

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



신년사 2

협회소식 7

한국선주협회 2007년도 정기총회 성료 7

한국선주협회, 수출입은행 자금지원 확대 추진 10

우리나라와 이탈리아, 해운회담 주요내용에 합의 12

미국, 외국선사들에게 적정금액의 ICB 요구 14

업계동정 20

해사정보 30

해양수산부, 한일간 물류체계구축 협력 적극 추진 30

부산항 신항 개장 1주년 새로운 도약계기 마련 32

정부 여수박람회장 조성에 1조 6천억원 투입 34

글로벌선사들 아시아역내항로 진출 가속화 39

B/L 등 해상운송 서류절차 개혁논의 활발 43

해사문화 44

해사일지 46



외항해운업계 대표 신년사 모음

정해년(丁亥年) 새해가 밝았다. 대부분의 사람들은 올해가 600년만에 돌아오는 '황금돼지의 해'라며 여느 때 보다도 많은 기대와 소망을 갖고 새출발을 다짐하는 것 같다. 황금돼지에 대해 '상술이다', '중국이 만들어 이야기다' 등 많은 논란이 있지만, 돼지해라는 것 만으로도 새해에는 좋은 일만 생길 것이라는 생각이 들게 한다. 금년에는 모든 항로에서 물동량이 넘쳐 만선상태가 지속됐으면 하는 마음 간절하다. 다음은 우리 외항해운업계 대표의 신년사를 요약한 것이다.(편집자 주)

“정해년 새해에는 모든 항로에 물동량이 넘쳐나길...”

□ **한국선주협회 회장** 새해 들어 세계경제는 중동지역의 불안과 유가를 비롯한 원자재가격의 앙등, 미국의 쌍둥이적자 누적, 환율 및 금리의 불확실성 증대 등으로 성장세가 다소 둔화될 것으로 전망되고 있다. 세계해운시황 역시 항로와 선종에 따라 차이가 있겠으나, 전반적으로 보합세에 머물

것으로 보여지나, 근해항로의 침체된 분위기도 당분간 지속될 것으로 전망된다.

따라서 선사들간의 협력체제를 정립하여 상생의 방안을 모색하는 한편, 창조적인 기업가정신으로 무장하여 존경받는 기업으로 자리매김하기 위한 노력이 그 어느 때보다 절실하다.

협회는 새해에도 회원사들의 권익보호와 한국상선대의 국제경쟁력 강화를 위해 열과 성을 다함은 물론, 회원사간의 결속력을 더욱 다져 신뢰와 화합을 바탕으로 한국해운이 안정 속에 세계정상으로 도약할 수 있는 기반조성에 주력 할 것이다.

톤세제도의 정착 등을 통해 해운세제의 선진화를 도모하고, 선·화주간 상생의 협력관계를 구축하는 한편, 국가필수선박제도의 효율적인 시행으로 해기전승을 도모하고, 노사간의 이해를 바탕으로 필수인원을 제외한 외국인선원 고용의 개방과 항만노조의 상용화가 조기에 실현될 수 있도록 최선의 노력을 경주해 나갈 계획이다.

그리고, 국제협약의 제정 및 개정작업과 국제기구 활동에 적극 참여하여 우리 해운의 이익을 도모하고, 해상안전 증진과 선박확보자금의 조달에도 더욱 더 노력하는 한편, 해운산업의 대국민 이미지 제고를 위한 사회협력사업과 홍보에도 많은 관심을 갖도 추진하겠다.

□ 대한해운 이진방 사장 지난 2006년은 우리에게 참으로 의미있는 값진 한 해였다고 생각된다. 지속된 해운호황에 힘입어 3년 연속 1조원을 초과하는 매출과 상당한 규모의 이익을 달성하는 좋은 실적을 거두었으며, 사업다각화와 적극적인 선대 확충을 통해 “KLC 비전 2010”의 달성을 위한 성공적인 첫 발을 내딛게 되었다.

또한 제 43회 무역의 날에는 “6억불 수출의 탑”을 수상함으로써 수출산업으로서 국가경제에서 중요한 비중을 차지하고 있는 해운업의 위상제고에 공헌하였으며, 이어서 투명한 기업지배구조와 윤리경영을 통해 바람직한 기업상을 실천하는 모범기업에 수여되는 “2006년 가장 신뢰받는 기업상”을 수상함으로써 한국 최고의

기업에 수여되는 상들을 연속하여 수상하게 되는 영예를 안았다.

올해는 이러한 3년여의 성과를 바탕으로 한층 밝고 희망찬 모습으로 본격적인 도약을 이루는 한 해가 될 것임을 확신한다.

하지만 우리는 결코 여기에 만족하고 안주해서는 안될 것이다. 지금 우리는 제 2의 도약을 위한 중요한 기로에 서 있다. 비록 올해 해운시황을 긍정적일 것으로 예측하고는 있지만 현재의 호황이 상당부분 중국특수에 의한 것임을 감안한다면 이러한 요인은 언제든지 급변할 수 있다는 사실을 우리는 직시해야 할 것이다.

또한 대내적으로 지속되고 있는 경기하락 우려와 급격한 환율변화, 대외적으로도 고유가와 원자재가의 급등 등 불투명한 경영여건은 올해에도 피해갈 수 없는 현실이 될 것이다. 진정한 세계 일류의 에너지·자원 전문 수송선사로의 도약은 결코 시간이 지난다고 저절로 이루어지는 것이 아님을 명심하면서 우리 모두 제 2의 도약을 위해 가일층 분발하여 미래를 준비하고 도전해 나가자. ■

□ 범주해운 이상복 사장 해운시장을 살펴보면 다음과 같이 몇 가지의 커다란 해운환경의 변화가 일어나고 있다. 주요선사의 초대형선박확보 경쟁, 아시아 역내시장에서 원양/근해선사의 각축, 해운동맹의 해체 가속화와 하주지위의 강화 등을 들 수 있다. 또한, 2007년 세계경제와 국내경제는 둔화될 것으로 전망된다.

이같은 여건하에서 PANCON JUMP의 제3차 마지막 연도인 2007년도 회사가 추진해야 할 각 본부별 목표달성에 주력해야 할 것이다. 사선부문의 경우 영업목표 월평균 14,300TEU,



운임 600만불을 돌파하고, 취약점인 일본 수입 및 중국 수출의 집하증대로 Empty컨테이너 Positioning을 최소화시켜 수익성 향상에 전 Marketing 능력을 집중해야 할 것이다. 또한, 작년에 새로 시작한 인천-상해-닝보항로 및 부산-블라디보스톡-보스토치니항로의 조기 정착과 수익성 확보도 시급하다.

근래 사고가 많이 발생하고 있어 선박/선원 사고와 Cargo Claim에 대한 예방 대책을 수립하여 사고 발생 ZORO를 목표로 해야 하며, 중고선 관리대책 및 대체선 검토, 인천-중국항로 선박확보도 검토해야 할 것이다.

관리부문은, PANCON JUMP 이후 새로운 3개년 경영 목표를 수립하고, 인사제도 종합 검토 및 부/차장 이상 연봉제 도입 검토하고, 대화주 Service를 위한 Homepage 관리 강화, e-D/O 도입과 화주 승선 교육을 확대하고, New PCL-NET의 도입과 Groupware 활성화를 추진해야 한다.

올해는 PANCON JUMP의 마지막 3년차로 임직원 모두가 일치단결하여 내부의 역량을 총 집결 하여, 꼭 달성하겠다는 의지를 가지고 추진하자. 또한 목표 달성을 위해서는 임직원 개인의 일에 대한 열정과 끊임없는 자기개발이 선행되어야 할 것이다. ■

□ 한진해운 박정원 사장 올해는 '한진해운호'가 출범한지 30년이 되는 매우 의미 있는 한 해이다. 학문의 기초가 확립된다는 이립의 나이처럼 우리 한진해운도 명실상부한 세계 초일류 종합물류기업이 되기 위한 초석을 다져야 할 중요한 시기이다.

먼저, 글로벌 산업환경의 고숙화, 정보화가 가

속되면서 시장상황이 '수요자 중심의 시장 (Buyer's Market)'으로 바뀌고 있다. 이에 따라 기업에게 가장 중요한 가치도 기술이나 상품이 아니라 '고객'으로 변화되었음을 직시해야 한다.

특히, 한 차원 높은 서비스를 제공하기 위해서는 고객을 세분화하고 Needs를 정확히 파악해서 차별화된 서비스를 제공함과 동시에, 회사의 기능을 "고객지향적 현장중심 체제"로 재편하여 "고객의 가치"를 더욱 제고해 나가야 한다.

둘째, 선진적인 재무 구조를 확립하고, 우리 회사의 가장 핵심 자산인 인적자원의 글로벌 경쟁력을 지속적으로 강화해야 하겠다. 무엇보다도, 글로벌 마인드와 핵심 경쟁력을 갖춘 인재를 양성하여 세계 초일류의 조직을 만들어 나가야 한다.

셋째, 전사적 경영혁신(Process Innovation) 프로젝트를 성공적으로 완료해야 한다. 이번 혁신 프로젝트는 단순히 업무형태나 기능의 변화가 아니라 우리회사가 근본적인 체질을 개선하여 세계 초일류 기업의 역량을 갖춘 조직으로 재탄생 되는 전환점이 될 것이다.

넷째, 이번에 새롭게 도입한 '책임경영 체제'를 효과적으로 정착시켜 나가자. 업무별로 위임된 책임과 권한을 바탕으로 독립된 사업 단위를 경영한다는 확고한 '책임경영 문화'가 정착되어야 한다.

다섯째, 선박관리 및 안전운항 시스템을 보다 체계화 시키고, 선진적으로 관리해 주기 바란다. 아울러, 현재의 고유가 파고를 헤쳐나갈 수 있도록 경제 운항을 위한 지속적인 노력을 기울이는 한편, 환경친화적 운항체계도 확립하여 글로벌 환경보호에도 공헌해야 할 것이다.

미래의 어떠한 환경 변화에도 흔들리지 않고

세계시장을 리드하는 기업, 창조적 정신이 항상 살아 넘치는 조직, 우리 모두의 희망이 이루어지는 삶의 터전, 그리고 국가와 세계경제 발전에 기여하는 '한진해운'을 다 함께 만들어 나가자. ■

□ 현대상선 노정의 사장 '글로벌 리더(Global Leader)'를 향하여 세계로 뻗어가는 '현대상선'호의 힘찬 항해가 이제 막 시작되었다.

올 한해도 우리를 둘러싼 경영환경은 그리 호의적이지만은 않을 것이다. 컨테이너선 사업부문에서는 공급과잉현상으로 인한 시황 둔화는 피할 수 없는 현실이다. 그만큼 해운기업간의 경쟁은 더욱 치열해질 것이다.

이에 대비하여 올 한해 초대형 최첨단 컨테이너선을 효율적으로 투입하여 주요항로를 새롭게 정비하는 등 컨테이너선 사업의 경쟁력을 한층 강화할 것이다. 또한 최고의 서비스 품질을 유지하면서 고부가가치 화물을 유치하고 틈새시장을 개척하는 등 수익성을 높이는데 역점을 두려고 한다.

벌크선 사업부문에서는 최근 시황 변동 주기가 빨라지고 예측하기 어려운 수많은 변수들이 시황에 영향을 끼치는 만큼, 급변하는 환경에 기민하게 대응할 수 있는 '순발력'을 키우는데 중점을 두고자 한다.. 유조선 사업은 올해도 세계무대에서 영업력을 더욱 강화하기 위해 지속적인 노력을 경주할 것이며, LNG수송 사업은 그동안 쌓아온 경험과 노하우를 바탕으로 3국간 LNG수송 프로젝트에 적극 참여할 것이다.

지난해 새롭게 시작해 가능성을 보여준 케미컬, LPG 수송사업에 이어 올해도 새로운 수익을 창출할 수 있는 사업에 진출할 것을 적극 검토해 나가겠다.

우리는 지난 호황기 시절부터 먼 미래를 위해 과감히 투자하면서도 '저비용 고효율 시스템'을 갖추기 위한 내부 시스템 합리화에 투자를 아끼지 않았으며 그것이 어느 정도 가시적인 성과를 거두고 있음을 확인하고 있다.

앞으로도 전사적으로 영업·운항·관리 등 각 영역에서 불필요한 비용이 지출되고 있는지 면밀히 검토하고, 당장 얼마간의 비용을 감소시키기보다 회사의 체질 자체를 근본적으로 변화시켜 어떠한 경우에도 수익을 거두고 글로벌 경쟁력을 확보할 수 있도록 자생력을 키우는데 주력해야 한다. ■

□ 흥아해운 이윤재 회장 금년 세계 경제는 고유가와 달러화 약세가 지속되는 가운데 주요 수출대상국의 성장세 하락과 동남아 주요국가의 경제성장률 저하로 경기둔화가 지속될 것으로 전망되고 있다.

해운 산업은 세계 경기하락에 따른 물동량 감소가 지속되는 가운데 글로벌 선사의 대형선박 투입이 본격화 됨에 따라 수급불균형 현상이 심화되어 선사간 운임경쟁은 더욱 치열해질 것으로 예상된다.

이러한 해운환경은 강자에겐 기회가, 약자에겐 위협이 될 것이며, 준비된 자에게는 도전과 개척의 동기가 될 것이다. 이에, 보다 전략적인 사고로 미래 준비에 총력을 다 해야 할 것이다.

금년도 반드시 실천해야 할 일은, 첫째, 자율책임경영 체계의 강화이다. 성과위주의 경영관리 시스템을 정착시킴으로써 자율경영과 책임경영은 완성될 수 있다.

둘째, 신기업문화의 추진이다. 바람직한 기업문화 정착은 경쟁력 강화의 필수요건이다. 탁월



한 성과를 이룬 초일류 기업들은 그들만의 독특한 기업문화를 일구어 내자.

셋째, 핵심인재 확보 및 인재육성의 적극 추진이다. 지식기반 경제의 도래와 기업간 경쟁 격화, 급변하는 경영환경 하에서는 뛰어난 인재가 기업경쟁력의 핵심이다.

넷째로, 구조조정의 지속적인 추진이다. 구조조정은 불확실한 미래 환경변화에 대비하기 위한 생존 노력이며 지속적인 과제이다. 핵심역량에 대한 심도있는 분석을 통해 사업구조를 수익성 위주로 고도화시켜 나아가야 한다.

안정과 성장을 동시에 추구하기 위해서는 주력사업인 정기선 컨테이너 사업의 수익성 극대화 전략과 새로운 성장동력인 케미컬탱커선 사업에 핵심역량을 집중함으로써 수익성을 확대시켜 나아가야 할 것이다.

다른 한편으로는, 미래의 핵심사업도 착실히 준비해야 한다. 새로운 성장동력 창출을 통한 수익의 극대화 및 이미지 개선으로 흥아해운의 브랜드 가치를 높일수 있도록 전력을 다하자.

□ 해양수산부 장관 지금 세계 각국은 미래의 꿈과 희망 그리고 경제활력의 원천으로서 해양의 중요성을 재인식하고 바다 경영을 위한 국가 전략을 새롭게 하여 21세기 세계 경영의 꿈을 키워가고 있다.

앞으로 여러 나라와의 FTA 체결로 인해 시장 개방 압력은 더욱 거세어지고 해양관할권 확보와 물류시장 선점을 둘러싼 동북아 주변국간 경쟁은 한층 심화될 전망이다.

해양수산부는 무한한 가능성이 열린 해양을 통하여 풍요로운 희망한국 실현을 위해 금년에 다음과 같은 사항에 중점을 두고 해양수산정책

을 추진하고자 한다.

우선, 우리의 해양영토에 대한 해양주권을 공고히 하고 해양환경 관리체계를 한 단계 더 발전시키겠다. 100톤급 독도관리선을 건조하여 독도 관리권을 강화하고, 무인도서 및 배타적 경제수역에 대한 종합적인 관리대책을 마련하여 향후 주변국과의 해양경계 획정에 적극 대비할 것이다.

또한, 동북아의 물류중심국가 실현을 위한 투자와 정책적 지원을 아끼지 않겠다. 부산·광양항을 동북아 허브항만으로 지속 개발하고 해외 기업의 국내 유치와 함께 국내기업의 해외진출을 지원하고 국제물류 네트워크를 구축하여 안정적인 물동량 창출기반을 확충해 나가겠다.

그리고, 항만 생산성과 서비스 향상을 위하여 부산항에 이어 인천, 평택·당진항에도 항만노무 상용화 도입을 추진하고 하반기중에 울산항만공사도 설립하는 한편, 국적선사의 경쟁력 제고를 위하여 다양한 선박펀드를 개발하고 선박보증기금 제도를 도입하여 연안해운의 현대화도 적극 추진하겠다. .

특히, 해양안전관리 기준을 선진화하고 해상보안 대응능력 확충을 위한 법령을 제정하여 해양사고 예방은 물론 신속한 구조를 위한 안전망을 확충할 계획이다.

마지막으로, 올해는 2012년 여수세계박람회 유치가 결정되는 해이다. 이번에는 반드시 세계박람회를 우리나라 여수에 유치하겠다. 여수 세계박람회는 참여정부가 지향하는 국토균형 발전을 위한 획기적인 전기이자 우리가 세계 5대 해양강국으로 진입할 수 있는 디딤돌이 될 것이다.



한국선주협회 2007년도 정기총회 성료

이진방 대한해운 사장 만장일치로 협회장 추대



한국선주협회는 올해 회원사간 신뢰와 화합을 바탕으로 세계 5대 해운강국으로 도약하기 위한 기반 조성에 모든 역량을 기울여 나가기로 했다.

