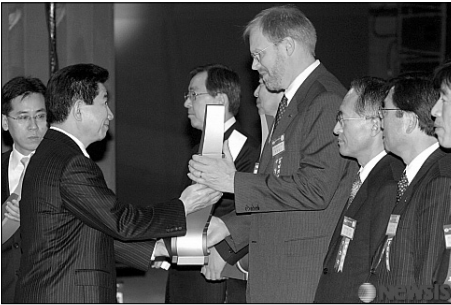


화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
한진해운 등 21개 국적외항선사 수출의 탑을 수상	2
선진국과 우리의 해양안전정책계획 비교분석	5
해운·물류선진국 진입위해 전문인력 양성필요	10
2006년도 외항해운업계 주요 국내외 뉴스	13

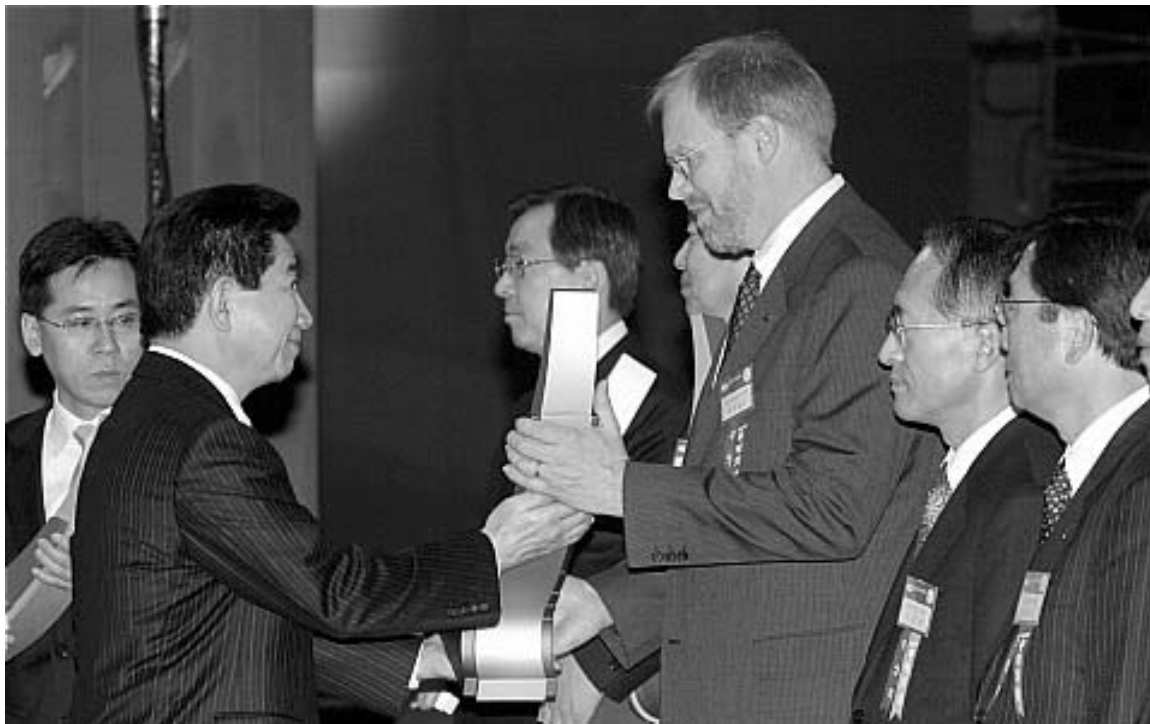
해운이슈	18
2007년도 정기선항로 운임 소폭 하락할 것으로 전망	18

업계동정	30
------	----

해사정보	38
선박안전법 등 해양수산 관련 8개 법률 국회통과	38
IMO 2008년 7월부터 보호도장기준 강제화	40
부산시, 부산항 컨테이너稅 2006년말 폐지	41
미국, 대량살상무기(WMD) 차단위한 사업 추진	42
이집트 수에즈운하 폭과 길이 확장하는 방안 추진	44
상하이항 아시아-북미 동안항로 서비스 이전연기	45

해운일지	46
------	----

한진해운 등 21개 국적외항선사 수출의 탑을 수상 제43회 무역의 날 행사에서 무역대국 기여한 공로



한진해운 등 21개 국적외항선사들은 2006년 11월30일에 개최된 제43회 무역의 날 행사에서 수출의 탑을 수상했다.

해운업체가 무역의 날에 수출탑을 수상하는 것은 이번이 처음이다. 그동안 제조업의 물품수출에만 적용되던 수출의 범위에 해운서비스용역(운수업)이 포함됨에 따라 올해부터 무역의 날 포상을 받게 됐다. 해운업체는 우리나라가 수출 3천억불을 달성하여 세계 12위 무역대국이 되는데 크게 기여했다.

해운업체의 「무역의 날」포상 참여는 2005년도 해양수산부의 대통령 업무보고시 대통령의 지시에

따른 것으로 지난 3월 10일 대외무역법 시행령 개정을 통해 수출의 범위에 운수업을 신설(대외무역법 시행령 제2조의 2)하고, 해운업 수출입 확인업무의 권한을 한국선주협회에 위탁(대외무역법 시행령 제116조, 대외무역관리규정 제3-6-6조)한다는 내용을 법령화했다.

해운기업의 서비스 수출실적은 한국선주협회에서 발급한 확인서(대외무역법 시행령 제31조의 2)에 의해 입증된다. 해운기업은 공인회계법인 또는 세무사의 공증된 해운기업 수출확인신청서와 거래은행의 날인된 외화충액확인서를 한국선주협회에



제출하고, 한국선주협회는 제출된 서류를 심사한 후 수출확인서를 발급하고 무역의 날 포상 대상자를 추천한다.

해운기업의 1년간 수출실적은 신청하는 해의 직전년도 7월 1일부터 당해연도 6월30일까지의 외국인을 상대로 벌어들인 해운소득으로, 국내수출입화물 운임수입, 삼국간화물 운임수입, 외국인에 대한 대선수입, 터미널 운영수입이 수출실적으로 인정된다.

이날 기념식에서는 수출중대 및 무역중대에 기여한 유공자 760명에 대한 포상 및 1,312개 업체에 대

한 수출의 탑 시상이 거행됐다. 해운분야에서는 한진해운이 50억불, 현대상선은 30억불, STX Pan Ocean 20억불, 대한해운 6억불, 유코카캐리어스 5억불, SK해운과 흥아해운이 3억불, 고려해운 2억불, 대보해운 1억불의 수출탑을 수상했다.

또한, 7천만불(1억불 미만)은 남성해운, 선우상선, 2천만불 거양해운, 범주해운, 삼호해운, 인터해운, 천경해운, 1천만불 거영해운, 쉬펑랜드, 5백만불 새한가스선, 타임머천마린, 3백만불 대호상선 등이 각각 선정됐다.





한편, 이날 기념식에는 노무현 대통령이 참석하여 수출의 탑을 수상하는 1,312개 업체의 대표, 8개 기업에게 수여하였고 대한해운 이진방 사장이 해운업계를 대표하여 수상하였다

[무역의 날 「수출의 탑」 수상업체]

수출탑	선 사 명
50억불	한진해운(51억불)
30억불	현대상선(36억불)
20억불	STX Pan Ocean(21억불)
6억불	대한해운(6.6억불)
5억불	유코카캐리어스(5.2억불)
3억불	SK해운(3.6억불), 흥아해운(3억불)
2억불	고려해운(2.8억불)
1억불	대보해운(1.3억불)
7천만불	남성해운(9.2천만불), 선우상선(7.9천만불)
2천만불	거양해운(2.9천만불), 범주해운(2.3천만불), 삼호해운(2.7천만불), 인터해운(2.3천만불), 천경해운(2.7천만불)
1천만불	거영해운(1.7천만불), 쉬핑랜드(1천만불)
5백만불	새한가스선(6.6백만불), 타임머천마린(5백만불)
3백만불	대호상선(3.3백만불)

선협 회장단, 내년도 중점추진 사업방향 등 협의 2007년도 이사회 및 정기총회 1월23일 개최키로

한국선주협회는 12월19일 회장단회의를 열고 내년도 중점추진 사업방향 등을 협의하는 한편, 2007년도 정기이사회와 정기총회를 1월23일 개최키로 했다.

장두찬 회장 주재로 열린 이날 회장단회의에서는 먼저 사무국으로부터 항만노무체제 개편 추진현황, 제16차 ASF 개최 준비경과, ICS 재가입 관련 내부 검토사항, 한국선주상호보험조합(KP&I) 활성화방안 등을 보고받은 뒤 내년도 중점사업 추진방향을 논의했다.

또 이날 회장단회의에서는 2007년도 이사회와 정기총회를 1월23일 개최하기로 했다. 이와함께 광복이후 현재까지 한국해운의 발자취를 정리한 ‘한국해운 60년사’의 편찬작업이 거의 마무리됨에 따라 2007년 1월17일 출판기념회를 갖기로 했다.

한편, ICS(International Chamber of Shipping)는 각국 외항선주협회가 자발적으로 구성된 순수 민간 국제연합회로서 지난 1921년에 설립됐으며, 사무국은 영국 런던에 소재하고 있다. 2006년 10월말 현재 33개국 선주협회가 가입해 있다.

한국선주협회는 지난 1979년 가입하여 1998년 탈퇴하기까지 19년간 회원을 유지했으나, 지난 1997년말 IMF 금융위기에 따른 긴축정책으로 총회의결에 따라 탈퇴했다.

ICS의 주요활동을 보면, IMO, EU 등 국제기구에서 외항해운산업을 대표하여 선박운항 관련 기술문제 및 해운정책 분야에 초점을 맞춰 각종 의견제진과 함께 건전한 해운산업발전을 위해 합리적인 국제기준이 제정되도록 노력하고 있다.

선진국과 우리의 해양안전정책계획 비교분석

2006년도 해양사고방지세미나 현황리에 끝나



우리나라의 해양안전정책과 관련하여 해양사고의 발생원인, 특징, 유발요인 등을 규명하는 현황분석에서는 기존 해양사고통계자료를 활용하는 수준에 머물러 사고원인과 추진사업 간의 연계성이 미흡한 것으로 지적됐다.

따라서 국가해양안전기본계획의 추진전략에는 인명안전 및 소형선안전 강화전략, 추진주체별 내실강화 및 연계전략, 안전관련 법·제도 정비 및 안전기술 개발전략, 사업추진 우선순위 등이 포함되는 것이 필요하다는 것이다.

또 여객선의 안전증진을 위해 내항선에 AIS 장비

가 도입되면 주위의 선박을 인식할 수 없는 경우에도 타선의 존재와 진행상황 판단이 가능하고, 시계제한시 상호 선명·침로·속력식별이 가능하여 VHF 등으로 원활한 의사소통이 가능해짐으로써 선박충돌방지, 광역관제, 조난선박의 수색 및 구조활동 등 안전관리를 더욱 효과적으로 수행할 수 있다는 의견이 제시됐다.

이와함께 해양사고의 원인조사와 해기사에 대한 징계에 대한 행정 처리를 다른 기관에 맡기는 것 보다는 중앙해양안전심판원에서 맡는 것이 가장 바람직한 것으로 지적됐다. 이는 해심이 이 분야에서 많



한국선주협회 장두찬 회장이 개회사를 통해 해양사고예방의 중요성을 강조하고 있다.

은 재결을 축적하여 그 권위를 인정받고 있기 때문이다.

한국선주협회를 비롯한 15개 해양·수산단체는 11월28일 프레스센터에서 2006년도 해양사고방지 세미나를 개최했는데, 이 자리에서 주제발표자들이 이같이 강조했다.

한국선주협회 장두찬 회장을 비롯하여 해양수산부 김성진 장관, 중앙해양안전심판원 최장현 원장, 한국선급 이갑숙 회장, 한국해양수산연수원 유명윤 원장 등 각계 인사와 안전업무 담당자 등 200여명이 참석한 가운데 열린 금번 해양사고방지세미나에서는 △한국해양수산연수원 김영모 교수가 ‘여객선 안전증진을 위한 선박자동식별장치(AIS) 활용 방안’ △한국해양수산개발원 박용욱 연구원이 ‘선

진국과 우리나라의 해양안전정책계획 비교분석’ △목포해양대학교 김인현 교수가 ‘고등법원에서의 사실심리에 따른 해양안전심판제도의 변화’ 등에 대한 주제를 각각 발표한데 이어 종합토론이 있었다.

특히 한국선주협회 장두찬 회장은 개회사를 통해 “올해로 스물한번째를 맞이하는 해양사고방지세미나는 그 동안 해양사고방지를 위해 다양한 주제의 연구과제를 발표하고, 발전적인 토론을 유도함으로써, 우리나라 해상안전 증진과 해양환경보호에 크게 기여해 왔다”고 밝히고, “과거 통계에서 볼 수 있듯이 70% 가량의 해양사고가 운항과실에 기인하여 발생하고 있는 것을 감안할 때, 인적과실을 최소화할 수 있는 대책이 시급한 것으로 판단된다”고 강조했다.

장 회장은 또 “해양수산 종사자 모두가 해양안전의 중요성을 인식하여 안전관리에 만전을 기하고 해양사고방지를 위한 최선의 정책을 수립함과 동시에 사고원인의 철저한 규명이 이루어 질 때 해양사고는 현격히 감소될 것”이라며, 오늘 세미나에서 발표되는 주제들은 해양사고의 방지를 위해 시의적절하다고 판단되며, 참석자 여러분과의 토론을 통해 최적의 방안이 도출되어 우리의 해양사고방지를 위한 노력이 성과를 거두기를 기대한다고 말했다.

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, 해양안전심판원이 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. 다음은 이날 주제발표 내용을 요약하여 정리한 것이다.

▶ 여객선 안전증진을 위한 선박자동식별장치(AIS) 활용방안

내항선에 AIS 장비가 도입되면 주위의 선박을 인식할 수 없는 경우에도 타선의 존재와 진행상황 판단이 가능하고, 시계 제한시 상호 선명·침로·속력식별이 가능하여 VHF 등으로 원활한 의사소통이 가능해짐으로써 선박충돌방지, 광역관제, 조난 선박의 수색 및 구조활동 등 안전관리를 더욱 효과적으로 수행할 수 있을 것으로 기대된다.

AIS는 지금까지 레이더가 가졌던 선박 항행정보의 공백을 메울 수 있어 내항여객선의 항행안전에 매우 유익할 것으로 판단된다. AIS 플로터를 설치하여 사용하고 있는 112명의 선장을 대상으로 활용도를 조사한 결과, 대부분의 선박에서 AIS가 선박의 안전에 매우 도움을 주는 것으로 평가하고 있다.

한편, 정부는 우리나라 해상교통 안전관리와 해양사고 발생시 종합관리를 하기 위하여 GICOMS를 개발하고, 선박의 각종 정보를 필요로 하는 기관에 무상으로 제공할 계획을 가지고 있다. 따라서 한국해운조합이나 내항해운업계가 이들 정보를 적절히 활용할 경우 1,109만명이 넘어선 여객의 안전수송과 우리나라 내항해운의 발전에 매우 긍정적인 기여를 할 것으로 판단된다.

그러나 현재의 AIS 시스템은 아직까지 보완하여야 할 개선점도 많다. 우선 AIS가 연안항로의 안전운항에 기능을 발휘하기 위해서는 연안항로에 취항하는 모든 선박들이 AIS를 탑재하여야 하며, 영세한 선사들이 AIS를 쉽게 탑재시킬 수 있도록 대당 단가를 낮출 필요가 있다.

한국해운조합이 내항여객선에 일괄적으로 AIS 플로터를 탑재하면서 계약단가를 시장가격의 반값으로 낮추었듯이, 기기 제조사와 협회 또는 정부가 협력하여 대량보급 조건으로 단가를 낮출 수 있을 것이다.

둘째, AIS 단말기보다 AIS 플로터가 항해안전에 도움이 된다는 실태조사 결과로 볼 때 내항선박들에게 전자해도가 복합된 AIS 플로터를 제공할 필요가 있으며, 이를 위해서 현재 정부에서 개발한 전자해도를 저렴한 가격으로 국내 기기 제조사가 사용할 수 있도록 제공하여 생산원가를 낮추게 할 필요가 있다.

셋째, AIS 정보와 AIS 플로터상에 활용가능한 정보를 충분히 활용할 수 있도록 일선 선장들에 대한



교육훈련이 필요하다.

넷째, 연안을 항해하는 선박 상호간의 AIS 정보 교류 외에도 육상에서 연안을 항해하는 선박을 실시간 모니터링하면서 항해에 필요한 정보를 제공할 수 있도록 해상교통환경도 개선되어야 한다.

특히 연안을 항해하는 내항선박의 안전운항을 증대시키기 위해 운항관리자의 전문성을 활용한 연안항로 해상교통관제시스템을 구축해 나갈 필요가 있다. AIS와 GICOMS를 활용한 연안항로의 해상교통관제는 IT 기술을 연안의 해상교통 안전에 접목시킨 획기적인 제도로 평가할 수 있으며, 한편으로 여객선 운항관리자제도의 가치와 유용성을 개선하고 항해안전을 위해 전문가로서 이들의 활용도를 증대시킬 수 있는 유효한 개선방안이 될 수 있을 것이다.

▶ 선진국과 우리나라의 해양안전정책계획 비교분석

지금까지 우리나라의 해양안전정책은 국제항해

에 종사하는 대형 선박 중심으로 추진되어 왔다고 평가해도 과언이 아닐 것이다. 이는 IMO협약 수용에 필요한 법·제도 정비, 선박사고 중심의 해양사고통계 관리, 어선사고 다발, 산업재해방지도홀 등에서 어렵지 않게 파악할 수 있다.

따라서 향후 해양안전의 비전은

인명안전과 소형선안전을 강화하는 개념이 포함되는 것이 바람직하다. 나아가 선박사고는 대부분 유류유출사고를 동반하므로 해양환경보호의 개념도 비전에 적극 포함시킬 필요가 있다.

또한 정책목표로는 사망자 및 부상자의 감소를 최우선으로 설정하여야 할 것이다. 다음으로 상선과 어선을 구분하여 선종별 해양사고 감소목표를 관리하고, 궁극적으로는 해양오염사고의 감소까지도 포괄하는 목표설정이 필요하다.

