

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
부정기건화물선시항 전선종에 걸쳐 강세 지속	2
우리나라 해운산업 발전을 위한 노사합동연수회	4
정기선 컨소시엄의 독금법 포괄면제제도 계속 시행	7
선박직원법 시행령 및 시행규칙 개정안 검토의견 제출	8
전세계 컨테이너터미널 중 중국의 약진 두드러져	11

업계동정	14
------	----

해사정보	24
세계 1위 해운국 그리스와 해운협정 정식 체결	24
한국, 중국, 일본 물류장관회의 정례화 합의	26
인천항운노조 항만인력공급개편 노사정 합의안 합의	28
중국, 인도 등 전세계 철광석 수요 급격히 증가	38
아시아역내 정기선사, 해운환경 악화로 고전	41
중국 외국투자자의 중국내 기업 M&A규정 공포	43

해사문화	44
------	----

해사일지	46
------	----

부정기건화물선시황 전선종에 걸쳐 강세 지속 케이프사이즈 중심으로 2007-2008년 급등예상

부정기선화물선 시황의 상승기조가 지속되면서 BDI가 4,000 포인트를 넘어서고 있으며, 특히 케이프사이즈 선박의 운임지수인 BCI는 5,500 포인트를 웃도는 등 호황이 이어지고 있다.

특히, 일부 해운시황 예측기관들은 철광석의 수송수요 증가 등으로 케이프사이즈선박을 중심으로 오는 2007년과 2008년에 피크를 이룰 것으로 전망하는 등 시황강세가 당분간 계속될 것으로 분석되고 있다.

한국선주협회가 조사한 바에 따르면, 금년 1월말 이후 상승세로 돌아선 부정기건화물선시황이 꾸준히 상승, 9월 19일 현재 4,300 포인트에 육박하고 있다. 더구나, 부정기건화물선의 시황상승을 견인하고 있는 BCI는 5,660 포인트 수준을 유지하고 있다.

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

하지만, 2월들어 상승세로 돌아선 부정기건화물선 시황이 최근까지 강세를 유지함에 따라 9월19일 현재 BDI가 4,275 포인트로 2배이상 상승했다.

더구나, 철광석과 연료탄을 수송하는 케이프사이즈선박의 운임지수인 BCI 역시 5,661 포인트로 지난 1월 하순 2,710 포인트에 2배이상 상승한 것으로 조사됐다.

이에 따라 케이프사이즈허연박의 용선료도 크게 올랐다. Fearnleys의 최근 시장보고에 따르면, 9월13일 현재 유럽-극동항로의 17만2,000DWT급 케이프사이즈선박의 1일 용선료는 8만4,000달러로

올들어 최고치를 기록했으며, 지난 1월 최저점인 3만9,000달러에 비해 2.2배 가량 상승했다.

이와함께 1년 기간용선인 17만DWT급 선박의 1일 용선료도 6만달러 수준으로 지난 1월 3만2,000달러에 비해 2배 가까이 상승한 것으로 나타났다.

케이프사이즈선박의 이같은 강세는 중국의 수요 증가에 기인한 것으로 중국의 올 상반기 GDP 성장률이 10%를 웃돌고 있다. 더구나 중국의 건설경기 호조와 자동차 및 조선산업의 급속한 발전 등으로 철강재 수요가 날로 증가하고 있어 향후 몇년간 케이프사이즈급 시장은 중국 마켓의 방향에 따라 움직일 것으로 전망되고 있다.

사실상, 현재 운항중인 케이프사이즈급 선박 680여척 가운데 30% 이상이 홍콩, 대만을 포함한 중국계 선주들이 선박을 운영하고 있는 것으로 알려지는 등 중국이 케이프사이즈급 시장 뿐만 아니라 부정기건화물선시황을 좌지우지하고 있다.

또한, 그동안 상승폭이 케이프사이즈급에 비해 저조했던 파나막스급 선박의 운임도 크게 상승하고 있다. 파나막스급 선박의 운임수준을 나타내는 BPI는 지난 1월26일 1,840 포인트까지 떨어졌으나, 9월19일 현재 4,247 포인트로 2.3배 가량 상승한 것으로 나타났다.

대서양 수역의 강세가 태평양 수역에도 미치면서 강세를 지속하고 있는데, 지속적인 물량 증가가 이루어질지에 관심이 쏠리고 있다. 브로커들은 지난 몇주 동안 파나막스급 시장의 변동폭, 즉 상승폭이 가장 컸다고 평가하고 있다. 현물시장에서의 북미 걸프-극동항 곡물운임은 9월13일 현재 톤당 51달러

러로 지난 1월 32달러 수준에 비해 60% 가량 상승했다.

7만5,000DWT급 파나마스 선박의 유럽-극동항로 용선료는 최근 1일당 3만3,400달러 수준으로 지난 1월에 비해 2.3배 이상 올랐다. 그리고 1년 기간 용선의 경우도 1일당 용선료가 지난 1월 1만5,750달러 수준에서 최근에는 3만달러로 급등했다.

또 핸디사이즈 시장은 최근에 다소 조정이 이루어졌으나, 여전히 강세를 보이고 있다. 극동 수역에서는 선박이 부족할 뿐만 아니라 중국, 일본 용선선주들의 선박수요가 늘면서 이 선행의 운임이 지난 2003년 하반기 피크기에 버금가는 수준에 육박하고 있다.

대서양 수역에서 항해용선의 1일 평균 용선료는 9월13일 현재 1일당 2만7,500달러 수준으로 지난 1월 최저치를 기록했을 당시의 1만2,600달러에 비해 118% 상승했다.

이와함께 5,300DWT급 핸디형 선박의 1년 기간 용선의 1일당 용선료가 2만7,250달러로 거의 파나마스급 선박에 근접하고 있다.

당초 세계적인 해운시황 예측기관들은 지난해 하반기에 내놓은 시황전망 보고서 등을 통하여 올해 부정기건화물선시황을 약보합세 또는 약세로 예측했었다. 대부분의 기관들은 BDI 2,000-2,500 수준에서 등락을 거듭할 것으로 예상했으나, 연평균 BDI는 3,000 포인트를 웃돌 것으로 예상되고 있다.

한편, 해운시장에서는 부정기건화물선 시황이 2008년에 다시 급등할 것이라는 전망이 확산되고 있다. 관계자들은 케이프사이즈를 중심으로 오는 2007년-2008년에 지금보다 상승한 호황장세가 펼쳐질 것으로 내다보고 있다.

이러한 견해는 일본선사 관계자들과 해외선사나 금융기관의 전망에서도 나타나고 있는데, 이같은

시황급등 전망의 배경에는 철강수요의 지속적인 증가로 선박수급이 더욱 타이트 해 질 것이라는 판단에 따른 것으로 풀이되고 있다.

이를 반영하듯이, 최근의 일본 철강업체들의 단기 조강생산 전망은 해운시장에 새로운 강세 요인으로 등장하고 있다. 오는 2010년께 일본의 철강산업체들은 조강생산량을 현 수준에서 10-20% 늘릴 것으로 보고 있으며, 이에 따라 일본 해운업체들은 철강재 원료수입이 연간 2,000-3,000만톤 늘어날 것으로 예상하고 있다.

그리고 중국의 조강생산량도 꾸준히 늘고, 철광석 수요 역시 계속해서 확대될 것으로 전망되고 있다.

철광석 수송수요는 이처럼 크게 늘지만, 현재 발주중인 케이프사이즈 선박은 주요 조선소들의 야드사정으로 제한적인 상황이며, 신조발주도 활발하게 이루어지지 않고 있는 실정이다.

더구나, 10만DWT급 이상 벌크선의 경우 오는 2010년이 되면 105척 상당의 선박이 선령 25년에 도달함에 따라 주요 선적국인 호주 등지에서 입항규제가 불가피할 것으로 분석되고 있다.

이에 따라 강재원료 수입에 이용되는 케이프사이즈 선박 부문은 향후 수년간 강세를 유지할 것으로 전망되고 있다.

글로벌 투자은행인 골드만 삭스(Goldman Sachs)도 최근 2006년 하반기와 2007년 건화물선시황을 낙관적으로 전망한다고 발표했다.

이 회사는 2007년까지 발틱 지수(Baltic Exchange Index)가 10%, 2008년에는 13.5% 상승할 것으로 전망했는데, 중국의 브라질 산 철광석 수입 및 시멘트 및 철강제품 수출 증대로 건화물선 운임이 지속적으로 상승할 것으로 분석되기 때문이다.

우리나라 해운산업 발전을 위한 노사합동연수회 한국선주협회와 전국해상산업노동조합연맹



한국선주협회와 전국해상산업노동조합연맹은 9월11일부터 14일까지 중국에서 노사합동연수회를 갖고 해운산업의 지속적인 발전과 외항해운 노사간 협력증진방안에 대해 협의했다.

협회 이진방 해무위원장을 비롯한 해무위원과 전국해상산업노동조합연맹 박희성 위원장 등 선원노조 집행부들이 참석한 가운데 열린 금번 연수회에서는 ‘해운산업 장기계획 및 선원정책, 상생의 노사관계 등을 주제로 한 발표와 종합토론이 있었다.

특히, 9월11일 제남지역에서 가진 합동연수회 세미나에서 한국해양수산개발원 황진희 책임연구원은 해운산업 장기발전 전략과 과제’를 주내용으로 한 주제발표를 통해 해운산업의 역할과 중요성, 그리고 해운산업의 발전여건과 추진전략, 해운산업의

미래상에 대해 설명했다.

황 연구원은 “해운산업은 외화가득 규모가 커 국제수지개선에 크게 기여할 뿐만 아니라 반도체, 자동차, IT에 비해 2배 가량 높은 매출액대비 부가가치율을 기록하는 등 성장엔진으로서의 고부가가치 창출산업이며, 국위선양은 물론, 안보역할, 연관산업의 발달촉진 등 그 역할이 지대하다” 강조하고, 해운산업의 지속적인 발전을 위해서는 노사협력이 반드시 필요하다고 말했다.

특히, 황 연구원은 “우리나라의 경우 선박금융 활성화를 비롯하여 선박등록제도의 선진화, 해운세제의 선진화 등 성장기반이 어느정도 완비됐다”고 밝히고, 앞으로는 우리나라 해운산업의 시장주도 능력강화에 역점을 두어야 한다고 지적했다.

이를 위해서는 글로벌 메가캐리어 육성, 근해선사의 경쟁력 강화, 연안해운 혁신, 해운인력의 안정적인 확보, 선화주 해운 부대사업 발전촉진 등이 필요하다고 강조했다.

더구나, 황 연구원은 우리나라 해운산업의 지속적인 발전을 위한 과제로서 해양크루즈 관광 활성화, 남북한 해운교류 확대, 국제해운협력 확대 및 BRICs 국가 진출확대, 해운중심의 한반도 복합운송서비스 확대 등을 들었다.

이어 9월12일에는 해기인력의 안정적 공급방안과 국가필수국가선박제도의 바람직한 운영방향 모색 등을 주제로 한 노사합동 토론회를 가졌다. 이 자리에서 노사 양측은 해운산업의 지속가능한 발전과 해기전송을 위해서는 국가필수국가선박제도의 확대시행이 필요하다는데 의견을 같이했다.

그리고 9월13일 종합토론회에서 해양수산부 선원노정과 홍상표 사무관은 ‘우리나라 해운의 선원 정책 방향’이라는 주제발표를 통해 “우리나라 전체 선원(어선원 포함)은 2005년말 현재 4만명으로 선원인력이 가장 많았던 지난 1987년 11만5,000명에 비해 35%에 불과하며, 외항상선의 경우에도 선복량의 증가에도 불구하고 외국인력 도입으로 1990년대 중반부터 지금까지 6,000~7,000명 수준을 유지하고 있다”며, 선원인력의 감소가 심각하다고 강조했다.



홍 사무관은 “해외취업선에 승선중인 우리 선원은 2005년말 현재 4,200명 수준으로 송출이 가장 활발했던 1987년 4만7,000명에 비교할 때 10% 수준도 못된다”며, 해외취업선 선원수가 현저히 감소하고 있다고 말했다.

그는 선원인력의 이같은 감소는 △선복량 증가에도 불구하고 선박의 자동화에 따른 인력소요 격감 △외국선원 도입 △국민소득 향상으로 인한 승선생활의 메리트 격감 등에 기인한 것으로 분석했다.

그는 또 선원관련 여건 및 환경에 대해 “선원의 이직률은 연간 10% 이상으로 전산업 평균인 3%에 비해 높은 편이며, 더구나 한국선원의 임금이 선진국 보다는 낮아 사기는 저하되는데 반해 후진국 보다는 높아 고용기피 대상이 되는 등 이중적인 어려움에 직면해 있다”며, 선원양성과 취업과의 연계성이 부족하고 선원인력 문제에 대한 근본적인 사회적 고민이 미흡하다고 진단했다.

이에 따라 홍 사무관은 향후 정책개발 과제로서



△인력확보 △선원교육 △선원복지 △직업관 등에 대한 개선이 필요하다고 강조했다.

우수인력의 안정적 확보와 인력공급의 다각화, 교육의 효율성 및 경쟁력 중시, 삶의 질 제고와 양성·승진·직업전환 등 전반에 걸친 종합적인 복지 대책으로의 전환, 전문직업으로의 재조명 등이 시급하다고 했다.

노사합동연수회는 노사화합과 바람직한 중장기 선원정책 발전방향 모색, 그리고 노사간 선원정책 방향에 대한 공감대 형성과 협력증진을 위한 것으

로 외항해운 노사는 매년 합동연수회를 통해 발전지향적인 노사문화를 구축해 나가고 있다.

이번 노사합동연수회에는 선주측에서 이진방 해무위원장을 비롯하여 STX팬오션/POS 이권희 상무, SK해운 강석환 상무, 한진해운 홍영식 상무, 현대상선 이택규 상무, 협회 박찬재 전무, 이철중 차장 등이 참석했다.

노조측에서는 전국해상산업노동조합연맹 박희성 위원장을 비롯하여 김수조 본부장, 김정남 국장, 이유승 국장, STX팬오션 김필두 위원장, 현대상

선 이중환 위원장, 한진해운 하성민 위원장, 천경해운 김용백 위원장, 대한해운 주치문 위원장, 흥아해운 박은수 위원장, 태영연합 객갑상 위원장, 세양선박 선은현 위원장, 두양해상산업 조치구 위원장, SK해운 김두영 위원장 등이 참석했다.

노사 양측은 이번 연수회를 통해 해운산업의 장기 발전 전략 및 선원정책에 관한 이해와 정보교류 기회를 가졌으며, 해운산업 노사간의 화합과 상생관계를 더욱 돈독히 하는 계기가 되었다고 평가했다.

외항해운업계 KP&I 활성화 방안 중점 논의 국제 P&I그룹 카르텔 견제에 대한 대응 등

외항해운업계는 9월13일 한국선주협회 회장단 선사 보험담당 임원 및 부서장, 협회 임원 및 KP&I 임원이 함께 모여 KP&I 활성화 방안을 논의했다.

이번 회의는 지난 7월 회의 때 정기적으로 모여 KP&I 활성화 방안을 논의하자는 결의에 따른 것으로, 1차 회의 때는 KP&I 운영 전반에 대해 광범위하게 논의하였고, 이번 회의에서는 활성화 방향과 어떤 선택을 어떤 방식으로 가입할 것인지 등에 관한 구체적인 추진 사항에 대해 논의하였다.

특히 연초에 국제 피엔아이 그룹 카르텔이 KP&I의 성장을 집단적으로 견제한 일과 관련하여 용납할 수 없는 일이라는 데에 의견을 같이 하고 공동 대응해 나가기로 하였다.

한편 해상법 개정안에 관한 국회 검토 일정에 맞춰 KP&I가 업계 의견을 모아 수정 의견서를 내기로 결정했다.

정기선 컨소시엄의 독금법 포괄면제제도 계속 시행 EC, 선택 현행제도 유지건의에 대한 회신통해 밝혀

구주공동체 집행위원회(EC)는 정기선해운 부문 컨소시엄에 대한 (독점금지법)포괄 면제제도는 계속해서 시행되어질 것이라고 밝혔다.

EC 경쟁총국장은 한국선주협회가 지난 6월 EC에 제출한 EEC규칙 제4056/86호(정기선동맹에 대한 독점금지법 포괄면제) 폐지에 관한 의견에 대한 회신을 통해 집행위원회는 정기선해운산업에 대해 독점금지법 적용면제조치를 모두 폐지할 생각은 아니라는 점을 분명히 했다.

EC 경쟁총국장은 먼저 구주공동체 집행위원회의 정기선동맹에 대한 독점금지법 포괄면제제도 폐지 제안과 관련, 의견을 개진하기 위해 경쟁담당 집행위원인 Neelie Kroes 여사에게 보내 준 2006년 6월12일자 장두찬 협회장 명의의 서한에 대해 감사의 뜻을 표명했다.

이어, 한국선주협회는 EU 역내에서 정기선해운에 대한 독점금지법 적용 면제제도를 전면적으로 폐기할 경우 유발될 수 있는 부정적 효과들에 대해서 우려를 제기하였으나, 집행위원회는 정기선해운 산업에 대해 독점금지법 적용면제조치를 모두 폐지할 생각은 아니라는 점을 강조했다.

그는 “정기선해운 부문 컨소시엄에 대한 독점금지법 포괄면제제도는 계속해서 시행되어질 것이고, 동 조치는 정기선사들간의 협력을 촉진할 것이며 그들로 하여금 보유 선박을 더욱 더 효율적으로 이용할 수 있게 할 것”이라는 EC측 입장을 밝혔다.

이와함께 정기선 해운산업에 대한 제안되고 있는 바, 규칙 4056/86호 폐지가 가져올 가능성이 있는 효과들과 관련하여 집행위원회의 견해로는 정기선 해운동맹에 대한 독점금지법 포괄면제제도 폐지의 정당성을 뒷받침하고 있는 집행위원회의 영향 평가 보고서를 참조해 줄 것으로 요청했다.

