

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
노사정, 한-베트남 해기면허인정협정 현지 점검	2
ASF 상설사무국 설치 및 상법개정대책 협의	8
EU 경쟁법 개편에 따른 해운환경변화 세미나	9
국적선사 보유선복량 2003년이후 크게 증가	10

해운이슈	11
해운강국 新성장전략, 해운산업의 현황과 육성과제	11

업계동정	21
------	----

해사정보	27
선박투자회사법 개정통해 선박투자 금융제도 개선	27
해양부 물류기업 해외진출지원 사모형펀드 조성	28
해양부, 해운물류국을 해운물류본부로 개편	29
파나마운하관리청 운하통항료 인상안 정식 공표	37
IMO MSC, 발라스트탱크 도장기준 등 채택	39

해사문화	44
------	----

해운일지	46
------	----

노사정, 한-베트남 해기면허인정협정 현지 점검 베트남 해기사 자질, STCW협약 준수여부 조사

한국선주협회와 전국해상산업노동조합연맹, 해양수산부 등 노사정은 1월29일부터 2월3일까지 한국과 베트남간 해기면허 인정을 위한 협정체결을 위해 베트남의 해기면허제도와 시험, 교육훈련제도에 대한 현지 실태를 조사했다. 다음은 현지조사 결과를 정리한 것이다.(편집자 주)



해양수산부 선원노정과 한홍교 과장을 단장으로 하여 한국해양수산연수원 김영모 교수, 전국해상산업노동조합연맹 김수조 정책기획본부장, 현대상선 임병노 해무부장, SK해운 이현욱 부장, STX 포스 손장운 수탁지원팀장, 한국선주협회 이철중 차장 등 조사단은 베트남의 해기교육기관 등을 방문하여 해기사의 자질 등을 중점적으로 조사했다.

특히, 조사단은 베트남 해사청(Vietnam Maritime Administration: VINAMARINE)을 비롯하여 베트남 해사대학(Vietnam Maritime University: VIMARU), 베트남 해사대학 선원훈련센터(VINIC), 제1해운학교(Maritime Secondary School 1), 하이퐁지방해사청(Hiphong Maritime Administration), 쑹닌항만공사(Maritime Administration of Quang Ninh) 등을 예방하여 해기사 양성과정은 물론, STCW 협약의 준수여부 등을 점검했다.

▶ 베트남 상선대 345만DWT

조사단의 방문결과 보고서에 따르면, 베트남 상선대는 2006년말 현재 1,107척, 344만7,474DWT로 세계 60위 수준이며, 10개 ASEAN 국가중 4위이다. 평균선령은 17년이다.

또한, 베트남 상선대의 최대선형은 컨테이너선의 경우 1,016TEU, 벌크선의 경우 5만3,000DWT이며, 10만4,000DWT의 탱커를 건조중이다.

화물수송량은 4,948만톤이며, 이 가운데 외항화물은 3,630만톤으로 전체의 73.4%, 내항화물은 1,318만톤으로 26.6%를 차지하고 있다.

이와함께 2005년 5월 현재 베트남 선원은 사관 9,000명, 부원 2만2,000명으로 조사되었으나, 2005년말 정부의 공식적인 자료에는 사관이 1만4,330명으로 집계됐다.

[베트남 선원현황, 2005년말 현재]

구분	전 체(100G/T 이상)	선 장		1등항해사		합 계
		2,758	2,728	2,133	7,619	
갑판	3,000G/T 이상 면허	606 (22.0%)	639 (23.4%)	1,781 (83.5%)	3,026	
	구 분	기관장	1등기관사	기관사관	합 계	
기관	전 체	2,320	2,212	2,179	6,711	
	3,000KW 이상 면허	625 (26.9%)	641 (29.0%)	1,782 (81.8%)	3,048	
합계	전 체	5,078	4,940	4,312	14,330	
	3,000GT/KW 이상	1,231 (24.2%)	1,280 (25.9%)	3,563 (82.6%)	6,074 (42.4%)	



해외취업 선원이 얼마만큼의 규모인지 정부가 정확하게 집계하고 있지 못하며, 대략 사관의 경우 2,000명 정도 수준으로 파악되고 있다.

▶ 정부 인정 선원교육기관 5개

베트남에는 선원양성과 관련하여 베트남 해사청이 인정하는 5개 교육기관이 있다. 베트남해사대학, 하이퐁기술직업학교, 제1해운학교(하이퐁시 소재), 호치민기술대학, 제2해운학교(호치민시 소재)이다.

STCW 협약에서 요구하는 교육훈련은 각 선원양성기관에서 병행하여 실시하고 있다. 2개 해운학교(Secondary School)는 해사청 직속의 직업훈련기관이며, 고등학교를 졸업한 사람을 대상으로 소형선박 승선자격의 해기사와 부원을 양성하나, 부원이 사관이 되기 위한 승급교육과정(1년)도 운영하고 있다.

정규 선원교육기관에서 양성하고 있는 인원은 연간 약 1,100명에 달하는 것으로 조사되었다. 베트남 해사대학의 경우 항해학과

282명, 기관학과 260명이 졸업하였고, 총 재학생 수는 2만978명이다.

제1해운학교의 경우 24개월 과정의 사관양성과정(항해, 기관, 수송경제, 선제, 선박전기, 기관수리)은

1,500명, 15-18개월 과정의 부원양성과정은 1,300명이 교육받고 있다.

호치민시에 소재하는 호치민기술대학과 제2해운학교의 재학생 수는 베트남해사대학과 제1해운학교에 비해 규모가 작다.

▶ 승선학과 졸업생 95% 면허취득

베트남 해사대학 승선학과 졸업생의 경우 95%가 면허를 취득하고 해상생활을 시작하며, 국립하노이대학과 거의 동등한 수준의 입학생이 지원하고 있다. 베트남의 경우 국내외적으로 해기사 수요의 확대가 예상됨에 따라 지금까지 주로 내항선에 승선하는 해기사를 양성하는 해운학교도 전문대학과정을 개설하여 외항선에 승선하는 해기사를 양성할 계획이다. 하이퐁 소재 제1해운학교는 2007년 3월부터 전문대학 과정을 개설할 예정이다.

각 교육기관은 STCW 협약에서 요구하는 교육훈련을 운영하고 있으며, 주로 재학생을 대상으로 훈련을 시행하나 일반 선원도 신청하여 교육훈련을 받을 수 있다.

▶ 선원관련행정 여러 곳에 분산

선원의 교육훈련, 증서 및 시험관리 관련 법령제정은 교통부에서, 통신사 교육훈련 및 증서발급은 우편전신부에서, 선원의 의료 및 선내작업 관련 법령제정은 보건부에서, 선원의 근무, 휴가 및 선내작업제도는 노동장애군인사회부에서, 선원관련 국내

[베트남 해기면허 종류]

	항해사	기관사	비고
관리급	3,000G/T 이상	3,000KW 이상	-관리급은 선장/항사, 기관장/1기사를 의미하고, 운항급은 당직해기사를 의미함
	500~3,000G/T	750~3,000KW	-내항한정은 베트남 영해내에 종사하는 500G/T 미만 선박을 의미함
	50~500G/T(내항한정)	75~750KW	-기관사는 외항/내항 구분없음
	50G/T 미만	75KW 미만	-외항에 종사하는 500G/T 미만 선박은 500G/T 이상 선박에 요구되는 면허 소지 필요
운항급	500G/T 이상	750KW 이상	
	50~500G/T(내항한정)	75~750KW	



외 법령의 이행은 해사청에서 각각 관장하는 등 선원행정인 여러 곳에 분산되어 있다. 해기면허 발급, 특별훈련증서발급의 배서, 증서인증 배서는 해사청에서 관장하고 있다.

또 상급해기사의 교육훈련, STCW 특별훈련은 해사대학(베트남해사대학, 호치민기술대학)에서, 하급해기사의 교육훈련, STCW 특별훈련은 해운학교(제1, 제2 해운학교, 하이퐁직업훈련학교)에서 맡고 있다.

특히, STCW 관련 베트남 법령은 베트남해사법(Vietnam Maritime Code)을 위시하여 19개 법령이 있으며, 베트남해사법은 2005년 6월에 전면 개정되었다.

▶ 베트남 해기면허 6 종류

베트남 해기면허는 모두 6 종류이다. 베트남 해기교육은 샌드위치 체제로 선장/기관장 및 1항사/1기사 면허를 취득하기 위해서는 반드시 선원교육기관에 출석하여 승급교육을 이수하여야 한다.

베트남에서 해기면허를 취득하려면, 먼저 응시자는 해사청 시험국(Examination Board)에 면허시험을 신청해야 하며, 시험국이 응시자의 요건을 점검한 뒤 응시자가 시험을 볼 수 있다. 시험국은 응시결과를 해사청에 승인을 요청, 해사청 청장이 면허를 발급한다.

▶ 해기면허 발급기준 우리와 달라

내항해운에 종사하는 50-500G/T 선박에 갑판사관 면허를 취득하고자 하는 자는 해운학교(Maritime Secondary School) 중등과정(Intermediate level)을 이수하고 최소 36개월의 승무경력을 갖춘 후 시험에 합격하거나, 기술과정(Technical level)을 이수하고 36개월의 승무경력을 갖춘 후 15주의 진급프로그램(Up grading education and training program)을 이수하고 시험에 합격해야 한다.

500G/T 이상 선박에 갑판사관 면허를 취득하고자 하는 자는 해사대학(베트남해사대학, 호치민교통대학)을 졸업하고 최소 36개월의 승무경력(6개월의 항해당직 포함)을 갖춘 후 시험에 합격하거나, 해운학교 중등과정을 이수하고 부원으로서 36개월의 승무경력을 갖춘 후 6개월의 승급프로그램을 이수하고 시험에 합격해야 가능하다.

내항해운에 종사하는 50-500G/T 선박에 1등항해사 면허를 취득하고자 하는 자는 해운학교 중등과정을 이수하고 50-500G/T의 선박에 갑판사관으로 최소 12개월 승무경력을 갖춘 후 8주의 훈련과정을 이수하고 시험에 통과되어야 한다. 50-500G/T 선박에 1항사로 12개월 이상 근무한 후 선주가 동의하면 선장으로 승진한다.

▶ 선장은 경력+선주동의 필요

500-3,000G/T 선박에 1등항해사 면허를 취득하고자 하는 자는 해사대학을 졸업하고 500G/T 이상의 선박에 갑판사관으로 최소 12개월 승무경력을 갖춘 후 시험에 합격해야 한다. 500-3,000G/T 선박에 1항사로 12개월 이상 근무한 후 선주가 동의하면 선장으로 승진할 수 있다.

3,000G/T 이상 선박에 1등항해사 면허를 취득하고자 하는 자는 해사대학을 졸업하고 500G/T 이상의 선박에 갑판사관으로 최소 12개월 승무경력을

[승무정원 : 갑판부]

직급	50G/T 미만	50-500G/T	500-3,000G/T	3,000G/T 이상
선 장	1	1	1	1
1등항해사	-	1	1	1
항해사	-	-	1	2
통신사	-	-	1	1
수직급 부원	1	1	2	2
원직급 부원	2	3	6	7
합 계	4	6	12	14

[승무정원 : 기관부]

직급	75KW 미만	75-750KW	750-3,000KW	3,000KW 이상
기관장	1	1	1	1
1등기관사	-	-	1	1
기관사	-	1	1	1
수직급 부원	-	1	2	3
원직급 부원	1	3	5	6
합 계	2	6	10	12

갖춘 후 3개월의 훈련과정을 이수하고 시험에 합격해야 하며, 3,000G/T 이상의 선박에 1항사로 12개월 이상 근무한 후 선주가 동의하면 선장으로 승진할 수 있다. 기관사관의 경우는 75KW, 750KW, 3,000KW 구분으로 나누고, 승선실습에 항해당직이 포함되지 않으며, 나머지는 항해사관의 경우와 동일한 기준이다.

▶선박의 승무정원과 경력

선박의 승무정원은 50G/T 미만, 50G/T-500G/T, 500-3,000G/T, 3,000G/T 이상으로 구분된다. 3,000G/T 이상의 선박에서 갑판부의 승무정원은 선장 1명, 1등 항해사 1명, 항해사 2명, 통신사 1명, 수직급 부원 2명, 원직급 7명 등 14명으로 비교적 많은 편이다.

한편, 승무경력에 3등 항해 · 기관사에서 2등 항해 · 기관사로의 승진은 최소 12개월, 2등 항해 · 기관사에서 1등 항해 · 기관사로의 승진 역시 최소 12

개월로 규정하고 있다. 그리고 베트남 해사대학이나 호치민 기술대학에서 4개월의 승급교육과정을 이수해야 한다. 또 1등 항해 · 기관사에서 선장이나 기관장으로 승진하려면 최소 24개월의 1등 항해 · 기관사 승선경력이 있어야 한다.

▶ 면허 및 교육이수증서 발급

베트남 해사청이 발급하는 해기면허 종류는 다음 3가지가 있다. 베트남 해기사면허증, 특별훈련증서 발급 확인배서증, 증서인정 확인배서증이다.

베트남 해기사면허증은 베트남 선원에게 발급되며, 특별훈련증서발급 확인배서증은 베트남 선원이 특별훈련 이수시 정부가 확인하는 증서이다. 증서인정 확인배서증은 베트남 선박에 승선하는 외국적 선원에게 발급한다.

또 교육이수증서는 베트남 해사청이 인정하는 5개 교육기관(베트남해사대학, 호치민기술대학, 하이퐁기술직업학교, 제1해운학교, 제2해운학교)에서 발급하고 있다.

STCW 협약에서 요구하는 교육훈련은 각 선원양



성기관에서 병행하여 실시하고 있으며, 교육이수증서는 위조방지를 위하여 베트남 해사청이 인쇄하여 각 교육기관에 배포하고 있다. 각 교육기관은 STCW 협약에서 요구하는 교육훈련 중 자신들이 실시할 수 있는 교육훈련을 실시하고 각 교육훈련과정마다 교육이수증서를 발급하고 있으며, 각 교육훈련증서는 교육훈련 시행 교육기관의 장이 발급하고 있다.