우리나라의 중장기 해양안전계획에서 분석하고 있는 국내외 여건변화에는 해양사고 위험, 안전관리능력 취약, 국민의 안전관심 증가, IMO 해양안전협약 강화, 첨단기술 개발 등이 포함되어 있다. 그리고 이 연구에서는 다루지 않았지만 해양사고의 발생원인, 특징, 유발요인 등을 규명하는 현황분석에서는 기존 해양사고통계자료를 활용하는 수준에 머물러서 사고원인과 추진사업 간의 연계성이 미흡한 실정이다.

국가차원의 해양안전정책과 계획을 수립할 때에는 해양안전에 관한 국내외 동향 및 전망을 정확하게 분석하고, 추진기관별 안전수요에 따른 구체적으로 발굴하여 추진전략에 반영할 필요가 있다.

특히 해양사고의 인적요인에 대한 비중이 높아지고 있으므로 이에 대한 정확·상세·다각적인 원인 규명이 필요하며, 우리나라 해양사고의 70%를 점유하는 어선의 사고원인을 규명할 수 있도록 특화된 사고조사체계의 개발·적용이 요구된다. 이와 같은 정확한 사고원인규명은 국제수준의 해양사고 조사코드 및 조사절차·방법·내용에 관한 실무용 조사매뉴얼의 개발이 선행요건으로 전제된다.

현행 발전계획 및 기본계획의 추진전략은 세부적인 추진과제·대책을 어떻게 발굴, 분류, 강화, 점검, 평가할 것인지에 관해서만 언급하고 있다. 이는 추진과제·대책에 관한 개발방안에 해당하고 진정한 의미의 추진전략이라고 할 수 없다.

국가해양안전기본계획의 추진전략에는 인명안전 및 소형선안전 강화전략, 추진주체별 내실강화 및 연계전략, 안전관련 법·제도 정비 및 안전기술 개발전략, 사업추진 우선순위 등이 포함되는 것이 요구된다. 해양수산부 및 그 소속기관, 기상청 등의 추진주체별 내실강화에서는 안전정책·계획의 수립·집행능력 강화, 소속직원의 업무수행능력 향상, 기관별 가치기준 등에 관한 명확한 전략기준이 개발될 필요가 있다.

더구나, 우리나라의 발전계획 및 기본계획에는 구체적인 성과관리지표가 제시되어 있지 않다. 따라서 해양안전정책의 비전·목표를 달성하는데 필요한 성과지표에는 사망자수, 사고건수, 사업예산·실적, 제도연구, 안전기술·문화, 국제활동 등을 포함시키는 것이 바람직하다.

▶ 고등법원에서의 사실심리에 따른 해양안

전심판제도의 변화

해양안전심판제도는 현재 기로에 서있다. 고등법원에서 중앙해심의 사실관계에 대한 판단이 재심을 받게되는 초유의 사태가 발생한 것이다. 고등법원에서 사실관계가 많이 반복이 되게되면 해심무용론이 대두될 것이다. 이미 고등법원으로 사건이 가게 되었다는 것은 해심에 대한 불신이 조금이라도 전제가 되었다고 말할 수 있을 것이다.

이미 고등법원으로 가도록 된 이상, 양제도가 병존할 수 있도록 해심은 방어를 하여야 한다고 본다. 이렇게 되기 위하여는 고등법원에서 반복되는 사건이 없도록 어떻게 완벽한 재결을 이끌어 내는가에 해심의 사활이 걸렸다고 생각된다.

해양사고의 원인조사와 해기사에 대한 징계에 대한 행정 처리를 다른 기관에 맡길 수 있는가? 필자의 생각으로는 해심은 우리 실정에 잘 맞는 아주 좋은 제도이다. 그동안 해심은 이 분야에서 많은 재결을 축적하여 그 권위를 인정받고있다. 해심의 기능으로 보아 심판관은 행정법, 해상교통법, 소송법등 법적소양과 해기경험을 함께 갖추어야 한다. 심판관으로서는 법조인이 주가 될 수는 없다. 이것은 법조인들이 선박에 승선하여 선장이 되는 것은 불가능하지만, 선장이 법학의 소양을 갖추는 것은 가능하기 때문이다.

그간 여러 차례 강조한 것이지만, 예산을 마련하여 심판관 조사관들에게 법학실무교육의 기회를 제공하여야 한다. 이러한 교육을 통하여 법관과 유사한 사고로서 해심의 조사와 심판이 이루어져야 한다. 이러한 필요성은 현 체제하에서도 상존하여 왔던 것이나, 고등법원에서 사실판단을 하게 됨으로써 그 필요성이 더욱 강조되게 되었다.

이러한 변화에 대하여 해심은 자체적으로 순방향으로 적극적인 자세로 대처하고, 학계와 업계에서도 관심있게 지켜보고 지원하여야 할 것이다.

해운·물류선진국 진입위해 전문인력 양성필요 고등학교-전문교육 연계 물류교육프로그램



우리나라가 물류 선진국에 진입하기 위해서는 고등학교 교육부터 전문 교육까지 일괄적으로 연계된 물류교육프로그램이 제시되어야 한다는 주장이 제기됐다.

운송신문사는 12월15일 서울 프레스센터 19층에서 장두찬 한국선주협회장, 신평식 해양수산부 해운물류국장 등 민관학 전문가 약 80여명이 참석한 가운데 ‘해운·물류 전문인재 육성전략’이라는 주제의 ‘창사 25주년 기념’ 포럼을 개최했다.

이날 포럼은 동덕여대 오세영 교수가 사회를 맡고, 재능대학 박창호 교수가 발제하여 창명해운 이경재 사장, 한국선주협회 박찬재 전무, 해양부 신연철 동북아기획단 과장, 동서대 한철환 교수, 김경근 해양대 교수, 인하대 장영태 교수가 토론을 진행했다.

이날 주제발표와 토론내용은 다음과 같다.

▶ 재능대학 박창호 교수

해운항만물류 인력 양성기관인 한국해양대학교와 목포해양대학의 경우 교육인적자원부의 국립대학

통폐합 추진에 있어 해운항만 물류 인력 양성의 중요성을 인식하여 대학 설립 취지가 손상되지 않도록 본연의 역할을 다 할 수 있는 방향으로 지원방안을 모색해야 한다.

전남 여수대학이 전남대학교와 통합되며 그 명칭이 전남대학교로 바뀐 것처럼 한국해양대학교도 국립대학 통폐합 정책의 일환으로 부산대학교 또는 부경대학교와의 통폐합이 논의되고 있어 그 명칭이 없어질 것으로 우려되고 있다.

또 목포해양대학교도 전라남도권 6개 국립대학 통폐합이 논의되고 있어 한국해양대학교와 비슷한 처지에 놓여 있다.

이와 관련 목포해양대학의 경우 목포가 해운항만 인재 양성에 적절한 장소가 아니라는 중론이 형성되면 목포해양대학교를 광양 또는 수도권(인천/평택)으로 이전하는 것이 좋은지에 대한 논의가 본격적으로 이루어져야 할 것이다.

특히 해양수산부가 해운항만의 기초인력 양성의 중요성을 절실히 인식하고 해사고등학교에 대한 직간접적인 지원 방안을 적극적으로 마련해야 한다.

이와 관련 부산시와 인천시의 교육청은 지방자치단체의 재정지원을 받아 해사고등학교를 특성화고등학교에서 특목고 수준으로 활성화하여 적극 지원하는 방안을 마련해야 한다.

해양수산연수원은 자체 계획에 따라 정규 전문대학으로 전환을 추진하여 해기사를 비롯한 해사인력의 신규 및 재교육을 실시하고, 산학 연계프로그램에 의한 기초 및 고급인력의 직무향상교육을 시행하고 있다.

그러나 항만연수원은 인하전문대학과 공동으로 항만물류 전문학사과정을 개설하였으나 활성화되지 못하고 있어 양질의 항만물류 인력을 확보하기 위해서는 항만공사 산하 교육 및 연구기관으로 두는 것이 바람직하다.

▶ 해양수산부 신연철 과장

글로벌화 하는 물류기업의 전문인력 증가수요에 효과적으로 대응하기 위해 해양수산부는 지난해부터 해운항만 물류전문인력 양성사업을 추진하고 있다.

우선 장단기 해운항만물류 전문인력 양성으로 한국해양대와 중앙대 주관으로 2년간 교육이수 후 석사학위를 부여하는 장기과정과 한국해양대 컨소시엄과 한국해사문제연구소 주관으로 업계 재직자들을 중심으로 약 3-4주간의 기간으로 단기교육과정을 운영해오고 있다.

또 중앙대와 중국산둥대간 협약을 체결하여 중국 산둥대 학부생 중 50여명을 선발하여 3학년까지 중국 산둥대에서 교과과정을 이수한 뒤 우리나라의 중앙대 상경학부 국제물류전공과정의 3학년생으로 편입토록 하고, 졸업 후 중앙대의 학위를 부여하여 향후 한중 양국간의 해운항만 물류관련 인적 협력 기반강화를 도모할 예정이다.

▶ 인하대 장영태 교수

물류분야에서 우리나라는 과거 네덜란드의 상황과 비슷하다.

미국의 MIT가 공과대학에서 최고의 대학으로 알주는 것처럼 우리나라도 물류분야에 최고의 대학을 육성해야한다.

인하대의 경우 홍승용 총장이 물류교육을 역점적으로 추진하고 있다. 4년간 재단장학금지원과 1년간 해외연수, 졸업생 100% 한진그룹 취업 등의

혜택으로 약 30대 1의 경쟁력을 보이고 있다.

일본의 경우 7만명 정도의 물류인력이 필요한 것으로 알려졌다, 중국의 경우 필요인력이 30만명에 이르고 있으나 우리나라는 아직까지 추정조차 어려운 실정이다.

또 중국은 지난 2000년에 1개 학교만이 물류교육을 시행했으나 2006년 현재에는 165개 학교에서 물류교육을 진행하고 있다.

물류전문인재 육성은 SCM분야에서 전문가를 만들기 위해 관련법, 산업 등과 연계된 육성노력이 필요하다.

▶ 한국선주협회 박찬재 전무

물류인력 육성과 관련된 종합적인 계획이 마련되어야 한다. 물류인력 양성을 위한 투자가 부족하다. 물류인력 양성은 해양수산부가 2년 전부터 투자를 시작한 것이 전부다.

국내 해운업의 위상은 급격히 높아졌다. 2015년 해운 5대 강국으로 가기 위해서는 해운물류 전문인력 육성이 시급하다.

특히 해운물류 연구인력을 적극 양성하고, 업계 차원에서도 R&D 부문에 대한 투자를 더욱 확대해야 한다.

또 해기인력의 공급 안정화와 국제경쟁력을 도모해야 하며, 부원선원과 해기사로 계속 승전할 수 있도록 해운인력의 양성, 고용 및 직업전환에 관한 단계적인 지원제도를 개발할 필요가 있다.

▶ 한국해양대 김경근 교수

우리나라의 6000억불 수출은 한국해운인력이 양성되며 가능하게 됐다. 해운과 조선이 함께 한다면 향후 30년간 전 세계 1위를 리드할 수 있을 것이다.

우리나라 해기사는 세계 최고다. IMO 사무총장

처럼 국제적인 전문인력 등을 배출해야 한다.

해운전문 노하우를 갖춘 원로 해운인을 전문교수로 채용할 수 있도록 예산이 지원되어야 한다. 바다에서 쌓아온 실무를 해운과 조선, 보험, 금융, 해상관리 등에 활용할 경우 시너지효과를 발휘할 수 있을 것이다.

국가가 생존하기 위해서는 해운은 필수요소다. 육군사관학교와 해군사관학교가 있듯이 해운도 국가 정책으로 받아들여야 한다.

일본의 자위대는 장학금을 많이 주면서 유능한 인재를 유치해왔다. 상위 5%내에 우수 인력을 조선과 해운에 유치해야 한다. 특히 장학의 개념이 바뀌어 수업료 이외에도 생활비나 잡비도 장학으로 받아들여야 한다.

해운전문인재를 육성하기 위해서는 경정사업을 해양수산부에서 유치하고 지속적인 수익을 창출하여 해운에 투자할 수 있어야 한다.

향후 LNG물류가 활성화 될 것으로 해기사 능력 인정받아 향후 30년간 해운능력이 평가될 것이다.

▶ 창명해운 이경재 사장

선원이 없어 배를 못 사는데 현실이다.

해운 전문인력은 해운업체 뿐만 아니라 금융, 변호사, 보험 등 전 산업분야에 해운과 관련한 인재가 필요하다. 해양수산부에서 해운에 대해 좀 더 생각해주고, 해운 전문교육기관의 전문성을 키울 필요가 있다.

우리나라 해운업은 IT와 자동차, 철강에 이어 외화수입의 3위를 차지하고 있다. 우수한 인재가 지속적으로 해운산업으로 영입되고 종사할 수 있도록 환경을 만들어야 한다.

특히 해운항만물류 전문대학교의 신설과 전문화과가 늘어나고, 물류전문 사설교육기관이 늘어나면서 전문인력 양성이 양적인 측면에만 치우칠 것이

라는 우려가 제기되고 있다. 각 분야에서 해운을 이해하고 실무에 적용하여 함께 발전할 수 있는 전문인력들이 필요하다.

▶ 동서대 한철환 교수

기업들이 어떠한 인재를 원하는지를 파악해야 한다. 물류관련 교육을 통합하여 물류전반의 프로세스 및 수출관련 공급사슬을 최적화 시킬 수 있는 능동적인 자세가 필요하다.

우리나라 대학은 물류분야 교육이 공급자 중심으로 이뤄지고 있으며, 물류산업의 글로벌 마인드 부족, 다양한 인센티브 부족, 재직자 위주 양성교육 부족 등의 문제점을 안고 있다.

이와 관련 대학과 업계는 물류전문인재 육성을 위한 교육을 국가 중점사업으로 다루고, 교육부의 인식변화와 해양부의 해운물류 전문인재 육성을 위한 검토가 적극적으로 이루어져야 한다.

또 물류관리사를 확장하고 세분화한 (가칭)국제 물류관리사를 만들어야 한다.

특히 '국제 전문인력 양성' 기금을 마련하여 관련 공무원도 해외에서 좋은 제도를 벤치마킹하고, 교수도 연구 및 연수방안을 마련하는 우수 인재를 확보하는 방안이 필요하다.

▶ 동덕여대 오세영 교수

국내 물류업체는 글로벌 물류비전을 갖고 있다. 교육을 하려면 목표를 명확히 해야 한다. 물류업에 종사하는 서비스 종사자를 육성할 것인지, 제조, 유통관련 관리자를 육성할 것인지 명확히 해야 한다.

또 SCM과정에서 필요한 인재 육성프로그램을 만들어야 한다. 장기적으로 산업의 비전을 제시하여 우수인재를 유치해야 한다.

2006년도 외항해운업계 주요 국내외 뉴스

매년 연말에 가서 한해를 돌아보면, 다사다난하지 않았던 해가 없을 정도로 1년 동안에 많은 일들이 일어나고 잊혀지기를 반복한다. 2006년 한해에도 국내외에서 크고 작은 일들이 일어났으며, 이러한 일들이 신문지면을 장식했다. 지난 신문들을 들춰보면서 외항해운업계의 주요이슈들을 정리해 본다. (편집자 주)



2006년에는 전반적인 해운시황이 우려할만한 수준은 아니었다. 특히 부정기선시황은 예상외로 강세를 보였으며, 정기선시황도 전년도보다는 못하나 큰 폭의 하락은 없었다. 때문에 외항해운업계의 주요이슈는 해운시장 보다는 주변환경 쪽에 모아졌으며, 특히 현대상선 현영원 회장과 한진해운 조수호 회장의 잇따른 타계소식은 국내 언론은 물론 미국, 일본, 유럽지역의 언론 뿐만 아니라 러시아언론에 까지 보도될 정도로 애도의 물결이 끊이지 않았다.

▶ 한국해운의 양대산맥 타계

현대상선 현영원 회장의 2006년 11월24일 숙환

으로 별세한데 이어 이틀 뒤에는 한진해운 조수호 회장이 유명을 달리하여 주위 뿐만 아니라 세계해운업계를 안타깝게 했다.

고 현영원 회장과 조수호 회장은 한국해운의 양대산맥으로서 우리 해운을 세계 8위의 해운국으로 끌어 올린 주역일 뿐만 아니라, 한국해운의 위상을 크게 제고시킨 세계해운업계의 거목으로서 자타가 공인하는 해

운인이었기에 세계각지에서의 애도의 물결이 끊이지 않았다.

한국선주협회의 회장직을 두차례 역임한 바 있는 현영원 회장의 영결식은 해운 및 경제계 인사들이 대거 참석한 가운데 한국선주협회장으로 치러졌다.

특히 영결식에서 장례위원장인 한국선주협회 장두찬 회장은 추도사를 통해 “우리나라 해운산업이 황무지나 다름없었던 지난 1956년 해운업계에 투신하여 오늘에 이르기까지 50성상을 오로지 해운과 더불어 열정을 불태우셨으며, 회장님의 이같은 열정과 집념이 있었기에 오늘날 현대상선이 세계적인 기업으로 성장할 수 있었고, 2대에 걸쳐 우리 한국선주협회 회장직을 맡아 그 숭한 어려움을 극복하

시고 우리 해운을 세계 8위의 해운강국의 반열에 올려 놓으셨다”며 애도했다.

고 조수호 회장은 오늘날 한진해운을 세계적인 일류해운기업으로 발전시킨 국제해운인으로서 한진해운 회사장으로 치러진 고 조수호 회장의 영결식에는 이를 반영하듯 세계 각지에서 온 외국조문객들의 발길이 끊이지 않았다. 고인은 1993년부터 세계 컨테이너선사 최고경영자 모임인 BOX CLUB 멤버로 활동해왔고, 1995년부터 1997년까지 태평양 노선 안정화 협의회(TSA, Transpacific Stabilization Agreement)의 제4대 의장으로 세계 해운시장 안정에 크게 기여했다.

또 고인은 세계 최대의 민간해사기구인 발틱국제해사기구협의회(BIMCO)의 부회장으로서 국제해운 업계에서 한국 해운의 위상제고 및 권익보호를 위해서도 활발한 활동을 벌여, 지난 94년에 우리나라

가 IMO 이사국으로 연임되는데 결정적인 역할을 하는 등 한국해운의 국제적인 위상을 드높였다

▶ 부산 신항(Busan New Port) 개장

부산 ‘신항(Busan New Port)’이 1월19일 공식 개장식을 갖고 본격 운영에 들어갔다.