회신에서는 또 만약 현행 포괄적 면제조치가 폐지된다면, 집행위원회는 정보교환을 포함, 해상은 송부문에서 이루어지는 모든 형태의 협력행위들에 대하여 경쟁규칙들을 어떻게 적용할 것인지에 관한 적절한 지침들을 공시할 작정이라고 강조했다.

그리고, 동 지침들은 정기선해운산업이 더욱더 경쟁적인 환경 속으로 순탄하게 옮겨가도록 돕게 될 것이라고 말했다.

특히, 그는 회신 말미에 “당해 지침들은 ELAA의 2006년 6월16일자 수정제안에서 제안되어지고 있는 선사들간의 각종 정보교환들과 관련된 사안들을 다루게 될 것”이라며, “ 당해 지침들의 목적하는 바는 특히 정기선동맹제도 폐기 후 정기선부문 일반에 경쟁규칙을 어떻게 적용할 것인지를 설명하고자 하는 것이며, 지침들을 준비하는 기간 중 잠정적 단계로서, 경쟁총국은 2006년 9월 정기선해운산업에 대한 문건(issue paper)을 발간할 예정”이라고 덧붙였다.

한편, 한국선주협회는 지난 6월12일 협회장 명의로 EEC규칙 제4056/86호(정기선동맹에 대한 독점금지법 포괄면제) 폐지에 관한 의견서를 구주공동체 집행위원회 경쟁담당 집행위원과 유럽연합 각료 이사회 사무총장에게 제출하고, EU의 관련 경쟁관계법 법제화 과정에서 수용될 수 있도록 배려하여 줄 것을 요청했었다.

협회는 이들 양 기관에 제출한 의견서에서 독점금지법적용 면제제도(antitrust law immunity)의 완전 폐지는 당해 산업의 사실상 집중화라는 부정적인 결과로 이어질 수 있으며 살아남은 운송인들 간 독과점체제 내에서 유발될 수 있는 반경쟁적 결탁(anti-competitive collusion)이라는 위험에 처하게 된다고, 현행 규정을 유지하여 줄 것을 건의한 바 있다.

선박직원법 시행령 및 시행규칙 개정안 검토의견 제출 면허취득 및 갱신교육기간 단축 해양부에 건의

한국선주협회는 최근 선박직원법 시행령 및 시행규칙 개정안에 대한 검토의견을 해양수산부에 제출하고, 법령개정시 반영하여 줄 것을 건의했다.

협회는 검토의견을 통해 선박직원법시행령 제17조(외국의 해기면허증 소지자에 대한 특례)의 7항의 외국인해기사 승무자격증 발급과 관련하여 승무자격증에 선명이 기재되어 있어 매번 선명이 변경될 때마다 승무자격증 발급을 받는 애로가 있다고 밝히고, 이의 개선을 요청했다.

또 협회는 시행령 제24조(권한의 위탁·위임)의 7항 규정과 관련해서는 승무자격증 발급지연으로 선사가 외국인해기사를 고용 못하는 문제점을 개선하기 위하여 승무자격증 발급권한을 지방해양수산청에 위임하여 지방해양수산청에서 신청 및 발급이 One-Stop으로 처리될 수 있도록 배려하여 줄 것을 요망했다.

대부분의 국적외항선사들은 선원관리를 부산지역에서 하는 관계로 부산지방해양수산청에 외국인해기사 승무자격증 신청을 하고 있으며, 승무기준 검토(자격증, 여권 등)는 본부에서 확인하여 승무자격증 발급을 하고 있는 관계로 발급이 지연되고 있다.

이에 따라 협회는 외국인해기사가 승무기준에 적합하고, 해사법규교육을 이수한 경우 국제협약에 명시된 대로 3개월의 범위안에서 임시승무자격증을 발급할 수 있도록 법령개정이 필요하다는 의견을 제시했다.

또한 협회는 면허 취득 및 갱신교육과 관련, 교육 부담으로 인한 신규해기사 면허취득 의욕상실을 방지하고, 부원선원의 해기사 승진기회를 확대하는

차원에서 교육기간을 최소화하여 줄 것을 요청했다.

협회는 면허취득과 관련하여 이전에 유효면허를 소지하고 있었던 점을 고려하여 면허의 효력상실 또는 취소 후 면접시험 합격자에 대한 교육기간을 3급 이상 5일, 4급 이하 3일로 단축하고, 면허갱신 교육은 직무교육과 통합운영하고 있는 점을 감안하여 순수한 면허갱신교육기간을 축소하는 것이 바람직하다고 강조했다.

협회는 또 보수교육에 대해서도 기간을 단축하여 줄 것을 건의했다. 레이더 시뮬레이션교육 및 자동충돌예방교육의 경우 현재 선박에 장치된 첨단항해계기 등을 감안하여 레이더 시뮬레이션과정의 교육기간은 3일, 자동충돌예방과정은 2일로 단축하는 것이 바람직하다는 의견을 제시했다.

유조선직무교육, 액화가스탱커직무교육 및 케미컬탱커직무교육에 대해서도 선진해운국의 교육시스템을 고려하여 3일로 단축하고, 원양선직무교육의 경우도 교육대상자가 1등 항·기관사 이상이며, 이들은 선박에 대한 충분한 지식을 갖추었고, 실무 및 교육을 지속적으로 받고 있으므로 교육기간을 5일로 단축하여 줄 것을 요망했다.



예선 및 도선 운영제도 개선방안 워크숍 개최

연구용역 수행관련 사업자 및 이용자 의견수렴

한국해양수산개발원은 9월18일부터 20일까지 충남 천안상록리조트에서 '예선사업 및 도선사 운영제도 개선방안 연구'를 위한 워크숍을 개최했다.

예선 및 도선업계 관계자와 외항해운업계, 국제해운대리점업계, 국제카페리선 운영업계, 해양수산부 등 관계자 70여명이 참석한 가운데 우리나라 예·도선업의 운영제도 개선과 이해 관계자의 의견수렴 및 반영방안을 모색하기 위해 열린 이번 워크숍에서는 도선제도(제1부)와 예선제도(제2부)를 나누어 그간의 연구내용 발표와 토론이 있었다.

특히, 제1부 도선제도에서는 우리나라 도선제도 및 서비스현황에 대한 설문조사와 함께 경쟁항만의 도선제도 및 요율수준 비교검토, 도선제도 및 서비스상의 문제점 분석 및 개선방향, 도선구별 적정 도선사수 산정 등에 대한 연구발표 후 토론을 가졌다.

그리고 제2부 예선제도 워크숍에서는 우리나라 예선제도 및 서비스현황에 대한 설문조사와 함께 예선료관련 경쟁항만의 예선제도 및 요율수준 비교검토, 예선제도 및 서비스상의 문제점 분석 및 개선방향 등에 대한 주제발표와 참석자들의 토론이 있었다.

한국해양수산개발원은 이번 워크숍에서 수렴된 의견을 연구에 반영시킬 계획이다.

금번 워크숍에는 외항해운업계에서 현대상선 박영간 상무를 비롯하여 동아해운 박태원 상무, STX 팬오션 박춘서 부장, STX포스 여형연 소장, 한진해운 김인순 부장, 천경해운 남홍우 소장이, 해양수산부에서 전재우 과장을 비롯하여 부산과 인천, 여수, 울산 지방해양수산청 항무계장이, 그리고 한국도선사협회와 한국예선협동조합 임원 등이 참석했다.

제21차 해양사고방지세미나 11월28일 개최예정

선진국과의 해양안전 정책·계획 비교분석 등

해양사고 예방을 위한 새로운 기술 및 지식 확산을 목표로 매년 해양수산 관련 15개 단체가 자체적으로 실시하는 해양사고방지세미나가 오는 11월28일(화) 14:00-18:00 서울시 중구 태평로소재 한국프레스센터에서 개최된다.

올해로 21번째를 맞는 금번 세미나에서는 선진국과 우리나라의 해양안전 정책 및 계획 비교 분석, 여객선 안전운항 증진을 위한 AIS 모니터링시스템 도입, 고등법원에서의 사실심리에 따른 해양안전심판제도의 변화 등 선사들에게 유익한 주제들이 발표될 계획이다.

해양사고방지세미나는 해양사고방지를 위한 연구·발표를 통해 관련종사자들의 해양안전의식을 고취시키고, 신기술 및 신제도 소개로 해양안전에 기여하기 위해 지난 1986년부터 서울과 부산에서 번갈아가면서 연 1회 정례적으로 개최되고 있으며, 중앙해양안전심판원이 적극적으로 후원하고 있다.

해양사고방지 세미나를 공동주최한 15개 해양·수산단체는 한국선주협회를 비롯하여 한국해양수산연수원, 수산업협동조합중앙회, 한국해기사협회, 한국원양어업협회, 한국해운조합, 해양시스템안전연구소, 전국해상산업노동조합연맹, 한국해양수산개발원, 한국해양오염방제조합, 한국도선사협회, 한국선급, 선박검사기술협회, 한국해사위험물검사소, 대한손해보험협회이다

올 상반기 아시아발 미국향 컨물동량 14.3% 증가 미국발 아시아향 컨물동량은 5.7% 증가에 그쳐



올들어 아시아지역에서 미국으로 수출되는 컨테이너물동량은 큰 폭으로 증가하고 있으나, 미국발 아시아향은 증가세가 둔화되고 있는 것으로 나타났다.

한국선주협회가 미국의 수출입관련 정보서비스를 제공하는 PIERs 자료를 분석한 바에 따르면, 올 상반기중 아시아 주요 18개국에서 미국으로 수출된 컨테이너화물은 모두 677만3,384TEU로 전년동기의 592만4,291TEU에 비해 14.3%가 증가했다.

특히, 이 항로의 컨테이너물동량은 올 1/4분기중 313만2,477TEU로 전년동기의 281만926TEU에 비해 11.4% 증가한데 이어 2/4분기중에는 364만907TEU로 전년동기대비 16.9% 증가하는 등 신장세가 두드러지고 있다.

이에 비해 미국에서 아시아지역 18개국으로 수출한 컨테이너화물은 241만5,114TEU로 지난 2005년 상반기의 228만4,701TEU에 비해 5.7%가 증가한 것으로 집계됐다.

그리고, 이 항로의 1/4분기중 물동량은 122만3,108TEU로 전년동기의 111만8,106TEU에 비해 9.4% 증가했으나, 2/4분기중에는 119만2,006TEU

로 지난 2005년 2/4분기의 116만6,595TEU에 비해 2.2% 증가한데 그치는 등 증가세가 크게 둔화되는 양상을 보이고 있다.

이에 따라 아시아-미국항로의 수출입 불균형이 점차 심화되는 추세에 있다. 이 항로의 수출입 불균형 비율은 지난 2001년 56.4%로 절반 이하에 그쳤으나, 이후 점차적으로 악화되어 2005년 9월에는 29% 수준으로 악화됐다. 이후 불균형 비율은 점차 개선되어 2006년 3월에는 43.3%에 달했으나, 올 2/4분기 미국발 물동량 증가폭이 줄어들면서 이 기간중 불균형 비율은 32.7%로 벌어졌다.

한편, 금년 6월 한달간 아시아 주요 18개국에서 미국으로 수출된 컨테이너화물은 118만6,836TEU로 전년동월대비 14.3%가 증가했다.

선적국가별 증감현황을 보면, 홍콩과 마카오를 포함한 중국이 81만6,967TEU로 전년동월대비 13.3%가 증가했으며 점유율은 68.8%를 기록했다.

그리고 대만과 한국이 각각 5만3,612TEU와 5만1,836TEU로 전년동월에 비해 6.9%와 9.3% 증가했으며, 인도네시아와 필리핀, 베트남, 싱가포르 등 아시안국가들은 14만271TEU로 6.1%, 인도, 스리랑카, 파키스탄, 방글라데시 등 남아시아 4개국은 5만5,957TEU로 31.9% 증가했다. 이에 반해 일본은 6만7,793TEU로 7.0% 감소한 것으로 집계됐다.

이와함께 이 항로의 6월중 상위품목을 보면, 가구류가 17만32TEU로 전년동월대비 0.1% 감소했으나, 전체화물의 14.3%를 차지했으며, 이어 의류 및 관련품목 15만4,258TEU로 13.3%, 일반전기기기 7만6,977TEU로 6.5% 등을 차지한 것으로 나타났다.

전세계 컨테이너터미널 중 중국의 약진 두드러져

세계 20대 항만 가운데 홍콩 포함 7개항만 진입

전세계 컨테이너터미널 가운데 중국 항만의 성장세가 두드러진 것으로 분석됐다.

한국선주협회가 입수분석한 '세계 100대 컨테이너항만 현황'에 따르면, 2005년에 세계 20대 항만에 홍콩을 포함하여 중국의 7개 항만이 진입한 것으로 조사됐다.

그리고 세계 100대 컨테이너항만에 진입한 국가별 항만수를 보면, 미국이 14개 항만으로 가장 많고, 이어 중국 13개항만, 일본 5개항만 등으로 각각 집계됐다.

하지만 대부분의 선진국 주요 항만의 컨테이너화물 처리량 순위가 정체 또는 하락하는데 반해 중국의 경우는 순위가 매년 업그레이드되는 양상을 보이고 있다.

2005년도 컨테이너항만의 세계 순위를 보면, 싱가포르가 2,319만TEU를 처리, 지난 2004년 2위에서 1위로 올랐으며, 홍콩(2,260만TEU)은 2위로 하락했다.

이어 상하이에는 전년대비 24% 증가한 1808만 TEU를 처리하여 홍콩의 뒤를 잇고 있으며, 칭따오항은 14위에서 13위로, 닝보항은 17위에서 15위로, 텐진항은 18위에서 16위로, 광저우항은 22위에서 18위로, 사이먼항은 26위에서 23위로, 다이렌항은 35위에서 31위로 각각 수직상승했다.

이와함께 리안령강항과 잉코우항의 경우는 지난 2004년 100위권 밖에서 2005년에는 각각 84위와 94위로 100대 항만에 새롭게 진입한 것으로 나타났다.

이에 반해 미국의 항만은 롱비치항의 경우 12위에서 11위로 한단계 올랐으나, 로스앤젤리스항은 8위에서 10위로 떨어졌다. 그리고 일본의 주요항만들도 순위가 1-3단계 하락했다.

한편, 우리나라의 경우는 부산이 전년도에 이어 2005년에도 5위를 차지했으며, 광양항은 143만 9,000TEU를 처리, 65위에서 62위로, 인천항은 114만9,000TEU를 처리하여 80위에서 74위로 각각 상승했다.

[세계 100대 컨테이너항만]

순위 ('05년)	순위 ('04년)	항 만	국 가	2005년 처리량	2004년 처리량	증감률 (%)
1	2	Singapore	Singapore	23,190,000	21,329,000	8.7
2	1	Hong Kong	China	22,602,000	21,930,000	3.1
3	3	Shanghai	China	18,084,000	14,554,000	24.3
4	4	Shenzhen	China	16,197,000	13,620,000	18.9
5	5	Busan	Korea	11,840,445	11,491,968	3.0
6	6	Kaohsiung	Taiwan	9,471,056	9,710,000	▲2.5
7	7	Rotterdam	Netherlands	9,287,000	8,220,000	13.0
8	9	Hamburg	Germany	8,087,545	7,003,479	15.5
9	10	Dubai	UAE	7,619,219	6,428,884	18.5
10	8	Los Angeles	US	7,484,624	7,321,440	2.2
11	12	Long Beach	US	6,709,818	5,779,852	16.1

순위 ('05년)	순위 ('04년)	항 만	국 가	2005년 처리량	2004년 처리량	증감률 (%)
12	11	Antwerp	Belgium	6,482,029	6,063,746	6.9
13	14	Qingdao	China	6,307,000	5,139,000	22.7
14	13	Port Klang	Malaysia	5,543,527	5,243,593	5.7
15	17	Ningbo	China	5,208,000	4,000,000	30.2
16	18	Tianjin	China	4,801,000	3,810,000	26.0
17	15	New york	US	4,785,000	4,478,480	6.8
18	22	Guangzhou	China	4,683,000	3,313,200	41.3
19	16	Tanjung Pelepas	Malaysia	4,177,122	4,010,037	4.2
20	19	Laem Chabang	Thailand	3,793,802	3,621,595	4.8
21	20	Tokyo	Japan	3,759,000	3,580,096	5.0
22	21	Bremerhaven	Germany	3,700,000	3,469,104	6.7
23	26	Xiamen	China	3,342,300	2,871,700	16.4
24	24	Jakarta	Indonesia	3,281,580	3,170,000	3.5
25	25	Algeciras	Spain	3,179,614	2,937,381	8.2
26	23	Gioia tauro	Italy	3,160,981	3,261,034	▲3.1
27	30	Jeddah	Saudi Arabia	2,874,937	2,425,930	18.5
28	27	Yokohama	Japan	2,873,288	2,717,585	5.7
29	28	Felixstowe	UK	2,750,000	6,625,000	4.8
30	31	Panama	Panama	2,718,470	2,406,741	13.0
31	35	Dalian	China	2,690,000	2,210,000	21.7
32	32	Jawaharlal Nehru	India	2,670,000	2,370,000	12.7
33	29	Manila	Philippines	2,625,148	2,616,783	0.3
34	34	Salalah	Oman	2,492,000	2,228,541	11.8
35	33	Nagoya	Japan	2,491,194	2,303,539	8.1
36	36	Colombo	Sri Lanka	2,450,000	2,200,000	11.4
37	39	Valencia	Spain	2,410,000	2,145,000	12.4
38	41	Oakland	US	2,272,525	2,047,504	11.0
39	45	Santos	Brazil	2,267,921	1,882,639	20.5
40	37	Kobe	Japan	2,262,066	2,180,000	3.8
41	43	Sharjah	UAE	2,157,899	2,003,620	7.7
42	38	Le Havre	France	2,100,000	2,150,000	▲2.3
43	42	Osaka	Japan	2,094,277	2,009,150	4.2
44	40	Keelung	Taiwan	2,091,458	2,070,192	1.0
45	50	Seattle	US	2,088,000	1,790,000	16.6
46	44	Barcelona	Spain	2,071,480	1,916,493	8.1
47	49	Tacoma	US	2,066,447	1,800,000	14.8
48	53	Ho Chi Minh	Vietnam	2,030,508	1,685,770	20.4
49	48	Virginia	US	1,981,955	1,808,933	9.6
50	46	Charleston	US	1,980,000	1,863,916	6.2
51	47	Melbourne	Australia	1,923,462	1,850,106	4.0
52	56	Savannah	US	1,901,506	1,663,122	14.3
53	52	Durban	South Africa	1,898,483	1,686,554	12.6
54	55	Vancouver	Canada	1,767,379	1,664,906	6.2
55	54	San Juan	US	1,704,024	1,667,868	2.2