▶해사대학 교육훈련증서 15가지

베트남해사대학이 발행하는 교육훈련증서는 △기초안전훈련(Basic Training) △상급소화훈련(Firefighting Advanced) △생존 및 구조정 적합훈련(Proficiency on Survival and Rescue Boat) △의료훈련(Medical care) △유조선친숙교육(Familiarization on Oil Tanker) △유조선직무교육(Advanced Operation on Oil Tanker) △케미컬선친숙교육(Familiarization on Chemical Tanker) △케미컬선직무교육(Advanced Operation on Chemical Tanker) △가스선친숙교육(Familiarization on Gas Tanker) △가스선직무교육(Advanced Operation on Gas Tanker) △레이더관측자교육(Radar Plotting Operation) △자동레이더플로팅장치교육(ARPA Operation) △일반통신사증서교육(General Operator Certificate) △여객선안전교육(Safety on Passengership) △국제선박및항만시설보안교육(ISPS Code) 등 15가지이다.

교육이수증서 진위여부는 각 증서발급기관이 외부로부터 전자우편 또는 담당자에게 전화로 확인하면 보유하고 있는 증서발급대장과 대비한 후 결과를 확인하여 준다. 교육이수증서의 진위 여부는 증서발급 5개 교육기관별로 확인이 필요하다.

▶해기면허 상호인정 국가

해기면허 상호인정 국가는 싱가포르, 일본, 네덜란드, 말레이시아, 몰타, 브루나이, 발바도스, 파나마, 베누아투, 홍콩, 바하마, 도미니타, 마샬, 몽고, 벨리제, 러시아, 인도네시아, 인도, 우크라이나 등 19개국이다. 한국과는 협정이 체결되어 있지 않으나 베트남 선박에 한국선원의 승선을 허용하고 있다.

한편, 해기면허증 진위여부는 하노이의 해사청이 보유·운영하고 있는 전자확인시스템에 의해 확인할 수 있다.

해외에서 직접 접근할 수는 없으며, 외국 관련기관이 베트남 해사청에 전자우편 또는 전화로 문의 시 즉시 확인하여 회신하고 있다.

우리나라와는 해기면허 인정협정이 체결되어 있지 않아 베트남선원의 자격에 대해 문의하여도 확인해주기 어려운 실정이나, 연간 약 20건 정도의 해기면허 진위에 대한 문의가 있었으며, 베트남 해사청이 확인하여 즉시 답신을 해 준 것으로 알려졌다.

외국 해기면허가 배서되지 않고 승선한 경우가 있었으며, 관련 정부에 확인결과, 현재 배서절차가 진행중이고 통상 3개월 정도 기간이 소요되는 점을 고려하여 PSC에서 허용해 주고 있다.

▶현지점검에 대한 평가

우리나라 면허체제와 베트남 면허체제가 상이하여 면허협정 체결시와 승선고입시 승무기준을 조정할 필요가 있는 것으로 분석됐다. 특히, 방문한 기관마다 한국과 해기면허 상호인정 협정체결을 강력히 희망하고 있고, 한국선주의 베트남 해기사의 고용을 원하고 있다.

해기사 양성기관의 교육시설은 다소 열악하고 부족한 시설이 많으나, 학생들의 의욕은 매우 높은 편이다. 인접 필리핀이나 인도네시아 해기사들과 비교에 대한 베트남 교육기관의 인식은 지식수준은 동등



하나 체력 등에서 뒤쳐지는 것으로 판단되었다.

해기면허시험은 정부(베트남 해사청)에서 직접 시행하고 있으며, 객관식 문제는행에 의해 시행하고, 필기시험과 면접시험은 해사청의 해기사출신 공무원과 현지대학의 교수 공동으로 시행하고 있어 해기사시험 수준은 적정수준을 유지할 것으로 분석됐다.

사회주의 국가체제상 해기면허증과 교육이수증 부정발급에 대한 우려는 적을 것 같고, 면허 및 교육증서의 진위 확인절차는 우리나라와 비슷하여 의문발생시 빠른 시간내에 확인이 가능할 것으로 보여진다.

일본 정부와 기업이 오랜 기간전부터 선원교육분야에 투자(주로 교육시설 설치)를 해 온 관계(ODA Fund, JICA Project, SECOJ Program, JSU Training Program 등)로 일본에 대한 인식은 매우 호의적이며, 졸업생 중 우수한 졸업생을 우선적으로 일본선사에 공급하고 있음을 볼 때, 향후 우리나라 선사들이 우수한 베트남 해기사를 취업시키기 위해서는 국가/선사 차원의 사전 투자노력이 필요한 것으로 지적됐다.

국가재정의 한계로 해기교육기관에 대한 투자가 부족하여 학교로 하여금 영업활동을 허용하고 있으며(베트남해사대학 재정의 60%가 이와 같은 영업활동에 의해 충당되고 있음), 베트남해사대학의

VINIC과 같은 산학협력모델을 다른 교육기관도 한국기업과 체결하기를 희망하고 있다.

VINIC(해사직업훈련증진센터)은 베트남해사대학과 일본제철해운(주)가 공동으로 설립한 합작회사로, 신일본제철의 투자로 PANAMAX size 5척, Cape Size 7척을 보유하고 선박운항은 일본제철해운이, 선원공급은 베트남해사대학이 담당하고 있다.

지금까지 한국선박(주로 국제선박등록선)에 취업시킬 베트남 해기사가 부족한 이유는 양성인력 부족과 베트남 선박의 증가로 인한 취업증가, 그리고 일본선박 등에 우선 승선 등이 주된 이유였으나, 이제 해기사 배출인력이 증대되고 있고, 정부 및 교육기관이 선원송출정책을 개방하고 있으므로 향후 베트남 해기사 취업이 확대될 것으로 예상된다.

한국 해운기업의 베트남 해기사의 고용에 걸림돌이 되고 있는 해기사 선택권은 졸업생 숫자가 증대되면서 베트남 측에서 선사 측으로 이동될 것이 예상됨에 따라 선사가 베트남 내에 협력조직(학교 또는 송출회사)을 적절히 활용할 경우 우수 해기사 고용이 가능할 것으로 판단된다.

일본의 경우 베트남 해기사를 자국 선박에 승선시키기 전에 일본선주의 비용으로 6시간 정도의 오리엔테이션을 실시하고 있고, 우리나라와 같이 국내법령 교육을 추가로 실시하고 있지 않으며, 취업을 위해 학교에 진학하고 취업을 할 경우 병역이 면제되므로 국적선 취업상 특별한 제한은 없을 것으로 판단된다.

베트남 선원의 공급이 용이할 경우, 임금이 저렴한 베트남 해기사의 고용이 증대될 가능성이 높으며, 이 경우 한국 해기사의 취업곤란과 해기전송의 단절, 선내에서 문화적 차이에 따른 선내인적자원 관리 곤란, 교육기관의 교육수요 감소 등의 문제가 발생할 가능성이 높으며, 이에 대한 사전 보완대책이 필요할 것으로 분석됐다.

ASF 상설사무국 설치 및 상법개정대책 협의 한국선주협회 회장단회의에서 대응방안 논의

한국선주협회는 2월13일 협회장실에서 회장단회의를 갖고 아시아선주대표자회의(ASF) 상설사무국 설립문제를 비롯하여 상법 해상편 개정대책, 선화주 협력방안, 외국인선원 고용확대방안 등을 중점적으로 협의했다.

이진방 회장 주재로 열린 이날 회의에서는 먼저 사무국으로부터 ASF 상설사무국 설치 검토회의 결과와 상법 해상편 개정동향, 2006년도 통세신고현황 등을 보고받은 뒤 현안사항을 논의했다.

특히 이날 회의에서는 상법 개정과 관련하여 그동안 협회에서 해운업계의 입장을 최대한 반영할 수 있도록 노력한 결과 여러 가지 불합리한 사항은 대부분 개선됐으나, 운송인의 책임한도에 중량책임제도를 도입하는 조항과 상법의 강제적용으로 선주책임의 경감을 금지하는 조항 신설에 대해서는 보다

합리적으로 개선될 수 있도록 적극 노력해 나가기로 했다.

또 최근 정기선항로의 운임인상에 대한 국내 화주들의 어려움 호소와 관련하여 선화주 상생의 협력방안을 모색키로 하는 한편, 정기선부문의 대량 화물 화주와의 관계개선 등 선화주 협력관계를 활성화시켜 나가기로 했다.

이와함께 사회환경의 변화로 해상근로 기피현상 심화와 한국상선대의 지속적인 증가 등으로 선원수 급난이 날로 악화됨에 따라 외국인선원의 고용확대를 추진하기로 했다. 특히, 부원선원의 신규공급이 중단된데다 기존 선원의 고령화 등으로 선박운항에 상당한 차질이 예상됨으로써 장기적인 관점에서 우수한 외국인선원 공급체계를 개발하는 방안을 적극 검토하기로 했다.

국제선박등록법 시행규칙개정 검토의견 제출 국가필수선박 연속 지정신청시 첨부서류 생략

한국선주협회는 최근 국제선박등록법 시행규칙개정안에 대한 검토의견을 해양수산부에 제출하고 개정시 반영하여 줄 것으로 건의했다.

협회는 검토의견을 통해 해상여객운송사업자 또는 해상화물운송사업자가 아닌 선박대여업자 소유선박이 외항선사에 대여된 경우 당해 선박은 현재 운항선사의 면허 또는 등록증으로 국제선박을 등록하고 있는 현실을 반영하여 줄 것을 요청했다.

협회는 또 국제선박으로 등록된 선박대여업자 소유선박이 대여기간 종료로 타선사에게 대여된 경우에는 당해 운항선사의 면허증 또는 등록증으로 당해 선박의 국제선박 등록요건 유지여부를 확인할 필요가 있다는 의견을 제시했다.

이와함께 국제선박으로 등록된 선박의 단체협약 체결권자가 변경된 경우 국제선박등록법 제6조에 의한 단체협약을 체결하였는지를 확인하여야 하며, 기존에 국가필수국제선박으로 지정이 된 선박이 연속적으로 지정 신청을 할 경우에는 첨부서류를 생략해 줄 것을 요청했다.

이밖에도 회사에서 보유하고 있는 운항요약서에 운항내역이 포함되어 있으므로 운항요약서를 서류로 제출하는 것이 타당하다는 입장을 밝혔다.

EU 경쟁법 개편에 따른 해운환경변화 세미나

경쟁법 적용 움직임 확산에 따라 사전에 대비 필요



한국선주협회는 2월12일 협회 대회의실에서 ‘구주연합 경쟁법제 개편에 따른 해운환경변화와 대응’이라는 제하로 세미나를 개최하였다.

세미나주제에 정통한 로펌(DLA Piper, www.dlapiper.com)의 변호사를 초청하여 주제발표와 토론 순으로 진행한 이번 세미나에는 선협 회원사 임직원을 비롯하여 학계 및 연구기관과 보험업계에서 50여명이 참석하여 높은 관심을 보였다.

세미나는 구주연합 경쟁법제 개편의 의의에 대한 마이크 풀렌(Mike Pullen) 수석변호사의 간단한 발제에 이어 버틀드 변호사의 주제발표와 마이크 풀렌(Mike Pollen)변호사의 보충발언으로 진행되었다.

특히, 한국 해기사 출신으로 영국변호사 자격증 취득 후 이번에 초청한 로펌에서 활동 중인 김경화 변호사가 통역을 함으로써 참가자가 더욱 쉽게 이

해하고 활발히 세미나에 참여할 수 있도록 진행되었다.

주제발표자는 작년 9월 최종 공포된 구주연합 이사회규칙(Council Regulation No. 1419/2006)에 대해 설명하고 이 규칙의 공포로 정기선운임동맹활동에 대해 구주연합 경쟁법 적용에서 포괄적으로 면제한다는 내용을 골자로 하고 있는 86년 포괄면

제규칙 (Council Regulation No. 4056/86)이 20년 만에 폐지되었고 2년간의 유예기간이 끝나는 2008년 10월부터는 모든 해운활동의 일거수일투족이 경쟁법 준수 감시대상이 되었다고 그 의의를 밝혔다.

또한 이제껏 항유해 오던 정기선 해운동맹에 대한 독점금지법 적용면제가 종료됨에 따라 독점금지법에 친숙할 수 없었던 선사들의 모든 업무에 대해 독점금지법에 저촉될 가능성이나 의심받을 가능성을 면밀히 검토하고 그런 일이 발생하지 않도록 대책이 필요하다고 하였다.

주제발표자는 아주 사소한 일상 업무도 때에 따라선 독점금지법에 저촉될 수 있고 그 결과는 천문학적 벌금이나 임직원의 징역형 등 예상보다 훨씬 무거울 수 있다며 주의를 촉구했다.

또한 협회 국제팀 정해룡 상무는 구주연합 경쟁 법제 개편과 관련된 그간의 협회활동을 소개하고 구주연합에 발송한 건의서 및 회신문건 등 협회활동 자료와 구주연합의 각종 법안 및 참고자료를 묶은 자료집을 배포하여 이해를 도모했으며 회원사의 깊은 관심을 촉구하였다.

또한 해운에 대한 경쟁법 적용움직임이 구주연합에서 그치는 것이 아니라 일본, 호주, 싱가포르 등지로 확산될 조짐이 있음을 알리고 적절한 대응의 필요성을 강조하였다.

구주연합의 경쟁법은 부정기선 부문은 유예기간 없이 작년 10월부터 이미 전면적인 경쟁법제 적용에 들어갔고 정기선 부문은 2년간의 유예기간을 두

어 해운선사의 원활한 법 이행을 도모하는 취지에서 경쟁법을 어떻게 적용할 것인지에 대한 지침을 개발할 예정이다.

