하기로 결정했다.

#### [LA항 시설현황]

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
APL P300	4	1,219	14	106	12	APL
APM P400	7	2,191	14.3	530	10	APM
에버그린 T	3	975	13.7	660	8	MTC
TraPac	2	625	13.7	688	11	TCSC
YangMing L	4	610	13.7	530	13	MTC
Yusen	12	1,768	12	750	10	YTI
계	32	8,116	12-14.3	3,264	64	

#### [LB항 시설현황]

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
CUT	2	594	14.6	304	5	CUT
ITS	3	701	11-12.8	498	8	ITS
LBCT	3	823	15.2	421	5	LBCTI
APMT	6	1,604	12.8-13.7	817	11	Maersk
PCT	8	1,556	11-13.7	683	11	PCTI
PTT	9	1,231	15.5	1,170	12	TTI
SSA	5	1,097	15.2	68	6	SSA
계	36	7,606	11-15.5	3,961	58	

한편, 수년간 과부하에 시달리고 있는 이들 항만에 대한 개발정책을 서둘러야 한다는 주정부 주장과 환경 보호를 위해 더 이상의 개발은 중단해야 한다는 환경단체의 주장이 심각하게 대립하고 있는 가운데 남캘리포니아 대기오염 통제국은 최근 이 지역에서 대기오염물질을 가장 많이 배출하는 선박과 터미널, 트럭 및 기차 등에 대한 배출 삭감계획을 발표하였다.

이 기구는 자발적인 대기 오염물질 삭감계획이 제대로 시행되지 않을 경우에 대비해 화물 운송산업에 대한 규제조치와 함께 대기환경 정화에 들어가는 비용을 징수하기 위해 기금을 징수하거나 컨테이너마다 일정한 비용을 부과하는 방안을 마련해 놓고 있다.

#### [칭다오/톈진(Qingdao/Tianjin)]

중국 3위 항만이자 북중국 메인포트로 우리나라 항만에 가장 직접적인 영향을 미칠 것으로 평가되고 있는 칭다오항은 작년 627만TEU의 컨테이너를 처리하여 전년대비 21.9%의 증가율을 기록하여 13위를 차지하였다.

칭다오항의 높은 경제성장에 발맞춰 세계적인 대

형 정기선사와 터미널운영업체들이 잇달아 칭다오항 개발 사업에 뛰어들고 있어 향후 칭다오항 내에서 터미널간 치열한 경쟁 체제가 구축될 전망이다.

이러한 치열한 경쟁체제가 칭다오항 전체 물동량 증가에 있어 강력한 시너지 효과를 발휘할 것으로 기대되고 있으며 칭다오항은 2010년까지 부산항의 2005년 컨테이너 처리량 수준을 넘어서는 1,200만 TEU를 목표로 하고 있다.

한편, 2004년 381만TEU를 처리하여 18위를 차지한 텐진(天津)항은 2005년 1/4분기에 100만TEU 이상 처리하는 등 높은 성장세를 나타내 당초 컨테이너 처리 목표량인 400만TEU를 훨씬 뛰어넘는 482만TEU를 처리하여 전년대비 26.3% 늘어난 컨테이너를 처리하였다.

텐진항 항무국은 급증하고 있는 컨테이너 물동량을 처리하기 위해 향후 5년 동안 300m 규모의 7개 선석(부두길이 2,200m), 수심 15m의 신항 개발 계획을 발표하였으며, 이 신항이 완공되는 2010년에 텐진항은 연간 1,000만TEU의 컨테이너를 처리할 수 있을 것으로 기대되고 있다.

최근 중국 정부는 텐진을 상하이, 선전등과 함께 자유무역구로 지정, 시범운영할 계획임을 발표했으

며, 이는 기존의 보세구에서 수출입과 통관절차를 개선한 기능이다.

## 【포트클랑/탄중펠라파스 (Port-Klang/Tanjung Pelepas)】

말레이시아를 대표하는 양대항만인 포트클랑(Port Klang)과 탄중펠레파스(Tanjung Palepas)는 지난해 성장세가 각각 4.9%, 3.7%를 기록하여 그 성장세가 주춤하고 있다.

말레이시아의 주요 수출관문인 포트클랑의 경우 노스포트(Northport) 터미널의 처리실적이 떨어짐에 따라 지난해 처리한 컨테이너 물동량은 전년도보다 4.9% 증가한 550만TEU를 기록하였다.

또한, 에이피엠 터미널(APM Terminal)이 자본의 30%를 보유하고 있는 탄중펠레파스항만도 전년도보다 불과 3.7% 늘어난 417만TEU의 컨테이너를 처리하는데 그쳤는데, 이 항만의 컨테이너 처리실적이 한 자리 수 증가에 머문 것은 2000년 개장 이후 처음 있는 일이다.

말레이시아 항만당국은 P&O 네들로이드를 인수한 머스크라인이 컨테이너물동량을 추가적으로 유치할 것으로 기대하고 있어 금년도 물동량 처리실적은 다소 증가할 것으로 전망하고 있다.

한편, 두 선사의 합병에 따라 싱가포르 항만의 물동량은 어느 정도 영향을 미치게 될 것으로 보이는

## 【칭다오항 시설현황】

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
QQCT	3	767	11.6-14.5	350	8	QQCTC
QHCC	5	2,600	10.5-17.5	786	14	
계	8	3,367	10.5-17.5	1,136	22	

## 【칭다오항 개발계획】

구 분	총면적(천㎡)	선석수	부두길이(m)	처리능력(천TEU)	사업기간	비고
완원3단계	-	6	1,200		2001-2005	3석석 '06완공
완원4단계	-	8	1,600		2006-2011	-

## 【텐진항 시설현황】

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
CT	4	1,300	12-15.2	575	7	THCC
CSX OCT	4	1,150	13.5	430	8	CSX
계	8	2,450	12-15.2	1,005	15	-

## 【포트클랑 시설현황】

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
CT3	3	534	15		4	NPB
KCT	4	1,079	15	436	13	NPB
KPCT	6	1,300	14	410	11	HPB
WPT	6	2,000	15	410	22	KMTSB
계	19	4,913	14-15	1,256	50	

## 【탄중펠라파스 시설현황】

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
PTPSB	6	2,160	15	1,200	24	PTP
계	6	2,160	15	1,200	24	

데, 이는 탄중펠레파스항이 유럽으로 7개의 주간 서비스를 제공하는데 비해 싱가포르의 단지 1개의 서비스만을 제공하기 때문에 향후 말레이시아항만이 싱가포르의 가장 큰 경쟁자가 될 것으로 전문가들은 전망하고 있다.

한편 말레이시아 정부는 과거 제조업 유치시에만 부여하던 투자 인센티브를 물류, 포장, 창고 등 관련 서비스분야에도 부여해 투자유치에 나서고 있다.

### 【닝보(Ningbo)】

화상(華商)의 본고장으로 유명한 닝보항이 전년 도에 515만TEU를 처리하여 최초로 500만TEU를 돌파하였으며, 전년대비 28.5%라는 높은 수치의 증가세를 기록하였다.

이와 같은 증가세는 작년 20위권 항만내 최고기록으로 인접한 상하이항의 유일한 경쟁상대로서 확실한 토대를 구축하였다.

닝보항은 '10차 5개년 계획(2000~2005년, 十五計劃)' 동안 중국의 교역량 증가와 장강 삼각주 지역의 급성장을 기반으로 제2의 도약을 이룬다는 비전을 설정한 바 있으며, 이에 따라 심수항이라는 우수한 항만조건, 장비 현대화, 최적의 항내 물류시스템, 풍부한 인적자원 등 5대 장점을 강화하고, 컨테이너, 철광석, 원유, 석탄, 액화석유제품 등 5대 수송시스템을 비약적으로 발전시킨다는 목표를 추진해 왔다.

