

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
난파물제거협약의 논의배경 및 경과 설명회 개최	2
사이프러스내 분쟁지역 인근 취항선박 주의요망	4
한국선주협회 · 목포해양대학교 산학간담회	7
세계상선대 2006년 1월 9억DWT로 8% 증가	10

업계동정	12
------	----

해운이슈	22
세계 해운전문인력 양성의 메카-세계해사대학	22

해사정보	26
부산항 항만노무인력 하역회사별 상용화 합의	26
노무현 대통령, 여수세계박람회 유치위해 총력 당부	28
우리나라 인프라 수준 선진국에 비해 크게 떨어져	30
독금법 적용제외제도 세계 각지에서 적절히 기능	36
전세계에서 발생한 해적피해건수 지난해와 비슷	39
중국 정부 컨테이너선사 운임덤핑에 대한 제재착수	43

해사문화	44
------	----

해운일지	46
------	----

## 난파물제거협약의 논의배경 및 경과 설명회 개최 해양사고손해배상제도 개선방안에 대한 계획 등



한국선주협회는 11월21일 협회 대회의실에서 난파물제거협약의 논의배경 및 경과 설명회를 개최했다.

외항해운업계 실무부서장과 해양수산부 정형택 안전정책담당관, 한국해양수산연수원 정대율 교수 등 40여명이 참석한 가운데 열린 이날 설명회에서는 난파물제거협약의 논의배경 및 경과, 난파물협약 개요 및 해양사고손해배상제도 개선방안에 대한 설명과 질의응답이 있었다.

오는 2007년 5월 케냐 나이로비에서 외교회의에서 채택될 계획인 난파물제거협약을 제정하게 된 배경은 연안국의 주권이 미치지 않는 영해이원에서 존재하는 난파물을 제거하기 위한 것으로, 특히, 연안국에게 중대하고 유해한 결과를 미치지 않지만, 선박의 안전항해에 지장을 초래하는 난파물을 제거하기 위해서이다.

즉, 유엔해양법협약, 공해개입협약 및 민사책임협약(CLC, HNS, Bunker, 파리협약 등)에 의해 적용받지 않아 방치되고 있는 난파물을 제거하기 위

한 것으로 이를 위해 연안국에서 개입할 수 있고, 선박소유자에게 강제보험을 가입하도록 하자는 것이다.

이 협약과 관련한 쟁점사항을 보면, 협약영역이 연안국의 주권이 미치지 않는 영해이원의 배타적경제수역으로서 EEZ를 설정하지 않는 국가의 경우 영해기선으로부터 200해리로 규정하고 있으나, 각 국가간의 이견으로 아직 결정되지 않았다.

이와함께 선박에 대해서는 모든 선박에 대해 적용하되, 고정식 해상구조물을 제외시키고 있는데, 이는 선박과 달리 기국이 없으며, 대부분 사람이 거주하지 않기 때문이다. 강제보험제도 및 선주책임제한제도의 도입이 어려운 점도 대상에서 제외시킨 요인이다.

그리고, 난파물의 제거조치를 위한 피해채약국의 통지, 협의, 개입과 강제보험가입금액이 LLMC에 의한 선주책임제한금액과 동등하도록 한데 대해서도 국가마다 국내법에서 달리 정할 경우 등록선주가 가입하여야 할 강제보험가입금액을 확정하기 어려움이 있는 만큼 의견조정에 어려움이 예상되고 있다.

이 협약이 채택되면 등록선주는 협약 적용대상선박의 경우 강제보험에 가입하여야 하며, 특히, P&I 보험에 가입하지 않은 소형선박의 경우도 총톤수 150톤 이상의 선박은 이 협약의 적용을 받을 것으로 예상되고 있다.

그리고, 정부는 우리나라 영해 및 배타적경제수역에서의 침몰선박이 연평균 73건에 달하는데다 최근에는 러시아 및 중국선적의 노후선박이 P&I보험도 가입하지 않은 상태에서 해양사고를 일으켜 난

파물에 해당되는 경우가 발생하고 있는 점을 고려하여 난파물제거협약의 채택 및 발효에 따른 영향 등에 대해 대비하여야 할 것으로 지적됐다.

난파물제거협약은 그동안 국제해사기구(IMO) 법률위원회에서 약 30년간 논의한 것으로 제73차 회의에서 초안 마련되었으나, LLMC개정안, HNS협약, Bunker협약 채택 등으로 늦어졌다.

본격적으로는 제84차 회의에서 강제보험제도를 도입하면서 부터이며, 9.11 테러 이후 SUA협약 의정서의 채택을 위해 또 늦어졌다. 하지만, 금년 10월 제92차 법률위원회에서 최종적으로 협약안을 마련하였으며, 오는 2007년 5월 케냐 나이로비에서 개최되는 외교회의에서 채택될 예정이다.

한편, 해양사고 손해배상제도 개선기로 한 것은 보험 미가입 선박의 해양사고시 처리비용 등 회수불능 사례가 발생하고 있는데 따른 것으로 비유조선의 유류오염손해 등에 대한 배상보장체제가 미흡하고, 해양사고 손해배상액의 징수보장을 위한 근본적인 해결방안을 마련할 필요가 있다는 판단에 따른 것이다.

이에 따라 해양수산부는 선진국 수준의 사고보상체제 구축을 위해 국내에 기항하는 외항선에 대해 손해보장보험 가입 의무화를 추진하고 있다.

우리나라의 경우 연간 약 1억2,000만톤의 유류운송으로 오염발생 가능성이 높은데다 연평균 약 400건의 오염사고가 발생하고 있고, 연안 수산업 발달로 유류오염사고시 대규모 어업손해가 발생하고 있다. 씨프린스호 사고시 약 550억원 손해가 발생했다.

현재 유조선의 유류오염사고에 대비하여 손해배상보상체제를 구축, 운영하고 있으며, 국제기금 가입후 기금관련 13건의 오염사고를 처리했고, 1건은 처리중이다. 국제기금 분담금 및 보험료로 연간 약 150억원을 납부하고 있다.

그러나, 비유조선에 의한 유류오염사고 손해규모가 확대되고 있으며, 더구나 최근 외국선박의 해양사고에 따른 손해비용을 회수하기 곤란한 사례가 다수 발생하고 있다. 중국(1척), 러시아(2척), 볼리비아(1척)의 사고처리비 약 25억원을 회수하지 못했다. 이는 비유조선의 유류오염 손해배상을 보상하는 별도의 법률이 없기 때문이다.

민법 및 민사소송법에 의거 선주에게 손해배상을 청구하고, 상법 제5편(해상편)을 적용, 사고선박을 압류등에 의거 채권을 확보해야 한다. 하지만, 손해배상청구시 선주의 불법행위를 증명(과실책임주의)해야 하기 때문에 어려움이 있다. 그리고 지난 2001년 3월 선박 연료유협약이 채택되었으나, 국제적으로 발효되지 않은 상태이다.

이처럼 비유조선의 손해배상보장제도가 구축되지 않음에 따라 보장보험에 미가입된 선박의 해양사고시 처리비용 확보가 곤란함은 물론, 무보험 사고선박 처리시 정부의 선부담이 불가피하고, 처리비용회수를 위한 과도한 행정력이 소요되는 등 많은 문제점이 야기되고 있다.

해양수산부는 이같은 문제점을 개선하기 위해 선박의 연료유, 난파물 제거비용 등에 대한 손해보장체제를 도입할 계획이다. 일정 톤수이상의 비유조선에 대해 손해배상보험 가입을 의무화한다는 것이다.

아울러, 초대형 유류오염사고 대비 추가보상체제를 구축할 방침이다. 추가기금협약의 비준을 위한 국내실태 및 여건을 조성하고, 현 국제기금(92Fund)보상한도액의 초과하는 유류오염사고에 대비하여 추가보상을 위한 정부와 정유사간 협의를 추진키로 했다.

이밖에도 유류저장부선의 유류오염손해배상보험 가입을 의무화할 계획이다. 강제보험대상 톤수, 보험가입금액 및 시행시기 등을 검토하고 있다.

## 사이프러스내 분쟁지역 인근 취항선박 주의요망 UN 안보리, 북사이프러스 경제제재 조치 유효



아직까지도 해결되지 않고 있다.

### ▷ 사이프러스 문제의 배경

지난 1960년 사이프러스 독립시 인구의 약 80%를 차지하는 그리스계 사이프러스 인들은 종교, 언어 및 문화 등이 동일한 그리스에 융합을 희망하였으나, 영국, 그리스, 터키간의 합의에 따라 독립하게 되었다.

1960년 8월 사이프러스가 영국의 지배에서 독립한 직후, Enosis(본토와의 병합) 운동의 기치 아래 그리스계 주민들의 터키계 주민에 대한 차별정책이 강화되어 양측간

의 유혈충돌이 발생했다.

이에 따라 1964년 4월 유엔평화유지군(UNFICYP)이 사이프러스에 파견되었고, 계속적인 그리스계의 차별대우에 반발한 터키계는 1967년 12월 시한부 '터키계 임시정부'를 수립하였다. 그 후 그리스계의 터키계에 대한 탄압은 점차 가열되어 1974년 7월 그리스계 사이프러스 국방경비대에 소속된 그리스군 장교들이 당시 Ioannides 그리스 군사정권의 조종하에 쿠데타를 일으킴으로써 양측간 갈등은 절정에 이르렀다.

터키는 이에 대한 대응조치로서 자국민 보호와 사이프러스 독립보장이라는 명목아래 사이프러스에 대한 군사개입을 단행하였으며, 1974년 8월 소위 '녹색선' (Green Line)을 경계로 사이프러스 북부지역(전 영토의 40%)을 점령함으로써 사실상 사이프러스에 양계 독립정부의 출현 및 영토 분할을 초래하였다.

UN 안보리에서 경제제재 조치를 취한 사이프러스내 분쟁지역에 기항하는 선박에 대해 세심한 주의가 요망되고 있다.

사이프러스는 1974년 이래 그리스계와 터키계로 사실상 남북이 분단된 상황이며, 특히 UN 안보리는 지난 1983년 터키계가 점령한 북사이프러스에 경제제재 조치를 결의한 바 있으며, 이 결의는 아직도 유효한 상황이다.

최근 사이프러스 정부는 북사이프러스 동안에 위치한 'Famagusta항'에 대한민국 국적선의 입항사실을 우리 정부측에 전달하면서, 이는 유엔안보리 결의에 위반된다는 사실을 알려왔다.

이에 따라 한국선주협회는 이같은 내용을 국적외 항선사에 통보하고, 사이프러스 분쟁지역 기항으로 불이익을 당하는 일이 없도록 사전에 세심한 주의를 기울여 줄 것을 당부했다.

한편, 사이프러스가 남북간 분쟁에 휩싸인 배경에는 그리스계와 터키계간의 갈등에서 비롯됐으며,

## ▷ UN 중재에도 진전없어

남북 영토분할 이후, 1975년 2월 터키계 사이프러스 연방공화국(Turkish Federated State of Cyprus Republic)이 수립되었으며, UN 사무총장의 주선하에 1975년 2월부터 1979년까지 3차에 걸쳐 양계 정상회담을 개최, 10개 합의사항을 채택했다.

하지만, 1984년 유엔사무총장과 양계 정상간의 개별 접근회담(Proximity Talks) 등이 개최되었으나 양계간 주장의 대립으로 진전을 이루지 못했다.

또한, 1983년 10월 그리스계 Kyprianou 대통령이 UN 총회 연설시 양계회담의 기존합의 사항을 전면 부정하는 성명을 발표함에 따라 1983.11.15 '북부 사이프러스 터키계 공화국'(Turkish Republic of Northern Cyprus)이 북부 사이프러스 지역에 수립됨으로써 양계간의 공식회담은 중단됐다.

그간 UN, 미국 등 서방측의 중재 노력에도 불구하고, 문제해결에 전혀 진전을 보지 못하고 있던 중, 1988년 8월 UN 중재에 의한 양측간 정상회담이 개최되었으며, 이후 양 정상은 뉴욕, 제네바 등을 오가며 계속 협상을 벌였으나, 통합후의 정치체제 및 지분 확보 등에 대한 이견으로 진전을 보지 못하고 있다.

더구나, 1997년 8월에는 스위스 Glion에서 개최된 남·북사이프러스 대통령 회담은 TRNC측이 EU의 사이프러스 가입검토 개시결정 철회를 요구함으로써 결렬됐다.

이어 1999년부터 2003년까지 수차례에 걸쳐 UN 사무총장의 중재로 남북사이프러스 대통령간 회담(Proximity Talks)이 개최되었으나, 통합방안에 대한 입장 차이를 좁히지 못하였다.

## ▷ 그리스, 자국 이익 확보에 주력

그리스 정부는 사이프러스 문제를 UN 결의안의 테두리내에서 해결하는데 기여할 수 있는 어떠한

제안도 환영하며, UN 사무총장과 UN 특별대표의 모든 주도적 활동에 대한 조정이 문제해결의 기본 요소(Basic Factor)라는 입장이다.

더구나, 그리스는 UN에서 인정한 사이프러스공화국(1960.8.16 독립 및 9.20 UN 정회원국 가입)의 주권회복을 위하여 그리스계에 대한 경제, 외교 지원 등을 제공하는 한편, 그리스계측 사이프러스 분쟁 해결방안의 실현을 통한 사이프러스내에서 자국 이익 및 대 터키 분쟁에서의 유리한 위치를 확보하는데 주력하고 있다.

특히, 그리스측은 사이프러스 주둔 터키군 및 터키계 신규이민(1974년 8월 이후)의 즉각 철수, 실효성 있는 국제적 보장협정 체결 및 3대 기본권(거주의 자유, 이전의 자유 및 재산 소유권 보장)을 전제로 한 UN 결의안 범위내에서의 분쟁해결을 주장하며, 강력한 중앙정부하의 연방제(Federation)를 채택하되, 인구비례에 의한 영토 재조정(그리스계 82%, 터키계 18%) 및 그리스계 피난민의 원거주지(북부지역) 복귀문제 등의 일괄 타결방안을 제시하고 있다.

## ▷ 터키계, 자치 정부 인정토록 주장

이에 대해 터키계 사이프러스측은 1974년 8월 터키의 군사개입으로 초래된 양계 분할 상태를 유지하고 터키계의 주권과 평등한 참정권의 보장을 전제로 하고 자치적 독립지역 정부를 인정하는 '국가간 연합'(Confederation) 방안을 주장하고 있다.

코피 아난 UN 사무총장의 최종 중재안을 두고 2004년 4월에 실시된 남북 사이프러스 국민투표에서 북사이프러스는 찬성(찬: 64.91%, 반: 35.09%)한데 반해, 남사이프러스가 반대(찬: 24.17%, 반: 75.83%)함으로써, 남북 사이프러스 통일을 이뤄내지 못하였으며, 2004년 5월1일 남사이프러스는 EU에 단독으로 가입하였다.



## ▷ 남·북 사이프러스 입장

남사이프러스측은 통일협상 재개관련 절차상의 문제로 당사자간의 협상에 의한 합의추구, 유엔사무총장의 역할은 주선에 한정, 협상의 인위적 시한 설정 반대 등을 제시하고 있다.

남사이프러스측은 2004년 4월 Annan Plan이 남사이프러스 국민투표에서 75.83%의 압도적인 반대로 거부된 이유는 그리스-터키군 계속주둔 허용 관련 안전보장문제, 협정이행 보장문제, 북사이프러스내 남사이프러스인 부동산 등 재산권 보호문제, 북사이프러스내 터키 이주민 지위문제, 남북연방체제의 국가로서 정상적 기능 및 경제적 생존 문제에서 그리스계 사이프러스인들의 최소한의 기대를 충족시키지 못하였기 때문이며, 기존의 Annan

Plan은 남사이프러스측의 관심을 반영하여 수정되어야 한다는 입장이다.

이에 반해 북사이프러스측은 Annan Plan이 통일실현과 EU편입을 희망하는 북측과 터키의 양보에 의해 마련되었으며, 2004.4 국민투표시 북사이프러스 주민절대다수의 지지를 획득한 만큼 근본적인 동일안 수정은 수용할 수 없으나, 부분적인 수정을 수용할 수 있다는 유연한 입장이다.

더구나 북측은 남측의 완강한 태도고수로 인한 사이프러스 문제해결 전망이 밝지 않은 상황에서 우선 국제사회가 북사이프러스의 고립을 해소, 이를 통해 남측이 협상에 나오도록 압력을 가하고 북측의 정상적인 생존이 가능토록 도와주기를 희망하고 있다.

# 스리랑카 항만 입출항선박 전염병 주의 요망

## 스리랑카 전역에 걸쳐 치쿤구니아출혈열 발생

스리랑카에서 최근 전염병이 발생, 항만 입출항선박에 대한 주의가 요망되고 있다.

최근 주 스리랑카대사관이 알려 온 바에 따르면, 스리랑카 전역에 걸쳐 치쿤구니아출혈열 발생보고가 있다는 것이다.

이에 따라 한국선주협회는 이같은 내용을 국적외항선사에 통보하고, 해당지역을 운항하는 선박에 관련사항을 홍보하여 우리 선원들이 열병에 전염되지 않도록 조치를 취하여 줄 것을 당부했다.

치쿤구니아출혈열 발생동향에 의하면, 발생건수는 스리랑카 전역에 걸쳐 200여건이 발생했으며, 1명이 사망했다.

감염지역은 스리랑카 중서부 Colombo, 중부

Matale-Kandy, 남부 Galle · Mtara, 동남부 Kalumunei, 서북부 Mannar, 북부 Jaffna 등으로 감염모기에 물림으로써 감염되는 것으로 조사됐다.