56	51	Surabaya	Indonesia	1,700,000	1,695,266	0.3
57	63	kingston	Jamaica	1,642,862	1,356,064	21.1
58	57	Genoa	Italy	1,624,964	1,628,594	▲0.2
59	61	Houston	US	1,582,081	1,437,585	10.1
60	82	Port Said	Egypt	1,560,686	869,496	79.5
61	62	Istanbul	Turkey	1,526,680	1,397,294	9.3
62	65	Gwangyang	Korea	1,438,657	1,320,000	9.0
63	64	Sydney	Australia	1,409,522	1,347,800	4.6
64	70	Zeebrugge	Belgium	1,407,933	1,196,755	17.6
65	58	Piraeus	Greece	1,394,512	1,541,563	▲9.5
66	60	Southampton	UK	1,380,000	1,441,012	▲4.2
67	66	Bangkok	Thailand	1,349,000	1,318,000	2.4
68	59	Malta Freeport	Malta	1,321,000	1,461,174	▲9.6
69	69	Las Palmas	Spain	1,317,340	1,215,277	8.4
70	72	Bandar Abbas	Iran	1,292,962	1,142,659	13.2
71	68	Montreal	Canada	1,254,560	1,226,296	2.3
72	71	Damietta	Egypt	1,230,829	1,150,000	7.0
73	67	Taichung	Taiwan	1,228,915	1,245,185	▲1.3
74	80	Incheon	Korea	1,149,000	934,954	22.9
75	75	Haifa	Israel	1,122,789	1,043,000	7.6
76	74	Freeport	Bahamas	1,121,285	1,059,581	5.8
77	87	St Petersburg	Russia	1,120,000	773,431	44.8
78	76	honolulu	US	1,077,468	1,041,455	3.5
79	79	Zhongshan	China	1,075,900	1,196,755	17.6
80	73	Buenos Aires	Argentina	1,075,173	1,138,503	▲5.6
81	78	Miami	US	1,054,462	1,009,500	4.5
82	83	Karachi	Pakistan	1,024,482	848,000	20.8
83	77	La Spezia	Italy	1,024,455	1,040,483	▲1.5
84	-	Lianyungang	China	1,007,590	502,000	100.7
85	81	Marseille	France	908,000	916,000	▲0.9
86	90	Dammam	Saudi Arabia	894,809	743,457	20.4
87	92	Callao	Peru	887,035	727,840	21.9
88	84	Manzanillo	Mexico	872,569	830,777	5.0
89	86	Johor	Malaysia	830,000	803,895	3.2
90	95	Fuzhou	China	803,000	708,000	5.8
91	98	Everglades	US	797,238	653,628	22.0
92	88	Penang	Malaysia	795,289	772,024	3.0
93	91	Gothenburg	Sweden	788,000	736,000	7.1
94	-	Yingkou	China	787,000	583,000	35.0
95	85	Izmir	Turkey	784,377	804,563	▲2.5
96	93	Jacksonville	US	777,812	727,660	6.9
97	100	San Antonio	chile	773,048	639,762	20.8
98	-	Constantza	Romania	768,099	386,282	98.8
99	96	Bisbane	Australia	736,005	693,013	6.2
100	-	Puerto Cabello	Venezuela	734,202	598,251	22.7



대우로지스틱스

통합물류정보시스템 구축 추진

대우로지스틱스(대표 안용남)은 통합물류정보 시스템을 구축기로 하고, 최근 한진정보통신에 이 프로젝트를 발주했다.

이번 사업은 대우로지스틱스의 물류업무시스템, 해운업무 시스템 및 관리업무시스템을 단일한 환경으로 통합하여 웹기반의 물류·해운정보 시스템을 구축하는 사업으로, 2007년 완료를 목표로 하고 있다.

대우로지스틱스는 이번 통합물류정보시스템 구축을 통해 물류 프로세스를 일관성 있는 연계 체계로 구현하여 경영 의사결정의 정확성 및 신속성을 높일 수 있게 되었으며 이후 물류 사업 확장에 적극적으로 나설 계획이다.

(주)봉신

케이프사이즈벌크선 대선

(주)봉신(옛 선우해운)은 최근 도입한 149K 케이프사이즈벌크를 스위스마린과 8월30일자로 최소 57개월-최대 63개월 용선주옵선으로 대선했다.

하루용선료는 2만4,500달러이며, 전체 계약금액(60개월 5년 기준)은 430억원으로, 봉신은 이번 계약을 통해 대형선 도입에 따른 리스크를 커버하게 됐다.

(주)봉신은 지난 7월91년건조된 149K 케이프사이즈벌크를 약 3,000만달러 선인에서 구입하면서 케이프사이즈시장에 진출한 바 있다. 한편 이 선박의 선명은 당초 Lowlands Grace에서 봉신이 인수 후 Chene Bourg호로 변경됐다.

삼호해운

VLCC 원유선 1척 도입

삼호해운(대표 신용주)이 최근 VLCC 원유선 1척을 도입했다.

이번 도입은 탱커사업 확충의 일환으로 이루어졌으며, 이를 위해 지난 8월29일 수협, 신한은행과 VLCC도입 금융약정을 체결한 데 이어 9월6일 중동 푸자이라하에서 30만8000톤의 원유선인 "OVERSEAS CROWN호" 인수를 완료했다고 삼호해운은 최근 밝혔다.

OVERSEAS CROWN호는 이중선체와 이중바닥으로 되어 있다. 이로써 삼호해운은 1~2만톤급 SUS TANKER 등 최첨단 시스템의 10여척 선박과 대규모의 VLCC를 보유하게 됨으로써 명실상부한 전문 케미컬 탱커 선사로서의 자리를 더욱 굳혔고 세계시장에도 어깨를 나란히 할 수 있는 경쟁력을 갖추게 되었다.

이어 삼호해운은 9월18일 소공동 삼화빌딩 11층으로 확장 이전했다

한편, 삼호해운은 양희권 전 C&상선 부사장을 사장으로 영입했다. 양희권 신임사장은 이미 취임식을 갖고 본격적인 업무에 들어갔다.

양희권 삼호해운 신임 사장은 KSS해운에서 3년, SK해운에서 23년 동안 가스선 및 물류사업을 담당했으며 C&상선에서 영업 총괄 및 기획담당 부사장을 역임한 바 있는 가스선 및 물류전문가이다. 이번 양사장의 영입으로 삼호해운은 탱커 전문선사로서 입지를 더욱 확고하게 될 것으로 기대되고 있다. 양 사장은 "그간 해운업계에 입문하여 익히고 얻은 귀중한 경험과 지식을 바탕으로 앞으로 삼호해운의 창조적인 미래를 위한 비전을 달성하는 데 최선을 다할 것"이라고 취임

각오를 밝혔다.

또한 양 사장은 “삼호해운이 더욱 성장, 발전하여 케미컬, 원유 및 석유제품 탱커 전문선사로서도 손색없는 그 소명을 다할 수 있도록 임직원과 함께 최선의 노력을 경주할 것”이라고 덧붙였다.

〈양희권 신입사장 약력〉

△72년 경남고등학교 졸업 △76년 부산대 사범대학(수학전공) 졸업 △연세대 경영대학원(마케팅전공) 졸업 △79년 12월 한국케미칼해운(현재 KSS해운) 입사·기획부 대리 △83년 4월 SK해운 입사·기획부/탱크영업부(원유선) 근무 △97년 1월 SK해운 가스선 및 석유제품선 사업담당 임원 △2001년 1월 SK해운 전략기획 담당 상무 △2004년 1월-2005년 3월 SK해운 가스선 및 물류 사업담당 상무 △2005년 7월-2006년 7월 세양선박(현재 C&상선) 영업총괄 및 해운기획 담당 부사장(C&해운 부사장 겸직) △2006년 9월 현재 삼호해운 사장

(주)C&진도

상해진도 ‘백옥란기념상’ 수상

(주)C&진도(옛 (주)진도, 대표 임성주)는 중국 현지법인인 상해진도컨테이너유한공사 김종진 총경리가 지난 9월7일, 상해국제 귀도대반점(貴都大飯店, Hotel Equatorial Shanghai)에서 거행된 상해시 백옥란상 시상식에서 2006년 상해시 ‘백옥란기념상’을 수여했다고 최근 밝혔다.

상해시 ‘백옥란상’은 상해시 경제무역발전에 기여한 공로를 표창하기 위한 상으로, 매년 1회 수상되며 상해시 사회발전과 경제건설, 문화교류에 뛰어난 공헌이 있는 외국전문가와 학자, 기업관리인사 등을 대상으로 표창하는 상이다. 이는 상해주재 외국인사들에게 주는 최고의 영예이기

도 하다.

김종진 총경리는 2005년 3월부터 상해진도컨테이너유한공사의 총경리직을 맡아왔으며 2005년에 상해시 제73위의 수출실적을 달성하고 ‘2005년도 상해시 대외무역수출백강기업’으로 선정되기도 했다.

2006년 4월에는 미국품질인증(AQA) 국제유한공사로부터 ‘ISO9001-2000국제품질체계표준’ 인증을 통과했고, 2005년 6월 ‘상해시 외상투자선진기술기업’ 심사와 ‘보산구 기업기술중심’ 인증 통과 및 8월에는 상해시 외국투자공작위원회, 상해시 대외경제무역위원회, 상해시 외상투자기업협회로부터 ‘2005년도 상해시 외상투자쌍우(雙優)기업’으로 선정되는 성과를 거두었다.

C&진도 관계자는 “이번 수상으로 상해진도 전 직원들의 사기가 높아졌다”며, 2006년에도 상해진도 임직원들의 노력으로 더욱 큰 성과를 이룩하여 C&진도의 중국내 이미지 향상과 영업활동에 도움이 되도록 할 것이라고 전했다.

C&해운

원유운반선 장기용선 계약체결

C&해운(대표 임갑표)은 최근 일본의 대형선사인 ‘산코 스팀쉽(SANKO STEAMSHIP)’과 원유 운반선 장기용선 계약을 체결하였다고 밝혔다.

‘산코 스팀쉽’은 114척의 벌커/탱커선을 사선과 용선을 통해 운영하고 있는 일본의 거대 선사로서 이번에 용선계약을 체결한 선박은 10만 5,000DWT AFRAMAX 규모이며 일본의 스미토모(SUMITOMO) 조선소에서 2007년 하반기에 인도될 예정이다.



C&해운은 이번에 용선한 선박으로 향후 연간 128만톤의 원유를 한국을 비롯한 극동 지역으로 운송할 계획이며 5년간 5,000만달러 정도의 매출을 올릴 수 있을 것으로 전망된다.

한편 C&해운 관계자는 “VLCC급 유조선 운항 경험을 토대로 탱커사업 비중을 점진적으로 늘여 나갈 계획”이라며 “본 계약이 향후 C&해운과 ‘산코 스팀십’ 양사간 협력적인 관계 증진의 초석이 될 전망”이라고 밝혔다.

SK해운

VLCC 2척 신조발주

SK해운(대표 이정화)은 8월25일 이사회를 개최하고 8만2,000m³급 대형가스운반선(VLGC) 1



척을 신조발주기로 결정했다.

이번 대형가스선의 신조계획은 동사의 중장기 선박확보계획에 따른 것으로 선가는 약 848억원에 달하며, 2008년에 인도받을 예정이다.

이에 앞서 SK해운은 지난 7월27일 워커힐 애스톤하우스에서 현대중공업과 318,000DWT급의 VLCC(Very Large Crude Oil Carrier) 2척에 대한 건조계약을 체결하였다. 이날 Signing Ceremony엔 이정화 사장과 현대중공업 최길선 사장이 참석하여 계약서에 각각 서명했으며, 이로써 2009년도 중에 신조선이 SK해운에 인도될 예정이다.

새롭게 도입될 선박은 이중선체 구조로 기존의 단일선체 선박을 대체하여, 강화된 국제규제사항을 충족시키고 해상오염사고 가능성을 획기적으로 감소시킬 것으로 예상된다. 인도 후 SK 주식회사와의 COA 계약에 의거 원유수송에 투입될 예정이며, 향후 수송 안정성 확보에 기여하여 동사의 선대정비 및 확장계획 달성을 위해 한발 다가설 것으로 기대된다.

STX 팬오션

자카르타, 마닐라 직기항 개설

STX팬오션(대표 이종철)은 자카르타, 마닐라 직기항 서비스를 개설한다.

JIX(Japan Indonesia Express)라고 명명된 이 서비스는 한진해운과 양사간 협의에 의해 선복교환 형태로 운영될 예정이며 10월3일(화) M/V HANJIN SEOUL V.0307호가 부산을 출항하여 자카르타를 첫 기항한다.

이 항로는 일본의 OSAKA(FRI/FRI)를 비롯하여 TOKYO(SAT/SUN), PUSAN(TUE/WED), 필리핀의 MANILA(SUN/MON), SINGAPORE

(FRI/FRI), 인도네시아의 JAKARTA (SUN/MON), MANILA(SAT/SAT), PUSAN (WED/THU) 등의 순으로 기항한다.

STX팬오션은 JIX 서비스 개설로 기존 자사 동남아시아 주요항 서비스와 함께 자카르타, 마닐라 지역 서비스가 가능해짐에 따라 2005년 동남아 지역으로 서비스 개설 이후 빠른 속도로 서비스 지역을 확장하고 있다.

한편, 이번 서비스로 인해 일본 발/착 동남아시아 지역 서비스 또한 가능해짐에 따라 기존 한일 항로와 더불어 일본 주요 지역 서비스를 한층 강화할 계획인 것으로 알려지고 있다.

장금상선

광양-일본간에 히비키항 추가

장금상선(대표 정태순)은 자사의 큐슈·한신-광양루트를 일부 개편 큐슈의 오구라항 대신 히비키신항에 기항하기로 했다.

이 루프의 투입선 SS Ulsan(116TEU급)호로 히비키항 첫기항일시는 9월19일이다.

이 항로의 기항지는 하카타(화)-히비키(화)-광양(수)-하카타(목)-토쿠시마(금)-오사카(금)-고베(금)-광양(월)-하카타(화) 순이다.

진양해운

경영혁신형 중소기업으로 선정

진양해운(대표 홍승두)이 지난 9월 5일 서울지방중소기업청으로부터 '제 1회 경영혁신형 중소기업'으로 인증받았다.

경영혁신형중소기업 인증제도는 현행제도로는 혁신형 기업으로 평가받기 어려운 서비스업, 문

화산업, 전통제조업 등 혁신형 중소기업을 발굴육성이 필요함에 따라 서울지방중소기업청이 올해 7월 마련한 것으로, 서울지방중소기업청은 마케팅, 조직혁신, 지식·정보관리, 인적자원관리, 생산·서비스 운영 프로세스 개선 등을 통한 기업이윤 창출에 기여한 중소기업을 경영혁신형 중소기업으로 발굴하여 금융지원은 물론 중소기업청이 제공하는 지원시책(공정혁신 지원, 생산정보화, 쿠폰제 경영컨설팅, 해외유명 인증 획득 등)을 우대 지원하고, 조달청 물품구매 적격심사와 특허청 특허출원시 우선심사 대상 등 타부서 지원시책도 우대 지원받을 수 있도록 할 방침이다.

진양해운 홍승두 사장은 "진양해운은 올해 1월과 8월에 4만 3000톤 벌크선 2척을 도입했으며 이번 경영혁신형중소기업으로 인증됨에 따라 올해 3~4척을 더 도입하는 등 중대형 선대확충에 노력할 것"이라고 밝혔다.

창명해운

16만5000DWT급 벌크선 1척 도입

창명해운(대표 이경재)은 최근 16만5,000DWT급 벌크선 1척을 도입했다.

세계로선박금융의 '바다로 3호 선박투자회사'는 9월13일 오전 웨스틴조선호텔에서 관련 금융권, 선사와 함께 금융계약 서명식을 가졌으며 오는 9월말에 공모에 들어간다.

바다로 3호 선박투자회사는 1996년 10월 건조된 16만 5000DWT급 벌크선 1척을 도입해 창명해운에게 대신하게 된다.

선가 4,622만달러중 수협은행이 선가의 70%를 대출하고, 창명해운이 선가의 10%를 부담하게 되며, 대우증권 및 미래에셋증권이 일반 투자자들로



부터 선가의 20%를 공모하기로 했다.

공모일정은 9월26일, 27일, 28일 중 이틀간으로 결정될 예정이며 조만간 날짜를 확정할 계획이다.

동 서명식에 참석한 창명해운 이경재 사장은 “이번 1척의 도입으로 창명해운은 케이프사이즈 선박 5척 등 총 13척으로 선대를 확대하게 되었다”며, 지속적인 선대확충에 노력해 해운업계의 발전을 도모할 계획이라고 밝히면서 “이 자리에 모인 금융계, 해양부관계자들이 국내 해운업계 발전을 위해 많이 지원해 주길 바란다”고 말했다.

또한 이 사장은 “이 자리에 계신 분들은 해운에 대해 잘 알고 있으시지만 우리나라 국민 10명중 1~2명만이 해운에 대해 알고 있을 뿐”이라며, 대국민에 대한 홍보에도 힘써야 할 것이라고 강조했다.