주제발표자는 금년 말 발표예정인 구주연합의 1차 초안이 공표되면 1달간의 의견조회기간이 있을 예정이며 이 기간 중 1차 초안의 문제점을 집어내고 합리적인 대안을 제시하려면 미리미리 검토하고 준비해두지 않으면 곤란할 것이라고 예상했다.

구주연합의 경쟁법은 그 적용대상이 구주연합 역내에서 수출되거나 역내로 수입되는 해상화물 운송 전반에 해당됨으로 예컨대 미주에서 수출되어 아주에서 환적하여 구주로 가는 화물이라 할지라도 미주 아주간의 해상운송이 문제가 될 수 있다.

국적선사 보유선복량 2003년이후 크게 증가 2006년말 현재 1,524만톤으로 27% 늘어

우리나라 외항상선대가 지난 2003년이후 크게 증가한 것으로 나타났다.

국적외항선사들의 보유선복량은 지난 2003년 433척 · 1197만5847톤(이하 총톤수)에서 2006년말 현재 611척 · 1,524만1,469톤으로 척수는 178척이 늘었으며, 톤수기준으로는 27.3%가 증가했다.

지난 2005년말 546척 · 1371만6733톤에 비해서도 척수로는 65척이 늘었고, 톤수기준으로는 11.1%가 증가하는 등 한국상선대의 증가세가 두드러지고 있다.

이처럼 최근 3년 사이에 한국상선대가 크게 늘고 있는 것은 지난 2004년을 전후하여 해운시황이 크게 호전되면서 국적외항선사들의 투자여력이 증진됐기 때문으로 분석되고 있다.

이와함께 지난 1997년말 IMF의 여파로 정부에서 기업의 부채비율을 200%로 축소하도록 함으로써

국적외항선사들이 1998년부터 2000년까지 선박을 거의 확보하지 못해 서비스 확대와 새로운 시장개척 등 급변하는 시장변화에 능동적으로 대처하는데 어려움이 있었기 때문이다.

특히, 지난 2003년 이후 전세계적으로 선박수요가 크게 늘어난 벌크선대의 증가가 두드러졌는데, 국적외항선사들의 보유선박 중 벌크선대는 2006년말 현재 134척 · 418만9,247톤으로 지난 2003년말의 69척 · 200만8,769톤에 비해 65척이 늘었으며, 톤수기준으로는 2배 이상 증가했다.

이밖에도 유조선은 13척 · 170만1,299톤으로 지난 2003년말의 8척 · 115만9,885톤에 비해 톤수기준 46.7% 증가했으며, 일반화물선은 141척 · 110만2266톤으로 지난 2003년 대비 척수는 31척이, 톤수로는 2.1배 가량 늘었다.

해운강국 新성장전략, 해운산업의 현황과 육성과제

현대경제연구원, 해운업 신성장동력 확보방안 제안

해운산업은 국민소득증대, 국제수지개선, 고용증가, 국제교역촉진 그리고 관련 산업의 성장 등을 가져옴으로써 국가경제발전에 큰 공헌을 하고 있다. 특히 한국경제와 관련해서 해운산업은 국제수지를 개선하는 데 있어서 큰 몫을 하고 있다. 다음은 현대경제연구원이 최근 펴낸 보고서 '해운강국 신성장전략'을 요약하여 정리한 것이다.(편집자 주)

1. 해운강국 신 성장전략 요약

▶ 국가경제발전에 지대한 공헌

해운산업은 국민소득증대, 국제수지개선, 고용증가, 국제교역촉진 그리고 관련 산업의 성장 등을 가져옴으로써 국가경제발전에 큰 공헌을 하고 있다. 특히 한국경제와 관련해서 해운산업은 국제수지를 개선하는 데 있어서 큰 몫을 하고 있다.

경쟁력 있는 해운산업의 육성을 위해 반드시 고려해야할 해운산업의 특징 세 가지는 다음과 같다. 첫째, 해운산업은 규모의 경제를 시험하는 대표적인 산업으로 개별선박의 크기가 클수록 곧, 양적 규모의 경제를 추구할수록, 또 선단의 규모가 클수록 곧, 질적 규모의 경제를 달성할수록, 비용을 절감하여 경쟁력을 높일 수 있다.

둘째, 해운산업은 전통적으로 '활황과 극심한 불황'이 주기적으로 교차하는 투자위험성이 큰 산업으로 경기예측의 불확실성이 높은 산업이다.

셋째, 해운산업은 가장 중요한 핵심자산인 선박을 거래할 수 있는 국제적인 시장이 형성되어 있는 산업으로, 선박에 대한 거래를 통해서도 기업의 수익성이 결정되는 자산의 유동성이 높은 산업이다.

▶ 조직규모의 경제효과와 선종다각화 미흡

국내 해운산업은 현재 조직 규모의 경제효과와 선종의 다각화가 미약하여 선진국 등은 물론 중국 등 개도국과의 경쟁에서도 불리한 입장에 있다. 10,000DWT 이상의 선박을 대상으로 하였을 때 우리나라가 2005년 현재 보유하고 있는 선박의 1척당 평균 선복량은 6만7,391 DWT로 세계 2위 수준이다.

그러나 총 선박수는 414척으로 세계 1위인 그리스(2,426척)는 말할 것도 없고 4위인 독일(1,412척)에 비해 선단 크기가 크게 작은 실정이다.

또한 사업구조면에서 국내 해운산업은 사업영역이 편중되어 있는 관계로 해운시장의 불확실성에 대한 대비가 부족하다고 할 수 있다. 국내해운산업의 선박보유구조를 살펴보면 대형선박을 보유한 소수의 대기업이 이끌고 있다.

하지만 기업별 차별화가 되어있지 않아 2004년 현재 벌크선이 총 586만G/T로 전체 선복량의 59.4%를 차지하여 세계적 해운국들에 비해 다각화에 있어서는 뒤쳐져 있다.

한편, 우리나라 해운산업은 해외 선사들과의 경쟁심화로 본격적인 세계화에 나서지 않을 수 없는 새로운 과제에 직면하고 있다. 물량기준으로 국적선이 담당하고 있는 국내 수출입 물동량 수송 비율은 1990년 40%에서 1995년 23%로 그리고 2006



년에는 18%로 빠르게 감소하였다.

이는 국내 해운사들이 더 이상 국내 시장에 안주해서는 살아남을 수 없다는 것을 의미한다. 이에 더해 최근 해운산업의 경영환경도 악화되고 있다. 국내 해운산업은 2004년 사상최대의 흑자를 기록하였지만 이후 세계 경제 성장의 둔화와 이로 인한 세계 해운서비스의 공급 과잉 가능성이 맞물리면서 중장기적으로 해운경기가 하락세를 나타낼 우려가 있는 것으로 예측된다.

▶ 세계적 네트워크를 지향하는 선진해운국

한편, 그리스나 일본과 같은 해운 선진국들은 해운산업의 특징을 현명하게 이용하거나 대처함으로써 경쟁력을 확보해 나가고 있다.

세계최고의 해운국가인 그리스를 살펴보면 첫째 양적규모의 경제와 질적규모의 경제효과를 모두 누리고 있다. 2006년 현재 그리스는 세계에서 운항중인 상업용 선박의 16%를 소유하고 있다.

많은 선박을 가지고 있는 것 외에 그리스는 전 세계 주요지역에 퍼져있는 그리스인 소유의 해운회사들 간의 네트워크를 통해 ‘규모의 경제’를 추구하기에 가장 유리한 입장에 있다.

둘째, 그리스는 거의 모든 선종에서 세계 10대 선박보유국 안에 들며 특히 유조선과 벌크선 부문에서는 1위를 차지하고 있어 선종의 다각화가 실현되어 있다.

셋째, 그리스 해운 산업의 또 다른 경쟁력은 바로 선박시장을 활용하는 능력이다. ‘해운경기에 역행하는 선박소유 방법’을 통해 그리스는 전통적으로 활발히 선박을 거래하고 있으며 이를 또 다른 수익창출의 기회로 이용하고 있다.

일본도 ‘규모의 경제’ 효과를 누리고 시장 불안정성에 대해 대비하는 데 있어 우리나라보다 앞서

있다. 첫째, 그리스에 이어 세계 2위의 해운국의 지위를 차지하고 있을 정도로 ‘규모의 경제’ 추구에 적합한 대규모 선단을 보유하고 있다. 둘째, 소수의 대기업이 주도하는 일본의 해운산업은 기업별 전문화를 통해 산업전체의 다각화를 일정한 수준에서 유지하고 있다.

▶ 선단 규모의 확대와 신 시장개척노력 절실

해운은 한국이 동북아 물류 중심 국가로 부상하는 데 있어서 뿐만 아니라 국가 안보적인 측면에서도 그 육성이 반드시 필요하다. 우선 정부는 한반도를 동북아 물류의 중심으로 육성하기 위한 성장전략을 수립하고 이를 위해 항만 등 기반시설 확충에 역점을 두어야 한다.

둘째, 업계의 선단규모 확대 노력을 지원하고자 2010년을 목표로 설립 준비 중인 ‘(가칭)선박금융공사’의 출범을 앞당기는 문제를 긍정적으로 고려할 필요가 있다.

셋째, 국적선 이용 시 금융·세제혜택 부여와 같은 인센티브제 등을 통해 현재 일본 보다 낮은 수준에 머무르고 있는 주요 대형 화물의 수출입에 있어 국적선 이용 비율을 높이는 방안을 강구해야 할 것이다. 같은 맥락에서 남북한 민족공동체와 동북아 물류중심 실현을 염두에 둔 새로운 시장을 개척하는 일에도 적극 나서야 한다.

넷째, 해운회사들의 세계경영을 도와주는 ‘편의 지적제도 (선박소유주가 세금·선원·안전규정 등이 유리하다고 판단되는 나라에 자신의 배를 등록하는 제도)와 외국인 선원고용 자유화를 적극 검토해야 한다.

국내 해운기업은 선단 규모를 늘리고 사업다각화를 추진해야 한다. 특히, 비교적 투자 수익률이 높고 장기적으로 수요가 안정적으로 증가할 것으로

보이는 유조선 등 에너지 부문에 대해 전략적으로 집중할 필요가 있다.

또한, 2003년의 경우 그 규모가 약 \$167억에 달하였던 세계 선박시장에 대한 적극적인 참여를 통해 해운업황의 불확실성에 따르는 위험 헷지전략을 수립해야 한다.

2. 해운강국 신 성장전략

▶ 해운산업의 중요성과 본질

해운산업의 발전은 국가경제 전체 발전에 긍정적인 역할을 담당하고 있다. 특히, 해운산업의 발전은 국민소득 증대, 국제수지 개선, 고용증가, 국제교역 촉진, 관련 산업의 성장 등에 있어 크나 큰 기여를 하고 있다.

[해운산업 발전이 국가경제에 미치는 효과]

효 과	내용
국민소득증대	<ul style="list-style-type: none"> • 선원 및 육상 인력에 지불되는 임금 • 타인자본의 유입에 따르는 이자 • 선박 및 항만 등 타인자산의 이용에 따르는 임료 • 선주 또는 주주에 지급되는 이윤 등이 국민소득에 계상
국제수지개선	<ul style="list-style-type: none"> • 자국선박이 자국의 수출·입 화물 및 3국간 화물을 수송함으로써 유입되는 운임수입은 '국제수지 상품 외 계정'에서 증가 또는 흑자요인에 해당하고 이를 외국선박이 담당할 경우 감소 또는 적자요인에 해당
고 용	<ul style="list-style-type: none"> • 선원과 육상인력을 포함한 자체적으로 고용하고 있는 인력과 조선 산업 • 항만산업 • 대리점 업 • 해상보험업 등 연관된 산업부문에서 2차적인 고용수요를 발생시킴
국제교역촉진	<ul style="list-style-type: none"> • 국가 또는 지역 간 광범위한 수송망을 구축함으로써 대외교역을 촉진
관련산업의 성장	<ul style="list-style-type: none"> • 조선 산업 • 항만산업 • 대리점 업 • 해상보험업 등 직 · 간접적으로 연관된 산업의 발전을 자극
기 타	<ul style="list-style-type: none"> • 수송대상으로 여객을 포함시킴으로써 교통수단으로서의 사회문화적 기능을 수행하여 인간생활의 공간적인 범위를 확대

[해운산업과 타산업의 매출액 대비 부가가치 비교]

구 분	반도체	자동차	IT	해운
2000	31.4%	12.5%	28.3%	29.3%
2004	32.8%	20.5%	28.7%	48.4%

(자료) 해양수산부, 「해운산업 장기발전계획 수립 연구」, 2006.

※ 주 : 부가가치=경상이익+인건비+순금융비용+임차료+세금과 공과금+감가상각비

또 국내해운산업은 고부가가치 산업으로 경제성장을 촉진시키는 등 다른 산업보다 높은 부가가치 창출능력을 지니고 있다.

2000년 산업연관표에 따르면 우리나라의 해운 및 관련 산업의 부가가치는 5조2,146억원으로 전 산업 부가가치 생산액의 0.9%(2004년의 경우 자동차는 2.4%, 조선은 1.1%, 철강은 2.5%, 반도체는 4.0%)를 차지했다.

특히, 해운산업은 다른 주요 산업과 비교하였을 때 매출액 대비 부가가치 생산능력이 높다. 2004년 현재 해운산업은 자동차 산업에 비해 평균 2배 정도 높은 '매출액 대비 부가가치율'을 보이고 있으며 반도체산업, IT산업과 비교해서도 높은 비율을 기록했다.

이와함께 국내 해운산업은 국제수지 개선에 있어 크게 기여하고 있다. 우리나라의 해운사업은 막대한 외화운임수입을 매년 발생시키고 있으며 2004년의 경우 208억달러에 달했다.

한편, 해운산업의 본질과 관련하여 '규모의 경제(economy of scale)'를 시현(示顯)하는 대표적인 산업이다. 선박의 수송능력 향상은 비용의 하락으로 연결되기 때문이다.