일반적인 증상은 39℃ 이상의 고열이 통상 2주간 지속되며, 신체부위(머리, 팔목, 허리, 무릎, 발목 등)의 통증과 메스꺼움 등이 동반된다는 것이다.

이에 대한 예방책으로는 신체부위가 모기에 물리지 않도록 가급적 신체노출이 적은 의류를 착용하고, 노출된 신체부위 혹은 의류 등에 구충제를 사용하도록 권장하고 있다. 특히, 치료는 증상을 느낄 경우 휴식을 취하고, 가능한 음료를 많이 마시고 필요시 전문의료기관의 진료를 받아야 한다.

# 한국선주협회 · 목포해양대학교 산학간담회

## 선박 대형화, 고속화에 따른 교육방안 논의



마련, 이를 시행하고 있다고 밝혔다.

이어 양측은 해기교육 향상방안에 대해 논의했다. 이를 위해 휴가 중인 선·기관장, 영업 및 운항업무 종사자 등 각 분야별 경력자들의 특강 프로그램 마련과 함께 선박의 대형화, 고속화 추세에 따라 실습교관, 교수의 선사실습을 의무화하는 방안이 필요하다는 의견이 제시됐다.

한국선주협회와 목포해양대학교는 10월30일 충북 청원에서 산학간담회를 갖고 선박의 대형화, 고속화 추세에 맞는 해기교육방안을 논의했다.

협회 이진방 해무위원장(대한해운 사장)과 해무위원, 목포해양대학교 신철호 총장과 산학협력처장, 교무처장 및 학과장 등 산학 대표들이 참석한 가운데 열린 이날 간담회에서는 먼저 대학측에서 학사일정 등 일반현황에 대해 설명했다

특히, 대학측은 승선실습 시기를 3학년 2학기-4학년 1학기로 변경한데 이어 실습교육을 강화하고 있으며, 원어민 강사를 채용하고 Toeic 성적을 졸업요건에 반영시키는 등 영어회화능력 향상방안을

이와함께 선사간 사고사례를 공개하여 산학이 분석하고 사고예방에 활용할 수 있는 System 구축이 필요하다는데 의견을 같이했다.

그리고 선사측에서는 대학측에 특수선 분야에 대한 교육을 강화해야 줄 것을 요청했다. Chemical 승선은 향후 15년간 비전이 있을 것으로 전망됨에 따라 교육된 인력이 필요하다는 것이다. 이밖에도 양측은 해기사 이직의 심각성을 공감하고, 최소 졸업 후 5-7년간 승선했을 수 있는 Mind와 Vision이 필요하다는데 인식을 같이했다.

# 해기사의 취업여건 변화와 선원정책 과제 심포지엄

## 목포해양대학교 연구소, 장기승선 유도방안 논의



의 안정적 공급기반 구축방안'에 대한 주제를 발표했다.

또한, 한국해기사협회 박찬조 회장, 한국해양대학교 김시화 해사대학장, 목포해대 김인현 해상운송시스템학부장, 한국해양수산개발원 황진회 책임연구원, STX포스 이권희 상무가 참석해 한국선원문제에 대해 심도있는 토론이 이루어졌다. 이날 패널들은 장

국내·외적인 여러 상황 변화로 인해 선원의 수출국이던 우리나라가 선원의 수입국으로 전환되고 있으며 이제는 우수한 해기전문 인력의 지속적인 육성도 염려되는 전환기적 상황에서 지난 11월2일 목포해양대학교에서는 노·사·정이 모여 해기전문 인력 육성을 위한 방안을 논의하는 의미있는 행사가 개최됐다.

목포해양대학교 연구소(해양산업연구소·기계전자기술연구소)는 '한국 해기사 취업여건 변화와 선원 정책 과제'라는 대주제하에 지난 11월2일 목포해양대학교 제2공학관 6층 대강당에서 심포지엄을 개최했다.

이날 심포지엄에는 한국선주협회 박찬재 전무와 전국해상산업노동조합연맹 김수조 정책기획본부장이 나와 '외국인 선원의 고용현황과 장래전망'을, 해양수산부 한홍교 선원노동과장은 '우수선원인력

기승선을 유도하기 위해 선원직업에 대한 비전을 제시해야 하고 이를 위해 다양한 방법을 제시했다. 이날 주요 내용을 발표순서대로 정리했다.

해양수산부자료에 따르면 우리나라 전체 선원은 2005년말 현재 4만명으로 선원인력이 가장 많았던 1987년 11만5,000명의 35%에 불과한 실정이다. 외항상선의 경우 선복량의 증가와 외국인력 도입으로 1990년대 중반부터 6000~7000명 수준을 유지하고 있으며 해외취업선원은 2005년말 현재 4,200명으로 송출이 가장 활발했던 1987년 4만 7,000명의 10% 규모로 현저히 감소했다.

이는 선박의 자동화로 선복량의 증가에 비해 인력증가는 상대적으로 미미했고 외국선원의 도입에 따른 영향으로 분석되고 있다.



## 제21차 해양사고 방지세미나 11월28일 개최

### 선진국과 우리 해양안전정책 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

## 황해정기선사협의회 한·중항로 운임덤핑 감시

### 11월 15일부터 협의회 차원의 제재 시행키로

황해정기선사협의회가 한·중항로의 시장질서 확립과 운임덤핑행위를 방지하기 위한 구체적인 활동에 착수했다.

황해정기선사협의회는 한중항로의 운임덤핑행위를 방지하기 위해 '덤핑운임 제공행위에 대한 감사 절차 및 처벌에 관한 내규'를 마련하여 11월15일부터 시행에 들어갔다.

동내규에 따라 협의회는 15일부터 수출항로의 운임덤핑행위에 대한 감사를 실시하여 협의회 차원의 제재를 시행해 나갈 방침이다.

협의회는 “상기 내규의 시행 목적은 한중항로의

운임을 인상시키기 위한 것은 아니며 수출항로에서 운항원가이하로 운임을 덤핑하여 시장을 안정을 심각히 해치는 회원사의 특정 불공정행위를 감시하여 항로 안정화를 도모하기 위한 조치”라며, 한중양국의 해운법이 허용하는 한도내에서 시행한다고 밝혔다.

협의회는 그 일환으로 협의회 회원사의 덤핑운임을 자체적으로 제거하는 데 일차 목표를 두고 실행할 계획이며 이후에는 제 3국적 선사들의 심각한 덤핑 행위에 대해 해운당국에 고발, 제재를 요청할 계획이다.

## 세계상선대 2006년 1월 9억DWT로 8% 증가 상위 35개국 보유상선대 전체의 95.2% 차지

세계상선대가 지난해 큰 폭으로 증가한 것으로 나타났다.

UNCTAD가 최근 펴낸 'Review Of Maritime Transport, 2006'에 따르면, 2006년 1월 현재 1,000G/T 이상 세계상선대는 3만2814척·9억675만3,000DWT로 전년 동월의 3만1,097척·8억3,963만3,000DWT에 비해 척수로는 1,717척이 늘었으며, 톤수기준으로는 8%가 증가했다.

특히, 국가별 지배선대를 보면, 그리스가 1억5,500여만DWT로 계속해서 세계 1위를 고수했으며, 이어 일본1억3,170DWT, 독일 7,152만DWT, 중국 6,549만DWT, 미국 4,693만DWT, 노르웨이 4,540만DWT, 홍콩 4,384만DWT, 한국 2,967만DWT 순으로 각각 집계됐다.

한국은 2005년 1월 939척·2726만DWT에서 2006년 1월 현재 993척·2,967만DWT로 선박척수는 54척이 늘었으며, 톤수는 8.8% 증가, 전년도에 이어 세계 8위를 유지했다.

또한, 상위 35개국의 보유선복량은 2만8,931척·8억6,297만8,000DWT로 세계 전체선복량의 95.2%를 차지하고 있는 것으로 나타났다.

이와함께 세계 각국이 경쟁력 확보를 위해 해외에 치적한 상선대의 비율은 평균 66.5%로 전년 동월의 65.1%에 비해 1.4% 포인트 상승한 것으로 분석됐다.

국가별 해외치적 비율을 보면, 스위스가 93.3%로 가장 높고, 이어 사우디아라비아 91.4%, 일본 91.1%, 아랍에미리트 87.6%, 독일 81.7%스페인 78.7%, 미국 78.3% 등으로 각각 집계됐으며, 한국은 57.2%로 세계 평균치를 크게 하회하고 있는 것

으로 나타났다.

한편, 2005년 세계 해상물동량은 적재(loaded) 71억880만톤, 양하(unloaded) 71억2,200만톤 등 모두 142억3,080만톤으로 지난 2004년 137억3890만톤(적재 68억4,550만톤, 양하 68억9,340만톤)에 비해 3.8% 증가한 것으로 집계됐다.

아울러, 2004년 한햇동안 전세계 수입화물 기준으로 지불된 해상운임은 총 2,708억달러로 지난 2003년 2,320억달러에 비해 16.7%가 증가했으며, 전체 수송 상품가치(9조2447억달러) 대비 운임포션은 3.6%에 그친 것으로 분석됐다.



[ 세계 상선대 현황(2006년 1월 현재) ]

구 분	선박척수			톤수(DWT)				
	국적선	해외치적	계	국적선 천DWT	해외치적 천DWT	합계 천DWT	해외치적 비율(%)	세계전체 점유율
그리스	739	2,245	2,984	50,997	104,147	155,144	67.13	18.48
일 본	707	2,384	3,091	11,763	119,940	131,703	91.07	14.52
독 일	420	2,366	2,786	13,120	58,397	71,516	81.66	7.89
중 국	1,763	1,130	2,893	29,832	35,656	65,488	54.45	7.22
미 국	625	1,054	1,679	10,172	36,755	46,927	78.32	5.18
노르웨이	732	933	1,665	13,658	31,738	45,397	69.91	5.01
홍 콩	292	371	663	17,973	25,870	43,843	59.01	4.84
한 국	638	355	993	12,696	16,977	29,672	57.21	3.27
대 만	109	444	553	4,772	19,618	24,389	80.44	2.69
싱가포르	467	287	754	14,695	8,285	22,980	36.05	2.53
영 국	370	409	779	8,961	12,334	21,295	57.20	2.35
덴마크	316	428	744	9,228	10,328	19,556	52.81	2.16
러시아	1,670	487	2,157	6,803	9,889	16,692	59.25	1.84
이탈리아	543	159	702	10,192	4,297	14,490	29.66	1.60
인 도	366	40	406	12,511	1,264	13,774	9.17	1.52
스위스	26	346	372	791	10,968	11,759	93.28	1.30
벨지움	69	134	203	5,902	5,657	11,559	48.94	1.27
사우디아라비아	60	74	134	977	10,387	11,364	91.40	1.25
터 키	436	365	801	6,793	3,497	10,290	33.98	1.13
이 란	156	23	179	8,894	936	9,830	9.52	1.08
말레이시아	249	76	325	5,454	4,179	9,633	43.38	1.06
네덜란드	515	207	722	4,520	4,288	8,808	48.69	0.97
캐나다	216	140	356	2,540	4,007	6,548	61.20	0.72
스웨덴	159	183	342	1,682	4,684	6,375	73.47	0.70
인도네시아	591	120	711	3,822	2,408	6,231	38.65	0.69
쿠웨이트	40	29	69	3,682	1,361	5,043	26.99	0.56
필리핀	275	37	312	4,052	971	5,023	19.33	0.55
프랑스	164	126	290	2,208	2,655	4,863	54.60	0.54
브라질	135	12	147	2,590	2,164	4,755	45.52	0.52
아랍에미리트	46	140	186	557	3,942	4,499	87.62	0.50
스페인	75	235	310	871	3,225	4,096	78.73	0.45
태 국	278	40	318	2,741	467	3,198	14.30	0.35
이스라엘	20	52	72	868	1,828	2,697	67.80	0.30
크로아티아	73	37	110	1,684	979	2,663	36.77	0.29
호 주	45	35	80	1,375	1,253	2,628	47.68	0.29
35개국 계	13,355	15,576	28,931	285,855	577,123	862,978	66.88	95.17
세계 합계	15,576	17,238	32,814	303,768	602,985	906,753	66.50	100.00

(자료) UNCTAD 'Review Of Maritime Transport, 2006'

※ 주 : 1,000G/T 이상 상선대



## 고려해운

### 중동지역 서비스 강화

고려해운(대표 최영후)이 11월부터 현대상선과 Gold Star Line의 선복을 빌려 중동서비스를 대폭 강화했다.

고려해운은 11월10일부터 현대상선의 중동서비스 항로인 'Korea-Middle East Service' 항로 운항 구간 중 광양-부산-기룽(Keelung)-홍콩-얀티안(Yantian)-싱가포르-포트켈랑-두바이 구간에 대해 선복구매 서비스를 시작한다.

또한 11월말에는 Gold Star Line의 'Super Galex Service' 항로 운항 구간 중 상해-신강-청도-닝보-치완(Chiwan)-싱가포르-콜롬보-나바샤바-두바이 구간에 대해 선복을 빌려 서비스를 시작할 예정이다.

2005년 8월 처음으로 중동서비스를 개시한 고려해운은 이번 선복 구매 서비스로 기존 주1항차의 두바이 서비스가 주2항차 서비스로 강화되어 고객에게 보다 나은 서비스를 제공하게 될 것으로 예상하고 있다.

## 남성해운

### 인천-광양-부산-중국항로 개설

남성해운(대표 김영치)은 인천을 출발해 광양과 부산 등 국내 주요 항만을 거친 뒤 홍콩과 중국 심천으로 향하는 정기컨테이너항로를 신규 개설했다.

남성해운은 '보니스타호' (4,124톤/342TEU급)와 '해피스타호' (3,997톤/342TEU급) 등 2척의 선박을 투입해 매주 금요일 인천항 남항 대한통운컨테이너터미널에서 주 1항차 서비스할 예

정이다.

이번 컨테이너 항로의 신규 개설은 부산-인천을 오가던 부인선 항로 폐지로 어려움을 겪었던 연안 운송 물량 처리에 큰 도움을 줄 것으로 보인다.

특히 남성해운 측은 인천은 주 1항차로 운항하지만 광양-부산-홍콩은 주 3항차로 서비스하기 때문에 홍콩 등지에서 수출입되는 물량을 부산이나 광양에서 환적해 인천으로 옮기는 연안 운송에 효과가 있을 것으로 기대하고 있다.

인천항만공사는 박용문 경영기획본부장과 김종길 마케팅팀장 등이 참석한 가운데 남성해운 관계자들과 함께 11월3일 오후 신규 항로 개설 축하행사를 갖고 항로 운영 지원 방안을 논의했다.

인천항만공사는 이 항로의 신규 개설로 1항차에 최대 250TEU씩, 연간 최대 1만3,000TEU의 물량을 처리할 것으로 예상하고 있다

## 대양상선

### 연수원 한국건축문화대상 수상

대양상선(대표 정유근) 남해 연수원이 지난 10월17일 건설교통부 등이 주최한 '2006 한국건축문화대상'에서 민간부문 대상을 받았다.

대양상선 연수원인 해송원은 정유근 대표이사의 출생지인 경남 남해군에 위치해 있으며 대지 1,243평, 건축면적 314평(연면적 471평, 지상 3층규모)에 최대 120석이 좌석할 수 있는 강당을 비롯해 3개의 세미나실, 6개의 객실, 레크레이션 룸, 분수, 식당과 조리실을 갖추고 있다. 이중 강당은 화상회의시스템과 영화관기능 등도 갖추고 있다. 또한 2,000여평의 넓은 잔디 광장은 야외 행사 및 파티장으로 활용되고 있다.

특히 해송원은 하늘과 바다가 만나는 대지위에 해안 암석층과 조화를 이루는 거친 회색 돌들로 적층하고 바다와 건물이 하나가 되도록 건물의 많은 부분을 투명 유리로 감싸고 있으며, 건물의 내외장재는 규격화된 획일적 자재들을 배제하고 장인들의 역할이 강조되는 노출 콘크리트 마감, 규격화되지 않은 거친 석재의 건식 축조, 내장 대리석의 건식 부착, 적삼목과 경량 아연도강판 등의 정감있는 재료들로 만들어졌다.

이러한 해송원은 창의력 있는 인재를 키우겠다는 정유근 사장의 의지에 의해 지난해 12월 건립되어 대양상선 직원연수와 게스트 하우스로 사용되고 있으며 동시에 지역 전시·공연, 세미나 등의 행사장으로도 개방되고 있어 지역과 함께 살아가는 기업의 모습을 보여주고 있다.

## 대한해운

### 케이프사이즈 2척 발주

대한해운(대표 이진방)은 11월8일 공시를 통해 오는 2011년과 2012년 인도예정인 케이프사이즈 벌크선 2척을 발주했다고 밝혔다.

이번에 도입되는 선박은 이중선체구조(Double Hull)이면서 CSR(Common Structure Rules) 규정에 따라 새롭게 디자인된 선박으로 당사가 국내 최초로 계약 체결하는 것이다.

대한해운은 동 선박을 도입함으로써 중국의 지속적인 건화물 교역량 증가로 예상되는 국내외 신규 및 대체 전용선 수요에 적극 대응하고 또한 최근 급속한 성장을 보이는 부정기 영업부문 및 LNG/유조선 사업과의 균형발전을 도모할 수 있어 명실공히 각 사업부문별 경쟁력있는 선대를 바탕으로 세계적인 에너지·자원 수송선사의 입지를 더욱 확고히 할 것으로 기대한다고 밝혔다.