한국선주협회는 1월23일 협회 대회의실에서 2007년도 정기총회를 열고 이같은 내용을 골자로 한 금년도 협회 중점추진 사업계획과 예산안을 심의의결하는 한편, 제25대 신임 협회장에 이진방 대한해운 사장을 만장일치로 추대했다.

또 이날 정기총회에서는 창명해운, 신성해운, 중앙상선을 신규 이사사로 선임하였으며, 사무국 임원은 현행 체제를 유지하기로 의결했다.

외항해운업계 대표와 해양부 관계자 등이 참석한

가운데 열린 이날 정기총회에서는 먼저 협회 사무국으로부터 2006년도 주요업무 추진실적 및 수지 결산내용을 보고받고 이를 승인하는 한편, 2007년도 주요업무 추진계획과 예산안 등을 심의한 후 이를 통과시켰다.

특히 이날 정기총회에서 장두찬 회장은 개회사를 통해 『과거 수년 동안 우리해운업계는 선종과 항로에 따라 차이는 있었지만 전체적으로는 호황을 누려왔으며, 이에 힘입어 과거 어느 때보다도 괄목할 만한 성장을 시현하여 왔으나, 올해도 작년과 마찬가지로 너무나 많은 불확실성과의 대결이 불가피할 것』이라고 강조하고, 우리 모두 신뢰와 화합으로



황 모니터링 시스템 구축과 사장단 연찬회, 위원회 및 업종별 간담회를 통해 정보공유를 활성화시키는 등 우리 해운산업의 지속적인 발전을 도모해 나가기로 했다.

협회는 또 철광석·유연탄·원유·LNG 등 대량화물의 국적선 수송을 확대하기 위한 선·화주간 협력체제를 더욱 공고히 하여 국가 전략물자의 안정적 수송기반을 마련하고, 선박금융의 다양화와 항만의 생산성 향상을 위해

우리해운의 지속적인 발전과 세계5대 해운국가로 도약하기 위한 결의를 다지고 국민의 신뢰와 사랑을 받는 해운업계가 되도록 다 같이 노력하자고 당부했다.

이어 김성진 해양수산부 장관은 치사(신평식 해운물류국장 대독)를 통해 『올해 해운시황의 전반적인 약세가 우려되는 만큼, 여러분들께서는 불황에 대비하는 지혜와 각오를 새롭게 다지고 원가절감에 의한 생산성 향상으로 기업의 체질을 강화하여야 할 것』이라고 강조하고, 정부도 지속적인 제도개선 등으로 우리 해운기업의 경쟁력을 강화하여 해운산업을 국가경제를 견인하는 전략적 서비스산업으로 육성하겠다고 밝혔다.

협회는 이날 정기총회에서 우리나라가 명실상부한 선진해운국으로 발돋움할 수 있도록 톤세제도의 안정적인 정착과 선원선박제도 개선 등 선진해운 인프라 구축을 통한 해운산업의 국제경쟁력 강화에 주력하기로 했다.

특히, 협회는 회원사간 유대를 더욱 강화하고 업계 공동이익과 발전을 위해 노력하는 한편, 해운시

적극 노력하기로 했다.

선원비 경쟁력 제고를 위해 국가필수국제선박제도의 개선 및 확대시행을 통해 해기전송의 토대를 마련하고, 해기사를 포함한 외국인선원의 고용확대를 적극 추진하는 한편, 선원의 소득세 면제 등 선원관련 세제 및 사회보험제도의 개선을 추진키로 했다.

또 해상보안 및 해양환경관련 국제규제의 강화에 능동적으로 대처하고, 해상안전 및 해양오염방지에 주력하는 한편, UN 해상물건운송협약 제정작업을 비롯, WTO DDA, IMO, ILO, APEC 등 국제기구 해운관련 협상과정에 적극 참여하여 우리 선사들의 이익을 도모하고, 한국해운의 위상을 제고시켜 나가기로 했다.

이밖에 시장진입 장벽이 있는 해외시장 진입환경 개선에 박차를 가하고, 세계 5위의 해운국으로 도약하기 위해서는 해운산업에 대한 국민적 지지기반 확보가 절대적으로 필요한 만큼, 사회기여사업의 발굴추진과 함께 해운홍보와 조사분석 기능을 강화하기로 했다.

협회 제25대 회장에 이진방 사장 취임



이진방 대한해운 사장이 1월23일 열린 한국선주협회 2007년도 정기총회에서 만장일치로 제25대 협회장으로 추대되어 이날 정식으로 취임했다.

이진방 신임회장은 이날 취임인사를 통해 『이제 우리나라의 해운관련세제는 선진해운국과 비교해도 손색이 없을 정도로 선진화가 이루어졌지만, 선박금융이나 선원고용 등에 있어서는 아직도 개선해야 될 부분이 많은 것 같다』고 밝히고, 미력하나마, 협회장 임기중에 우리 업계가 직면한 현안들을 해소하는데 주력하여 우리나라가 명실상부한 세계 5대 해운강국으로 도약할 수 있는 기반을 다지는데 최선을 다하겠다고 말했다.

이진방 신임회장은 지난 1971년 서울대학교 경영학과를 졸업한 직후 삼성에 입사하여 1991년 8월까지 20년간 삼성물산 부장과 삼성코닝 이사 등을 역임하였으며, 1991년 8월 대한컴퓨터랜드 사장에 취임했다.

그리고, 1992년 10월에 대한해운 이사를 시작으로 상무와 전무를 거쳐 1996년 12월에 대표이사 부사장에 선임됐으며, 2003년 3월에 대표이사 사장으로 취임하였다.

이 신임회장은 또 2004년 1월에 한국선주협회 부회장과 해무위원장에 선임되었으며, 현재 UK P&I CLUB 이사, 한국선급 이사, 한국가스연맹 이사, 대한민국 해양연맹 부총재직을 맡고 있다.

이밖에도 이 회장은 2005년 대한민국 최고기업대상(운수창고 부문)을 비롯하여 2005년 대한민국 서비스브랜드 대상, 2005년 대한민국 CEO 경영대상을 수상한데 이어 2006년에는 6억불 수출의 탑과 대한민국 가장 신뢰받는 기업상을 수상한 바 있다.

[이진방 신임회장 약력]

(학 력)

1964-1967 경북고등학교
1967-1971 서울대학교 경영학 학사
1971-1974 서울대 경영대학원 재무관리학 석사

(주요경력)

1971. 1-1988.12 : 삼성물산(주) 부장
1989. 1-1991. 8 : 삼성코닝(주) 이사
1991. 8-1992. 9 : 대한컴퓨터랜드(주) 사장
1992.10-1996.12 : 대한해운(주) 이사, 상무, 전무
1996.12-2003. 3 : 대한해운(주) 대표이사 부사장
1998.10-현 재 : UK P&I CLUB 이사

2003. 3-현 재 : 대한해운(주) 대표이사 사장
2004. 1-2007. 1 : 한국선주협회 부회장, 해무위원장
2004. 2-현 재 : 한국선급 이사
2006. 2-현 재 : 한국가스연맹 이사
2006. 3-현 재 : 대한민국 해양연맹 부총재
2007. 1 : 한국선주협회 회장

(포상)

2005. 9 : 대한민국 최고기업대상(운수창고 부문)
2005. 11 : 2005년 대한민국 서비스브랜드 대상
2005. 12 : 2005년 대한민국 CEO 경영대상
2006. 11 : 6억불 수출의 탑(무역의 날)
2006. 12 : 2006년 대한민국 가장 신뢰받는 기업상

한국선주협회, 수출입은행 자금지원 확대 추진 국적선사 외국조선소에서 선박건조시 지원 등

한국선주협회는 국적선사들이 국내조선소에 발주할 경우에만 지원되는 한국수출입은행 자금이 외국조선소에서 건조되는 경우에도 지원할 수 있도록 한국수출입은행과 협의하고 있다.

또한 국내조선업체가 외국에 설립한 조선소에 발주하는 경우도 수출입자금이 지원되는 방안과 국적선사가 수입하는 중고선에 대한 수출입은행 자금 지원 등의 방안이 동시에 검토되고 있다.

이같은 방안이 확정될 경우 우리나라 선사들은 국내조선소들이 건조하기를 꺼리는 벌커 등을 중국, 일본 등 제3국에서 건조할 수 있는 길이 열리게 돼 국적선대 증강 및 한국해운 경쟁력제고에 크게 기여할 것으로 기대된다.

한국수출입은행은 1월22일 해운회사 선박금융관련 임원 및 실무책임자들을 초청해 간담회를 가졌는데 이 자리에서 한국선주협회는 수출입은행자금의 확대지원방안을 요청했고, 이를 수출입은행이 적극 검토하기로 했다.

한국선주협회가 이같은 방안을 제시하게 된 배경은 최근 국내 조선소들이 컨테이너, LNG선, 탱커 등 고부가 가치 선박의 건조에 주력하고 있어 석탄, 철광석 등 대량화물 수송선박은 국내조선소에서 건조야드를 확보하지 못해 중국, 일본 등에서 건조하고 있는데 따른 것이다.

그러나 수출입은행 선박금융은 국내 조선소 건조 선박에만 지원되고 있어 국가경제에 중요한 전략화물인 대량화물을 수송하기 위해 국적선사가 건조하는 선박은 이 자금을 사용할 수 없어 자금조달에 어려움을 겪고 있는 실정이다.



또한, 국내 시중은행 또는 외국계 자금을 이용할 경우 수출입은행 자금보다 금리가 높고 고정금리인 수출입은행 자금에 비해 변동금리에 따른 리스크에 노출되는 등 국적선사의 경쟁력 저하요인으로 작용하고 있다.

국적선사들은 향후 5년간 90여척의 벌커와 일반 화물선의 신조선을 도입할 예정으로 있어 이들 선박에 대한 자금지원 규모의 확대가 불가피한 실정이다.

특히, 2007년-2016년도까지 한전, 현대제철, POSCO 등의 전용선 신규도입 또는 계약만료에 따른 신조선 수요는 47척에 달해 이들 선박에 대한 막대한 자금조달 방안이 대국적으로 강구돼야한다는 의견이 지배적이었다.

이와관련, 한국선주협회는 “수출입은행은 2003년도에 해운기업에 대한 자금지원을 결정하면서 해운기업의 사업장은 선박이며, 선박은 국제항해를 하면서 외국에서 사업을 하므로 '대한민국 국민이 외국에서 영위하는 사업에 대한 대한민국 국민에 대한 대출' 규정을 활용할 수 있다”고 내부적으로 결론 내

린 바 있어 국적선사에 대한 지원은 선박의 국내건조여부와 관계없이, 또한 신조선/중고선 여부에 관계없이 지원이 가능할 것으로 예상하고 있다.

한편 수출입은행법 관련 규정은 다음과 같다.

제18조(업무) ①수출입은행은 제1조의 규정에 의한 목적을 달성하기 위하여 다음 각호의 업무를 행한다

1. 상품의 수출을 촉진하기 위하여 필요한 자금의 대한민국 국민(대한민국의 법률에 의하여 설립된 법인을 포함한다.)에 대한 대출 또는 이로 인하여 발행된 어음의 다른 금융기관에 대한 할인

3. 대한민국으로부터 상품의 수입 또는 기술의 도입을 촉진하기 위하여 그에 필요한 자금의 외국정부(외국정부기관과 외국의 지방공공단체를 포함한다) 또는 외국인(외국의 법률에 의하여 설립된 법인을 포함한다.)에 대한 대출



5. 대한민국 국민이 외국에서 영위하는 사업의 설비(선박과 차량을 포함한다.)를 신설 또는 확충하거나 이를 운영함에 필요한 자금의 대한민국 국민에 대한 대출

7의2. 대한민국 국민이 출자한 외국법인이 외국에서 행하는 사업에 필요한 장기자금의 당해 외국법인에 대한 대출

국제선 선박승무원의 공항 출국납부금 면제 문화관광부, 선협 건의 수용 1월15일부터

문화관광부에서는 금년 1월1일 한국선주협회의 건의를 수용하여 관광진흥개발기금법시행령을 일부개정, 국제선 선박승무원에 대한 출국납부금을 1월15일부터 면제하도록 했다.

면제방법 및 절차를 보면, 국제선 선박승무원이 소지한 선원수첩 중 '근로계약관계'란에 기재된 출국내용 및 지방해양수산청장의 직인을 확인하여 출국시 환급하는 방식으로 면제된다.

출국자는 반드시 선원수첩의 '근로계약관계'란 사본 2장을 미리 준비하여 지정환급 대행기관(은행

등)에 제출해야 한다. 출국납부금 징수위탁대행기관의 업무적용 등 시일소요로 2007년 1월15일부터 면제된다.

국제선 선박승무원의 관광진흥개발기금(출국납부금) 환급대상은 국제선 선박에 승무교대를 목적으로 출국하는 승무원으로서 인천공항의 경우 글로벌리펀드 데스크(28번 Gate, 보세구역), 김해공항은 부산은행 김해공항지점(대합실), 김포공항은 외환은행 김포공항지점(대합실)에서 환급받을 수 있다.

우리나라와 이탈리아, 해운회담 주요내용에 합의 항비 및 시설사용료 납부시 내국민대우 부여키로

우리나라와 이탈리아는 지난해 12월21일 로마 외교부 회의실에서 한-이탈리아 정부간 해운회담을 갖고, 양국 국적선 및 해운기업이 용선한 모든 선박(제삼국적 선박 포함)에 대해 당사국 및 삼국간 교역 참여시 내국민대우를 부여 키로 합의했다.

우리측에서 외교통상부 박노원 경제안보 과장과 한국선주협회 정해용 상무 등이, 이탈리아측에서 외교부 Min. Plen. Cristina Ravaglia 아태지역 담당부국장 등이 참석한 가운데 열린 해운회담에서 주요사항에 대해 대부분 합의함으로써 금년 상반기중에 체결될 것으로 예상된다.

이번 회담에서 합의한 주요내용을 보면, 양국 국적선 및 해운기업이 용선한 모든 선박(제삼국적 선박 포함)에 대해 항만시설 접근 및 이용과 항비 및 시설사용료 납부에 있어 내국민대우(정박료 및 등대사용 등의 경우는 제삼국적 용선선박은 제외)를 부여하기로 했다.

또 양국 해운기업의 상대국내 지사설치를 보장하고 영업활동의 자유보장과 함께 타방당사국 선박에 승무중인 선원들의 고용계약과 관련된 분쟁에 대해 일방국은 민사소송관할권을 행사하지 않기로 합의(당해국 외교/영사당국이 승인할 경우는 행사)했다.

이와함께 무분별한 소송지 선택(Forum Shopping)행위를 막기로 하고, 양국의 형사관할권 행사 범위와 관련해서는 양국이 모두 계약당사국으로 되어 있는 유엔해양법협약의 관련규정을 따르기로 합의했다.



대부분의 주요사항에 대해 당초 우리측 입장대로 합의가 이루어졌으나, 대상선박의 범위 및 계약당사국 해운기업 등 정의규정, ILO 협약에 근거한 선원신분증명 제도의 명문화 등 일부 조문에 있어 양국간에 이견이 있었다.

그러나, 양측간 입장차가 존재하는 부분은 미미한 것이므로 금년 상반기 중 타결되어 양국간 해운 협력을 견인할 제도적 틀인 해운협정으로 성립되어 질 것으로 전망된다.

이탈리아는 G7에 소속된 경제규모가 매우 큰 국가이며 아울러 지중해 중심축에 소재한 국가로 유럽은 물론 북아프리카시장 진입차원에서 매우 중요한 국가이다. 따라서 협회는 동 협정이 당해국 해운시장은 물론 우리 해운기업의 환지중해권 시장 진출에 있어 제도적 장치로 기능할 수 있도록 정부와 필요한 후속조치를 추진할 계획이다.

아프리카해역의 해적단 최신 중화기로 선박 공격 미사일, 로켓추진수류탄, 무장헬기, 등으로 중무장

아프리카해역에서 활동하는 해적들이 미사일 등 중화기로 무장하여 선박을 무차별적으로 공격하고 있어 이에 대한 대책마련이 시급한 실정이다. 특히, 이들 해적단은 최근에 활동무대를 남아프리카공화국 해역으로 확대할 움직임을 보이고 있어 세심한 주의가 요망되고 있다.

주남아프리카공화국대사관이 해양수산부를 통하여 한국선주협회에 알려 온 자료에 따르면, 아프리카해역에서 활동하는 해적단들이 남아공해역으로 진출할 가능성이 높다는 것이다.

특히, 유엔안전위원회와 국제해양안전기구들은 아프리카 해역에서 활동을 하는 해적들이 남아공해역으로 그 활동범위를 옮기고 있으므로 중무장 해적단에 대한 강력한 대응책이 필요하다는 경고를 남아프리카개발공동체(SADS) 국가들에게 통보하였다.

이에 대해 남아공 정보부장관(Ronnie Kasrils)은 해적활동을 저지하기 위해 정보공유를 위한 네트워크 구성이 필요하다고 주장했다.

국제통계에 의하면, 지난해 1월부터 11월 사이에 48척의 선박이 아프리카해역에서 지대지 미사일, 로켓추진수류탄, 무장헬기, 중구경기관총 등으로 무장한 해적단에 의해 공격을 받았으며, 이들 해적들 대부분은 남아공의 주요항구인 Richards Bay, Durban, Port Elizabeth, Cape Town 등에 조난을 가장한 위장선박을 정박시키고 다른 선박들의 향해 횡수, 목적지, 항로, 화물, 선원수 등의 정보를 취득하고 있다.