컨테이너선의 평균적인 크기는 1980년 955TEU에서 1996년 1,600TEU, 2005년 2,235TEU, 그리고 2006년 2,324 TEU로 증가해왔으며 이와 더불어 TEU당 비용은 크게 하락했다.

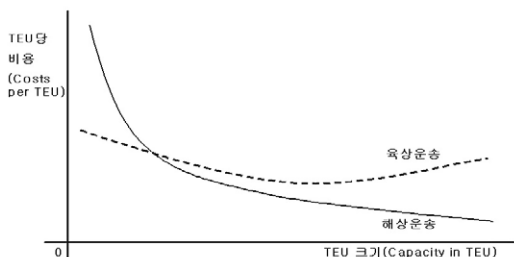
'조직규모의 경제(economy of organizational



scale)’를 추구, 비용이 하락한다. 즉, 소유하거나 통제 가능한 선박수를 늘려 운항 횟수와 노선수를 증가시킬 경우에도 비용하락한다는 것이다.

컨테이너부문에서 상위 20개 회사가 세계전체의 운송능력에서 차지하는 비중이 1980년 26%, 1992년 41.6%, 그리고 2005년 59%로 높아졌고 이들 모두는 서로 다중의 전략적 제휴관계를 맺고 있다. 선단의 크기를 늘리는 것과 더불어 해운회사의 조직 자체를 ‘정기선 회사간 회의 (liner conference)’, ‘영업협정(operating agreements)’ 또는 M&A를 통해 수평적으로 확장시키고 있다.

[컨테이너 수송에 있어서의 규모의 경제]



또한, 해운산업은 전통적으로 ‘활황과 극심한 불황(boom and bust)’이 주기적으로 교차하는 투자 위험성이 높은 산업으로 장기적인 경기전망이 힘든 것으로 유명하다.

해운은 세계교역량의 90%를 담당하는 국제적인 산업으로 그 공급과 수요는 세계의 정치·경제적인 상황변화로부터 영향을 크게 받는다.

더구나, 새로운 선박의 주문에서 인도까지 걸리는 시간이 보통 1년에서 2년의 시간이 걸리기 때문에 본질적으로 빠른 경기변동에 대비하기 힘든 특징이 있다.

세계경제가 호황일 경우에는 초과수요가 발생하

고 해운회사들은 새로운 선박을 공급함으로써 이에 부응하고자 하지만 경제가 위축될 경우는 수송능력의 초과공급을 초래함으로써 급격한 해운경기의 불황이 도래한다.

지난 1970년대 시작된 불황이 중국경제가 본격적으로 성장하기 시작한 1990년대에 들어와서야 해소될 정도로 해운은 긴 경기변동 주기를 가지고 있는 대표적인 산업이다.

그리고, 해운산업은 그 핵심적인 자산인 선박이 활발히 거래되는 국제적인 시장이 형성되어 있는 드문 산업이다. 해운회사들은 ‘중고(second-hand)선박’을 다양한 경제적인 목적에서 거래한다. 세 가지 중요한 동기는 선박의 교체, 투기 그리고 확장이다.

아울러, 선박시장은 해운산업에 경쟁심화와 새로운 이윤원천제공이라는 두 가지 상반된 가능성을 부여한다. 선박소유주와 투자자에게 직접 배를 구입하거나 팔 기회를 줌으로써 해운산업에 대한 진입과 퇴출을 용이케 하여 시장을 더욱 경쟁적으로 만든다.

또 자산인 선박을 거래함으로써 곧, 가격이 비쌀 때 팔고 쌀 때 구입함으로써 새로운 이윤을 창출할 수 있는 기회를 제공한다.

▶ 국내 해운산업의 현황과 문제점

우리나라 해운산업은 개별선박의 규모에 있어서는 세계정상이지만 ‘조직규모의 경제’ 측면에서는 보유선박수가 작은 관계로 불리하다. 1척당 선복량을 비교하였을 경우 우리나라는 6만7,391.3DWT로 7만708.6DWT를 기록한 영국에 이어 세계 2위에 올라 선박의 크기에 있어서는 결코 다른 나라에 뒤지지 않는다.

하지만, 보유하고 있는 10,000DWT이상의 선박

[2004년 현재 세계 10대 벌크선사 현황]

선사명	국적	척수	선복량 (1,000 DWT)	선복량/척 (1,000 DWT)
MOL	일본	593	40,406	68.1
NYK	일본	617	35,233	57.1
K-Line	일본	363	21,469	59.1
Zim	이스라엘	106	12,122	114.3
KG Jebsen	노르웨이	90	3,626	40.2
World-wide	싱가포르	20	3,616	180.8
Marmaras	그리스	41	3,278	79.9
STX팬오션	대한민국	71	3,633	51.1
Angelicoussis	그리스	30	2,881	96.0
대한해운	대한민국	21	2,636	125.5

(자료) 최중희 외, (2005), 「외항해운기업 국제수지 분석 및 인증방안」, KMI.

숫자가 414척으로 세계 10위권 안에 포함되어 있지만 선두그룹 곧, 그리스(2,426척), 일본(2,059척), 중국(1,739척) 그리고 독일(1,412척)과 큰 차이를 보이고 있다.

특히, 국내 해운산업의 구조를 보면 소수의 대기업이 경쟁력을 주도하지만 선종의 다양성은 부족한 실정이다.

보유선박의 총톤수 합계가 1백만톤이 넘는 해운 회사는 2005년말 현재 한진해운, 현대상선, SK해운, STX Pan Ocean, 그리고 대한해운의 5개가 있는데, 이들 5개사가 보유한 총 선박숫자는 158척으로 전체의 33.1%에 불과하지만 선복량에 있어서는 69.4%를 차지하고 있다.

2004년을 기준으로 선종을 살펴보면, 그 숫자에 있어서는 일반화물선이 가장 많지만 선복량에 있어서는 벌크선이 주도하고 있다.

2004년 현재 세계 10대 벌크선사를 비교하였을 경우 한 척당 운송능력에 있어서는 세계 정상급이지만 국내 해운회사의 보유하고 있는 선박 수는 적어 '조직(선단)규모의 경제성' 면에서 불리하다.

척당 선복량에 있어서는 대한해운의 경우 12만5

천DWT로 싱가포르의 World-wide에 뒤이어 2위를 기록했다.

그러나, 세계 8위권인 STX팬오션의 71척과 10위권인 대한해운의 21척을 합해도 세계 3위권의 일본 K-Line이 보유하고 있는 363척의 1/4정도에 불과하다.

국내 해운산업의 경영실적과 관련, 지난 2004년에 사상최대의 흑자를 기록한 이후 하락세를 상당기간 이어갈 것으로 예측되며 새로운 이윤창출기회의 확보가 시급하다.

특히, 세계 해운산업은 2004년에 '큰 경기 순환 주기(super-cycle)'의 정점에 도달한 이후 앞으로 상당기간 하락세를 경험할 것으로 보인다. 2003년과 2004년에는 세계무역증가율이 각각 14%를 기록하였지만 2005년에는 11.5%로 하락하고 2006년에는 10%이하로 그리고 2007년에는 9%로 낮아질 것으로 전망되고 있기 때문이다.

또한, 외국 국적선을 통한 해운운송이 증가하고 있고 3국간 거래수입이 늘어남으로 인하여 국내해운산업의 세계화가 급속히 전개되고 있어 이에 대한 대응책 마련이 시급한 상황이다. 국내 수출입물량의 상당 부분이 외국 해운회사들에 의해 잠식당하고 있기 때문이다. 반면, 국내해운회사들은 점점 국제시장을 개척해야 하는 압력을 받고 있다.

따라서 무한경쟁시대에 있어 기업의 경쟁력은 무엇보다 해운산업의 특성을 얼마나 잘 이해하고 이용하였는지 여부에 따라 결정될 가능성이 높다.

규모의 경제를 추구하면서, 사업다각화에 성공한 그리고 선박거래와 같은 새로운 이윤창출기회를 개발하고 잘 활용한 기업만이 생존할 수 있다는 것이다.

다양한 선종에 걸쳐 화물적재량이 큰 선박을 대규모로 확보하여 많은 노선에 서비스를 제공할 수 있고 선박시장을 잘 활용함으로써 새로운 이윤창출

기회를 개척하는 해운회사만이 살아남을 수 있다.

▶ 해운 선진국의 특징

[그리스의 해운산업]

그리스의 경우 해운은 산업 중 가장 세계화되어 있는 부문으로 그리스 경제를 떠받치고 있을 뿐만 아니라 세계 최고의 경쟁력을 자랑한다.

2006년 현재 그리스가 세계무역에서 차지하는 비중이 25위권 밖임에도 그리스의 해운산업은 운항중인 상업용 선박의 16%, 그중 유조선과 화물선의 경우 약 21.5%를 지배하고 있다.

2005년 현재 그리스 GDP(\$ 2,097억)의 4.5%를 점하고 있으며 총고용의 4%에 해당하는 약 16만 명이 일하고 있는 것으로 집계되었다. 그리스 무역 적자의 30.2%를 보충할 정도의 외화수입(관광은 26.7%, EU 지원은 11.6%)이 발생하고 있다.

특히, 그리스 해운산업의 경쟁력은 다수의 선박과 이들을 연결한 네트워크의 효율적인 활용, 곧, '조직규모의 경제' 추구가 근원이다.

2005년 현재 세계최대규모인 2,426척의 선박을 보유하고 있는 그리스의 해운산업은 많은 항로를 확보하는데 있어 유리하다.

그리스선주협회(United Greek Shipowners; UGS)에 따르면 미국을 도착지로 하는 화물의 20%, EU 역·내외 해상교역의 60%를 그리스인 소유의 선박이 담당하고 있다.

그리스 해운산업은 전 세계에 걸쳐 많은 그리스인 소유의 해운회사들 간에 공식·비공식적인 네트워크를 형성하면서 발전하였고 지금도 유지되고 있다.

약 200년에 걸쳐 유럽과 '오토만제국(Ottoman empire)' 사이에서 일종의 '중간상인(middleman)' 역할을 수행하면서 형성하기 시작한 네트워크를 후

에 국제적인 해운네트워크로 발전시켰다.

선박회사들은 가족이나 같은 고향사람들 중심으로 운영되고 이들 회사들 간에 결혼관계로 결연하는 전통이 계속되고 있으며, 또한 그리스 밖에서 태어나 살고 있는 해운종사자들도 조상과의 인연을 유지하고 있다.

더구나, 그리스는 거의 전 선종에 있어서 많은 선박들을 보유하고 있는 관계로 그만큼 불확실한 해운경기에 잘 대비되어 있으며, 특히 유조선과 벌크선 부문에서는 세계최대규모이다. 2005년 현재 그리스의 해운산업은 모든 선종에 있어서 총선박량(DWT) 기준으로 세계상위 10번째 안에 포함될 정도로 다각화되어 있다.

그리스 해운산업은 수익률이 높은 유조선 부문에 집중(총 2,426척 중 733척, 7,060만 DWT)됨으로써 안정적인 이윤실현 기반을 구축했다.

물론 그 변화가 매해 극심했지만 1980년에서 2000년 기간의 평균적인 투자 수익률은 화물선의 경우 8%, 컨테이너선의 경우 11% 그리고 유조선의 경우 13%를 기록한 것으로 나타났다.

아울러, 그리스의 장점은 활발한 선박거래에 있다. 그리스 해운업계는 선박시장을 해운시장의 불확실성으로부터 오는 위험을 방지하고 또 다른 이윤을 창출할 수 있는 기회로 적극 활용하고 있다. 그리스 해운회사들은 전통적으로 누구보다도 활발하게 선박거래에 참여하고 있다.

선박거래에 정통한 Naftiliaki지에 따르면 2004년 1월부터 5월 중순까지 세계시장에서 거래된 535척 중에서 264척이 그리스 해운회사와 관련되어 있다. 그리스의 해운산업은 선박거래를 통해 위험을 분산하고 이윤을 창출한다는 것이다.

세계에서 가장 큰 선박거래중계회사인 Clarksons의 이코노미스트인 마틴 스토포드

(Martin Stopford)에 따르면, 그리스 해운산업의 성공비결은 모두가 생각하는 것처럼 그들이 선박을 잘 운용했기 때문은 아니고 시장의 저점과 고점을 예측하고 대비함으로써 '위험을 분산(managing risk)' 하는데 있어 탁월했기 때문이라고 강조하고 있다.

즉, '그리스 선박회사들의 해운경기변화에 역행하는 선박소유방법(anticyclical method of Greek ship-owners)' 으로서 운송비가 낮아 모든 사람들이 선박을 팔고자 할 때 선박을 사고, 반대로 운송비가 높아 모든 사람들이 구입하고자 할 때 선박을 파는 전략을 통해 이익을 획득하고 있다.

[일본의 해운산업]

일본은 2005년 현재 그리스에 이어 세계 제 2위의 해운경쟁력을 자랑한다. 보유하고 있는 선박숫자는 2,059척, 선복량은 1억3,500만DWT로 집계됐다.

일본이 2006년 초 세계무역에서 차지하는 비중은 5.3%였지만 세계총선복량에서 차지하는 비중은 14.1%, 반면에 미국은 무역비중 12.5%에 선복량 비중 10.1%, 독일은 8.3%와 7.5% 그리고 중국은 6.7%와 7.1%를 기록했다.

많은 선박을 보유하고 있는 소수의 대기업이 주도하는 일본의 해운산업은 '규모의 경제' 추구에 유리하다. 일본의 해운산업은 NYK, MOL 그리고 K-Line의 3개사가 주도하고 있다.