한편, 대한해운은 11월17일 공시를 통해 4만 9,900DWT급 석유제품선 2척을 STX조선에 추가 발주했다고 밝혔다. 선가는 2척 합계 9,600만 달러다.

이번에 발주된 선박은 지난 3월 STX조선에 발주한 선박과 동일한 선형으로, 이는 당시 체결한 Option Agreement에 따른 2척의 추가 옵션을 행사한 것이며, 납기는 각각 2009년 1월 및 6월 예정이다.

이로써 올해 총 8척의 선박을 발주한 대한해운은 선박인도가 시작되는 오는 2008년부터 본격적인 유조선 사업을 영위하게 됨으로써 회사가 목표로 하고 있는 각 사업 부문별 선대 경쟁력을 갖춘 에너지·자원 전문 선사로서의 입지를 더욱 확고히 할 전망이다.

## 범주해운

### 인천-중국 Ningbo 간 항로개설

범주해운(대표 이상복)은 인천항을 출발해 중국 Ningbo항으로 향하는 정기 컨테이너항로를 신규 개설했다. 또 범주해운은 오는 12월 이 항로를 인천-상해-Ningbo로 확대 개편해 서비스할 계획이다.

이에 따라 이 항로의 개설로 1항차에 약 600TEU씩, 최대 3만2,000TEU 가량의 물량 증대 효과가 있을 것으로 항만공사는 기대하고 있다.

이번 항로 개설은 수도권 화주들의 요청에 따른 것으로 인천에서 중국 동남부 지역으로 향하는 화물 서비스가 더욱 편리해질 것으로 기대되고 있다.

한편 신규 건조선으로 첫 항해에 나선 5500t급 지파 동하이호는 10월25일 오전 9시 선광터미널





에 접안해 442TEU(1TEU는 20피트 컨테이너 1개)의 물량을 선적한 뒤 밤 12시께 중국 닝보항으로 출항한다.

## C&진도

특수컨테이너 신설라인 완공

C&진도(대표 임성주)의 대련진도는 특수컨테이너 신설라인을 완공하고 10월18일부터 본격적인 제품생산에 들어갔다.

1993년 설립된 대련진도는 20/40/40HC와 같은 ISO컨테이너 위주에 생산을 해왔으나, 지난 9월 17일 특수컨테이너 신규라인이 완공됨에 따라 첫 생산에 들어간 것이다.

이 특수컨테이너 생산라인은 약 5,000㎡의 규모로 연간 1만7,000TEU의 제품 생산능력을 보유하게 되었으며, 특수컨테이너 생산 첫해인 올해 매출목표를 470만불로 계획하고 있다.

또한 2007년도에는 2,000만불대의 매출을 기대하고 있으나, 일본지역 차량부품 운송용 팔레트와 국내 10피트용 특수컨테이너 수주 상황에 따라 그 이상의 매출도 가능하다는 기대를 가지고 있다.

대련진도는 현재 Hanjin 8' & 10', Kase Group의 Trunk A,B,C Type, Steel Mension, ACE의 Sus Bulk CNT'R등 Special Type 컨테이너 생산을 활발히 진행하고 있다.

## STX 그룹

200억원 규모의 공익재단 설립

STX그룹(회장 강덕수)이 최근 보다 체계적인 사회공헌 활동을 추진하기 위해 각각 100억원 구



모의 공익재단 2개를 설립한다.

STX그룹은 최근 서울과 창원에서 발기인 총회를 개최하고 소외계층자녀의 교육기회 부여 및 다양한 전문인력 양성을 위한 '재단법인 STX 장학재단'과 소외계층의 사회복지 증진 및 산업재해 근로자 복지 지원사업을 위한 '재단법인 STX 복지재단'을 설립키로 했다고 밝혔다.

11월20일 서울 인터컨티넨탈 호텔에서 창립 총회를 개최한 'STX 장학재단'은 초기 설립금 20억원 전액을 STX건설에서 출연했으며 매년 각 그룹사별 기부를 통해 100억원 규모까지 확대 운영해 소외계층자녀의 장학금 지원, 해외대학 유학생 지원사업, 산학협동 프로젝트 연구 지원 등을 단계적으로 확대 운영할 계획이다.

STX 장학재단은 이날 총회를 통해 강덕수 STX 그룹 회장을 재단 이사장으로 추대하고 김병일 김&장 법률사무소 상임고문, 문휘창 서울대 국제대학원 교수, 신종계 서울대 조선해양공학과 교수 등 총 5명의 이사와 2명의 감사로 재단 이사진을 구성했다.

이와 함께 21일 창원 인터내셔널 호텔에서 창립 총회를 개최한 'STX 복지재단'은 (주)STX가 초기 설립금 20억원을 출연했으며 향후 각 그룹사 기부를 통해 100억원까지 확대 운영해 소년소녀가장, 결식 노인 등을 지원하는 소외계층 지원사업을 비롯해, 재해복구 및 영세민 주거환경 개선사업 등 지역친화적 자원봉사활동을 펼쳐나갈

예정이다.

특히, STX 복지재단은 조선·기계부문을 영위하는 STX그룹의 사업특성에 맞게 산업재해로 인한 근로자 재활과 해당 가족의 안정적 생활기반 구축을 위한 산업재해 근로자 복지 지원사업을중점적으로 추진할 계획이다.

STX 복지재단은 총회를 통해 재단 이사장에 강덕수 STX 그룹 회장을 비롯해 김현태 창원대학교 총장, 박진해 마산문화방송 사장, 허정도 경남도민일보 대표 등 5명의 이사와 2명의 감사로 이사진을 구성했다.

두 재단 모두 연내 해당 기관의 공식 허가등록 절차를 거쳐, 내년부터 본격적인 활동에 들어간다.

## 장금상선

### 일본지역 서비스 강화

장금상선(대표 정태순)이 10월16일부터 116TEU급 'SS울산'호를 투입하여 부산-마산-큐슈(세토나이카이) 서비스를 개편하고 큐슈 중동부항만 오이타(大分)에도 추가기항 한다고 발표했다. 오이타 기항에도 불구하고 스케줄에 여유가 있기 때문에 기존에 타항 기항 스케줄은 변동이 없다. 이로써 장금상선이 기항하는 일본의 항구는 모두 15개항으로 늘어났다.

부산-마산-큐슈 세토나이카이 서비스(MSX-마산-시모노세키 익스프레스)에는 'SS울산'호와 'SS마산'호가 투입되어 각각 주 3항차 서비스를 제공하고 있다.

이 서비스에 의하면 시모노세키항의 경우 2척의 선박이 월요일에서 토요일까지 주간 6항차를 운행하고 있지만 큐슈 세토나이카이 지역 항만들의 기항스케줄은 요일별로 다르기 때문에 사실상

독립된 하나의 노선서비스 형태를 이루고 있다.

이번에 변경이 되는 스케줄은 'SS울산'호 뿐이며 'SS마산'호는 변화가 없다.

변경된 SS울산호의 스케줄은 부산(화)-마산(화)-시모노세키(수)-모지(수)-부산(목)-마산(목)-시모노세키(금)-오이타(금)-이와쿠니(토)-부산(일)-마산(일)-시모노세키(일)-모지(일)의 순번이다.

장금상선이 오이타항에서 이용하는 컨테이너 터미널은 '大在터미널'이며 대리점은 산큐(山九)를 이용하는 것으로 알려졌다.

## 천경해운

### 한-러시아항로 개설

천경해운(대표 김지수)은 오는 12월 첫째주부터 한국(부산)-극동 러시아(Vostochny·Vladivostok)를 잇는 자영의 셔틀컨테이너 항로를 개설한다. 부산접속으로 일본의 주요항과 지방항으로부터의 화물도 적극적으로 유치한다는 계획이다.

이 항로에는 653TEU급 Eagle Sky호 1척을 전속 투입해 주간 정요일 서비스를 실시할 예정이다. 일본 주요항에서 부산경유로 8일만에 Vostochny에 도착할 예정이다.

운항루트는 부산(금-토)-Vostochny(화-화)-Vladivostok(수-수)-부산(금-토) 순이다. Vladivostok는 러시아세관의 인가를 받는 2007년 1월 중순 이후에 기항을 개시할 예정이다.

## (주)한진

### 고객만족경영대상 최우수상



(주)한진(대표 이원영) 택배사업부문이 11월14일 그랜드힐튼호텔에서 개최된 한국능률협회 주최 고객만족경영혁신 컨퍼런스에서 고객만족경영대상 최우수상을 수상했다.

고객만족경영대상이란 총체적 혁신활동을 통해 고객만족경영을 성공적으로 수행하고 있는 기업에게 수여되는 상이다. (주)한진은 CEO 리더십을 비롯, 고객만족 평가시스템·대고객 기업 이미지·사회기여활동 등 등다양한 영역의 서류 및 현장심사에서 서비스 최우수기업으로 선정돼 수상의 영예를 안았다.

한편, 한국능률협회컨설팅(KMAC)은 11월14일과 15일 이틀에 걸쳐 '제14회 대한민국 고객만족경영혁신 컨퍼런스'를 개최해 국내외 CS 분야 최우수 기업과 기관들의 사례 발표를 통해 국내 산업계의 CS 수준을 높일 수 있는 자리를 마련했다.

## 한진해운

올 3/4분기 영업이익 431억원

한진해운(대표 박정원, [www.hanjin.com](http://www.hanjin.com))이 매출액 1조 6,000억원, 영업이익 431억원을 주요 내용으로 하는 올해 3/4분기 영업실적을 발표

했다.

매출액은 컨테이너 수송량 증가로, 미달러화 기준으로 전년 동기 대비 약 13.9%, 전 분기 대비 약 7.3% 증가하는 성장세를 유지했다.

원화 환산 매출액 또한 전년동기 대비 5.6%, 전 분기 대비 7.8% 증가하였는데, 원-달러 평균 환율의 하락과 달러수입에 의존하는 매출 구조인 점을 감안하면 양호한 실적으로 평가되고 있다.

영업이익은 컨테이너 운임단가 하락, 연료비 증가와 원-달러 환율 하락 영향 등으로 전년 동기 대비 70.4% 감소하였으나, 운임단가의 회복에 따른 컨테이너 및 벌크 영업이익에 힘입어 전 분기 대비 94.1% 증가한 431억원을 시현했다.

경상이익은 전년동기 대비 79.0%, 전 분기 대비 7.4% 감소한 377억원을 기록하였으며, 순이익은 전년동기 대비 81.6%, 전 분기 대비 3.6% 감소한 325억원을 달성했다.

컨테이너 전체 수송량은, 주력노선인 아시아발 미주 및 구주행 노선 수송량이 각각 7.6%와 8.4% 성장한 데 힘입어 전년 동기 대비 15.8%, 전 분기 대비 1.1% 증가했다.

한편, 한진해운은 11월 중순부터 동남아해운, 장금상선과 공동으로 극동아시아-태국 신규 서비스를 개시했다.

한진해운에 따르면, NTS(New Thailand Service)로 명명된 이 노선은 3개 선사가 각각 1척씩 총 3척의 900TEU급 선박을 투입, 주간 1회의 정 요일 서비스를 제공한다.

운항노선은 부산, 광양, 홍콩, 방콕, 람차방, 홍콩, 상하이, 부산 순이다. 한진해운 측은 노선 운영의 효율성을 높임은 물론 극동아시아-태국 노선의 운송 시간을 단축하게 돼 고객 서비스의 질을 한층 더 높게 됐다고 설명했다.

회사 관계자는 “향후 지속적인 물동량 성장세

가 예상되는 태국시장에서 안정적인 서비스 제공을 위해 충분한 선복량을 이미 확보한 상태이며, 특히 태국발 냉동 화물을 원활하게 운송할 수 있는 냉동장치 제공이 충분히 가능해져 수익성 향상과 영업 경쟁력 제고에도 상당한 효과가 있을 것으로 기대된다”고 말했다.

## 현대상선

### 3/4분기 영업이익 125억원

현대상선(대표 노정익, hmm21.com)이 올 3/4분기 영업이익을 125억원을 시현해 지난 2/4분기 대비 흑자전환했다.

현대상선에 따르면, 3/4분기 매출은 1조2,331억원으로 2/4분기 매출 1조951억원에 비해 12.60% 증가했으며, 영업이익은 2/4분기 74억원 적자에서 125억원 흑자로 전환했다. 다만, 경상이익은 2분기 82억원에서 38억원으로 줄었으며, 당기순이익은 2분기 46억원에서 10억원 손실로 집계됐다. 또한 부채비율은 191.89%로 전분기 대비 9% 낮아졌다.

이 같은 실적에 대해 현대상선 측은 “전세계 컨테이너 해운시장의 불황으로 다른 해운회사의 실적이 부진한 가운데 금번 3분기에도, 현대상선은 유조선 부문에서 많은 수익을 올려 영업이익이 흑자전환했다”며, 컨테이너선 부문의 불황에 대비해 그동안 유조선 사업 비중 확대와 석유제품선, LPG선 등 특수선 분야에 진출해 비 컨테이너선 부문의 비중을 높여 균형적인 사업 포트폴리오를 구성한 것이 주효했다고 설명했다.

실제 지난 2/4분기 유조선 운임지수(WS, World Scale, 중동-한국간 초대형 유조선 기준)가 4월 65.00포인트, 5월 78.75포인트, 6월

111.50포인트로 낮은 수준에서 맴돌았던 반면에, 3분기에는 7월 128.75포인트, 8월 131.25포인트, 9월에는 116.50포인트로 상승한 바 있다.

한편, 해운업 호황기였던 2005년도 3/4분기 실적과는 많은 차이를 보이는데, 2005년 3/4분기 매출은 1조2,012억원, 영업이익은 1,214억원, 경상이익은 467억원, 당기순이익은 457억원을 시현한 바 있다.

이에 대해 현대상선은 △전 세계 해운시장의 불황이 아직 지속되고 있으며 △고유가로 인한 비용증가로 채산성 악화 △특히 초대형선의 대거 투입으로 컨테이너 수송운임이 하락한 것 등이 영향을 미치고 있는 것으로 분석했다.

노정익 현대상선 사장은 실적 발표와 동시에 홈페이지에 띄운 ‘주주여러분께 드리는 글’을 통해 “지난 2/4분기 영업손실에서 3/4분기에 흑자 전환한 것은 이익 규모에 상관없이 상당히 의미 있는 일”이라고 밝히고, 불황속에서도 흑자 경영 체제를 지속할 수 있는 기반을 마련한 만큼 남은 4분기와 내년까지 이러한 추세를 계속 이어가도록 임직원들과 최선을 다할 것이라고 강조했다.

한편, 현대상선은 북미와 남미 동안을 잇는 컨테이너 항로 개설을 시작으로 남미 시장에 처음으로 진출한다. 동사는 일본 K-Line의 선복을 임차하는 방식으로 ‘북미-남미동안’ 항로를 개설기로 했다.

이 항로는 뉴욕(New York, 미국)-노퍽(Norfolk, 미국)-사바나(Savannah, 미국)-리오그란데(Rio Grande, 브라질)-이따자이(Itajai, 브라질)-산투스(Santos, 브라질)-뉴욕(New York, 미국)을 기항하는 주간 정요일 서비스 오피는 12월1일 뉴욕에서 첫 출발한다.

북미와 브라질의 주요 항만을 연결하는 이 신규 항로에는 약 1,200TEU급의 선박 5척이 투입





되며 현대상선은 주당 135TEU씩 물량을 수송하게 된다. 신흥시장인 남미 지역을 효과적으로 공략할 수 있는 발판을 갖추게 된 것이다.

특히 현대상선이 중남미 시장 진출의 주요기지로 활용하게 될 브라질은 BRICS 국가 중 하나로, 올해 초 룰라 대통령이 11개 주요항의 재개발을 추진할 방침이라고 밝히는 등 앞으로의 성장세가 더욱 기대되는 유망 시장이다.

현대상선 측은 “세계 5대 주요 컨테이너 항로 시장 중의 하나인 남미 시장에 진출함으로써 고객의 다양한 요구에 부응할 수 있는 정교한 네트워크를 구축하게 되었다”며, 앞으로도 잠재력이 있는 미개척 신규 시장에 적극적으로 진출할 계획이라고 밝혔다.

## 홍아해운

### 12K급 케미컬탱커 2척 발주

홍아해운(대표 이윤재 회장)은 지난 11월17일 문정동 본사에서 홍아해운 이윤재 회장과 녹봉조선소 유정수 사장을 비롯한 양사 관계자들이 참석한 가운데 12,000dwt(재화중량톤)급 케미컬 탱커선 2척에 대한 신조 계약을 체결하였다.

금번 발주한 선박은 2007년 1월부터 발효될 강화된 국제 규격(IMO rule)에 부합하는 IMO II Type 케미컬 탱커선으로 전 화물창이 스테인레스 스틸(stainless steel) 재질의 탱크로 건조되는 부가가치가 높은 최고급 사양 선박이다.

지난 4월 6,600dwt급 선박을 매입하면서 케미컬 탱커선대의 고사양 대형화를 통한 경쟁력 강화와 수익성 위주의 영업전략을 추진 중인 홍아해운은, 금번 발주한 케미컬 탱커선 두 척을 추가로 확보함으로써 화물운송능력이 기존 선대보다



70% 이상 증가하게 되었다.

2008년 8월과 12월에 각각 인도 예정인 2척의 선박은 고부가가치 화물의 운송이 가능하여 매출 증가와 더불어 안정적인 수익이 기대되며, 그동안 극동지역과 동남아 지역에 편중되었던 서비스 범위를 싱가포르를 중심으로 인도와 중동까지 광역화 시킴으로써 인도 및 중동 등지에서 중국으로 수입되는 화물을 선점하는데 유리한 입지를 확보하게 되었다.