국제해양국(International Maritime Bureau)과

국제해양기구들이 발표한 통계에 따르면, 전세계적으로 174건(11건의 납치, 163건의 선원 인질)의 해적공격이 있었다. 남부아프리카 해역에서 가장 최근의 해적공격은 지난해 10월 하순에 15명의 해적들이 탄자니아 Dares Salaam항에 정박하기 위해 기다리던 컨테이너선박을 공격했으며, 이 사건 이를 전에는 Richards Bay에서 아랍 에미리트로 항해하던 화물선을 납치했다.

남아공 츠웨인대학 안전보안학과 교수 Henri Fouche는 최근의 이러한 해적활동들을 보면, 이들 해적들이 남아공을 공격목표로 삼는 것은 시간문제이며, 이들 해적들은 남아공해역에서 해군들의 활동이 거의 없다는 것을 알고 있으므로 남아공해역으로의 진출은 당연한 것이라고 분석했다.

또한, 해적들이 남아공해역으로 진출하는 또 다른 이유는 탄자니아해안에서 석유와 가스가 발견되었으며 매달 6백만톤의 석유가 남아공 서해안 주변에서 수송되고 있다는 사실이다. 따라서 해적들이 남아공해역으로 진출하기 전에 이들의 공격을 막기 위한 정보네트워크 구성 및 활용을 서둘러야 하며, 이웃국가들을 원조해야 한다고 주장했다.

국제해양국장 Pottengal Mukundan은 해적문제가 심각하지만 아프리카 국가들의 해군력과 범집행기관이 부족하여 해적 대처에 어려움이 많으며 우려를 표명했다.

이에따라 협회는 이같은 내용을 국적외항선사에 통보하고, 아프리카 인근해역을 항행하는 선박에 대한 해적사고 예방조치 강화 등 만전을 기할 것을 당부했다.

미국, 외국선사들에게 적정금액의 ICB 요구 입항전 세관 등에 전자식 화물명세서 제출



미국은 자국항만에 입항하는 외국선박에 대해 보험사에서 담보하는 ICB(International Carrier Bond)를 요구하고 있다.

미국은 9.11테러 이후 해상을 통한 수출입화물 등의 보안강화를 주요내용으로 'US Maritime Transportation Security Act'를 발효시켜 미국에 기항하는 선박에 대해 사전 화물명세서 등의 보고를 강제화하였다.

이에 따라 미국항 화물에 대해 입항전 세관(관세청) 등에 전자식 화물명세서의 제출을 의무화하는 AMS(Automated Manifest System)가 2004년 4월2일에 발효되었고, 선원 및 승객에 대해서도 입항전 전자식 선원 및 승객 목록의 제출을 의무화하는 APIS(Advanced Passenger Information System)도 2005년 6월6일 발효되었다.

이같은 규정과 관련하여 만약 상기 통지의 실기 및 오기 등의 이유로 발생된 Penalties, Duties, Tax 또는 Any other charge에 대해 미국 당국은

보험사가 선사를 대신하여 담보하는 내용으로 선사에게 적정금액의 유효한 ICB의 발급을 요구하고 있다.

관련정보에 따르면 미국 입항시 Third Party(대리점 등)에 의해 전자식 화물명세서 등은 제출될 수 있으나, 선사는 SCAC(Standard Carrier Alpha Code : 동 코드는 National Motor Freight Traffic Association에 신청서를 제출하면 쉽게 얻을 수 있음) 및 ICB를 가져야 하며, 외국선사들은 동 Bond 발급을 위해 미국세관에 'Tax identification number'를 신청해야 한다.

관계자에 따르면 지역세관은 현지대리점과 밀접하게 업무를 하고 있는 만큼, 미국에 입항하는 선박의 선사는 현지대리점을 통하여 사전에 관련정보를 입수하는 것이 바람직하다는 것이다.

ICB(International Carrier Bond)는 Preapproved bonding company(미국내 별도 인정보험사)는 미국 세관당국에서 요구하는 보증액을 선사를 대신하여 담보하는 것으로 ICB의 적정금액은 최소 5만달러이나, 각 주의 세관마다 상이하며 미국 전역에서 유효한 것으로 알려졌다.

한국선주협회 직원 정기승진인사 단행

한국선주협회(회장 이진방)는 1월1일부로 국제팀 조봉기 차장을 부장으로 승진발령하는 등 직원 정기승진인사를 단행했다.

△부장 : 조봉기(국제팀)

△대리 : 곽승훈(업무팀), 김호성(국제팀), 김경훈(해무팀)

한국선주협회, '한국해운 60년사' 출판기념회 성료

광복이후 현재까지 우리 해운산업 성장과정 정리



한국선주협회는 1월17일 롯데호텔 3층 사파이어 볼룸에서 광복이후 현재까지 우리나라 해운산업의 성장과정을 정리한 '한국해운 60년사' 출판기념회를 가졌다.

이 날 출판기념회에는 김성진 해양수산부 장관을 비롯, 초대 해양수산부 장관을 지낸 신상우 KBO 총재, 조정재 전 해양수산부 장관, 서양원 해운참모차장, 박희태 의원 등 내빈들과 해운, 항만업계 대표 등 약 300여명이 참석한 가운데 진행되었다.

장두찬 한국선주협회장은 이날 인사말을 통해 "우리나라 모든 분야의 사업이 그러하듯이 우리해운의 역사 역시 순탄하지않은 않았다"며, "그러나 광복 후 무에서 출발하여 오늘날 세계 8위권의 해운국으로 도약하기까지에는 많은 분들의 고귀한 희생

이 있었으며 또한 이 자리에 계신 모든 분들의 결단과 지도, 편달이 있었기에 가능했다"고 강조했다.

장 회장은 "우리 해운인은 20여년전의 해운산업 합리화 같은 불행한 역사가 되풀이 되지 않도록 최선의 노력을 경주할 것이며, 이번에 발간한 이 책한 권이 나름대로 학습효과를 올려 보다 발전적인 미래를 설계하는데 조금이라도 보탬이 되기를 바란다"며 발간소감을 밝혔다.

이어 김성진 장관은 축사를 통해 "지난 1948년 8월 정부수립과 함께 교통부 해운국에서 시작한 해운업은 해방이후 수출입 물량이 2만톤을 밑도는 등 보잘것 없었으나 이후 눈부신 성장을 이룩하여 10년 이내에 5대 해양강국으로 발전하기 위한 기틀을 마련하게 됐다"고 밝혔다.



또 신상우 초대 해양수산부 장관은 축사를 통해 “35년전 우리나라는 수출 1억불탑을 세워 성대한 행사를 치른바 있으나 얼마 전에는 3200억불을 달성했다”며 “열악한 환경에서 이러한 성과를 이룬 것은 바로 해운이 있었기에 가능했으며, 해운인 여러분들의 피와 땀의 결정체라 할 수 있다”고 강조했다.

또 이날 행사에서는 ‘한국해운 60년사’ 편찬에 기여한 한국해사문제연구소 최재수 소장과 이원철 연구위원이 한국선주협회로부터 감사패를 받았다.

한편, 우리나라 해운산업의 발자취를 집대성한 해운사는 이번에 발간된 ‘한국해운 60년사’가 처음으로, 외항해운의 태동에서부터 세계 8위의 해운국으로 성장한 최근까지의 족적이 정리되어 있다.

이 사사에 따르면, 태극기를 단 우리 선박으로 외국과의 교역물자를 수송해 온 외항해운의 역사는 60년이 채 되지 않을 정도로 일천하기 그지 없다. 광복 직후인 1945년말 현재 우리나라에 있던 총톤수 1000 톤급 이상 외항선박은 선령 25년된 1,625 톤급의 ‘부산호’ 한 척뿐이었다.

그리고 광복 이듬해인 1946년 7월 미군정 산하의 해상운수국은 우리나라에서 처음으로 국적선박의 일제등록을 실시했는데, 당시 선대규모는 313척, 1만7,170총톤으로 선박 1척당 평균 톤수가 55톤에 불과할 정도로 소형선박 일색이었다. 이들 선박의

대부분은 어선으로서 선박이 없는 관계로 도서지방에서 여객수송에 투입, 상선으로 등록했다. (※ 뒤에 서술 : 2006년말 현재 한국상선대는 609척에 1,520여 만톤으로 1척당 평균 톤수는 2만 4960만톤)

이 때문에 가까운 외국과의 교역물자 수송에 투입할만 한 규모의 외항선박은 다섯 손가락으로

헤아릴 정도로 외항해운은 그야말로 황무지나 다름 없었다. 우리나라 국기를 달고 외국과의 교역물자 수송에 나선 최초의 국적외항선은 1948년 2월에 한국-홍콩항로에 투입된 ‘앵도호’ (櫻島號, 1,281총톤)로서 이 선박의 처녀항해가 외항해운의 효시로 기록되고 있다.

그러나, 이 선박은 홍콩과의 처녀항해를 무사히 마치고 그 해 12월 남북 교역차 홍남에 갔다가 북한에 억류되어 다시 돌아오지 못하는 비운의 선박이 되고 말았다.

3면이 바다로 둘러싸인 우리나라는 지난 1948년 8월 정부수립과 함께 교통부에 해운행정을 전담하는 해운국이 신설되면서 해운입국을 향한 정부의 정책적인 의지가 본격적으로 표출되기 시작하였다.

이어 정부는 대한해운공사법을 제정, 1950년 1월 대한해운공사를 발족시키면서 해운산업 발전의 획기적인 계기를 마련하였으며, 오늘날 우리나라 해운산업의 큰 뿌리는 여기에서 비롯되었다.

더구나, 1950년 6.25 동란으로 인해 항만시설은 물론이고 많은 선박이 피폭됨으로써 우리 해운산업이 좌초되는 듯 했으나, 남과 북의 분단은 해운의 중요성을 일깨워주는 계기가 되었다.

이에 정부는 1955년 2월 정부 조직법 개정을 통하여 해사행정을 총괄하는 해무청을 신설하여 체계

적인 해운정책을 수립하기에 이르렀으며, 특히, 1967년에는 해운산업의 획기적인 발전을 도모할 수 있는 해운진흥법이 제정 공포되면서 우리나라 해운산업은 눈부신 성장을 지속하였다.

그 결과, 해방 이후 2만여톤에도 못미치던 한국상선대 규모는 1960년대 이후 정부의 적극적인 지원과 해운인들의 노력에 힘입어 1974년 선박보유량이 100만톤을 넘어섰으며, 1995년에는 1,000만톤을 돌파하는 쾌거를 이루어 냈다.

특히, 2006년말 현재 한국상선대는 모두 609척에 1,520여만톤에 달하고 있으며, 해외에 치적한 선박을 포함한 1,000톤 이상의 선박은 모두 1,900여만톤으로 반세기가 조금 지난 지금 세계 8위의 해운국으로 발돋움하였다.

더구나 용선선박을 포함하여 우리 외항해운기업들이 운항중인 선대규모는 6,700여만톤으로 세계 전체상선대의 10%에 달할 정도로 해운강국으로 성장하였다.

우리나라 외항해운의 비약적인 발전을 나타내는 지표는 이뿐만이 아니다. 외항해운업계의 해운수입은 1970년 초반까지만 해도 1억달러를 밑돌았으나, 1970년대 후반에 10억달러를 돌파한데 이어 15년 뒤인 1995년에는 100억달러를 넘어섰다.

그리고 2004년에는 최초로 200억달러를 돌파했으며, 2006년에는 280억달러에 달할 것으로 추정되는 등 반도체와 자동차에 이어 외화가득 효자산업으로서 국가경제에 크게 기여하고 있다.

이제 우리나라 해운산업은 재도약을 위한 전환기를 맞고 있다. 제주선박등록특구제도를 비롯하여 선박투자회사제도, 톤세제도 등 선진해운제도를 잇따라 도입함으로써 재도약의 토대를 마련하였으며, 오는 2010년 세계 5대 해운대국을 향해 힘차게 전진하고 있다.

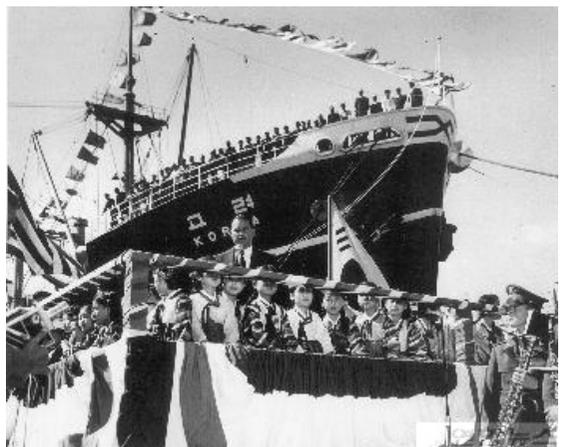
한편, '한국해운 60년사'에 서술된 내용 중 우리

외항해운산업의 중대사를 요약하면 다음과 같다.

한국외항해운의 효시 한국해운 외항해운의 효시는 앞에 서술한 '앵도호로 기록되어 있다. 특히, 이 앵도호의 처녀 취항에는 화신무역상사의 부사장, 상무, 과장 등 여러 사람이 동승하였다. 홍콩 당국도 한국선박의 첫 번째 홍콩입항이라고 해서 크게 환영했다. 일행은 3일간 홍콩에 머물면서 직접 사과 및 오징어 등의 잡화를 처분하고 무역상들과 상담을 벌이면서 시장개척에 노력하였다.(80P 참고)

대한해운공사 설립 정부는 1949년 9월 20일 국회 본회의에서 의결된 대한해운공사법을 1949년 10월8일 법률 제56호로 공포하였다. 이에 따라 교통부 주도로 설립된 대한해운공사는 1949년 12월 20일 창립총회를 거쳐 1950년 1월1일 우리나라 최초의 국책회사인 '대한해운공사'를 출범시켰다. 이 회사는 설립이후 한국해운의 성장을 견인하였으며, 1968년 11월에 민영화되었다. 이후 대한선주로 사명이 바뀌었으며, 한진해운에 흡수합병되었다.(97P 참고)

최초의 북미항로 개척 1952년 10월21일 부산항에서 이승만 대통령이 임석한 가운데 고철을 만재한 극동해운(주)의 고려호(M/S Korea, 총톤수



6,800톤, 중량톤수 1만680톤)가 출항식을 갖고 미국 포틀랜드(Portland)로 출항, 미주항로를 최초로 개척했다. 이는 국책회사인 대한해운공사도 시도하지 못한 태평양 횡단항해에 과감하게 도전한 첫 번째 선박이라는 점에서 우리 해운사의 한 사건으로 기록되고 있다. 특히, 극동해운 남궁련 사장은 당시 대형선을 운항할 선방을 구하지 못해 선장에 박옥규 현역 해군준장, 기관장에 권태춘 현역해군 대령, 그리고 2등 항해사에 이진주 현역해군 중령, 그리고 2등 기관사와 3등 기관사에 각각 채수항 중령과 이학출 소령 등 현역해군 5명을 핵심요원으로 선발하였는데 이 또한 획기적인 일로 기록되고 있다. 고려호는 원래 부산항에서 기뢰에 부딪혀 침몰된 것을 인양하여 수리한 선박이다.(113P 참고)

이승만 대통령과 해운산업 이승만 대통령은 1952년 1월18일에 제2차 세계대전 직후에 나온 미국 대통령 트루먼의 선언을 모방, '인접해양에 대한 주권선언'을 선포하여 일본을 대상으로 어업 및 어선에 대한 규제뿐만 아니라, 이승만 라인 안쪽에 독도가 포함되어 있어 이때부터 공식적인 독도분쟁이 시작되었다. 그리고 그해 11월10일에는 해상안전을 강구하기 위한 조치로 대통령 직속의 심의기구로 해사위원회를 설치하였다. 이승만 대통령은 평화선을 지키기 위한 기구로서 1953년에 내무부 산하에 해양경찰대를 설립한데 이어 대통령의 선언으로 독도의 영유권을 정식으로 선포했다. 1955년 2월에는 해무청을 창설, 이 때부터 체계적인 해사행정이 펼쳐지는 등 이승만 대통령의 바다에 대한 애정은 남달랐던 것으로 서술되어 있다.(133P 참고)

해운진흥법의 제정공포 정부는 우리나라 해운산업의 육성발전을 위해 1967년 2월28일야야 해운진흥법을 제정공포했다. 이 법에는 해운진흥을 위하여 필요한 거의 모든 보조 및 조장정책이 총망라되어 있다. 이 법에 근거하여 정기항로 결손보조금

과 외화획득 장려금이 몇 년간 지급되었다. 특히, 이 법은 우리나라 해운산업 발전기반을 조성하는데 결정적으로 기여하였다.(260P 참고)

산업자본의 해운업 참여 1970년대 초반에는 산업자본, 특히 재벌그룹들의 해운업 참여가 두드러졌다. 산업자본이 해운에 참여하기 시작하였다는 것은 해운이 기업으로서 이윤을 창출할 수 있는 산업으로 인식되기 시작되었다는 뜻이다. 1972년 5월 국제상사 그룹이 산하 해운기업으로 국제상선을 설립한 것으로 필두로 대우그룹, 동양고속, 삼익주택, 현대그룹, 한진그룹, 동아그룹 및 한라그룹들이 산하에 해운기업을 설립하는 형태로 속속 해운업에 참여하였다. 하지만, 현대그룹과 한진그룹을 제외한 대다수 그룹의 해운기업들은 해운시황의 장기불황이 시작되던 1970년대 후반에 좌초되고 말았다.(215P 참고)