이와 함께 닝보항의 컨테이너 처리실적 또한 비약적으로 늘었는데, 2000년 연간 물동량이 90만 TEU에 그쳤던 것과 비교할 때, 지난 5년간 닝보항의 컨테이너 물동량은 연평균 42%씩 증가하여 2005년 컨테이너 처리실적은 520만TEU를 기록하여 '십오계획' 기간중 세계67위 항만에서 15위로 도약하였고 서비스 수 또한 48개 220항차에서 147개 672항차로 늘어 났다.

한편 2006년 1월부터는 인근의 저우산(舟山)항과 단일 브랜드로 통합, 운영되며 저장성 정부 차원에서 닝보-저우산항을 중점적으로 개발해 2010년까지 세계 3위항만으로, 장기적으로는 세계 최대항만으로 발전시키겠다는 야심 찬 계획을 발표한 바 있다.

### 【닝보항 시설현황】

구 분	선석수	선석길이(m)	수심(m)	면적(천㎡)	C/C(대)	운영자
BCT	3	900	13.5	757	8	NPA
BL2	1	1,238	15		8	NPA
계	4	2,138	13.5-15	757	16	-

### 【뉴욕/뉴저지(NY/NJ)】

미국 뉴욕/뉴저지항의 2005년 컨테이너 취급량이 전년대비 7% 증가한 488만TEU를 기록하면서 역대 최고치를 기록했지만 세계 20대항만 순위는 한 계단 하락한 16위를 차지했다. 수입화물은 7.6% 증가한 334만TEU를 처리하였고, 중국발착 화물이 전체의 22.6%로 최대 점유율을 기록하였다.

한편, 뉴욕항은 2004년도부터 동아시아 유입물량이 유럽을 능가하였다. 뉴욕항은 한때 세계 최대 항만중의 하나였지만 1980년대부터 동아시아 지역의 수입 상품들이 미서부의 L.A와 롱비치항을 통해 반입된 후, 철도편을 이용하여 미 동부지역으로 이동함에 따라 잠시 쇠퇴하였다.

그러나, 최근 들어서 초대형 컨테이너선이 속속 개발되고 운항 속도도 종전보다 무려 50% 이상 빨라지면서 동아시아에서 파나마 운하를 거쳐 뉴욕항으로 직송하는 화물이 급증하고 있으며, 또한 초대형 고속 컨테이너선이 23일만에 뉴욕항에 입항할 수 있게 되어 굳이 내륙 철도수송망에 의존 할 필요가 없어 동아시아지역의 화물이 급증하기 시작했다.

향후 이같은 추세가 지속될 것으로 전망하고 있어 현재 뉴욕항은 대대적인 설비 확충, 수로 준설, 내륙 연계수송망 확장에 나서고 있으며, 향후 10년



## [뉴욕/뉴저지항 시설현황]

구 분	선적수	선적길이(m)	수심(m)	면적(천 m <sup>2</sup> )	C/C(대)	운영자
APM	6	1,385	12	1,076	9	APM
GMT	2	549	12	405	6	GT&CS
HHCT	3	762	10.7-12.2	757	7	HHCTI
MFST	15	1,249	14	1,000	8	MTI
MTST	3	955	12	960	8	MTI
PNCT	5	1,165	12-13.7	712	7	PNCITL
RHMT	3	634	12.8	320	6	ASI
SBMT	5	1,870	8.2	450	2	MTI
계	42	8,569	12-14	5,680	53	

간 30억 달러 이상을 투자할 계획이다.

한가지 걸림돌은 선박의 초대형화와 더불어 파나마 운하의 폭이 좁다는 근원적인 문제를 안고 있지만, 상당 기간 아시아 화물의 강세 현상이 지속될 것으로 보여 이에 대한 대책도 불가피해 보인다.

## [도쿄(Tokyo)]

일본 도쿄항은 2005년 컨테이너 취급량이 전년 대비 10.2%인 두 자리 수의 성장세를 기록한 370만TEU를 처리하여 두 계단 상승한 20위를 차지하여 20위권 항만으로 재진입하였다.

하지만 이같은 높은 성장세에도 불구하고 국토교통성의 자료에 의하면 일본 수출입 컨테이너 물동량은 2003년 1,370만TEU로 1990년부터 지난 13년 동안 연평균 증가율은 5.5%에 머물고 있으며, 수출입화물이 저하되는 요인은 생산기지의 중국 이전에 따른 전국적인 수출 물동량 둔화에 기인하는 것으로 나타났다.

또한 지나치게 높은 항만가격으로 외국의

환적화물이 인근 경쟁항만인 부산항으로 전이되고 있다. 환적화물은 조건이 좋은 항만을 찾아 쉽게 이동해 갈 수 있는(foot loose cargo) 특성으로 인해

## [도쿄항 시설현황]

구 분	선적수	선적길이(m)	수심(m)	면적(천 m <sup>2</sup> )	C/C(대)	운영자
Berth1-OB	1	252	13.0	88	1	TKK
Berth2-OC	2	660	15.0	259	4	Daito
Berth3-OD	1	250	13.0	92	3	"
Berth C-1~3	3	1000	12.0-14.0	245	4	Sankyu
Berth 4-OE	2	600	13.0	222	5	ICT
Ohi	2	680	15	28	6	NCT
Shungawa	3	574	10	87	3	-
계	14	4,016	10-15	1,021	26	

일본의 항만이 경쟁력을 잃는 순간 순식간에 빠져나간 것으로 분석된다.

특히 항비와 하역비 등 항만에서 발생하는 비용이 부산항에 비해 약 3배에 이르고 있어 항비를 낮추고 하역비용을 할인해주기 위한 노력의 일환으로 슈퍼 중추항만제도를 도입하는 등 뒤늦은 몸부림을 치고 있지만 정부 주도의 비용절감 노력은 한계에 부딪힐 수밖에 없을 것으로 추측된다.



부산신항에 입항한 외국선박



## 해양수산부, 창설 10주년 계기로 새로운 도약 다짐

새로운 정책과 제도 도입, 선진해운국 반열에 진입



해양수산부는 8월8일 오후 3시 서울 종로구 계동 본부 대회의실에서 해양수산부 창설 10주년 기념 행사를 가졌다.

김성진(金成珍) 해양수산부 장관을 비롯하여 장두찬 한국선주협회장 등 산하 단체장들과 간부급 공무원들이 참석한 가운데 열린 해양부 창설 10주년 기념 행사에서 김성진 장관은 기념사를 통해 “10년전 오늘, 21세기 신해양시대의 주역이 되고자 일류해양국가를 향하여 해양수산부가 그 동안 신생부처로서 많은 어려움을 겪었지만, 우리나라 해양수산 발전을 위해 많은 성과를 이루어 내었으며, 새로운 제도 도입과 과감한 정책혁신을 통하여 해양 산업이 지속적으로 발전할 수 있는 기반도 마련했다”고 말하고, “특히 100년 만에 항만노무공급체제 개편을 위한 노사정간 대타협을 이끌

어 내는 커다란 성과도 거두었다”고 평가했다.

김 장관은 “해양부 출범 열 돌을 자축함과 동시에 지난 10년이 해양수산부의 정체성을 확립하고 해양 부국을 향한 디딤돌을 놓았다면, 향후 10년은 국민들에게 바다 개척을

통해 풍요로움을 안겨다 줄 수 있어야 한다”고 강조했다.