홍아해운측은 “이번 신조선 확보는 싱가포르를 지역 거점으로 World wide 서비스를 제공할 수 있는 계기를 마련함과 동시에 그동안 컨테이너 정기선서비스에 치중했던 사업구조를 다각화함으로써 경영의 안정성을 도모할 수 있게 되었다”고 밝혔다.

(12k 케미컬 탱커선 제원) △재화중량톤 : 12,000DWT △화물적재능력 : 13,190cbm △엔진출력 : 6,060마력 △길이/폭/깊이 : 124.50m/20.40m/8.60m △운항속도 : 13.6노트 △화물창 : SUS 316LN △Type : IMO II Type

## 목포해양대학교

2006년도 취업박람회 개최





목포해양대학교(신철호 총장)는 2006년 11월 16일, 17일 양일간 대학 본관 2층, 해사과학관 3, 4층 및 제2공학관 1층 강의실에서 2006년도 취업박람회를 개최하였다.

2006년도 취업박람회는 4학년 재학생(2007년 2월 졸업)의 취업 및 현 2학년 학생들의 2007학년도 승선실습에 대비하여 취업을 앞둔 학생들에게 다양한 취업 정보와 취업기회를 제공하고 기업체에 우수한 인재 채용 기회를 제공하기 위하여 실시하며, 본 취업박람회는 취업을 앞둔 학생과 선사로부터 좋은 반응을 얻고 있으며, 2001년부터 실시하여 올해 들어 6년째를 맞이하고 있다.

이날 번 취업박람회 참여한 선사는 범진해운(주), SK해운(주), 대한해운(주), 한진해운(주), 한진SM, DL Shipping, 고려해운, C&그룹(C&동남아해운), 금강선박, 삼선로직스, 세광쉽핑, 우림해운, 필오션해운, 흥아해운, 동국상선, 동진상운(주), KSS해운(주), STX PAN OCEAN, 해영선박, 현대상선, 신성해운, 아이엠에스코리아, 싱크로인터내셔널, 한국선원복지고용센터 등으로 취업기회 제공과 아울러 취업특강, 직장예절, 2007년도 취업전망 등을 제공하고 사회생활에 필요한 실전경험 전달하는 등 성황리에 끝났다.

## 선박검사기술협회

선박안전사진전 개최

선박검사기술협회(이사장 김성규) 부산지부는 2006년 11월1일부터 11월25일까지 부산광역시 동구 좌천동 소재 (구)컨테이너부두공단 내 사옥에서 '선박안전사진전'을 개최하고 있다.

이번 선박안전사진전에는 해상에서의 충돌, 좌초, 화재, 침몰, 폭발, 선체 및 기관손상 등 다양한 형태의 해양사고 사례 사진과 함께 선박안전 설비(항해용구, 등화 및 형상물, 소방설비)에 대한 안내사진 등 총 57점이 전시되고 있다.

구자원 부산지부장은 "이번 사진전은 해상에서의 선박안전에 대해 다시 한번 생각해 보는 계기를 마련함으로써 선박관련 종사자들의 해양사고에 대한 경각심을 높여 해양사고를 미연에 방지하는데 의의가 있다"고 밝혔다.

한편 지난 11월8일 검사협회 동해 영남권역 연합회 참석차 부산에 내려온 김성규 이사장은 이번 사진전을 관람한 자리에서 부산지부의 해양사고 예방활동에 대한 노력을 치하하고, 타지부로 의 확산과 함께 앞으로도 해상에서의 선박안전관리 요령 등 다

각적인 해양사고예방 활동을 충실히 수행하여 국민의 생명과 재산을 보호하는데 최선을 다해 줄 것을 함께 참석한 협회 관계자들에게 당부했다.





## 한국선급

세계 우수선급으로 도약

유럽지역 항만당국의 협의체인 Paris MOU 사무국이 최근 발표한 바에 따르면 지난 3년간 (2003-2005)의 우수한 PSC(Port State Control: 항만국통제) 출항정지 실적을 기록한 한국선급(회장 이갑숙, www.krs.co.kr)을 새롭게 세계 우수선급그룹(White List)에 포함 시켰다.

Paris MOU 사무국은 지난 3년간의 총 점검척수가 60척을 초과한 25개 선급을 대상으로 선급 업무 수행도를 평가한 후 Black List에 5개 선급, Gray List에 10개 선급 그리고 10개 선급을 White List로 분류하여 결과를 매년 전 세계 해운업계에 발표하고 있다.

한국선급이 그동안 줄기차게 추진해온 PSC 출항정지 저감정책의 노력으로 White List로 분류됨에 따라 한국선급 등록선사들은 입항 선박의 점검 주기 감소로 인하여 실질적으로 경제적인 이익을 받게 되었다.

한편, 2002년도 이래 4년 연속 USCG(United States Coast Guard: 미국 연안경비대)가 실시한 PSC 점검결과 Zero 출항정지율을 유지하고 있는 등 주요 PSC MOUs 및 USCG 지역에서도 우수한 PSC 출항정지 실적을 유지하고 있다

## 한국선주상호보험조합

제11기 P&I School 개설

한국선주상호보험조합(Korea P&I Club, 대표 이윤제)은 오는 12월7일 오후 4시부터 Korean Re 대강당에서 외국판결 및 중재판정의 국내집행, 내년도 갱신 전망, KP&I 운영현황과 비전이

라는 주제로 추계세미나를 개최한다. 또한 오후 6시 30분부터 리셉션이 개최될 예정이다.

이날 세미나에서는 △외국판결 및 중재판정의 국내집행(정해덕 변호사, 법무법인 화우) △2007년 P&I시장 전망(Andrew Reynolds, Marsh Ltd.) △KP&I 운영현황과 비전 (박범식 전무, KP&I) 등에 대한 주제발표와 토론을 갖는다.

한편, 한국선주상호보험조합은 11월23일부터 2007년 1월25일까지 해운회사 보험담당 실무자의 Claim 처리절차 및 관련법령, 해상보험에 대한 이해를 증진시키고자 제11기 P&I School을 개설한다.

P&I School은 현재 10기까지 약 100여명이 수강했고 P&I뿐 아니라 해사관련 법령, 보험, 클레임관련 전문적인 교육기관으로 자리잡고 있다. 교육신청은 메일로 회사명/부서/직위/성함/연락처를 통보하면 된다.

교육대상은 해운회사 보험담당자 및 보험법제에 관심있는분, 관련업계 근무자, 기타등으로 해상보험 이론 기초/보험시장 구조, Loss Prevention/선박구조/해상근무, 충돌 및 유류오염사고, 접촉사고 (FFO), 화물사고, 인명사고 등과 관련된 Claim 처리절차, 관계법령, 관련보험의 처리 등에 관한 주제로 강의를 실시한다.

## 한국컨테이너부두공단

광양항 공동물류센터 기공식

한국컨테이너부두공단(이사장 정이기)은 11월3일 오전 11시 광양항 동측 배후물류단지 1단계 부지에 건립될 광양항 공동물류센터(연면적 33,324m<sup>2</sup>, 사업비 440억원) 기공식을 가졌다.

이날 기공식에는 이은 해양수산부 차관, 공단 정이기 이사장을 비롯하여 이성웅 광양시장, 민

경태 여수지방해양수산청장, 광양시민, 항만 종사자 등 300여명이 참석하였다.

행사 일정은 풍물놀이를 시작으로 개회선언, 국민의례, 개회선언, 경과보고, 기념사, 축사, 치사, 터치버튼 및 축포 순으로 치러졌다.

광양항 공동물류센터는 단순히 기존의 항만 CFS의 보관·배송의 단순 물류기능을 탈피하고 분류, 조립, 가공, 전시 등의 신(新)물류 체제를 구축하기 위한 기능을 수행할 것으로 전망된다.

특히, 국내 최대 규모의 광양항 공동물류센터를 이용하여 한·중·일 물류교역 시 물류비용이 최대 42%가 절감되고 리드타임이 5일이나 단축되어 물류비 절감을 통한 경쟁력 제고에 크게 기여할 것으로 보인다.

## 한국해양오염방제조합

사할린방제구난공사와 MOU 체결

한국해양오염방제조합(이사장 박재영)이 대형 오염사고에 대비하여 인접국가간의 협력강화를 위해 러시아 국영방제기관인 사할린 방제구난공사(SakhBASU)와 11월2일 서울에서 양해각서(MOU)를 체결한다.

당사국의 대형유류오염사고 발생 시 상호 인적·물적 교류를 통한 협조체제를 구축함으로써 유류 오염피해를 최소화하고, 특히, 우리나라 동북에 위치한 사할린에는 해저 원유생산이 활발한 지역으로 동 유전에서 기름이 유출될 경우, 동해로 유입될 우려가 많아 협력체제 구축이 절실하게 요구되고 있다.

러시아 사할린 방제구난공사(SakhBASU)는 러시아 교통부(해양오염통제구난국)에 의해 설립되어 우리나라와 인접한 해역의 방제와 구난을 대부분 커버하는 국영방제기관으로 다수의 기름

회수선과 예선, 기중기선과 함께 방제장비도 보유중이다. 예산의 75%는 정유사로부터, 25%는 정부보조금을 통해 운영되는 방제조합과 매우 유사한 성격의 기관이다.

방제조합은 지난 2006년 1월부터 현재까지 다양한 실무접촉과 협력내용 등에 관한 협의를 통해 금번 양해각서 조인식을 갖게 되었으며, 특히 지난 7월에는 5일간의 일정으로 블라디보스톡과 사할린을 방문하여 현지견학 및 세부사항을 합의 하기도 하였다. 금번 양해각서의 주요내용은 방제 및 해양환경보호에 관한 정보교환, 합동훈련 및 연구 실시 등이다.

## 한국해운조합

임직원 연찬회 개최

한국해운조합(김성수 이사장)은 고객 서비스 제고방안 모색과 직원 혁신적 마인드 함양을 위한 '2007년도 사업 및 서비스전략 나눔대회'를 지난 11월9일부터 10일까지 양일간 양평 한화리조트에서 가졌다.

본부 및 지부 직원 100여명이 참석한 가운데 열린 나눔대회에서는 고객감동 서비스 실현을 조직 생존전략으로 채택하고 터미널, 유류, 공제 등 내년도 주요사업별 고객서비스 향상방안 및 효율적 업무수행 방안 등을 논의했다.

또한 참석자 전원이 참여하여 6시간에 걸쳐 3차까지 진행된 분임토의에서는 사업분야별 문제점 및 한계 극복방안에 대한 전사적 가치혁신방안을 도출하고, 조합원 사업지원, 해운용 석유류 공급사운항관리, 관리업무, 공제업무 등 조합 업무분야에 있어서의 초일류 고객서비스를 통한 성과 극대화 방안에 대한 활발한 토의가 이어졌다.

## 세계 해운전문인력 양성의 메카-세계해사대학

유엔(UN)산하의 국제해사기구(IMO)에서 설립한 세계해사대학(WMU : World Maritime University)이 명실상부한 세계 해운전문인력의 메카로 떠오르고 있다. 2년제 석사과정의 학생 70~80%가 세계 각국의 정부 해운관련부처의 관료이며, 나머지는 해운관련 단체 및 기업 관계자들이다. 지난 1983년 이후 2006년 까지 140여 국가 출신 2000여 명의 졸업생 배출한 세계해사대학의 전모를 알아본다. (편집자 주)



우리나라의 경우도 세계해사대학을 졸업한 해운 인사들이 36명에 이르고 있으며, 이들 졸업생들은 해양수산부와 산하기관 및 단체 등에서 두각을 나타내고 있다.

특히, 해양수산부 이은 차관을 비롯하여 이재균 정책홍보관리실장, 청와대 문해남 인사비서관, IMO 민경래 국장 등이 이 대학을 졸업했다. 또 한국선주협회 김영무 상무와 조봉기 차장이 이 대학을 나왔으며, 부산항만공사 양원 운영사업본부장과 김천규 전 현대상선 상무 등도 이 대학을 졸업했다.

### ▶ WMU 설립취지

IIMO는 각종 IMO 협약이 각 회원국, 특히 개도국에서 원활하게 이행될 수 있도록 다각적인 기술 협력사업 전개하고 있으며, 이같은 기술협력사업의

일환으로 각 회원국에서 활동할 해사전문가 양성을 위해 지난 1983년에 스웨덴 말모시에 WMU를 설립 하였다.

### ▶ WMU 조직 및 학사운영

IMO의 E. Mitropoulos(그리스) 사무총장이 당연직 총장을 맡고 K. Laubstein(캐나다) 학장 및 S. Ma(중국) 부학장과 10여명의 교수 및 7-8명의 강사로 구성된 교수진에 의해 운영되고 있다.

교수 출신국은 영국, 미국, 인도, 독일, 스웨덴, 일본, 프랑스, 이란, 중국 등이며, 이외에, 다수의 외부 전문가를 초빙하여 학사를 운영하고 있다.

이와 함께 전공과정을 보면, 연안통합관리, 해사행정, 환경안전, 해운경영, 항만경영, 해기교육 등 6개의 과정을 두고 있으며, 필요에 따라 전공 명칭을 변경하거나 같은 골격이다. 교육



WMU K. Laubstein 학장



과정 수료 후 이학석사(MSc) 학위가 수여된다.

## ▶ WMU 학생현황

이 대학은 지난 1983년 설립된 이후 2006년까지 약 140여개국 출신 2,000여명의 졸업생을 배출했다. 졸업생들의 대륙별 분포도를 보면, 아시아 36%, 아프리카 32%, 중남미 15%, 중동 12%, 구주 및 북미 5% 등이며, 약 70%가 출신국 공무원이다. 그리고 재학생 평균연령은 35세 정도이다.

우리나라 출신 졸업생으로는 현 이 은 해양수산부 차관을 비롯한 해양부 공무원과 한국선주협회, 한국선급, 검사기술협회, 한국해양오염방재조합, 한국해양수산연수원, 부산항만공사, 선사 등 전현직 임직원이 있다.

한편, 북한에서는 2004년부터 매년 2명의 학생이 입학하여 수학하고 있다.

## ▶ WMU 학교시설

캠퍼스는 해안에 인접해 있는 구 선원양성소 건물을 리모델링하여 활용하고 있다. 5층짜리 아담한 건물과 작은 마당 및 주차장으로 이루어진 캠퍼스는 교직원, 학생을 합해 총 250명이 사용하는데 부족함이 없다.

건물 3층에 있는 도서관은 전체 규모가 그리 크진 않지만 거의 모든 해사관련 도서 및 정기 간행물을 비치하고 있다.

그리고, 캠퍼스에서 도보로 약 40분 떨어진 주택가에 기숙사를 두고 있는데, 이 기숙사는 과거 스웨덴 조선산업이 융성하던 시기에 조선소 근로자용 숙소로 상용됐던 것이다. 현재 재학생의 약 90%가 가족을 동반하지 않고 기숙사에 거주하고 있다.



기숙사에서는 조식만을 제공, 중식이나 석식은 학생 스스로 해결해야 하며, 전반적으로 청결하고 편안할 뿐만 아니라, 자연히 여러나라 학생들과의 교류를 가질 수 있다. 가족을 동반한 학생의 경우 자비로 월세 아파트를 임대하여 생활해야 한다.

이밖에도 대학측은 △학교 인근의 체육시설을 무료 이용권 제공 △ 시내버스 무료승차권 제공 △ 시립도서관 이용권 제공 △ 동반자녀(만 4세부터 16세까지)에 대한 국제학교 교육비 면제 △ 재학생에 대한 의료비 전액 지원 등 시당국과 협조하여 학생들에게 여러가지 편의를 제공하고 있다.

## ▶ 학사일정 및 교육내용

매년 1월 중순부터 다음 해 10월 중순까지 1년 10개월을 총 일정으로 한다. 주5일, 1일 3~4강(1강 90분)으로 구성되며, 10강을 수강해야 1학점을 이수할 수 있다.

2005~06년도 학사일정을 보면, 2005년의 경우 1월17일~5월13일(17주) English Study Skill Program(ESSP), 5월17일~7월29일(11주) 1학기, 8월8일~12월9일(17주) 2학기로 분류된다. 2006년의 경우는 1월16일~5월19일(18주) 3학기, 6월5일~10월6일(18주) 4학기를 끝낸 후 10월8일 학위수여식이 있었다.





제2학기(17주)에는 전 학생을 전공과정별로 2개의 그룹으로 나누어서 강의한다. 한 그룹은 연안관리, 환경안전, 해사행정, 해기교육 과정의 학생으로 구성하고, 다른 그

각 일정별 교육내용을 보면, ESSP(17주)의 경우 영어수강에 대비하여 영어 구사능력을 향상시키기 위한 훈련기간이다. 따라서, 영어를 모국어로 사용하는 학생들은 참여하지 않아도 무방하다. 영어학습 이외에 컴퓨터 운용능력 향상을 위한 프로그램도 병행한다. 또한, 도서관 이용 및 문헌검색 방법 등 학업에 필요한 전반적인 내용을 습득한다.

특히, 표절로 의심받는 문제가 발생하지 않도록 집중적으로 교육하며, 논문이나 과제물 제출시 표절의 의심이 있는 경우 엄중대처한다. 표절 또는 표절의혹의 심각성에 대해서는 이 기간 이후에도 재학기간 내내 귀에 못이 박히도록 주의를 촉구하며 과제물에서 표절 의심을 받는 경우 재시험을 치르거나 심한 경우 퇴교조치된다.