2005년 현재 250개의 해운사업자가 활동하고
[2005년 일본 주요해운회사 규모와 경영실적]

주요기업	척	선복량(DWT)	매출 (원:100엔=930원)	경상이익 (원:100엔=930원)
NYK	646	37,660,000	14.9조	1.4조
MOL	646	41,490,000	10.9조	1.6조
K-Line	385	23,230,000	7.7조	0.9조
총계	1,677	102,380,000	33.5조	3.9조

(자료) 해운산업 장기발전계획 수립 연구, 해양수산부, 2006.

있는 것으로 알려진 일본에서 대형사업자로는 NYK, MOL 그리고 K-Line의 3개사가 주로 거론되며, 이들이 총 매출의 90%이상을 올리는 것으로 알려졌다.

이들 3사는 1,677척(선복량으로는 1억2,380만 DWT)을 소유하고 있으며 이를 통해 2005년 33.5조원의 매출에 3.9조원의 경상이익을 올린 것으로 밝혀졌다. 일본의 3대 해운회사들이 기록한 실적은 2005년에 '한국선주협회' 소속사들 전체가 기록한 24.7조원 매출에 1.8조원 경상이익을 크게 뛰어넘고 있다.

특히, 일본의 해운산업은 거의 전 선종에 있어 세계적인 경쟁력을 자랑하고 있으며 개별기업들도 경쟁력 있는 사업부문에 대한 투자를 늘림으로써 산업전체의 다각화를 통해 시장불확실성에 대비하고 있다.

2005년 현재 일본은 '복합선' 부문을 제외하고 전 선종에 있어 세계10대 해운국에 포함되어 있다. 유조선부문에서는 그리스에 이어 2위, 컨테이너선 부문에서는 독일에 이어 2위, 벌크선 부문에서는 그리스에 이어 2위, Ro-Ro선 부문에서는 1위, 가스운반선 부문에서는 1위 그리고 일반화물선 부문에서는 4위를 차지하고 있다.

일본의 주요 해운회사들은 각자 세계적으로 경쟁력이 있는 사업부문에 대한 투자를 증대시킴으로써 산업전체의 다각화를 추진하고 있다.

NYK는 전 세계를 무대로 활동하는 '해·륙·공 종합물류기업그룹' 지향을 장기발전전략으로 추진하고 있으며 컨테이너선을 중심으로 한 '로지스틱 인테그레이터'로의 변신에 중점을 두고 있다.

MOL은 '세계최대의 종합해운기업'을 지향하면서 자원·에너지수송 분야의 경쟁우위를 강조하고 있으며, K-Line은 상대적으로 치우쳤던 컨테이너

선부문 중심의 수익구조를 탈피하고 자원·에너지 부문을 강화함으로써 사업구조의 균형을 달성하려고 노력하고 있다.

3. 해운산업 육성과제

▶ 해운강국 실현을 통한 동북아 물류 중심국 추진 전략 확립

대한민국을 동북아 물류중심 국가로 만들기 위해서, 그리고 안보적인 면에서 해운산업의 육성은 필수적이다. 경쟁력 있는 해운산업의 육성은 동북아 물류중심국가로 가는 지름길이기 때문이다.

네덜란드가 유럽의 물류중심(유럽 수출입화물의 40%가 로테르담항을 통과)이 될 수 있었던 데에는 세계최대의 해운회사인 '머스크(Maersk)'의 본사가 인접한 덴마크에 위치해있다는 사실 또한 큰 도움이 되었다.

해운산업 발전의 경제적 효과는 해운서비스, 연관산업 그리고 국제수지 등의 측면에서 발생한다. 해상운송의 기능, 즉, 해운서비스는 국가 및 국민의 경제활동에 필수적으로 수반되는 지원수단으로서 역할을 담당한다.

특히 해운산업의 육성 및 발전은 연관산업인 조선 및 철강산업 등이 기간산업으로써 국가경제발전의 원동력이 될 수 있도록 한 중요한 요인으로 작용한다. 또 해운 및 연관 산업의 전후방 관련산업에 대한 생산증가, 부가가치확대, 고용증대, 국제수지 개선 등 다양한 산업연관효과를 유발한다.

해운산업의 또 다른 기능으로서의 국가 및 국민 경제와 관련한 필수적 기능 이외에도 군사적인 측면에서 중요한 역할을 담당한다. 적정수준의 국적 선대를 확보한다는 것은, 비상시 필요한 선박과 선원을 유지함으로써 유사시 이를 전력화할 수 있다

[2015년까지 소요선박 확보자금 추정]

구 분	선박량 (1,000 DWT)	DWT당 건조자금 (\$ 1,000)	선박확보자금추정 (\$ 1,000)
컨테이너선	795(71,786 TEU)	15,081	1,082,579
광탄선	1,678	1,678	587,185
벌크선	1,368	1,368	721,726
유조선	997	997	407,194
LNG/LPG선	586	586	1,386,804
기타 화물선	829	829	732,418
계	6,253.0	20,539	4,917,905

(자료) 해운산업 장기발전계획 수립연구, 해양수산부, 2006.

는 것을 의미한다. 전시 등 국가비상시에 산업 및 전략물자는 물론 생필품의 안정적인 수송수단을 확보할 수 있게 하는 중요한 기반이다. 더구나, 국민 경제의 대외의존도가 70%에 이르는 우리나라의 경우 해상운송수단의 확보는 중요하다

▶ 정부의 정책과제

선박금융 활성화를 통한 해운업계의 선박확보 노력을 지원해야 한다. 현재 2010년에 문을 열 것을 목표로 추진되고 있는 '선박금융공사(가칭)'의 설치시기를 앞당기는 것에 대한 고려가 필요하다.

우리나라 해운산업이 2015년까지 세계 5위를 달성하기 위해서는 선단의 중대가 시급하며 이는 민간부문의 노력만으로는 달성 불가능한 목표다. 해운산업은 국가경제에서 차지하는 중요성과 높은 선박확보 비용에 비해 불확실성이 큰 산업으로 본질적으로 민간자금의 동원이 쉽지 않다.

2015년 까지 총 625만DWT 규모의 추가선박이 필요할 전망이다 이를 위해서는 약 49억1,700백만

[2004년 대량화물의 국적선 이용비율]

구 분	석탄	제철	천연가스	평균
대한민국	43%	75%	70%	63%
일본	86%	91%	92%	89%

(자료) 해운시황과 한국해운산업, 한국선주협회, 2004.

달러(약 5조원)가 요구된다.

오는 2010년에 문을 열기로 한 '선박금융공사(가칭)'는 '한국주택금융공사'에 비견되는 기능을 할 것으로 기대된다.

지난 2004년 3월에 설립된 '한국주택금융공사'는 주택저당채권 등의 유동화와 주택금융신용보증 업무를 수행함으로써 주택금융 등의 장기적 안정적 공급촉진이 주목적이다.

또 대형화물의 수송에 있어 국적선 이용이 제도화될 수 있도록 지원해야 한다. 대형화물의 국적선 수송을 확대함으로써 시장불확실성에 대한 대비책을 제공해야 한다.

전략적으로 중요한 화물의 수출입에 있어서 현재 국적선 이용비율은 낮은 편이며 이를 높이는 것은 안보적인 측면에서도 중요하다.

일본과 비교하였을 때 석탄, 제철 그리고 LNG 등의 분야에서 국적선을 이용한 수송 비율이 낮은 것으로 들어났다.

활황과 깊은 불황이 수시로 교차하는 해운시장에서 안정적인 수입기반의 제공은 국내 해운업계에 미치는 그 충격의 정도를 완화시키는 역할을 할 것이다. 해운산업도 다른 산업과 마찬가지로 경쟁의 장점과 예측 가능성을 동시에 조화롭게 추구할 때 경쟁력 확보가 수월한 만큼 정부의 지원이 필요하다.

또한, 새로운 사업영역과 시장을 개척함으로써 국내 해운선사들의 안정적인 시장 확보를 지원해야 한다. 새로운 사업영역을 개척하고 활성화하는데 있어 정부가 할 수 있는 계획을 수립하고 지원할 필요가 있다.

특히, 해양크루즈관광을 활성화하기 위해 크루즈 선사 유치, 전용터미널 확보, 국내 크루즈선사 육성, 연안크루즈 활성화 및 동북아 크루즈 관광시장 진출을 위한 준비 등의 조치가 필요하다.

그리고, 지역적으로 새로운 시장을 개척하는데 있어 정부의 역할은 어느 때 보다 중요하다. 남북한 해운교류를 활성화하기 위한 '남북한해운기구(가칭)' 설치와 남북한 공동합작선사 설립추진이 필요하고 통일에 대비한 해운물류중장기 발전계획 수립이 요구된다.

이와함께 국제해운협력확대와 BRICs 국가 진출을 위해 물류업의 해외직접투자를 활성화하기 위한 금융과 조세지원방안을 마련하고 BRICs 국가들과 자국민 대우 협약체결을 추진해야 한다.

아울러, 한반도 중심의 복합운송서비스를 확대할 수 있는 방안을 마련함으로써 실질적으로 동북아 물류의 중심역할을 할 수 있어야 한다.

특히, 그동안 금지하여 왔던 '편의치적제도(flag of convenience system)'를 인정하고 외국인 선원의 고용도 제한을 두지 않는 것이 해운업계의 진정한 세계화를 위해 바람직하다.

해운은 태어날 때부터 세계적인 산업으로 전 세계가 진정한 세계화의 단계로 접어들고 있는 지금 아직도 선박의 국적을 제한하는 것은 큰 모순이다. 다른 산업에서는 세계화와 더불어 해외직접투자를 통해 세계 어디로나 자유롭게 생산시설을 위치시키고 외국인 노동자를 고용하는데 있어 제한이 없다.

1991년부터 제한적인 범위 내에서만 국내 해운회사의 외국인 고용을 허용하고 있으며 2005년 현재 전체의 29.9%에 해당하는 총 2,315명의 외국인이 선원으로 일하는 것으로 나타났다.

세계 제1위의 해운국인 그리스는 해운산업의 발전에 있어 편의치적제도를 활용하고 있다. UNCTAD 통계에 의하면, 2006년 1월 현재 그리스인 소유선박 총 3,027척 중에서 2,314척(76.5%, 선복량을 기준으로 하였을 때 1억6,339만DWT 중에서 1억1,592만DWT로 70.9%)을 편의치적하고 있다.

선진공업국들이 그리스 선박들로 하여금 그들 국가의 국기를 달고 자유롭게 운항할 수 있게 해준 것이 그리스 해운산업의 발전에 있어 큰 도움이 되었다.

▶ 해운기업의 과제

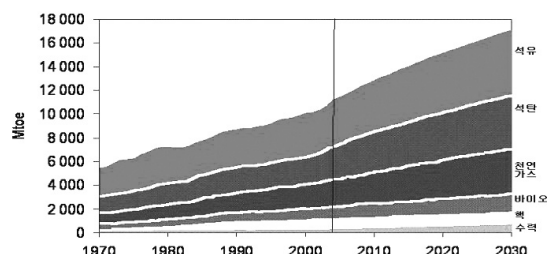
국내 해운기업간의 전략적 제휴관계 설정과 보유 선박 숫자를 늘리는 방안을 고려해야 할 시점이다.

우리나라의 해운기업들은 그동안 주요 해외 해운 회사들과의 전략적인 제휴관계에 활발히 참여해 왔지만 상대적으로 국내업체간의 관계 설정에는 무관심한 편이다.

우리나라를 대표하는 해운회사인 현대상선과 한진 해운은 컨테이너수송부문에서 2006년 3월 현재 각각 New World Alliance와 CYKH-Group에 따로 참여하고 있다.

각 해운 회사들의 선단규모를 시급히 증가시키는 것이 필요하다. 우리나라의 해운산업은 1997년 외환위기 이후 새로운 선박보충에 부진하여 세계시장에서 그 위상이 하락하였다는 것이 중론이다. 그리고, 다양한 선종의 선박 숫자를 증가하면서 유조선 부문에 대한 전략적인 집중도 중요하다. 유조선 부문은 수익률뿐만 아니라 장기적인 수요전망에 있어서도 유리한 것으로 분석된다.

[세계 에너지수요 전망]



(자료) International Energy Agency (<http://www.iea.org>)

※주 : Mtoe는 Million Ton of Oil Equivalent (1,000,000 toe)의 약자로 여기서 toe는 에너지량을 측정하는 단위로 1m³의 원유를 태웠을 때 발생하는 열량을 의미

2006년 현재 비관론자들과 낙관론자들 모두 앞으로 화물운송료가 더 떨어질 것이라는 데 동의하고 있으며 그 폭에 있어서 전자는 앞으로 40% 정도, 그러나 후자는 그보다 적은 10-15% 정도 더 떨어질 것으로 전망하고 있다.

‘맥퀼링 서비스(McQuilling Services)’는 유조선 수입도 앞으로 수년간 분명 하락할 것이지만 운항사들에게는 ‘받아들일 수 있을 만한(acceptable)’ 이윤을 안겨줄 것이라고 보고 있다. 무엇보다 장기적으로 원유와 천연가스등을 포함한 에너지수요의 지속적인 증가 가능성은 유조선시장의 전망을 밝게 하는 요인이다.

또한, 선박거래를 통해 해운시장의 불확실성으로부터 비롯되는 위험을 방지하고 새로운 이윤창출 기회를 확보하는 것이 필요하다.

선박거래는 세계 해운업의 큰 부분을 차지한다. 매년 약 1,300척의 선박이 세계시장에서 거래되고 있는 것으로 알려져 있으며 금액으로 2003년의 경우 \$ 167억(16조7천억 원)을 기록하고 있다.

보통 선박거래는 ‘거래회사(brokerage firm)’를 통해 이루어지며 일반적인 업계 수수료율 1.25%를 적용할 경우 \$2억(2천억원)이 넘는 새로운 소득이 선박거래를 통해 창출되었다는 의미이다.

선박시장에 대한 참여를 통해 ‘한국적인 해운경기변화에 역행하는 선박소유방법 (anticyclical method of Korean ship-owners)’을 개발해야 한다.