한편, 이날 서명식에는 해운업계, 금융계 관계자 40여명이 참석해 세계로 선박금융의 발전을 축배로 기원했다.

〈바다로3호 선박투자회사 내용〉

△사업 개요: 16만5000DWTt Cape Bulk Carrier 중고 1척, 선박건조일 1996년 10월(대만 CSBC사 건조), 선가 U\$46,220,000, 선박인도시기(예정) 2006년 9월 15일

△금융구조: 선순위금융액 선가의 70%(U\$32,354,000), 후순위금융액 선가의 20%(U\$9,244,000), 선사 자담액 선가의 10%(U\$4,622,000)

△금융기간: 선순위금융 선박인도일로부터 7년, 후순위금융액 선박인도일로부터 5년(원금 50% 상환) 및 7년(원금 50% 상환), 5년말 Put Option 행사 가능(후순위는 선순위 행사 조건부로 행사 가능)

△선순위 대출은행: 수협은행

△후순위금융액 모집증권사: 대우증권 및 미래에셋증권

한진해운

한국-말레이시아항로 신규 개설

한진해운(대표 박정원 / www.hanjin.com)이 고려해운, STX 팬오션과 상호 선복교환 형태로 오는 9월9일부터 2개의 한국-말레이시아간 신규 서비스를 시작했다.

한진해운은 각각, 고려해운이 운항하는 KMS(Korea-Malaysia Service)노선과 STX 팬오션이 운항하는 NMS(New Malaysia Service)노선의 선복을 임차하고, 그 대신 NHS(신규 호치민 서비스)노선과 JIX(인도네시아 서비스)노선의 선복을 제공한다.

새롭게 서비스되는 두 노선은 기존 말레이시아 서비스 노선(IMS)의 대체 성격을 띠고 있으며, KMS노선은 부산-광양-상하이-홍콩-포트켈랑-싱가포르-파시르구당 을 기항하며, NMS노선은 부산-인천-칭다오-홍콩-포트켈랑-싱가포르 순으로 서비스를 실시한다.

한진해운은 KMS와 NMS 서비스 노선 개시로, 포트켈랑발 미주 환적 화물의 운송 시간 단축을 통해 시장 경쟁력을 확보함은 물론, 비용 절감과 추가적인 수익 창출에도 상당한 효과를 얻을 수 있을 것으로 기대하고 있다.

▷ KMS(Korea-Malaysia Service): 부산-광양-상하이-홍콩-포트켈랑-싱가포르-파시르구당-홍콩-상하이-울산-부산(서비스 개시: 9월 9일 부산)

▷ NMS(New Malaysia Service): 부산-인천-칭다오-홍콩-포트켈랑-싱가포르-홍콩-부산(서비스 개시: 9월 25일 부산, 9월30일 포트켈랑)

현대상선

호주지역 서비스 대폭 강화

현대상선(대표 노정익, hmm21.com)이 세계 유수의 선사들과 함께 아시아와 호주를 잇는 컨테이너 항로를 개설해 호주지역 서비스를 대폭 강화한다.

현대상선은 함부르크 수드, 하팍 로이드, 심스라인 등 3개 선사와 공동으로 "아시아-호주"간 항로를 개설한다고 최근 발표했다.

AAS(Asia Australia Service)로 알려진 이 항로는 홍콩-안티안(Yantian)-부산-상하이-닝보-멜버른-시드니-브리즈번-마닐라-홍콩을 주 1회씩 정기적으로 기항하는 정요일 서비스로 오는 10월31일부산에서 첫 출발한다.

그동안 현대상선은 1000TEU급의 소형선박을 투입해 함부르크 수드와 공동으로 아시아-호주 간 항로를 운영하고, 이와 별도로 하팍 로이드와 심스라인이 함께 운영하는 또 다른 아시아-호주 간 항로의 선박(선박의 적재 공간)을 임차하여 서비스를 제공해 왔다.

이번에 개설된 항로는 4개 선사가 각각 운영하고 있던 이들 기존 항로를 통합한 것으로, 2500TEU급 선박 5척을 투입하여 공동 운항을

하게 된다.

특히 기존의 아시아-호주간 항로에는 없었던 부산과 상하이, 닝보 등의 중국 주요 항만을 기항지로 추가함으로써 수송 물량 확대는 물론 주요 시장을 효과적으로 연결할 수 있는 발판을 갖추게 되었다.

이번에 기항지로 추가된 상하이 항은 컨테이너 처리량 기록을 매달 경신할 만큼 성장세가 계속되고 있고, 닝보항 역시 전년 대비 30%를 웃도는 물동량 증가세를 보이는 가장 유망한 항만으로 자리잡고 있다.

현대상선 측은 "아시아-구주, 아시아-미주 간 등 주요 항로에서는 이미 세계적인 선사들과 전략적 제휴를 맺어 최고 수준의 서비스를 제공하고 있다"며, "이번 「아시아-호주」간 항로 확대 개설을 계기로 앞으로도 세계적인 선사들과의 협력을 강화해 경쟁력을 강화해 나갈 계획"이라고 밝혔다.

홍아해운

부산-히로시마 카페리선사 선정

홍아해운(대표 이윤재 회장)이 부산-히로시마 카페리항로 운송사업자로 선정됐다.

해양수산부는 부산-히로시마 카페리항로 운송사업자 모집에 신청한 홍아해운, C&웨리(前 황해웨리), 정인해운 컨소시엄 총 3개사 가운데 가장 높은 평가 점수를 받은 홍아해운을 사업자로(적격자)로 선정했다고 최근 밝혔다.

해양수산부는 홍아해운이 면허를 신청하는 대로 부산항만공사 등 관련기관과 협의후 면허를 발급할 예정이다.

이로써 홍아해운은 투입 선박을 확보하는 대로





부산-히로시마 카페리 운항을 시작하게 되었다.

한편 부산-히로시마항로는 '2002 한·일 월드컵' 공동개최를 계기로 히로시마현이 120억원을 투입해 히로시마항에 국제카페리어객부두를 신축하는 등 의욕을 보임에 따라 개설된 카페리항로로, 부산-시모노세키항로를 운항하고 있는 부관훼리(주)가 지난 2002년 10월 21일부터 여객 500명과 컨테이너 90teu를 적재할 수 있는 은하호를 투입해 주 3항차 운항을 해오고 있었다.

그러나 지난해 8월 여객과 화물수요가 당초 예상보다 저조해 휴업에 들어갔으며, 설상가상으로 부관훼리는 대체선박을 확보하지 못해 끝내 지난 6월 자진 폐업했다.

해양수산부는 지난 6월 21일 일본 히로시마현의 항만국장이 내한하여 부산-히로시마항로 개재를 적극 요청하고 국적 카페리선사도 관심을 보임에 따라 지난 7월 12일부터 7월말일까지 부산-히로시마간 카페리항로 운송사업자 공모에 들어갔다. 또한 산·학·연 전문가로 구성된 '부산-히로시마 여객운송사업자 평가단'을 구성해 신청한 3개업체들을 대상으로 사업수행능력과 재무구조를 평가해 총평점이 가장 높은 흥이해운을 최종 선정했다.

사업자가 선정됨에 따라 지난해 8월 중단된 부산-히로시마 항로의 여객운송이 조만간 재개되

어 일본 3경의 하나로 불리는 '미야지마', 세계 문화유산으로 등록된 '원폭 돔' 등 유명 관광지를 보유한 히로시마와 우리나라의 관문 부산항 사이의 교류가 한층 활성화될 것으로 기대된다.

부산항만공사

외국적선사 초청 오찬간담회

부산항만공사(BPA)는 8월 31일 부산항에 기항 중인 외국적 선사를 초청, 오찬간담회를 갖고 부산항 물동량 증대 및 경쟁력 향상방안 등을 논의했다.

이날 간담회는 최근 둔화조짐을 보이고 있는 부산항 물동량 증대방안을 모색하기 위해 마련된 것으로 세계적 선사인 MSC, APL, CMA-CGM 등 22개사 부산지역 대표자들이 참석했다.

이 자리에서 BPA 김성용 기획영업본부장은 부산항의 환적화물 볼륨인센티브제도 및 신항 운영과 배후부지 건설현황 등을 설명하고 부산항에 대한 지속적 이용과 관심을 당부했다.

김 본부장은 "부산항 물동량이 최근 둔화세를 보이고 있어 이를 해결하기 위한 방안 마련이 시급하다"며 "부산항 서비스 및 효율성 향상을 위해 여러 대책을 세우는 등 노력을 다할 것"이라고 말했다.



이에 대해 외국적 선사대표자들은 볼륨인센티브 제도 개선과 부산항 '컨' 마일리지 제도 도입 등 여러 의견을 제안했다.

선사대표자들은 또 부산항 물동량 증대를 위한 최우선 과제는 부산항의 생산성과 하역 등에 대한 경쟁력 확보라고 밝혔다.

한편, 이들 참석자들은 간담회 후 BPA 항만안 내선인 새누리호에 승선, 부산항을 둘러봤다.



인천항만공사

중국 바이어 초청 설명회 개최

인천항만공사(IPA, 사장 서정호)는 중국 상해와 소주, 항주 등 화동지역 바이어들을 초청, 인천항 설명회를 가졌다.

인천항만공사는 9월12일 한국무역협회와 공동으로 인천 파라다이스호텔과 인천항 갑문 홍보관에서 '중국 화동지역 바이어 초청 인천항 홍보 설명회'를 개최했는데, 이번 행사는 중국 화동지역의 10개 대형 바이어들이 한국무역협회의 초청으로 인천·부천·김포지역 40여개 수출업체와의 상담을 위해 인천을 방문하게 되자, 인천항만공사가 양해를 얻어 바이어들을 대상으로 인천항의 장점과 대중국 항로 개설 현황 등을 알리는 기회를 만들기 위한 차원에서 기획됐다.

인천항만공사는 우선 수출상담회가 열리는 인천 파라다이스호텔에 별도의 상담 테이블을 마련해 중국 지역 바이어들과 인천항 이용의 장점 등에 대해 홍보했다.

또한 상해 등 화동지역에 기항하고 있는 고려해운과 동남아해운, 차이나쉬핑 등 해운선사를 초청해 일대일 상담을 통해 중국 지역 바이어들에게 항로 현황을 홍보하도록 연결시켰다.

인천항만공사는 개별 상담을 마친 뒤 20여명

의 바이어들을 인천항 갑문홍보관으로 직접 초청해 인천항에 대한 브리핑과 함께 갑문과 내항 일대를 견학시키며 빠르게 발전하고 있는 인천항의 모습을 소개했다.

인천항만공사는 앞으로도 화주 초청 인천항 설명회와 수출 상담회 등을 지속적으로 개최하는 한편, 한국무역협회와의 업무 협약도 추진할 계획이다.

김종길 마케팅팀장은 "인천항은 그동안 수입 비중이 크고, 수출 비중이 적어 선사들이 선박 투입에 어려움을 겪어 왔다. 여러 가지 공동 마케팅을 통해 인천항이 수출 전진기지로 자리매김할 수 있도록 노력하겠다"고 말했다.

KL-Net

ISO9001 품질경영시스템 인증

세계적인 물류 IT 전문기업을 지향하는 주식회사 케이엘넷(KL-Net, 대표 박정천)이 DAS 국제인증원으로부터 ISO9001 품질경영시스템 인증을 획득하고 8월 31일 인증서 수여식을 가졌다.

이번 KL-Net의 ISO9001 인증은 S/W 개발에서 판매, 유지보수의 전 과정에 걸친 품질보증체제로 물류IT 토털서비스 제공을 위한 KL-Net의



품질시스템 구축에 가장 효과적인 국제인증이다.

KL-Net은 2005년 하반기부터 추진한 이번 인증획득 과정을 통해 업무 프로세스를 효율적으로 개선하고 S/W개발 및 유지보수 과정을 표준화함으로써 원가절감 및 업무효율 향상에 상당한 성과가 있을 것으로 기대하고 있다. 또한 최근 국내/외 발주처에서 사업수행의 자격요건으로 국제인증에 대한 요구가 많아지고 있어 KL-Net의 수주실적 증대에도 도움이 될 전망이다.

KL-Net 박정천 사장은 31일 인증서 수여식에서 “이번 ISO9001 인증을 통해 KL-Net이 개발한 서비스와 솔루션의 품질 경쟁력을 높여 해외시장 진출에도 한발 더 나아갈 수 있게 되어 기쁘다”고 말하고, “앞으로 서비스 개선 및 해외시장 진출을 통해 KL-Net을 세계적인 물류 IT 전문기업으로 키우고 나아가 국가경쟁력 강화에도 기여하겠다”며 글로벌 경영에 대한 의지를 밝혔다.

KL-Net은 이번 ISO9001 인증을 시작으로 KL-Net의 서비스와 솔루션에 대해 국내외 주요 인증 획득을 지속적으로 추진한다는 계획이다.

한국국제해운협회

하반기 해운실무교육생모집

한국국제해운협회(회장 이상복)이 ‘2006년도 하반기 해운실무교육(서울) 수강생’을 모집한다.

국제해운협회는 1990년 초 이후 해운업계 전문가를 초빙하여 해운실무교육과정을 실시해 오고 있으며 이번 교육은 예전과 달리 해운인으로서 꼭 알아야 할 선박구조론/용어해설, 무역조건의 해석에 관한 국제규칙(INCOTERMS 2000), 해상소송의 이론과 실제 등 다채로운 과

목을 추가하여 업계에 실제 도움이 되도록 교과목을 편성했다.

특히 해상소송과목은 해상전문변호사인 정해덕 변호사(법무법인 화우 대표변호사)를 초빙하여 교육의 질을 한층 높였다고 국제해운협회는 밝혔다.

교육기간은 오는 10월16일부터 25일까지로 수강료는 1인당 20만원이고, 수강인원은 25명이다.

〈해운실무교육생 모집 내용〉

△강좌명 : 2006년도 하반기 해운실무교육(서울)

△교육기간 : 2006.10. 16(월)~25(월)(1400시 ~ 1700시 1일 3시간/총 24시간)

△수강료 : 20만원(1인당, 교재대 포함)

△수강대상 : 협회 회원사 임직원

△1인의 수강료로 1개사 2인까지 교대로 수강할 수 있음.

△수강인원 : 25명(적정인원 미달시 연기될 수 있음)

△강의실 : 협회 강의실

(적선현대빌딩 901호/지하철 2호선 경복궁역 6번 출구)

△문의: 협회 사무국, 전화: 02-734-1531

한국조선공업협회

2006 조선의 날 기념 행사

한국조선공업협회(회장 김정완)는 9월15일 COEX 인터콘티넨탈호텔에서 ‘2006 조선의 날’ 기념행사를 가졌다.

정세균 산업자원부 장관은 이 참석하여 조선산업 발전에 공이 많은 조선업계 인사들을 포상하



고 격려하였다.

이날 행사에는 김정완 한국조선공업협회 회장, 장두찬 한국선주협회 회장, 윤석만 POSCO 사장, 시명선 조선기자재조합 이사장, 현대중공업 최길선 사장 등 조선업계 인사 200여명이 참석하였다.

이날 행사에서 삼성중공업 김철년 상무를 비롯하여 조선산업 발전에 기여한 11명에 대해 산업포장, 대통령표창, 국무총리 표창 및 산업자원부장관표창이 수여되었다.

산자부장관은 격려사를 통해 30여년만에 우리나라를 세계 제1의 조선산업국으로 올려 놓은 업계의 노력을 치하하고 정상의 위치를 지키기 위해 가일층 노력해 줄 것을 당부하였다.

특히, 기술혁신을 통한 선박의 고부가가치화, 부품업체와 동반성장의 기틀강화, 선진적 노사문화 정착, 공정한 시장질서 유지자로서의 역할 등에 대한 지속적인 노력을 강조하였다.

한편, 조선협회 김정완 회장은 기념사를 통해 세계 정상의 위치에 오른 한국조선의 어제와 오늘을 평가하고, 지속발전을 위한 새로운 출발을 다짐하면서, 중국의 추격과 일본의 견제를 극복하기 위해서는 핵심원천기술의 확보, IT를 기반으로 한 생산성 향상, 안정적인 노사관계유지 및 정부의 지속적인 지원이 필요하다고 강조하였다.

한국컨테이너부두공단

유럽 · 두바이 포트마케팅 전개

한국컨테이너부두공단(이사장 정이기)은 유럽, 두바이에서 광양항 화물 유치 및 배후물류단지(자유무역지역) 투자 유치를 위해 8월26일부터 9월1일까지 포트 마케팅 활동을 전개하였다.

공단 정이기 이사장은 8월27일 두바이의 건설현장을 둘러보고, DP World 개발 부사장인 매튜 리치를 만나 광양항과 두바이항만이 각각 동북아시아와 중동지역에서의 물류허브가 되기 위한 방안을 모색하는 한편, 광양항과 두바이 항만간의 교류확대에 대해 논의하였다.

이어 이날 오후, 두바이 페어먼트 호텔에서 해양수산부와 공동으로 광양항 포트마케팅 설명회를 개최하여 60여명의 선·화주 및 해운관계자를 초청한 가운데 국제비즈니스 물류거점으로서의 광양항 배후물류단지의 장점과 미래상을 홍보하였다.

8월29일에는 해양수산부장관과 동행하여 스위스 제네바에서 MSC사 Aponte 회장과 다음날 덴마크 코펜하겐 Maersk사 스투브케어 CEO를 면담하여 광양항 기항을 확대하는 방안을 적극 검토하여 줄 것을 요청하였다.

이와 함께 정 이사장은 8월31일 로테르담에 소재한 네덜란드 해운물류대학(STC)을 방문하여 광양에 설립 예정인 STC 분교 설립 전반을 심도 있게 논의하는 한편 학생 유치 방안을 함께 모색하였다.

이번 유럽 및 중동지역에 대한 포트마케팅을 계기로 광양항 이용 및 인지도를 제고시켜 화물창출형 동북아 물류허브 항만으로서 광양항을 인지하는데 일조할 것으로 보인다.