실제로 2005~06년도 학사일정에서 일본 해기교육기관의 한직원은 ESSP 과정만 수료한 후 귀국한 사례가 있었다.

제1학기(11주)에는 과정구분 없이 전학생을 대상으로 강당에서 강의가 진행된다. 과목은 경제학(2학점), 법학개론(2학점), 경영학(1학점), 조사연구방법론(4학점)과 선박개론(1학점)이다.

특히, 인도 출신 캐나다 변호사인 Proshanto Mukherjee 교수의 법학개론 강의는 학생들 사이에서 명강의로 유명하다. 기초적인 내용인긴 하나 광범위한 많은 주제를 단시간 내에 강의하는 관계로 학생들이 상당히 힘겨워한다는 것이다.

그룹은 해운경영 및 항만경영 과정의 학생으로 구성한다.

해운경영, 항만경영 과정의 수강과목은 재무관리(4학점), 해운항만 경영론(4학점), 해상법(2학점), 물류론(2학점)이며, 수강과목별로 필기시험 혹은 과제물을 제출하여 평가 받는다. 1, 2학기 총평점이 2.67(B-)이하인 경우 퇴교조치되며, 매년 7~8명의 학생이 2학기를 마치고 퇴교조치를 당하는 것으로 알려졌다.

제3학기(18주)에는 보다 실무적인 과목으로 구성되며, 해운실무, 용선, 마케팅, 경영전략 등 총 12학점을 수강한다. 특히 3학기 중에는 오슬로, 런던, 아테네, 함부르크 등 현지견학 프로그램이 많이 짜여져 있다. 현지 견학 방문지로는 해운관청, 선사, 항만운영사, 선주협회, 보험회사, 해사협의체 등 각종 해운관련 업단체가 포함된다.

제4학기(18주)에는 전공과정에 불문하고 2학점 짜리 40여 선택과목 중 8과목을 선택 수강한다. 논문작성도 10학점 선택과목 중 하나이나 논문 심사 인력 부족으로 총100명중 15명 정도만 논문작성을 선택하는 실정이다. 이처럼 논문을 선택과목으로 지정한 것은 학생들이 자국의 현지 연구논문 등을 표절하는 사례가 빈번함에 따라 취해진 정책이라 한다.

## ▶ 학사일정 전반에 대한 평가

대학측은 전반적으로 타이트한 일정과 다소 긴장된 학습 분위기를 조성하며 토론식 또는 강의식 교육을 병행하나 강의식 교육에 가까운 방식이다.

이에 따라 학생들이 강의에 임하는 태도는 매우 충실(결강 사례는 극히 이례적임)한 반면, 대학측이 제시하는 영역 이외의 개인 관심분야에 대한 학생간의 자발적인 토의 내지는 연구는 위축되는 부정적 측면이 있는 것으로 분석됐다.

따라서 학생 과반수에 달하는 30대 중후반의 경력 공무원의 입장에서는 개인적으로나 각자가 속한 기관의 업무와 관련한 관심분야에, 또는 여러나라 출신의 학생간 교류에 보다 많은 시간을 투자하지 못하는 점에 다소 불만이다.

요컨대, 학사내용과 운영측면에서 볼 때, 20대 후반 내지는 30대 초반의 학생들에게 보다 적합한 과정이다. 교과내용은 기초를 탄탄히 다지는데 치중하며 암기식이 아닌 창발적인 사고력을 키우고 현실에 맞게 활용하는 응용력을 향상시키기 위해 노력한다.

## ▶ 생활여건

WMU의 소재지인 스웨덴 말모(Malmö)시의 기후는 북위 56도의 고위도에 위치하여 여름에는 해가 길고(새벽 4시부터 밤 11시 까지) 겨울에는 밤이 긴(저녁 5시부터 아침 8시까지)반면, 여름 낮 기온이 영상 24도 안팎이고 겨울에도 영하 2도 이하로는 떨어지지 않는다. 그러나 겨울에는 해가 짧고 습도가 높아 스산한 한기가 지속된다. 하지만 1년 연중을 감안할 때, 맑고 화창한 날씨가 많고, 폭우나 강풍 등 악천후가 거의 없는 천혜의 기후로 생활학 편리하다.

남한 면적의 4배에 달하는 스웨덴은 총인구가 900만에 불과하며 말모시는 스톡홀름, 예테보리에 이은 스웨덴 3대 도시이자 남부 고창지대인 스코네

지방을 대표하는 도시이나 인구는 27만명에 불과한 미니 도시이다.

특히, 말모시는 덴마크의 수도 코펜하겐과 오래순드(Øresund) 해협을 사이로 마주하고 있으며, 두 도시는 2000년에 개통한 다리 및 해저터널로 연결되어 있고 40분이면 코펜하겐 공항에 도착할 수 있기 때문에 항공 입출국시 모든 말모 시민들은 코펜하겐 공항을 이용한다. 항만 및 기차역을 중심으로 아담한 시가를 형성하고 있으며 시외는 끝없이 펼쳐진 들판으로 둘러싸여 있다.

물가는 전반적으로는 한국에 비해 약 2-3 수준이나 품목별로 편차가 크다. 육고기, 감자, 쌀 등 일부 농수산물들은 한국보다 저렴한 편이나, 특히 의료, 외식, 교통, 이발, 미용, 각종 수리 등 인건비를 요하는 서비스 상품은 매우 고가이다.

주거문제의 경우 4인 가족, 약25평 아파트 월세가 100-150만원 수준이며 전기, 전화 비 등이 별도로 부과된다. 하지만, 기본적인 가구나 필수 생활용품이 함께 임대되어 편리하다.

동반자녀 교육문제와 관련, 4세부터 16세까지는 영어로 진행되는 국제학교에 무상으로 보낼 수 있다. 그러나, 4세 미만 유아의 경우는 보육시설을 전혀 이용할 수 없다.

언어문제의 경우 대부분의 스웨덴사람은 영어를 잘하는 편이므로 의사소통에는 큰 불편이 없으나, 문자는 거의 100% 스웨덴어만 사용하고 있어 크게 불편하다.

의료문제에 있어서는 WMU 재학생에 대해서는 학교측에서 국민의료보험에 가입함으로써 큰 문제가 없으나, 동반가족의 경우는 전적으로 자비로 부담해야 하는 형편이며 매우 비싼 편이다.

한편, 말모시에는 한국 교포가 거의 없어 고춧가루나 각종 장류 등 필수적인 한국음식 재료를 살 수 없으며, 한국에서 우송해야 한다.



## 부산항 항만노무인력 하역회사별 상용화 합의

인력공급체제개편 노·사·정 세부협약서 체결



그동안 항운노조에서 공급하던 부산항의 항만 노무인력이 하역회사별로 상시고용체제로 바뀐다.

해양수산부는 부산항 항만인력공급체제 개편을 위한 노·사·정 세부협약식을 9일 부산지방해양수산청에서 조영탁 부산항운노동조합 위원장과 김수용 부산항만물류협회장 등 노·사·정 관계자들이 참석한 가운데 체결될 예정이라고 밝혔다.

이로써 노·사·정간의 협의를 통해 개편방안을 마련하고 최종 합의를 통해 부산항 항만인력공급 100년사의 큰 틀을 바꾸는 밑그림이 완성됐다.

이번 부산항의 항만인력공급체제개편 작업은 지난해 12월 ‘항만인력공급체제의 개편을 위한 지원특별법’이 제정된데 이어 지난 6월 같은법 시행령이 제정돼 그 제도적 틀을 갖추게 됐다.

이를 근거로 지난 7월 부산항 인력공급체제개편위원회와 실무개편협의회를 구성하고, 세부 협의제에 대해 노·사·정간에 15차례에 걸친 협상을 마무리하고 마침내 국내에서 처음으로 세부협약서를 체결하게 됐다.

노사정은 협약서에서 북항 중앙과 3·4·7-1 부두와 감천항 중앙부두를 개편대상부두로 하고,

이 부두에 근무하는 항운노조원을 하역회사의 정규직으로 상용화 하기로 했다.

협약서는 또 상용화되는 인력에 대해서는 완전 고용과 정년(만60세)을 보장함으로써 특별법 상의 근로조건 보장사항을 구체적으로 재확인하고, 상용화되는 인력에 대한 임금수준은 올해 4월~6월 3개월간 월평균임금으로 하고 월급제 형태로 지급하기로 했다.

또 현재대로 반별 순번제와 현 작업장을 유지키로 해 상용화 초기 체제 개편으로 인한 노·사 양측의 변화를 최소화하기로 했다. 이와 함께 퇴직금 지급기준 조정, 항만현대화기금을 통한 지원, 대체부두 제공 등 상용화 인력의 후생복지 및 고용안정을 위한 지원방안을 강구하기로 했다.

아울러 상용화 체제의 안정적인 정착과 상용화 인력의 고용안정을 위해 필요시 부두임대기간 연장, 부두임대료 감면 등 부두운영회사를 지원하는 방안도 마련하기로 했다.

이번 협약서는 개편대상 노조원의 의견을 반영하기 위해 개편대상 노조원의 찬·반 투표를 거쳐 확정된다. 개편대상 조합원에 대해서는 올해말까지 퇴직금을 지급하고 희망퇴직자에 대해 생계안정지원금을 지급하는 등 행정적인 절차를 완료하고, 운영회사별로 고용계약을 체결해 개편대상 항운노조 조합원이 부두운영회사의 정규직원이 되면 이번 부산항 인력공급체제 개편작업은 마무리된다.

한편, 11월17일 부산항3부두 항운노조 지회 사무실에서 실시된 '부산항 항만인력공급체제 개편을 위한 노·사·정 세부협약서'가 부산항운노조 조합원 찬반투표에서 가결됨에 따라 부산항은 내년부터 상용화체제로 전격 전환된다.

이는 부산항운노조의 노무공급 독점권이 130년 만에 종말을 고하는 대신 그동안 부산항운노조에

소속돼 일하던 부두 노동자들의 신분이 부두운영회사 직원으로 바뀌게됨을 의미하는 것이다.

이날 오후 조영탁위원장은 상용화 대상인 부산항 북항 중앙과 3, 4, 7-1 부두, 감천항 중앙부두의 항운노조원 1,022명을 대상으로 실시한 찬반투표에서 1,000명이 투표에 참가해 이중 77.1%인 771명이 협약서에 찬성함에 따라 협약서안이 가결됐다고 선언했다.

이번 협약안 통과로 내년부터 상용화가 이루어지는 부두는 부산항 북항 중앙부두와 3, 4, 7-1부두, 감천항 중앙부두 등이다. 이들 부두운영회사들은 희망퇴직자를 뺀 전체 대상자를 직접 상시 고용하고, 60세 정년을 보장하기로 했다. 상용인력의 임금은 월급제로 하되 임금 등 근로조건과 복지사항은 개편 이전 수준을 보장받는다.

## 해경 해양환경저해사범 집중단속 실시

해양경찰청(청장 권동욱)은 11월13일부터 11월24일까지 2주간에 걸쳐 해양환경저해사범 집중단속을 4개 지방해양경찰본부 및 13개 해경서에서 전국적으로 일제히 실시하고 있다.

이번 단속은 선박, 해양시설이나 연한 폐기물 발생업체로부터의 오염물질 해양 불법배출 행위를 근절하고, 선박, 사업장 대상 점검과 행정지도를 통한 해양오염사고 사전예방으로 해양환경을 보호하는데 그 목적이 있다.

중점 단속대상은 선박에서 발생하는 폐유·폐기물을 해양오염방지설비를 통하지 않고 무단으로 해양에 배출하는 행위와 해양시설, 임해 사업장에서의 폐기물, 폐수 등 오염물질을 연안에 무단 방출하는 행위, 육상폐기물 해양배출 부문에 있어 불법행위에 집중단속이 이루어진다.

특히, 각종 해양 건설공사 중 연말 준공이 임박한 사업장에 대하여 공사 중 발생한 폐기물의 불법 해양투기나 연안 무단방치에 대하여는 철저히 단속을 실시함으로 연안 해양환경보호에 만전을 기한다.

## 노무현 대통령, 여수세계박람회 유치위해 총력 당부

### BIE 회원국에 보내는 '유치 지지요청 서한문'에 서명



노무현 대통령은 11월15일 청와대 영빈관에서 열린 '2012 여수세계박람회 유치 추진상황 보고회'에 참석, 2012 세계박람회를 반드시 여수에 유치할 수 있도록 유치위원회를 비롯한 민·관이 합심해 총력을 기울여 줄 것을 당부했다.

한명숙 국무총리를 비롯한 정부 각료와 정·재계 인사 130여명이 참석한 이날 보고회에서 노대통령은 유치위원회를 비롯해 정부와 지방자치단체 등 관계기관에서 추진하고 있는 유치 준비상황을 보고 받고 이같이 말했다.

'여수세계박람회유치위원회(위원장 김재철 동원그룹 회장)'에서는 회원국들의 지지 확보를 위해 4개월여 앞으로 다가온 세계박람회기구(BIE) 실사에 충실히 대비하겠다고 보고했다.

이어 해양수산부에서는 박람회 부지 조성, SOC 및 고급숙박시설 확충 등 유치기반 조성에 주력하겠다고 보고했다.

노대통령은 유치위원장을 비롯한 관계자들의

노고를 치하하고, 민과 관이 협력해 유치활동에 총력을 기울여 줄 것을 당부했다.

노대통령은 연설을 마치고 BIE 의장과 사무총장, BIE 회원국 대표들에게 보내는 '유치 지지요청 서한문'에 서명해 유치위원장에게 전달하고 유치를 위해 최선을 다해 줄 것을 당부했다.

서한문에는 우리나라(여수)의 강력한 세계박람회 유치의지, 우리나라의 충분한 개최능력, 정부의 강력한 지원의지 등이 담겨 있다.

한편, 김재철 유치위원장은 이날 인사말을 통해 2012세계박람회를 여수에 유치하게 되면 여수를 포함한 남해안 일대를 제2의 지중해로 성장시킬 중요한 전기가 될 것이라고 강조했다.

11월22일 마감되는 2012세계박람회 유치신청에는 현재까지 모로코(탕헤르)와 폴란드(브로츠와프)가 우리나라와 유치경쟁을 할 것으로 예상되며 내년 12월중에 최종 개최지가 결정될 예정이다



# 해양수산부 2차 종합물류기업 11개업체 선정

천경해운, 흥아종합물류 등 단독/제휴기업군

해양수산부는 산업자원부, 건설교통부와 공동으로 물류기업 발굴 및 육성을 위해 지난 6월에 이어 2차로 11개의 물류업체를 종합물류기업 인증기업으로 선정했다고 최근 밝혔다.

이번에 인증을 획득한 기업은 단독기업으로 국제통운(주), (주)대한송유관공사, 동부건설(주) 등 3개 업체이며, 전략적 제휴기업군은 세방, 영진공사, 유성 CLAKO, 천경해운, 흥아종합물류, CJ GLS, KICC, KIFT 등이다.

이에 따라 종합물류기업은 지난 6월12일 1차 인증업체 10개사를 포함해 현재까지 총 21개 기업사가 선정됐다.

이번에 선정된 종합물류기업은 1차 발표 후 심사가 완료된 기업을 대상으로 했으며, 선정된 기업 중 전략적 제휴 기업군이 73%를 차지해 물류기업간 연계를 통한 성장을 꾀하고 있음을 보여주고 있다.

또한 해상운송기업의 경우에는 1차 발표에서는 2개 기업만이 포함되었으나, 2차 발표에서는 3개 기업이 인증을 획득해 국제 물류에 특화된 종합물류기업으로서의 성장 의지를 나타내고 있다.

정부는 인증업체들은 서비스의 다양성, 기업규모, 발전가능성을 종합 검토해 이뤄졌으며, 심사단의 심사와 각계 인사로 구성된 인증운영위원회의 최종심의를 거쳐 선정됐다고 밝혔다.

정부는 물류업계의 기대와 우려 속에 시행된 종합물류기업 인증제도가 시행 첫해에 21개 인증업체를 발굴함으로써 나름대로 성과를 거뒀다고 평가하고 올해는 이번 2차 인증으로 마무리하고 내년 상반기에 인증신청 접수를 재개할 계획이다.

해양부는 이와 함께 인증된 종합물류기업이 세계적인 물류기업으로 성장하는 것을 지원하기 위해 금융지원시스템 구축 등 해외진출을 통한 글로벌 물류네트워크 구축 전략을 마련 중에 있다.

## 부산항 신항 2-4 컨부두 민자사업 시행 공고

부산항 신항 2-4단계 컨테이너부두가 민간자본으로 건설·운영된다. 해양수산부는 부산항 신항 2-4단계 컨테이너부두를 민간투자법에 의한 민간투자사업으로 추진하기로 하고 제3자에 대한 제안요청을 8일 공고한다고 밝혔다.

이 사업은 부산시 가덕도 신항 북측 해역 일원에 5만톤급 3선석 규모의 컨테이너 부두 1050m, 부지 63만 m를 개발·운영하는 것이다.

사업제안자는 무상사용기간을 30년으로 고정한 상태에서 추정 총사업비 5740억원을 초과 제시하면 감점 처리되고 정부재정지원 요구금액을 총사업비의 30% 이내로 제시해야 한다. 또한 사용료는 1TEU당 8만1042원을 초과하지 않도록 제시해야 한다. 특히 이번 사업은 운영수입보장이 없고 재정지원요구금액에 대한 평가를 강화해 정부재정 부담을 최소화할 방침이다.