따라서 “우리나라가 앞으로 10년 내에 ‘세계 5위의 해양강국’으로 발돋움할 수 있도록 조직과 정책에 대한 혁신을 지속적으로 추진토록 하고, 이를 위해 창의적인 혁신활동을 통한 변화를 선도할 수 있도록 역량을 강화하고, 해양경영 전략을 재정비하여 성과중심의 강한 조직으로 재탄생하는 노력이 필요하다”고 밝혔다.

또한 김 장관은 “우리 스스로 해양강국의 비전을 반드시 이루어 내겠다는 자신감과 하는 일에 대해 자긍심을 가져 우리나라가 해양강국으로 발돋움해 나가도록 다같이 노력하자”고 당부했다.

이어 장두찬 한국선주협회장은 축사를 통해 “정부수립 반세기만에 13개 부처와 외청에 분산

되어 있던 해양·수산 관련업무를 총괄하는 해양수산부의 탄생은 뒤늦은 감이 없지 않았지만, 우리나라가 해양강국으로 발돋움 할 수 있는 중요한 계기를 마련하였으며, 과거 10년간 마련하고 시행한 새로운 정책과 제도는 우리나라를 선진국 대열에 올려놓는데 결정적 역할을 하였다”고 강조했다.

특히, 장 회장은 “그동안 중점적으로 추진해 왔던 동북아물류중심항만 구축 및 경쟁력 강화, 선박편드 활성화와 톤세제도 시행, 종합물류기업 육성 등을 통한 해운·물류산업의 육성정책, 수산자원의 회복과 효율적 관리, 항만노무관리의 상용화 전환 등은 해양수산부의 존재이유를 대내외에 과시한 괄목할만한 한 업적”이라며, 해양수산부의 그동안 역할과 업적에 대해 높이 평가했다.

한편, 우리나라 해운 항만분야는 해양수산부가

창설된 지난 10년 동안 해운서비스업의 수지면은 11억불(97년) 규모에서 총 34억불(‘05년) 규모로 늘어났고, 총 선박보유량도 1,200만GT(국적선 600만GT, 외국적선(BBC/HP) 600만GT)에서 1,400만GT(국적선 800만GT, 외국적선 600만GT)로 증가한 것으로 나타났다.

또한 컨테이너 화물의 경우 601만9000TEU(97년)에서 1,520만TEU(2005년)로 증가했으며, 컨테이너시설 확보율(%)도 44.5%(1997년)에서 68.9%(2005년)로 늘어났으며, 오는 2011년까지 컨테이너시설 확보율은 109.1%로 증가할 것으로 내다봤다.

해상물동량의 경우 수출입 화물의 경우는 4억 8,500만톤(1997년)에서 7억7410만톤(2005년)으로 증가했으나, 연안화물의 경우는 1억4,700만톤(1997년)에서 1억2,060만톤(2005년)으로 감소한 것으로 나타났다.

## 장기무사고 승선선원 5명 ‘올해의 선원’ 선발포상

해양수산부는 8월8일 부출범 10주년을 맞아 장기 무사고 승선 선원 5명을 ‘올해의 선원’으로 선발해 포상했다. 올해는 노·사간 협의를 거쳐 외항상선, 원양어선, 내항선, 연근해 어선 및 해외취업선 등 5개 분야에서 각 1명씩 선발했다.

외항선 부문에서는 27년간의 승선기간동안 사망감과 인명존중의 동료애를 발휘하고 끊임없이 작업방법을 개선해 안전운항에 크게 기여한 한진해운 한진런던호 갑판장 장주식씨(53)가 선정됐다.

원양어선 부문은 36년간 장기 승선기간동안 유용한 어획정보를 확보해 어획량을 높이고 선단선박별 긴급연락시스템 도입으로 인명보호와 안전조업에 기여한 부영코포레이션(주) 부영68호 통신장 최상기씨(65세)가 선정됐다.

또 내항선 부문에서는 21년간 승선기간동안 내항선 최초 ISM CODE 인증 획득에 주도적 역할을 수행하고, 선내 자체교육 프로그램을 개발해 선원의 자질향상 및 안전운항에 기여한 쌍용해운 청양호 선장 박영화씨(52세)가 선정됐다.

연근해어선 부문에서는 26년 동안 어선에만 승선하면서 신규 선원의 안전사고 예방과 해상오염 방지 등 습득한 지식을 후배 선원들에게 전수하는 등 후진양성에 기여한 2002태광호 갑판장 김재용씨(61)가 차지했다.

해외취업선 부문에서는 35년간 국적외항상선 및 해외취업선박에 장기 승선하면서 탁월한 업무능력으로 한국해기사의 우수성을 널리 알려 우리나라 해운발전에 기여한 (주)아이엠 에스코리아 JUNO ISLAND호 기관장 최성남씨(59세)가 차지했다. 수상자에게는 해양수산부장관상과 50만원의 상금이 수여된다. 올해로 네 번째인 ‘올해의 선원’ 선발은 선원들에게 자긍심을 고취시키고 무한 가치를 가지고 있는 바다에 대한 국민들의 도전정신을 높이기 위해 매년 선원에게 주어지는 가장 영예로운 상이다



# 해양수산부 오는 2010년 세계 5위 해운국가 달성

## 16개 과제에 3조원 투입 등 장기발전계획 마련

국내 해운산업을 오는 2010년 세계 5위로 육성하기 위해 정부와 민간이 앞으로 2010년까지 16개 과제에 3조원 가량을 투자할 전망이다.

해양수산부와 해양수산개발원(KMI)에 따르면 해운산업 성장기반 완비 1조85억원, 시장주도능력강화사업 8천24억원, 시장기회창출사업 1조419억원 등 16개 중점 추진과제에 총 2조8천528억원이 들어가는 것을 골자로 한 해운산업 장기발전계획을 마련중이다.

이 계획은 올해부터 2015년까지 해운산업에 대한 국가 종합계획으로 해운산업의 건전한 육성과 발전을 위한 국가해운정책의 기본방향과 세부추진과제를 제시하고 있다. 해양부는 이 계획을 올해 중 국무회의에 보고한 후 연말까지 확정, 공고해 매년 시행계획을 별도로 수립키로 했다.

이 계획에 따르면 선박금융을 활성화하기 위해 국적선대 증가사업과 선박금융 전문인력 육성, 선박금융 연구사업, 해운기업 인수합병 전략수립 등을 시행하는 가칭 '선박금융공사'를 설립하는 한편 오는 2010년 세계 5위 해운국가 목표달성에 필요한 국적선 확보를 위한 중장기 종합계획을 수립키로 했다. 이를 위해 오는 2010년까지 1조28억원을 들여갈 전망이다.

해양부는 현행 선박등록제도를 선진화하기 위해 단기적으로는 국제선박의 외국인 승무 허용에 따른 국적선원

의 고용 안정화를 위한 정부 지원근거를 마련하고 이해관계자 간 이해조정을 위한 협의기구를 마련키로 했다.

중기 과제로는 유럽의 제2선적제도 및 편의적제도와 경쟁할 수 있는 선박등록제도로 개편하기 위해 기존 법률과 완전 분리된 노르웨이 방식의 국제선박등록제도로 개편하는 방안을 검토키로 했다. 장기 과제로는 해외시장 개척을 위해 선박치적을 다양화하는 방안을 검토키로 했다.

투자비를 마련하기 위해 민자를 적극 유치하는 방안을 검토하고 있다. 우선 선박금융 활성화를 위해 선박가치평가 시스템 등을 민자로 구축해 시스템의 효율성을 높이고, 근해선사 경쟁력 강화를 위해 신규시장 개척 정보조사 및 제공을 민간자본을 활용키로 했다.