세계 1위 해운국 그리스와 해운협정 정식 체결

노무현 대통령 국민방문에 해운업계 대표 동행



우리나라와 그리스는 9월4일 해운협정을 체결했다.

처음으로 그리스를 국민방문한 노무현 대통령과 카를로스 파폴리아스 그리스 대통령이 지켜보는 가운데 김성진 해양수산부 장관과 마놀리스 케팔로지아니스 그리스 해운부 장관은 이날 ‘한-그리스 해운협정’에 서명했다.

특히, 이번 노무현 대통령의 그리스 국민방문에는 한국선주협회 장두찬 회장을 비롯하여 이진방 부회장(대한해운사장), 이운재 부회장(흥아해운 회장), 이정화 부회장(SK해운 사장) 등 외항해운업계 대표가 동행했다.

이번 협정에 따라 한국의 해

운선사는 그리스의 항만시설 사용이나 항만시설 사용료 부과에 있어서 그리스 해운선사와 동일한 대우를 받게 된다.

또 향후 높은 경제 성장이 예상되는 동유럽 지역과 흑해, 아시아 등을 연결하는 정기항로를 개설할 수 있는 기반을 마련하게 됐다. 양국은 또 해상운송에 있어서 무제한적인 접근을 보장하게 된다. 또 상대국 항만과 제3국 항만 간의 해상운송에 대한 참여가 허용되고 상대국 선사의 지사 설립

이 자유로워진다.

이와함께 상대국 항만시설 이용시 내국민 대우를 받을 수 있게 되며 선박 및 선원 관련 증명서도 상호 인정된다. 그리고 해운수입의 송금이 자유로





위지고 상대국가 선박이 해난사고를 당했을 경우 자국 선박 수준의 보호 조치를 받게 되는 등 해운 업계로서는 상당한 절차의 편의성을 누릴 수 있게 된다.

김 장관은 협정 체결 후 가진 브리핑에서 “한-그리스 해운협정 체결을 통해 반도체, 자동차, IT 등과 함께 우리나라 주요 외화수입 산업인 해운업이 남동부 유럽지역 등 해외시장으로 진출할 수 있는 제도적 기반이 마련됐다”고 말했다.

김 장관은 또 “우리나라는 ‘한-그리스 해운협정’ 체결로 총 18개 국가와 해운협정을 체결하게 됐다”며 “앞으로 브릭스(BRICs) 등 신흥 공업국가들과의 적극적인 해운협정 체결을 통해 우리나라 해운선사의 해외시장 진출을 다각도로 지원할 계획”이라고 말했다.

그리스는 전세계 선박의 약 19%를 소유하고 있는 세계 제1위의 해운국가이며 지리적으로는 아시아와 유럽지역을 연결하는 해상교통의 요지에 위치해 있다. 이를 바탕으로 국제수로기구(IHO)와 국제해사기구(IMO) 등 국제무대에서도 다양한 활동과 영향력을 행사 중이다.

게다가 그리스는 한국의 첨단 해양수로기술에 많은 관심을 갖고 있기 때문에 이번 양해각서 체결을 계기로 양국간의 협력관계가 더욱 강화될 것

으로 기대된다.

우리나라는 조선업으로 세계 1위를 달리고 있어 1994년부터 양국간 해운협정 체결의 필요성이 제기돼왔다. 이번 해운협정 체결은 2차례의 해운회담과 수차례의 실무급 회담을 거쳐 맺은 결실이다.

한편, 김 장관은 이날 오전 반젤리스 메이마라키스 그리스 국방부 장관과 회의를 갖고 수로기술 분야의 정보 및 기술인력 교류, 실시간 해양관측 자료의

수집 및 교환을 주요 내용으로 하는 ‘한-그리스 해양·수로업무 분야 협력에 관한 양해각서’를 체결했다.

앞선 지난 1일에는 그리스 해운부 장관과 팀바키온항 등 그리스의 대규모 항만개발사업에 한국이 참여하는 문제를 협의하고 교유협력 증진을 위한 양해각서도 체결했다.

양국은 양해각서에서 약 30억~60억원에 이르는 그리스 항만정보화 사업에 우리나라 항만 IT 기업들이 참여하는 방안도 추진하기로 했다.

해양수산부 관계자는 “이번 그리스 방문은 해운, 해양수로기술, 항만 개발·운영 등 우리나라의 선진 해양 관련 기술을 해외로 진출시키는 해양산업 세일즈 외교”라고 설명했다.

한편, 이번 노무현 대통령의 그리스 국민방문에 한국선주협회 장두찬 회장과 대한해운 이진방 사장, 흥아해운 이윤재 회장, SK해운 이정화 사장이 경제사절단으로 참여했다.

특히, 장 회장은 양국 정상회담에 앞서 9월1일 김성진 해양수산부 장관과 그리스 해운부 등을 예방하여 양국간 해운협력방안을 논의했으며, 9월4일에는 해운협정 서명식에 참석한데 이어 한-그리스 비즈니스포럼과 국민만찬 등에 참석했다.



한국, 중국, 일본 물류장관회의의 정례화 합의

3국간 통관절차 간소화 등 공동 추진키로 합의



동북아 물류공동체 구축을 위한 한국과 중국, 일본의 물류장관회의가 정부간 공식 채널로 매년 정례적으로 열린다.

김성진 해양수산부 장관은 9월7일 신라호텔에서 리성린(李盛霖) 중국 교통부장, 기타가와 카즈오(北側一雄) 일본 국토교통성 대신과 첫 한·중·일 물류장관회의를 갖고 앞으로 정부간 공식 채널로 확대 발전시켜 나가기로 하였으며, 내년 물류장관회의는 일본에서 개최하기로 합의했다고 밝혔다.

김장관은 또 “현재 3국간 개최되고 있는 물류에 관한 협의체를 단계적으로 물류장관회의와 연계시키고, 물류장관회의에서 합의된 사항을 적절한 형태로 한·중·일정상회의에 보고키로 합의했다”고 밝혔다.

김장관은 이와 함께 3국간 통관절차 간소화, 화물차량 상호 주행, 전자 문서·물류시설 및 장비의 표준화 등 공동 추진 사항을 실천계획으로 정해 시행해 나가기로 합의했다고 밝혔다.

3국은 장관회의와 병행해 민간의 참여를 위한 포

럼·세미나 등을 개최하고, 3국의 물류관련 연구기관으로 하여금 공동으로 현안에 대한 연구를 통해 해결 방안을 강구해 나가기로 했다.

김장관은 이번 장관회의를 바탕으로 향후 러시아, 아세안을 비롯한 동아시아 전체의 물류효율화를 계속 추진해 나가겠다고 밝혔다.

이번 3국 물류장관회의 개최 의의와 관련 김장관은 “한·중·일은 세계 3대 경제권의 하나로서 역내 교류가 연평균 14%의 높은 증가세를 유지하고 있으나 물류부문에서의 장벽으로 사회·경제적인 비용도 늘어나고 있다”며 “이번 물류장관회의는 3국간 물류 장애요인을 공동으로 인식하고 상호 협력과 교류를 통해 동북아가 막힘없는 물류 네트워크를 구축해 ‘개방형 물류체제’로 나아가기 위한 첫 단추로서 큰 의의가 있다”고 말했다.

한-일, 컨테이너 운반차량 양국내 상호운행 허용

‘양국 물류장관회담’에서 국제물류 현안관련 합의



해 일본정부의 각별한 관심과 지지를 요청했으며, 일본측도 경제산업성 등 관계기관과 함께 여수 박람회 유치를 위해 노력해 나가기로 했

한국과 일본은 컨테이너 운반차량인 트레일러 샴시의 양국내 상호 운행 허용 등 양국간 물류 현안을 적극적으로 해소해 나가기로 합의했다.

김성진 해양수산부장은 9월6일 오후 6시 해양부에서 키타가와 카즈오(北側一雄) 일본 국토교통성 대신과 ‘한·일 물류장관 회담’을 갖고 이같은 내용의 양국간 국제물류 현안에 대해 합의했다고 밝혔다.

이에 따라 한·일 양국의 물류흐름에 장애요인으로 지목되던 트레일러 샴시 문제가 해결되면 약 50억원 정도의 물류비가 절감될 수 있을 것으로 예상된다.

그동안 한국 트레일러 샴시 차량은 일본내 운행이 보세구역내로 한정돼 있어 차량 변경에 따른 추가비용이 발생함에 따라 이를 부담하는 양국의 카페리 업체와 하역운송업체 등에서 지속적으로 문제 해결을 요구해 왔었다.

김 장관은 또 2012 여수 세계박람회 유치를 위

다고 밝혔다.

이밖에 양국은 유럽과 동아시아간 무역로이자 동아시아의 주요 원유 수송로인 말라카 해협에서의 양국 선박의 안전한 항해를 위해 지속적으로 상호 협력을 강화하기로 하였으며, 우선, 9월 18일부터 3일간 말레이시아 쿠알라룸푸르에서 개최되는 ‘말라카/싱가포르 해협의 안전·보안 및 환경보호 증진을 위한 회의’에 참석해 양국이 함께 말라카 해협의 연안국과 구체적 협력 방안을 논의하기로 했다.

김장관은 “이번 회담은 9월7일 개최되는 한·중·일 물류장관회의를 앞두고, 한·일 양국간 구체적인 물류현안을 논의하는 등 양국간의 물류 및 해상안전분야에 상호 협력을 보다 강화키로 했다는 데 의미가 있다”고 말했다.

한편, 키타가와 국토교통대신은 9월7일 한·중·일 물류장관회의를 마치고, 8일 부산항 신항을 방문한 후 귀국했다.



인천항운노조 항만인력공급개편 노사정 합의안 합의

대의원대회 세부협상을 위한 협상단 선출 등 완료

인천항운노동조합이 최근 10개안으로 구성된 '항만인력공급체제개편 세부협상을 위한 노사정 합의서(안)'에 합의함에 따라 인천항 상용화에 한층 가속도가 붙을 전망이다.

인천항운노동조합은 지난 9월14일 임시대의원대회를 열어 지난 9월4일 해양부와 잠정합의한 세부협상을 위한 노사정 합의서(안)에 대해 대의원 52명 중 46명이 찬성으로 합의하고 세부협상을 위한 협상단도 선출을 완료했다.

협상단은 대의원투표를 통해 결정됐으며 집행부에서 이해우 부위원장과 최두영 쟁의부장이 당연직으로 선출됐고 조문환·김세룡 등 연락소장 2명, 곽병렬·김윤환 연락원 2명, 정명호·최영태 조합원 2명 등 직급별 8명으로 구성됐다.

이번에 인천항운노조가 대의원 대회를 열어 동의한 합의서(안)에는 지난 8월25일 해양수산부가 상용화가 추진되고 있는 부산항과 인천항, 평택항에 내려 보냈던 8개안으로 구성된 합의서(안)에 '인천북항 등 신규 개장되는 부두에 대해 하역업체의 경영안정 및 항운노조원의 고용보호를 위해 노사정이 공동으로 노력한다'는 조항과 '현대화기금을 활용해 항운노조원의 권익보장, 복리증진 등에 노사정이 최대한 노력한다'는 2개안이 추가됐다.

이미 알려진대로 해양부가 세부협상기준으로 각항만에 내려보냈던 8개안에는 법리상 시행령에 담지 못했던 근로기준법상 정리해고 규정 배제를 비롯해 고용·정년·임금수준 등의 근로조건보

장을 개별고용계약서와 단체협약에 명시, 근로조건 미이행한 하역사에 대한 근로감독 실시 요청 등이 담겨있었다.

여기에 신규부두 작업권과 현대화기금 활용 등에 노력한다는 2개 조항의 추가됨으로써 그동안 항운노조가 상용화 협상과정에서 정부와 사용자 측에 줄곧 요청해왔던 상용화에 따른 작업권 보상 문제가 협상 테이블에 올려지게 됐다.

당장 9월부터 시험 가동되는 인천북항 동국제강부두와 10월 가동될 예정인 현대제철부두의 경우 민자부두인데다 항만물류협회에 가입도 돼 있지 않아 정부와 항만물류협회가 8항에 합의해준다고 해도 동국제강과 현대제철이 이를 받아들일지 미지수이기 때문이다.

인천항운노조 최정범 위원장은 "앞으로 속속 개장될 예정인 인천북항을 비롯한 인천신항의 작업원은 항운노조의 본연의 권리이며 조합원들의 생존권과 고용안정 차원에서 중대한 사안이므로 협상과정에서 반드시 수용돼야 한다. 동국제강과 현대제철이 이를 받아들이지 않는다면 현재 내향에서 이루어지고 있는 고철 및 철재부두에 대한 하역작업을 전면 거부하는 등 강력히 대응해 나갈 것"이라고 밝혔다.

한편 지난달 4일 1차 회의를 가졌던 인천항노사정개편위원회는 9월19일 2차 회의를 개최하고 인천항운노조가 동의한 '항만노무공급체제개편 세부협상을 위한 노사정 합의서(안)'에 대한 협의했다.

해양부 · 국회바다포럼 미래국가해양전략 국제포럼

21세기 신해양질서 전망 및 해양한국의 미래상



해양수산부와 국회바다포럼이 주최하고 한국해양수산개발원과 한국해양연구원이 주관하며, 인천항만공사와 부산항만공사, 매일경제신문이 후원하는 '미래국가해양전략 국제포럼'이 9월14일 서울 신라호텔에서 해양수산부출범 10주년과 UN해양법협약 비준 10주년을 기념하는 취지로 개최되었다.

이번 포럼에는 폴 케네디 예일대학교 교수를 비롯해 에드워드 마일즈 워싱턴대학교 교수, 지 구 오싱(季國興) 상해 교통대학교 국제대학원교수, 다나카 타카유키(田中隆志) 요미우리신문 정치부 차장, 존 스티넨 로드아일랜드 대학교 교수, 홍승용 인하대학교 총장, 조동성 서울대학교 교수, 전성철 세계경영연구원 등 국내외 석학들이 참여해 미래 해양전략에 대한 발표와 토론을 가졌다.

발표와 토론은 3세션으로 구성되어 있으며, 각각 21세기 신해양질서 전망, 지속 가능한 발전과 해양한국, 해양산업의 미래와 국가경제의 주제들

로 진행되었다.

김성진 해양수산부 장관은 개회사에서 해양수산부 출범 이후 10년 동안 연안의 체계적 관리, 해양인프라 구축, 불법어업 단속에 이어 최근 노사정대 타협까지 이루어 냈으며, 이번 미래국가해양전략 국제포럼을 통해 해양강국으로 나아가겠다고 밝혔다.

김우식 부총리는 치사에서 현 시점은 해양선진국들이 나뉘는대로 장점을 형성하고, 인프라를 장악한데 반해 후발 국가는 선진국을 그대로 답습하는 모습을

보인다고 지적한 후, UN해양법협약 비준 이후 해양수산부의 지속적인 노력 덕분에 현재 우리가 해양선진국으로 나아갈 수 있다고 치하했다. 김부총리는 이번 국제포럼을 통해서 국내외 석학들이 전하는 메시지를 수용해 해양 발전에 이바지 할 수 있는 기회를 마련해야 한다고 힘주어 강조했다.

폴 케네디 예일대 교수는 기초연설에서 한국의 해양정책은 다목적성을 띄어야 한다고 강조하면서 한국 해양력의 요소를 파악해야 한다고 강조했다.

케네디교수는 이어서 해양산업을 기반으로 발전하게 된 4가지 예로, 한자동맹, 베니스, 네덜란드, 영국을 들며 해양인구와 정부의 정책을 강조했다. 이후 현재 한국이 가지는 조선강국으로써의 면모와 금융정책, 동북아정세 등을 언급하면서, 한국해양요소의 특수성과, 다목적인 해양산업을 지향해야 한다고 강조했다.



정부, 2020 글로벌 물류강국 실현전략 확정

기업물류비 비중 세계 최고수준 6%대 절감

건설교통부는 물류산업이 국가경제의 신성장 동력원이 되는 2020 글로벌 물류강국의 실현을 비전으로 제시하고 있는 ‘국가물류기본계획(2006~2020)’을 물류정책위원회(위원장 : 건설교통부 장관)의 심의를 거쳐 확정·공고하였다.

건설교통부에 따르면, 2001년도에 국가물류기본계획(2001~2020)을 수립하였는데, 5년 동안의 국내·외 여건변화를 반영한 새로운 중·장기 국가물류전략을 제시하기 위하여 화물유통촉진법 제3조에 의거 국가물류기본계획 수정계획(2006~2020)을 수립하였다.

수정계획은 국제물류 부분을 대폭 보강하였으며, 하드웨어 물류정책과 소프트웨어 물류정책의 조화를 통한 시너지 효과를 강조하였다.

국가물류기본계획 수정계획은 비전 실현을 위해 목표로 물류를 통한 국부창출과 국가물류체계의 효율성 강화를 설정하고 있다.

건설교통부는 비전과 목표를 달성하기 위한 5대 핵심전략과제로 글로벌 물류체계의 구축, 하드웨어 물류인프라의 확충, 소프트웨어 물류시스템의 강화, 고부가가치 물류산업의 육성, 물류정책의 통합추진체계 확립을 제시하고 있다.

우선, 글로벌 물류체계를 구축하기 위해, 주요 공·항만 및 배후물류단지를 지속적으로 개발하고, 동북아 항공자유권역의 형성 및 글로벌 물류협력체계의 강화를 통한 동북아 물류네트워크를 강화할 계획이다.

또한, 글로벌 물류기업을 유치하기 위하여 자유무역지역의 운영을 활성화하고, 물류기업 유치보상제를 도입하고 맞춤형 마케팅의 강화를 추진할 계획이다.

이와함께, 하드웨어 물류인프라를 확충하기 위해 물류시설 개발에 관한 종합계획을 수립하고, 복합물류기지 및 유통단지 등 물류시설의 확충을 추진하고, 철도 및 연안해운을 통해 대량화물수송을 활성화하고, 시·도 단위 지역물류기본계획의 수립과 친환경 물류체계를 구축기로 했다.