이 사업이 완료되면 부산항 신항은 총 30개 선석개발 계획 중 25개가 운영돼 부산항은 총 46개 컨테이너 전용 선석을 확보하게 된다.



# 우리나라 인프라 수준 선진국에 비해 크게 떨어져

매출액대비 물류비 비중 많아 경쟁력 약화 초래



우리나라의 도로, 철도 등 전반적인 인프라 수준이 선진국에 비해 크게 떨어지는 것으로 나타났다. 특히 기업의 매출액대비 물류비 비중이 선진 외국의 배에 달해 궁극적으로 국가와 기업 경쟁력의 약화를 초래한다는 주장이 제기됐다.

현대건설 이영남 기술연구소장은 11월15일 서울 강남구 삼성동 코엑스 아셈홀에서 건설기술·건축문화선진화연대 주최로 열린 3차 포럼에서 '지속가능한 SOC시설물의 현재와 미래'라는 주제발표를 통해 이같이 밝혔다.

이 소장은 우리나라 SOC(사회간접자본)산업은 지난 1970~80년대 해외수출의 상당부분을 차지, 강력한 외화획득을 통해 다른 산업발전의 밑거름이 됐었다고 평가했다.

이처럼 SOC사업은 단기적으로 일자리 창출,

경기부양, 물류비 절감 등의 파급효과가 있고 중장기적으론 국가경쟁력 강화, 삶의 질 향상, 지역 균형발전 등의 파급효과 있다고 설명했다.

실제 1조의 SOC 투자시 2만8,000명의 고용창출과 2조원의 생산유발 효과가 있으며 물류비 절감으로 인한 기업경영 효율성을 증대할 수 있다고 주장했다.

그럼에도 불구하고 우리나라 인프라 수준은 도로의 경우 22위, 철도 20위, 해운·항만 28위 등으로 나타나 독일이나 일본, 영국 등에 비해 크게 떨어진다고 지적했다. 특히 매출액대비 기업 물류비 비중은 12.5%로, 일본(7.3%)이나 미국(6.1%) 등 선진국보다 훨씬 더 높다고 설명했다.

이 소장은 따라서 SOC시설의 선진화를 통해 선진국과의 인프라 격차를 줄여야 한다고 밝혔다. 그는 "국내 SOC인프라 건설능력은 눈부시게 발전했지만 초장대교량, 초고층빌딩, 대심도 해저터널 등 첨단기술이 뒷받침되는 설계분야는 상대적으로 뒤떨어져 있어 신기술·신공법 개발과 IT·BT 등 첨단기술과 융합된 건설기술의 활용이 절실히 필요하다"고 강조했다.

한편, 주제발표 후 한양대 이태식 산업경영대학원장의 사회로 이어지는 관련 토론에서는 우리나라의 SOC시설 예술성과 품격을 제고하고 이를 뒷받침하는 설계와 시공기술 향상을 위해 건설산업 전반에 대한 개혁이 필요하다는 의견을 모을 예정이다.

# 한국과 일본 여객선과 화물선 안전기준 강화키로

## 제10차 한·일 선박안전실무협의회에서 합의

한국과 일본은 양국을 운항하는 여객선과 화물선의 안전기준을 국제협약수준으로 강화하기로 합의했다.

해양수산부는 11월15일 목포에서 개최된 제10차 한·일 선박안전실무협의회에서 양국간 항로에 투입될 신조 선박에 대하여는 선박의 구명설비 비치 등의 안전기준을 국제협약과 동등한 수준으로 강화하기로 합의하고, 구체적인 적용기준은 양국간 실무 협의를 통해 추진하기로 했다고 밝혔다.

현재 한·일간을 운항중인 선박의 안전기준은 양국간 운항 항로의 지리적 특성을 고려해 일부 설비를 면제하거나 완화하는 등 국제기준보다 약간 낮게 적용하고 있다.

한편, 우리나라는 이번 회의에서 일본 입항 24시간 전에 선박보험정보를 보고해야 하는 제도를 양국간의 운항시간을 고려해 탄력적으로 운영할 것을 일본측에 제안했다. 이 제안을 일본이 수용할 경우 연간 약 100여척의 우리나라 화물선이 보고시간을 지키기 위해 입항 대기하거나 출항시간을 늦추어야 하는 불편이 크게 개선된다.

또한 우리나라는 일본의 항만국통제시 한국선박에 대한 유연한 점검을 요청했으며, 일본 측은 이를 해당부서에 전달하기로 했다.

양국은 국제해사기구(IMO)에서 논의되고 있는 선박건조 및 안전기준 등에 대해 공동대응하기로 하는 등 조선 및 해운분야의 공동이익을 위해 상호 협력을 강화해 나가기로 했다.

## 국내외 대기업 컨테이너 보안시장 선점경쟁 치열

국내외 대기업들이 최근 들어 '블루오션'으로 등장한 컨테이너 보안시장을 놓고 치열한 경쟁을 벌이고 있다.

해운·항만업계와 해양수산개발원 등에 따르면 최근 세계적으로 물류보안이 강화되면서 글로벌 업체를 중심으로 컨테이너 보안장비 사업을 둘러싼 시장확보 경쟁이 치열해지고 있다.

특히 북한의 핵 실험 강행과 미국의 항만 보안법(SAFE Port Act) 채택 등으로 이같은 현상은 더욱 가속화할 전망이다.무선인식(RFID)을 핵심으로 하는 컨테이너 보안시장을 양분하고 있는 업체는 미국의 군수업체인 록히드 마틴 그룹과 GE 연합체이다.

록히드의 자회사인 사비 네트워크는 최근 미국의 버지니아 항만당국과 컨테이너 보안 시스템을 설치하는 계약을 맺었으며,GE는 자사 시스템인 '컴머스가드'의 해외 판매망을 확장하는 등 시장 선점에 적극 나서고 있다.

삼성물산은 최근 미국의 GE가 설립한 컴머스가드의 지분 10%를 1천500만달러를 들여 인수, '컴머스가드'의 아시아 12개국 판매권을 확보했다.

삼성 측은 "보안사업은 이제 국제적인 메가 트렌드이며, 향후 시장규모가 30억달러에 이를 것"이라고 전망했다.

GE가 삼성을 끌어 들어 컨테이너 보안시장에 대한 참여를 확대함에 따라 사비 네트워크를 갖고 있는 록히드 마틴의 향후 대응도 관심을 끌고 있다.



## 수협은행 2010년까지 해양금융자산 2조원으로 육성 해양투자금융부 신설 1년만에 약정 8천억 등 순항

수협은행은 오는 2010년까지 해양금융부문을 자산 2조원, 순이익 550억원의 사업부문으로 육성하기 위한 장기비전을 수립했다. 항만건설의 민간투자자로서 해운선사에 대한 신조선, 중고선의 선박금융을 집중 지원한다는 계획이다.

또 선박투자회사 지원, 정부 SOC사업 투자, 부동산사업 분야에서 특화된 금융서비스를 제공해 해양수산 전문은행으로 자리매김한다는 목표다.

수협은행은 이미 지난해 1월 해양투자 금융부를 발족해 해양기획팀, 선박금융팀, 투자금융팀 등으로 해양금융 전문분야에 집중 투자하기 위한 시스템을 구축했다. 해양투자 금융부를 신설한 이후 최근까지 약 8000억원의 약정고를 올려 성공적인 시장진입을 이뤄냈다. 해양금융 강국으로 가는 첫걸음을 떼 셈이다.

수협은행이 해양금융 전문은행을 표방한 것은 생존을 위한 틈새 전략의 일환으로 해석할 수 있다. 수협은행은 그동안 '수산정책금융만 취급하는 협동조합' 이미지가 강했다. 어업인 지원이라는 기존 업무로는 성장에 한계를 느끼고 있었다.

특히 대형화, 점업화로 치닫는 금융권의 치열한 경쟁에서 살아남고 성장하기 위해선 해양과 수산이라는 두 가지 틀에서 전문화된 금융서비스를 제공하는 상업금융기관의 기능 강화가 필요했다. 또 해양산업의 지속적 개발과 발전이라는 정부 정책 목표와도 맞아 떨어졌다.

해운부문 세계 8위, 조선부문 세계1위의 위상을 고려할 때 이를 뒷받침하는 해양금융 산업은 척박

하기 이를 데 없었기 때문이다. 해양 조선업이 국가경제 기간산업임에도 전문적으로 지원하는 국내 금융기관이 없었다는 얘기가.

특히 해양수산 분야 국내총생산(GDP)가운데 수산업이 차지하는 비중이 너무 높아 물류 항만개발, 해양자원개발 등의 사업다각화가 절실하게 요구됐고 해양금융 발전은 필요충분조건이 돼 버렸다.

장병구 수협은행장은 “바다는 무한한 성장을 제공할 수 있는 보고며 금융 분야에서도 항만건설 등 사회간접자본투자과 선박금융은 물론 장기적으로 해양자원개발에도 금융수요가 늘어날 수밖에 없다”고 밝혔다.

장 행장은 특히 “우리나라도 바다자원을 이용한 신물질을 개발하기 위한 해양 바이오테크놀로지 회사설립이 많아질 것으로 예상되는데 이들과의 적극적인 협력과 지원을 통해 신규 수익원을 창출하는 것이 해양금융의 핵심”이라고 강조했다.

한편 수협은행이 현재 주력하고 있는 해양금융 분야는 선박금융, 항만개발, 투자금융 등 크게 세 가지로 나뉜다.

선박프로젝트 파이낸싱과 선박펀드를 취급하는 선박금융은 오는 2010년까지 해양부문 사업에서 차지하는 비중을 57%까지 끌어올릴 계획. 우선 선박금융에 은행 역량을 집중한다는 계획이다. 해운선사에 대한 선박 확보자금의 직접여신, 선박투자회사에 대한 자본출자, '오션 21' 등 정부 해양정책 종합금융 서비스 등이 선박금융의 핵심 업무다.



# 세계 각국 항만국통제 북한선박 중점적으로 점검

지난해 750척 점검선박 중 659척 결함선박 지적



171척으로 평균보다 4.8배 정도 높았다.

가장 높은 출항정지 처분을 받은 지역은 인도양으로 모두 41척이 PSC 점검을 받아 18척이 항만에서 발이 묶였다.

북한 선박이 세계 곳곳에서 이뤄지고 있는 항만국 통제(Port State Control)에서 블랙 리스트(black list) 국가에 올라 중점적으로 점검을 받고 있는 것으로 나타났다.

KMI가 최근 홍콩에서 일어난 북한 화물선 강남 1호의 PSC 점검을 계기로 주요 지역의 항만국 통제 결과를 분석한 바에 따르면, 2005년에 외국 항만에 드나든 북한 선박 가운데 PSC 점검을 받은 선박은 모두 750척(1회를 1척으로 계산)으로 밝혀졌는데, 이 과정에서 결함이 발견된 선박은 659척으로 드러났다.

문제는 북한 선박의 경우 결함으로 인해 출항정지 처분을 받은 비율이 다른 나라에 비해 월등히 높은 이른바 '블랙 리스트' 군에 올라 있다는 점이다.

유럽과 아시아·태평양 지역, 그리고 인도양 등 항만국 통제사무국이 설치돼 있는 4개 지역에서 지난해 북한 선박이 출항정지처분을 받은 선박은

미국 중앙정보국(CIA)에 따르면, 1,000톤(GT) 이상의 북한 등록선박은 모두 284척으로 일반 화물선이 222척으로 가장 많고, 컨테이너 선박은 3척에 불과한 것으로 조사됐다. 북한 등록선박 가운데 실제 외국인이 소유하고 있는 선박은 84척으로 드러났다.

북한 선박의 경우 평균 선령이 24년으로 비교적 낡은 선박 비중이 높고, 항만국통제에서 문제가 되기 쉬운 화물선이 상대적으로 많아 출항정지처분을 많이 받은 것으로 분석됐다. PSC 과정에서 주로 문제가 되는 항목은 선박증서와 구조 및 안전관련 부문인 것으로 나타났다.

앞으로도 북한 선박은 세계 곳곳에서 지속적으로 중점적인 점검을 받을 것으로 전망되고 있다. 북한 선박이 항만국 통제와 관련해 요주의 선박인 블랙리스트에 올라 있고, 북한의 핵 시험에 따라 유엔에서 제재결의가 채택됐기 때문이다.

한편, UN의 대북제재 결의에 따라 세계 각국에



입항하는 선박에 대한 검색이 대폭 강화되고 있다.

인도양의 프랑스령 마요트 당국은 11월16일 북한 선박 1척에 대한 ‘완벽하고 철저한’ 검색을 실시하고 있으나 아직까지 불법 사항을 발견하지 못했다고 프랑스 정부가 밝혔다. AFP통신에 따르면 장바티스트 마테이 외교부 대변인은 “세관 당국이 마요트에 기항한 북한 선박의 화물과 선원들을 대상으로 철저한 검색을 실시하고 있다”며 이번 검색이 북한 핵실험 이후 대북(對北) 무기 금수를 규정한 유엔 안전보장이사회 결의에 따른 것이라고 밝혔다.

마요트는 동아프리카 모잠비크와 인도양 마다가스카르 사이에 있는 프랑스령의 작은 섬이다.

그러나 마테이 대변인은 선박의 이름이 무엇인지, 화물이 어떤 것인지 구체적인 설명은 하지 않았다.

해상 검색을 담당하는 프랑스 세관 관계자는 “선원 45명이 탄 선박의 이물부터 고물까지, 꼭대기부터 바닥까지 검색했으나 아직까지 무기나 마약, 다른 밀수품이 발견되지 않았다”고 밝혔다.

AP통신이 전했다.

이 선박은 155m 길이의 ‘압록강 호’로 싱가포르를 떠나 코모로제도로 향하던 중 마요트에 기항했다고 이 관계자는 덧붙였다.

미국 등 정보 당국으로부터 무기선적 의혹을 받아 온 ‘봉화산호’는 11월초 미얀마 탈라와 항에 정박했다가 미얀마 당국의 검색을 받은 바 있다.

이에 앞서 지난 10월22일에는 북한선박 ‘강남1호’가 홍콩 인근 란타우섬 인근 해상에서 홍콩 해사처의 검문을 받은 뒤 안전장비 미비 등의 문제로 홍콩항에 억류된 바 있다.

## 홍콩우리투자행 한달만에 선박금융주선 성사

국내 은행 최초의 해외 IB(투자은행)로 설립된 홍콩 우리투자은행이 영업 시작 한 달만에 선박금융주선 업무를 따냈다.

은행업계에 따르면 홍콩우리투자은행은 지난 11월9일 싱가포르 해운사의 선박 금융자금 7700만달러를 주선기로 하는 계약을 체결했다.

우리은행 관계자는 “홍콩 진출 이후 첫 계약을 따내 지난 주 조인식을 가졌다”며, 싱가포르 회사와 계약을 체결한 것은 우리은행의 업무능력을 평가받았다는 의미가 있다고 말했다.

우리은행은 이번 계약으로 모두 90만달러(8억 4,000여만원) 이상의 수수료 수익을 얻을 것으로 예상하고 있다.

이 관계자는 “현재 별도의 계약을 따내기 위해 노력하고 있다”며 “연말까지 몇 건의 추가 실적을 올릴 수 있을 것”이라고 덧붙였다.

홍콩우리투자은행은 우리은행이 자본금 5,000만달러를 출자해 만든 법인으로 11월말 공식 창립 리셉션을 개최할 예정이다.

우리은행이 홍콩 진출 이후 첫 영업 성과를 거둬에 따라 이 지역에 비슷한 시기에 진출한 신한은행 홍콩 IB법인인 신한아시아(Shinhan Asia Ltd.)의 움직임도 분주해질 것으로 예상된다.

# 부산항 운영개선을 위한 혁신제안 심사결과 발표

## 최우수작, 부산-인천항간 컨테이너운송 허용제

부산지방해양수산청(청장 이인수)은 부산항의 전반적인 환적화물 감소 추세 등 부산항 위기극복을 위한 부산항 운영대책을 마련하기 위해 부산항만공사(BPA), 부산해양연맹과 함께 공모한 “부산항 운영개선을 위한 혁신제안” 심사결과를 11월 17일 부산청, 부산항만공사(BPA) 및 부산해양연맹 홈페이지를 통해 발표했다고 밝혔다.

제출된 제안서를 대상으로 11월16일 부산지방해양수산청 회의실에서 열린 심사위원회에서 “외국선사의 부산항-인천항간 컨테이너 운송 허용” 제안서를 제출한 채희정씨가 최우수상을 차지해 상장과 함께 50만원의 상금이 수여될 예정이다.

또 이현석씨(외 2명)의 “온라인과 오프라인을 융합한 어린이 홍보전략”을 비롯한 9편이 우수작으로 선정되어 상장과 각 20만원씩의 상금을 수여 받게 된다. 부산청은 이달 중으로 우수작에 대한 시상과 함께 관련 제안을 부산항 운영에 적극 반영할 예정이다.

부산항 관리·운영과 관련한 모든 사항에 대해 지난달 11일부터 24일간 공모한 이번 혁신 제안

공모전은 부산지역 해양 관련업체·단체·학계 및 일반인들이 참가해 총 41건의 우수한 내용의 제안서가 제출되었다.

부산청 관계자는 “우수한 작품이 많이 제출되어 심사위원들이 우수작 선정에 상당한 어려움을 겪었다”면서 선정된 우수 제안들은 부산항 운영 개선에 크게 기여할 것으로 기대된다고 밝혔다.