신항은 1995년 4월 신항만 개발사업을 착수해 2001년 11월 북컨테이너부두 1단계 공사에 들어가 당초 예정 기간보다 1년4개월여를 앞당겨 2005년 말 3선석을 준공하고, 시범운영을 거쳐 올초 개장했다.

부산 신항은 16m의 수심을 갖춘 간선항로상에 위치한 최적의 지리적 여건과 8,000TEU급 이상의 초대형선 입항을 위한 22열 트윈 리프트(Twin lift) 크레인 도입 등 최고의 장비와 운영시스템을 갖추





고 선사 등 물류종사자의 경제활동을 도와 동북아 경제는 물론 세계 경제 활성화에 중심 역할을 수행하게 된다. 올해말에는 추가 3선석이 개장될 예정이다.

부산신항은 동북아 물류중심항만의 시발점으로 서 신항 배후물류부지에 대한 외국기업의 관심은 뜨겁다. 2005년부터 올해 11월까지 부산항 신항 '북' 컨테이너 배후물류부지에 입주가 확정된 외국 물류기업은 일본 18개사, 중국 8개사 등 모두 36개사인 것으로 나타났다.

부산항만공사(BPA)가 3차례에 걸쳐 신항 북 '권' 배후물류부지 29만 7400여평에 입주할 업체를 공모한 결과 외국 물류기업 36개사, 국내 물류기업 31개사가 입주기로 확정돼 앞으로 자체 물동량 창출이 기대되고 있다.

▶ 부산항 항만인력 상용화 실현

오랜 진통끝에 부산항인력공급체제 개편을 위한 노·사·정 세부협약이 지난 11월9일 이인수 부산청장, 조영탁 부산항운노동조합 위원장과 김수용 부산항만물류협회장 등 노·사·정 관계자들이 참석한 가운데 체결됐다.

이어 11월17일 부산항3부두 항운노조 지회 사무실에서 실시된 '부산항 항만인력공급체제 개편을 위한 노·사·정 세부협약서'가 부산항운노조 조합원 찬반투표에서 1,000명(97.8%)이 투표에 참가해 이중 77.1%인 771명이 협약서에 찬성, 부산항 항만인력 상용화가 비로소 완성됐다.

이는 부산항운노조의 노무공급 독점권이 130년 만에 종말을 고하는 대신 그동안 부산항운노조에 소속돼 일하던 부두 노동자들의 신분이 부두운영회

사 직원으로 바뀌게됨을 의미하는 것이다.

이에따라 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.

해양수산부는 부산항 상용화확정으로 하역에 투입되는 인력감소로 인한 물류비 절감이 기대된다고 밝혔다. 상용화가 정착된 후 하역업계는 최소 30~40% 인력 감소를 예상하고 있으며, 외국의 경우 약 50%의 인력이 감소됐다는 것. 외국의 항만노무 개혁 이후 영국 52%, 호주 50%, 뉴질랜드 33%의 인력이 감소됐다고 한다.

부산항에 이어 인천항이 상용화될 경우 30%의 인력이 감소되면, 연간 351억원의 비용이 절감될 것으로 기대된다고 해양부는 강조했다.

▶ ILO '통합해사노동협약' 채택

선원의 근로 및 생활과 관련한 기존의 60여개 국제협약이 단일협약인 '통합해사노동협약'으로 새로 탄생됐다. ILO는 지난 2월7일부터 24일까지 스위스 제네바에서 열린 제94차 해사노동총회에서 낡고 중복된 ILO협약을 해운산업 현실에 맞게 통합해 단일협약을 채택했다.

기존 선원근로관련 국제협약은 1920년 채택된 것으로 그 종류가 너무 많고 오래돼 현실과 괴리된 내용이 많아 비준율이 낮고 이행이 미흡했었다.

새 협약은 선원의 훈련 및 자격증명, 고용조건, 승무정원, 선박내 선원거주설비, 선원 복지 및 의료관리 등에 대한 사항이 규정돼 있다.

특히 자국 항만에 입항한 외국선박에 대하여도 선원의 근로조건 및 환경 등 협약이행상태 등을 확

인·점검할 수 있는 항만국통제(PSC) 제도를 도입함으로써 ILO 기준에 미달하는 선박에 대해서는 출항을 정지할 수도 있도록 해 그 실효성이 높았다. 새 협약은 세계 선박량의 33%를 차지하는 30개국이 비준한 날로부터 1년 후에 발효된다.

한편, 해사통합협약은 그동안 80여년의 기간에 걸쳐 특정문제 해결 필요성에 따라 다양한 시기에 채택됨으로써 협약간 논리의 일관성 결여되는 등 낡고 중복된 ILO협약을 해운산업 현실에 맞게 개선하고, 양호한 근로(Decent Work) 및 품질해운(Quality Shipping)을 통한 공정경쟁을 추진하기 위해 현실성있게 통합됐다.

▶ 정기선시장 과점화 가속

최근 몇 년사이에 유럽선사들에 의한 M&A가 활발하게 추진되면서 시장지배력을 확대하기 위한 선점경쟁이 가열되고 있다. 이에 따라 정기선시장에서의 유럽선사들에 의한 과점화가 새로운 이슈로 부각되고 있다.

유럽이 해운자유화에 주도적인 역할을 하고 있는 반면, 유럽선사들이 컨테이너선 시장의 과점화를 부추기고 있다. 유럽은 최근 EC를 중심으로 정기선시장의 해운동맹에 대해 2008년 10월부터 이를 폐지하겠다는 계획을 굳힌 상태이며, 이에 따라 정기선시장의 경쟁이 더욱 치열해질 것으로 예상되고 있다.

그러나 이 같은 유럽의 계획과는 달리 세계 최대 컨테이너선사 가운데 유럽 4개 선사인 덴마크의 머스크 라인, 스위스의 MSC, 프랑스의 CMA CGM, 독일의 하파그로이드가 선복량 기준으로 모두 세계 5위권에 랭크되어 있으며, 이들 선사의 총 선복량은 2006년 9월 기준으로 세계선대의 33%, 20위권 선사들의 선대 가운데 45%에 달하고 있어 EC의 방향과는 다른 길을 걷고 있다.



더구나 아시아-북미 및 구주항로 취항선사들이 세계 30위권인 점을 고려할 때 이들 4사의 시장점유율은 심각한 수준이다.

이들 선사들은 독립선사로서 해운동맹의 도움 없이 독자적 행동이 가능하기 때문에 EC의 해운동맹 폐지 계획이 오히려 이들에게 도움이 되는 것 아니냐는 우려가 나오는 등 시장지배력 확대경쟁은 더욱 가열될 전망이다.

2006년 9월 기준 유럽 4개 선사가 발주한 8,000 TEU급 이상 초대형선은 전 세계 발주량의 47%, 20위 권 발주량의 48%를 차지하고 있는 것으로 나타나 전세계 초대형선의 절반가량이 유럽선주들에 의해 운영되고 있다는 점을 감안할 때 항우 과점화 문제는 세계정기선시장에 심각한 이슈로 떠오를 것으로 예상된다.

▶ 기타 주요 이슈들

이밖에도 2006년에는 국내외에서 주요이슈로 부각된 사항들을 보면, 먼저 부정기선시황의 강세를 들 수 있다. 해운전문 예측기관들은 작년 하반기에 내놓은 2006년 해운시황 전망을 통해 부정기선시황의 경우 하락세를 지속할 것으로 예상했으나, 강세를 보였다.

대내적으로는 지난 2005년 도입한 톤세 제도가 정착단계로 접어들었으며, 상법 해상편 개정안이 국회에 제출되어 활발한 논의가 있었다. 이와 관련하여 한국선주협회는 국회에 제출한 검토의견을 통해 상법 개정안의 대부분 조항들에 대해서는 이견이 없으나, 핵심조항이라 할 수 있는 운송인의 책임한도에 중량책임 제한제도를 도입(제797조)하는 조항과 개품운송에 대한 선주책임제한규정에 대해 한국 상법을 강제 적용하도록 새로이 규정(제817조)한 조항 등을 삭제하여 줄 것을 요청하기도 했다.

그리고 2006년에는 한진해운을 비롯하여 현대상선, STX팬오션, 대한해운, C&그룹 등이 세계 각국의 주요 거점도시에 현지법인을 잇따라 설립하여 영업력을 극대화한 것도 주요이슈로 보도되기도 했다. 또한 극히 일부 국적외항선사들이 M&A에 휩싸였다는 언론보도에 시달리기도 했다.

한편, 대외적으로는 해운업에 대한 독금법 적용 제외 철폐문제가 EU지역을 비롯하여 일본, 호주 등에서 심도있는 논의가 있었으며, 특히 EC는 정기선 해운산업에 대해 독점금지법 적용면제조치를 많은 부문 폐지키로 했다.

또 세계상선대가 금년 1월 현재 최초로 9억DWT를 돌파한 것도 눈길을 끌었다.

UNCTAD가 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.

이밖에도 컨테이너선 1만TEU시대 개막과 미국 캘리포니아주의 선박대기오염규제를 위한 입법추진 문제 등도 이슈로 부각됐다.

2007년도 정기선향로 운임 소폭 하락할 것으로 전망

부정기선시황은 2006년보다 하락, 2007년 이후 강세

선협 · KMI 2007년도 세계해운시황전망 설명회 개최

내년도 아시아-북미 및 구주정기향로는 전년에 비해 물동량과 공급량 증가세가 모두 둔화되나, 상대적으로 공급량 증가 추세가 두드러질 것으로 예상됨에 따라 소폭의 운임하락을 기록할 것으로 전망됐다. 부정기선시황 역시 2006년보다 저조할 것으로 예상됐다. 다음은 한국선주협회와 해양수산개발원이 12월4일 개최한 '2007년도 세계 해운시황 전망'을 요약한 것이다.(편집자 주)

한국해양수산개발원(KMI)은 '2007년도 세계해운시황 전망'을 통해 내년도 전반적인 시황은 2006년보다 저조할 것으로 내다봤다. 정기선 및 부정기선 운임이 이같이 소폭 하락할 것으로 보는 이유는 신조선의 공급량 증가에 따른 것이다. 또한, 2007년도 세계해운환경은 전년도 못지않게 선주들의 부담가중과 함께 경쟁구도가 더욱 치열해질 것으로 분석됐다.

1. 주요 해운환경 변화

▶ 컨테이너선 1만TEU시대

2006년 해운시장에 나타난 두드러진 현상 중의 하나는 컨테이너선의 크기가 1만TEU 벽을 넘었다는 점과 일부 선사를 중심으로 극초대형 선박 발주가 이어지고 있다는 점이다.

세계 최대 컨테이너선사인 머스크라인은 2006년 8월11일 1만1,000TEU급 극초대형 컨테이너선 엠마 머스크 호(Emma Maersk) 진수식을 가진데 이어 9월7일부터 유럽-극동항로 서비스(AE 1)에 투입됐다. 이 선박은 현재 운항되고 있는 선박 가운데 가장 큰 차이나쉬핑의 신 로스 엔젤리스 호(Xin Los Angeles, 9,650TEU) 보다 20피트 컨테이너

를 1,350개 더 실을 수 있다.

이와함께 프랑스 선사 CMA CGM과 이스라엘 선사 짐 라인(Zim Line) 등은 9,000TEU급 이상의 선박을 우리나라 조선소에 집중적으로 발주하고 있다. CMA CGM은 1만1,400TEU급 컨테이너 선 8척을 우리나라 현대중공업에 발주함에 따라 극초대형선 발주 경쟁에 합류했다. 우리나라의 한진해운도 이미 1만TEU급 5척의 컨테이너선을 발주했으며, 스위스 선사 MSC도 1만 TEU급 선박을 조만간 발주할 예정인 것으로 알려졌다.

중국의 COSCO는 내년에 1만TEU급 컨테이너선 4척을 인도 받는 등 글로벌 정기 선사들의 선박 대형화 경쟁이 치열해지고 있다.

선사들의 극초대형선 확보경쟁에 따라 이 선박들이 시장에 투입되는 2007~2010년에는 1만 TEU급 이상 초대형선 서비스가 크게 늘 것으로 예상되는 한편, 컨테이너선 시장에 대한 충격도 적지 않을 것으로 전망된다.

▶ 아시아역내 원양 · 근해선사 각축

글로벌 원양선사의 서비스 참여 확대로 아시아 역내 항로 운항선사들의 어려움이 가중되고 있으며, 이같은 경향을 한동안 계속될 것으로 전망되고

있다.

아시아 역내시장에서 글로벌 대형선사와 근해선사 사이에 경쟁이 격화되고 있는 것은 선박 대형화에 따라 동서 기간항로에서 교체되는 선박이 이곳에 투입되고 있고, 대형선사들이 초대형선에 적재할 화물을 끌어가고 있기 때문이다.

선박 대형화를 주도하고 있는 머스크라인의 경우 최근 2,890TEU급 머스크 펌프르크 호를 싱가포르 자카르타 항로에 투입, 피더 서비스 시장 공략에 나섰다. 일본 선사 MOL과 프랑스 선사 CMA CGM도 900~1,000TEU급 선박을 투입, 자카르타와 포트 클랑 사이의 피더 서비스를 제공하고 있다. 중국의 COSCO도 동남아시아 피더 서비스 시장에 참여하는 방안의 하나로 지난 9월에 1,022TEU급 동타이 펄 호를 태국 방콕과 램차방, 싱가포르 항로에 투입했다.

문제는 글로벌 선사들이 아시아 피더 서비스에 참여하면서 나타난 또 다른 현상의 하나는 역내 운항 선박도 대형화되고 있어 역내 선사들 더욱 궁지에 몰아넣고 있다는 점이다. 10년 전에 동남아시아 운항 선박의 크기는 300~500TEU에 불과했으나 현재 글로벌 대형선사들이 투입하는 선박은 3,000TEU 안팎으로 대형화됐다.

아시아 역내시장의 경쟁구도는 과거 역내 선사 간 경쟁이었다면, 최근에는 글로벌 선사와의 경쟁으로 확대되었으며, 앞으로는 이 같은 경쟁이 글로벌 선사와 역내 선사가 구축한 네트워크 간 경쟁으로 그 개념이 더욱 확대될 것으로 예상된다.

▶ 해운동맹 및 협정 해체 가속화

2006년들어 해운시장에 나타난 현상 중의 하나는 정기선사 사이의 협력체인 해운동맹(Shipping Conference)이 해체되고, 운임교섭이나 선주와 화주 관계에서 화주들이 입김이 더욱 강화되기 시작

했다는 점이다. 미국과 남부 유럽간 항로의 해운동맹(USSEC : US South Europe Conference)이 2월 3일부터 공식 해체된데 이어 120년 전에 결성된 유럽/호주/뉴질랜드 해운동맹(AELA : Australia/New Zealand to Europe Liner Association)도 3월14일부터 운영을 중단했다.

이와함께 유럽과 아프리카 대륙을 운항하는 선사 협력체인 유럽-남아프리카 해운동맹이 10월 31일부터 운영을 중단했다. 해운동맹은 미국의 1984년 해운법 시행 이후 기능이 크게 약화되었으며, 최근 유럽연합(EU)의 제도 개편으로 존폐의 위기에 처하게 된 것이다.

특히, 유럽 지역의 정기선해운동맹(liner conference)의 공동 운임설정 및 선복량 조절 행위가 2008년 10월부터 전면적으로 금지됨에 따라 시장에 적지않을 영향을 끼칠 것으로 전망된다.

최근 싱가포르·호주 등 최근 해운동맹에 대한 법적 검토를 진행한 국가들이 해운동맹의 유지를 인정하였으나 일본 등은 공정거래위원회의 폐지 방침이 설득력을 얻고 있다.

전문가들은 운임동맹의 해체 또는 기능약화로 집화경쟁이 심화될 것으로 분석하고 있는데, 이는 카르텔 체제인 해운동맹에 의한 독과점적 시장질서가 경쟁 체제로 변화하기 때문이다.

▶ 물류보안 제도·그린 포트 정책의 확산

9·11 테러 이후 미국과 국제사회를 중심으로 강화되고 있는 물류보안제도도 향후 해운시장에 적지 않은 영향을 줄 것으로 보이는 가운데, 최근 미국은 새로운 보안제도를 도입, 선사와 화주의 적극적인 대응이 요구되고 있다.

미국의 조지 W 부시 대통령은 10월13일, 그동안 술한 논란을 불러일으켰던 항만보안법(SAFE Port Act)을 공포했다. 이에 따라 미국은 2002년에 제정



된 해운보안법과 함께 해운 및 항만 분야의 거의 완벽한 보안 시스템을 갖추게 됐다. 전문가들은 항만 보안법이 명칭과 달리 물류 전반을 적용대상으로 하고 있어 향후 파급효과가 클 것으로 보고 있다.

항만보안법의 가장 중요한 특징은 9·11 테러 이후 미국이 지금까지 견지해온 대량살상무기(WMD) 차단과 테러예방 등 거의 모든 조치가 망라돼 있다는 점이다. 특히 이 법률은 컨테이너를 통해 이동하는 WMD 등 위험화물을 사전에 통제하는데 필요한 거의 모든 조치가 포함돼 있다.

항만보안법에는 거의 대부분이 WMD를 차단하는 조치들로 채워져 있어 미국으로 제품을 수출하는 기업뿐만 아니라 선사 등에 미치는 영향이 적지 않을 전망이다. 미국 수출화물에 대한 정보 제공을 강화하고 있을 뿐만 아니라 방사능 탐지기 설치 등 화물 검색을 강화할 근거도 마련해 놓았기 때문이다.

이와함께 선박에서 배출되는 대기오염물질을 줄이고, 항만의 대기오염통제를 강화하고 있는 것도 선사 입장에서 적지 않은 부담이 될 것으로 보인다. 이같은 환경 규제와 함께 선박의 발라스트 수 배출에 대한 통제도 강화되고 있어 선사와 화주들은 이중 삼중의 규제 고리에 걸려 있다.