박정희 대통령과 해운산업 박정희 대통령의 해운산업에 대한 애정은 이승만 대통령에 못지않았다. 박정희 대통령이 1962년부터 1976년까지 추진한 제1~3차 경제개발 5개년계획은 해운산업 발전의 원동력이 되었다. 특히 박정희 대통령은 1973년 4월 김신(金信) 교통부장관에게 공문이 아닌 메모 형태의 사신을 보내 4대 국영 기업을 불하할 때 가장 경영상태와 재무구조가 나빴던 대한항공은 불하 받은 분이 열심히 하여, 지금은 세계적인 항공사가 되었다. 그런데 대한해운공사는 왜 잘 안되는지 알 수가 없다. 교통부장관은 그 이유를 조사해서 그 원인을 고치는 안과 동시에 획기적인 해운발전 방안을 마련하라고 지시했다. 이때부터 국무총리 주재로 수차례의 회의끝에 주요화물별 및 수입선별로 국적선에 의한 운송방안이 수립됨은 물론, 대단위 해운회사(메가캐리어) 육성방안이 수립되어 추진되는 등 해운산업 육성기반이 구축되었다. (263P 참고)

최초로 풀컨테이너선 도입

우리나라는 컨테이너 전용 정기선시장에 뒤늦게 뛰어들었다. 1960년대 하반기부터 미국과 일본, 유럽 해운기업들이 본격적으로 시작한 컨테이너운송은 노하우뿐만 아니라 막대한 자금이 필요한 관계로 우리 해운기업들이 참여할 수 없었다. 단지 외국 컨테이너선박의 적재공간을 일부 임대하여 참여하는게 고작이었다. 이에 따라 대한해운공사는 1975년 10월 정부의 지원아래 5개 시중은행



과 외환은행의 공동보증에 의한 차관의 도입으로, 총톤수 2만3,930 톤급의 '코리안 리더(Korean Leader)호' (722TEU)를 홍콩의 OOCL로부터 인수, 최초의 풀컨테이너선을 보유하게 되었다. 이후 한진해운과 현대상선이 컨테이너수송시장에 참여하면서 컨테이너선대가 크게 늘어 30여년이 지난 지금 세계 5위권의 컨테이너선대 보유국가로 성장하였다.(527P 참고)

해운항만청의 설립 1976년 3월13일 교통부의 해운국과 건설부의 항만건설국을 통합하여 해운항만청이 창설되었다. 창설과 함께 해운조선종합육성방안이 확정 발표되어 계획조선제도가 확대 시행되기에 이르러 한국해운이 도약할 수 있는 새로운 전기가 마련되었다. 해운항만청이 창설됨으로써 1961년 10월에 해무청이 해체된 이후 분산되었던 해운 및 항만 관련 해사행정이 일원화되어 모처럼 일관성 있는 해운항만정책의 수립이 가능하게 되었다. 초대 청장으로는 강창성 전 보안사령관이 취임하였다. (212P 참고)

외항해운산업 구조개편 : 해운산업 합리화

1973년 중동전쟁이 석유전쟁으로 발전하면서 제1차 오일쇼크가 세계경제를 뒤흔쳤다. 이 여파로 유조선시장은 서서히 붕괴되기 시작했다. 유조선 시장에서 시작된 해운불황은 해운시장 전체로 확산되지 않고 1970년대 하반기들어 안정을 되찾았다. 그러나, 1970년대 하반기 이후 일본 등 선진 해운국들이 선원비를 비롯한 해운업 원가의 상승을 견디지 못하여 많은 선박, 특히 벌크선을 매각하였으며, 우리 해운업체들이 앞 다투어 이 선박들을 도입하였다. 우리나라는 1979년 이후 1981년까지 약 400만 중량톤에 이르는 대형 중고화물선들을 외국으로부터 도입하였다. 그러나 이것이 화근이 되었다. 이같은 대규모 선박을 도입한 직후인 1982년들어 해운시황이 급격히 하락했다. 재무구조가 취약한 중소 해운기업들이 도산하기 시작했다. 이에 정부는 특단의 대책을 마련하기에 이르렀다. 정부의 해운산업 합리화시책은 1984년에 시작되어 1년뒤에 마무리되었다. 정부 주도로 외항해운기업 111개사를 33개사, 20개 그룹선사로 집약정비하는 대수술을 단행했던 것이다. (572P 참고)



거양해운

한진에스엠과 선박관리계약

거양해운(대표 박정원)은 최근 한진에스엠(대표 김명식)과 선박 2척에 대한 선박관리계약을 체결했다.

한진에스엠(Hanjin Ship Management)은 선박관리부문의 국제 경쟁력을 강화하기 위해 지난해 10월 한진해운에서 분사된 선박관리전문회사로, 대표이사에는 해사본부 김명식 상무가 선임됐으며, 조직도 기존 한진해운의 해사본부 직원들로 구성되어 있다.

한진에스엠의 자본금은 10억원이며, 사무실은 부산 한진해운 사옥인 부산 중구 중앙동4가 한진해운빌딩 22층에 위치해 있다.

고려해운

부산-일본해서비스 개시

고려해운(대표 최영후)은 1월9일부터 니가타·토야마·아키타와 부산을 연결하는 서비스를 개설했다.

고려해운은 현재 흥아해운과의 협조배선과 공동운항을 통해 주3회 니가타항에 기항하고 있으며, 물동량 증가에 대응하기 위해 새로운 단독 운항서비스를 개설했다.

이번 고려해운의 항로 신설로 부산-니가타간 서비스는 다른 선사를 포함해 주7회로 증편된다.

이 서비스에는 342TEU급 'Sunny Oak' 호가 투입돼 주간정요일로 서비스를 실시하고 있으며, 서비스루트는 부산(금·토)-아키타(월)-니가타(화)-후시키 토야마(수)-부산 순이다.

부산과 니가타간의 트래짓타임은 수출입 3일이

된다.

니가타항에는 고려해운, 흥아해운, 남성해운, STX 팬오션, 동경선박, 간바라 기선, PIL이 각각 기항하고 있다.

한편, 고려해운은 1월1일자로 임직원 승진인사를 단행했다.

(임원승진) △부사장 : 박기진(朴奇鎭)(사진) △전무 : 이완섭(李完燮) △이사 : 백관선(白?善), 안익현(安翊憲)

(임원선임) △이사대우 : 문영태(文永兌)

(직원승진) △부장 : 최명옥(선박관리부 공무자재팀장), 정현용(운항관리부 운영팀장) △차장 : 김정구(자카르타사무소장), 최경용(부산사무소 영업부 영업팀), 송준재(컨테이너영업부 수출영업팀), 안응식(청도사무소장), 김병철(해사부 보험팀장 겸 해사팀장) △과장 : 김동영(부산사무소 운항부 항무팀), 정하혁(운항관리부 기기관리팀), 김서영(MIFC 상해), 이상현(컨테이너영업부 수입영업팀), 옥준호(호치민사무소장), 고 균(운항관리부 운항팀) △대리 : 권용일(컨테이너업무부 업무팀) 외 총 10명 △계장 : 임정근(재경부 비용관리팀) 외 총 11명



박기진 부사장

대한해운

지난해 당기순익 29% 증가

대한해운(대표 이진방, www.korealines.co.kr)은 1월19일 2006년 경영실적 및 2007년도 2007년도 사업계획을 발표했다.

이날 발표한 2006년도 경영실적에 따르면 매출은 1조1,152억원(12억400만달러)으로 2005년

1조1,093억원(10억800만 달러)에 비해 3.69% 증가하였으며(외화 기준으로 11.16% 증가) 영업이익은 2005년 909억원(9,400만달러)에서 893억원(8,800만달러)으로 1.73% 감소(외화기준 7% 증가)하였으나, 당기순이익은 2005년 858억원에서 1,104억원으로 28.73% 대폭 상승했다.

이러한 실적호조의 주요 원인은 전년대비 다소 약세를 보인 건화물선 업황에도 불구하고 하반기 이후의 건화물선 시황 상승에 따른 수익증가와 더불어 환율변동에 따른 평가이익이 발생했기 때문으로 분석된다.

2006년도 4분기만 분석하면 매출 3,273억원, 경상이익 531억원 및 순이익 511억원으로 특히 영업이익은 1-3분기 누적 434억원보다 높은 459억원으로 예상을 뛰어넘는 우수한 실적을 달성했다.

한편, 대한해운은 이날 2007년도 사업계획도 발표했다. 매출은 전년 실적대비 22% 증가한 1조 3,608억원, 영업이익은 전년실적 대비 56% 증가한 1,396억원 달성을 목표로 설정했다.

대한해운은 이러한 목표를 달성하기 위하여 수익성 있는 신규사업의 발굴 및 핵심부문 역량 강화 등을 통한 수익극대화 전략과 더불어 효율적 자산관리 및 운영과 RISK MANAGEMENT 강화를 통한 경영관리강화 전략을 경영방침으로 설정했다.

(주)봉신 용선계약 체결

(주)봉신(대표 정인현)이 삼선로직스와 총170억원 규모의 드라이벌커 용선계약을 체결했다고 발표했다.

봉신은 1월19일 공시를 통해 2007년 2월10일

부터 2008년 10월10일까지 최소20개월, 최대22개월(용선주 옵션) 1일 용선료 3만달러, 총 170억원 규모의 14만9,391DWT급 드라이벌커 용선계약을 체결했다고 밝혔다.

한편, (주)봉신은 1월1일부로 임직원 승진인사를 단행했다.

△상무 : 한상철 영업1본부 △차장 : 이용석 경영관리본부, 김성용 탱커영업본부 △과장 : 남정화 영업1본부 △대리 : 황은미 경영관리본부, 김도희 영업1본부, 성상훈 탱커영업본부

삼선로직스 임직원 승진인사 단행

삼선로직스(대표 권현철)와 삼선글로벌이 2007년 1월1일자로 승진인사를 단행했다.

(삼선로직스 승진인사) △상무 : 김효찬 △이사 : 천현우, 박준상 △부장 : 금부건(특수선팀) △차장 : 박태진(원료영업팀), 오형훈(보험법사팀), 이강규(해사관리팀), 정승민(선박관리팀) △대리 : 이만재(금속사업팀), 최병길(금속사업팀), 김동희(Handy 1팀), 김기우(용선개발팀), 최준홍(보험법사팀), 이상운(금융개발팀), 이규성(원료영업팀), 강선태(철강유통팀), 임동수(Mineral 2팀), 김유리(원료영업팀)

(삼선글로벌 승진인사) △이사 : 송봉용 △부장 : 김민구(울산사무소) △대리 : 봉현석(Agency 팀), 이현주(영업개발팀)

선우상선 임직원 승진인사

선우상선(대표 정대균)은 1월1일부로 임직원



대한 승진인사를 단행했다.

△상무 : 해외영업본부 진성훈 △차장 : 영업1
본부 이호택 △대리 : 기획관리본부 박찬웅, 기획
관리본부 이형석, 경영관리본부 유은경

신성해운

임직원 승진인사 단행

신성해운(대표 : 박영규)은 1월1일부로 임직원
들에 대한 승진인사를 단행했다.

△전무 : 신용경, 감상봉 △상무 : 김형진, 김중
국 △이사대우 : 최영규 △부장 : 허철호 △차장 :
손용학, 송병철, 김양중 △과장 : 장호성, 강병국,
신창수, 차무재, 유병섭 △대리 : 안경숙, 이지훈,
김동렬

장금상선

일본 우베항 기항 개시

장금상선(대표 정태순)은 1월말부터 한국-시모
노세키·큐슈서비스에 우베항 기항을 개시한다.
이 서비스는 140TEU급 2척이 투입돼 부산·마
산과 일본의 시모노세키, 모지, 호소지마, 이와쿠
니, 오이타를 연결하고 있으며, 부산·마산에는
주6항차 체제로 기항하고 있어 우베항에는 매주
화요일 기항하게된다.

우베항에 기항하는 루트는 SS Busan호가 투
입되고 있는 루프로, 새로운 기항지 로테이션은
부산-마산-시모노세키-우베-부산-마산-시모
노세키-모지-부산-마산-시모노세키-모지-호
소지마 순이다.

우베항 기항 개시는 1월30일부터다.

일본의 우베(宇部)는 일본 혼슈(本州) 야마구치

현(山口縣)에 있는 탄광도시로 유명하다.

한편, 장금상선은 1월1일부로 승진인사를 단행
했다.

△차장 : 홍승우 홍콩(사), 전경주 부산(사), 김
경태 방콕(사), 이승현 운영(본) 운항, 문정필 영
업(본)삼국간 △과장 : 유종훈 마산(사) △대리 :
김태용 광양(사), 문준영 부산(사) 수출, 윤기방
영업(본) 수출, 황수경 운영(본) 운항, 유제호 관
리(본) 총무 △계장 : 이근호 평택(사), 이상곤 광
양(사), 차우진 영업(본) 수출, 최용성 영업(본) 삼
국간, 함희정 관리(본) 재무, 신경혜 부산(사) 수
출, 이지현 부산(사) 수출, 전인숙 영업(본) 수출,
최종광 운영(본) 전산

KSS해운

임직원 승진인사 단행

KSS해운(대표 장두찬 회장)은 1월1일부로 임
직원 승진인사를 단행했다.

△이사대우 : 김종석, 이종태 △1급을 : 박문호,
이대성, 김돈영 △2급갑 : 변도수, 이의성 △2급
을 : 진정임 △3급 : 박찬도 △4급 : 이용규, 박은
희

SK해운

장기근속자에 대한 수상식

SK해운(대표 이정화)은 1월1일부로 정기 임원
승진인사를 단행했다.

△상무 : 강을구(SM 담당임원), 윤희성(별크선
영업담당 임원)

한편, SK해운은 1월2일 서울 본사에서 시무식
을 갖고 장기근속자에 대한 수상식을 가졌으며,

이정화 사장은 신년사를 통하여 해상직원 및 지방과 해외 근무자들의 노고에 대한 감사의 뜻을 전하고 2007년 한해 모두의 가정에 건강과 행복이 가득하길 기원했다.

STX팬오션

임직원 승진인사 단행

STX팬오션(대표 이종철)은 신임 상무에 윤민수 씨를 위촉하여 2월1일부로 일본법인장으로 임명했으며, 서충일 상무를 전무로 승진시키면서 PMO겸 미래경영 TFT 팀장으로 임명했다.

또한 정갑선 전무를 2월1일부로 미국법인장으로 임명하는 등 지난 1월1일과 8일 2007년도 정기인사를 발표했다.

(선임)△상무 : 윤민수(일본법인장)

(승진)△전무 : 서충일(PMO 겸 미래경영 TFT 팀장 임명), 이일연(영국법인장 임명), 배선령(중국법인장 임명) △상무 : 변희욱(운항기술실장 임명) △부상무 : 김혁중(정기선영업본부장 임명), 박현목(부정기선영업2본부장 임명), 우병륜(재무관리실장 임명) △부장 : 김정택, 전주식, 구진용, 강봉수, 장종빈, 양진호, 최재용

(이동 및 보직변경)△변용희 전무 : 관리본부장 △이상문 전무 : 특수선영업본부장 겸 자동차선 영업실장 △추성엽 전무 : BULK영업 담당 △정갑선 전무 : 미국법인장 △송영문 상무 : 본사부 △김태정 상무 : 인력개발실장 △신동선 부상무 : 본사부

한편, STX팬오션은 지난해 12월21일 조선호텔에서 (사)한국 CFO협회가 주최하는 '2006 한국 CFO대상 및 한국 재무혁신기업대상' 시상식에서 최우수상을 받았다.



2002년부터 매년 실시하고 있는 이 상은 재무실적, 경영투명성, 구조조정 및 경영정보시스템 혁신 부문을 평가하여 우수한 기업과 CFO를 선정해 시상하고 있다.

STX PAN OCEAN은 성공적인 싱가포르거래소(SGX) 상장을 통한 기업가치 증대 및 지배구조 개선을 통한 경영 투명성 제고, 전략적 경영관리 시스템 구축 및 IT인프라 혁신으로 비상장기업부문 최우수상을 받았다. 또한, 변용희 전무가 비상장기업부문 최우수 CFO상을 수상했다.

한진해운

박 사장 해외현장 경영

한진해운(www.hanjin.com) 박정원 사장이 1월16일부터 9박 10일의 일정으로 뉴욕, 시카고, 시애틀, LA 등 미국 지역그룹(본부)과 지점 방문 길에 오르는 것으로 본격적인 해외 현장 경영에 나섰다.

이번 방문은, 해운항만 관계자와 주요고객들을 만나는 한편, 미주 지역의 작년 사업 성과를 재검



박정원 사장

토하고 올해 시장 상황과 영업 전망, 주요 사업 방향 등을 점검하기 위해서이다.

또한 현지 주재원들을 격려하고 지난해 말에 도입된 책임경영체제의 성공적인 정착과 그에 따른 업무 환경 변화에 대한 조속한 적응도 당부했다.

시애틀과 롱비치에서는 전용 터미널 운영 시찰과 항만 당국자들과 면담 예정이며, 올해 해외 컨테이너 터미널 사업의 본격적인 진출에 따른 영업력 확대와 효율적인 터미널 운용 방안들도 보고받는 등 현장경영에 박차를 가하고 있다.

한진해운 관계자는, “매년 연말연시에 전세계 해운 시장 동향과 각 지역별 영업상황 점검차 주요 해외 지점소를 직접 방문해 왔다”며, “베트남, 싱가포르 등 동남아 지역 과 북유럽 또한 현장 방문할 계획”이라고 밝혔다.