▷ 최우수작(1건) : 채희정 - 외국선사의 부산항-인천항간 컨테이너 운송 허용제안

▷ 우수작(9건) : 이현석 외 2명 - 온라인과 오프라인을 융합한 어린이 홍보전략, 노경식 - 부산항 예인선 통합 운영 콜 센터, 안남순 - 신항내 태풍대피처 지정 운영방안, 홍지희 - 선사 위험물 신고절차 간소화를 위한 제안, 차임곤 - 부산항 경비보안 혁신제안, 윤남종 - 선사 운항패턴 분석을 통한 맞춤형 마케팅(Tailor-made Marketing) 기반조성, 박건호 - O-2묘박지의 확대 지정 방안, 전준용 - 부산항 경비·보안과 관련한 사항, 김시복 - 부산항 환적(T/S)화물의 효율적 처리방안

## 주한유럽연합상공회의소 해양조선 세미나 개최

주한유럽연합상공회의소 부산사무소(www.eucck.org)는 11월24일 오후 5시부터 9시까지 부산롯데호텔에서 필수 비즈니스 전략으로서의 공급망 관리(Supply Chain Management)를 주제로 한 해양조선 세미나를 개최했다.

본 행사에는 한국 및 유럽의 조선업체, 선주, 공급업체, 특수기자재업체를 대상으로 개최되며 조선산업에 대한 4개의 주제발표와 EU대표부의 브라이언 맥도날드(Brian McDonald)신임 대사가 참석한 가운데 만찬이 있었다.

세계 경제의 침체분위기 속에서도 최근 수년간 세계 해상물동량 증가 및 고유가 등에 따른 고부가가치 선박의 발주 증가에 힘입어 2003년 이후 꾸준히 세계 1위를 유지하는 한국 조선업의 비약적 발전이 올해 선박수출실적 200억 달러라는 쾌거를 이룩할 정도에 이르렀으며 업계에서는 이미 3년치 수주 물량을 확보해 놓은 상태다.



# 독금법 적용제외제도 세계 각지에서 적절히 기능

일본선주협회, 독금법관련 EC에 의견서 제출

일본선주협회는 10월31일 EU경쟁법으로부터의 포괄적용 제외제도를 인정해 온 유럽 이사회 규칙 4056/86의 가이드라인과 관련하여 EC측에 의견서를 제출하고, Issues Paper의 논조에 대해 유감을 표명했다.

일본선주협회는 또 선사간 협정에 대한 독금법 적용제외제도는 세계 각지에서 지극히 적절히 기능하고 있는 만큼, 유럽항로에 있어서의 절대적인 최저선으로서 ELAA 신제안을 지지한다고 밝혔다.

유럽연합(EU)은 2006년 9월25일 정기선동맹에 대해서 EU경쟁법으로부터의 포괄적용 제외제도를 인정해 온 유럽 이사회 규칙 4056/86을 2년 후에 완전 폐지하기로 결정하고, 9월29일에는 규칙 폐지후 선사간의 정보교환 수위 등(ELAA가 2006년 6월에 제출한 제안)에 관한 EC의 생각을 정리한 'Issues Paper'를 발표한 바 있다.

동 Paper에 대해서는, 10월31일을 기한으로 이해당사자들의 의견을 수렴하고 있다. 이에 따라 일본선주협회는 10월31일 EC측에 의견서를 제출했다.

ELAA(European Liner Affairs Association)는 EU경쟁법적용 제외제도 재검토를 계기로 유럽 발착의 정기항로 취항선사가 조직한 선사협의체로서 현재 21개 선사가 가입해 있으며, 본부는 브뤼셀에 있다.

해상운송 서비스에 대한 EU경쟁법의 적용에 대해 향후 발행되는 구주위원회의 가이드 라인과 관련하여 일본선주협회가 제출한 의견서는 다음과 같다.

## ▷ Issues Paper

일본선주협회는 Issues Paper의 논조, 즉 정기선시장이 담합 체질에 있다는 견해는 ELAA 제안의 분석전체에 영향을 미치는 중대한 잘못이며, 유감스럽게 생각한다. 해운업계의 모든 관계자는 정기선시장이 지극히 경쟁적이라고 인식하고 있다. 또한, 선사는 지금까지 법령을 준수해 오고 있어 향후도 이것을 계속해 갈 생각이다.

## ▷ ELAA 신제안

협회는 선사간 협정에 대한 독금법 적용제외제도는 세계 각지에서 지극히 적절히 기능하고 있으며, 계속 유지되어야 할 것이라고 확신하고 있다.

한편, 유럽항로에 있어서의 절대적인 최저선으로서 ELAA 신제안을 지지한다. 동제안은 유럽에 있어서의 향후의 체제로서 실행가능한 해결책을 제시한 것으로 서플라이체인(supply-chain)에 관련되는 모든 관계자에게 이익을 가져올 것이다.

시황정보의 교환제도는 업계의 운영에 불가결한 정보를 공급해 세계무역의 발전을 가능하게 하는 것이다. 우리는 시기적절한 정보없이 사업운영이 불가능하다는 점을 공감하고 있다. 선사 및 화주에게의 정확한 수급예측의 제공을 확보하기 위해 유럽항로에 관련된 정보를 활용해야 하고, 그리고 무역의 발전을 가능하게 하기 위해서 수요에 응한 공급(스페이스)을 확보하려면 항로상황에 관한 협의를 실시하는 것이 필요하다. 이러한 협의는 선사와 화주의 쌍방에 있어서 공통의 이익



을 가져오는 것이다.

## ▷ ELAA에 의한 고객 조사

일본선주협회는 ELAA가 일련의 고객에 대해 의식조사에 주목하고 있다. 이 조사에 의하면 ELAA 신제안에 대해서 많은 지지를 보내고 있어 이 점에 관해 구주위원회의 주의를 환기하고 싶다.

## ▷ 결론

ELAA는 신제안의 경쟁촉진 효과를 분명히 하고 있어 어떠한 반경쟁적 효과에 대해서도 적절한 예방 수단을 제시하고 있다. 따라서 우리 협회는 구주위원회에 대해 절대적인 최종선으로서 ELAA 신제안을 원안대로 승인하여 향후 발표하는 가이드 라인에 동제안을 포함시키도록 요구하는 것이다. 이것은 국제관례와 법적 확실성, 그리고 세계무역 전체에 있어서의 이익에 필적하는 것이다.

# 일본선협과 선원조합, 일본인 선기장문제 협의 노사 양측 선원·선적문제 노사협의회 개최

일본선주협회와 전일본선원조합은 10월25일 제9회 '선원·선적문제 노사 협의회'를 갖고, 일본인 선·기장 배송요건 철폐 등 현안사항에 대해 논의했다.

이번 협의회에서는 제7회 협의회에서 정리한 '외항 일본인선원(해기사)의 확보·육성에 이바지하기 위한 스킴'에 의거하여 노사정 3자로 진행하고 있는 외항 일본인 해기사 확보 및 육성방안에 관한 지금까지의 검토 결과 및 진척 상황을 협의했다.

아울러, 새로운 스킴에 있어서 육성요원의 노동 조건, 외항 일본선적의 일본인 선장 및 기관장 배송요건의 철폐와 관련하여 의견을 나누었다.

특히 이번 협의회에서는 신스킴에 대해 내년부터 실시를 목표로 올해 6월부터 노사정 3자로 구성된 '외항 일본인선원 확보 및 육성에 관한 신스킴 도입을 위한 검토 조정회의' 및 동 작업반회의에 대해 실무적·구체적인 검토가 개시되어 지금까지 신스킴의 구성과 역할, 통괄조직과 실시단

체, 도입 연수 스케줄과 커리큘럼 등을 중점적으로 검토를 해 온 취지보고가 있었으며, 이를 승인했다.

또 육성요원의 노동 조건에 대해서는 급여, 노동시간 및 휴일, 휴가 등에 관한 선협·조합측 작업위원장의 검토결과가 보고되어 이를 승인했다.

이와함께 일본인 선장과 기관장 배송요건 철폐의 적용 대상선박에 대해서는 지난해 6월13일의 노사합의 문서의 취지, 7월28일의 교통정책심의회 해사 분과회의에 있어서의 국토 교통성 견해를 근거로 해서 개정규정의 적용까지 기존선박 적용을 별도 노사확인하는 것으로 했다.

신스킴과 관련되는 비용문제에 관해, 조합과 국제선원노무협회에서 관리하는 '고용안정 기금'으로부터 자금을 제공한다는 고용안정기금 관리운영위원회의 결정을 받아들여 이를 유용하게 활용하는 것과 이 경우 비용부담의 방안 등에 대해 협의키로 했다.



## 독일 톤세제에 대한 부처이견에도 지속 시행키로 독일 연방감사원 세원감소 방지위해 폐지 주장

톤세제도 시행 지속여부를 놓고 독일 정부 부처 간에 이견이 노출되고 있으나, 지속적인 시행쪽으로 가닥이 잡혀가고 있다.

Lloyd's List에 따르면 독일 연방감사원(Bundesrechnungshof)이 톤세제 폐지를 주장하고 나섰다고 한다. 연방감사원은 톤세제 때문에 2004년도의 경우 10억유로에 달하는 세원이 증발해 버렸으며 선박펀드 투자금에 대한 세제혜택도 세원감소에 일익을 했다고 강력 비난했다고 한다.

이에 대해 독일선주협회(VDR)는 세계해운의 흐름을 몰라도 너무 모른다고 그나마 톤세제가 있으니 망정이지 그마저 없으면 독일 선대가 한척이라도 남아 있겠냐며 강력 이 반발하고 있다.

정부의 예산낭비에 대한 연차보고서에서 감사

원은 톤세제가 당초의 도입취지인 해외치적방지 효과도 없고 구주선원 고용증가효과도 없다며, 특히 BBC선박도 톤세제 적용범위에 포함시킴으로써 자국선대의 지원이라는 당초 목적이 크게 희석되었다고 문제를 제기하고 있다.

이같은 연방감사원의 지적에도 불구하고 독일 교통부는 톤세제 유지입장을 견지하고 있으며, 연방감사원의 지적사항을 일부 반영할 수 있는 방안을 검토하는 차원에서 대응하고 있다.

지난 1999년에 도입된 독일 선박톤세제도는 독일 해운력 신장을 위한 전임 개루하드 슈뢰더총리의 주요 해운정책이었다.

한편, 독일 내각의 신임 해운정책조정관으로 지난 1977년 미스 독일출신, 52세의 기민당 소속 Dagmar W?hrl가 임명되었다.

## 프랑스선급 BV, 독일선급 GL 인수합병 추진

프랑스선급이 독일선급의 인수합병을 적극 추진하고 있어 세계해운업계의 이목을 끌고 있다.

Lloyd's List에 따르면, 프랑스선급인 Bureau Veritas(BV)가 독일선급인 Germanischer Lloyd(GL)인수에 나섰다. 양측은 M&A에 대해 상세한 언급을 자제하고 있지만, GL이 이에 대한 부인을 하지 않고 있는 점을 감안할 때, 뜬소문만은 아닌 것으로 판단된다.

만일 이 M&A건이 성사된다면 규모면에서 1, 2위 선급의 합병으로 초대형 선급이 탄생하게 되는 것이다. 독일의 소식통에 의하면, 이번 GL 인수대금으로 BV가 제시한 금액이 GL의 연간 세전이익의 9배에 이른다고 한다. GL에 대한 M&A는 과거에도 BV 및 DNV가 시도했다가 수포로 돌아간 적이 있었다.

GL은 현재 입급선박이 6,000여척, 6,000여만GT이며 입급대기중인 물량도 1,000척 1,700만GT에 달한다. BV는 2005년도 매출 16억5,000만유로를 기록했으며, GL은 3억2,000만유로를 기록했다.

한편, 스위스계 초대형 검인업체 SGS는 지난 10월 BV의 지주회사인 Wendel Investissement사에 30억유로에 BV인수를 제안했었다고 한다. 독일의 한 소식통은 이런 점을 생각할 때 이번 BV의 GL M&A 시도는 자사 가치를 높이려는 몸집불리기 시도라는 관측도 배제할 수 없다고 진단했다.

# 전세계에서 발생한 해적피해건수 지난해와 비슷

## 올 상반기 전세계 발생건수의 40% 동남아지역

올 상반기중 전세계에서 발생한 해적피해건수 지난해와 같은 수준으로 나타났으며, 특히 동남아 지역에서의 발생건수는 다소 줄었으나 전세계의 40%를 차지하는 등 이 지역에서의 해적피해건수는 여전히 높은 비율을 차지하고 있다.

국제상공회의소(ICC : International Chamber of Commerce) 산하기관인 국제해사국(IMB : International Maritime Bureau)의 보고서에 따르면, 올 상반기중 전세계에서 바래한 해적피해건수는 127건으로 전년동기와 같은 것으로 집계됐다.

지역별 해적발생건수를 보면, 동남아시아지역에서의 발생건수는 51건(이 중 인도네시아 33건, 말라카해협 3건)으로 전년동기보다 8건이 감소했지만, 세계 전체의 약 40%에 해당하는 사건이 동지역에서 발생하고 있어 여전히 발생률이 높은 상황이 지속되고 있다

특히 이 보고서 발표후에 수집된 정보에 의하면, 하반기에 들어서서 말라카해협에서 다시 해적 피해 발생건수가 급증하고 있는 것으로 전해지고 있어 여전히 경계가 필요한 것으로 지적됐다.

올 상반기 중 인도 대륙해역에서는 26건의 해적 피해 사건이 발생한 것으로 나타났다. 이 가운데 방글라데시에서는 지난해 상반기 8건에서 올 상반기에는 22건으로 크게 늘었다. 이러한 사건은 모두 동국의 치타곤에서 발생한 것으로 IMB의 PRC(Piracy Reporting Centre)에서는 특히 이 지역에서 경계를 강화하도록 주의를 촉구하고 있다.

또, 홍해와 소말리아를 중심으로 아프리카 지역도 지난해 상반기 27건에서 금년 상반기에는 32

건으로 증가했으며, 특히 소말리아에서 인질이나 유괴가 다발하고 있다는 것이다.

전체적으로는 2003년부터 해적 사건 발생 건수는 감소하고 있지만 인질, 몸값 목적으로 유괴된 선박의 승객 및 승무원은 합해 169명으로 전년동기의 41명에 비해 4배 이상 증가하는 등 갈수록 늘고 있다.

또한, 지난해 상반기중 해적들에 의해 살해된 승객 및 승무원은 한사람도 없었지만, 올해는 상반기에만 6명이 살해되고 있어 사건의 흉악화, 인적 피해의 확대화 경향이 뚜렷해 지고 있다.

올 상반기중에 일어난 주요 해적피해사례를 보면, 선박 및 선원 납치사건이 두드러진 것으로 나타나 이네 대한 대책마련이 시급한 실정이다.

2006년 1월6일, 인도네시아의 일반화물선 'MV Alfa Gemilang' 호가 항행중에 하이jack되었다. 산핏트 출항전, 본선 선장은 5명의 밀항자를 승선시켰지만, 출항 다음날, 그 5명에게 본선이 납치되었다. 게다가 3명의 해적이 합류해 1월10일 8명의 본선 승무원과 검사관은 필리핀의 Tawi-Tawi섬에 내려졌지만, 3명의 승무원은 본선과 함께 해적에게 납치되어 아직까지도 행방이 불명한 상황이다.

또 2006년 2월방글라데시의 치타곤에 표박중이었던 일반화물선 'Germana' (리베리아적)호가 해적에게 습격당했다. 5명의 해적은 엔진고장을 가장해 배에 접근했다. 각목을 가진 해적 3명이 선미로부터 승선하여 승무원에게 폭행을 가한뒤 선내의 비품을 빼앗아 도주했다.



# 세계정기선항로 2007년에 조정기에 진입할 듯

## 세계 주요기관, 컨테이너선대의 공급과잉 경고

최근 컨테이너선 시장의 공급과잉 추세가 확대되고 있으며, 이같은 추세가 내년에 더욱 확산되어 운임 하락폭이 커질 것이라는 우려가 나오고 있다.

KMI의 '지구촌 해양수산' 최신호에 따르면, 도이체 방크(Deutsche Bank)는 항만의 처리물동량과 전 세계 해상물동량이 크게 증가하고 있으나, 내년에는 이같은 추세가 둔화될 것으로 전망을 하면서 향후 2~3년동안 시장에 투입되는 극초대형선으로 선대의 공급이 크게 증가할 것으로 예상했다.

또 글로벌 인사이트(Global Insight)도 내년 미국 경제의 성장 둔화에 따라 컨테이너선 시장은 금년초에 유럽과 일본의 성장에 따라 나타났던 성장이 더 이상은 어려울 것으로 전망했다.

사실상 2010년까지 인도되는 컨테이너선은 1,286척, 465만TEU로 이는 현재 세계 선대의 3,848척, 900만TEU의 52%에 달하는 선박량이다.

클락슨(Clarkson)이 발표한 내용에 따르면, 이는 1,100만TEU의 42%에 육박하는 수치로서 향후 2~3년내에 추가로 발주되는 선박을 포함할 경우 2009~2010년 인도량은 더욱 늘어날 수 있다고 분석했다.

특히, 클락슨은 2006년 4/4분기에 인도된 포스트-파나막스급 컨테이너선이 28척에 달하고 있으며, 2007년에 65척, 2008년에 97척, 2009~2010년에 97척이 추가로 인도될 것으로 예상하고 있다.

이러한 공급 확대는 컨테이너선 시장의 수요가

둔화될 것이란 전망이 나오는 가운데 한꺼번에 이루어지고 있다는데 문제의 심각성이 있다.