이러한 환경규제는 국제해사기구(IMO)가 제정한 국제협약이 연차적으로 시행되고 있는 가운데, 미국을 중심으로 하는 일부 환경 선진국과 글로벌 선사들이 주도하고 있어 새로운 글로벌 트렌드로 자리잡고 있다.

▶ 중국의 불공정 컨테이너 운임 모니터링

중국이 최근 컨테이너 운임에 대한 왜곡된 시장 구조를 바로 잡는데 적극적으로 개입하고 있는 것도 향후 해운시장의 주요 변수의 하나로 부각되고 있다.

중국 교통부는 2006년 들어 선사들이 부과해 온

터미널 처리비(THC)와 일부 컨테이너 정기선사의 운임덤핑 행위에 대해 제동을 걸고 나섰다. 중국은 지난 4월18일 중국 항만에서 '같은 시기에 같은 액수'의 터미널 처리비(또는 터미널 화물 조작료 : THC)를 부과해온 컨테이너 정기 선사에 대해 처벌했다. 징계를 받은 업체는 태평양항로안정화협정(TSA), 유럽-극동 운임동맹(FEFC) 등 중국 항만에 기항하는 6개 운임동맹 또는 운임협의체 소속 선사이다.

중국 화물의 경우 대부분 FOB(Free On Board)로 수출되고 있어 수하인(consignee)이 운임을 지급하는데도 선사가 중국 화주에 대해 THC를 부과했기 때문에 특히 문제가 됐다.

이에 대해 중국 교통부는 운임동맹 선사들의 THC 담합행위는 공정한 해운질서를 파괴하는 행위라고 지적하고, 시정 명령을 내렸다.

따라서 중국 교통부의 이같은 결정은 앞으로 다른 나라의 THC 부과 제도에 영향을 미칠 것으로 예상되고 있다.

중국은 또 컨테이너 정기 선사들의 고질적인 운임 덤핑행위를 뿌리 뽑기 위해 정면 대응에 나섰다. 중국 교통부는 지난 9월 홈페이지에 게시한 발표를 통해 국제항로를 운항하는 정기 선사들의 제로 운임이나 음성적인 운임 제공 등 불공정 행위를 더 이상 용납하지 않을 방침이라고 강조했다. 중국은 앞으로 저 운임을 부과하거나 화주들에게 리베이트를 제공하는 선사에 대해서는 운항 서비스를 단축하는 조치를 취하거나 심한 경우 운항 면허까지 취소할 방침이다.

2. 정기선 해운시장 전망

▶ 2006년 컨테이너시장 주요지표

2006년 세계 컨테이너 물동량은 전년 대비 10%대의 증가율을 기록하였다. 세계항만의 컨테이너

[세계 컨테이너 처리량 및 수송량 추이]

구 분	컨테이너 처리량		세계 컨테이너 수송량	
	물동량 (백만 TEU)	증가율(%)	물동량 (백만 TEU)	증가율(%)
2003	316.8	14.2	91.9	14.7
2004	363.7	15.4	105.4	14.7
2005	400.6	10.1	115.9	9.7
2006	441.9	10.3	127.7	10.2

(자료) 1) Drewry Shipping Consultants Ltd, Annual Container Market Review and Forecast 2006/07, 2006. 9.

2) Clarkson, Container Intelligence Monthly 각호

처리물동량(Port Handling Volume)은 4억4,190만TEU를 기록하면서 전년 대비 10.3% 증가했으며, 컨테이너 수송물동량(Traffic Volume)은 1억 2,770만TEU를 넘어서면서 전년대비 10.2% 증가할 것으로 예상된다.

▶ 세계 컨테이너선 선복규모

세계 컨테이너선 선복의 경우 규모에 있어서는 대략 125~130만TEU의 증가를 기록하였고, 증가는 15~16% 정도인 것으로 나타났다.

[세계 컨테이너선 선복규모]

구 분	2005		2006	
	선복량(천TEU)	증가율(%)	선복량(천TEU)	증가율(%)
Drewry	8,117	13.3	9,376	15.5
Clarkson	8,100	13.1	9,400	16.4

(자료) 앞의 표와 같음.

▶ 컨테이너선 종합용선지수

2006년 3월8일 1,209.7포인트까지 하락한 후 15주째 상승세를 지속하던 컨테이너선 종합용선지수(Howe Robinson 종합용선지수, HR 지수)는 6월 말 이후 지속적인 하락세로 돌아섰다.

3/4분기중 월별 평균 HR 지수는 6월말 하락세로 돌아선 이후 7월에 1,343.6포인트, 8월에 1,321.2포인트, 그리고 9월에 1,265.8포인트로 하락세를 지속했다.

4분기에도 하락세는 지속되어 HR 지수는 10월에 1,182.1포인트, 11월에는 1,114.8포인트를 기록했다. 이처럼 종합용선지수가 하락한 이유는 2분기에 서비스 개편의 마무리로 용선시장의 조정 분위기가 지속되었을 뿐만 아니라 3분기에는 비수기가 도래하면서 용선수요가 늘지 않았기 때문인 것으로 판단된다.

[HR 종합용선지수 추이(1997년 1월=1,000)]

구분	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1월	1,000.0	30.9	614.2	709.0	789.6	456.3	629.0	1,130.0	1,911.3	1268.6
2월	983.2	29.3	595.3	751.7	797.7	471.4	675.9	1,250.7	1,972.2	1229.7
3월	966.5	30.1	603.3	778.5	792.5	494.8	744.6	1,361.1	2,028.1	1217.6
4월	949.7	23.8	624.7	60.7	20.2	524.1	37.1	1,452.4	2,048.9	1263.7
5월	921.9	785.3	646.6	918.4	22.7	557.8	918.6	1,516.0	2,083.1	1327.6
6월	887.9	776.5	662.4	947.1	785.4	585.9	973.8	1,550.4	2,081.1	1353.4
7월	880.3	746.5	691.3	937.7	744.6	603.6	1,012.6	1,573.4	2,023.0	1343.6
8월	879.2	703.2	720.9	941.0	695.2	624.0	1,069.8	1,593.7	1,897.1	1321.2
9월	874.1	699.7	755.3	950.8	658.3	644.4	1,096.4	1,666.8	1,771.0	1265.8
10월	869.4	692.3	757.0	936.5	594.9	655.8	1,136.3	1,717.7	1,557.9	1182.1
11월	872.3	654.9	733.4	83.1	521.4	666.3	1,107.8	1,768.3	1,334.6	1114.8
12월	856.1	629.8	696.8	02.1	472.6	637.4	1,083.1	1,863.0	1,291.4	-
연평균	911.7	750.2	675.1	68.1	707.9	576.8	940.4	1,537.0	1833.3	1262.5

(자료) Howe Robinson Container Index



▶ 아시아-북미 및 유럽항로

2006년 아시아-북미항로는 전년에 비해서는 평균 운임이 하락했으나, 2003년 이전에 비해 높은 수준을 기록함으로써 여전히 호황으로 평가된다. 동향항로는 선복규모가 12% 증가한 반면, 물동량 증가율은 전년에 비해 다소 둔화(13→12%) 되었으나 소석률(동향항로)이 전년과 거의 비슷한 82% 수준을 유지하였다.

특히, 미국 경제의 전반적인 안정화 기조 및 중국을 비롯한 아시아 지역 경제의 양호한 성장세를 바탕으로 선복 증가분을 상당부분 상쇄하면서 연초 예상보다 상당히 견조한 운임수준을 기록했다. 서향항로는 선복규모 증가율은 다소 완화(15→13%)된 반면, 물동량 증가율은 전년과 동일한 9%를 기록하면서 소석율은 소폭 하락(41→40%)하였다.

유럽항로는 동·서향 항로 모두 전년에 비해 평균 운임이 하락했으나, 서향항로는 2003년 이전에 비해 높은 수준을 기록함으로써 여전히 호황으로 평가된다. 서향항로는 물동량 증가율이 크게 증가(8→11%)하였으나 선복량 증가율이 전년수준(14%)을 유지함으로써 소석률도 전년(89%)에 비해 그리 낮지 않은 수준(87.6%)으로 나타났다.

이는 중국을 비롯한 아시아, 그리고 동구권, 지중해 및 독일 등 유럽 국가들의 수송 수요가 꾸준한 증가세를 보이며, 지속적인 상승세가 이어졌기 때문인 것으로 풀이된다.

다만, 동향항로는 전년 대비 물동량 증가율 상승에도 불구하고, 선복량 증가가 상대적으로 커서 소폭의 운임하락이 지속되었다.

▶ 근해항로

한-중항로의 경우 2006년 수출운임은 전체적으로 완만한 하락세가 지속되었으나, 수입의 경우는

1/4분기를 저점으로 하여 소폭의 상승세로 전환되었다. 계절적인 성수기로 인한 물량의 증가, 레진 화물의 일부 증가 및 선사협의체 차원의 운임안정화 노력 등이 운임 상승의 요인으로 작용하였다. 하지만, 한중항로에서 선복량의 증가와 이에 따른 선사들간의 화물 유치를 위한 경쟁의 심화로 운임의 하락세는 지속될 것으로 전망된다.

한-일항로의 경우 2005년 2/4분기 이후 2006년 3/4분기까지 운임하락세가 지속되었으나 2006년 4/4분기에 운임이 소폭 상승하였다. 이러한 4/4분기 운임상승폭은 3/4분기 대비해 수출부분의 경우 2.1포인트, 수입의 경우는 0.6포인트를 기록할 것으로 예상되었다. 하지만, 원화강세에 따른 수출경쟁력 악화로 수출물량 개선효과가 크지 않아 지속적인 운임강세는 당분간 힘들 것으로 예상된다.

동남아항로의 경우는 2005년도의 전반적인 하락세에서 반등하여 2006년 전반에 걸쳐 소폭의 상승세로 돌아선 것이 특징이다. 하지만, 2006년 10월 선사들의 신규서비스 개설로 인한 선복의 증가와 추석 연휴의 영향으로 물량이 감소함에 따라 상황이 일시적으로 악화되기도 했다.

▶ 2007년 세계 컨테이너시장 전망

2006년 11월에 중국 선전에서 개최되었던 세계 해운최고경영자회의(World Shipping Summit)의 2007년도 해운전망에 따르면 운임하락세는 지속될 것이지만, 폭락 가능성은 매우 적을 것으로 나타났다. 이러한 운임하락세의 주요 원인으로는 대형선박의 투입 및 화물유치를 위한 선사간 운임경쟁을 꼽았다.

KMI는 2007년 세계항만 컨테이너 처리물동량 2006년 대비 9.8% 증가한 4억8,510만TEU에 이를 것으로 예상했다. 물동량 증가율은 2006년 대비 10.3%보다 0.5 포인트 하락할 것으로 전망했다.

지역별로는 동북아지역이 전년대비 11.1% 증가한 1억7,600만 TEU를 처리할 것으로 예상되는데, 이는 세계 총 물동량의 36.3%로 부동의 1위 자리를 고수할 것으로 보인다. 북미지역은 전년 대비 8.1% 증가한 5,191만TEU, 서유럽지역은 7.9% 증가한 8,908만TEU를 기록할 전망이다.

[지역별 컨테이너물동량 추이 및 전망]

구 분	2006		2007	
	물동량(천TEU)	증가율(%)	물동량(천TEU)	증가율(%)
북 미	48,005	8.5	51,914	8.1
서유럽	82,540	7.5	89,081	7.9
동북아	158,372	13.0	175,999	11.1
동남아	58,469	6.6	63,159	8.0
중 동	25,073	10.9	27,763	10.7
남 미	30,085	10.1	32,660	8.6
오세아니아	7,886	5.0	8,706	10.4
서남아시아	10,697	13.3	12,027	12.4
아프리카	15,490	16.6	17,346	12.0
동유럽	5,271	18.9	6,397	21.4
세 계	441,889	10.3	485,053	9.8

또한, 2007년 세계 컨테이너 수송물동량은 전년 대비 9.6% 증가한 1억4,000만 TEU에 이를 것으로 전망된다. 수송물동량 증가율 추이를 살펴보면 2004년 이후로 둔화세를 보이고 있으며, 최근 3년간 약 9~10%대의 증가율을 유지하고 있다.

그리고, 세계 컨테이너선 선복량은 평균 13.9% 증가할 것으로 예상된다. 드류리에 따르면, 2007년 세계 컨테이너선 선복량은 전년대비 13.5% 증가한 1,063만4,000TEU 수준에 이를 것으로 분석했다. 클락슨의 경우도 이와 유사한 전망을 내놓고 있는데, 선복규모는 약 1,080만TEU이고 증가율로는 14.2%를 기록할 것으로 예상했다.

[2007년 세계 컨테이너선 선복량 전망]

구 분	2006		2007	
	선복규모(천TEU)	증가율(%)	선복규모(천TEU)	증가율(%)
Drewry	9,376	15.5	10,634	13.5
Clarkson	9,400	16.4	10,800	14.2

▶ 주요항로 동향 및 전망

(태평양 항로)

2007년 태평양 항로의 컨테이너 수송물동량은 총 2,181만9,000TEU로 전년대비 9.2% 증가할 것으로 전망된다. 동향항로(E/B)는 1,581만 8,000TEU로 전년대비 9.7%, 서향항로(W/B)는 600만1,000TEU를 기록하여 전년대비 7.8% 증가할 것으로 예상된다.

Global Insight는 2007년 태평양 항로의 컨테이너 수송물동량이 전년 대비 8.5% 증가한 2,152만 1,000 TEU를 기록할 것으로 예상하였다. Drewry는 2007년 수송물동량이 전년 대비 9.5% 증가한 2,188만2,000TEU에 달할 것으로 예상하였다.

[아시아-북미항로 수송물동량 증가율 전망]

구 분	Global Insight		Drewry		KMI
	2006	2007	2006	2007	2007
E/B	10.1%	9.6%	11.7%	10%	9.7%
W/B	5.6%	5.1%	8.8%	8.3%	7.8%

특히, 2007년 태평양 항로의 평균 소석률은 61.6%를 기록하면서 전년대비 1.5% 포인트 하락할 것으로 예상된다. 동향항로(E/B)는 소석률이 80.4%로 전년 대비 1.5% 포인트, 서향항로(W/B)는 38.1%를 기록하여 전년대비 1.5% 포인트 하락할 전망이다.

2007년 태평양 항로는 전년에 비해 물동량과 공급량 증가세가 모두 둔화될 것으로 보이나 상대적으로 공급량 증가 추세가 클 것으로 보이며, 이에



따라 소폭의 운임 하락을 기록할 것으로 전망된다. 수요측면에서 태평양 항로는 세계 경제의 둔화 가능성, 위안화 추가 평가절상 여부, 미국 경제의 성장 둔화에 따른 수입수요 감소 등으로 물동량 증가율이 둔화될 것으로 보인다.

(유럽항로)

2007년 유럽 항로의 컨테이너 수송물동량은 전년 대비 9.4% 증가한 1,281만 4,000 TEU를 기록할 것으로 전망된다. 동향항로(E/B)는 전년대비 7.3% 증가한 446만2,000TEU, 그리고 서향항로(W/B)는 전년대비 10.5% 증가한 835만1,000TEU를 기록할 전망이다.

Global Insight는 2007년 유럽 항로의 컨테이너 수송물동량이 전년 대비 8.5% 증가한 1,999만 3,000TEU, Drewry는 2007년 수송물동량이 전년 대비 10.2% 증가한 1,290만9,000TEU에 달할 것으로 각각 예상했다.

KMI는 유럽항로의 연간 수송능력은 전년대비 13.8% 증가한 1,773만2,000TEU를 기록할 것으로 내다봤다. 항로별로는 동향항로(E/B)가 전년대비 12.5% 증가한 781만1,000TEU, 서향항로(W/B)가 전년대비 14.9% 증가한 992만2,000TEU에 이를 것으로 예상된다.

2007년 유럽항로의 평균 소석률은 72.3%로 전년 대비 3% 포인트 떨어질 것으로 예상된다. 동향항로(E/B)는 소석률이 57.1%로 전년 대비 2.8% 포인트, 서향항로(W/B)는 84.2%를 기록하여 전년대비 3.4% 포인트 하락할 전망이다.

유럽항로의 경우도 전년에 비해 물동량과 공급량 증가세가 모두 둔화될 것으로 보이나 초대형선이 집중적으로 배치되는 등 상대적으로 공급량 증가 추세가 클 것으로 보이며, 이에 따라 소폭의 운임 하락을 기록할 것으로 전망된다.

(근해항로)

한-중항로의 경우 2007년도 운임은 소폭의 하락세를 유지할 것으로 전망된다. 국내선사를 대상으로 한 패널설문 조사 결과, 2007년도 운임시황은 전년과 비교해서 수출입 운임 모두 약 1~2% 하락할 것으로 예상된다. 우선 수요측면에서는 물동량 변화가 거의 없이 2006년과 비슷한 상황으로 전개될 것으로 보인다.

한-일항로의 경우 운임수준은 강보합세를 유지할 전망이다. 패널조사 결과, 국내 선사들은 수출입 운임 모두 전년 대비해서 평균 1%내에서 소폭의 상승세를 나타낼 것으로 전망했다.

동향항로의 경우 2006년과 비교해 물동량의 변화는 크지 않을 것으로 전망되고 있는데, 수출량의 경우는 엔저 효과 지속으로 인해 물동량의 증가가 미비할 것으로 보이지만, 수입의 경우는 물량이 증가하면서 소폭의 개선효과를 나타낼 것으로 보인다.

동남아항로의 운임은 2006년 4/분기와 비교할 때, 수출운임은 소폭 하락, 수입운임은 약보합세를 나타낼 전망이다. 내년 동남아시아 지역 경제성장률은 5.6%로 2006년과 비교해 0.6% 상승할 것으로 전망되고 있어 역내 수송 수요 증가가 예상되고 있고, 한-ASEAN FTA체결 등의 영향으로 수출입 물량이 증가할 것으로 예상된다.

선박 공급량의 경우, 올 11월에 있었던 국적선사들의 잇따른 신규 서비스 개시가 눈에 띄지만, 향후에는 국적 선사간 선대 조정을 통해 적정수준의 선박을 유지할 것으로 전망된다.

(컨테이너선 종합용선지수 전망)

2007년 HR(Howe Robinson) 컨테이너선 종합용선지수는 성수기가 도래하는 2/4분기 이후 상승세가 기대되나 신조선 인도 증가에 따라 그리 큰 폭

의 상승은 없을 것으로 전망된다. 특히, 초대형선 인도 등에 따른 공급 충격으로 용선시장이 그리 밝지 않아 보인다.