또 해운인력을 안정적으로 확보하고 크루즈 관광상품 홍보물 제작과 배포시 민간자본을 유치하고 남북해운협력, 국제해운협력 확대 및 브라질·러시아·인도·중국 진출을 위해 장기·저리의 외국차관을 도입을 통한 지원을 하기로 했다.

[해운산업 발전 16개 추진과제]

(단위 : 억원)

항목 및 투자금액		항목 및 투자금액	
선박금융 활성화	10,028	연안해운 혁신방안	0.7
선박등록제도 선진화	3	해운인력 안정적 확보	27.5
해운세제 선진화	3.5	선주, 화주 협력체제 구축	630
해운산업 정보화	39	해운부대산업 발전방안	20
시장질서 확립	7.5	해양크루즈 관광 활성화	20
환경, 안전 및 보안	4	남북한 해운교류 확대	22
글로벌 메가케리어 육성	37.5	국제해운협력 확대	10,342
근해선사 경쟁력 확보	8	한반도중심 복합운송서비스 확대	35



# 인천항 항만인력공급체제 개편 노사정협의 본격화

항운노조원 고용 · 근로조건 보장 · 임금지급방식 협의

인천항의 항만인력공급체제 개편을 위한 노사정 개편위원회(위원장: 인천지방해양수산청장 오공균)가 4일 개최되어 인천항 항만노무인력 상용화에 첫걸음을 내디뎠다.

인천항 인력공급체제 개편위원회는 8월4일 인천지방해양수산청에서 노측 개편위원인 인천항운노조 최정범 위원장, 이해우 부위원장, 최두영 쟁의부장, 김세룡 제5연락소장 등 4명과 사측 개편위원인 심충식 인천항만물류협회장, 김승희 영진공사 대표이사, 김주희 대한통운 인천지사장, 안덕진 한진 인천지역본부장 등 4명, 공익 개편위원인 서정호 인천항만공사 사장 등 개편위원회 위원 10명 전원이 참석한 가운데 제1차 ‘인천항 인력공급체제 개편위원회’를 열고 원칙적으로 상호 신뢰 속에 협상을 진행하여 빠른 시일 내에 인천

항의 항만노무인력 상용화를 위하여 노력하기로 다짐했다.

또한 인천항 인력공급체제 개편을 위한 노사정 기본 합의서 체결 후 실무협상단을 조기 구성하여 본격적인 협상을 하기로 협의했다.

이로써 항만노무공급 체제 개편을 위한 제도적 기반 마련 완료(6월28일) 및 인천항 인력공급체제 개편위원회 구성(8월4일)에 이어 실무협상단이 조기 구성되면 인천항의 항만노무인력 상용화 체제 도입을 위한 실효성 있는 세부 협상에 돌입하게 될 전망이다.

협상의 주요 쟁점은 상용화 도입이후의 항운노조원의 고용, 근로조건 보장 방안, 임금지급방식 및 하역사별 인원 배분방안 등이 될 것으로 예상된다.

## 평택항 화물유치 인센티브제가 내년 2월부터 시행

평택항의 화물유치 촉진을 위해 선사를 대상으로 추진 중인 화물유치 인센티브제가 내년 2월부터 시행된다.

인센티브제의 주요내용은 △2006년말 기준 총 컨테이너화물 처리량이 24만TEU 이상 처리한 업체 △2005년 대비 5% 이상 증가한 물동량 처리업체 △신규취항 선사는 전체 처리 물동량에 대해 인센티브 비율과 표준 하역료를 적용한다는 것이다.

경기도는 이를 위해 내년도에 4억원의 예산을 확보할 계획이다. 특히 경기도는 다양한 인센티브제를 도입하기 위해 신규취항 선사에 대한 운항 손실 보전금, 중국의 환전화물 취급선사 지원, 항만시설 사용료 감면, 하역료, 운영사별 목표 물동량을 설정 등 선사를 위한 인센티브제 뿐만 아니라 부두운영사, 화주 등에게도 혜택을 줄 수 있는 종합적인 방안을 마련하기로 했다.

이전수 경기도 경제항만과장은 “평택항은 지금까지 부두가 부족해 밀려드는 화물을 수용하지 못했지만 내년에는 컨테이너부두가 2개로 늘어난다”며 “인센티브제를 도입해 2010년까지 100만 TEU의 물동량을 창출 할 것으로 기대하고 있다”고 말했다.



# 해양수산부, 선박밸러스트수 처리설비기준 제정

기준안 규제심사위원회 심의거처 9월부터 시행

선박밸러스트수(선박의 균형을 잡기 위해 배안에 실는 물) 처리설비의 국제적 선점을 위한 작업이 본격화되고 있다.

해양수산부는 '선박밸러스트수 처리설비 형식승인 기준(안)'을 마련해 규제심사위원회의 심사를 거쳐 다음달부터 시행할 예정이라고 7일 밝혔다.

기준안의 주요내용은 △기계적기준, 작동기준 등 제품시험 기준 △신청 구비서류 및 신청방법 등 형식승인 절차 △시험기관의 자격기준 등 형식승인 기관 △신청서 및 증서양식 등이다. 이에 따라 국내 업체들의 선박밸러스트수 설비 개발이 본격화 될 전망이다.

선박밸러스트수 설비는 선박밸러스트수에 의해 수중생물이 다른 나라로 이동해 해양생태계를 파괴시키거나 위협하는 것을 방지하기 위해 선박안에서 전기,약품 등을 이용해 밸러스트수내의 수중생물을 죽이는 장치다.

이 설비는 국제해사기구(IMO)가 관련협약에 따라 국제항해선박에 설치가 의무화되었으나 아직까지 완제품이 개발되지 않아 각국이 경쟁적으로 개발 중에 있다.

7월 현재 우리나라 2건, 독일 4건, 일본 4건, 영국 1건, 스웨덴 1건, 노르웨이 1건 등 총 14건이 개발 중에 있다.

이 설비는 협약이 발효되는 2009년부터 2016년까지 전세계 선박 3만여 척에 설치될 예정이며, 세계시장규모는 연간 약 5천억 내지 1조원 이상으로 추정되고 있다.

우리나라에서는 (주)테크로스가 전기분해를 이용해 일렉트로크린시스템을 개발했으며, (주)엔케이아가 오존을 이용해 NKO3를 개발해 제품개발을 위한 시험을 준비중에 있다.

IMO의 선박의 밸러스트수와 침전물의 통제 및 관리를 위한 국제협약(International Convention For the Control and Management for Ship's Ballast Water and Sediments)은 선박밸러스트수를 통해 외래해양생물체가 유입되어 연안국의 해양생태계를 파괴함에 따라 국제적으로 밸러스트수 관리하기 위한 협약으로서 1970년대부터 호주, 미국 등이 문제를 제기하여 1990년대부터 국제협약 마련을 위해 본격적으로 논의되었고, IMO가 2004년 2월13일 동 협약을 채택했다.

이협약은 30개국이상 가입 및 선복량의 35%이상시 발효되는데, 오는 2009년 발효될 것으로 예상되고 있다. 2006년 6월 현재 가입국은 몰디브, 나이지리아, 세인트키트앤네비스, 스페인, 시리아, 투발루 등 6개국이다.

협약의 주요 내용을 보면, 신조선박(2009년 이후 건조선박)은 밸러스트수 처리장치를 설치해야 하며, 해양생물체 및 병원균을 전기,약품 등을 이용해 살생·살균후 배출토록 하고 있다.