현대 그리스 해운산업의 산증인인 오나시스(Onassis, Aristotle, 1906-1975)의 강점이었던 투자수의 날 때 까지 기다리던 끈기 있는 자세는 귀감이라 할 수 있다.



대한해운

이진방 사장 해운물류경영대상



대한해운(www.korealines.co.kr) 이진방 사장이 2월14일 서울 삼성동 코엑스에서 매일경제신문사와 한국해운물류학회가 공동주관한 '2007 해운물류경영대상'을 수상했다.

한국해운물류학회는 해운물류기업의 경쟁력 제고와 해운물류기업 경영인을 발굴하여 경영의욕을 고취하고 해운물류산업의 발전을 도모하고자 전형위원회(연구계 2, 업계 1, 언론계 2, 학계 3)를 구성하여 1차 수상후보자 추천, 2차 경영실적 평가, 3차 수상후보자를 대상으로 경영철학과 비전 등의 최종 대면심사 과정을 거쳐 수상자를 선정했다.

이번 상은 2002년에 '해운물류 e-Biz 대상'으로 제정된 이후 올해 '해운물류경영대상'으로 개정되어 처음으로 수여되는 상으로 대한해운 이진방 사장이 수상의 영광을 안았다.

대한해운은 철광석, 석탄, 천연가스 등 국가 필수원자재를 수송하는 벌크전문 해운회사로 지난해 매출 1조1,502억에 당기순이익 1,104억원을 기록하였고, 올해 사업계획은 매출 1조 3,608억원, 영업이익 1,396억원으로 지난해보다 약 20%

신장할 계획이며 'KLC VISION 2010'을 통하여 오는 2010년에는 매출 2조원 달성을 목표로 하고 있다.

이진방 사장은 선친 고 이맹기 회장의 창업정신인 윤리경영·정도경영을 계승·발전시키고 대한해운을 국가와 민족에 도움이 되는 기업으로 키워나가기 위해 최선을 다하고 있으며, 나아가 해운산업의 경쟁력 확보를 위해 끊임없이 노력하는 신망 받는 진정한 해운경영인으로 널리 알려져 있다.

대한해운은 2월7일 한국선급으로부터 국제규격의 안전보건 관련 인증인 'OHSAS 18001'을 획득했다고 밝혔다.

이로써, 대한해운은 지난 1994년 품질경영관련 인증인 ISO 9001과 지난해 환경경영 관련 인증 ISO 14001 획득에 이어 안전보건경영시스템을 보장함으로써 최고의 운송서비스와 안전을 보장하는 기반을 갖추게 됐다.

OHSAS 18001은 노르웨이, 영국, 프랑스 등의 세계 인증·표준 기관들이 공동 고안한 것으로 기업활동에서 발생할 수 있는 위험을 사전에 예방하고 개선함으로써 조직의 안전을 체계적으로 관리할 수 있는 경영 시스템이다.

대한해운은 지속적인 안전품질시스템의 개정을 통해 육상 및 해상직원의 지속적인 교육과 심사를 수행하고 있으며, 이번 'OHSAS 18001' 인증획득으로 작업장내 신뢰감 향상은 물론 위험성 관리를 체계적으로 관리할 방침이다.

STX팬오션

큐슈·세토우치서비스 개편

STX팬오션(대표 이종철)은 최근 큐슈·세토우치



서비스를 개편, 시부시 기항을 주2회로 강화했다.

큐슈·세토우치서비스는 196TEU급 Korex Incheon호를 투입하고 있으며, 새로운 기항지는 시부시/토쿠야마/부산/시부시/토쿠야마/부산/시부시 등이다.

한편, 지금까지 큐슈·세토우치서비스로 기항하고 있던 히메지는 관서서비스에 편입된다. 이 서비스는 330TEU급 Korean Express를 투입하고 있으며, 3월2일부터 서비스가 일부 조정된다. 서비스루트는 오사카/고베/히메지/마산/광양/부산/오사카순이다.

장금상선

일본 우베항 기항 개시

장금상선(대표 정태순)은 1월30일부터 한국/시모노세키·큐슈서비스에 우베항 기항을 개시했다. 이 서비스는 140TEU급 2척이 투입돼 부산·마산과 일본의 시모노세키, 모지, 호소지마, 이와쿠니, 오이타를 연결하고 있으며, 부산·마산에는 주6항차 체제로 기항하고 있어 우베항에는 매주 화요일 기항한다.

우베항에 기항하는 루트는 SS Busan호가 투입되고 있는 루프로, 새로운 기항지 로테이션은 부산/마산/시모노세키/우베/부산/마산/시모노세키/모지/부산/마산/시모노세키/모지/호소지마 순이다.

한편, 우베(宇部)는 일본 혼슈(本州) 야마구치현(山口縣)에 있는 탄광도시로 유명하다.

진양해운

파나막스 신조선 2척 발주

중형 벌크선사로 고속성장을 거듭해 온 진양해



운(대표이사 홍승두)이 최근 신조 벌크선 2 척을 발주하면서 회사 입지를 굳게 다졌다.

김재운 부사장은 “지난해 12월 중국 난징에서 지양수 이스턴 쉽야드(JIANGSU EASTERN SHIPYARD) 조선소와 파나막스 벌크선 2척을 건조하기로 계약했다”며 “이 정도 대형선박 발주는 국내 5대 메이저 선사를 제외하고 우리 회사가 두 번째 정도인 것으로 알고 있다”고 말했다.

이번에 건조될 벌크선은 각각 8만톤급으로 총 길이가 229미터에 달하며 화물을 실을 수 있는 면적은 9만 3800 m² 정도이다. 오는 2009년 말과 2010년 초에 인도될 예정이다. 김 부사장은 “지난해 9월부터 선박 발주 준비를 시작한 끝에 이번 계약을 성사했다”고 전했다.

진양해운은 그 동안 중고선을 주로 매입해 온 터라 이번 신조선 발주에 남다른 의미를 두고 있다. 최근 고공행진을 하고 있는 중고선 가격과 선박 수명을 고려하면 아예 새로운 선박을 건조하는 것이 회사 입지와 경영조건을 볼 때 낫다는 것.

김 부사장은 “오는 2010년까지 총 25척의 선박을 운용하는 것이 진양해운의 목표”라고 말했다. 현재 보유한 선박이 7척인 것을 감안하면 앞으로 매우 적극적인 경영을 펼치겠다는 뜻이다. 벌써 올 초에도 핸디막스 중고선 2척을 도입하겠다는 계획을 갖추고 추진 중이다.

중국 현지를 몇 차례씩 오가며 중국 조선소를 직접 물색한 김 부사장은 “최근 중국 조선소의 달라진 위상을 체감할 수 있었다”며 “그 동안의 신조선 발주 경험을 통해 쌓은 노하우를 발휘해 회사 성장을 이끌겠다”고 말했다.

파크로드

PCTC선 취항기념식



파크로드(대표 염은선)는 2월5일 중국 천진 신강조선소에서 PCTC선 MV Nova Sea호의 첫 취항기념식을 가졌다.

동 선박은 5개월의 공기를 거치면서 총 1,000대 규모의 차량 및 장비를 탑재할 수 있는 PCTC선으로 전면 개조되어 앞으로 한국과 중국 그리고 중동 노선에 취항 예정이며 특히, 중장비 및 상용차량 전용선으로 그 동안의 High & Heavy 물동량 해소에 큰 기여를 할 것으로 기대되고 있다.

아울러 동사는 현재 개조작업 중인 MV Nova Sun의 취항식을 다음 달 중순경으로 정하고 마무리 작업에 박차를 가하는 중이다.

이날 취항취항기념식에는 파크로드 염은선 사장, 신한캐피탈 한도희 사장을 비롯한 내외빈과 선원일동, 중국 조선소 관계자들 그리고 현지 고

객들이 초청되어 동 선박의 장도에 무궁한 발전을 기원하였다.

천경해운

일본 KURE시 감사장 받아

천경해운(대표 김지수)은 최근 일본 KURE 시장으로부터 감사장을 받았다.

천경해운은 지난 2001년 12월부터 BUSAN-일본 KURE(呉) 항로 Service를 개설하여 SEMI-CONTAINER 선으로 Container 및 Bulk 화물 운송 Service를 하여왔으며, 스케줄은 부산(매주 토요일) - KURE(매주 화요일) 이다.

이와 관련하여 천경해운은 지난 12월 KURE항 취항 5주년에 즈음하여 KURE시장으로부터 감사장 및 기념품을 KURE항 대리점인 Horiguchi Kaiun Co., Ltd. 를 통하여 전달받았다.

KURE는 Hiroshima 시에서 남동쪽으로 약 35Km 떨어진 도시로서 조선, 제철산업이 발달되어 있고, 일본에서 요코스카, 사세보와 함께 유명한 군항으로 우리나라 진해시와 자매결연을 맺고 있다.

한편, 천경해운이 최근 인천-닝보 서비스를 상해까지 확대했다. 천경해운은 하주에게 보다 편리하고 다양한 운항 서비스를 제공하고자 기존 인천-닝보 서비스 항로를 지난해 12월20일부터 인천-닝보-상해로 확대하여 서비스하고 있다고 밝혔다.

투입선박은 2006년 건조된 지파 동해(JIFA DONGHAI)호로, 인천에서 수요일날 출발해 금요일에는 중국 닝보를, 일요일에는 상해를 운항하고 있다.



태영상선

홈페이지 기능 대폭 강화

태영상선(대표 박영안)이 2월1일부터 홈페이지(www.taiyoungship.co.kr)를 신규 오픈했다.

새롭게 선보이게 된 이번 홈페이지는 지난 1월에 1년간의 작업기간을 거쳐 개발한 종합물류정보 시스템 'Uni-TY'를 기반으로, E-BOOKING, CARGO TRACING, VMS(VESSEL MOVEMENT SYSTEM), PORT SCHEDULE 등을 특징으로 다채로운 기능의 E-SERVICE를 한층 더 강화했다.

이와 함께 태영상선은 고객에게 좀더 가까이 다가가고자 더 많은 고객들이 홈페이지를 이용할 수 있도록 2월16일까지 태영상선 회사명으로 4행시 짓기와 태영상선에게 바란다 등 이벤트를 실시했다.

한진해운

6,500TEU급 2척 명명식

한진해운(대표 박정원/www.hanjin.com)이 6,500TEU급 최첨단 컨테이너선인 '진 텐진호'와 '한진 샤먼호' 2척을 아시아-구주항로에 투입한다.

2월7일 울산 현대중공업에서 명명식을 가진 6,500TEU급(1TEU는 길이가 20피트인 컨테이너 한 개임) 초고속 최신형 컨테이너선인 '한진 텐진(Hanjin Tianjin)호'와 '한진 샤먼(Hanjin Xiamen)호'가 각각 2월과 3월에 구주항로인 FEX(Far East Europe Express Service)노선



에 투입 된다.

동 선박은 6,500TEU급 신조 시리즈 8척 중 4차 및 5차선으로 운항속도 27 노트(육상기준, 약 시속 50 킬로미터)의 최고속도를 자랑하는 최첨단 선박이다.

특히, 선박 엔진의 완전연소를 통해 매연 발생을 없앤 최신형 친환경 선박일 뿐만 아니라 날로 치솟고 있는 고유가의 파고를 헤쳐 나가기 위해 저속 및 고속 운항 등 모든 조건하에서도 연료 효율성을 최적화한 경제선이다.

아울러, 한진해운은 이미 운항중인 동급 선박을 비롯 총 8척의 선박을 2008년 초까지 주력 노선에 순차적으로 투입하는 등 보다 적극적인 투자를 통해 선대 경쟁력 제고와 서비스 개선에 더욱 심혈을 기울일 계획이다.

이날 한진해운 박정원 사장은 "한진해운은 날로 심화되는 국제해운 경쟁 속에서 지배선단을 효율적으로 대형화하고 선사간 얼라이언스 체제를 더욱 공고히 함은 물론 지속적인 내부 변화와 혁신을 추구함으로써, '세계에서 가장 신뢰받는 종합물류기업'으로 발전해 나갈 것"이라고 밝혔다.

현재 한진해운은 전세계 60여 개 항로에 80여 척의 컨테이너 선박을 운항하고 있으며, 지난해에는 국내 해운사 최초로 1만TUE급 초대형선을

발주하는 등 명실공히 글로벌 초일류 선사로서의 위상을 더욱 높여가고 있다.

한편, 이날 명명식에는 한진해운 박정원 사장의 부인인 이희인 여사와 하성민 해상 노조위원장의 부인인 허정림 여사가 함께 선박 명명을 하여 노사 화합의 의미가 덧붙여진 뜻 깊은 행사가 되었다.

인천항만공사

비전 2020 선포

인천항만공사(사장 서정호)는 2월14일 오전 사옥 대회의실에서 전 임직원과 한준규 항만위원장 등이 참석한 가운데 중장기 비전 선포식을 갖고 '황해권 최고의 교류중심 거점으로 성장'을 IPA 비전 2020으로 설정했다.

IPA가 선포한 'IPA 비전 2020'에 따르면 2020년에는 △매출액 3350억원 △컨테이너 물동량 534만teu △전체 화물 물동량 2억4700만 톤 달성 등을 구체적으로 제시했다.

인천항만공사는 전 임직원이 인천항의 발전을 지를 다시 한번 확고하게 다지는 한편 중장기 전략 과제를 명확하게 설정함으로써 인천항의 발전을 앞당긴다는 차원에서 이번 행사를 마련했다.

서정호 사장은 비전 선포사를 통해 "2020년 인천항의 모습은 지금과는 상상도 할 수 없을 만큼 많이 달라져 있을 것"이라며 "전 임직원이 힘을 합쳐 노력한다면 비전 2020은 가까운 미래에 현실화시킬 수 있다"고 힘주어 강조했다.

서정호 사장은 비전 2020을 달성하기 위한 전략 과제로 △다양한 교류거점 확보 △항만 소프트웨어 차별화 △경쟁력있는 항만개발 △항만관

제자와의 상생 협력을 통한 성장 등 4가지를 설정했다.