다만, 성수기를 중심으로 수요가 지속되고, 선사들의 대선 활동이 늘어나는 경우 용선수요가 다소 반등할 여지가 있을 것으로 전망된다.

[건화물선 선형별 운임지수 추이]



(자료) Baltic Exchange

3. 건화물선 해운시장 전망

▶ 건화물선 운임 동향

2006년 건화물선 해운경기는 2005년 이후 하락기에 접어들 것이란 전망과 달리 기대 이상의 호황을 누렸다. 건화물선 주요 선형별 운임에 기초한 BDI 종합운임지수는 금년 2/4분기 중순까지 하락세를 거듭하다가 반등하여 최근까지 급등세를 이어가고 있다.

금년 9월 BDI 종합운임지수는 지난해 5월 이후 처음으로 4,000 포인트를 회복하였으며, 11월10일 기준 연간 3,039 포인트로 전년 대비 9.5% 하락하는데 그쳤다.

특히, 금년 건화물선 해운시황의 특징은 케이프 선형뿐만 아니라 파나막스 및 핸디 선형의 상승세가 하반기 이후 두드러졌다는 점이다. 이같은 상승세에 힘입어 금년 BCI(Baltic Capesize Index)운임지수의 경우 전년에 비해 10.6% 하락한 반면, BPI운임지수(Baltic Panamax Index)는 8% 하락하는데 그쳤다.

▶ 2007년 건화물 해상물동량 전망

2007년 세계 건화물 해상물동량은 전년 대비 2%인 6,000만톤이 증가한 27억 2,500만 톤에 달할 것으로 예상되나 증가

율은 전년에 비해 둔화될 전망이다.

이 가운데, 철광석, 석탄, 곡물, 보크사이트/알루미나, 인광석 등 5대 건화물의 해상물동량은 전년 대비 3% 증가한 18억6,400만톤에 이를 것으로 예상된다. 증가율은 전년 5%에 비해 둔화될 것으로 예상된다. 또한 설탕, 농산물, 비료, 고철, 시멘트 등 기타 마이너 건화물은 전년 대비 강보합세를 보여 단지 3백만톤이 증가한 8억6,100만톤에 이를 것으로 보인다.

이에 따라 내년 세계 건화물 해상물동량은 지난 2000년 이후 2001년을 제외하고, 가장 적은 증가 폭을 보일 것으로 전망된다.

5대 건화물 해상물동량 가운데 석탄 이외의 철광석, 곡물, 보크사이트/알루미나, 인광석 등 주요 화

[세계 주요 건화물 해상물동량 전망]

(단위 : 백만 톤, %)

구분	철광석	석탄	곡물	보크사이트 /알루미나	인광석	5대 건화물	증감률
2000년	448	524	264	54	28	1,318	10
2001년	451	556	260	52	29	1,347	2
2002년	481	579	271	55	30	1,416	5
2003년	518	632	264	63	29	1,506	6
2004년	597	654	275	66	31	1,623	8
2005년	662	680	272	68	31	1,713	6
2006년	722	702	284	69	31	1,807	5
2007년	742	730	291	70	31	1,864	3

(자료) Clarkson, Dry Bulk Trade Outlook, 2006. 10.

※ 주 : 1) 2006년은 추정치, 2007년은 전망치임

2) 곡물에는 밀(Wheat), 조곡(Coarse Grain), 대두(Soybean)가 포함



물은 그 증가가 둔화될 것으로 전망된다. 2007년 석탄 해상물동량은 전년대비 4% 증가한 7억3,000만톤을 기록할 것으로 예상되는데 반해 2002년 이후 3,000만톤 이상의 해상물동량이 증가했던 철광석은 2,000만톤 수준으로 하락할 전망이다. 이 외에 곡물 해상물동량도 전년대비 2.5% 증가하는 수준에 그칠 전망이다.

▶ 건화물선 선박량

2006년 세계 건화물선 선박량은 2005년 대비 7.1% 늘어난 3억6,900만DWT를 기록할 것으로 추정되고 있다. 선형별로 볼 때 케이프사이즈선이 전년대비 9.7%, 파나막스선이 전년대비 8.8%, 핸디막스선이 전년대비 7.8% 각각 증가하고, 핸디사이즈의 경우 0.4% 증가한다.

이에 따라 케이프사이즈선이 전체의 32.9%인 1억2,150만DWT, 파나막스선이 27.6%인 1억1,900만DWT, 핸디사이즈선이 20%인 7,390만DWT, 핸디막스선이 19.4%인 7,170만DWT에 이를 것으로 추산된다.

한편, 2007년 건화물선 선박량도 금년 인도가 지연된 선박량의 증가가 예상되면서 2006년 대비 4.3% 증가한 3억 8,480만 톤에 이를 전망이다.

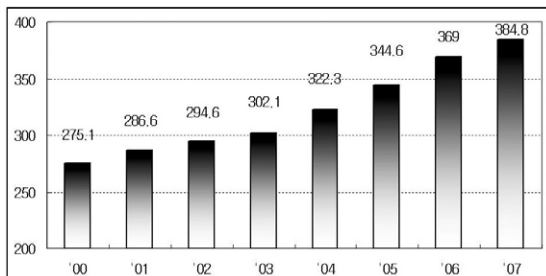
▶ 건화물선 수급 및 운임 전망

(선박수급전망)

2006년 예상외로 호황이 이어지면서 건화물선 선박과잉률은 폭증하는 선박수요 증가에 따라 신조선 완공인도량이 다소 늘어났으나 해체량도 늘어 전년대비 단지 0.5% 늘어난 3%로 예상된다. 이에 따라 선박과잉률은 호황기가

[세계 건화물선 선박량 추이 및 전망]

(단위 : 백만DWT)



(자료) Clarkson, World Shipyard Monitor. 2005. 10.

본격화되기 시작한 2003년 수준으로 복귀할 것으로 전망된다.

한편, 2007년은 건화물선의 해체량이 680만DWT으로 증가하는 한편, 신조인도량도 전년에 비해 다소 적어 공급량 증가 둔화가 이루어질 것으로 예상된다. 다만, 물동량 증가도 전년에 비해 둔화됨에 따라 공급량 증가폭은 전년에 비해 높아질 것으로 보인다.

이에 따라 2007년 건화물선의 선박과잉률은 3.5%로 금년에 비해 높아질 전망이다. 이는 호황기인 2003~2005년에 비해서는 여전히 높은 수준이나 2002년 이전에 비해서는 다소 낮은 수준이다.

따라서 2007년 건화물선 해운시황은 늘어난 공급량을 어느 정도 수요측 요인이 이를 상쇄할 수 있느냐가 최대 변수로 작용할 것으로 보인다. 즉, 2007년 선박과잉률은 전년에 비해서는 낮은 수준이나 2002년 이전에 비해서 여전히 높은 수준인데

[건화물선부문 수급 추이 및 전망]

(단위 : 백만DWT)

구분	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년
공급(A)	286.6	294.6	302.1	322.3	344.6	369.0	384.8
수요(B)	269.1	275.2	292.4	315.9	336.0	357.9	371.3
과잉선박량(A-B)	17.5	19.4	9.7	6.4	8.6	11.1	13.5
과잉률((A-B)/A)	6.1	6.6	3.2	2	2.5	3	3.5

(자료) NYK 및 Clarkson 전망치 자료를 활용하여 KMI가 추정

※ 주 : 1) 2006은 추정치, 2007년은 전망치

2) 공급에는 검용선이 포함되어 있으며 계산 및 저장용도 선박은 제외

다 수요 증가율이 적지 않을 것으로 예상됨에 따라 그 폭이 그리 크지는 않을 것으로 전망된다.

(운임전망)

2007년 건화물선 시장은 지난 2003년 호황기 시작년도 수준을 보일 것으로 전망된다. 2007년 상반기 들어 금년에 인도가 연기된 선박량이 증가하면서 다소 조정기를 맞을 것으로 전망되며, 이러한 추세는 하반기에도 지속될 것으로 예상된다.

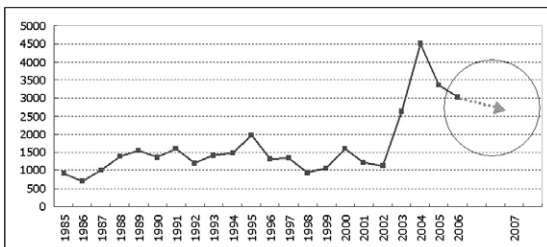
그러나 중국의 철광석 및 곡물 수요가 지속되고, 미국의 건설수요 지속, 인도, 브라질 등 여타 원자재 수요국들의 수요가 지속됨에 따라 조정 폭은 크지 않을 전망이다.

또한 FFA 마켓을 활용한 투기 자금의 유입이 크게 이루어지고 있는 상황인데, 이 세력들이 펀더멘털이 견조한 상황에서 투자된 자금을 급격히 회수하지는 않을 것으로 보인다.

이에 따라 2007년 건화물선 운임수준은 호황기가 본격화된 2003년 수준을 달성할 것으로 예상된다. 즉, 2007년에는 금년에 비해 운임은 다소 조정될 것으로 보이나 하락 폭이 크지는 않을 전망이다. 따라서 2007년 운임수준은 2004~2006년 수준보다는 낮을 것으로 보이나 2003년 수준에 근접할 것으로 전망된다.

이상과 같은 전망에 따라 2007년 건화물선 시장

[BDI 종합운임지수 추이 및 전망]



(자료) 추세 데이터는 Baltic Exchange 자료

※ 주 : 1885=1,000 기준, 2007년은 KMI 전망치

의 운임은 BDI 기준으로 2,500~3,000 포인트를 형성할 것으로 전망된다.

▶ 선사 및 주요기관의 전망

국내 건화물선 운영선사 6개 업체를 대상으로 향후 건화물선 시장전망에 대한 조사를 실시한 결과, 2007년 연평균 건화물선 종합운임지수인 BDI지수는 2,000~3,000 포인트로 전망하였다.

특히, 주요 선사들은 이 같은 전망의 배경에는 선박 수급의 문제도 있으나 최근 급격히 늘고 있는 FFA 마켓의 거래가 상당한 영향을 미치고 있다고 언급했다.

이에 따라 2007년은 항시변수인 중국 변수와 이투기자금의 움직임이 주된 시황의 변동 요인이 될 것으로 예상된다.

한편, Clarkson 등 주요 해운전문기관에 따르면,

[내년도 건화물선 시장전망]

전망기관	전망내용
Clarkson	<ul style="list-style-type: none"> • 2007년 이후 다소 조정을 받으나 향후 2~3년 간 호황의 지속이 예상됨 • 중국의 변수, 이외에 인도 변수의 등장이 주된 원인이며, 펀더멘털이 강하다는 점을 지적 • 다만, 늘어나는 선박량으로 시간이 지나면서 다소 조정이 불가피
골드만 삭스	<ul style="list-style-type: none"> • 2007~2008년 BDI지수가 각각 10~14% 증가할 것으로 전망 • 중국의 브라질 산 철광석 수입 증가, 중국의 시멘트 및 철강제품 수출 증가가 주된 원인이 될 것으로 예상
Lloyd's Shipping Economist Ship Finance Conference 2006	<ul style="list-style-type: none"> • 벌크 시장이 향후 2~3년 간 낙관적이라는 의견이 제시되었음 - Hammer Maritime Strategies
KMI	<ul style="list-style-type: none"> • 2004~2006년 수준보다는 낮을 것으로 보이나 2003년 수준에 근접한 수준이 될 것으로 전망 • 2007년 이후 해운시황은 중국효과 지속 여부 및 FFA 마켓의 움직임이 관건



2007년 건화물선 시황은 시간이 지나면서 다소 조정을 받을 것으로 보이나 지난해 예상과 달리 호황 분위기가 장기화될 것으로 예상하는 분위기로 바뀌었다.

4. 유조선 해운시장 전망

▶ 2006년 유조선 운임 동향

2006년 중동-극동항 VLCC 운임 시황은 1/4분기와 3/4분기에 예외적인 강세를 기록하며 상반기에 호조를 보였다. 1/4분기 평균 운임이 WS 120.8, 2/4분기 WS 86, 3/4분기 WS 127.3을 기록한 이후 점차 하락하여 10월에는 WS 80, 11월 중순에는 WS 70 대에서 약 보합세를 보이고 있다.

1/4분기에 예외적인 강세를 보인 이유로 지난해 여름 미국 남부를 강타한 허리케인 '카트리나(Katrina)'와 '리타(Rita)' 피해 복구가 늦어지고, 일본의 이상한파로 인해 수요가 급증한 것으로 풀이된다.

4/4분기는 전통적으로 북반구의 동절기 난방 수요 증가와 2002년 이후 정기적으로 미국을 내습한 허리케인으로 인한 피해 등으로 운임이 급등세를 보이는 시기였지만, 국제유가 하락과 미국 재고 증대 및 OPEC 산유국들의 생산량 감축이 예상되어 해상 원유 물동량 증가율이 감소했다.

▶ 석유 해상물동량

2006년 세계 원유 해상물동량은 지난해와 비슷한 수준인 18억8,600만톤으로 예상되며, 석유제품 물동량은 전년대비 7.5% 증가한 7억2,000만톤으로 석유제품 교역 및 수송 수요가 큰 폭으로 증가하고 있는 추세이다.

원유 및 석유제품유를 모두 포함한 총 해상 물동량은 26억500만톤으로 지난해 대비 2% 정도 증가할 것으로 예상된다. 올해 장거리 원유 수송은

2,280만배럴/일로 지난해 대비 1.2% 늘어날 것으로 추정된다.

▶ 2007년 석유 해상물동량 증가율 둔화

세계 석유시장 안정에 따른 유가하락과 OPEC을 비롯한 베네수엘라, 나이지리아의 원유생산량 감축 결정으로 내년도 세계 석유 해상물동량 증가율은 소폭 하락할 것으로 전망된다.

고유가 현상이 장기화됨에 따라 석유소비 증가 추세가 둔화되고 있는 가운데, 베네수엘라 및 서아프리카에서 아시아 지역으로 수송되는 장거리 물량 일부가 감소하여 톤-마일 감소와 함께 선박수요의 하락을 초래할 가능성이 높다. 특히 미국을 포함한 주요 선진국의 재고 증대로 해상 원유 물동량이 점차적으로 감소할 것으로 전망된다.

한편, 2007년에도 중국을 비롯한 주요 석유 소비국들의 원유 수요가 지속될 것으로 전망되기도 하는데, 특히 유럽연합(EU)의 경우 역내 에너지 생산량이 크게 감소하여 수입을 늘리고 있는 추세로 2020년에는 에너지 소비량의 2/3 정도를 수입에 의존해야 할 것으로 예상된다.

▶ 유조선 선박량 전망

2006년 유조선 완공 인도량은 전년에 비해 9.9% 줄어든 2,460만 톤(DWT)이 될 것으로 전망된다. VLCC 신조선의 경우, 인도량이 지난해보다 상대적으로 적어 시장에서 충분히 소화될 것으로 예상된다.

한편, 이란이 미국과 핵문제로 마찰을 빚으면서 석유수출 중단에 대비하며 원유 저장을 위해 10척 이상의 VLCC를 저유시설로 활용하고, 사우디 아라비아 벨라(Vela International Marine)도 일부 VLCC를 저유시설로 사용하는 등 VLCC 선박의 저

유시설 전환이 2006년 상반기에 인도된 9척의 신조선에 대해 충분한 상쇄 효과를 발생시켰다고 미국 해운 전문 컨설팅사인 제프리스(Jefferies)가 분석하였다.

지난해 인도된 VLCC 선박은 30척이었으나 올해는 18척의 신조선이 인도될 예정으로 10월 초 기준으로 이미 12척이 인도되었다.

이에 반해 VLCC 이외의 신조 유조선들의 인도로 전체 선박이 크게 증가하는 공급과잉 상황에도 불구하고 유조선 시황의 견조세로 인해 대형 노후 유조선의 해체량은 미미한 실정이다.

▶ 2007년 유조선 시황 전망

2007년에는 주요 산유국들의 생산 감축과 정유사들의 정제 마진 감소로 물동량 증가 추세가 둔화되는 가운데 선박량 증가 추세가 이보다 높은 수준을 유지함에 따라 유조선 해운경기가 전반적으로 소폭 하락할 것으로 전망된다.

2007년에 인도되는 VLCC 신조선이 35척(1,065만 DWT)인 반면 해체 선박량은 견조한 시황으로 인해 많지 않을 것으로 예상되기 때문에 선박 과잉 공급 압력이 상당히 심할 것으로 보인다.

해상운송 수요측면에서 세계 석유수요가 지속적으로 증가 추세를 나타낼 것으로 예상되지만 신조 유조선의 선박량 증가가 이를 상회할 것으로 보인다.

IEA(국제에너지기구)는 세계 석유수요가 2007년에는 2006년에 비해 1.7%의 증가율을 나타낼 것으로 예측하고 있다.

OPEC도 세계 석유수요가 8,558만배럴/일로 지난해 보다 1.57% 증가할 것으로 전망하며, 특히 중국의 수요가 올해 711만배럴/일에서 내년에는 756만배럴/일로 늘어날 것으로 보고 있다.

또한 비 OPEC 국가 생산량이 평균 5,300만배럴/일로 184만배럴/일 이상이 증대되고, 생산량이 급속히 증가하고 있는 러시아의 경우 980만배럴/일로 19만배럴/일이 증대될 것으로 예측된다.

WS 85.78은 2006년 기준으로는 WS 100 정도로 내년도 VLCC 운임 시황은 올해보다 약간 저조할 것으로 예상된다.

▶ 주요 기관들 시황 약세 전망

미국 초대형 은행인 Citigroup은 2006년 4/4분기 VLCC 운임이 지난 2002년 이후 가장 낮은 수준을 기록할 것으로 예상하고, 2007년 유조선 시장도 약세를 보일 것으로 전망하였다.

미국 달만 로즈(Dahlman Rose) 투자은행도 국제유가 하락과 미국 수요 감소, 그리고 허리케인으로 인한 석유 생산 시설물 피해가 올해에는 거의 나타나지 않아 내년에는 유조선 시황이 하락할 것으로 내다봤다.