박 사장은 해운경력 35년의 국제 영업 전문가이자 국제적 감각과 전략 마인드를 겸비한 글로벌 경영인으로, 평소 직접 해외 현장 방문을 통해 각 지역의 영업 강화를 독려하고 해외 주요 고객을 방문하는 등 전세계 해운시장의 흐름을 파악해 왔다

현대상선

2007년 사업계획 발표

현대상선은 1월18일 이사회를 열고 2006년 경영실적 및 2007년 사업계획을 발표했다

현대상선이 이날 발표한 2006년도 경영실적에 따르면, 매출은 4조7,290억원(49억4,900만달러)으로 2005년 4조8,456억원(47억100만달러)에 비해 2.41% 감소했으며(외화기준으로 5.28% 증가) 영업이익은 2005년 4,664억원에서 971억

원으로, 당기순이익은 2005년 3,864억원에서 1,140억원으로 각각 감소했다

2006년 실적이 전년도에 비해 하락한 이유는 주력인 컨테이너선 부문에 있어서 대형선 투입에 따른 세계 해운시장의 선복과잉과 이에 대한 지나친 우려로 예상보다 운임이 전반적으로 약세였으며, 2006년도 계속된 유가의 상승으로 비용상승 요인이 높았기 때문으로 분석된다.

또한 호황세를 이어온 2005년 실적과 2006년 실적을 비교해 볼때 상대적으로 하락폭이 커 보였다는 평가이다.

하지만, 현대상선은 이러한 어려움 속에서도 불구하고 재무상태는 더욱 안정화된 것으로 나타났다. 2005년과 비교해 부채는 3조4,491억원으로 불과 1.75% 증가하는데 그친 반면, 자산은 14.98% 늘어난 5조5,353억원, 자본은 46.46% 증가한 2조862억원으로 나타났다. 이에 따라 부채비율은 237.98%에서 165.33%로 축소됐다.

한편, 현대상선은 이날 2007년 사업계획도 발표했다. 매출은 2006년 실적에 비해 7.5% 증가한 5조816억원(55억5,400만달러, 외화기준으로 2006년 실적대비 12.22% 증가), 영업이익은 17.3% 증가한 1,139억원 달성을 목표로 설정했다.

현대상선은 이같은 목표를 달성하기 위해 먼저 주력인 컨테이너선부문에서 2007년 목표 수송량을 전년보다 11.57% 증가한 241만TEU를 수송기로 확정했으며, 아시아-유럽항로에 6,800TEU급 컨테이너선 3척과 아시아-미주동안항로에 4,700TEU급 컨테이너선 3척을 신규로 투입하여 선대경쟁력을 강화하고, 현대상선이 소속되어 있는 ‘뉴월드 얼라이언스(TNWA, The New World Alliance)’와의 제휴관계를 돈독히 하는 한편, ‘그랜드 얼라이언스(GA, Grand

Alliance)와의 협력 관계도 더욱 심화시켜 나갈 것으로 국제경쟁력을 높이는데 주력하기로 했다. 또한 비용 절감 및 효율성 증대를 통해 원가경쟁력을 제고해 나간다는 전략이다.

별크선 부문에 있어서는 우선 유조선 영업은 장기수송계약으로의 전환을 통한 안정적인 수익원 확보에 나서며, LNG선 영업은 해외 LNG 수송권 확보를 더욱 강화하고 지난해 새로 진출한 LPG선 영업은 보다 안정적인 사업기반을 구축에 힘쓰며, 부정기·일반화물선 영업도 주요 화주와 전용선단의 장기수송계약 확보에 나설 계획이다.

2007년도 투자규모는 현재 건조중인 컨테이너선을 비롯한 선박에 4,275억원, 컨테이너박스 등 기기에 1,693억원, 항만 등 기타투자에 615억원 등 총 6,583억원을 투자할 계획이다.

현대상선 노정의 사장은 이날 홈페이지에 게재한 '주주 여러분께 드리는 글'을 통해 "2006년 연간 실적이 주주여러분 기대에 다소 못미칠 수 있으나, 좀 더 분명한 사실은 현대상선이 지향하는 초우량 해운물류기업이라는 목표에 이르기 위해 현대상선 임직원 모두는 최선을 다하여 한발 한발 묵묵히 내딛고 있다"며, 어려운 환경이지만 2004년 이래 유지한 흑자 경영기조를 2007년에 더욱 확고히 다질 수 있도록 만전을 기할 것이라고 말했다.

한편, 현대상선이 2007년 정기인사에서 신임 부사장에 박재영 전무와 신용호 전무를 임명하는 등 108명을 승진발령했다. 현대상선 안홍환 부사장은 12월 초에 현대엘리베이터 부사장으로 전보됐다.

△부사장 : 지원본부 박재영 전무, 해사본부 신용호 전무 △부장 : 미주수출부 김주안, 구주수출부 정세진, 일반화물선부 김종하, 총무부 손용찬,

회계부 김만태, 시카고지점 김정태, Ningbo지점 한명동 △부장대우 : 미주영업부 김정범, 아주영업부 홍민균, 영업기획부 박기훈, 운항부 손부민 김영웅, 항만물류부 한재민, 유조선부 정동진, 총무부 문태희, 재정부 김한수, 안전관리실 박운용, 미주본부 신정환, STI 박인, 구주본부 이창익, 네덜란드법인 조원기 △차장 : 미주영업부 이상철, 영업기획부 정현철, 미주수출부 박재현, 아주수출부 윤용식, 수입부 이재욱 김찬형, 영업부 강연웅 김상락, 부정기선부 이병은, 일반화물선부 김주관, 총무부 권기선, 회계부 윤상호, 재정부 이동호, 미주본부 김양평, HASA HQ 신영식, 애틀랜타지점 조명계, 피닉스 RCSC 이재준, 구주본부 김충국 임훈, 독일법인 윤희석, 동서남아본부 최찬영, 중국본부 박상희 △과장 : 미주영업부 최기우 서승환, 아주영업부 송석현, 전략개발부 김재호, 운항부 유상혁 송근찬, 기기관리부 장원준, 항만물류부 장원철, 미주수출부 송일호, 아주수출부 배성철, 운영부 김기용 변승효, 영업부 박승일, 업무부 배기득, 용당 CY 오승협, 일반화물선부 신임숙, 회계부 정연국, 심사부 김태근 박재홍, 재정부 정현목·김요한, 보험법제부 노용석, 안전관리실 오승훈, 해무부 강은수

홍아해운 직원 승진인사 단행

홍아해운(대표 이윤재 회장)은 1월1일 부로 총 19명의 직원들에 대한 승진인사를 단행했다.

△차장 : 이동일(탱커팀), 한석우(탱커팀) △계장 : 강민승(회계팀), 김동희(전산팀), 김세일(수출영업팀), 김주양(수출영업팀), 박지윤(운항팀), 박진우(수입삼국간영업팀), 송정숙(영업팀), 이종



관(탱커팀), 조연희(컨테이너관리팀), 황석현(수출영업팀) △4급 : 김민경(수출영업팀), 박정규(업무팀), 이경원(인천CY관리팀), 이동희(영업팀), 정보미(업무팀), 조성희(수출영업팀), 주영선(해사팀)

목포해양대학교 보직교수 인사발령

목포해양대학교(총장 신철호)는 1월1일자로 교육공무원 보직에 대한 인사발령을 단행했다. △해양시스템공학부 부교수 김우항→산학연기술지원센터장 △기관시스템공학부 부교수 이돈출→창업보육센터장

부산항만공사 이갑숙 신임사장 취임



부산항만공사(BPA) 이갑숙 사장(전 한국선급 회장)이 1월23일 오전 9시 중구 중앙동 BPA 사옥에서 BPA 항만위원회 관계자와 임직원 등 100여명이 참석한 가운데 취임식을 갖고 본격적인 집무에 나섰다.

신임 이 사장은 이날 취임식에서 “최근 부산항

이 처한 위기에 시대적 사명감과 막중한 책임감을 느낀다”며 “부산항은 단순한 항만의 차원을 뛰어넘어 21세기 우리나라의 새로운 성장 동력원이 되어 한다”고 강조했다.

그는 특히 “BPA의 새 선장으로서 부산항이 동북아 물류중심을 구현하는 국가적 비전의 견인차이자 온 국민의 희망과 사랑이 담긴 세계적인 브랜드가 될 수 있도록 최선을 다해 나가겠다”며 취임 소견을 밝혔다.

이 사장은 BPA 2대 사장으로 향후 부산항 개항 이래 최대 프로젝트인 북항 재개발사업과 신항 건설, 배후물류단지 조성 및 부산항 물동량 확보 등 산적한 현안을 주도적으로 해결해야 하는 막중한 책임을 지게 됐다.

관련 업계는 항만물류분야에서 30여년간 일해 온 이 사장이 BPA 사장으로 부임함에 따라 부산항 현안 사업이 더욱 탄력적으로 추진될 것으로 기대하고 있다.

한편 이 사장은 BPA 항만위원회가 지난해 말 실시한 BPA 2대 사장 공모에 응모, 해양수산부장관의 추천을 거쳐 1월22일 노무현 대통령의 임명장을 받았다.

신임 이 사장은 경남 함안 출신으로 부산고와 영국 웨일즈대를 졸업했으며 1975년 행시 17회에 합격, 부산지방해양수산청장과 중앙해양안전심판원장 등을 역임한 뒤 2003년 4월부터 한국선급 회장으로 재직해 왔다.

인천항만공사 포트켈랑항과 자매항 결연

인천항만공사(IPA, 사장 서정호)와 말레이시아 포트켈랑항만공사(PKA, 사장 다틴 파두카)가 1월 25일 말레이시아 수도 쿠알라룸푸르에서 자매항



결연식을 갖고 양 항만간 교류 협약에 관한 MOU(양해각서)를 체결했다.

이번 자매결연 행사는 쿠알라룸푸르에서 열리고 아시아포워더포럼의 공식행사에 포함돼 인천항을 알리는데 도움이 된 것으로 알려졌다.

인천항만공사가 출범한 이후 해외 항만과 자매항 결연을 맺은 것은 지난 2005년 중국 엔타이항에 이어 두번째다.

인천항과 포트켈랑항은 이번 자매결연을 통해 양 항만의 공동 발전을 도모하기 위한 △공동 연구 △정보 교환 △기술 지원 △인적교류를 통한 교육 훈련 △교역량 확대 등 총 5가지 사항에 합의했다. 이번 자매결연으로 인천항과 포트켈랑의 교역량이 더욱 늘어날 것으로 기대되고 있다.

서정호 사장은 축사를 통해 “놀라울 정도로 빠르게 발전하고 있는 포트켈랑항과 자매항 인연을 맺게 돼 기쁘다. 양 항만이 동아시아 지역의 거점항만으로 발전하기 위해 함께 노력하자”고 밝혔다.

말레이시아는 인천항과의 교역 물동량이 중국, 홍콩에 이어 3위를 차지하는 주요 교역국이다.

2006년 한해동안 총 5만5,000TEU의 화물이 말레이시아와 인천항을 오갔다. 포트켈랑항은 이 가운데 1만6,570TEU의 물량을 처리했다.

말레이시아의 수도 쿠알라룸푸르에서 약 40km 떨어진 상업 중심지에 자리 잡은 포트켈랑은 전 세계 120여 개국 500여개 항만과 교역하고 있으며 2006년 632만TEU의 컨테이너 화물을 처리했다.

PKA는 지난 1963년 설립되어 항만 운영을 총괄하는 업무를 총괄하는 기구. 현재 포트마스터 플랜2010을 수립, 추진 중에 있으며 2010년까지 840만TEU를 처리하는 것을 목표로 항만 재개발에 박차를 가하고 있다.

한국선급

말레이시아 정부대행검사권 수입

한국선급은 지난 1월17일 말레이시아 해운국본부에서 개최된 말레이시아 해운국 및 선급간 회의에서 말레이시아 정부가 한국선급에게 검사권을 위임하였다고 밝혔다.

그동안 ABS(미국선급), BV(프랑스선급), DNV(노르웨이선급), GL(독일선급), LR(영국선급), NK(일본선급) 등 6개 선급에만 검사권을 개방한 말레이시아 정부는 최근에 한국선급의 기술력과 검사 품질을 높이 평가하여 한국선급에게도 검사권을 부여하였으며, 이로써 한국선급은 말레이시아 국적선박에 대한 신조선 검사나 국적변경에 따른 검사를 수행할 수 있게 되었다.

매 5년마다 갱신하게 될 금번 정부대행검사권의 내용은 SOLAS(해상인명안전협약), MARPOL(해양오염방지협약), Load Line(만재흘수선), ISM(국제안전관리규약), ISPS(국제해상보안규칙) 등의 검사와 증서를 발급할 수 있을 뿐만 아니라 복원성자료와 Cargo Securing Manual(화물고박지침서), SOPEP(선상기름오염



비상계획서), P&A Manual(유해액체물질배출지침서) 승인 등 협약 전반에 관한 정부대행 검사권을 위임받았다.

현재 43개 국가로부터 정부대행 검사권을 위임받은 한국선급은 앞으로도 더 많은 주요 국가들로부터 검사권을 수입 받도록 최선을 노력을 다 하여 선주의 불편을 해소하고 세계적 수준의 검사 서비스를 제공할 예정이다.

한국해양수산연수원 제4대 박찬조 원장 취임



한국해양수산연수원은 1월10일 용당동 본원에서 제4대 박찬조(57·朴贊照) 원장의 취임식을 가졌다.

해양수산연수원에서는 유명윤 원장의 임기 만료에 따른 후임 원장 공모에서 4명이 공모하여 구랍 28일과 29일 면접과 선임이사회를 거쳐 박찬조 해기사협회장을 4대 원장으로 선임하였다.

3년간 임기에 들어가는 박찬조 원장은 1974년 한국해양대학교(기관학과) 출신으로 1976년부터 8년여 동안 영진해운 등 해운업체에서 승선생활과 육상근무를 하였다.

그후 전국선원노동조합연맹 부위원장 및 한국

해기사협회 회장 등을 역임하면서 30여년 동안 해양업계 대한 전문지식을 갖추었으며, 선상생활 종사자들의 권익보호에 앞장선 인물로 평가돼 왔다.

1980년대 초 현재의 연수원을 발족시킨 모태 역할과 기능을 했던 해기사협회 회장 출신이 원장으로 선임됨에 따라 관련업계에서는 해양인력 양성의 중요성을 인식하고 미래 해양인력 양성을 이끌어 나갈 수 있는 인물이 선임됐다는 반응을 보이고 있다.

박찬조 원장은 취임식에서 “투명하고 건전한 경영체제 구축을 통하여, 고객으로부터 인정받을 수 있는 교육·훈련의 품질을 제고토록 하자”고 밝히고 교직원과 인사를 나누는 시간을 가졌다.

한국해양오염방제조합 방제장비 비축기지 준공식

한국해양오염방제조합(이사장 이용우) 마산지부는 2007년 1월 23일 거제시 장승포 여객터미널 부두에서 김영환 마산지방해양수산청장, 최남용 통영해양경찰서장을 비롯한 관련업·단체장 및 소속직원 40여명이 참석한 가운데 ‘방제장비 비축기지 준공식’을 거행했다.

준공되는 방제장비 비축기지는 건축면적 261㎡(약 80평)에 지상 1층의 일반 철골구조로 내구성이 강한 재질로 신축되었으며, 지부 보유 기자재(유회수기 4대, 오일뿔 1,400m, 유흡착재 1,350kg, 유처리제 3,946리터) 일부와 마산지방 해양수산청 및 통영해양경찰서 보유 기자재 일부가 함께 보관됐다.

그 동안 고가의 방제장비 및 약·자재를 여러 개의 컨테이너에 분산 배치해오던 것을 비축기지의 준공으로 통합관리가 가능하게 되었고 특히

천장에 방제장비 이동용 호이스트(용량 : 2톤)를 설치하여 기자재의 반출입과 유지·관리상의 효율성을 기하게 됐다.

이로써 한국해양오염방제조합은 인천, 군산, 동해와 더불어 4개 비축기지를 건설하였고, 앞으로 매년 2개의 비축기지를 추가로 건설한다. 방제조합은 건설된 비축기지를 활용, 방제장비 및 약·자재의 체계적이고 효율적인 관리유지를 하게 되었으며, 방제장비 등은 우수와 설해로 인한 풍화를 받지 않아, 내구연한이 연장이 가능하게 됐다.

또한 기지에서 오염사고 지역으로 방제장비를 신속히 수송하여, 앞으로 더욱 완벽한 방제대응태세를 유지하게 되어 우리나라 해양오염사고시 적극 대응이 가능하게 될 것이다.

Korea P&I Club

일괄인상률 업계최저 3.5%

Korea P&I Club(회장 이운재)은 2007년도 보험료에 대해 ‘3.5%’ 일괄인상(General Increase) 적용방침을 밝혔다.

최근 업계동향을 보건데, EU가 보험 및 금융사의 지급여력을 규율하는 새로운 법안(Solvency II)을 제정함으로써 유럽 내 보험사는 2010년부터 동 법안에서 규정하는 지급여력을 충족해야 함에 따라 그 부담이 고스란히 선주에게 전달되고 있다. 이에 추가하여 미국의 해양오염방지법(OPA90)의 배상책임한도

액 증가, 1996년 해사채권협약(96LLMC)의 채택 증가와 아울러 국내 해상법 개정안에도 선주책임제한금액의 인상내용을 담고 있는 등 선주의 책임이 계속적으로 증가하고 있는 추세에 따라 해외 P&I 클럽은 개별 이재율에 따른 인상과 재보험료 인상분에 따른 인상과 더불어 5.0% ~ 10.0%의 일괄인상률을 발표하였다.