아울러, 각 부처간 운영되는 단일물류정보망의 연계 확대를 위해 종합물류정보망의 활성화를 추진하고, 물류표준 체계를 확대하며, 첨단물류기술의 개발을 지원하고, 물류전문인력을 양성하여 소프트웨어 물류시스템을 강화할 계획이다.

그리고, 고부가가치 물류산업을 육성하기 위해 글로벌 종합물류기업을 육성하고, 제3자 물류시장의 활성화를 추진하며, 글로벌 부가가치 획득을 위한 국내물류기업의 국제화를 지원기로 했다. 화물운송시장의 선진화, 투명화를 위해 시장의 안정성과 효율성을 제고해 나간다는 방침이다.

이밖에도 물류정책의 통합추진체계의 확립을 위하여 물류정책기본법을 제정하고, 국가물류정책위원회의 위상을 강화하며, 물류정책·물류시설·국제물류 분과위원회를 설치할 계획이다.

이와 더불어 또한 물류관련 통계체계를 정비하기 위하여 물류 통합데이터베이스를 구축·운영

할 계획이다.

건설교통부는 이러한 과제들을 차질없이 추진하여 2020년까지 물류활동이 창출하는 부가가치가 국가경제에서 차지하는 비중을 GDP 대비 11%

수준까지 확대하고, 국내기업의 매출액 대비 기업 물류비 비중을 세계 최고 수준인 6%대로 절감시키는 등 글로벌 물류강국을 실현할 계획이다.

[2020년 국가물류 비전지표]

목표 및 전략			성과지표	단위	2003년	2010년	2015년	2020년
1	물류를 통한 국부창출		국가물류 부가가치비중	%	8.1	9.0	9.9	11.0
	1.1	글로벌 물류체계의 구축						
	1.1.1	글로벌네트워크 구축	환적컨테이너 물동량	만TEU	408	1,018	1,509	2,134
	1.1.2	글로벌 물류기업 육성	매출 3조이상 전문물류기업	사	0	1	5	10
	1.1.3	글로벌 부가가치 획득	국제물류 부가가치	조원	3.4	7.0	12.0	22.0
	1.2	고부가가치 물류산업의 육성						
	1.2.1	전문물류기업 육성	물류아웃소싱 비율	%	42.7	60.0	70.0	80.0
	1.2.2	국내물류기업 국제화	해외진출 전문물류기업수	%	〈 10	〉 20	〉 30	〉 50
	1.2.3	중소전문물류기업 육성	업체당 매출액	억원	3.3	4.0	4.5	5.0
2	국가물류체계 효율성 제고		기업물류비비중	%	9.9	7.8	6.8	6.0
	2.1	하드웨어 물류인프라 확충						
	2.1.1	인프라 확충 및 재정비	공공물류시설 반출입대기시간	시간	〉 4	〈 2	〈 1.5	〈 1
	2.1.2	연계수송네트워크 구축	내륙컨테이너기지 철송이용율	%	25.7	30.0	35.0	40.0
	2.1.3	대량운송수단 활용 제고	대량운송수단 수송분담율	%	39.7	38.9	36.4	34.1
	2.2	소프트웨어 물류시스템의 강화						
	2.2.1	정보화	전자거래실시 물류기업비율	%	17.6	30.0	45.0	70.0
	2.2.2	표준화	표준파렛트 이용율	%	31.7	50.0	60.0	70.0
	2.2.3	공동화	화물자동차 공차거리율	%	44.4	40.0	35.0	30.0
	2.2.4	전문물류인력 육성	물류관련자격 취득인원비중	%	1.8	3.0	4.0	5.0



부산신항 화물 · 고속터미널 있어야 활성화

박승환 의원 부산신항 활성화대책 토론회 개최

1만TEU급 이상 초대형 컨테이너선 시대 부산 신항이 경쟁력을 갖기 위해서는 초대형 컨테이너선을 유치할 수 있는 화물량을 우선적으로 확보하고 이를 처리할 수 있는 대용량 고속 터미널의 개발이 필요하다는 주장이 제기됐다.

한국해양수산개발원(KMI) 양창호 기획실장은 국회 동북아해양물류연구회(대표 박승환 국회의원) 정기토론회에서 주제발표를 통해 이와 같이 지적하고 1만2,000~1만5,000TEU급 초대형 컨테이너선이 기항하기 위해서는 선박당 최소 3,000TEU급 이상의 화물을 양적하해야 하지만 현재 부산항에 기항하는 6,000TEU급 컨선의 경우 적당 최대 1,500TEU에 불과함으로 초대형선의 기항을 위해서는 현재보다 컨테이너 화물을 2배이상 증대시켜야할 것이라고 밝혔다.

양창호 실장은 이를 위해서는 먼저 항만배후 물류단지의 부가가치 활동에 대한 지원정책을 적극 추진해 수출입 물동량을 증대시키고 환적화물 증대를 위한 방법을 강구해야할 것이라고 지적했다. 환적화물 증대를 위해서는 다시 초대형 선사에게 국내 전용터미널을 제공하고 값싸게 이용할 수 있는 환적항을 개발해 동북아 피터 운송을 촉진시켜야 한다고 말했다.

양 실장은 컨테이너화물창출과 함께 초대형 컨테이너선의 재항시간을 단축할 수 있는 대용량 고속하역 항만을 개발해야만 초대형 컨테이너선의 유치가 가능하다고 지적했다.

이날 지정토론자로 나선 부산감만컨테이너터미널 강현구 이사과 동아대학교 김재중 교수도 예상보다 2~3년 정도 빠르게 초대형 컨테이너선 시대가 도래하고 있어 이에 대한 대비가 필요하다는 현재 개발중인 부산신항에 자동화 컨테이너 터미널 개발을 적극적으로 검토해야한다고 밝혔다.

부산항만공사 양원 본부장은 신기술 개발이 성장이 둔화되기 시작한 부산항의 탈출구가 될 수 있다고 지적했다. 그동안 부산항은 물동량 증대에만 역점을 두면서 일본 고베항처럼 낙후된 항만으로 전락할 위험성이 커졌지만 지능형자동화터미널 개발과 같은 신기술에 역점을 두어 새로운 부가가치창출로 연결한다면 경쟁력을 회복할 수 있을 것이라는 설명이다.

이인수 부산지방해양수산청장은 선박대형화시대에 지능형 자동화터미널은 피할 수 없는 과제라며 지능형 자동화터미널의 기술적 안정성과 가격 경쟁력, 실용화 방안 등은 면밀히 연구 · 검토하고 터미널 운영자들의 적극적인 참여를 독려해야할 것이라고 지적했다.

한편 부산신항만(주) 관계자는 부산신항의 발전을 저해하는 요인으로 부산신항과 북항간 환적화물의 셔틀 비용이 북항보다 3배나 비싸고 부산북항과 비교해 수도권에서의 내륙운송비가 5만원 가량 비싼 것이 문제라고 지적하고 이와같은 문제를 해결하기 위해 정부차원의 지원이 필요하다고 지적했다.

위험물 운송기준 및 연료유탱크 기준 강화된다

해양부 해양오염방지법 개정 2007년부터 시행

해양오염방지법 개정을 통해 해양오염의 예방이 한층 강화된다.

해양수산부는 9월14일 해양오염의 예방 강화를 위한 해양오염방지법 시행규칙 개정안을 입법예고했다고 밝혔다.

내년부터 시행 예정인 이 개정안은 해상에서 운송되는 유해액체물질의 분류체계를 개편하고, 선박의 연료유탱크와 펌프룸을 이중구조화하는 것을 주요 골자로 하고 있다.

해양부는 개정안은 해양오염 예방을 강화하기 위해 기존의 유해액체물질의 등급을 조정하고 새로운 유해액체물질도 추가한 IMO의 해양오염방지협약 개정안(부속서 I, II)을 수용한 것이라고 밝혔다.

이번 개정안으로 350종의 유해액체물질중 199종의 등급이 상향조정되고 199개의 새로운 물질이 유해액체물질에 포함되며, 유해액체물질의 양하후 최대 잔유물의 기준도 종전의 100~300리터 이하에서 75리터 이하로 강화된다.

또한, 개정안이 시행되면 2007.8.1 이후 계약되는 모든 선박(연료유탱크가 600톤 이상인 선박)은 충돌 및 좌초시 연료유에 의한 기름오염을 줄이기 위해 선저와 선측을 이중구조로 하여야 하고, 재화중량통 5000톤 이상의 유조선은 2007.1.1 이후부터 펌프룸을 이중저로 건조하여야 한다.

우리나라 국적 액체위험물 운송선박은 총 41개사의 121척으로 국제항해선박 50척(7개 선사), 국

내항해선박 71척(34개 선사)으로 파악되고 있다.

이 개정안은 9월중 입법예고 등을 절차를 거쳐 내년부터 시행될 예정이다

한편, 국제해사기구(IMO)는 2004년 10월5일 개정, 해양오염방지협약(MARPOL) 부속서 관련 규정을 개정, 2007년부터 시행에 들어간다.

현행 유해액체물질 분류현황을 보면, A류는 유출시 해양자원이나 인체에 막대한 피해를 미치거나 엄격한 방제조치가 필요한 물질(49종)이며, B류는 유출시 해양자원이나 인체에 피해를 미치거나 특별한 방제조치가 필요한 물질(89종)로 규정하고 있다.

또 C류는 유출시 해양자원이나 인체에 경미한 피해를 미치거나 특별한 작업조건이 필요한 물질(144종)로, D류는 유출시 해양자원이나 인체에 인식가능한 피해를 미치거나 작업조건에 약간의 주의가 필요한 물질(57종)이다.

내년부터 시행되는 개정안의 분류규정을 보면, X류는 유출시 해양자원이나 인체에 막대한 피해를 미치므로 해상에 배출이 금지되는 물질로서 72종을 명시하고 있다.

또 Y류는 유출시 해양자원이나 인체에 피해를 미치므로 해상에 배출되는 량과 질이 제한되는 물질(351종)로, Z류는 유출시 해양자원이나 인체에 미세한 피해를 미치므로 해상에 배출되는 량과 질에 대한 제한이 덜 엄격한 물질(122종)로 규정했다. 물질별 운송기준은 '산적액체위험물운송선박의 시설등에 관한 기준'에 따른다.



항만공사(PA)법개정법률 2007년 4월부터 시행

BPA 외국 컨테이너터미널 사업 및 운영 가능

부산항만공사(BPA)가 아랍에미리트연합의 DPW사와 같은 국제적 수준의 복합 항만 건설 및 항만 배후시설 운영회사로 성장할 수 있는 제도적 기반을 갖췄다. 항만공사(PA)법 개정으로 외국의 터미널 사업 및 운영이 가능해졌기 때문이다.

또 항만배후단지와 복합화물터미널 등 항만부대시설의 조성 관리·운영과 관련한 사업을 BPA가 직접 수행할 수 있게 됐다.

해양수산부는 이같은 내용을 골자로 한 ‘항만공사(PA)법’ 개정안이 지난 9월8일 국회 본회의를 통과함에 따라 오는 10월중 이 개정안을 공포하고 2007년 4월1일부터 시행할 예정이라고 최근 밝혔다.

이에 따라 BPA는 9월중 해양부 GTO팀과 공동으로 러시아 보스토치니, 블라디보스토크 등 극동아시아 지역에서 항만건설이나 부두운영을 목적으로 한 투자 가능성 조사를 실시하기로 했다. BPA는 지난 6월27일, 28일 양일간 이곳에서 항만시설 답사를 겸한 부산항 마케팅을 펼친 바 있다.

BPA는 시베리아횡단철도(TSR)의 시발점인 러시아 극동지역의 투자 수익성이 높은 것으로 판단되면 국내 건설사, 선사 등과 글로벌 터미널운영 컨소시엄을 이뤄 적극적인 진출을 추진, 부산항 중심의 글로벌 항만물류 네트워크를 구축할 예정이다.

BPA는 앞으로 해외투자를 본격화해 홍콩의 허치슨, 싱가포르 PSA, 아랍에미리트연합 DPW 등과 같은 글로벌 터미널운영사로 발전한다는 전략이다.

특히 BPA는 9월13일 해양수산부의 ‘글로벌 터미널운영사 육성방안’ 연구용역 결과가 발표되면

현대산업개발, 삼성건설, 한진해운, 대한통운 등 11개 건설·해운·하역업체와 해외 항만투자를 위한 컨소시엄을 결성하는 방안을 해양부와 본격 논의할 계획이다.

아울러 9월 발간될 예정인 ‘부산항 비전 2020 계획’ 최종 용역보고서에도 북한과 러시아, 중국, 인도, 동남아, 아프리카 등 해외 7개 지역 진출을 통한 BPA의 글로벌 경영계획을 담기로 했다. 또 이 개정안에 따르면 지금까지 지방해양수산청에서 수행하던 항로, 정박지, 선회장 등에 대한 관리권을 앞으로는 PA가 직접 행사할 수 있게 된다.

이로써 선사 등 항만이용자들은 항만시설 사용료 분리 납부 등의 불편에서 벗어나 원스톱 서비스를 받을 수 있게 됐다.

또 현재는 1개 항만에 1개의 항만공사(PA)를 설립하도록 했으나 앞으로는 항만관리의 효율성 제고를 위해 필요한 경우 2개 이상의 인접한 항만을 관할하는 PA를 설립할 수 있도록 했다. 특히 부산항의 항로와 정박지, 선회장 등 수역시설에 대한 관리권이 내년 4월말 해양수산부에서 부산항만공사(BPA)로 이관된다.

이와함께 부산항만공사는 앞으로 해외항만 개발을 비롯해 항만배후단지, 복합화물터미널, 신항만 건설 등을 직접 수행할 수 있게 된다.

BPA 관계자는 “앞으로 해외투자를 본격화해 홍콩의 허치슨, 싱가포르 PSA, 아랍에미리트연합 DPW 등과 같은 글로벌 터미널운영사로 발전할 수 있는 법적 장치가 마련됐다”며 “올해가 BPA 일 등 글로벌 터미널운영사 도약을 위한 원년으로 기록될 것”이라고 내다봤다.

해양수산부 규제리모델링제도 9월1일 시행

불합리한 규제 정비 및 불필요한 규제신설 방지

해양수산부는 불합리한 규제를 정비하고 불필요한 규제신설을 방지하기 위해 ‘규제리모델링제’를 9월1일부터 시행한다고 밝혔다.

규제리모델링제는 각 실·국별로 평소 정비된 규제 포인트(건수)만큼 규제정비 풀(Pool)에 보관했다가 이후 법령 제·개정시 보관된 포인트내에서 규제의 신설·강화가 가능하도록 풀을 운영하는 것이다.

이에 따라 신설·강화하는 규제를 도입하고자 할 때 포인트가 없을 경우 동일법령 또는 소관법령 범위 내에서 반드시 폐지·완화하는 규제를 발굴해야만 규제를 신설·강화할 수 있다.

해양부는 이 제도를 조기에 정착시키기 위해 법률 제·개정시 신설·강화하는 규제를 대신하는 폐지·완화규제를 담은 ‘규제정비 이행계획서’를

수립토록 했다. 이를 이행하지 않을 경우 규제심사를 보류하고, 이행계획서의 시행여부를 주기적으로 점검해 성과평가에 반영하는 등 제반 여건을 조성해 나갈 계획이다.

해양부 관계자는 8월 현재 등록 규제수가 총 620건으로 정부 부처 중 네번째로 규제가 많은 뿐만 아니라 ‘국제선박 및 항만시설 보안에 관한 법률’, ‘수산자원관리법’ 제정 등 지속적인 입법으로 규제증가가 불가피하다는 판단에 따라 국민에게 불필요한 부담을 최대한 줄이기 위해 이같은 제도를 도입했다고 밝혔다.

해양부는 이 제도의 도입으로 무분별한 규제의 증가를 최소화하고, 해양수산 분야의 사회·경제 활동의 자율과 창의를 촉진할 것으로 기대하고 있다.

국내개발 해양안전 정보시스템 필리핀에 수출

국내에서 개발된 첨단 해양안전 정보시스템이 필리핀에 수출된다.

해양수산부는 우리의 첨단 정보기술(IT)로 구축·운영중인 ‘해양안전종합정보시스템(GICOMS : General Information Center on Maritime Safety & Security)’을 필리핀에 수출하기로 했다고 최근 밝혔다.

해양부는 한국소프트웨어진흥원(KIPA)과 함께 지난 8월31일 필리핀 외교부와 해안경비대(Coast Guard)를 방문, GICOMS 도입에 관한 실무회의를 갖고 이같은 내용의 합의록을 채택했다.

실무회의에서는 또 한·필리핀 양국은 GICOMS 도입에 관한 정부간 협력사업 추진을 위해 연말까지 협정서를 체결하고, 양국 공동으로 GICOMS 수출에 관한 타당성조사 용역을 연내에 완료하기로 합의했다.

칼로스(Carlos) 필리핀해안경비대 사령관은 최근 빈발하고 있는 해양오염사고의 방지와 외국선박에 승선하고 있는 필리핀선원의 안전확보를 위해 GICOMS 도입이 절실하며 한국정부가 적극 지원해줄 것을 요청했다.

이번 GICOMS의 필리핀 수출은 유사한 상황에 처해있는 베트남, 인도네시아 등 동남아국가에 GICOMS 진출을 가속화 시키는 중요한 계기가 될 것으로 전망된다.



내년 상반기에 ‘항만인프라펀드’ 조성키로

11개 부처 ‘중동지역 진출 종합대책’ 확정발표



내년 상반기중 일반 개인투자자나 기업들이 항만시설 개발이나 운영에 간접적으로 투자할 수 있는 항만 인프라 펀드가 조성된다. 해외항만운영(개발)회사 설립도 추진된다.

또 중동지역 건설과 플랜트사업 수주를 지원하기 위한 1억~3억달러 규모의 해외건설펀드도 설립된다. 아울러 중동에 진출한 국내기업의 세 부담을 덜기 위해 카타르 등과 이중과세방지협정 체결도 추진된다.