또 현존 선박(2009년 전 건조선박)은 깨끗한 해수를 교환하여 입항할 수 있으나 2017부터는 의무적으로 설비를 설치해야 한다. 교환시에는 육로로부터 50마일, 수심 200미터이상 해역에서 교환해야 한다.

# 신조선에 적용되는 선체보호 코팅기준 대폭 개선

## IMO 해사안전위원회에서 우리나라 의견 수용

오는 11월 열리는 국제해사기구(IMO) 제82차 해사안전위원회에서 채택돼 오는 2008년 7월1일 이후 계약되는 500톤이상의 모든 신조선박에 적용될 예정인 '선체보호 코팅 기준'이 우리나라 조선업계의 실정에 맞게 대폭 개선됐다.

유럽국가를 중심으로 제시된 기준초안에 따르면 대형유조선 기준으로 약 200억의 추가 건조비용이 발생 할 것으로 분석됐다.

하지만 해양수산부, 조선업계, 한국선급 등의 전문가로 구성된 대표단이 관련 IMO 회의 참여를 통해 불합리하고 과도한 기준을 대폭 개선함으로써 적당 추가 발생비용을 약 30~50억원까지 낮춰 유럽안에 비해 150억원의 비용을 절감하게 됐다.

해양부는 11월 이 기준이 최종 채택되기 전에 의제문서 제출 등을 통해 우리나라 업계의 입장을 보다 더 반영함으로써 피해폭이 최소화될 수 있도록 할 예정이다.

해양부는 또 IMO의 국제기준 제·개정이 우리나라의 해운·조선 업계에 미치는 영향이 막대함에 따라 중장기 IMO 활동 강화계획을 올해말까지 수립해 내년부터 시행할 예정이다.

이 계획은 IMO 활동의 단계적이고 체계적인 강화를 통해 국제기준을 단순히 수용하는 수준이 아니라 기준제정 논의 초기단계부터 체계적으로 대응해 우리나라의 기술력과 입장이 반영된 국제기준이 제정되도록 함으로써 장기적으로 해운·조선산업의 경쟁력을 강화시키기 위해서다.

지난 2003년 단일선체 유조선의 추가퇴출 조치에 따른 신조유조선 수요 급증이 우리나라 조선업계의 수주량 증가와 연결됐으나 이번 선체코팅 기

준안이 우리나라 조선업계의 건조비용을 상승시킬 수도 있었던 사실은 IMO 제정 국제기준이 우리나라의 관련 산업에 미치는 파급효과를 보여준 대표적인 사례다.

### '선박펀드' 국내보험사들에게 인기

국내보험사들이 잇따라 선박펀드 투자에 뛰어들고 있다.

특히 최근 재정경제부가 내년부터 보험사도 선박투자회사를 자회사로 소유할 수 있도록 해 투자가 늘어날 전망이다

최근 보험업계에 따르면 교보생명명은 '코리아퍼시픽 선박펀드 01~04호'에 122만8,000주(주당 5,000원)인 61억4,000만원을 투자했다. 금호생명명과 현대해상도 코리아퍼시픽 선박펀드 01~04호에 각각 총 128만주(주당 5,150원)를 65억9,200만원씩 매입, 공모에 참여했다.

KSF선박금융이 운영하는 코리아퍼시픽 선박펀드는 파나마 소재 국외 자회사를 통해 석유화학제품 운반선을 매입했다. 한진해운은 이 선박에 대해 13.5년의 정기용선계약을 체결했다. 이에 따라 선박운용을 통한 용선료 수익으로 선박펀드는 투자자들에게 연 7.9%의 수입 분배금을 3개월마다 지급할 예정이다.

보험업계의 한 관계자는 "선박펀드는 안정적인 채테크 수단으로 각광을 받고 있고 저금리 시대에 연 7.9%의 고정수익은 투자매력이 있다"면서 "최근 정부가 선박펀드를 자회사로 편입이 가능하도록 조치한 것도 향후 투자를 늘리는 계기가 될 것"이라고 밝혔다. 재정경제부는 보험사에 대해 선박투자회사를 자회사로 둘 수 있도록 해 효율적인 자산운용이 가능하도록 했다.



## 올 상반기중 해양사고에 의한 인명피해 크게 감소

전체 선박사고는 382척으로 전년동기비 4척 줄어

올 상반기 해양사고에 의한 인명피해는 지난해 같은 기간보다 크게 감소한 것으로 나타났으나 여객선, 유조선 등 대형 선박사고는 오히려 늘어난 것으로 나타났다.

중앙해양안전심판원이(원장 최장현) 최근 발표한 '2006년도 상반기 해양사고 발생현황 분석 보고서'에 따르면 상반기 전체 선박사고는 382척으로 작년 상반기보다 4척 줄었다. 인명피해는 111명으로 지난해 상반기 152명 보다 27.0% 감소한 것으로 나타났다.

사고유형별 인명피해를 보면, △충돌 53명(47.7%) △전복 20명(18.0%) △좌초 7명(6.3%) △접촉 6명(5.4%) △침몰 5명(4.5%) △화재폭발 3명(2.7%) △기타 17명(15.3%)으로 집계됐다.

피해 유형별로 보면 사망 및 실종이 79명, 부상이 32명으로 지난해 상반기보다 각각 31.3%,

13.5% 감소했다.

올해 들어 이같이 인명피해가 전반적으로 감소한 것은 인명 피해를 수반한 중대해양사고가 적었기 때문으로 분석된다.

또 선종별 사고척수를 보면 △어선 245척(64.1%) △화물선 56척(14.7%) △여·부선 43척(11.3%) △유조선 20척(5.2%) △여객선 10척(2.6%) △기타 8척(2.1%) 등 총 382척으로 집계됐다.

보고서는 이같은 선박사고 중 여객선(10척), 유조선(20척), 화물선(56척) 등 1,000톤 이상의 중대형 선박사고가 작년 상반기보다 각각 233%, 150%, 40%로 큰 폭으로 증가해 자칫 사회적 물의를 일으킬 수 있는 개연성이 크다고 지적했다.

특히 유조선 사고 20척 가운데 17척이 자칫 대형 오염사고로 이어질 수 있는 충돌, 좌초사고로 밝혀져 이에 대한 대책이 시급한 것으로 나타났다.

## 해양수산부 차관에 이은 전 중앙해심원장 선임

노무현 대통령은 8월8일 해양수산부 차관에 이은(李垠) 전 중앙해양안전심판원장을 내정했다.

신임 이 차관은 전남 순천 출신으로 한국해양대를 졸업하고 1등항해사로 근무하다 79년 사무관으로 공직생활을 시작한 이래 선박 안전분야 및 국제해사기구 등 국제기구에서 주로 근무했으며, 여수지방해양수산청장 시절에는 당시 해양부장관인 노무현 대통령에게 자율관리어업을 건의해 자원관리형 어업정책을 정착시키는데 크게 기여한 것으로 알려졌다.

신임 해양수산부 장관으로 발탁된 이은 해양수산부 차관의 취임식이 8월9일 오후 2시부터 해양수산부 본부 계동 9층 대회의실에서 개최됐다.

신임 이은 해양부 차관은 "그간 공직 생활에서 얻은 경험과 지식을 바탕으로 해양수산부 위상을 한 단계 끌어 올리는 데 최선을 다할 것"이라고 취임소감을 밝혔다.



이은 신임 해양부 차관



# 부산항, 국제 해상관광 중심지 도약위해 새단장

## 부산 국제크루즈터미널 오는 12월 완공돼 개장

동북아 물류 거점 항만인 부산항이 이번에는 국제 해상관광 중심지로 거듭난다.