국내외적으로 운송인 및 선주의 법적 배상책임의 증가는 Korea P&I Club(KP&I)에도 크게 다르지 않을 것이다. 하지만 국내 유일의 P&I 보험자이며 철저한 비영리조직으로서 회원사의 경영활동을 지원해야하는 입장이라는 인식하에 KP&I는 일괄상률을 업계최저인 3.5%로 결정하였다고 한다.

비록 국내외적으로 몰려드는 역경속에서도 최저 일괄인상률을 택한 이번 KP&I의 결정은 국내 선주에 의한 국내선주를 위한 P&I 클럽으로서 가입선사의 이익을 대변하고 해외 클럽의 국내 선사를 상대로 한 요율인상 움직임에 대하여 견제역할을 할 것으로 기대된다.

한편, Korea P&I Club은 1월1일부로 임직원 승진인사를 단행했다.

△상무: 문병일 △차장: 엄성호 △과장: 홍현민
△대리: 김동근, 임수민, 심미영, 정지연





해양수산부, 한일간 물류체계구축 협력 적극 추진

트레일러샤시 상호통행 및 일본내 활어차 운행 등



제는 물류장관회의 합의사항이므로 일본도 적극 조사·검토해 나가겠다고 말했다.

또 후유시바 대신은 일본에서 개최 예정인 올해 한·중·일물류장관회의는 실무회의를 거쳐 10월 이후 적절한 시기에 개최하겠다고 밝

한국과 일본은 양국간 막힘없는 물류체계 구축을 위한 협력을 본격 추진키로 했다.

해양수산부는 1월11일 오후 해양부에서 김성진 장관과 후유시바 테츠조(冬柴鐵三) 일본 국토교통 대신과 회담을 갖고, 동북아의 막힘 없는 물류체계 구축을 위해 한·일 양국이 더욱 긴밀한 협력 관계를 유지해 나가기로 합의했다고 밝혔다.

김 장관은 회담에서 트레일러 샤시의 3국간 상호주행 등 지난해 한·중·일 물류장관회의에서 합의된 사항이 꼭 이행되고, 일본내 주행이 어려운 우리나라 활어차 및 특수차량 문제도 트레일러 샤시와 같은 맥락에서 추진될 수 있도록 당부했다.

이에 대해 후유시바 대신은 한국과의 협력을 통해 동북아의 막힘 없는 물류 시스템 실현에 강한 의지를 표명하고, 트레일러 샤시의 상호 통행 문

했다.

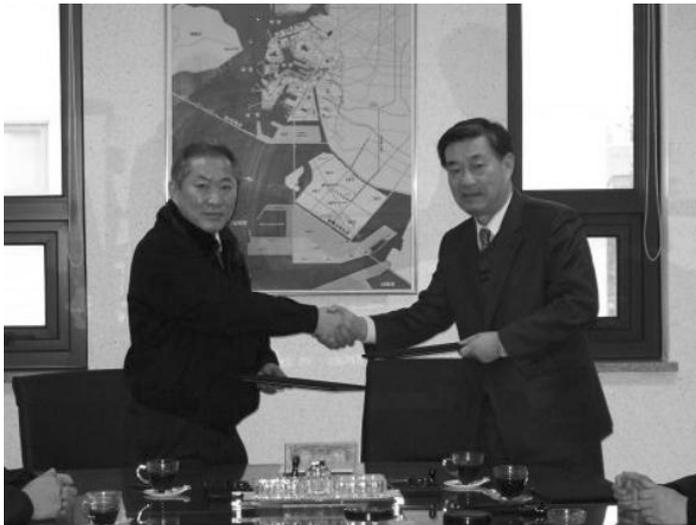
한·중·일 3국은 작년 9월7일 서울에서 3국의 국제물류 관련 장관이 참석한 가운데 한·중·일 물류장관회의를 개최하고, 3국간의 물류협력을 위한 공식적인 채널로 발전시켜 나가기로 합의한 바 있다.

한편, 양국은 지난해 9월 쿠알라룸푸르회의에서 채택된 말라카·싱가포르해협의 항행안전을 지원하기 위한 '항행원조시설기금' 설립에 대해서는 해협 이용국들의 협의를 통해 추진해 나가기로 했다.

이날 회담은 작년 9월26일 취임한 후유시바 대신이 양국간의 원활한 업무협력을 위해 11일부터 2일간의 일정으로 방한함으로써 이뤄졌다. 후유시바 대신은 김명곤 문화관광부장관, 이용섭 건설교통부장관을 잇달아 예방할 예정이다.

인천 북항 동국제강 하역관련 상용화 협상 타결

인천항에서도 항만인력공급체제의 상용화 시행



개편이 확정될 경우 그 결과를 준용해 소급적용 하기로 했다.

이번 합의로 동국제강 부두는 사실상 운영준비가 완료됐으며 오는 18일 5천톤 규모의 제철운 반선이 입항해 첫 하역작업이 이뤄질 예정이다.

한편, 현재 개장 준비 중인 북항 현대제철 부두(5만톤급, 2선석)에 대한 노사협상도 같은 날 시작돼 조속한 합의가 도출될 것으로 기대된다.

인천북항 동국제강 부두 하역관련 노사 협약이 타결돼 인천항에서도 처음으로 항만인력공급체제의 상용화가 이뤄졌다.

최정범 인천항운노조위원장과 정태화 동국통운 대표는 9일 인천항운노조사무실에서 인천항 북항 동국제강 부두의 인력공급 합의서 체결식을 가졌다.

동국제강 부두는 북항에서 처음으로 개장되는 부두로 지난해 11월 부두준공 이후 보안측정, 진입항로 수로고시 등 부두개장을 위한 준비작업을 해왔다. 부두 개장의 최대 쟁점 사항이었던 하역인력 고용에 대해 지난해 10월말부터 12차례에 걸친 노사간의 협상 끝에 합의에 이르렀다.

합의 결과 동국통운에서 하역작업 인력으로 인천항운노조원 18명을 고용하고, 임금 및 근로조건 등 제반 사항에 대해서는 인천항 인력공급체제

경기활성화위해 항만건설공사 조기 발주

국내 경기활성화와 항만시설의 적기 확보를 위해 올 항만건설공사가 조기 발주된다.

해양수산부는 올 항만건설공사 총 78건, 9183억원 중 82%에 달하는 54건, 7590억원을 1분기에 발주 하기로 했다고 밝혔다.

조기발주 54개 사업은 부산·광양항 등 신항만건설사업 27건(5955억원), 군산·목포 등 주요 항만건설사업 27건(1635억원)이다.

월별로는 ▲1월 39건(6245억원) ▲2월 8건(954억원) ▲3월중 7건(391억원)이다.

해양부는 올해 항만공사 조기발주를 위해 작년 12월에 설계서 작성을 완료하고, 올 1월 중 예산을 통해 즉시 공사를 착공할 수 있도록 사전준비를 해왔다.

해양부는 앞으로 매월 2회 조기발주 집행현황을 점검해 상반기 조기집행을 강도 높게 추진해 나갈 계획이다.



부산항 신항 개장 1주년 새로운 도약계기 마련

컨테이너물량 확보를 통한 양적경쟁력 제고시급

1월19일은 부산항 신항 개장 1주년이 되는 날이다.

그동안 부산항은 북항을 중심으로 컨테이너 화물을 처리해 왔으나, 항만시설, 배후물류단지의 부족 등으로 인해 동북아 해운물류시장에서 경쟁력을 확보하기에 어려움이 있었던 것이 사실이다.

이같은 부산항의 어려움을 극복하기 위해 정부에서는 지난 95년부터 종합적인 계획아래 부산항 신항 개발에 착수, 작년 1월19일 최초로 3선석을 개장한데 이어 올 1월 초에 3선석을 추가 개장했다.

신항은 2015년까지 총 30선석이 단계별로 개발될 예정이다.

정부는 신항을 기존 부산항과는 달리 질높은 항만서비스 제공을 위한 최신키 시설 뿐만 아니라, 충분한 배후물류단지 및 배후교통망을 확충함으로써 충분한 항만경쟁력을 확보해 싱가포르, 로테르담항과 같은 고부가가치 창출형 항만으로 발전시켜 나갈 계획이다.

하지만 신항이 부산항의 새로운 성장동력으로 발전하기 위해서는 넘어야 할 난관이 적지 않을 것으로 예상된다.

우선 신항의 정상적인 운영을 위해서는 물량 확보가 시급한 과제이다. 개장 첫째 45만TEU 처리할 계획이었으나, 실제로는 당초 목표치의 53%인 24만TEU(추정치)를 처리하는 데 그쳐, 충분한 물량 확보를 통해 조기에 양적 경쟁력을 확보하려던 당초 계획의 수정이 불가피한 상황이다.

신항의 물동량이 당초 예측에 미치지 못하는 원인은 여러가지 지적되고 있으나, 전문가들은 신항의 낮은 인지도와 충분한 물동량 확보를 위한 충

분한 항만시설 부족을 주요 원인으로 들고 있다.

다만, 작년 하반기 이후 기항 선사가 점차 늘어나고 있고, 처리 물량도 점차 증가하고 있어 올 하반기 이후에는 정상적인 운영이 가능할 수 있을 것으로 기대되고 있다.

또한 2008년 말 총 18선석 규모로 신항이 개발되면 충분한 규모의 시설을 확보할 수 있게 돼 신규 환적화물을 중심으로 크게 물동량이 증가할 것으로 전망된다.

앞으로 급증하는 자체 수출입 화물을 중심으로 성장하고 있는 중국항만과의 물량경쟁에 어려움이 있을 수 밖에 없다. 따라서 배후물류부지의 적절한 활용을 통해 안정적인 물동량 창출 및 부가가치 극대화를 도모해 나가는 전략이 필요하다.

부산항 신항은 현재 22만평의 배후부지를 확보하고 있으나, 2008년까지 43만평, 2011년까지 141만평, 2015년까지 203만평 규모로 확대해 나갈 계획이다.

또한 항만, 배후물류부지, 배후산업단지가 상호 유기적으로 결합된 항만클러스터화를 통해 부산항을 싱가포르, 로테르담항과 같이 높은 부가가치를 창출하는 선진항만으로 발전시켜나갈 계획이다.



해양수산부 광양항 여천일반부두 민자사업 확정

실시협약 체결, 올 하반기 착공하여 2010년 완공

해양수산부는 18일 대회의실에서 광양항 여천 일반부두 민간투자사업 시행자인 여천민자부두 주식회사와 실시협약 서명식을 갖고 민간투자사업 시행에 관한 내용을 확정했다.

이에 따라 여천일반부두는 조만간 실시계획 승인 절차를 거친 후 올 하반기에 착공해 오는 2010년말 완공될 예정이다.

실시협약에 따르면 사업시행자는 정부보조금을 포함 572억원의 총사업비를 투자해 여수국가산업단지 인근에 2만톤급 2개 선석(420m)의 일반부두를 건설한 후 정부로부터 부두시설에 대한 관리운영권을 34년간 부여받게 된다.

또한 정부는 총사업비의 26.7%인 153억원을 건설보조금으로 지급하되 정부의 운영수입보장이 없이 사업시행자가 운영기간 동안 책임운영을 하도록 했다.

앞으로 약 3년 6개월 동안의 공사기간을 거쳐 부두시설이 완공되면 연간 일반화물 104만3천톤과 컨테이너 화물 7만3천TEU(1TEU는 20피트 컨테이너 1개를 말함)를 각각 처리할 수 있는 능력을 갖추게 된다.

해양부 관계자는 여천일반부두 건설사업을 민간투자사업으로 추진함으로써 약 3.7배의 재정투자 레버리지(Leverage) 효과를 거두게 되며, 재무적 투자자와 운영사가 출자자로 참여하고 있어 안정적 재원조달을 통한 사업의 적기 추진과 준공 이후 민간투자시설의 효율적 운영이 가능할 것이라고 말했다.

한편, 해양부는 그동안 여천일반부두의 민간투

자사업 추진을 위해 공모절차를 거쳐 여천민자부두주식회사를 협상대상자로 선정하고 2004년 11월부터 사업시행 조건 등에 관한 협상을 진행, 지난해 12월20일 실시협약안이 민간투자사업심의위원회(위원장 기획예산처장관)의 심의를 통과했다.

해양부, 울산항만공사 금년 7월 공식 출범

울산항만공사가 오는 7월 출범할 예정이다.

울산항만공사 설립위원회(위원장 이은 해양부차관)는 1월25일 오전 해양수산부에서 제1차 회의를 열고 공사 설립예산, 추진일정 등을 확정했다.

위원회는 이날 국유재산 현물출자를 위한 감정평가수수료, 사옥 임차보증금, 자산 취득비, 항만정보관리시스템(Port-Mis) 응용소프트웨어 개발 등 총 30억원의 예산을 확정했다.

또한 부산·인천항만공사의 사례와 울산항의 특성을 감안, 울산항만공사의 조직과 정원 규모를 3월까지 확정하고, 직원은 공사설립 및 운영에 차질이 없도록 6월까지의 전체 대상자를 선발할 예정이다.

초대사장을 포함한 임원과 11명의 항만위원회 위원은 오는 6월까지 선임하고, 일부 선발직원으로 구성된 항만공사 인수단이 6월부터는 울산항의 관리·운영과 관련한 인수업무를 수행하게 된다.

이밖에 6월 초까지는 공사정관 등 제 규정을 마련하고, 6월 말까지는 법인설립등기를 마무리하고 7월에 공사를 공식 출범시킬 예정이다.

울산항만공사가 출범되면 울산항이 지향하는 동북아 액체화물 허브포트로의 기반구축이 더욱 탄력을 받을 것으로 기대된다.



정부 여수박람회장 조성에 1조 6천억원 투입

2012 여수세계박람회 개최 기본계획 확정

정부는 17일 정부중앙청사에서 한명숙 국무총리, 김성진 해양수산부장관 등 관계부처 장관과 김재철 2012여수세계박람회유치위원장 등 22명이 참석한 가운데 제3차 2012년 세계박람회 유치지원위원회(위원장 국무총리)를 개최했다.

이번 회의에서 정부는 그간의 유치활동상황을 점검하고 오는 12월 개최지 결정시까지 남은 11개월 동안 한국 지지분위기 확산을 위한 전반적인 유치전략을 논의하고, 박람회장 조성 등에 필요한 1조 6천억원 규모의 '2012년 여수세계박람회 개최 기본계획(Master Plan)'을 확정했다.

계획에 따르면 2012년 여수세계박람회는 2012년 5월12일부터 8월12일까지 "살아있는 바다 숨쉬는 연안(The Living Ocean and Coast)"이라는 주제로 개최될 예정이며 이 기간중 약 795만 명의 관광객이 박람회장을 찾을 것으로 전망하고 있다.

전문가들은 여수세계박람회를 통해 여수를 비롯한 남해안 일대를 관광·레저지역으로 탈바꿈시켜 국토의 균형발전과 경제성장의 새로운 동력으로 활용할 것으로 기대하고 있다.

특히 이번 제3차 지원위원회에서 심의 확정된 기본계획은 관계부처 협의와 국내외 전문가의 자문 등을 거쳐 작성된 국제박람회기구(BIE) 실사에 관한 보고서로 2012년 세계박람회 개최시 박람회장 부지조성, 사후활용, 교통·숙박대책 등 각종 준비상황과 박람회 운영에 대한 전반적인 내용이 포함돼 있다.

이같은 내용을 토대로 오는 4월로 예정된 BIE

현지실사가 이뤄지며 그 결과가 BIE총회에 보고돼 박람회 개최지 결정에 큰 영향을 미칠 것으로 예상된다.

우리나라는 지난해 5월22일 유치를 신청한 이래, BIE총회에 정부대표단을 파견해 우리나라의 유치의지와 개최예정지에 대한 집중적인 홍보를 하는 등 적극적인 유치활동을 전개해 오고 있다.

이와같은 지속적이고 적극적인 유치활동 결과, 우리나라의 세계박람회 개최에 대해 우호적인 분위기가 점차 확산돼 가고 있다.

한명숙 총리는 이날 관계자들에게 4월 BIE실사에 한치의 소홀함 없이 준비해 줄 것을 당부하고, 정부는 장관급을 단장으로 유치사절단 파견 및 해외출장시 적극적인 유치지원 활동을 추진하라고 지시했다.

그는 또 BIE 회원국 주재 재외공관의 조기개설을 추진하고, 재외공관의 현지 유치활동 정보와 경쟁국의 유치관련 정보를 파악해 대륙별 국가별 유치 추진상황을 관리하도록 지시했다.

한 총리는 유치활동에 민간기업의 적극적인 참여 촉진방안을 마련하고 4월 BIE 실사에 맞춰 국민들이 박람회 개최의 산업·경제적 효과 등을 충분히 인식해 유치분위기를 확산시키도록 노력하라고 당부했다.

한편, 2012년 세계박람회 개최지는 12월 BIE총회에서 98개 회원국 대표에 의한 비밀투표로 결정되며, 우리나라(여수)를 비롯해 모로코(탕헤르), 폴란드(브로츠와프) 등 3개국이 치열한 경쟁을 벌이고 있다.

해양부 위험물컨테이너 점검 인천·울산항 확대

부산항에 위험물 운송위반 신고센터 설치 운영

국제해상위험물규칙(IMDG Code)에 따라 수입 위험물 컨테이너에 대한 점검(CIP)을 올해부터는 인천항과 울산항에서도 실시된다.