사우디아라비아 국영해운회사(NSCSA)의 한 관계자도 고유가로 인해 세계 석유수요가 점차적으로 감소하는 가운데, 상당한 규모의 신조선들이 인도되어 2007년부터 시황이 하락세로 전환되고 2008년에는 더욱 악화되어 VLCC 세계 선대 10% 이상이 유향한 상태에 처하게 될 것이라고 경고하였다.

[선형별 유조선 선박량 추이 및 전망]

(단위 : 백만DWT)

구 분	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년
VLCC	125.7	125.2	125.3	130.8	137.9	142.7	151.3
수에즈막스	40.0	41.9	43.3	45.5	49.1	52.6	56.2
아프라막스	52.9	55.1	59.4	62.5	67.9	73.6	77.0
파나막스	14.5	14.7	14.9	16.4	18.9	22.7	24.3
석유제품선	58.6	59.1	60.1	65.9	71.2	80.7	89.8
합 계	291.7	296	303	321.1	345	372.3	398.6

(자료) Clarkson, World Shipyard Monitor, 2006. 10

※ : 1) 석유제품선은 1만 DWT급 이상임, 2) 2006년 이후는 전망치임



남성해운

960TEU급 신조선 인수



남성해운(대표 김영치)은 12월 14일 부산대선조선에서 960TEU급 신조선 Star Apex를 인도받았다.〈사진

은 남성해운의 960TEU급 동급선 스타캐리어호〉이 선사는 이번 신조선 인수로 사전 13척 8,500TEU의 선복량을 확보하게 됐다.

Star Apex호는 인도받는대로 남성해운의 마산-부산-케이힌·나고야항로에 투입된다. 새로운 기항지는 부산-시미즈-도쿄-요코하마-카와사키-나고야-마산-부산 순이다.

한편 남성해운은 이번 신조선 인수로 1,000TEU급 선박은 3척으로 증가했다.

대한해운

창립 38주년 기념식

대한해운(대표 이진방)이 12월12일 창립 38주년을 맞아 오전 11시 해·육상 임직원 및 관계사 임직원 그리고 임우회 회원이 참석하여 창립기념식을 가졌다.

이진방 사장은 기념사를 통해 “2006년에는 유



조선 부문에 본격 진출하여 사업부문 다각화를 도모했고, 상해사무소와 싱가포르 법인을 설립함으로써 글로벌 네트워크를 바탕으로 영업경쟁력 강화에 주력했으며, 사업부문별 선대경쟁력 강화를 위해 금년에만 약 6억 5000만불을 투자하여 총 11척의 선박을 발주함으로써, 금년 초 대내외에 천명하였던 ‘KLC 비전 2010’ 달성을 위한 첫 걸음을 힘차게 내디뎠다”며 앞으로도 새로운 도전 의식과 각오로 힘찬 제2의 도약을 확신했다.

이날 행사에는 이진방 사장의 유공직원과 장기근속자 표창수여가 있었다.

한편, 대한해운은 지난 1968년도에 설립되어 현재 28척, 316만톤의 선복을 확보해 국내 최대의 전용선사로 세계적인 에너지 및 자원 전문 수송선사로 성장해왔다.

[수상자 명단] △해상직원 유공사원(3명)=마리골드호 1등항해사 고재호, 카스피아호 기관장 조용우, 델타프라이드호 갑판장 추정옥, 20년 장기근속자(1명)=프리지아호 갑판장 김덕진 △육상직원 유공사원(3명)=전용선팀 차장 민태운, 재무팀 과장 임건묵, LNG기술팀 과장 권오길 △30년 장기근속자(1명)=동경사무소 상무 이열기 △20년 장기근속자(1명)=재무팀 상무 김철봉

범주해운

이 사장 BPA 항만위원 선임



범주해운 이상복 사장이 부산항만공사(BPA)의 최고 심의·의결기구인 항만위원회 위원으로 선임됐다. 12월6일 공식적으로 출범한 제2기 항만위원의 임기는 3년으로 이날부터 임기를 시작했다.

김성진 해양수산부 장관은 이날 오전 해양부 청사에서 BPA 제2기 항만위원 이상복 범주해운대표이사 외14명에게 임명장을 수여했다.

BPA의 신임 항만위원에는 이상복 범주해운대표이사, 경남도 김종부 농수산국장, 김수용 부산항만물류협회 회장, 류청로 부경대 교수, 송정규 전 부산항도선사협회장, 김외숙 법무법인 부산 변호사 등 9명이 임명됐으며, 이인수 부산해양수산청장 등 6명은 유임됐다.

BPA 항만위원이 11명에서 15명으로 늘어난 것은 행정구역상 경남에 속한 신항 부지에 대한 건설사업이 본격화되는 등 BPA의 업무가 확대된 데 따른 것으로, 항만위원 가운데 8명은 해양부가, 부산시와 경남도는 각각 5명과 2명을 추천했다.

분야별로 보면 부산항만물류협회장, 부산항운노조위원장 등 항만 이용자 단체 출신이 4명으로 가장 많고, 공무원과 학계는 각 3명, 해운항만 업·단체 관계자 3명, 기타 2명 등으로 구성됐다.

이들 항만위원은 향후 3년간 BPA의 경영목표를 정하는 한편 BPA의 예·결산 승인과 사업 및 운영계획, 사장 추천, 내규 제정 등의 임무를 맡아 수행하게 된다.

(주)C&상선

한국서부발전과 장기수송계약

(주)C&상선(대표이사 임갑표)이 12월18일 한국전력의 자회사인 한국서부발전주식회사와 오는 2011년까지 향후 5년간 총 650만톤 규모의 장기 화물운송계약을 체결하였다고 밝혔다.

이번 계약체결은 서부발전이 국내 발전용 유연탄의 안정적인 수급을 위해 실시한 경쟁입찰을 통해 진행됐으며 최근 벌커시황의 상승세로 운임율도 상당히 좋은 수준인 것으로 알려졌다.

C&상선은 자사의 케이프사이즈급 벌커 1척을 투입하여 호주산 발전용유연탄을 운송하게되며, 화물량은 연간 130만톤, 5년간 650만톤에 달하는 대규모 계약이다. 이를 매출로 환산시에는 819만불, 약 756억원(매출액대비 28.9%)에 이를 전망이다.

C&상선 관계자는“그동안 고가의 용선료로 인해 원가비중이 높던 선박들의 용선기간이 만료되고 있고, 영업외손실이 있는 출자계열사들의 실적이 나아지고 있어 내년부터는 상당히 개선된 실적이 나올 것으로 기대한다”고 말했다.



(주)C&진도

미국 Intermodal Expo에 참가

(주)C&진도(대표 임성주 부회장)는 지난 11월 11일부터 14일까지 미국 플로리다 주에서 열린 Intermodal Expo & Transcomp Exhibition에 참가했다.

북미지역 운송/물류 협회인 IANA(Intermodal Association of North America)와 NITL(The National Industrial Transportation League)가 매년 개최하는 이 행사는 미국 내 해운, 육상, 철도 운송업체, 물류업체 및 운송장비 관련 부품업체를 비롯하여 장비 제작업체 등이 모두 참여하는 대규모 행사며, 각 회원사들의 그룹별 회의와 전시회로 구성되어 있다.

금년 행사에는 약 900여개 업체가 홍보부스로 참여하였으며, 2000여명 이상의 인원들이 참관 및 방문하였다. 이번 행사의 특징은 전시된 컨테이너 7대중, 단 1대의 알루미늄 컨테이너만 전시되어 북미운송 시장이 Steel 컨테이너로 빠르게 전환되고 있음을 보여주었다.

IANA의 회원사로, 그리고 북미운송 시장에 Steel 컨테이너를 최초로 제작/판매회사로 매년 전시회에 참여하고 있는 당사는 이번 행사에서 Swift사의 컨테이너에 위성 위치 추적 장치를 시험적으로 선보여 가장 높은 호응을 불러 일으켰다.

이 행사는 2007년 Atlanta로 자리를 옮겨 개최되며, 당사는 컨테이너와 샤시 1대, 그리고 현재 개발 추진중인 벤트레이러 1대를 동시에 전시할 야심찬 계획으로 2007년 행사를 준비하고 있다.

천경해운

부산-러시아항로 개설

한-일항로 및 한-중항로를 서비스하고 있는 천경해운(대표 김지수)은 최근 대화주 서비스 제고차원에서 부산-러시아(보스토치니, 블라디보스톡)를 연결하는 신규 정기항로를 개설했다.

천경해운은 이 항로에 지난 1997년 건조된 653TEU급 컨테이너선 'Eagle Sky' 호를 투입하여 주1항차 정요일서비스를 개시했다. 기항지는 부산(금-토요일)-보스토치니(화요일)-블라디보스톡(수요일)-부산(금-토요일)순으로 블라디보스톡항은 러시아의 세관에서 'Inner Customs Carrier Status' 허가를 받은 후인 2007년 1월 중순(예정)부터 시작할 계획이다.

러시아항만에서의 Terminal Operator는 보스토치니의 경우 Vostochny International Container Services(VICS), 블라디보스톡의 경우 Vladivostok Container Terminal(정식명칭: Commercial Port of Vladivostok)에서 맡는다.

(주)팬스타

일본 통관업에 진출

팬스타라인닷컴과 일본현지법인인 산스타라인의 지주회사인 (주)팬스타(대표 김현겸)가 최근 일본 통관업을 진출함으로써 일본내 종합물류사로 도약해 업계의 주목을 받고 있다.

팬스타는 일본 현지법인인 산스타라인을 통해 지난 11월8일 통관면허를 취득했으며 내년부터 본격적인 일본내 통관 서비스를 개시한다.

이와 관련 지난 11월30일 일본에서 통관업 진

출 기념식을 개최했으며, 한국에서는 내년에 개최할 계획을 가지고 있다.

팬스타는 통관사 3명을 영입하는 등 그간 통관업 진출을 위해 많은 준비를 해 왔으며, 이번 산스타라인의 통관업 진출을 통해 일본내 종합물류사로 성장하게 됨으로써 팬스타라인닷컴의 부산-오사카 카페리 화물의 신속성을 더욱 높일 것으로 기대되고 있다. 또한 팬스타는 일본내 종합물류회사로 성장하기 위해 창고업도 진출할 계획이다.

(주)한진

올해의 기업윤리대상 수상



(주)한진(대표 이원영)은 12월11일 연세대학교 경영대학 학생들이 선정하는 '2006년 올해의 기업윤리대상'을 수상했다.

이 상은 기업윤리과목을 수강하는 연세대학교 학생들이 기업윤리 이론 학습과 실제 국내기업의 사례 분석·연구를 통해 기업윤리 우수기업을 투표로 선정하여 시상하는 것으로 학생들의 자발적인 연구와 투표를 통하여 선정된 만큼 보다 객관적이고 투명한 상이라는데 의의가 있다.

연세대학교 주인기 교수(한국기업윤리학회 회장)는 (주)한진이 그 동안 기업윤리에 대한 높은

사명감과 의지를 가지고 이를 실천하여 온 것에 많은 학생들이 공감한 결과라고 시상 사유를 밝혔다.

시상식에 이어 (주)한진 김석규 상무의 한진의 윤리경영 추진현황에 대한 강연에서 지속적인 기업윤리 실천활동의 필요성을 강조하여 좋은 호응을 얻었다.

한편, (주)한진은 지난 6월 한국기업윤리학회가 선정하는 '제6회 기업윤리대상'을 수상한 바 있다.

한진해운

이탈리아 제노아에 현지법인

한진해운(대표 박정원)이 현지 대리점인 가스탈디(GASTALDI)와 합작으로 이탈리아 제노아(Genoa)에 현지법인을 세우고 내년 1월부터 본격적인 운영을 시작한다.

가스탈디는 1860년에 설립되어 해운 대리점 및 브로커 업무를 해왔으며, 1990년부터 컨테이너 터미널 및 내륙운송 사업에 진출했다. 한진해운과는 1995년 대리점 계약을 체결하면서 인연을 맺었다.

제노아(이탈리아어로 제노바(Genova))는 이탈리아의 주요 항구 중 하나이며, 밀라노·토리노와 더불어 북부 이탈리아 공업지대의 중심을 이룬다.

또한 밀라노·토리노의 공업지대가 배후지로 되어 있기 때문에 라스페치아와 함께 수출입항으로서 매우 중요한 역할을 담당하고 있으며, 지중해 지역과 아시아 및 대서양을 연결하는 주요 항구로 지속적인 물량 증가가 예상되는 잠재력 있는 시장이다.

한진해운은 현재 아시아-지중해 2개 서비스



노선과 중동-대서양 1개 서비스 노선의 운항 선박이 라스페지아와 제노아에 기항하고 있으며, 올해 약 10만 3000teu의 물동량을 처리할 것으로 보인다.

이번 제노아 현지법인 설립은, 시장 점유율 증대를 통한 수익성 강화와 물류 기능 개선을 통한 비용 절감 등을 목적으로 하며, 한진해운은 약 25만유로(한화 약 3억원)를 투자하여 전체 지분의 50%를 취득할 계획이다.

이로써 한진해운 해외 법인은 28개사로 늘었다.

한편 한진해운은 향후 물량 증대에 따른 영업력과 고객 서비스 강화가 필요한 유럽과 아시아 지역에 지속적으로 직판 조직을 확대한다는 계획을 세우고, 2006년에 스페인, 태국, 스리랑카, 인도 등에 현지법인을 신설했으며, 호주 시드니에도 현지법인을 설립하여 2007년 1월부터 본격적인 운영을 개시할 예정이다.

〈2006년 현지 법인 / 영업소 설립 현황〉 ▲스페인 발렌시아 현지법인 설립 (1/1 부) ▲벨기에 앤트워프 영업소 신설 (2/1 부) ▲태국 방콕 현지법인 설립 (3/1 부) ▲독일 브레멘 영업소 신설 (4/1 부) ▲스리랑카 콜롬보 현지법인 설립 (7/1 부) ▲인도 뭄바이 현지법인 설립 (10/1 부) ▲호주 시드니 현지법인 설립(2007. 1/1 부)

현대상선

2007년 경영전략회의

현대상선(www.hmm21.com, 대표 노정익)이 내년도 영업전략 수립을 위해 3일간에 걸친 마라톤 회의를 가졌다.

현대상선은 12월4일부터 6일까지 해외 각 영업지점(미주법인 이재현 본부장 등 16개 법인 법



인장 및 13지점 지점장 등)에서 귀국한 60여명의 주재원과 본사의 경영진, 실무자 등이 한 자리에 모여 「2007년 경영전략 회의」를 개최했다고 밝혔다.

현대상선은 회의기간 동안 이른 아침부터 저녁까지 사업별·지역별, 업무별 소그룹 회의를 연이어 개최해 서비스 품질을 제고하고, 수익성을 강화하는 한편 2010년까지 중장기적인 경쟁력 향상 방안을 심도 깊게 논의했다.

특히, 현대상선은 올해 초 전 세계적인 선박공급량 증가로 컨테이너 시황이 둔화될 것을 예상하고, 화학제품, LPG 수송사업 등 상대적으로 부가가치가 높은 신규 사업에 진출한 데 이어 내년에도 신규 사업 진출 등을 적극 검토해 특정 해운시황의 변동에도 안정적인 수익을 거둘 수 있는 사업구조를 확보할 예정이다.

노정익 사장은 “세계 유수 해운기업의 초대형선 투입으로 선박 공급이 확대되어 시황이 다소 둔화됐지만, 효과적인 선박투자·사업다각화, 수익성 위주의 영업으로 수익을 창출하고 있다”며, “그간 어떠한 어려움 속에서도 지속 성장할 수 있도록 기업 체질을 개선하기 위해 노력해 왔으며 이번 기회에도 보다 효율적이고 구체적인 영업전략을 도출해 중장기 추진전략에 반영할 것”이라고 말했다.

한편, 현정은 현대그룹 회장은 이날 회의 참석자 등 100여명과 오찬을 함께하며 임직원을 격려했다.

흥아해운 창립 45주년 기념식

흥아해운(대표 이윤재 회장)은 창립 45주년을 맞아 이윤재 회장을 비롯한 임직원이 참석한 가운데 12월8일 창립기념식을 가졌다.

이윤재 회장은 기념사를 통해 “회사의 발전을 위해 헌신적으로 직무를 수행하여 온 육·해상 임직원 여러분과 변함없는 격려와 성원을 보내주신 국내·외 협력회사와 화주 및 주주여러분께 진심으로 감사의 말씀을 드린다”며, 감사의 뜻을 표명한 뒤, 임직원들에게 원가 경쟁력 우위의 확보와 새로운 사업의 기회 창출을 독려했다.

또한 세계 최고의 서비스 상품을 만들어 내고, 안전관리 시스템을 구축하여 무사고를 목표로 정진하자고 호소했다. 더불어 이러한 목표달성을 위하여 비즈니스 능력을 포함한 개인의 역량과 전문지식 배양 그리고 열린 조직문화의 정착을 당부했다.

이날 행사에는 장기근속자를 비롯하여 모범사

원 및 우수 해상직원, 어학 성적 우수자에 대한 시상이 있었고 부상으로 순금 메달과 금일봉이 전달되었다.

한편, 흥아해운은 12월4일 케미컬 탱커선 1척을 추가로 발주했으며 금번 발주된 선박은 지난 11월 발주한 2척의 케미컬 탱커선에 이어 전 화물창의 재질이 스테인레스 스틸(stainless steel)인 IMO II Type의 최고사양 선박이다.

2011년에 인도될 예정인 본 선박으로 고부가가치 화물 서비스 및 광역 서비스 제공이 가능하여 world wide 서비스의 또 다른 동력이 될 것이라고 흥아해운 측은 전했다.

흥아해운은 원가상승과 환율하락으로 인한 어려운 경영환경 속에서도 컨테이너선 위주의 정기선 영업에서 탈피하여 케미컬 탱커 선대의 지속적인 확충을 통한 지속적인 성장을 이룩하기 위하여 노력하고 있는 것으로 알려졌다.

KL-Net 간부직원 워크숍을 개최

세계적인 물류IT전문기업을 추구하는 (주)케이엘넷(KL-Net, 대표이사 : 박정천)은 지난 12월 13일 강원도 양평에 위치한 대명콘도에서 2007년 사업계획 수립과 신성장동력 발굴을 위한 간부직원 워크숍을 개최했다.