정부는 12일 한명숙 국무총리 주재로 국무회의를 개최, 정세균 산업자원부 장관의 대표 발의로 이같은 내용을 담은 11개 부처 공동 '중동지역 진출 종합대책'을 확정, 발표했다.

대책에 따르면 쿠웨이트에 이어 카타르와 사우디 현지에서 프로젝트를 수주한 국내기업이 법인세를 이중으로 납부하지 않도록 이들 국가와 이중과세방지협정 체결을 추진한다. 쿠웨이트와의 기존 협정도 개정키로 했다.

또 1억달러 안팎의 규모로 해외건설펀드도 설립, 민간기업들이 해외에 나가 건설과 플랜트사업을 수주할 수 있도록 자금 지원을 강화할 방침이다. 항만공사와 하역사, 선사, 건설사 등이 공동으로 참여하는 해외항만 운영(개발)회사 설립도 추진키로 했다.

이와함께 정부는 민간기업의 중동지역 항만 개발과 운영참여를 지원하기 위해 올해 말까지 해외투자지원센터를 설립하고 내년 상반기중에는 항

만인프라펀드를 조성키로 했다.

항만인프라펀드는 투자자들로부터 사모나 공모 방식으로 자금을 모아 국내외 주요 항만인프라 사업에 투자하는 펀드이다. 이를 위해 정부는 기존 SOC펀드나 선박펀드 등과 비슷하게 배당소득에 대한 세제 혜택 등 인센티브를 부여하는 방안도 강구키로 했다.

정부는 또 고유가 시대에 대응하기 위해 비상시 원유의 우선구매권 확보 등을 주요 내용으로 하는 석유공동비축사업에 관한 양해각서(MOU)를 쿠웨이트에 이어 사우디, UAE와도 체결해 나가기로 했다.

한편, 정부는 산자부 제1차관을 위원장으로 하는 가칭 '중동진출대책위원회'를 구성, 이번 종합대책의 추진상황을 지속적으로 점검하는 한편 소관부처별로 과제별 세부계획을 수립해 단계적으로 대책을 추진할 계획이다.

정책홍보관리실장에 이재균 전 해운물류국장 임명

해운물류국장에 신평식 전 해양정책국장 발령

해양수산부 고위직에 대한 인사가 이뤄졌다. 김성진 해양수산부 장관은 8월30일 1급 자리인 정책홍보관리실장에 이재균(李在均) 전 해운물류국장을 발령하고 해운물류국장에 신평식(申平植) 이사관, 해양정책국장에 김영석(金榮錫) 이사관을 각각 임명 발령했다.

김성진 장관은 이에 앞서 8월25일자로 임기택(林基澤) 국장을 주영국대사관 참사관(주영 해무관)에 임명 발령했다.

이번 인사에서 주목받는 점은 해운물류국장 출신의 이재균 국장이 승진하여 1급 자리인 정책홍보관리실장이 됐다는 사실과 과거 해운항만청 시절 해운국 외항과 사무관을 지낸 바 있는 신평식 국장이 해운물류국장에 임명됐다는 사실이다. 특히 신평식 국장의 경우 이제는 해양수산부에서 거의 찾아보기 힘든 정통 해운행정가라는 점에서 업계의 기대가 모아지고 있다.

해양수산부는 공식적인 홍보관리관과 안전관리관에 대해서는 전부처 대상의 공모를 실시할 예정이며 이에 따라 정부 인사위원회에서 곧바로 공고를 낸다고 할 경우 보름 후인 오는 9월 중순경에 책임자에 대한 인사를 할 수 있을 것으로 보인다.

〈이재균 정책홍보관리실장 약력〉

△1954년 9월20일 부산 출생 △73년 부산고 졸업 △77년 연세대 행정학과 졸업 △행정고시(23회) 합격 △부산지방해운항만청 부두과장 △미국 뉴욕/뉴저지 항만청 △해양수산부 기획예산담당관 △충무과장 △부산지방해양수산청장 △해운물류국장

〈신평식 해운물류국장 약력〉

△1955년 8월5일 충남 서천 출생 △73년 이리 남성고등학교 졸업 △79년 성균관대학교 졸업 △행시 24회 합격 △해운국 외항과, 운영국 지도과 행정 사무관 △해운항만청 서기관 △해양정책국 해양정책과장 △마산지방해양수산청장 △공보관, 감사관 이사관 △해양정책국장 △해운물류국장

평택·당진항 내항 컨투두 9월1일 착공

민간투자사업으로 시행되는 평택·당진항 내항 컨테이너부두가 9월1일 착공에 들어갔다.

이 공사는 3만톤급 3선석(720m)과 부지 12만7천평을 조성하는 컨테이너터미널 건설 사업으로 총 1,370억원을 투자해 2009년까지 완공될 예정이다.

터미널에는 겐트리크레인 3기와 컨테이너야적장 8만7천평 및 종합물류센터 3만7천평 등이 들어설 예정이다

이번 공사는 현대산업개발을 주관사로 설립된 평택아이포트(주)가 부두를 건설해 국가에 기부하고 사업 시행자는 일정기간 무상 사용으로 투자비를 회수하는 BTO(Build-Transfer-Operate)방식으로 추진되는 사업으로서 사업시행자는 완공후 30년간 무상 사용하게 된다.

평택·당진항은 대중국 교역량 증가로 컨테이너 부두에 대한 수요가 급증하고 있는 실정으로, 부두가 완공되면 수도권 및 중부권에서 발생하는 컨테이너 물동량을 연간 37만5천TEU 처리할 수 있게 된다.

또 2009년 완공예정인 항만배후단지(48만평)와 연계될 경우 수도권 화물적체 해소에 기여함은 물론 포승산업단지 등 배후 산단 및 지역경제 활성화에 미치는 파급 효과가 클 것으로 기대된다



중국, 인도 등 전세계 철광석 수요 급격히 증가

조강생산량의 지속적인 증가로 수급차질 우려



올들어 세계 조강생산량이 크게 증가하면서 철광석 수급에 차질이 우려되고 있다.

국제철강협회(IISI)가 최근 발표한 자료에 따르면, 금년 1월부터 7월까지의 세계 61개국 조강생산량은 6억734만톤으로 전년도 같은 기간에 비해 9.6%나 증가했으며, 이같은 증가추세는 수요증가에 힘입어 지속될 것으로 전망되는 가운데 철광석 공급문제가 주요 이슈로 부각되고 있다.

올해 예상되는 철광석 수요를 충족시키기 위해서는 철광석 생산업체들이 이같은 추세와 각 철강 메이저들의 생산량 전망에 근거하여 철광석 생산량을 대폭 늘려야 할 것으로 분석되고 있다.

특히, 호주와 브라질의 올해 1/4분기와 2/4분기까지 철광석 수출물량은 날씨 등 외부적인 요인에 의해 다소 낮은 수치를 기록했지만, 지난 5월

을 기점으로 큰 폭으로 늘어나고 있다.

올해 3/4분기 문순 시즌이 시작되는 인도의 대중국 수출물량이 제한적이기 때문에 호주와 브라질의 철광석 수출 물량확대 압력은 더욱 거세지고 있다.

중국이 인도로부터 수입한 철광석 물량은 올해 1월부터 5월까지 3,290만톤에 달해 지난해 같은 기간에 비해 5% 이상 늘었다.

그러나 인도가 내수 증가 및 인도의 철강 생산업체들이 정부에 압력을 가해 장기적으로 철광석 수출 물

량을 중단하려는 로비로 인해 철광석 수출 전망이 밝지 않은 편이다.

이같은 상황하에 브라질의 대표적인 철광석 수출 업체인 CVRD는 브라질 북부 지역에 위치한 Carajas 광산의 연간 철광석 수출 능력은 현재 7,000만톤에서 8,500만톤으로 늘리기로 결정했다. 또 항만 설비를 강화해 오는 9월부터 연간 철광석 처리물량을 1억톤으로 확충할 계획이다. 또 Tubaro 및 Itaguaí항에는 설비확충을 Guajba에 신규 선적을 건설할 예정이다.

호주는 Dampier항의 설비 강화 및 철도 수송 능력을 확충해 연간 처리능력을 1억1,600만톤으로 확충할 계획이다. 또 2007년말까지는 연간 처리능력을 1억4,000만톤으로 확충할 계획이다

한편, 중국강철공업협회(CISA)李世俊 부비서

장은 지난 7월31일 열린 상무회의에서 2006-2010년 중국의 강재수요 예측 보고서를 발표했다. 2010년 조강 소비량은 최소 4.7억톤, 최대 5.6억톤으로 전망하였다.

그러나 이 기간중 중국 GDP가 최소 8% 이상 성장할 것을 고려할 경우, 4.9억톤 내외의 소비량을 기록할 것으로 전망되는데, 이는 강재 환산시 4.7억톤에 해당된다. 특히, 2010년 철강수요의 부문별 전망에서는 철도용 강재 소비량은 549만톤, 건설용 2.26-2.58억톤, 자동차용 1,520-1,840만톤, 조선용 1035만톤, 컨테이너 530만톤, 가전 720만톤 등으로 분석했다.

더구나, 중국의 금년 1-7월간 조강 생산량은 2억3,603만톤으로 전년동기비 18.9% 증가하였으며, 강재 생산량은 2억5,989.6만톤으로 전년동기비 25.1% 증가하였다. 이 기간중 중국 조강 생산량의 세계 점유비는 전년동기의 30.9%에서

33.7%로 2.8% 포인트 상승하는 등 강재 수요가 지속적으로 증가하고 있다.

이에 따라 중국의 철강업체들도 원료확보에 박차를 가하고 있다. 중국의 수도강철과 호북성 의창시(宜昌市)는 지난 6월26일 80억원을 투자하여 8억톤 규모의 현지 철광석을 개발하기로 합의했다.

또한 금년 6월29일, 무한강철과 호북성 은시자치주(恩施) 역시 철광석 자원을 개발하기로 공포했다. 호북성에 분포한 인(磷, P) 함유 철광석은 1959년에 발견되었으며, 그 부존량은 22억톤 규모이다. 동 자원은 호북성 의창시, 은서 자치주 등 지역에 분포하고 있으며, 인 함량이 높아 지금까지 개발되고 있지 않았던 자원이다.

수도강철과 호북성 의창시 정부의 현지 철광석 개발 합의에 따라 정광분(精鑛粉) 생산능력은 2007년에 200만톤, 2010년경에는 800~1,000만톤 규모에 달할 전망이다.

세계해운시장에서의 중국 주도권 지속될 듯 제조업체들의 중국 이전 아직도 현재 진행형

‘세계의 공장’으로 떠오르며 급속한 무역성장으로 세계해운시장의 동반성장을 이끌어 왔던 중국이 앞으로도 장기간 동안 ‘차이나이펙트’를 발휘할 것으로 전망됐다.

최근 상하이에서 열린 ‘중국 국제물류, 교통운송 및 원거리 정보 처리 박람회’의 일환으로 열린 세미나에서 각국 참석자들은 향후 수년간 중국의 무역성장은 계속돼 중국과 유럽, 미주 사이의 컨테이너시장의 발전을 이끌게 될 것이라는 데 의견을 같이했다.

이번 행사에 참석한 TSA(태평양항로안정화협정) 고위 관계자는 “전세계 제조업의 중국 이전 추세는 아직 완료된 것이 아니며, 현재도 수많은 업체들이 중국으로 진출하거나 진출을 계획 중에 있다”고 밝히고, 이는 중국과 연계된 해상 무역 시장이 거대한 잠재력을 갖고 있음을 의미한다고 지적했다.

독일물류협회(BME) 관계자 역시 “2005년 기준 중국의 평균 노동임금은 독일의 40분의 1에 불과하다”며, 다수의 대형 글로벌 소매업체들은 중국산 제품을 사들이는 데 집중하고 있고, 이에 따라 제조업체들도 중국으로의 생산지 이전을 서두르고 있다고 밝혔다.

COSCO Logistics 천리(陳立) 부사장은 “대륙간 무역의 90%는 해상운송 및 포워딩, 하역 등 관련 서비스를 통해 이루어지고 있으며, 그 중에서도 대다수의 화물은 해운 컨테이너로 이루어지고 있다”고 지적하고 중국의 항만 컨테이너화물 처리량은 향후 5년간 연평균 12% 이상의 성장을 지속할 것으로 전망했다.



세계 대형선사들 중국 자동차운송시장 적극 참여

COSCO, NYK, MOL WWL 등 자동차 수송선사

최근들어 중국의 자동차 수송시장이 크게 확대됨에 따라 세계적인 자동차 수송선사들이 적극 진출하고 있다.

중국 최대선사인 COSCO(China Ocean Shipping Company)는 최근 중국 자동차 생산업체들과 장기운송 계약을 체결하는 등 중국 정부의 자동차 산업 육성정책에 따라 대형 물류업체들이 중국 자동차 운송시장에 뛰어 들었다. COSCO는 17개 자동차 생산업체와 수송계약을 체결하여 향후 15년간 자동차 및 부품 수출물량을 확보하게 됨에 따라 자동차 운송사업을 크게 확대할 것으로 전망되고 있다.

COSCO의 자동차 운송사업은 현재 6척의 자동차 전용선을 운항하고 있는 자회사인 광조우오션쉬핑(Guangzhou Ocean Shipping)이 맡고 있는데, 선박의 대부분이 노후되어 있어 자동차 전용선의 대량 신조발주 등도 예상되고 있다.

특히, 중국 정부는 COSCO와 자동차 수출업체와의 계약 체결을 지원함과 더불어 자동차 해외수출을 증강하기 위해 '8대 자동차 수출지구'를 선정하였다. 8개의 자동차 수출지구는 대부분이 해안에 위치한 무역항이거나 또는 양쯔강에 위치한 하천항구로 상하이, 톈진, 샤먼, 우한, 창춘, 충칭, 우후, 타이조우로 결정되었다.

중국은 외국투자기업을 포함한 160개의 자동차 및 부품 생산 업체에 대해 수출을 장려하고, 해외 경쟁력을 강화하기 위해 금융지원 등의 혜택을 부여할 것으로 알려졌다.

지난해 중국은 17만3,000대의 자동차를 중동,

남미, 러시아 등에 수출하여 자동차 수출국으로 성장하였으며, 올 해에는 35만대의 자동차가 수출될 것으로 전망되고 있다.

중국 정부는 중국의 자동차산업 성장 가능성이 가장 높은 것으로 평가하는 한편, 향후 세계시장 특히, 미국 및 유럽에서 경쟁력을 강화할 수 있도록 전략적으로 지원하고 있다.

일본의 NYK, MOL, K-Line 등 대형선사들도 중국내 자동차 및 부품 물류 사업에 2003년부터 본격적으로 진출하였다.

NYK는 COSCO와 공동으로 상하이, 다롄, 광조우에 자동차 물류터미널을 운영하고 있으며, 상하이 안지(Anji Automotive Logistics)사와 합자로 자동차 국내 물류 사업을 수행하고 있다.

MOL은 시노트란스(Sinotrans)와 공동으로 2척의 자동차 전용선을 운항하고 있으며, 광조우의 도요타(Toyota) 자동차에 대한 중국내 물류사업에 참여하고 있다.

그리고, K-Line도 차이나쉬핑(China Shipping)과 함께 4척의 자동차 전용선을 운항하고 있다.

또한, 최근에는 세계적인 자동차 물류업체인 스칸디나비아의 발레니우스 빌헬름센(Wallenius Wilhelmsen Logistics : WWL)사가 중국에 자동차 전용터미널을 개발하기로 결정하였다.

WWL은 60여척의 자동차 운반선을 운항하고 있는데, 중국시장 진출을 위해 직영 자동차 전용터미널을 운영할 계획이다.

아시아역내 정기선사, 해운환경 악화로 고전

선복과잉으로 인한 과당경쟁과 유가 인상 등

아시아역내에 취항중인 정기선사들이 과당경쟁과 유가 급등으로 채산성이 극도로 악화되면서 대책마련에 고심하고 있다.

KMI의 지구촌 해양수산 최근호에 따르면, 최근 들어 원양항로에 취항중인 대형선사들의 잇따른 아시아역내 시장진입으로 선복과잉이 심화되면서 운임이 하락하는 데다 연료가격 상승으로 비용 상승 압력이 거세지면서 채산성이 악화되고 있다.

특히, 역내항로 취항중인 선사 대부분이 시장점유율 확대를 위해 1~2년 전부터 기항지를 확대하고 용선선박 수를 늘리는 등 경쟁적으로 공격적인 영업을 펼쳤으나, 최근 어려움이 가중되면서 일부 선사들은 용선선박을 철수시키는 등 서비스 규모를 축소하고 있는 것으로 알려졌다.

글로벌 선사들의 경우는 운항하고 있는 항로 가운데 어려운 항로가 있다면, 상황이 좀 나은 항로에서 벌어들인 수익으로 보전이 가능하나, 역내에 주력하는 선사들은 운항하고 있는 항로가 워낙 협소하기 때문에 이같은 상쇄효과를 얻지 못하고 있다.

이같은 어려움으로 실제로 우리나라의 동남아

해운과 중국의 산둥안타이 국제해운(Shandong Yantai International Marine Shipping)은 1,600TEU급 컨테이너선 6척을 투입하여 몇달 전에 개설했던 극동-인도간 익스프레스 서비스를 중지했다.

또한 동남아 해운, 홍아해운 등이 운항하고 있는 한국-말레이시아-인도네시아간 서비스도 중지된 것으로 알려졌다.

최근에는 컨테이너선 용선료가 다소 하락하고 있으나 시장에서 재대선(relet) 현상이 크게 늘고 있어 그나마 선박확보 비용 압박도 크게 줄지 않을 것으로 전망되고 있다. 이처럼 용선료는 높은 수준에서 거의 정체된 양상을 보이고 있는데 반해 운임하락과 연료비 상승 등으로 채산성을 맞추기가 갈수록 어려워지고 있다.

한편, 역내 선사들에 있어서 가장 최대 문제는 글로벌 선사들의 역내 시장 진입으로 이는 비용상승 압력을 받고 있는 역내 선사들에게 어려움을 가중시키는 주요인으로 지적되고 있다.