해양수산부는 부산항과 광양항에 이어 최근 위험물을 넣은 컨테이너가 급증하고 있는 인천항 및 울산항에서도 CIP를 확대 시행한다고 밝혔다.

해양부는 이와 함께 그동안 점검한 결과 결함율이 높은 지역에서 수입되는 컨테이너를 우선 점검키로 하고, 부산항에 위험물 운송과 관련한 규정 위반 신고센터를 설치·운영할 계획이다.

해양부는 이에 앞서 CIP 제도를 확대 시행하기 위해 지난해부터 인천청 및 울산청의 직원을 대상으로 위험물 전문교육과 현장실습 등 점검관 교육 및 세관·소방서 등 유관기관과의 업무협조 체제를 마련하고, 점검관의 안전장비를 완비하는 등

사전 준비를 마쳤다.

지난 한해동안 부산항 및 광양항에서는 우리나라 전체 수입위험물컨테이너의 1.6%에 해당하는 2449TEU를 점검, 이중 511TEU에서 결함(결함율 21%)이 지적돼 화주 등에게 경고장을 발송해 시정토록 조치했다.

해양부는 지난 2002년 CIP 시행이후 결함율이 지속적으로 감소하고 있는 데다 이번 확대시행으로 화주의 안전관리 의식이 높아져 결함율이 더욱 줄어들 것으로 전망하고 있다.

한편, CIP 제도는 위험물의 적재, 수납, 표시·표찰 등에 관한 국제규정인 국제해상위험물규칙(IMDG Code)의 준수여부를 점검, 위험물 운송중 사고를 예방하기 위해 미국, 영국, 일본, 유럽 등 해운선진국에서 시행해 오고 있다.

인천본부세관, 컨테이너 보세운송 신고 생략

남항과 아암물류단지내 컨테이너야적장 2곳

인천본부세관은 남항과 아암물류단지 내 컨테이너 야적장(CY) 2곳을 보세운송 신고절차 없이 컨테이너를 반출입할 수 있는 '보세운송 특례 적용 집단화 지역'으로 지정했다고 최근 밝혔다

대상 지역은 남항부두 내 선광인천컨테이너터미널 CY 2만2,000평, 아암물류단지 내 선광물류 CY 4만5,000평 등 모두 6만7,000평이다.

세관은 이들 CY가 반출입 컨테이너 번호를 자동 인식, 세관에 전송할 수 있는 자동화게이트 시스템을 갖추고 있어 감시 단속에 큰 문제가 없기 때문에 관세청 고시를 적용해 보세운송 신고 생략 지역으로 지정했다. 월간 장치능력 6,500TEU인 선광인천컨테이너터미널 CY는 지난 2005년 9월 개장한 지 1년여만에 장치능력을 초과할 정도로 컨테이너 물동량이 크게 늘어 적체 현상이 우려돼 왔다.

세관은 이번 조치로 월 평균 1,008시간의 화물처리시간을 절감할 수 있을 것으로 전망하고 있다.

한편, 세관은 이들 야적장처럼 시설 및 안전요건이 갖춰진 야적장에 대해 추가로 신고생략 지역으로 지정하는 방안을 검토 중이며 오는 11월 남항부두에 컨테이너 검색기 1기를 설치, 물류 흐름 개선책을 계속 추진키로 했다.



해양사고 예방효과로 해양인명사고 25.4% 감소

지난해 해양사고 657건 중 인명피해 223명 발생

지난해 선박사고로 인한 인명피해가 전년에 비해 크게 감소한 것으로 나타났다.

중앙해양안전심판원(원장 최장현)이 8일 발표한 '2006년도 해양사고 발생현황'에 따르면 지난해 657건의 해양사고 중 인명피해는 223명으로 전년에 비해 25.4%(76명)가 감소한 것으로 나타났다.

유형별 인명피해는 △충돌 112명(50.2%) △전복 33명(14.8%) △화재폭발 19명(8.5%) △좌초, 침몰 각 15명(6.7%) △접촉 6명(2.7%) △기타 23명(10.4%) 등 총 223명으로 지난 5년 기간 중 가장 적게 발생했다.

이같이 인명피해가 크게 줄어든 이유는 인명손실을 수반한 침몰, 화재·폭발사고 등 대형 해양사고가 감소했기 때문으로 분석된다.

또한, 지난해 해양사고 657건을 유형별로 보면 △기관손상 195건(29.7%) △충돌 167건(25.4%) △안전·운항저해 68건(10.4%) △좌초 66건(10.1%) △화재·폭발 41건(6.2%) △침몰 25건(3.8%) △접촉 17건(2.6%) △전복 16건(2.4%) △기타 62건(9.4%) 순으로 나타났다.

선종별 사고척수는 △어선 584척(67.5%) △화물선 110척(12.7%) △예·부선 93척(10.7%) △유조선 43척(5.0%) △여객선 17척(2.0%) △기타선 18척(2.1%) 등 전년보다 2.1%(19척)가 감소한 총 865척으로 집계됐다.

특히 지난해에는 어선에 의한 해양사고는 감소한 반면, 유조선(79%), 여객선(113%) 사고가 증가하는 등 최근의 해양사고가 대형화하고 있는 것으

로 분석됐다.

해양안전심판원 관계자는 “지난해에는 조업이 활발했음에도 관련 기관 및 어업인들의 노력으로 어선사고가 크게 줄었다”며 “올해에는 최근 증가하고 있는 여객선, 유조선사고에 대한 집중적인 관리도 필요하다”고 말했다.

여수항 초현대식 해상교통관제센터 7월 완공

여수항 해상교통관제센터가 초현대식 거북선형 모형으로 오는 7월 완공될 예정이다.

여수항과 광양항에 건립된 해상교통관제센터는 지난 '96년 해상교통관제시스템(VTS)이 도입된 이후 공간협소와 직원 후생복지시설 미비, 부대시설물 노후화 등으로 재건립 필요성이 대두돼 왔다.

이에 따라 시민단체 및 전문가 등으로 선정위원회를 구성해 여수시 자산공원내로 신축지로 결정하고, 건물모형은 여수항의 역사성, 친환경적인 면을 고려해 거북선형으로 건립키로 했다.

포스코에서 비관리청 항만공사로 시행되는 이 센터는 총사업비 50억원이 투입된다.

이 센터는 지하층 지상3층, 연면적 361평 규모로 1층은 전시실·홍보관, 2~3층은 관제센터, 3층옥상은 실내·외 전망대를 갖추고 있다. 1층과 3층 옥상은 일반인에게 공개될 예정이다.

거북선형 전망대에서는 여수·광양항을 오고가는 초대형선인 30만톤급 원유선 등 모든 선박들의 항해하는 모습과 일출·일몰, 해상국립공원의 경관을 조망할 수 있는 여수항의 상징성을 지닌 관광명소로 부각될 것으로 기대된다.

해양안전심판원, 선박충돌 원인제공 산정기준 제정

수로(협수로)와 통항분리 수역에서 원인제고 비율

선박끼리 충돌한 사고에 대해 그 사고의 원인 제공 비율을 산정하는 기준이 마련돼 해양사고 심판 시 보다 통일적인 재결이 이루어질 전망이다.

해양수산부 중앙해양안전심판원은 선박 충돌 사고 발생시 2인 이상이 관련됐을 경우 각 관련자에 대해 ‘충돌사고 원인제공 비율 산정 기준(지침)’을 마련해 올해부터 시행한다고 밝혔다.

기준에 따르면 좁은 수로(협수로)와 통항분리 수역에서 다른 항로에 진입한 선박이 자신의 항로를 따르던 선박과 충돌한 경우 원인제공 비율을 진입선박 85%, 항로 항행선박 15%로 정했다. 또 좁은 수로에서 갑작스럽게 전타(급회전)한 선박이 다른 선박과 충돌한 경우 전타선박에 100%를 배분했다.

두 선박이 횡단상태에서 모두 동작을 취하지 않아 충돌한 경우 피항선은 65%, 유지선은 35%로 정했다. 또 마주보고 항행하는 두 선박 모두 동작을 취하지 않아 정면충돌한 경우 각각 50%씩 배분했다. 한 선박이 다른 선박을 추월한 과정에서 충돌한 경우 추월선은 85%, 피추월선은 15%로 정했다.

기준은 또 일반 동력선과 운전이 부자유스런 선박이 충돌한 경우에는 일반 동력선 90%, 운전부자유선 10%로 정했다.



안개 등으로 가시거리가 제한된 상태에서 두 선박이 아무런 조치를 취하지 않아 충돌한 경우에는 각각 50%를 배분했다.

아울러 부두 내에서 한 선박이 접안 중에 접안된 다른 선박과 충돌한 경우 접안 중에 있는 선박에 100%를 배분했다.

또 항행중인 선박이 묘박 중인(배가 닻을 내리고 정박 중인) 선박과 충돌한 경우에는 항행중인 선박 95%, 묘박선 5%로 정했다.

해양심판원 관계자는 “선박의 대형화·고속화로 해양사고가 발생할 경우 피해가 커지고 이해관계인의 사고 원인을 제공한 비율에 대한 관심이 높아지고 있다”며 “이 같은 상황에서 통일적인 해양심판으로 심판의 신뢰성을 제고하고 법정 안정성을 위해 통일적인 기준을 마련하게 됐다”고 밝혔다.



삼성테스코 광양항 대규모 물류센터 투자 진행

광양항 배후물류단지 5만평 투자협약서 체결



홈플러스 물류총괄을 맡고 있는 SCM 본부장인 윤현기 상무는 “홈플러스의 광양항 물류센터 건립은 글로벌 아웃소싱이 확대되고 있는 상황에서 유통업체에 새로운 물류 비즈니스 모델의 지평을 열 것”이라며 “완공 후에도 상품 통관 절차와 내륙운송 프로세스 최적화, One Stop Service 체계 구축, 안정적 Lead Time 유지, 매장 직배송 시스템 구축 등을 통

해 광양항 물류센터의 경쟁력을 지속적으로 강화해 나갈 예정이다”고 말했다.

홈플러스는 자체 물동량만 하더라도 연간 약 2만5,000TEU에 이르는 대형 화주로서 물류센터가 완공되면 홈플러스 자체물량 뿐만 아니라 파생되는 물동량(환적 물동량)도 크게 늘어나 것으로 기대되고 있다.

한국컨테이너부두공단 정이기 이사장은 “홈플러스의 이번 물류센터 건립이 광양항 배후 물류단지 개발을 촉진해 항만의 활성화는 물론 광양항이 국제물류 허브항으로서 도약하는 견인차 역할을 할 것으로 보이며 지역경제 활성화에도 좋은 영향을 줄 것으로 기대한다”며 “향후 홈플러스 물류센터 건립에도 적극적인 지원과 협조를 아끼지 않을 것”이라고 밝혔다.

이번 투자로 홈플러스는 500억원 이상을 투자해 광양항 배후단지 내에 건립 2만평 규모의 국내 최초 글로벌 아웃소싱 전담 물류센터를 건립할 예정이다. 이번 투자로 홈플러스는 지난해 11월 광양항 공동 물류센터에 투자를 결정한 바 있다.

이번 투자로 홈플러스는 500억원 이상을 투자해 광양항 배후단지 내에 건립 2만평 규모의 국내 최초 글로벌 아웃소싱 전담 물류센터를 건립할 예정이다.

한국컨테이너부두공단 정이기 이사장은 “홈플러스의 이번 물류센터 건립이 광양항 배후 물류단지 개발을 촉진해 항만의 활성화는 물론 광양항이 국제물류 허브항으로서 도약하는 견인차 역할을 할 것으로 보이며 지역경제 활성화에도 좋은 영향을 줄 것으로 기대한다”며 “향후 홈플러스 물류센터 건립에도 적극적인 지원과 협조를 아끼지 않을 것”이라고 밝혔다.

이번 투자로 홈플러스는 500억원 이상을 투자해 광양항 배후단지 내에 건립 2만평 규모의 국내 최초 글로벌 아웃소싱 전담 물류센터를 건립할 예정이다.

글로벌선사들 아시아역내항로 진출 가속화

역내 물동량 증가에도 불구하고 경쟁 더욱 가열

아시아 역내의 컨테이너 물동량 증가가 미주 및 유럽 등 다른 기간항로 보다 빠른 속도로 늘고 있어 글로벌 주요 선사들의 관심이 크게 고조되고 있다.

KMI의 지구촌 해양수산 최신호에 따르면, 최근 글로벌 인사이트(Global Insight)는 아시아 역내 물동량은 금년 이후 10% 성장을 할 것으로 예상했다.

이에 따라 글로벌선사들은 아시아 역내시장에 선대투입을 늘림으로써 기존 아시아 역내 선사들의 어려움이 더욱 가중되고 있다.

아시아 역내시장이 급팽창하고 있는 최대 요인은 급부상하는 중국에 기인한 것으로 중국은 아시아 주요국의 원자재와 소비재의 주요 공급국으로 자리 매김하고 있다.

아시아역내 시장 화물의 주된 흐름은 중국으로 원자재 및 반제품이 들어와 중국에서 완제품으로 되어 다시 아시아 주요국으로 수입되는 형태이다.

특히 이 항로는 동서 기간항로보다 성수기가 3~6개월 정도 빠른 양상을 보이고 있는데, 이는 아시아 시장을 더욱 확대하는 요인으로 작용하고 있다.

각종 과일 등 냉장 제품이 말레이시아 등지에서 중국으로 들어오고 있으며, 중국은 아시아 주요국의 대규모 채소 공급국으로 자리 잡고 있는 것이 특징이다.

또한 최근 급부상하고 있는 중동시장, 특히 두바이는 아프리카 및 중앙아시아와 아시아를 연결

하는 최대 환적 항으로 부상하고 있다.

OOCL의 경우 이같은 화물수송 수요의 증가에 따라 최근 아시아-중동항로에 5,800 TEU급 선박을 투입한 바 있다.

이같은 물동량 증가를 지역별로 보면, 기존 최대 시장인 동아시아의 성장도 빠르지만, 인도 및 중동 시장이 이들 시장보다 성장 속도가 빨라지고 있어 금년 10%대를 훌쩍 넘어설 전망이다.

또한 아시아-인도 및 중동 항로에 이어 중국-인도네시아, 말레이시아, 태국항로의 물동량이 크게 늘고 있다.

그러나, 이같은 물동량 증가에도 불구하고, 일부 개별항로의 운임 수준은 약세를 보이고 있다. 특히, 중국-일본항로는 선사간 경쟁이 매우 심해 운임 수준이 매우 저조한 것으로 알려졌다.

이같이 아시아 역내 항로의 운임 수준이 약세를 보이는 것은 기간항로의 운임수준도 예년에 비해 저조한 수준이라는 점, 그리고 글로벌 선사들이 대형선 투입을 늘리고 있기 때문이다.

아시아 역내 항로에서 운항하고 있는 역내 피더 선사로는 싱가포르의 Samudera Shipping Lines, PIL(Pacific International Lines) 등과 아시아-유럽항로에 진출한 대만의 Wan Hai 등이 있으며, 이 밖에 IADA(Intra-Asian Discussion Agreement)에서 활동하고 있는 30여개 선사들이 있다.

이 선사들은 과거 용선료가 급등했을 시기에 선박을 용선을 한 바 있어 아시아역내 시장의 저운



임에 더욱 충격이 큰 것으로 알려졌다.

한편, 아시아 역내 시장에 뛰어 든 글로벌 선사들은 저 운임이 크게 문제되지 않는다는 입장인데, 이는 이 시장에서 컨테이너 장치의 재배치 등을 통해 투입선박이 유용하게 이용되고 있기 때문이다.

그리고 주력시장인 기간항로에서 아시아 역내 시장으로 선박을 이전하는 경우 글로벌 선사들은 기간항로의 운임하락을 어느 정도 완화할 수 있다는 장점이 있다.

또한 아시아 역내 시장 모두가 운임의 약세가 크진 않은데, 특히 중동, 인도 및 호주 항로의 경우 선박이 부족한 현상이 나타나기도 하는 것으로 알려졌다.

다만, 일부 선사들은 일정한 운임 수준을 확보하지 못해 중국/인도 등에 직항로를 철회함으로써 선사별로 상황이 다른 것으로 보인다.

한편, 아시아역내 시장은 지속적인 성장을 기록할 것으로 예상되고 있다. 최근 시티 그룹(Citigroup) 리서치 팀은 컨테이너선 시장에서 선사들의 두가지 경향이 지속적으로 나타날 것으로 전망했는데, 먼저 선사들은 지속적으로 글로벌 기간항로와 틈새시장에 대한 진출을 확대할 것으로 보인다.

둘째, 글로벌 선사들이 역내 시장으로 진출하는 케이스케이딩(cascading) 현상이 늘 것으로 예상된다.

특히 아시아 역내 시장 가운데 동북아시아와 동남아시아 간 항로는 지속적으로 성장이 예상되는 지역이다. 이 시장은 아시아 역내의 핵심 시장으로서 역내 물동량의 30% 이상을 차지하고 있으며, 항로의 불균형이 덜한 편이다.

이에 따라 글로벌 선사들에게는 아시아 역내 시장이 항로 불균형이 매우 심한 글로벌 기간항로

에 비해 상대적으로 매력적인 시장이 될 수 있다는 것이다.

이에 따라 피더 선사들은 늘어난 물동량을 수송하기 위한 선박을 확보해야 하는데, 상대적으로 작은 규모의 선박들은 부족한 실정이라서 피더선용선시장도 상대적으로 대형선에 비해 양호할 것이라 전망이 우세하다.