박정천 사장을 비롯해 임원 및 각 부서장, 팀장, 차장 등 30여명의 KL-Net 간부급 직원이 참석한 이번 워크숍은 2006년 올 한해의 성과를 되돌아보고, 이를 바탕으로 2007년도 사업계획을 수립함으로써 내년도 목표달성 의지를 새롭게 하고자 하는 목적에서 개최됐다.

오전 9시 30분부터 시작된 워크숍의 본 행사에





앞서 박정천 사장은 인사말을 통해 “2007년 새해는 매우 중요한 해로, 지난 2004년 발생한 금융사고를 털어버리고 매출 300억 달성 실현을 통한 KL-Net의 새로운 전환점이 되는 해가 될 것”이라고 말하고 이의 실현을 위해 오늘 간부직원들이 한마음 한뜻으로 실천방안을 모색하고 의지를 다지는 시간이 되기를 바란다”고 당부했다.

이어 각 부서의 2007년 중점추진업무에 대한 브리핑을 통해 전사적인 공감대 형성 및 원활한 협조와 지원방안을 모색하였으며, 이어서 새로운 사업아이템 발굴에 대한 심도 있는 토론시간을 가진 후 2007년도 매출달성을 위한 사업구조와 조직체계 혁신방안에 대한 난상토론이 이어졌다.

이번 워크숍은 KL-Net을 이끌어가는 간부직원들의 의지를 새롭게 함으로서, 각 부서간의 발전적인 협력관계를 모색하고 회사 목표달성을 위한 공감대를 형성하는 뜻 깊은 시간이 되었다.

박정천 사장은 강평을 통해 오늘 워크숍에서 도출한 유익한 의견들을 회사정책에 반영하여 실천해나갈 수 있도록 하고, 2007년 새해는 무엇보다 고객서비스 강화의 한해가 될 수 있도록 각 부서에서 만전을 기해주시기를 당부했다.

한국도선사협회

이 회장 IMPA 부회장에 당선

국제도선사협회(IMPA) 부회장에 이귀복 한국도선사협회 회장이 당선됐다. 한국도선사협회는 지난달 11월20일부터 24일까지 쿠바 하바나에서 총 50여국에서 400여명이 참석한 가운데 열린 IMPA 총회에서 집행위원 중 한사람인 부회장에 이 회장이 당선됐다고 밝혔다.

이번 IMPA 총회에서는 IMPA 회장을 비롯하여 집행위원회를 선출하였으며 회장에는 Captain. Michael Watson(미국), 수석부회장에는 Captain. Otavio Fragoso(브라질), 부회장에는 이귀복 회장, Captain. Rodolphe Striga(프랑스), Captain. Cahit Istikbal(터키), Captain. Jon Martin Cobeaga Ibierta(스페인)가 선출됐다.

이 회장은 지난 2월 협회 제29차 정기총회에서 제14대 협회장으로 선출돼, 10개월 동안 해상안전 제고와 도선제도 발전을 위한 국내 활동은 물론, 호주 및 일본도선사협회를 방문해 양국간 정보교류 및 친목을 도모하는 등 활발한 국제활동을 펴왔다.

또한 지난 9월에는 호주도선사협회가 실시하는 도선사용 선교자원관리(BRM) 훈련을 호주 및 뉴질랜드 도선사와 합동으로 수강하기도 했으며, 이어 도선기술 교류를 위한 간담회 개최 및 해상안전 제고를 위한 합동 교육*훈련 실시 등을 주요 내용으로 하는 양해각서를 체결했다.

한국도선사협회 관계자는 “이번 이 회장이 국제도선사협회 부회장에 당선된 것은 높아진 우리나라의 위상은 물론, 그동안 우리협회가 꾸준한 국제적 활동을 통해 각국 도선사 단체의 신뢰를

쌓아온 점과 호주·일본·대만 등의 아시아 국가의 도선사협회가 적극적으로 지지해준 결과”라고 말했다.

한국선주상호보험조합 주계 세미나를 개최

한국선주상호보험조합(Korea P&I Club, 대표 이윤재)은 12월7일 Korean Re 대강당에서 선주를 비롯하여 해운관계자 150여명이 참석한 가운데 성황리에 주계 세미나를 개최했다.

박범식 전무는 “12월 1일 현재 KP&I는 117개 회원사, 467척, 675만불의 보험료로 돈수로는 10%, 보험료로는 8%의 시장점유율을 차지하고 있으며 지급여력도 990만불에 이른다”고 말하고, “내년도에는 550척을 가입시켜 시장점유율을 13%로 올리는 것을 목표로 잡고 있으며, 계속적으로 성장속도에 박차를 가하여 2011년 즈음에는 720만톤, 39%의 시장점유율 달성이라는 목표를 가지고 전임직원이 노력하고 있다”고 말했다.

또한 박전무는 “KP&I 보증장이 일본, 중국, 인도, 홍콩 등 아시아에서는 모두 통용되고 있으며 유럽, 미국, 남미 등에서도 문제가 없을 것으로 본다면, KP&I에 가입하더라도 아무런 기술적 문제가 없음을 강조하고, 내년부터는 대형선사의

인력을 파견받아 KP&I의 업무능력을 향상시키고, 선사와 클럽간의 공감대를 확대해 나가겠다”고 말했다.

세미나 당일 선주상호보험조합법 개정안이 국회를 통과했는데, 개정안에 따르면 보험계약을 체결하지 않은 자도 출자를 할 수 있게 되고, 조합에 둘 수 있는 이사 수도 15인에서 25인으로 확대됨으로써 대형선사의 KP&I에 대한 경영참여 폭이 크게 확대될 수 있게 됐다.

정해덕 변호사(법무법인 화우)는 “외국판결 및 중재판정의 국내집행”라는 주제로 발표했는데, 외국판결이 국내에서 집행되기 위해서는 그 외국 법원이 국제재판관할권이 있을 것, 피고가 충분한 시간을 두고 송달받았을 것, 판결내용이 우리나라 공서양속에 반하지 않을 것이라는 요건 외에 상호보증의 필요하므로 결국 나라마다 상호보증 여부를 파악해야 한다고 말했다.

한국해양오염방제조합 4대 이사장에 이용우씨 취임

한국해양오염방제조합 제4대 이사장에 이용우 전 해양수산부 정책홍보관리실장이 취임했다.

12월8일 취임한 이용우 신임 이사장은 행정고시 17회출신으로 해운항만청과, 해양수산부에서 부산지방해양수산청장, 장관 정책보좌관, 정책홍보관리실장(1급)을 지낸 후 퇴임했다.

한국해양오염방제조합의 운영위원회에서 조합 이사장에 응모한 사람들 가운데 선출된 신임 이사장은 1953년생으로 1975년 경북대학교 수학과를 졸업하고, 같은해 행정고시에 합격하여, 해운항만청시절에는 해운합리화조치의 실무를 맡기도 했다.





선박안전법 등 해양수산 관련 8개 법률 국회통과

해운기업인에 대한 규제완화, 해상안전관리 강화

해양수산 관련 8개 개정 법률이 12월7일 국회 본회의를 통과했다.

해양수산부는 선박안전법, 선박투자회사법, 수산업법, 등 8개 개정법률이 국회를 통과함에 따라 어업인과 해운기업인에 대한 규제가 완화되고 부담이 경감될 것이라고 밝혔다.

특히 내년도에 실시예정인 국제해사기구(IMO)의 회원국 감사에 대비해 국가간 기술협력 증진 근거가 마련되고 선원과 관련한 국제협약 사항 등이 반영됨에 따라 국제해사기구에서 우리나라의 국제신인도가 제고될 것으로 전망했다. 이날 통과된 법안의 주요 내용이다.

▲ 배타적경제수역(EEZ)에서의 외국인 어업등에 대한 주권적 권리의 행사에 관한 법률 : 지금까지 우리나라 EEZ에서 불법조업 혐의가 있는 외국선박을 검거해 불법조업 사실을 추궁해도 도주과정에서 증거인멸 등으로 불법어획활동에 대한 입증이 쉽지 않았고, 정선명령 불이행에 대한 처벌근거가 없어 단속이 어려웠다.

이 법률이 통과됨에 따라, 정선명령에 불응할 경우 5천만원 이하의 벌금을 부과할 수 있도록 해 우리나라 EEZ에 대한 관리를 강화할 수 있게 됐다.

▲ 선박안전법 : 선박안전 관리체계를 국제적 수준에 맞추기 위해 유조선 등에 대해 강화된 검사기준을 마련했다.

그 동안 안전관리 대상에서 제외돼 있던 수상호텔과 같은 부유식해상구조물과 2톤 미만의 선박에 대하여도 최소한의 안전기준을 지키도록 해 해

양안전 사각지대를 해소, 해양사고를 미연에 방지할 수 있도록 제도화 했다.

▲ 선주상호보험조합법 및 선박투자회사법 : 선주상호보험조합법은 선주 등 조합원이 될 자격이 있는 자 중에서 보험계약을 체결하지 아니한 자 또는 한국선주협회 등 해사(海事) 관련 단체 등이 조합에 출자한 때에는 준조합원이 될 수 있도록 개정했다.

이에 따라 이미 출자예수금을 한국선주상호보험조합(KP&I)에 예치한 한진해운, 현대상선 등 대기업 뿐만 아니라 우리나라 전체 해운기업들이 준조합원 가입이 활성화 될 것으로 기대된다.

선박투자회사법은 선박투자회사에 대한 행정조사시 조사이유·일정·계획 등을 사전통지 하도록 의무화해 기업에 대한 행정조사를 투명화 할 수 있도록 했다.

▲ 선박직원법 및 선원법 : 선박직원법과 선원법은 내년도에 실시예정인 국제해사기구의 회원국 감사에 대비해 국가간 기술협력 근거를 마련하는 등 국제협약 사항을 반영했다.

또 수산업법 위반자에 대한 해기사면허 재취득 제한기간을 2년에서 1년으로 완화해 영세어민이 조기에 생업에 종사할 수 있도록 했다.

선원법은 선박소유자 또는 선장이 고의로 하선공인 신청을 회피하거나 행방불명 등 하선공인을 신청하지 못하는 경우 선원 본인이 하선공인을 신청할 수 있도록 해 다른 선박으로 승선기회 확보 등 선원의 권리가 보장될 수 있도록 했다.

한국과 중국, 정기 카페리항로 신규 개설기로 합의

양국선사에 의한 빈 컨테이너 운송도 허용키로



한국과 중국은 양국을 오가는 정기 카페리항로를 신규 개설하기로 하고 신규 항로와 참여사의 결정은 내년 3월 말까지 양국 카페리협의회에서 결정기로 합의했다.

해양수산부는 11월29일 제주도 서귀포에서 중국과 제14차 한·중해운회담을 열고 이같이 합의했다고 밝혔다. 양국은 또 평택항과 중국간 카페리항로 신규 개설은 향후 평택항의 항만시설 여건 등을 감안해 추진기로 했다.

이와 함께 양국간 카페리선을 이용한 승용차 여행 활성화를 위해 운전면허 상호인정에 관한 협정 체결이 이루어 질 수 있도록 노력하기로 했다.

양국은 신규 투입 카페리선의 선령은 20년 이내로 제한하기로 합의했으며, 운항중인 카페리선 선령이 20년을 넘을 경우 초과되는 해에 양국 선박검사기관이 공동으로 안전점검 및 공동선급(dual class)을 실시하기로 합의했다. 군산과 칭다오(靑島)간을 운항하는 노후 카페리선은 내년 말까지만 운항하기로 했다.

양국은 이와 함께 양국 선사의 물류비 절감을

위해 상호주의 원칙에 따라 양국의 모든 항만에서 양국선사에 의한 빈 컨테이너 운송을 허용하기로 합의했다.

아울러 양국은 현재 운항중인 카페리 항로에 영향을 미치는 가까운 항로에 컨테이너선을 투입하는 경우에는 양국 민간협의기구인 한중객화선사 협의회에서 우선 협의토록 하고 협의가 원만히 이루어지지 않을 경우에는 양국 정부가 조정기로 합의했다.

이밖에 우리측은 중국 항만에서 빈 컨테이너에 대한 수입통관비 및 검역비 부과 문제와 중국내 현지법인 설립시 자본금 납입규모 및 분공사 설치조건을 완화해 줄 것을 요청했으며, 이에 대해 중국측은 관계기관 등과 협의해 개선하기로 했다.

중국측은 평택항 및 인천항에 컨테이너선 입항시 세관의 공휴일 통관서비스가 되지 않고 있는 문제를 개선해 줄 것과 중국 선사직원의 비자 발급 간소화 등을 요구했다.

이에 대해 우리측은 공휴일에도 통관서비스가 이루어지도록 해당기관에 협조 요청하고 비자 발급 문제는 관계기관과 협의해 간소화 될 수 있도록 노력하기로 했다.

양국은 또 중국 항만의 물류 정보화사업에 양국의 관련기업 차원에서 협력방안을 논의하고, 양국 민간협의회에서 필요한 대책을 마련할 경우 양국 정부는 이를 적극 검토해 추진기로 했다.

이번 회담에서는 우리측에서 신평식 해양부 해운물류국장이 중국측에서는 장소우귀(張守國) 수운사 부사장이 각각 수석대표로 참석했다.



IMO 2008년 7월부터 보호도장기준 강제화

IACS 12월8일부터 CSR적용선박 조기 시행

국제선급협회(IACS)가 추진중인 밸러스트탱크 보호도장기준이 12월 8일 수주한 물량부터 벌크선과 탱커선에 한해 우선 적용된다.

해양수산부와 한국선급에 따르면 국제해사기구(IMO)는 지난 12월 8일 제82차 해사안전위원회(IMO/MSC82)를 개최하고 2008년 7월 1일 이후 건조 계약되거나, 계약일이 없는 경우 2009년 1월 1일부터 용골거치되는 선박, 또는 인도일을 기준으로 2012년 7월 1일 이후 인도되는 모든 선박의 전용밸러스트 탱크와 150m이상 벌크선의 이중선측 공간에 보호도장 요건을 강제화하는 내용의 'SOLAS II-1/3-2'를 채택했다.

이에 따라 IACS는 IMO협약 채택일인 2006년 12월 8일 이후 계약되는 선박 중 지난 4월부터 공통구조규칙(CSR)을 적용받고 있는 90m이상의 벌커와 150m이상의 오일탱커에 대해 IMO협약 시행일보다 약 18개월 앞서 시행하겠다고 밝혔다.

IACS 규정은 IMO규정과 달리 강제규정은 아니지만 선박신조시 IACS규정을 통과하지 못할 경우 보험가입이 안되기 때문에 사실상 강제규정과 다름이 없어 새로운 밸러스트 탱크 도장기준에 대한 국내조선소와 선사들의 발빠른 대처가 요구되고 있다.

새로운 보호도장기준이 적용되면 도장설비와 인스펙터(Inspector) 등 대대적인 시설과 인력 투입을 해야하기 때문에 신조선가 상승으로 이어질

가능성이 크다.

클락슨은 지난 3월 CSR 적용으로 약 10% 정도의 신조선가 상승효과가 발생했지만 새로운 보호도장기준 적용은 CSR에 버금가는 선가상승으로 이어질 것이라고 지적한 바 있다.

그동안 한국, 중국과 함께 보호도장기준 조기 적용을 반대하다가 최근 수용입장으로 돌아선 일본은 CSR과 마찬가지로 선가상승을 우려한 선주사들이 보호도장기준 조기 시행전에 대규모 벌크를 선발주하면서 벌커 수주량이 크게 늘어난 것으로 알려졌다.

외신에 따르면, 일본 오시마 조선과 유니버살 조선 등은 최근 벌크선 수주가 크게 늘면서 인도일 기준으로 보호도장기준이 적용되는 2012년 7월1일 이전의 벌크선 수주량을 모두 채웠으며 일부 일본 중형조선소들은 2011년 이후 인도조건의 벌크선 수주계약을 더 이상 받지 않고 있는 것으로 나타났다.

한편, 보호도장기준으로 국내 중소형 조선소들의 타격이 클 것으로 예상된다. 업계 한 관계자는 “국내 대형조선소들의 경우 벌크와 탱커의 수주 비중이 비교적 낮고 도장설비 등이 잘 갖추어져 있어 그나마 영향이 덜하지만 벌크와 탱커 수주 비중이 높은 중소형조선소들의 경우 IACS 보호도장기준을 적용할 경우 직접적인 피해가 예상된다”며 우려를 나타냈다.

부산시, 부산항 컨테이너稅 2006년말 폐지

수출입하주 물류비절감으로 가격경쟁력 제고

부산항을 이용하는 수출입 컨테이너에 대해 부과되어 온 컨테이너 지역개발세가 2006년 12월 31일부로 폐지된다.

부산광역시와 한국무역협회에 2007년 1월1일 이후 부산항을 입·출항하는 선박에 선적된 컨테이너는 컨테이너 지역개발세의 납세의무가 없다고 공식 통보했다.

컨테이너세는 부산시가 컨테이너화물수송을 위한 항만배후도로 건설재원 마련을 위해 지난 1992년부터 15년간 1TEU당 2만원씩 징수해 왔다.

무역협회는 그동안 컨테이너세가 전 세계에서 유일하게 우리나라에서만 부과되고 있으며 수출입하주의 물류비부담을 가중시켜 수출상품의 가

격경쟁력 저해요인으로 작용한다고 지적하면서 이의 폐지를 정부 각부처와 부산시에 강력히 건의해 왔다.

부산시는 당초 1992년부터 2001년말까지로 되어 있던 컨테이너세 징수기간을 무역업계의 반대에도 불구하고 2001년말에 5년간 연장했었으나 이번에는 재연장 없이 2006년말로 종료된다.

컨테이너세는 연간 약 1,000억원(2005년기준 약 912억원)에 달해 금년말 폐지로 수출입하주의 물류비절감을 통한 수출상품 가격경쟁력 제고에 기여할 것으로 기대된다.

또한 치열한 아시아 허브항만 경쟁하에 부산항의 항만경쟁력 제고에도 기여할 것으로 예상된다.

한국물류협회, 물류혁신세미나 연 2회 실시

한국물류협회(회장 서병문)가 2007년부터 '물류의 날' 제정을 추진한다. 이와 더불어 물류전문컨설턴트 양성과정, 물류혁신특별세미나 등 다양한 행사를 개최할 예정이다.