아시아역내 시장의 경쟁구도는 과거 역내 선사 간 경쟁이었다면, 최근에는 원양항로에 취항하는 글로벌 선사와의 경쟁으로 확대되었으며, 앞으로는 이 같은 경쟁이 글로벌 선사와 역내 선사가 구축한 네트워크간 경쟁으로 그 개념이 더욱 확대될 것으로 예상된다.

따라서 역내 선사나 글로벌 선사나 역내시장에 있어서 경쟁력을 확보할 수 있는 방법은 전략적 협력을 통한 네트워크 구축을 견고히 할 수 있는가가 관건이 될 것으로 보인다.





중국, 홍콩, 대만발 호주향 수송 권운임 인상

9월15일부터 20피트 컨테이너 1개당 250달러

아시아와 호주를 연결하는 컨테이너 항로의 운임이 인상됐다.

중국, 홍콩 및 대만에서 호주로 수송되는 컨테이너 운임은 9월15일부터 TEU당 350달러 인상됐다.

이에 앞서 이 항로에 취항중인 13개 회원사로 구성된 Asia-Australia Discussion Agreement(AADA)는 또 8월15일부터 성수기 할

증료로 TEU당 250달러를 적용하고 있다.

또 싱가포르, 말레이시아, 인도네시아, 태국, 베트남 및 인도에서 선적돼 호주로 수송되는 컨테이너 운임도 TEU당 275달러가 인상될 전망이다. Trade Facilitation Agreement 회원사들은 오는 10월1일부터 운임인상을 실시한다고 발표했다. TFA는 또 8월21일부터 성수기 할증료로 TEU당 150달러를 징수하고 있다.

DNV 선박연비 10% 절감 에너지관리계획 개발

추가 장비 설치없이 분석시스템 활용으로 가능

노르웨이선급(DNV)이 선박연료비를 10% 이상 절감할 수 있는 에너지 관리계획을 개발했다고 홍보하고 있다.

DNV Henrik Madsen 회장은 9월6일 대만을 방문한 자리에서 현지 선사들에게 “국제 유가 상승으로 전세계 해운업종이 어려움을 겪고 있으며, DNV는 선주들이 이러한 어려움을 타개하는 데 도움이 되길 원한다”며, 자사의 에너지 관리계획을 이용할 것을 권유했다.

DNV의 에너지 관리계획은 하드웨어 장비를 추가로 설치하는 것이 아니라 분석시스템을 사용해 선박 에너지 이용 특성을 파악하고 에너지 효율에 영향을 주는 50가지 요인, 이를테면 연료의 품질, 주유계획, 선박운영전략, 항로계획, 선박속도, 주

엔진 효율성 등을 분석해 연료를 절감하기 위한 최적의 조건을 도출해 내는 방식이다.

Madsen 회장은 연초부터 유럽 선사들이 DNV와의 협력을 통해 에너지 관리계획을 이용했으며, Stolt-Nielsen사의 경우 에너지 관리계획 도입 이후 연료 소모량이 10% 가량 감소한 것으로 나타났다고 밝혔다.

그는 아울러, 고정된 항로를 고속으로 운항하는 선박, 이를테면 컨테이너선의 경우 연료 절감 규모는 더욱 커질 것이라고 덧붙였다.

Stolt-Nielsen사의 Jens Lassen 사장은 향후 5-6년 가량 매년 10%씩 연료 소모를 줄일 경우 신조선 1척의 선가에 해당하는 비용이 절감된다고 밝혔다.

중국 외국투자자의 중국내 기업 M&A 규정 공포

상무부 등 6개 부처, 이전 잠정규정 수정개편

중국 상무부는 지난 8월10일 '외국투자자의 중국 境内기업 M&A 에 관한 규정'을 6개 부처와 공동으로 공포하였다. 동 규정은 2006년 9월8일자로 시행에 들어갔다. 이 규정은 이전의 잠정규정을 수정, 개편한 것이다.

이 규정의 주요골자를 보면, 규정 적용대상은 외국 투자자가 중국 境内에 위치한 非外商투자기업의 주식을 구매하거나 증자에 참여함으로써 피 M&A기업이 외상투자기업으로 변경된 경우, 혹은 외국 투자자가 외상투자기업을 설립하여 경내기업의 자산을 구매하는 경우, 혹은 외국 투자자가 경내기업의 자산을 구매하여 그 자산으로 외상투자기업을 설립하는 경우에 해당된다.(제2조)

또 외국투자자는 '外商투자산업 지도목록'에서 단독투자 경영을 금지한 산업에 대해 외국 투자자의 피M&A기업 지분 100% 매입을 금지하며, 상기 '지도목록'에서 중국측의 지배주주를 규정한 산업의 경우에는 M&A 이후에도 중국 지배원칙이 유지되어야 하며, 외국 투자자의 경영을 금지한 산업에 대해서는 M&A를 할 수 없다.(제4조)

이와함께 M&A시 대상기업의 국유자산 양도가 요구되거나, 상장회사의 국유주식 변동이 있는 경우에는 국유자산관리에 따른 관련 규정을 준수해야 한다. 또한 境内 상장사를 합병할 경우, '외국 투자자의 상장사 전략투자 관리 방법'의 규정에 따라 증권감독관리 기구에 관련 수속을 진행해야 한다.(제5, 6조)

그리고 M&A후 피인수합병 기업의 등록자본금 중 외국지분이 25% 이상인 경우, 외상투자기업 대우를 받을 수 있다.(제9조)

M&A시, 중국내 중점산업 혹은 국가 경제 안전

요인에 영향을 미치거나, 유명 브랜드를 보유하게 되거나, 중국의 전통적 브랜드를 보유하게 되면 상무부에 신고해야 한다. 만약 신고하지 않은 경우, 상무부는 거래를 중지시키거나, 해당 지분 및 자산 양도 등을 명령할 수 있다.(제12조)

이어 M&A후 설립된 외상투자기업의 투자총액 상한선(제19조)은 △등록자본 210만U\$ 이하의 경우, 투자총액이 등록자본 10/7을 초과할 수 없으며, △등록자본 210-500만U\$는 등록자본의 2배 초과가 불가하며, △500-1200만U\$는 2.5배를 초과할 수 없고 △1200만U\$이상은 3배를 초과할 수 없도록 했다.

특히, 동 규정 제5장(반독점 심사)에서는 아래 조건에 해당되는 경우, 외국투자자는 상무부와 국가공상행정관리총국에 보고하도록 규정하고 있다. 즉, M&A 당사자 한쪽의 당해년도 중국시장에서의 매출액이 15억원(약 1.89억 U\$) 이상인 경우, 1년 이내 M&A한 관련기업이 10개를 초과하는 경우, M&A 당사자 한쪽의 중국시장 점유율이 20%인 경우, M&A 결과 중국시장 점유율이 25%인 경우 등이다.(제51조)

위의 조건에 해당되지 않더라도, M&A후 시장 점유율이 커지거나 시장에 대한 영향이 크다고 판단될 경우, 중국 境内기업, 관련 부처, 관련 협회는 상무부와 국가공상행정관리총국에 해당 외국 투자자의 보고요구를 청원할 수 있다.(제51조).

그리고, 상무부와 국가공상행정관리총국에 보고된 경우에는 90일 이내 당사자, 보고 청원자 등을 소집하여 청문회를 개최하며, 법에 의거 해당 M&A 의 승인 여부를 결정하도록 했다.(제52조)

‘서양해운사’ 2006년 학술원 우수학술도서 선정

한국해양대학교 박물관 전임연구원 김성준 박사



한국해양대학교 박물관 전임연구원인 김성준 박사가 지난 2004년 3월 번역 출간한 어니스트 페일의 ‘서양해운사’가 2006년 학술원 우수학술도서로 선정됐다.

‘서양해운사’는 어니스트 페일(Ernest Fayle)이 1933년에 출간한 ‘세계해운업 약사(A Short History of the World's Shipping Industry)’를 원전으로 한국해사재단과 한국항해항만학회의 출판비 지원을 받아 출간됐다.

고대부터 1차 세계대전 전에 이르기까지 해운산업의 역사가 정리된 서양해운사는 장벽이자 한길로서의 바다를 제1장으로 시작해 고대의 바다 장사꾼들, 지중해시대, 북유럽 초창기 해운업, 대양항로의 개척, 잉글랜드의 대두, 일반운송인으로서의 네덜란드인, 항해법의 시대, 해운업의 이익-18세기 운송 무역, 클리퍼선 시대와 증기선 등장, 근대 해운산업의 발전과 조직 등 모두 12장으로 구성돼 있다.

번역자인 김성준 박사는 머리말에서 “아직까지 국내에서 해운의 본고장이라고 할 수 있는 서양해운사와 관련한 책이 출간된 적은 없다는 것은 세계 8위의 해운국으로 성장한 우리 나라의 자화상으로

보기에는 너무나 부끄러운 모습이 아닐 수 없다”며 “원서를 바탕으로 하되 원서의 誤植과 일역서의 오류를 바로잡아 전역(全譯)하여 출간하게 됨으로써 우리도 서양해운사를 제대로 읽을 수 있는 바탕이 마련되었다”고 밝히고 있다.

그동안 국내에 소개된 세계 해운사 관련 글들은 대부분 지난 1957년에 고베대학 사사키 세이지(佐木誠治) 교수가 어니스트 페일의 원저를 번역한 세계해운업소사를 참고로 해왔다.

대한해운의 故이매기 회장은 추천사에서 “해운업에서 과거는 지나간 옛 일로 끝나는 것이 아니라, 미래를 예시해주는 훌륭한 경영지침이라고 할 수 있다”면서 “이 책이 해운 경영자들에게 좋은 경영지침서가 될 것을 믿어 의심치 않는다”고 밝히며 일독을 권했다.

이 책이 추구하는 바는, 산업으로서 해운업의 역사를 전체적인 시각에서 살펴보는 것, 즉 세계사적인 각각의 발전단계에서 상선이라는 것이 어떻게 소유되고 운항되었으며, 이들 상선이 취향한 항로와 운반한 화물, 선박 소유자와 정부와의 관계, 배위에서의 생활 상태와 노동 조건을 해명하는 데 있다.

특히 중요기간산업중에서도 으뜸 가는 해운업의 각각의 발전 단계에서 세계 자원의 개발, 미개지역의 식민, 오늘날 우리 주변에서 볼 수 있는 것과 같은 문명의 점진적인 형성에 끼친 공헌에 대해 가능한 한 명확히 하는데 그 목적이 있다.

한편, 번역자인 김성준 박사는 한국해양대학교 전임연구원으로 한국해운물류학회 사무국장을 맡고 있다.

유쾌한 해양상식... 콜럼버스의 달걀의 유래

콜럼버스 하면 으레 콜럼버스의 달걀이 먼저 떠오른다. 존 글렌이 제작한 ‘콜럼버스 : 발견’이란 영화에서는 콜럼버스가 대서양 쪽으로 항해하려는 것을 꺼려하는 선원들을 설득하기 위해 지구가 둥글다는 사실을 확인시켜 주기 위해 달걀을 이용한 것으로 묘사되고 있다. 하지만 이것은 역사적 사실의 선후를 뒤바꾼 오류이다. 콜럼버스의 달걀은 콜럼버스가 서인도에서 되돌아오고 난 뒤 벌어진 환영연에서 비롯된 이야기이라고 전해지고 있기 때문이다. 물론 그 사실의 진실 여부도 조작되었을 개연성이 크기는 하지만 말이다.

콜럼버스의 달걀에 얽힌 이야기가 처음으로 기록된 것은 1565년이였다. 이탈리아인 지롤라모 벤조니(Girolamo Benzoni)는 ‘신세계의 역사’ (A History of New World)라는 책에서 콜럼버스가 서인도에서 돌아오고 난 뒤 추기경이 주최한 환영연에서 바로 콜럼버스와 달걀에 관한 일화가 일어났었다고 소개하고 있다.

그는 자신은 “환영연에 참석하지는 않았지만, 그러한 일이 있었다는 풍문을 들었기 때문에 자신의 책에 소개하는 것이 잘못된 일은 아니라고 생각한다. 달걀 세우기는 예전부터 다른 방법으로 해왔으나, 당시에는 신기하게 받아들여졌다”고 밝히고 있다.

그러나 콜럼버스 이전에도 달걀을 깨뜨려 세웠다는 일화가 전해져오고 있었다. 르네상스 시대 미술사가인 바자리(Giorgio Vasari, 1511-1574)는 ‘이탈리아 르네상스 미술가 열전’ (1550)에 ‘브루넬레스코(Filippo Brunellesco, 1377-1440)와 달걀’에 얽힌 다음과 같은 일화를 소개한 바 있다. 중세에 변형을 누리던 피렌체는 1296년부터 대성당을 건축하기 시작했는데, 건축 책임자가 원형 지붕(dome 또는 cupola)을 완성하기 전에 죽고 말았다.

이후 1세기 동안 경간이 넓은 원형 지붕을 완성하기 위해 갖은 방법이 동원하였으나, 누구도 성공하지 못하였다. 1407년 피렌체 당국은 예배당을 완성하기 위해 여러 나라의 건축가들을 초청하여 돔을 완성할 수 있는 방법을 연구하도록 하였다. 브루넬레스코는 이미 돔을 완성할 수 있는 설계도와 모형까지 제작해 놓고 이 집회에 참가하여 자신이 돔을 완성할 수 있다고 얘기했지만, 자기가 고안한 건축법을 타인들이 도용할 것을 꺼려하여 공개하지는 않았다. 다른 건축가들은 건축 책임을 브루넬레스코에게 맡기는 것에 반대하면서 그가 제안한 방법을 면밀하게 조사해야 한다고 주장하였다.

그러자 브루넬레스코는 ‘미끄러운 대리석 위에 달걀을 세울 수 있는 사람에게 돔 건설을 맡기자’고 제안했다. 여러 건축가들이 달걀을 세워보려고 시도했으나 제대로 되지 않자, ‘처음 제안한 사람이 세워보라’는 말이 나왔다. 브루넬레스코가 달걀 끝을 대리석 위에 깨뜨려 세우자 참석자들이 ‘그렇게 한다면 자기들도 할 수 있다’고 비웃었다. 이에 브루넬레스코는 ‘내가 원형 지붕을 만드는 방법을 당신들에게 보여준 뒤에는 당신들도 내가 알고 있는 것과 같은 일을 할 수 있을 것’이라고 대답했다.

바자리는 브루넬레스코와 달걀에 얽힌 이야기를 일화가 발생한 지 130년이 흐른 뒤에 썼고, 벤조니는 그 보다 15년 뒤에 비슷한 이야기를 썼다. 셋클리프 부부는 베조니가 브루넬레스코의 달걀에 관한 이야기를 적당히 개작하여 콜럼버스에게 적용했을 가능성이 있다고 밝히고 있다. 콜럼버스의 달걀은 처음 시도하는 일이 얼마나 중요한가를 웅변적으로 보여주는 일화로 지금도 자주 회자되고 있다.

(출처 : 한국해양사연구소, www.seahistory.or.kr)



• 해양수산부, 연안 컨테이너화물 운송
활성화 추진 및 항로표지시설을 이용한
해양관측기지 구축계획 수립

• 기획예산처, 항만건설사업 총사업비 조정 협의

• 해양수산부, 제1회 전국해양스포츠
제전 개최(8.12~15, 경북 울진군)

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

• 해양수산부, 광양항 공동물류센터
건립공사 입찰공고

• 해양수산부, 육상기인 해양쓰레기 관리책
임제 도입 설명회 개최
• 기획예산처, 민자사업 중장기 투자계획
관련 관계기관 협의

• 한국선주협회, 말라카해협 항행선박의 해상강도
대응방안 국적외항선사에 통보
• 해양수산부, 해사고등학교 교육체제 개편 관계
기관 워크숍(8. 7?8/연수원)

- 한국선주협회, 선박직원법시행령 및 시행규칙개정안에 대한 검토 의견 해양수산부에 제출
- 해양수산부, 만노무공급체제 개편관련, 평택항 인력공급체제 개편 위원회(9명) 구성 및 1차 회의, 미래 국가해양전략 수립연구용역 최종 보고회, 장강(長江)물류를 활용한 비즈니스 관련 T/F 개최

- 해양수산부, 글로벌터미널 운영사 육성방안에 관한 연구용역 중간보고회 개최

- 한국선주협회, 조세특례제한법개정안에 대한 검토의견 해양수산부에 제출
- 국회법사위, 신항만건설촉진법 일부개정 법률안 심의의결

- 해양수산부, 국적선 출항정지 예방대책 설명회 개최

- 해양수산부, 국가해양환경정보 통합시스템 구축 제2차 관리위원회, RFID 기반 항만물류효율화사업(1단계) 중간보고회 및 워크숍 개최

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

- 해양수산부, 해양수산분야 재해복구비 선지 급비율 고시, 항만리사이클링 물류시스템 도입에 관한 연구용역 중간보고회 개최

- 해양수산부, 전국무역항 기본계획 정비 용역 중간보고회 및 해상교통환경개선 연구 중간보고회 개최

- 한국선주협회, 2006년도 무역의 날 수출의 탑 포상 신청
- 해양수산부, 부산항 ODCY 특허기간 연장 관련 관계기관 회의 개최, 방사성물질 운송선박의 안전기준 설정고시

- 한국선주협회, 외국인선원 취업현황 해양수산부에 통보
- 해양수산부, 국적선에 대한 미국의 항만국통제 면제신청 대책회의 개최, 환적화물 유치 촉진을 위한 물류서비스 개선사항 파악, 한·중·일 물류 장관회의 준비 3국 과장급 실무회의 개최(8.17~18, 중국)
- 건설교통부, 부산항 신항 제2배후도로 도로등급 지정 관련회의 개최

- 한국선주협회, 중앙도선운영협의회 실무 위원 제6차 회의 개최
- 해양수산부, 해양수산중소벤처기업 육성 방안 마련을 위한 실무협의회 개최