호주 항만의 석탄 처리량 증가로 시장안정 예상

지난 몇 년간 유가급등, 철강 생산량 증가에 따른 코크스 수요 증가 등으로 급등했던 국제 석탄 가격이 호주 항만의 석탄 처리량 증가에 따라 하락세를 보일 수 있을 것이라는 전망이 나왔다.

호주는 세계 제1위의 원료탄 수출국이자, 인도네시아에 이은 세계 제2위의 연료탄 수출국이다. 최근 지속된 석탄가격 상승행진에 힘입어 호주의 석탄 수출도 호조를 보이고 있으나 최근 석탄 수송 및 선적관련 병목현상으로 화물선의 대기행렬이 발생하는 문제가 일어났다.

특히 지난해 11월, 12월에는 뉴사우스 웨일스주 각 항만에서 석탄 선적을 기다리는 선박 수십척이 대기하기도 했다.

그러나 올해 퀸스랜드의 글래드스톤(Gladstone)항은 화물 처리량이 4,000만톤에서 7,800만톤으로 증가하게 되며, 달림플 베이(Dalrymple Bay)항은 6,000만톤에서 8,500만톤으로 늘어나게 된다. 뉴캐슬(New Castle)항의 화물 처리량은 8,900만톤에서 1억500만톤으로 증가하게 되고 상황은 지금보다 좋아질 것으로 보인다.

시티은행은 2008년 호주 항만의 석탄 처리 능력이 증가함에 따라 국제 석탄 가격이 하락할 수 있을 것으로 전망했다.

일본 정부, 내년에 선박 톤세제 도입 적극 검토

일본 상선대 90% 이상이 파나마 등에 편의치적

일본 정부가 2008년에 새로운 톤세제 도입을 적극 검토하고 있는 것으로 알려졌다.

현재 일본 선박의 90% 이상이 해외에 치적되어 있고, 파나마에 등록된 선박의 50% 이상이 일본 선박으로 알려지고 있는데, 이러한 상황에서 새로운 톤세제 도입으로 파나마 등으로 향하던 일본선박의 해외치적에 상당한 변화가 일 것으로 예상되고 있다.

특히, 일본선주협회(JSA)는 그동안 경쟁력있는 톤세제를 도입하여 글로벌 선사의 적대적 인수합병으로 일본 선사들이 희생될 가능성을 사전에 차단해야 한다고 주장해 왔다. 협회는 또한 선박 톤세제가 도입되지 않는 경우 앞으로 10-20년내에 일본 해운산업의 기반이 붕괴될 것이고 우려하고 있다.

국제선박 및 항만시설 보안규칙(ISPS Code)의 인증서 발급과 관련해서 일본 선주들의 파나마 정부에 대한 불만이 가중되고 있다는 점도 일본이 톤세제를 도입하는 하나의 배경으로 작용하고 있다.

현재 일본 상선대의 규모는 약 1억2,000톤(DWT)에 달하고 있으며, MOL, NYK와 K Line과 같은 선사는 향후 각 선사별로 300척 이상의 선박을 증가시킬 전략을 가지고 있어 선박 톤세제 도입이 일본에서는 화급한 과제가 되고 있다.

일본 정부는 2006년 6월 마련한 '미래 외항 해운 정책'에서 톤세제도 도입방안을 밝힌 바 있는데, 이같은 계획이 현실화되는 경우 향후 일본선사의 선대확장 전략이 더욱 가속화되고, 일본 해운산업이 새로운 르네상스를 맞이할 수 있을 것으

로 조심스럽게 전망되고 있다.

하지만, 이러한 유인에도 불구하고 일본 선주들의 파나마에 선박 치적하는 관행이 쉽게 바뀌지 않을 것이라는 반론도 제기되고 있다.

세계적 해운 전문지인 트레이드윈즈(Tradewinds)에 따르면 일본 선주들이 그동안 파나마에 치적해오던 관행을 포기하고 선수를 일본으로 쉽게 돌릴 것 같지 않다는 분석이다. 이는 여전히 파나마 치적으로 발생하는 이득이 크며 상대적으로 일본 치적을 위한 초기비용이 클 수 있다는 우려가 적지 않기 때문이다.

중국 지난해 철광석 수입량 사상 최고치 기록

중국의 철광석 수입량이 크게 증가하고 있다.

중국 세관에 따르면 2006년 중국의 철광석 수입은 전년대비 19% 증가한 3억2600만톤으로 사상 최대치를 기록했다.

지난 2003년부터 일본을 앞지르고 세계 최대 철광석 수입국으로 부상한 중국은 매년 두 자리 수의 경제성장률을 거듭하면서 철강수요가 급증하고 있다.

한편, 중국 최대 철강회사인 바오스틸은 지난해 12월 브라질의 CVRD 등 세계 3대 광산업체들과 올 4월부터 철광석 가격을 9.5% 인상하기로 합의했다.

그리고, 세계 최대 철광석 공급사인 브라질 CVRD는 중국 5위의 광석업체인 산둥 서우광(壽光) 광석그룹과 합자해운기업을 설립할 계획이다. 두 회사 계약에 의하면, 합자 해운기업은 30만 톤에 달하는 운송 선대를 확보해 주로 중국 북부지역 철강기업들에게 철광석을 공급할 예정이다.



중국 차이나십핑, COSCO 유조선대 적극 확충

원유 수입량 급증에도 자국적 수송비율 9%



최근 원유 수입규모가 지속적으로 확대됨에 따라 China Merchants Group, China shipping, COSCO 등 중국 선사들이 유조선 확보에 박차를 가하고 있다.

China Merchants Group은 지난해 12월 주식 공모설명서에서 향후 3년내 50.68억위안(약 6,335억원)을 투입하여 초대형 유조선(VLCC) 6척, 수에즈막스(Suezmax) 2척, 아프리카막스(Afamax) 6척을 구입한다고 발표했다.

China shipping은 2005년 7척(68.6만톤)의 유조선을 투입한데 이어 지난해 3척(19.2만톤)을 투입하였고, 10월에는 신규 30.8만 톤급의 초대형 유조선 4척을 발주했다.

현재 8척의 VLCC를 보유하고 있는 COSCO도 최근 유조선 7척을 발주, 건조하고 있으며, 향후 추가로 15척의 VLCC를 발주할 계획이다.

2005년도 중국의 원유수입량은 1.27억톤, 그중 해운을 통한 수입량은 93%에 달하고 있는데, 자국선의 운송량은 1,000만 톤에 그치는 등 자국 유조선의 운송비율은 9%에 불과한 실정이다.

이러한 실적은 중국이 2010년까지 자국선 운송비율을 50%로 확대하고, 장기적으로는 80%로 향상한다는 “國油國運” 계획에 크게 미치지 못하는 것이다. 전문가들은 2010년 중국의 원유

수입량이 2억 톤을 넘어설 것으로 전망하고 있다.

이에 따라 자국선 운송비율목표를 실현하기 위해서는 향후 적어도 초대형 유조선(VLCC) 70척 이상 증강해야 할 것으로 분석하고 있다.

지난해 기준으로 중국 선사들이 운항하고 있는 VLCC 선박은 25척으로 이는 2003년 대비 2배 이상 늘어난 규모이다.

한편, 미국의 용선중개업체인 Poten & Partners사는 지난해 초대형 유조선(VLCC) 용선시장에서 중국의 유니펙(UNIPEC)이 엑슨모빌(149척 임대)에 이어 세계 2위를 차지하였다고 밝혔다.

이는 충분한 유조선을 확보하지 못한 상황에서 중국 선사들이 증대되는 원유수입수요를 충족하기 위해 국제시장에서의 용선을 대폭 확대하고 있음을 시사하는 것이다.

B/L 등 해상운송 서류절차 개혁논의 활발

일부에서는 B/L을 용도폐기해야 한다고 주장

B/L의 근본 개혁론이 지지 받고 있는 가운데 일각에서는 용도 폐기해야 한다는 주장도 일고 있다. 이런 주장은 B/L 개혁이 불가피하다는 입장에 있는 선사에게 당혹스럽고 과격한 주장이긴 하나 차제에 해상운송 관련 서류절차 전반을 재검토해야 할 때가 왔다는 공감대가 형성되고 있다.

로이드리스트 최신호에 따르면, 21세기 해운을 선도하고 있는 Maersk도 기명 수하물의 경우 B/L 무용론을 실천하고 있다. 궁극적으로 Maersk가 바라는 바는 무기명이며 실제로 운송 중 양도가 발생하는 화물을 제외한 모든 화물에 대해 B/L폐지를 목표로 하고 있다.

Maersk 전자거래부서의 Piet Jan ten Thije 이사에 따르면 무기명 양도성 화물이 전체화물의 10%에 불과하다고 한다. 그에 따르면 특별히 하주가 요청할 경우만 B/L을 발행할 시대가 머지 않았다고 한다. 그 밖의 경우는 항공화물과 마찬가지로 전자물표가 B/L을 대신하게 될 것이다.

오랜 경험을 통해 B/L의 불요성을 체득하고 있는 화주들은 이미 B/L을 e-mail로 발송하고 양하지에서 프린트하는 전자거래를 수용하고 있으며, 더 나아가 그런 복잡한 서류절차를 왜 고집해야 하는지에 대해 의문을 제기하고 있다.

사실, 훨씬 간편한 운송장이 여러 분야의 운송거래에 광범위하게 사용되고 있음은 주지의 사실이다.

이러한 Maersk의 강한 의지에 대해 하주측도 환영으로 화답하고 있다. Heinz의 물류담당 매니저인 Steven Cox는 다른 산업이 서류 없는 전자거래로 앞장서 나아가고 있는데 반해 해운산업은 너무 뒤쳐져 있는 것 아니냐고 강하게 비판하고 있다.

일부 화물의 경우 OB/L회수가 피치 못한 부분

이 있긴 하나 그 이외 대부분의 주요 교역의 경우는 손쉽게 전자거래로의 대치가 가능하며 특히 송하인과 수하주가 동일한 사내간 운송의 경우는 전혀 불필요한 관행이라고 주장했다.

B/L근대화 캠페인을 주도하고 있는 영국 하주협회(Freight Transport Association)의 Chris Welsh도 이 같이 잠재적으로 민감한 사안에 대해 환영하는 입장이다. 지금은 AP Moller-Maersk그룹에 편입된 Danish Line과 P&O Nedlloyd도 일찌감치 전자서류교환을 시행하는 등 선적서류 관행의 개혁에 앞장서고 있다.

최근 FTA는 B/L조항을 어떻게 변경할 수 있는지에 대한 새로운 가이드라인을 수립했다. B/L의 조건이나 조문은 관련 국내외법률에 기초하고 있기 때문에 한자라도 고치면 안 된다는 인식이 일반적으로 널리 퍼져있지만 이는 전혀 잘못된 인식이라는 점을 FTA는 회원사들에게 알리고 있다.

Welsh는 이러한 FTA의 주장이 선하주를 공히 고객을 삼고 있는 로펌에게는 각별한 관심을 불러 일으킨다고 설명했다.

하지만 B/L현대화에 대한 요청은 이처럼 위로부터의 움직임보다는 현장에서부터, 아래로부터의 요구가 워낙 거세기 때문에 이미 진부한 감이 있을 정도이다.

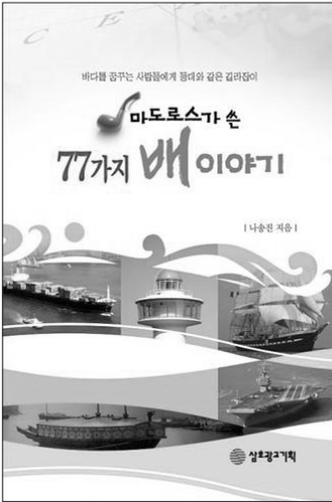
사실 B/L이란 것이 통신기술이 발전되기 이전, 브레이크 벌크화물이 컨테이너화되기 이전 잡화 화물 무역업자가 만들어낸 골동품이라는 주장도 제기되고 있다.

오늘날 B/L이란 것이 국제협약에 의한 각종 법률조항과 이행의무 따위의 선하주간 계약상의 권리의무가 뒤범벅되어 얽혀있는 것이 사실이다.



해양부 직원 ‘마도로스가 쓴 77가지 배 이야기’ 발간

부산청 나송진 사무관, 이익금 해상직원가족 돕기



해양수산부 현직 공무원이 선박과 해운에 관한 국민들의 이해와 관심을 높이기 위한 역사적인 배 이야기 등을 담은 책을 발간했다.

부산지방해양수산청 소속 나송진 사무관은 그동안 틈틈히 시간을

내어 자료들을 수집해 ‘마도로스가 쓴 77가지 배 이야기’를 펴냈다.

이 책은 지난 2005년에 저자가 쓴 비매품 ‘재미 있는 배 이야기’의 증보판으로, 당시 250권 인쇄에 그쳐 미처 책을 구하지 못한 개인과 해운회사 등의 줄기찬 배부 요청을 받고 내용 및 사진을 보완해 새로 펴냈다.

이 책은 전체 380쪽으로 본문은 역사적인 선박, 배 이야기, 선박과 항해의 기초 그리고 항해와 안전 등 4장으로 구성돼 있으며, 부록에는 선박과 관련된 세계와 한국의 진기록을 실었다.

특히 케네디를 대통령으로 만든 PT109호, 한국 전쟁 중 1만4,000명의 피난민을 실어 기네스북에 오른 ‘메리디스 빅토리호’, 구한말 고종황제가 도입한 최초의 근대식 군함 ‘양무호’, 해방 후 최초로 태극기를 달고 미국에 입항하여 교민들을 울린 ‘고려호’ 등 의미 있고 소중한 내용이 들어있다.

또한 SOS 구조신호를 처음 사용한 여객선 ‘타이태닉호’, 어린이와 여자를 먼저 구하는 전통을 세운 ‘버큰 헤이드호’ 등 특별한 배 소개와 함께, 여자해적, 선장의 의자, 적도제, 명명식 유래 및 위성항법시스템(GPS) 등 선박과 해운에 대한 다양하고 유익한 소재 77개를 분야별로 실고 있다.

이 책은 일반 국민이 이해하기 어려운 해운과 선박에 대한 내용을 관련사건과 사례 및 숨은 이야기를 곁들여 흥미 있게 구성돼 있으며, 컬러 사진 300여장과 도표 및 참고자료를 넣어 누구나 가볍게 읽을 수 있고 자연스럽게 선박에 대한 상식과 기초 지식을 습득할 수 있도록 돼 있다.

저자는 “이 책이 일반 국민들에게는 해양사상을 심어주고, 자라나는 학생들에게는 우리 민족과 바다 역사에 대한 자긍심을 북돋아주며, 선박·해운 업무 종사자와 해양·수산계 학생들에게는 선박에 대한 입문서가 될 수 있으면 바란다”는 소감을 피력했다.

전체 5,000부를 인쇄한 이 책은 주요 선사에서 직원과 가족에게 보급하기 위해 출판 전부터 3,200권 이상 구매요청이 들어와 시중 판매용은 약 1,500권에 그칠 것으로 보인다.

저자는 판매 수익금 전액을 해운회사의 어려운 해상직원 가족을 돕는 일에 기부하기로 했다. 이 책은 부산시내 중앙서림(전화 469-7603), 문우당 및 영광도서에서 1만원에 판매한다.

저자는 한국해양대학교 항해학과를 졸업하고 같은 학교 대학원에서 공학박사 학위를 받았으며, 범양상선 1등항해사와 육상직원으로 근무한 바 있다.

간단한 운동으로 누구나 쉽게 살을 뺄 수 있다?

실내자전거, 8초동안 쾌속으로 12초동안 가볍게



호주 과학자들이 몸속의 지방을 3배나 더 많이 연소시킬 수 있는 운동 방법을 찾아냄으로써 앞으로 살 빼는 방법에 혁명적인 변화가 일 것으로 예상되고 있다.

호주 언론들에 따르면 뉴사우스 웨일스 대학 과학자 등 호주 연구팀은 특정한 형태의 '인터벌 트레이닝'이 몸에 대사 반응을 야기해 피부와 근육에 들어 있는 지방을 더 많이 연소시키도록 만든다는 사실을 발견했다.

연구팀은 45명의 과체중 여성들에게 20분동안 실내 자전거타기 운동을 15주 동안 시켜보았다면서 이 운동의 핵심은 8초 동안 페달을 힘껏 밟도록 한 뒤 12초 동안은 가볍게 타도록 하는 것이었다고 밝혔다.

연구팀의 스티브 부처 교수는 "그렇게 하자 보통 속도로 계속해서 40분 동안 자전거를 타는 사람들

보다 체중 감량이 3배나 됐다"고 말했다.

부처 교수는 인터벌 트레이닝에서 속도를 낼 때 생기는 카테콜아민이라는 화학물질의 증가가 화학 반응을 야기하면서 더 많은 체중 감량으로 이어지는 것이라고 설명했다.

연구팀은 이 같은 인터벌 트레이닝 방식은 수영, 걷기, 조깅, 노 젓기 운동 등에서도 적용될 수 있을 것이라고 밝혔다.

부처 교수는 인터벌 트레이닝에서 휴지기를 오래 하는 것은 과체중인 사람들에게는 효과가 크지 않다면서 현재 정부에서 권장하고 있는 운동 방식도 살 빼는 데는 효과가 거의 없는 것으로 나타났다고 말했다.

그는 매일 60분 동안 걸어도 몸속의 지방이 많이 없어지는 것은 아니라면서 따라서 인터벌 트레이닝은 과체중인 사람들에게 혁명적인 운동 방법이 될 것이라고 강조했다.





2006 12