한준규 항만위원장(황해객화선사협회 대표)은 격려사를 통해 "인천항만공사가 출범한 이후 인천항의 변화 속도가 빨라지고 있다. 오늘 비전 선포식을 계기로 더욱 달라질 인천항의 미래 모습이 기대된다"고 밝혔다.

한국복합운송협회

2007년도 정기총회 개최



한국복합운송협회(회장 김인환)는 2월13일 프레지던트호텔에서 2007년도 정기총회를 개최하고 지난해 사업보고와 금년도 예산안 사업계획등을 심의의결했다.

회원사 730사 가운데 4백사가 참석한 가운데 열린 이날 정총에서 김인환 회장은 개회사를 통해 인천 부산신항에 CFS기능 확보와 배후물류단지 확보를 위해 최선을 다하고 포워더 통관업무 확보에도 주력 하겠다고 강조했다.

씨레일코리아 대표이사인 허종 감사의 보고에 이어 지난해 사업실적 가운데 협회명칭과 등록업



관할 건교부 이관, 부산신항 공동물류단지 조성, 포워더 업무용 소프트웨어 보급추진, 항공화물 보안검색업무, 인천국제공항 통근버스 이용료, 한중일 유류할증료 징수, 인천공항 토지사용료, TSR운임 인상대책, 수출입물류 제도개선, 항공 화물 부대비징수 등을 추진했다고 밝혔다.

이어 정영진 사무국장은 금년도 중점 추진사업으로 복운업등록업무 중앙부처로 이관, 통관업무 관세사법 개정, 적하목록 전송 문제점개선, 중국 물류시장 진출방안모색, 항만배후부지 CFS건립 추진, 3자물류 표준계약서 제정, 국내외 물류산업, 개성공단 견학, 브로셔제작 홍보강화, 항공해상운송 제사항 개선지원 등을 전개할 계획이라고 보고했다..

한편 올해 수입예산은 회비 월 4만원으로 동결하고 지출은 전년대비 7천3백만원이 소액증액된 8억2,800만원으로 편성했다고 보고했다. 지난해 사무국 운영 예산적자로 올해는 홍보비와 교육사업비, 수선비등 불요불급한 예산을 제외하고 최대한 살림살이를 긴축기로 했다.

항해객화선사협회

2007년도 정기총회 개최

항해객화선사협회는 2월7일 2007년도 정기총회를 개최하고, 이우극 회장의 후임으로 박원경 한중훼리 대표이사 사장을 신임회장으로 선임했다.

이날 정기총회에서 부회장단에 한준규 대인훼리 사장이 선임되었으며, 이상조 전임 부회장과 주재환 감사는 유임되었다.

이날 총회는 최근 카훼리 가입 회원사의 증가로 인해 협회회의 역할을 강화하여 급변하는 한



중항로의 시장 환경에 효율적으로 대처하고, 회원사들의 기대에 부응하기 위해 협의회 명칭 대신 협회로 변경, 항해객화선사협회로 결정했다.

협회는 또 한중 양국간 인적, 물적 교류를 더욱 발전시키기 위해 지난해부터 시범적으로 실시중인 한중 양국간 승용차 휴대여행의 확대 시행과 활어차 등 특수차량의 도어 투 도어 윈스톱 서비스의 정착 및 카훼리 이용 중국인 여행자에 대한 무사증입국제도를 활성화하여 카훼리 산업의 경쟁력을 강화시키기로 했다.

또한 한중객화선사협회는 한중항로에 취항중인 카훼리 14개사를 회원사로 두고 있으며, 2007년도 협회 예산을 전년도와 비슷한 2억7,000만원으로 확정하고, 사무국 직원들의 인건비를 약 5%정도 인상하도록 결정했다.

한편, 신임 회장으로 선출된 박원경 한중훼리 사장은 전임 이우극 회장이 국내 연안 카훼리 선사인 동양곡속훼리(주)의 총괄 부회장으로 자리를 옮김에 따라 전임 이우극 회장의 잔여 임기인 1년간을 하기로 결정하고, 내년 정기총회에서 다시 임기 2년의 신임회장으로 연임하거나, 재선임하는 방향으로 결정한 것으로 알려졌다.



선박투자회사법 개정통해 선박투자 금융제도 개선

정부, 국제해상물류산업 경쟁력 강화방안 확정

국적선사의 선박확보를 위한 선박투자회사법 개정 등 선박금융제도를 개선이 본격 추진된다.

정부는 2월2일 오전 정부과천청사에서 경제정책조정회의 열고 해상물류산업의 경쟁력 향상 및 지속적인 성장을 위해 이같은 내용을 골자로 한 '국제해상물류 서비스산업 경쟁력 강화방안'을 확정했다.

해양수산부 등 관계부처 합동으로 수립한 이 방안은 글로벌 해상물류업체의 공격적 시장확대로 인한 세계물류시장의 과점화, 중국의 대대적인 시설확충 등 대외적 여건변화에 적극적으로 대응하고 우리 해상물류산업의 글로벌 경쟁력을 강화하기 위해 마련됐다.

방안에 따르면 해상물류산업을 새로운 국가성장동력으로 육성하기 위해 물동량 유치 및 항만서비스 향상, 해상물류산업의 경쟁력 강화 및 지원체계 마련, 지속적 성장기반 마련을 위한 인프라 구축 등 3대 추진 목표를 제시하고 있다.

정부는 우선 선박확보를 위해 지난 2004년부터 도입된 선박투자회사 제도를 개선, 선사들의 선박펀드 이용 활성화와 시중 자금의 펀드 유입을 촉진해 선사의 양적 성장을 지원할 계획이다.

이를 위해 선박투자회사법을 개정해 선박펀드의 의무적 조속기간(5년), 펀드운용회사 겸업금지, 펀드당 선박보유 척수제한(1척) 등을 완화할 계획이다.

또 시중의 부동자금이 선박투자자금으로 유입되도록 선박의 잔존가치를 평가해 이를 보증해 주는 '잔존가치 보증제도'의 도입을 추진할 계획이다.

아울러 내항선사의 선박지원자금 적용대상 및 규모를 확대하기 위해 선박확보 금융지원제도를 마련해 노후선박 대체수요 증가에 적극 대응할 계획이다.

정부는 또 미국의 'SAFE Port Act' 제정 등 국제물류 분야의 보안강화 추세에 적극 대응하는 항만보안서비스를 개발해 차별화된 항만 서비스를 구축할 계획이다.

인근 항만에 앞서 물류보안 시스템을 마련, 이를 고품격 서비스로 브랜드화해 환적화물 유치 및 부가가치 창출에 활용할 계획이다.

대량화물의 안정적 수송 및 국적선사의 수송권 확보를 위한 선·화주간 협력체제 마련도 추진된다. 해양부, 산자부, 선주, 화주가 참여하는 '대량화물 수송협의회'를 적극 활성화해 국적선사의 안정적 수송권 확보방안도 마련할 계획이다.

이밖에 해상물류산업의 성장기반인 물동량을 적극적으로 유치하고, 항운 노무인력 상용화 체제의 확대적용 및 하역장비 투자 촉진 등 항만 생산성 향상을 위한 정책을 추진할 계획이다.

또 항만, 배후단지 및 산업단지가 유기적으로 결합된 항만 클러스터 구축과 함께 국제적 전문성을 갖춘 해상물류인력을 양성을 통해 지속적 산업성장기반을 마련할 계획이다.

정부는 이같은 정책을 차질없이 추진해 2011년까지 총 1,129만 TEU의 환적화물과 약 18조 7,000억원의 직·간접적 부가가치, 약 44만명의 새로운 일자리를 창출할 계획이다.



해양부 물류기업 해외진출지원 사모형펀드 조성 공공기관, 기관투자 참여 1조5천억원 조성목표

국내 물류기업의 해외시장 진출을 위해 항만, 물류센터 등 해외 물류 인프라에 투자하기 위한 '사모형 펀드'가 1조5천억원을 목표로 올 상반기 중에 조성된다.

정부는 지난해 12월 경제정책조정회의에서 국제 물류거점 확보 및 기업의 해외진출을 위해 이 같은 내용을 골자로 한 '글로벌 물류네트워크 구축 계획'을 확정했다.

우선 사모형 펀드는 올해 한국컨테이너공단에서 100억 원 투자를 시작으로, 연기금, 은행, 손해보험사 등 기관투자자의 참여를 통하여, 프로젝트 수요에 따라 1조5천억의 규모로 조성해 나갈 계획이다.

정부는 이와 함께 한국해양수산개발원(KMI), 부산·인천항만공사(PA), 한국 컨테이너부두공단 등과 공동으로 국제 물류동향을 전문적으로 조사·분석하는 '(가칭)국제물류투자지원센터'를 설치해 펀드 운영에 필요한 투자 정보도 제공할 계획이다.

또 국내 물류기업과 제조기업이 연계해 공동으로 진출할 수 있도록 한국선주협회, 항만물류협회, 한국복합운송협회, 제삼자물류협회 등으로 '(가칭)국제 물류협의회'를 구성하고, 민간 협의회를 중심으로 해외진출 방안을 모색할 수 있도록 정부는 지원해 나갈 계획이다.

이같은 펀드시스템과 국제 물류정보 분석체계 등 제도적 지원을 바탕으로 2월까지 투자지역, 대상 및 단계별 투자계획 등을 포함하는 글로벌 물류네트워크 구축 기본계획을 수

립할 계획이다.

우선 우리와 연관성이 큰 동북아 시장에서 국내 선사와 함께 동북아 주요 거점 항만에 대한 투자를 확대해 나가고, 항로가 부족한 중·일 중소형 항만과 피터항로 등을 개설해 우리 항만과 연계하는 방안(Port Alliance)도 추진할 방침이다.

또한 인도와 동남아 각국을 최단거리에서 연결해 화물을 집하할 수 있는 지역 환적거점을 확보하고, 동북아 허브와 로컬 환적거점간에 정기항로를 확장해 새롭게 성장하는 신흥 잠재시장도 진출해 나갈 계획이다.

유럽·북미 시장에서는 지역 물류기업의 인수합병(M&A)을 지원해 단기간 내 선진시장에 진입하고, 국내 선사와 공동으로 유럽지역에서 안정적인 화물처리를 위한 전용 터미널을 확보할 계획이다.

정부는 앞으로 이러한 물류 네트워크가 제대로 구축된다면, 우리 항만으로의 화물유입 경로가 강화되고, 국내 항만과 연계한 안정적인 물류서비스 제공 기반이 마련될 것으로 기대하고 있다.



해양부, 해운물류국을 해운물류본부로 개편

해운물류본부장에 이인수 전부산청장 임명

해양수산부는 28일자로 현재의 해운물류국을 해운물류본부로 개편하고, 초대 본부장에 이인수(李仁洙) 해운물류국장을 임명하는 한편, 과장급 36명에 대한 대대적인 전보 인사를 단행했다.

이에 따라 고위공무원으로 해운물류본부장에 이인수 국장을 임명하는 동시에 해양정책국도 해운정책본부장제도로의 후속 인사를 곧 실시할 예정인 것으로 알려졌다.

해양부는 본부장 제도를 단행하는 한편, 현재의 각 실 국 과장급을 팀장급제로 전환하고 있다고 7일 밝혔다. 이에 따라 해운물류본부내 해운정책팀장(중전 해운정책과장)에는 지희진(池熺珍) 전연안해운과장을 임명하는 한편, 연안해운팀장에 김우철 과장, 선원노정팀장에 추교필 과장, 항만운영팀장에 전재우 과장, 국제기획실 물류기획팀장에는 박경철, 물류협력팀장에는 홍종욱씨를 각각 2월 8일자로 임명한다고 발표했다.

이에따라 해운물류본부내에는 본부장이 직접 통솔하는 해운정책팀, 연안해운팀, 선원노정팀, 항만운영팀 등 4개팀이 있고, 국제기획관을 종전 국 형태로 두어 물류기획팀, 물류제도팀, 물류협력팀 등 3개팀을 두도록 재편되었다.

또한 1급인 정책홍보관리실(실장 이재균) 아래에는 재정기획관, 홍보관리관(중전 공보관), 비상계획관을 두고 있으며, 해양정책국, 항만국 등이 해운항만 분야를 통제하는 해양수산부 조직으로 재편됐다.

한편, 해양수산부가 이처럼 본부장제도를 도입하고 있는 것에 대해 해운항만 분야에 있어 현장,

고객 중심으로 정책을 집행, 보다 더 좋은 성과를 내도록 하는 직제개편의 의미를 지니고 있는 것으로 전해졌다.

정부의 고위공무원 제도의 도입은 현재의 1-3급을 중심으로 자유롭게 인재를 등용하겠다는 취지에서 마련된 것으로 직명은 실장, 차관보, 본부장제도를 도입하고 있으며, 직위는 이사관, 부이사관, 서기관 제도가 유지되면서, 직급으로 고위공무원중에서 가, 나, 다, 라, 마의 5단계의 직급을 두고 있다고 전했다.

이에 따라 새로이 신설되는 해운정책본부장은 나급, 이미 출범한 해운물류본부장은 다급으로 알려졌다. 가, 나 직급 고위공무원은 1급, 다, 라 직급 고위공무원은 2급, 마 직급 고위공무원은 3급으로 각각 정해져, 적용하고 있다.

다음은 2월8일자로 실시되는 해양수산부 고위공무원단의 전보와 과장급 인사를 정리한 것이다.