컨테이너선 시장은 지난 3년동안 고성장을 거듭했는데, 2003년에는 11.6%, 2004년에는 13.4%, 그리고 지난해에는 10.1%의 성장을 보였다. 그러나 금년은 공급량이 크게 늘면서 공급과잉률이 5%에 이를 것으로 예상되고 있다.

이에 따라 운임 하락과 서비스 축소에 대한 우려도 나오고 있다. 이같은 공급과잉의 추세가 확산되면서 컨테이너선 시장의 운임하락 충격이 가시화되고 있다.

하파그 로이드(Hapag-Lloyd)는 금년 초보다 2/4분기 운임이 1.8% 하락했으며, 이같은 운임하락은 극동항로에서 가장 먼저 나타났다고 밝혔다. OSCO는 올 상반기 운임은 대부분의 항로에 있어 하락되었으며, 그 결과 TEU당 수입이 전년동기에 비해 13.8% 감소했다고 지적했다. 머스크라인의 경우도 최근 운임이 5% 이상 하락했으며, 아시아-유럽 및 아시아-미 항로에서 더욱 심한 것으로 드러났다.

한편, 초대형선이 차지하는 비중이 크게 증가하고 있어 운임하락의 우려가 더욱 커지고 있는데, 아시아-유럽항로와 아시아-미주항로에서 이들 선형이 차지하는 비중은 각각 17.7%, 11.6%를 차지하고 있다.

CompairData에 따르면, 금년 10월1일 기준 태평양 항로의 서비스는 91개로, 이 항로에 모두 634척의 선박이 투입되고 있다. 동향항로는 주당 36만2,000TEU로 9월말 이전 3개월에 비해 4%



가 증가했으며, 아시아-미주동안 서비스는 주당 7만5,000TEU로 9%, 서안항로의 경우 28만 7,000TEU로 2%가 증가했다.

유럽항로의 경우는 58개 서비스에 482척이 투입되고 있는데, 같은 기간 중 아시아-북유럽, 지중해 항로는 28만1,000TEU로 4%가 증가했다.

이에 따라 지난 3개월 동안 늘어난 선대로 금년 성수기 선대를 투입을 늘리거나 신규 서비스를 개설하는 추세가 거의 보이지 않고 있으며, 오히려 그 반대 현상이 벌어지고 있다.

이와 관련하여 드류리(Drewry)는 향후에 선복 과잉에 대한 우려가 더욱 확산될 가능성을 점치고 있는데, 상황이 좀 나아지면 선사들이 현재의 손실을 보상할 것을 기대하면서 시장에서 선복을 줄

이는 것을 매우 꺼려하기 때문에 선복이 크게 줄지는 않을 것으로 전망하고 있다.

이에 따라 수급이 더욱 악화되는 상황이 심화될 것으로 내다보았다. 드류리는 컨테이너선 시장의 운임이 금년에 7%의 하락을 보일 것으로 예상하고, 내년에는 10~13%로 그 폭이 커질 것으로 전망했다. 그러나, 차이가 있다면 2002년의 경우는 세계 경제의 침체에 따른 수요의 부족에 따른 것이지만 현재는 수요도 크게 늘고 있으나 공급의 성장이 더욱 빠르는데 있다.

이같은 전망에 따라 2007년이 컨테이너선 시장의 조정기라는 데는 의견이 일치된 것으로 판단된다. 다만, 드류리의 경우에도 현재 수급 불안에 따라 시황의 악화가 예상되기는 하지만 수요측 편타

#### [주요 서비스의 개편 현황(10월 1일 기준)]

(단위 : TEU)

태평양항로			
서비스 개시	East/West Coast	Frequency	선복 증가
"K" Line/Yang Ming/Hanjin-AWE-5	East	Weekly	199,000
Grand Alliance/New World Alliance-ECS/EC3	East	Fortnightly	79,000
U.S. Lines/ANL-ANZL Service	West	Weekly	58,000
서비스 중단	East/West	Frequency	선복 감소
COSCO/Hanjin-CLX	West	Weekly	94,000
Sinotrans/Hanjin/Wan Hai/FESCO-CAS	West	Weekly	143,000
Evergreen/COSCO/ITS/Hatsu Marine-CUE	West	Weekly	119,000
향후 중단 예정인 서비스	East/West	Frequency	선복 감소
Maersk Line/Safmarine-TP14	West	Weekly	147,000
아시아/유럽/지중해			
서비스 개시	North Europe/Med	Frequency	선복 감소
CSCL/CMA CGM/ANL-AEX7/FAL2	North Europe/Med	Weekly	479,000
서비스 중단		Frequency	선복 감소
CMA CGM/CSCL-Sunda Express	North Europe/Med	Weekly	103,000
CSCL/Zim/Evergreen/CMA CGM-AEX 2	North Europe/Med	Weekly	252,000
향후 중단 예정인 서비스	North Europe/Med	Frequency	선복 감소
CKYH alliance -11월부터 7개 서비스에서 6개로 축소 예정	n/a	n/a	n/a
한진해운	North Europe	Weekly	204,000
- Europe/Asia/U.S. West Coast PDS.중단 예정			

(자료) Compaidata



맨털이 건조하기 때문에 여러 엇갈린 예측을 내놓고 있다.

즉, 드류리는 최근 컨테이너선 시장의 운임 하락이 선사 간 경쟁에 따른 요인이 크게 작용하고 있으며, 공급측 요인을 다소 저평가한 바 있다.

따라서 2007년에 들어서는 선사들의 서비스 개편 및 선대 운용의 변화가 더욱 커질 것으로 보이며, 이에 따라 시황의 악화정도와 선사들의 서

비스 개편 및 변화의 과정에서 발생하는 경쟁 구도의 변화에 귀추가 주목되고 있다.

한편, 정기 선사들은 최근의 운임 하락이 선박의 공급과잉 우려라는 심리적인 영향에 따른 것이라고 분석하면서 3분기 들어 상황이 호전되고 있어 운임이 추가 하락할 가능성은 크지 않다는 입장이다.

## 영국의 Clarkson사 잘못된 시황예측으로 손해 보상 시황예측 내용믿고 투자 기업가 1억달러이상 손해

세계해운시황분석으로 명성이 높은 영국의 Clarkson사가 빚나간 시황예측으로 피해를 보상하게 됐다.

Lloyd's List에 따르면, 지난 2000년 칠레 해운 회사 CSAV에게 매각하기 전까지 Norasia Shipping Line을 경영했던 Hans Steiger씨와 Harmut Menzel씨는 자사 매각 후, 잔여사업을 정비해서 ADX Service라는 회사를 설립하고 Abu Dhabi Investment Co. (ADIC)라는 투자회사로부터 투자를 받아 Abu Dhabi Container Line(ADCL)이라는 회사를 설립했다.

이 회사는 오픈탑 컨테이너선으로 정기라인을 운영했으나 기술적인 난관으로 고전을 면치 못하다가 파산하게 됐다는 것이다.

그런데 이 회사의 투자사인 ADIC는 투자적격 여부를 판단하기에 앞서 Clarkson에 시황예측을 의뢰했던 것으로 알려지고 있다. 이 때 보고서를 작성한 애널리스트는 Rogan McLellan씨로서 금년 초에 정년퇴임한 상태이다.

ADIC사는 Clarkson사의 시황예측 내용을 믿고 투자를 했으나 회사가 망하는 바람에 1억달러

이상의 손해를 보게 됐으며, 그 손해 대한 배상을 법정에 호소한 것이다.

다른 한편으로는 ADCL을 경영했던 Hans Steiger씨와 Harmut Menzel씨를 상대로 소송을 진행하고 있다.

Clarkson사는 난감한 상황에 처했으나 저명한 해운경제학자이자 이회사의 이사로 재직 중인 Martin Stopford가 법정 증인석에 출두해야 할 지경에 이르렀으며, 150만달러 수준에서 합의를 시도하고 있다고 한다.

Clarkson 재정담당 이사인 Rob Ward는 말도 안되는 소송이지만 지리한 법정공방과 소송비용보다 합의 쪽을 택했다며, 이 비용은 Clarkson사가 들고 있는 공제조합인 International Transport Intermediaries Club을 통해 지급될 것이라 밝혔다.

한편, Clarkson사는 이번 소송건을 계기로 앞으로 시황예측에 대한 연구용역 수주시 책임소재 여부를 명확히하는 방안을 검토하고 있는 것으로 알려졌다.

# 중국 정부 컨테이너선사 운임덤핑에 대한 제재착수

## 운임 선박운항비와 시장 수요와 공급원칙 반영돼야

중국 정부가 컨테이너 정기선사들의 고질적인 운임 덤핑행위를 뿌리 뽑기 위해 정면 대응방침을 밝혀 정기선시장이 꿈틀대고 있다.

중국 교통부는 최근 홈페이지에 게시한 발표를 통해 국제항로를 운항하는 정기선사들의 제로운임이나 음성적인 운임제공 등 불공정 행위를 더 이상 용납하지 않을 방침이라고 밝혔다.

중국 교통부는 성명서에서 국제 정기선운임은 선박 운항비와 시장의 수요와 공급 원칙이 정확하게 반영돼야 한다고 강조하고, 선사들이 통상적이고, 합리적인 수준보다 낮은 운임을 제공하는 것은 불공정행위에 해당하는 것이므로 금지한다고 강조했다.

중국은 앞으로 저운임을 부과하거나 화주들에게 리베이트를 제공하는 선사에 대해서는 운항 서비스를 단축하는 조치를 취하거나 심한 경우 운항 면허까지 취소할 방침인 것으로 알려졌다.

교통부는 이에 앞서 지난 9월30일 중국과 일본 사이를 운항하는 모든 국제 컨테이너 정기선사들에 대해 10월15일까지 투입 선박량, 수출입 물동량, 운임, 각종 할증료와 회사의 손익계산서 등 선박 운항과 관련된 자세한 보고서를 제출하도록 요구한 바 있다.

중국이 이같이 선사들의 운임 덤핑에 대해 엄벌 방침을 천명하고 나선 것은 최근 들어 일중항로를 중심으로 선사들이 운임을 받지 않거나 리베이트를 주면서 화물을 운송하는 등 시장 질서를 크게 어지럽히고 있기 때문이다.

일-중항로에 취항하고 있는 한 선사 관계자에 따르면, 이같은 운임덤핑 행위는 선전이나 홍콩과

같은 남중국보다는 일본과 상하이를 포함한 북중국 항만에서 흔히 일어나고 있다는 것이다.

업계에서는 제로운임이 화물을 무료로 운송하는 것이 아니라 수출입 컨테이너의 불균형에 따라 선사들이 비용을 절감하기 위해 불가피하게 도입한 제도라고 항변하고 있다. 선사들은 화주들에 대해 제로 운임이나 낮은 운임을 부과하는 대신 터미널 처리비(THC)와 유가 할증료(BAF), 선적 서류 처리비 등을 받기 때문에 운임을 덤핑하는 것이 아니라는 입장이다.

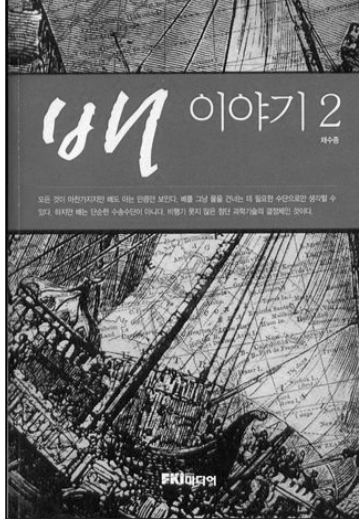
일부 항로에서 선사들의 저운임이 관행화된 상황에서 중국이 특히 일중항로를 지목해 강력한 처벌의지를 밝힌 배경에 대해서도 궁금증이 일어나고 있다.

일-중항로는 사실상 중국선사의 적취율이 80%를 웃도는 등 거의 독점하고 있을 뿐만 아니라 중국의 2대 국영선사인 코스코와 차이나쉬핑도 취항하고 있기 때문이다.

이에 따라 일부에서는 중국이 현재 상황을 그대로 방치하는 경우 시장질서가 극도로 문란해질 우려가 있어 이같은 문제를 해결하고, 운임을 정상화시켜 부수적으로는 자국 선사를 보호하기 위한 장기적인 포석이 아니냐는 해석도 나오고 있다.

이같은 추측이 가능한 것은 제로운임의 대부분은 일본에서 중국으로 화물을 수출할 때 선사들이 제공하는 경우가 많기 때문이다.

한편, 중국이 제로운임 근절방침을 밝힌 이후 일중항로의 운임은 피크시즌 요인과 겹쳐 최근 들어 상승국면에 접어들고 있는 것으로 나타났다.



채수중 서울경제신문 국제부장 저  
신국판 244면 / 정가 1만5,000원 / FKI미디어

배에 관한 궁금증을 쉽게 풀어 쓴 『배 이야기 2』가 최근 발간돼 해운 및 조선업계 종사자들은 물론, 일반인들의 관심을 끌고 있다.

모든 것이 마찮가지지만 배도 아는 만큼 보인다. 배를 그냥 물을 건너는 데 필요한 운송수단으로만 생각할 수 있다. 하지만 배는 단순한 수송수단이 아니다. 비행기 못지않은 첨단 과학기술의 결정체인 것이다.

FKI미디어(사장 : 김영하/www.fkimedia.co.kr)는 최근 배를 좋아하고 해운과 조선을 이해하는 현직 기자가 배에 관한 A에서 Z까지를 쉽게 풀어 쓴, 누구나 읽기 쉽고 알기 쉬운 『배 이야기2』를 펴냈다.

이 책의 저자인 채수중 서울경제 국제부장은 조선공학을 전공한데다 해운 및 조선업계를 다년간 출입한 경험을 토대로 지난 1996년에 『배 이야기』

첫 번째 편을 펴낸 지 꼭 10년 만에 무속했던 배 이야기를 채우고 가지런히 정리해 이번에 『배 이야기 2』를 완성시켰다. 이 책은 전공서이면서 학습용이자 교양서이다. 수학기에 있는 초중고등생부터 배와 관련된 전공을 향해중인 대학생들, 그리고 배가 어떻게 만들어졌는지, 배는 어떻게 물 위에서 다닐 수 있는지 등등 온갖 지적 호기심에 목말라 있는 일반인들에 이르기까지 남녀노소, 전공불문 누구나 가까이 할 수 있는 보기 드문 탐구서이다.

아울러 자칫 이공계생들에게만 유용한 교양서로 수 있겠다는 일부의 추측을 무색하게 할 만큼 배의 역사를 넘기면서부터 너무도 쉽고 재미있게 읽히게 구성되어 있다.

10년 전의 첫 번째 배 이야기는 조선-해운 분야 연구소, 업계는 물론 조선-해운 분야와 전혀 관련 없는 이들에게까지도 따뜻한 격려와 사랑을 받았다. 특히, 국내 유력 조선소에서 신입사원 교육용으로 채택해 사용하기도 한 첫 번째 이야기에 이어 이번 두 번째 이야기는 기본 줄거리를 새롭게 구성하고, 10년 동안 모은 자료들로 살을 붙였다.

『배 이야기2』는 자료수집에 10년, 정리하는 데 1년이 소요됐다. 서두르지 않고 조금씩, 천천히 하면서 전작의 아쉬움을 보완하려 노력한 결과 성실함과 지적 성찰이 돋보인다.

이 책의 주요목차를 보면, △배를 직접 보면 △배의 원리 △배를 타면 △배에서 △배에서 지켜야 할 일 △배의 이름, 선명식 때 왜 도끼를 사용하나 △이런 배도 있다 △사속의 배와 미래의 배 등으로 구성되어 있다.





미국의 과학자들이 40년에 걸친 연구를 통해 장수의 9가지 비결을 밝혀냈다고 15일 해외 언론들이 주요 건강 관련 뉴스로 보도했다.

팝뉴스에 따르면 '태평양 건강 연구소'의 브레드 윌콕스 박사 등은 하와이에 거주하는 일본계 미국인 남성 약 6천명을 대상으로 1965년부터 추적 연구를 진행한 결과, 중년 남성이 장수하려면 9가지 요소에 유의해야 사실이 밝혀졌다고 주장했다.

비만, 고혈당, 고혈압, 흡연, 과음을 피해야 하며 해로운 콜레스테롤 수치가 높지 않도록 유의해야 한다. 또한 교육 수준이 높고 결혼을 한 남자가 오래 산다.

아울러 강한 악력도 장수의 조건에 속하는 것으로 나타나 눈길을 끈다.

손아귀 쥐는 힘이 중요한 이유는 강한 악력이 상체 근육의 발달을 보여주는 지표가 되기 때문. 연구

들어서도 건강을 계속 유지한 것으로 나타났다.

반면 (교육, 결혼, 악력 변수를 제외한) 6가지 요소에 미달할 경우 85세까지 살 확률은 22%에 불과한 것으로 나타났다. 90세까지 살 확률은 6%에 불과했다.

흥미로운 점은 아내가 남성의 수명과 건강에 미치는 영향.

메디컬뉴스투데이(medicalnewstoday.com)에 따르면 이번 연구 결과 내용을 분석해 소개한 바에 따르면 결혼한 남자는 독신 남성보다 오래 사는 것으로 나타났다. 노년 기간에 독신 남성에 비해 건강이 나빠지는 속도가 좋지는 않았다.

말하자면 결혼한 남성은 '가늘고 긴 생'을 사는 것인데, 아내가 약 복용과 병원 검진 등을 독신 남성보다 더 많이 하기 때문에 유부남들이 더 오래 사는 것으로 나타났다. 연구진은 이 때문에 연구 결과가 건강에 좋다고 언론은 전했다.