부산항만공사(BPA)는 8월3일 오후 부산 영도구 동삼동 매립지에서 김성진 해양수산부 장관을 비롯하여 허남식 부산시장, 추준석 BPA 사장 등 주요 인사와 영도구민 등 300여명이 참석한 가운데 부산국제크루즈터미널 기공식을 가졌다.

크루즈터미널은 매립지 내 9,568평 부지에 사업비 53억원이 투입돼 연면적 670평, 지상 2층 규모로 오는 11월 말이나 12월 초순께 완공돼 개장된다.

이로써 그동안 부산항에 크루즈 전용시설이 없어 외국 크루즈선들이 화물을 처리하는 북항 1, 2 부두를 이용해야만 했던 불편이 사라져 크루즈선 유치에 활기를 띠 전망이다.

터미널 1층에는 출입국 대합실과 여객 편의시설이, 2층에는 다목적홀과 CIQ(세관,출입국관리,검역),선사사무실 등이 들어선다. 터미널 전면에는 길이 200m, 너비 50m의 친수공간이 조성되고 뒤편에는 버스 등 대형차량 55대와 승용차 224대를 수용할 수 있는 주차장도 설치된다.

터미널은 또 10만톤급 초대형 크루즈선이 접안할 수 있는 수심 11.5m, 길이 360m, 너비 50m의 크루즈 전용부두와 길이 150m의 파파제(파도를 막기 위한 소형 제방) 등의 부두시설을 갖추고 있는데 지난 2003년 말 착공된 이 시설은 8월말께 완공될 예정이다.

BPA는 내년부터 부산항을 찾는 크루즈선과 부산항 연안 크루즈선인 팬스타드림호를 크루즈터

미널에 접안시키는 한편, 오는 2008년부터 시행될 북항 재래부두 재개발사업을 통해 현 중앙부두 지역에 국제허브여객터미널이 건립될 때까지 크루즈터미널을 사용할 계획이다.

내년에 크루즈터미널에 입항 예정인 크루즈선은 38척이며, 팬스타드림호는 연간 52회 이 터미널을 이용하게 된다. BPA는 효율적·체계적인 크루즈터미널 운영을 위해 민간 운영회사를 선정하기로 했으며, 국제허브여객터미널 개장 이후에는 터미널을 다목적부두로 활용하기로 했다.

이날 기공식에서 김성진 해양수산부 장관은 “정부는 21세기 유망산업인 크루즈산업 활성화를 위해 관련법 정비와 크루즈업계 지원책 마련에 나설 것”이라고 말했다.

한편, 지난 2004년 부산에는 크루즈선 22척(관광객 9,930명)이 입항했으며, APEC이 개최된 지난해에는 29척(관광객 2만 4,852명)이 찾는 등 크루즈선의 입항이 갈수록 늘어나고 있다.





## 아시아-북미항 정기항로 수요증가로 호조 예상 2008년까지 수요가 공급을 초과할 것으로 분석

아시아에서 북미지역으로 나가는 정기항로의 시황이 수요의 지속적인 증가로 호조를 보일 것으로 전망되고 있다.

일본선사인 MOL의 시황정보에 따르면, 올해 아시아발 북미항 컨테이너물동량은 1,572만TEU를 기록해 선박공급량인 1,560만TEU를 초과하여 소석률이 100.7%를 기록할 것으로 예상했다.

그리고 2007년에는 선박공급량이 1,743만TEU에 달해 컨테이너물동량 1,727만TEU를 약간 넘어 소석률은 99.1%를 기록할 것으로 전망했다.

그러나 2008년에 다시 컨테이너 물동량 증가가 선박 수요를 앞설 것으로 내다봤다.

2008년 컨테이너물동량은 1,948만TEU에 달하는 반면, 선박공급량은 1,872만TEU에 그쳐 소석률은 104%에 달할 것으로 전망됐다.

특히, MOL은 아시아발 북미항의 경우 2006년 컨테이너물동량은 12.2% 증가하는데 반해 공급량은 10.4% 증가에 그칠 것으로 진단했다. 하지만 2007년에는 공급증가율(11.7%)이 물동량 증가율(9.9%)을 상회할 것으로 전망했다.

이같은 공급초과 현상은 2008년에 가서 크게 개선될 것으로 예상했다. 2008년에는 물동량 증가율(12.8%)이 선박공급량 증가율(7.4%)을 크게 상회할 것으로 내다봤다.

결국 컨테이너운임은 올해 현재 상태 유지 내지는 약간 상승한 후 2007년에 가서 미미한 조정이 있을 후 2008년부터는 다시 상승할 가능성이 높을 것으로 전망되고 있다.

이와함께 2009년 납기의 컨테이너선 신조선 인 도 물량은 2006년, 2007년 및 2008년에 비해 낮은 수준이다. 현재 한국, 일본 및 중국의 조선소들은 2009년 납기가 거의 없는 상태이며 2010년 납기의 영업을 진행중이다.

따라서 아시아-북미항 컨테이너운임은 2008년부터 상승하기 시작해 2009년에도 지속적인 상승이 가능할 것으로 분석되고 있다.

MOL은 아시아-북미항과는 달리 북미발 아시아항 운임은 회복이 어려울 것으로 전망했다. 이항로의 경우 2006년 물동량 증가율은 4.0%에 그칠 것으로 예상되는데 반해 선박공급 증가율은 11.9%에 달할 것으로 추정했다.

그리고 2007년과 2008년에도 물동량 증가율은 5.8%에 그치는데 비해 선박공급 증가율은 각각 10.9%와 7.0%에 달해 시황침체가 지속될 것으로 분석했다.

사실상, 금년 1월부터 5월까지 아시아에서 북미지역으로 수출된 컨테이너화물은 모두 521만 1,080TEU로 전년동기의 457만8,508TEU에 비해 13.8% 증가했다.

이에 비해 이 기간중 북미지역에서 아시아지역으로 나간 컨테이너화물은 191만7,416TEU로 지난해 같은 기간의 179만6,733TEU에 비해 6.7% 증가에 그친 것으로 집계됐다.

한편, MOL은 아시아발 유럽항로의 경우는 선박수급이 견조한 양상을 유지하지만, 유럽발 아시아항로는 선박공급 증가율이 물동량 증가율을 크게 상회할 것으로 전망했다.

206년 아시아발 유럽항로의 컨테이너물동량은 2006년에 14.3% 증가하는데 비해 선박공급량은 15.1% 증가, 공급이 수요를 다소 초과할 것으로 추산했다. 그러나, 2007년에는 물동량 증가율은 14.6%에 달하는데 비해 선박공급 증가율은 13.7%를 기록, 수요가 공급을 초과할 것으로 분석했다.

그리고, 2008년에는 물동량 증가율이 12.3%를

기록할 것으로 예측되는데 반해 선박공급 증가율은 9.9%에 그쳐 선복수급이 크게 개선될 것으로 진단했다.

이와는 달리 유럽발 아시아항은 물동량 증가율이 2006년 5.3%, 2007년 6.8%, 2008년 6.5% 등으로 부진한데 반해 선박공급 증가율은 2006년 12.4%, 2007년 14.8%, 2008년 10.8% 등으로 선복수급이 점차 악화될 것으로 전망했다.

## 홍콩 화주협회와 터미널업체 보안료부과 합의 화주들이 직접 터미널 운영회사에 납부기로

중국이 지난 6월1일부터 항만보안료(Port Security Charges)를 부과하고 있는 가운데, 홍콩 화주협회와 터미널 운영업체들은 최근 8월15일부터 항만 보안료를 부과, 납부하기로 합의했다.