신유균 협회부회장은 14일 열린 기자간담회에서 "물류에 대한 전 국민적 관심과 참여를 유도할 뿐더러 물류업계를 선도하는 협회로 거듭날 수 있도록 내년부터 다양한 행사를 개최하겠다"며, 이같이 밝혔다.

내년 11월 15일을 예정하고 있는 '물류의 날'은 현재 민간차원에서 진행 중이며 정부승인을 거쳐 최종 확정할 예정이다. 또 내년부터 물류사랑마라톤대회를 개최한다. 11월 셋째주에 열릴 이 행사는 5km, 10km, 하프 등 3종목으로 구성, 5000여명이 참가할 것으로 기대된다고 신 부회장은 설명했다.

특히 신 부회장은 "그동안 국가물류정책수립에 있어 큰 역할을 해왔던 물류정책토론회는 2007년부터 물류혁신특별세미나로 탈바꿈하여 연 2회씩 개최하기로 했다"며, 정부의 국가물류기본계획인 글로벌 물류강국에 부응하겠다고 말했다.

이와 함께 물류협회는 현재 매회 30명씩 배출하는 물류전문컨설턴트 양성과정을 연 2회 10개년 계획으로 실시하여 매년 60명의 물류전문가를 배출하여 총 600여명을 양성할 계획이다.

명지대학교와 산학협력 프로그램으로 실시되는 물류전문컨설턴트 양성과정은 우수한 강사진과 커리큘럼으로 매주 토요일 아침 9시 30분부터 저녁 6시 30분까지 총 16주간 진행된다.



미국, 대량살상무기(WMD) 차단위한 사업 추진

컨테이너 100% 사전검사 시범항만 6곳 최종확정

미국이 자국으로 밀반입되는 대량살상무기(WMD)를 완벽하게 차단하기 위한 사업에 본격적으로 추진하고 있다.

KMI의 '지구촌 해양수산' 최신호에 따르면, 미국은 지난 12월8일 우리나라의 부산항 감만 터미널을 비롯하여 미국행 컨테이너 화물을 100% 사전 검사하는 시범사업 대상 6개 항만을 최종 확정했다고 발표했다.

지난 10월13일 제정된 미국 항만보안법(SAFE Port Act)은 법률이 공포된 후 90일 이내에 외국의 항만 3곳을 선정해 시범사업을 진행하도록 규정하고 있다. 이 사업의 정식 명칭은 '화물 안전 : 국제 컨테이너 검색 네트워크(Secure Freight : International Container Scanning Network)'로 아시아에서는 싱가포르와 부산항이 포함됐다.

시범사업 대상항만으로 선정된 곳은 지역적으로 각 대륙에 고르게 분포하고 있으며, 아시아권에서는 우리나라와 싱가포르 등 2곳이 포함된 것이 특징이다.

미국의 항만보안법은 시범사업 대상항만을 선정하는데 있어 각 항만의 고유한 특성을 토대로

각각 다른 수준의 컨테이너 처리율을 갖고 있는 항만을 고려할 것을 요구하고 있다.

당초 미국은 시범 대상항만으로 홍콩과 이집트의 알렉산드리아, 그리고 유럽의 항만 한 곳을 유력하게 검토한 것으로 알려졌다. 그러나 앞의 두 항만은 최종 대상에서 제외됐다.

또 홍콩 항만이 제외된 것은 2004년부터 이미 미국 의회가 요구하는 이른바 통합검색 시스템(ICIS)을 이용해 검색활동을 해왔기 때문인 것으로 풀이되고 있으나, 홍콩 정부가 강력하게 참여를 희망하고 있어 추가적으로 포함될 가능성도 있는 것으로 알려졌다.

또한 우리나라와 연간 미국행 수출 컨테이너 물동량이 3,000TEU에 불과한 파키스탄의 카심 항만이 포함된 것은 각각 최근의 북한 핵실험 강행에 따른 미국의 우려와 파키스탄이 알 카에다 등 테러리스트의 활동 근거지가 되고 있다는 판단에 입각한 것으로 풀이되고 있다.

미국은 선정된 항만(터미널)에서 2007년 초부터 시범사업에 착수할 예정인데, 초기에는 미국 수출 컨테이너를 7% 이상 검색하다가 2007년 말에는 100%까지 검색 비율을 확대한다는 방침이다.

지금까지 외국 항만에서 미국 수출 화물에 대한 검색 비율은 통상 1%를 밑돌았으며, 우리나라의 경우는 하루에 1~3개에 지나지 않았다.

미국은 항만보안법을 제정할 당시

[미국의 화물안전대책 시범사업 대상항만]

항만	감만터미널	카심	사우스햄튼	싱가포르	살라라	푸에르토 코르테스
국가	한국 부산항	파키스탄	영국	싱가포르	오만	온두라스
운영	허치슨	디피월드	디피월드	PSA	APM	Empresa Nacional Portuaria

미국으로 수출되는 모든 컨테이너 화물에 대한 검색을 추진했으나 관련업계의 강력한 반대에 직면, 시범사업을 실시한 뒤 사업확대를 추가로 검토하기로 했다.

미국 국토안보부 미첼 체토프 장관은 외국 정부와 터미널 운영업체와의 협력을 통해 이 사업을 가능한 한 빨리 확대할 방침이라고 밝혔다. 당초 대상항만이 3곳에서 6곳으로 늘어난 것도 미국의 이 같은 정책에 따른 것으로 보인다.

이에 따라 부산항의 혼잡 완화 등 이에 대한 대책마련이 필요한 것으로 지적되고 있다. 시범사업이 진행되는 부산항 감만 터미널은 지난해 미국행 컨테이너를 모두 21만 8,000 TEU를 처리했는데, 100% 검색에 대비하기 위해서는 미국행 컨테이너 진입 게이트를 별도 설치하거나 게이트 혼잡을 피하는 조치 등 필요한 준비를 서둘러야 한다는 것이다.

시범대상 항만 6곳 가운데 미국행 컨테이너 물동량이 특히 많은 곳은 우리나라와 싱가포르 항만인데, 미국은 항만 체중을 피하기 위해 방사능 탐지 장비와 컨테이너 화물 영상 검색기를 별도 운영하는 등 항만 당국과 구체적인 대책을 마련한다는 계획이다.

문제는 미국의 이 같은 대책에도 불구하고, 시범사업에 투입되는 이른바 ‘통합형 컨테이너 화물 검색기’ 운영과정에서 예기치 않은 혼란이 야기될 우려도 있다는 점이다.

통합검색기는 △컨테이너 번호를 인식하는 OSR과 △방사능 탐지기, 그리고 △컨테이너 화물 엑스 선 검색기 등 3가지로 구성돼 있는데, 미국이 무상으로 제공하는 엑스선 화물 검색기의 경우 감마선보다 위험하다고 알려져 있어 트레일러 운전자가 기피할 우려가 있고, 이 시스템이 터미널

게이트에 설치되는 고정식 문형 검색기이기 때문에 진입 지체가 일어날 경우 항만과 화주는 물론 운송업체 등에서 피해를 입을 수 있기 때문이다.

따라서 이같은 문제점을 해결하기 위해서는 시범사업을 실시하는 터미널 운영업체와 미국 국토안보부가 철저하게 준비해야 한다는 것이다.

특히 터미널 운영업체는 미국이 일방적으로 제공하는 시스템보다는 터미널 사정과 터미널 운영에 적합한 검색장비가 설치될 수 있도록 향후 협상에 만전을 기할 필요가 있는 것으로 지적되었다.

중국 군수, 석탄, 조선 등 7대 산업분야 통제

중국 정부가 군수, 전력, 석유화학, 통신, 석탄, 민간항공, 조선 등 7대 산업 분야를 국가자본이 절대적으로 통제해야 하는 전략산업으로 선정했다고 신화통신이 12월19일 보도했다.

리룽룽 중국 국유자산감독관리위원회 주임(위원장)은 “이들 산업은 중국의 국가안보에 영향을 미치고 경제적 생명선이 되는 핵심적이고 중추적인 분야”라며 “7대 전략 산업에 속한 국영 기업들에 더 많은 자본을 투입해 경쟁력을 확보할 계획”이라고 밝혔다.

그는 “전력, 석유화학, 통신, 군수 산업에 속한 기업들은 완전 국영을 유지하거나 정부가 절대 다수의 지분을 갖도록 할 방침이며 석탄, 항공, 해운 등은 정부가 지배권을 가져야 한다”고 설명했다. 그는 또 “석유화학분야의 핵심 후방 산업과 통신 서비스업 분야의 국유기업들에 대해서는 구조조정을 단행하고 개인이나 외국인 자본을 끌어들이어 소유구조 다원화를 추진하겠다”고 말했다.

중국 정부는 이와함께 합병을 통해 중앙정부가 관리하는 국유기업의 수를 현재 161개에서 2010년까지 80~100개로 줄이고 세계시장에서 강력한 경쟁력을 갖춘 30~50개의 기업집단도 육성하겠다고 밝혔다.



이집트 수에즈운하 폭과 길이 확장하는 방안 추진

오는 2010년까지 10억달러 투입 초대형선 이용토록

파나마가 지난 10월 운하 확장계획을 확정한 가운데, 이집트도 오는 2010년까지 10억 달러를 투입, 수에즈 운하를 확장하는 방안을 추진하고 있다.

수에즈운하 관리청은 운하를 10피트(3미터) 정도 깊게 하고, 폭도 지금보다 17% 가량 넓혀 흘수 72 피트(21.6미터) 길이 365미터의 선박이 통항할 수 있게 한다는 계획이다. 파나마 운하 당국은 10월22일 국민투표를 통해 오는 2014년까지 52억5,000만 달러를 들여 1만2,000TEU급 컨테이너 선박이 운항할 수 있도록 확장공사를 추진하기로 한 바 있다.

1986년에 개통된 수에즈 운하는 아시아에서 유럽으로 가는 대표적인 선박 통행로로 2005년에 모두 1만 7,000척이 넘는 선박이 이용했으며, 운하 통행료로 거둬들이는 수입은 연간 33억 달러(2005년 기준)에 달하고 있다.

이집트가 수에즈 운하 확장사업을 추진하는 이유는 선박이 대형화됨에 따라 수에즈 운하를 통과하지 못하는 선박을 유치해 수입을 증대하기 위한 전략으로 풀이되고 있다.

수에즈 운하는 현재 흘수가 53피트(16미터)로 제한돼 있어 최대 16만톤(DWT)급 이하 선박만이 운항할 수 있는 한계점이 있었다. 이집트는 운하를 통행하지 못하는 수에즈 막스 유조선 가운데 260척 정도를 운하 확장사업을 통해 유치할 계획이다.

로이즈 자료에 따르면 지난 1년 동안 484척의 대형유조선(VLCC)이 중동에서 유럽 및 북미로 운항했는데, 이 가운데 254척이 아프리카 희망봉을 우회 항해하였으며, 220척만이 원유를 일부 적재한 후 수에즈 운하를 통과했다.

수에즈 운하 이용으로 특히 정유회사들이 유조선 선사보다 더 많은 혜택을 볼 것으로 분석되는데, 이는 중동산 원유를 유럽 또는 미국으로 수송하는 시간이 크게 단축되어 미국향 수송기간이 40일에서 35일로 줄어들기 때문이다.

초대형 유조선(VLCC)이 중동지역에서 원유를 적재한 후 수에즈 운하를 통과하기 위해서는 수에즈 만의 애인 수크나(Ain Sukhna) 터미널에서 일부 원유를 양하한 뒤 수메드(Sumed) 송유관을 통해 지중해 연안의 시디 케릴(Sidi Kerir)까지 운송한 후 다시 선박에 적재하고 있는 실정이다. 그러나 운하 확장사업이 완료되면 원유를 적재한 많은 대형유조선들이 수에즈 운하를 쉽게 이용하여 지중해와 홍해를 통행할 것으로 예상되기 때문에 정유사 입장에서는 선박에 대한 선택의 폭이 늘어나게 되나.

수에즈 운하 확장으로 VLCC 선박이 자유로이 운하를 통과할 수 있게 될 경우 유럽산 원유를 아시아로 수송하기 위한 수요가 증대될 것으로 기대된다.

특히 북유럽, 발틱 해 및 북아프리카 산 원유를 아시아 지역으로 수송하는 루트가 크게 성장할 것으로 예상된다. 로이즈는 연간 50척의 VLCC 선박이 북유럽, 발틱 해 및 북 아프리카 산 원유를 남아프리카 희망봉을 경유하여 아시아로 수송하고 있는데 55일이나 소요된다고 밝히고, 수에즈 운하를 이용할 경우 10~15일 정도 줄어들 것으로 예상되어 유조선 시장에 미치는 영향이 상당할 것으로 분석된다.

상하이항 아시아-북미 동안항로 서비스 이전연기

12월부터 이전기로 한 것을 내년 4월까지 연기

중국의 상하이 항만당국이 올 12월부터 아시아-북미 동안항로 서비스를 양산 컨테이너 터미널로 이전하려던 계획을 내년 4월까지 연기한 것으로 알려졌다.

주요 외신과 상해에 있는 선사 등에 따르면, 당초 상하이 국제 항무집단(SIPG)은 12월 10일 제1단계 컨테이너 터미널 개장 1주년 기념일에 맞춰 2단계 터미널을 완공하고, 현재 상하이 외고교 컨테이너 터미널에서 이루어지고 있는 아시아-북미 동안서비스를 양산 심수 컨테이너 터미널로 옮긴다는 계획이었다.

다만, 중국은 서비스 이전과 관계없이 2단계 양산 컨테이너 터미널은 올해 안에 개장한다는 방침이다.

중국이 서비스 이전을 연기하는 표면적인 이유는 터미널의 안전성과 운영 능력을 개선하기 위한 것으로 전해지고 있다.

그러나 전문가들은 이런 사정 외에도 최근 상장된 SIGP가 수익성을 고려해 이같은 결정을 내린 것으로 풀이하고 있다.

양산 컨테이너 터미널로 선사 서비스를 강제로 이전하는 경우 물류비 부담이 높아져 화주들이 인근에 있는 닝보 항만으로 물동량을 옮길 가능성이 크기 때문이다.

실제로 지난해 아시아-유럽항로 서비스와 올 10월 아시아-남미서비스를 양산컨테이너 터미널로 이전한 이후 일부 화주의 경우 이용 항만을 닝보항으로 옮겨 이 항만이 반사적인 이익을 얻고 있는 것으로 알려졌다.

또한 중국이 최근 텐진 항만을 중심으로 한 발해만 지역의 항만을 집중 개발하고 있는 것도 SIPG의 서비스 연기에 영향을 주었을 것이라는 시각도 있다.

최근 중국에서는 이른바 '상해방'의 정치적인 위상이 쇠퇴하고, 텐진 출신들이 세력을 얻어 가고 있어 SIPG가 1단계와 같이 무리하게 서비스를 이전해 손실을 자초하지 않을 것이라는 분석 때문이다.

중국선사들 해외 선박금융 이용사례 급증

최근 중국에서 선박투자가 급증하면서 자국 이외의 선박금융을 이용하는 사례가 크게 늘고 있는 것으로 나타났다.

이같은 선박금융 수요는 특히 중국에서 크게 증가하고 있는데, 이는 중국의 선박 발주가 크게 늘고 있으나 중국 은행들로부터 금융이 활발히 이루어지지 않고 있기 때문이다. 이에 따라 중국 선주들은 자국의 은행에서 금융을 일으키는 금액이 매우 적은 것으로 알려졌다.

2010년까지 세계 유조선 수요는 7,500만DWT, 2020년까지는 1억3,000만DWT에 달하고 있는데, 중국 선주들은 이 가운데 50여척의 VLCC급 유조선이 추가로 필요한 것으로 나타났다.

이같은 현상을 반영하듯 지난 9월 20일 세계 최대의 선박금융 대부은행인 Den norske Bank가 중국에 지점을 개설하였으며, 기타 주요 선진국 은행들의 중국 진출도 증가하고 있다. Den norske Bank 이전에는 노르웨이의 Ness, Risan & Partner, Nordea Bank가 진출했으며, 이에 따라 중국 선주들은 이들 외국계 은행을 통한 대출을 크게 늘리고 있다.



- 한국선주협회, 해무위원회 개최, 예선사용료 조정내용 국적 외항선사에 통보
- 한국선주협회 · 전국해상산업노동조합연맹, 국제선박 외국인 선원 고용협의회 개최
- 해양수산부, 네덜란드 해운물류대학 분교 설립 및 지원방안 자침 수립, 2006년도 테러 위기대응 통합훈련 실시(11/7-8)
- 통일부, 남북해운합의서 이행관련 관계기관 대책회의 개최

- 한국선주협회, 국제 남북수송로에 관한 정부간협약 가입여부 검토의견 해양수산부에 제출
- 해양수산부, 아시아지역 해적퇴치 정보공유센터 관리이사 선임, 제10차 한 · 일 선박안전실무협의회 개최 (11/15-16, 목포)

- 해양수산부, 선박법시행규칙 개정공포

- 해양수산부, 글로벌 물류네트워크 구축방안 대책회의 개최

- 해양수산부, 부산항 신항 완공사업 임시 관할지자체 지정통보
- 정부, 부산항 자유무역지역 확대지정을 위한 관계부처 협의회 개최

- 한국선주협회, 무역항의 항만 시설사용 및 사용료에 관한 규정에 대한 의견 해양수산부에 제출

- 해양수산부, 선박밸러스트수 처리설비 형식승인 잠정기준 및 오존층파괴물질이 포함된 설비업체의 지정기준 제정고시

- 해양수산부, 부산항 신항 2-4단계 민간투자사업 제3차 제안요청 공고

- 한국선주협회, 사이츠러스 분쟁지역 취항선박 주의사항 국적외항선사에 통보
- 해양수산부, 해양안전분야 ISO 9001 인증심사 수감(11/6-8)
- IMO, 제97차 이사회 개최(11/6-10, 영국 런던)

- 해양수산부, 선원자녀 장학생 선발을 위한장학위원회 개최, 항만법시행령 일부개정령(안) 입법예고, 물류기업 CEO를 대상으로 해외진출 방안 등 정책설명회 개최
- 부산지방해양수산청, 부산항 인근해역 해상교통환경평가 연구 최종보고회 개최