이들 양 기관은 최근 공동으로 체결한 협정에서 20피트 컨테이너에 대해서는 20홍콩달러(\$2.6), 40피트 컨테이너는 30홍콩달러(\$3.9) 씩을 선사를 거치지 않고 화주들이 직접 터미널 운영회사에 납부하기로 했다.

또 두 기관은 화주들이 납부하는 항만보안료는 2004년 7월 1일부터 국제적으로 발효된 국제선박 및 항만시설 보안 규칙(ISPS Code)을 이행하는데 전액 사용하기로 하고, 항만보안료를 납부한 날로부터 18개월이 지나면 구체적인 비용 사용내역을 검토할 수 있도록 했다.

이같은 협정을 체결하면서 터미널 운영업체들은 홍콩 화주 협회에 행정비용 명목으로 컨테이너당 2 홍콩 달러(\$0.26)를 돌려주기로 하는 한편, 화주들이 쿠폰을 사서 항만 보안료를 납부하거나

트레이드 링크와 같은 전자상거래를 이용하는 경우에는 2 홍콩 달러를 깎아 주는 인센티브제도도 도입했다.

홍콩에는 현재 모던터미널 등 모두 5개의 터미널 운영업체가 있는데, 이들 업체들은 연간 3,140만 달러에 달하는 항만 보안료를 거둬들일 수 있을 것으로 추산되고 있다.

홍콩의 경우 2005년에 컨테이너 2,240만TEU를 처리했는데, 공컨테이너와 환적화물에 대해서는 항만 보안료가 부과되지 않는다.

홍콩 항만에서 화주들과 터미널 운영업체들이 합의를 통해 항만 보안료 부과 문제를 해결한 것은 그동안 이 비용의 징수를 둘러싸고 제기됐던 의구심을 해소했다는 데 큰 의미가 있는 것으로 지적되고 있다.

화주들은 항만보안료를 납부해야 한다는 점에 대해서는 공감하고 있었으나 징수한 금액 전액이 보안 장비를 설치하고, 운영하는 비용으로 들어가는지 확인할 수 있는 제도적 장치가 필요하다고 강조해 왔다.



# MOL 자동차운반선 밸러스트 문제로 해난사고

## 선박내 균형이 무너진 것이 사고의 주요 원인

지난 7월24일 알래스카 알루산제도 부근의 북태평양에서 해난 사고를 당한 일본선사인 MOL 소속 자동차운반선은 밸러스트 탱크의 문제로 인해 선박이 기울어져 큰 피해를 입은 것으로 밝혀졌다.

최근 외신에 의하면, MOL사의 Greg Beuerman 대변인은 “밸러스트 탱크의 문제로 인해 선박내 균형이 무너진 것이 사고 원인이며, 어떠한 충돌이나 파도에 의한 사고도 아닌 것으로 밝혀졌다”며, 밸러스트 탱크가 균형을 잃은 것에 대해서는 향후 철저히 조사하여 발표하겠다고 전했다.

또한 사고선박인 ‘Cougar Ace’ 호 선장도 미 해안경비대에 “선원들이 밸러스트 탱크의 수위를 조절하려 했을 때, 이미 선박은 기울어지기 시작했다”고 말한 것으로 알려졌다.

아직 사고선박에 실려있던 4,813대 차량이 어떤 상태에 놓여 있는지에 대해서는 알려지지 않았지만, Beuerman 대변인에 따르면, 선박 내의 방수 칸막이와 차량을 단단히 고정시키는 체인이 자동차가 해수에 침수되는 것을 방지하고 있는 것으로 알려졌다.

미 해안경비대는 일주일 후 구조 견인선이 사고 지점에 도착할 때까지 ‘Cougar Ace’ 호 주변에 연안 경비선을 배치하고 감시할 예정이다.

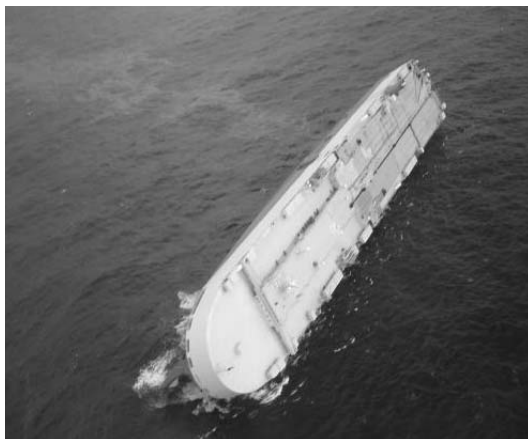
하지만 사고선박에 적재되어 있던 430톤의 연료유와 112톤의 디젤유가 공해상에 흘러 나오더라도 미 해안경비대는 ‘Cougar Ace’ 호에 대한 법적 구속력이 없기 때문에 강제집행은 할 수 없

는 것으로 알려졌다.

한편, MOL이 운항중인 싱가포르선적 146K급 초대형원유탱커 Bright Artemis가 8월 14일 스리랑카와 수마트라섬 사이 해상에서 조난선박의 구조작업을 진행하다, 조난선과의 접촉사고로 인해 선체에 파공이 생기면서 적재중인 원유가 유실된 것으로 알려졌다.

MOL에 따르면 Bright Artemis호는 8월14일 오전(현지시간) 인도양의 Great Nicobar 섬의 서방 약 290마일의 공해상에서 화재를 일으킨 싱가포르선적 1만톤급 화물선 Ama의 구조요청을 받고 즉시 현장으로 향했다.

이어 이날 13시(일본 시간 15시)경 조난자를 구조하기위해 사고선박에 접근한 VLCC는 표류하고 있던 Ama에 부딪히면서 우현선미부(해면상의 높이 약 1.7미터 부분)에 가로 약 5미터, 세로 약 1미터의 파공이 생겼고, 손상된 2개의 탱크로부터 원유 일부가 해상으로 유출됐다는 것이다.





# 싱가포르 선박금융 독일과 한국의 선박펀드 위협

## 확보선박 10년동안 조세혜택 부여 등 장점 많아

싱가포르에서 올 2월에 새로 도입한 선박금융이 독일의 전통적인 KG펀드는 물론, 한국의 선박펀드시장을 위협할 것으로 우려되고 있다.

KMI의 '지구촌 해양수산' 최신희에 따르면, 싱가포르 해운항만공사(The Maritime and Port Authority of Singapore : MPA)는 새로운 해운금융제도인 해운금융인센티브(Maritime Finance Incentive : MFI) 정책을 지난 2월 도입했다.

MFI는 선박리스업체, 펀드와 트러스트를 육성하기 위해 제정된 것으로, 이 제도를 통해 선박을 확보하면, 10년동안 조세혜택(tax benefit package)이 주어져 선주들의 선박금융 조달 선택권이 그 만큼 넓어지게 된다.

싱가פור는 인가받은 선박투자회사(approved ship investment vehicles : ASIV)가 인센티브 제공기간 중에 확보한 선박이 벌어들인 소득에 대해 선박의 수명기간 동안 조세혜택을 부여할 방침이다.

예를 들어, 만일 ASIV가 선박을 취득해 20년 동안 대선하고, 그 이후 선박을 해체하는 경우 용선료로 벌어들인 대선료에 대해 MFI에서 인정되는 10년 조세혜택 기간이 아니라 선박의 수명기간인 20년 동안 조세가 면제된다.

이 제도가 도입된 이후 지난 5월 싱가포르 퍼시픽인터내셔널라인(Pacific International Lines : PIL)이 처음으로 선박 트러스트를 설립하고, 증권시장에 상장했다.

이와 관련, 독일의 한 KG 운용사는 현행 세계

시스템에 불만을 갖고 있는 노르웨이 선주들이 싱가포르의 제도에 관심을 두고 있으며, 다른 유럽의 선주들도 이같은 추세가 이어질 가능성이 있음을 분석하고 있다.

한편, 우리나라의 경우에도 현재 선박투자회사 제도가 운용되고 있는데, 제도 초기에 도입한 세제혜택이 2008년 말까지 한시적으로 주어져 선박펀드 투자에 대한 매력의 사라질 것으로 보인다.

### 그리스 선주들 탱커 신조 상담에 적극적

2006년 상반기에 선박의 선체강도를 강화하는 선급공동건조기준(CSR) 적용을 앞두고 대량발주에 들어갔던 그리스 선주들이 최근들어 탱커발주에 관심을 쏟고 있다.

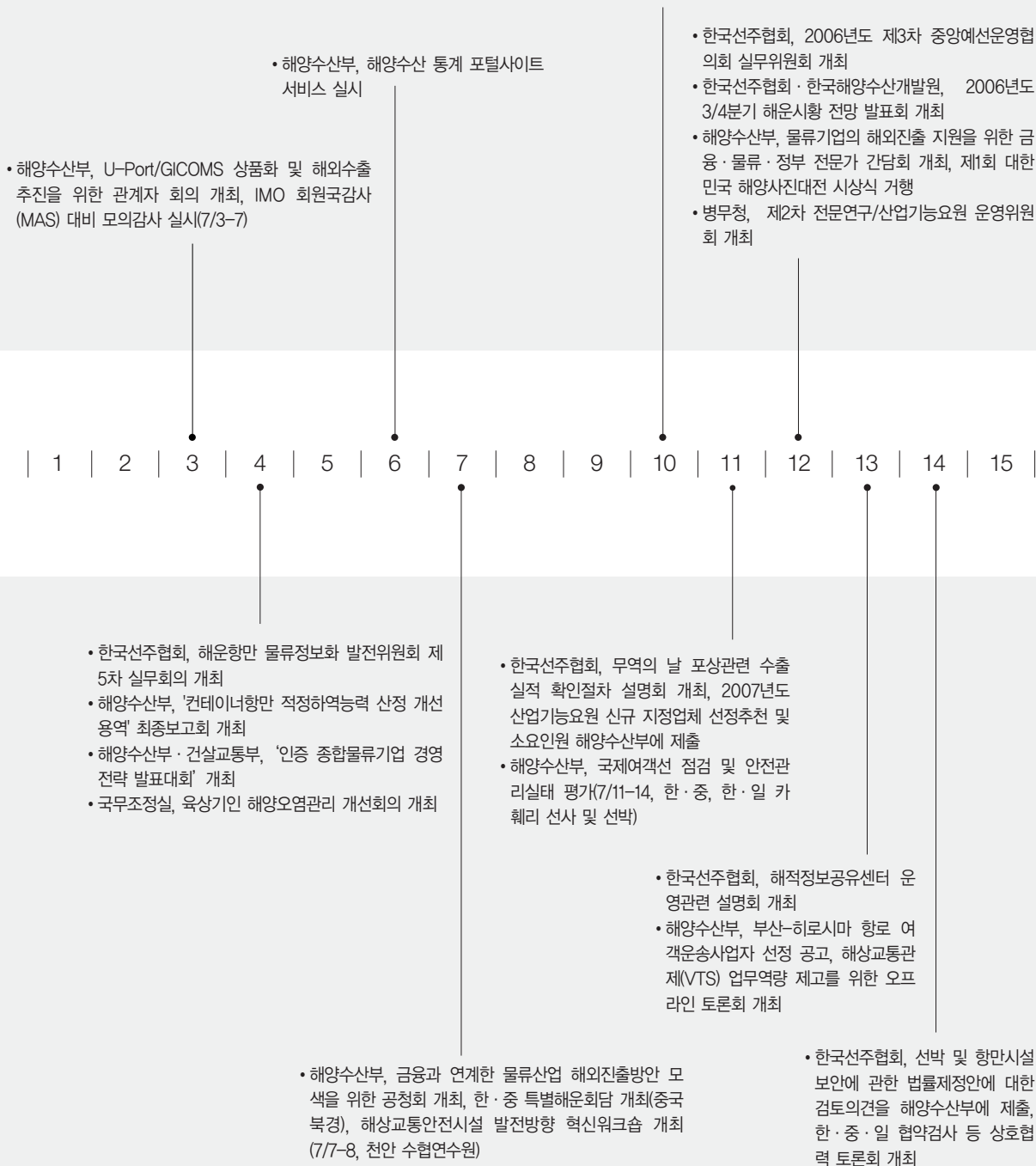
특히, 그리스 선주들은 최근 CSR 적용으로 예전보다 선가가 높아진 탱커의 신조선 발주를 위해 아시아 조선소들과 신조상담에 적극성을 보이고 있다. 이는 2006년 12월에 적용되는 새로운 밸러스트탱커 도장기준으로 추가로 선가상승이 예상됨에 따라 발주를 서두르는 것으로 분석되고 있다.

외신에 따르면, 주로 일본과 한국에 발주하던 그리스선사인 Dynacom Tankers Management가 중국 Jiangnan 조선소의 신규부지에 건설중인 Shanghai Changxing Shipbuilding Base에 VLCC 2척을 발주한 것으로 알려졌다.

이외에도 그리스 탱커선사 Kristen Navigation은 한국의 성동조선과 최대 6척의 아프라막스탱커 건조에 대해 상담중이며, Alpha Tankers는 현대중공업에 수에즈막스 탱커 2+1척을 발주했다. 또한 Chandris(Hellas)는 삼성중공업에 수에즈막스탱커 2척을 발주하는 등 탱커발주가 활발하게 이루어지고 있다.



- 해양수산부, 컨테이너항만 적정하역능력산정 개선용역 완료, 2006년 하반기 항만국통제관 워크숍 개최(7/10-14, 방재시험연구원)
- 질병관리본부, 검역조사서 EDI 추가에 따른 설명회 개최(7/10-21)



- 한국선주협회, 지방해운대리점료 조정 대책회의 개최
- 해양수산부, 선박 및 항만시설보안에 관한 법률 제정을 위한 규제심사, 선박·항만시설 대테러예방활동상황 점검(7/19-21), 해양안전분야 ISO 도입을 위한 T/F 워크숍 개최(7/19-20), 항로표지법 일부 개정 법률안 입법예고

- 해양수산부, IMO 회원국감사(MAS) 대책본부 회의 개최

- 해양수산부, 미래 국가해양전략 수립을 위한 간담회 개최, 한·일 쾌속여객선 안전대책 실무협의회 개최(7/20-21, 일본)

- 한국선주협회, 제1차 아시아선주대표자회의(ASF : Asian Shipowners Forum) 상설사무국 설립검토 작업반회의 개최
- 해양수산부, 국제해사동향 설명회 개최

- 한국선주협회, '톤세신고 및 회계처리요령' 메뉴얼을 발간 배포
- 해양수산부, 선진 해운항만정보시스템의 브랜드화 및 해외마케팅 추진계획 수립·시행

- 해양수산부, 남북항로 정기운항선사 운항계획 검토회의 개최

- 국제해사기구(IMO), 선박적재 안전전문위원회 개최(7/24-28, 영국 런던)

- 해양수산부, 평택항 인력공급체제 개편 관련 노사정 합의서 체결
- 한국해양수산개발원, 항만수요예측센터 설립·운영개시

- 해양수산부, 부산항 인력공급체제 개편위원회 1차회의 및 국제물류정보센터(KLIC) 서비스 구축 자문회의 개최