[고위공무원 전보] △해운물류본부장 이인수(李仁洙)

[과장 전보] △장관비서관 장철호(張哲豪) △안전관리관실 항로표지담당관 김규진(金圭鎭) △국제협력관실 국제협력팀장 박규호(朴奎昊) △국제협력관실 통상협력팀장 김창균(金昌均) △정책홍보관리실 혁신기획팀장 박준영(朴俊泳) △정책홍보관리실 재정기획관실 정책기획팀장 류재형(柳在亨) △해양정책국 해양정책과장 박광열(朴光烈) △해양정책국 연안계획과장 신연철(申連澈) △해운물류본부 해운정책팀장 지희진(池熺珍) △해운물류본부 연안해운팀장 김우철(金禹哲) △해운물



류본부 선원노정팀장 추교필(秋敎弼) △해운물류본부 항만운영팀장 전재우(全宰佑) △해운물류본부 국제기획관실 물류기획팀장 박경철(朴敬哲) △해운물류본부 국제기획관실 물류협력팀장 홍종욱(洪鍾旭) △항만국 항만정책과장 박승기(朴升企) △항만국 항만개발과장 김영복(金榮福) △항만국 민자계획과장 송상근(宋相根) △항만국 기술안전과장 박윤순(朴允淳) △수산정책국 유통정책과장 한홍교(韓洪敎) △어업자원국 어업정책과장 강준석(姜俊錫) △어업자원국 어업지도과장 노병환(魯炳煥) △국립수산물품질검사원 부산지원장 이경일(李京一) △해양수산인력개발원 교육지원팀장 김용태(金容泰) △서해어업지도사무소장 김병찬(金炳燦) △부산지방해양수산청 총무과장 김종숙(金鍾淑) △부산지방해양수산청 선원해사과장 손현규(孫鉉圭) △부산지방해양수산청 수산물리과장 이만영(李滿寧) △인천지방해양수산청 총무과장 장병희(張炳熙) △인천지방해양수산청 수산물리과장 고길룡(高吉隆) △인천지방해양수산청 항만개발과장 송종현(宋鍾炫) △여수지방해양수산청 여수항건설사무소장 홍순엽(洪淳燁) △동해지방해양수산청장 박노종(朴魯鍾) △목포지방해양수산청장 조재현(曹才鉉) △목포지방해양수산청 완도해양수산사무소장 신우철(申宇澈) △포항지방해양수산청장 이용우(李龍雨) △교육파견(통일교육원) 서병규(徐炳奎)

[과장 승진] △정책홍보관리실 정보화팀장 강재화(姜在華) △정책홍보관리실 홍보관리관실 정보상황팀장 임현택(林賢澤) △수산정책국 수산경영과장 이상일(李尙逸) △국립해양조사원 관리과장 정영효(鄭永孝) △국립해양조사원 해도과장 김종길(金鍾吉) △국립수산물품질검사원 총무과장 윤석홍(尹錫洪) △국립수산물품질검사원 품질검사과장 양금철(梁金喆) △국립수산물품질검사원 품질관리과장 윤분도(尹芬道) △부산지방해양수산

청 환경안전과장 윤종호(尹鍾浩) △인천지방해양수산청 항만물류과장 김현태(金賢泰) △마산지방해양수산청 수산물리과장 최병선(崔炳宣) △마산지방해양수산청 통영해양수산사무소장 김금조(金今祚)

해사문화상/해운물류경영대상 시상

제15회 해사문화상과 2007년 해운물류 경영대상 시상식이 2월14일 코엑스 3층 320호에서 거행 됐다.

사단법인 해운물류학회가 해운학, 해사법학, 해운물류산업의 발전이 기여한 공로가 현저한 해운인을 추천받아 수여하는 해사문화상은 올해로 15회째를 맞이하며 김상진 전 한국선급 회장이 올해 수상자로 선정되었다.

김상진 전 한국선급 회장은 수상소감을 통해서 “1945년 9월에 노후한 외항선 1척으로 한국의 해운이 시작되었지만, 현재 세계적인 해운 강대국이 되었다”며 “이 같은 힘은 경제개발계획을 통한 개발의지도 있었지만 9세기 장보고로부터 이어진 해양문화의 발호라고 생각한다”고 밝혔다. 김상진 수상자는 “오늘 이 자리에 모인 여러 분들이 앞으로 우리나라 해양과 조선의 발전을 위해 음으로 양으로 노력해 달라”고 수상 소감을 밝혔다.

한편, 올해 처음 시행된 해운물류대상은 작년까지 시행된 해운물류 e-비즈니스 대상을 확대 시행해 인터넷뿐만 아니라 해운 물류 부분에서 우수한 경영실적을 달성한 경영자를 대상으로 선정했으며, 올해 1회 해운물류대상 수상자로는 대한해운의 이진방 사장이 선정되었다.

이진방 사장은 수상소감을 통해 “학회활동에 기여한 것도 없는데 이렇게 큰 상을 주셔서 감사하다”며 “이 상은 어려운 여건 속에서도 주야를 가리지 않고 해상 육상에서 많은 노력을 해온 우리 임직원들을 대신해 수상한다”고 수상의 영광을 돌렸다.

이은 해양수산부 차관은 축사를 통해 “두 분이 해운 및 조선에 기여한 공이 크다”며 “두 분의 수상을 진심으로 축하드린다”고 다시 한번 축하의 말을 전했다.

안전관리 우수선박 2년간 안전점검 면제키로

해양부, '선박안전 품질관리 개선방안' 마련

그동안 정부 주도의 국적선박에 대한 규제 일변도 안전관리시스템이 선박소유자의 자발적인 참여를 유도하기 위해 2년간 안전점검을 면제하는 등 각종 인센티브제가 도입된다.

해양수산부는 2월5일 국적선의 선박관리 신인도 제고를 위해 이같은 내용을 골자로 한 '선박안전 품질관리 개선방안'을 마련해 본격 추진키로 했다고 밝혔다.

이 방안에 따르면 정부는 국적외항선 680척 중 최근 3년간 안전관리가 우수한 선박 최대 20척을 '안전품질관리우수선박(Korea Premier Ship)'으로 선정해 이들 선박에 대해 2년간 안전점검을 면제해 줄 방침이다.

또한 항만시설사용료·도선료 및 선박검사 수수료 등도 일정수준 할인받을 수 있도록 관계기관과 협의를 추진할 예정이다

이와함께 자랑스런 해기사상을 제정해 매년 안전관리 우수선박의 해기사를 대상으로 바다의 날에 표창키로 했다.

이같은 제도는 해운선진국에서는 오래전부터 실시하고 있으며 미국은 Qualship 21, 유럽의 경우에는 Green Award 제도에 따라 안전관리 우수선박에 대해 각종 인센티브를 부여하고 있다.

또한 오는 11월부터는 외국항에서 출항정지된 선박이 국내항에 입항시에는 지방해양청에서 특별점검을 실시하고, 국내 미기항 선박에 대해서는 출장점검을 실시해 2백만원이하의 과태료를 부과할 방침이다.

아울러 과학적이고 합리적으로 안전관리 취약선박을 식별하기 위해 리스크관리 프로그램을 도입해 활용할 계획이다.

해양부 관계자는 "정부주도의 선박안전관리체제로는 전 세계적으로 시행되고 있는 항만국통제에 효과적으로 대응하기 어려울 뿐만 아니라 처벌 위주의 대책으로는 선주의 안전관리에 대한 관심과 투자를 유인 하는데 한계가 있어 이 제도를 도입했다"고 말했다.

우리나라는 지난해에 아·태지역 및 미국, 유럽 지역에서 안전관리 우수국가(white list)로 평가 받고 있으며, 지난해 10월에는 미국으로부터 우리나라 선박에 대해 Oualship21 증서를 발급할 예정임을 통보받은 바 있다.

한편, Qualship 21(Quality shipping for the 21st century)은 미국에 입항하는 기준미달선을 통제하기 위해 미국 국내법 및 국제협약을 준수하는 선박에 대해 항만국통제 면제 등의 인센티브를 부여하는 제도로써 2006년 9월 현재 캐나다, 중국 및 홍콩 등 10개국 선박 597척이 혜택을 받고 있다.

또 Green Award는 선박회사 및 선박의 안전관리 상태를 평가하여 우수한 선박에 대하여 항비, 폐유처리, 선원교육비 및 도선료 등을 할인해주는 제도로써 유럽지역 15개국 48개 항만이 참여 중이며, 2007년 1월 현재 197척이 등록되어 있다.



해양수산부 선박해양오염방지기술 산업화 추진

선박으로부터 해양오염방지 종합대책 수립시행

선박으로부터 해양오염을 방지하기 위한 기술을 개발하고 이를 산업화하기 위한 방안이 본격 추진된다.

해양수산부는 올해부터 선박 오염방지 관련 국제협약에 체계적으로 대응하기 위해 이같은 내용을 골자로 한 '선박으로부터 해양오염방지 종합대책'을 수립·시행키로 했다.

대책에 따르면 그동안 국제기구의 규제신설에 수동적으로 대응하던 자세에서 벗어나 국제논의에 주도적으로 참여하고, 우리의 앞선 기술력을 바탕으로 선박 해양오염방지 기술을 부가가치 창출 산업으로 적극 육성하기로 했다.

또한 외래수중생물 유입을 예방하기 위한 선박 평형수(Ballast Water)관리협약과 환경오염을 방지하기 위한 선박유해방

오도로규제협약 등과 같이 우리나라에 필요한 협약은 국내법 제·개정후 적절한 시기에 가입키로 했다.

이와 함께 국제해사기구(IMO) 협약 제·개정 동향에 발맞추어 선박 해양오염방지 기술을 개발해 산업화를 적극 추진할 계획이다.

우리나라는 조선·해운산업 국가이고 국내 기반기술이 충분해 오염방지 기술개발이 다른 나라에 비해 유리하다고 보고 선박 해양오염방지 기술을 먼저 개발해 국제시장을 선점할 수 있다고 판단되기 때문이다.

국제시장 규모가 16조원으로 추정되는 선박평형수 처리기술 개발 관련, 우리기술이 세계 최초

로 IMO 기본승인을 받은 적이 있는 우리기술을 포함해 우리업체들이 개발하고 있는 기술들이 국제승인을 받아 설비를 생산할 수 있도록 지원할 방침이다.

아울러 국제시장 규모가 22조원 추정되는 항산화물, 분진 등 선박대기오염 저감기술 개발도 본격 추진할 계획이다.

인천 북항 현대제철부두 노무상용화 협상 타결

지난 1월9일 동국제강 부두에 이어 인천 북항 현대제철 부두의 노무공급인력의 상시고용 합의가 2월 6일 타결돼 북항 신설부두 3선석에 대한 상용화 체제로의 전환이 사실상 완료됐다

인천항운노조(위원장 최정범)와 현대제철 부두 운영사인 영진공사(대표 김승회)간에 체결된 현대제철 부두 상용화 합의는 하역작업에 필요한 인력고용과 그 제반사항을 포함돼 있다.

합의결과 영진공사는 하역작업 인력으로 인천항운노조원 45명을 고용하고, 임금 및 근로조건 등 제반 사항에 대해서는 인천항 인력공급체제개편위원회 합의사항을 준용해 소급적용하기로 했다.

북항 신설부두 상용화 협상 타결로 내항 TOC부두 등 현재 진행되고 있는 인천항 항만인력공급체제 개편 협상이 가속화 될 것으로 전망된다

한편 북항 신설부두의 개장으로 그동안 내항 8부두에서 북항 제철소까지 오갔던 고철수송 차량(1일 350여대)이 사라지게 돼 환경문제 및 도심 교통난 해소는 물론 공장 바로 앞 자가부두에서 화물처리가 가능해져 상당한 비용 및 시간절감 효과를 거둘 수 있을 것으로 예상된다.

2012 여수세계박람회 유치 공감대 형성 본격화

여수서 30여개국 270여명 참석한 가운데 심포지엄



1차 심포지엄은 주제 홍보와 여수의 국제적 인지도 제고를 위한 주제관련 회의이며, 오는 9월에 있을 2차 국제심포지엄은 박람회 개최계획에 관련된 내용(Contents)에 중점을 두고 전문 학술단체의 협조를 받아 진행될 예정이다.

2012 여수세계박람회 유치를 위한 국내외 공감대 형성과 유치 후보지 여수시의 인지도 제고를 위한 활동이 본격화하고 있다.

2012 여수세계박람회 유치위원회는 2월8일, 9일 양일간 전남 여수에서 30여개국 세계박람회기구(BIE) 대표를 비롯, 해외인사 50여명을 포함한 국내외 인사 270여명이 참석한 가운데 '2012 여수세계박람회 국제심포지엄'을 개최했다

이번 심포지엄은 여수박람회 주제 '살아있는 바다 숨쉬는 연안 : 풍부한 자원보전과 미래지향적 활동'에 대한 국제적 공감대 형성과 유치 교섭을 추진하기 위해 유치위원회 주관으로 각국 BIE 대표를 초청해 개최지 결정시까지 두 번에 걸쳐 국제심포지엄을 개최할 수 있다는 BIE 신사협정에 따라 1차로 국내에서 열리게 된 것이다.

'바다와 연안이 인류에게 주는 의미와 중요성'이란 주제로 열린 이번 심포지엄은 첫날(8일)에는 전남대학교 여수 캠퍼스에서 폴 케네디 예일대 교수의 '바다와 연안이 인류에게 주는 의미와 중요성'이란 주제의 기조연설을 시작으로, 최근 해양 및 연안 관련 주요이슈(해양자원, 해양환경, 해양생태 등), 지구 생태계에서 바다와 연안의 역할 및 중요성을 가지고 주제발표와 심도 있는 토론이 진행되었다.

둘째날(9일)에는 남해 힐튼 리조트에서 '2012년 여수세계박람회의 지향점'이란 주제로 발표와 지정토론 등이 있었으며, 또한 2012 여수세계박람회 준비 사항을 영상물을 통해 BIE 대표단에게 제시했다.

특히 우지엔민(吳建民) BIE 총회의장과 로세르 탈레스 사무총장을 비롯한 케네스 셔먼 미국 상무



해 10월19~20일 2일간 18개국 BIE 대표를 비롯한 국내외 인사 80여명이 참석한 가운데 국제심포지엄을 개최한 바 있다. 이와 비교할 때, 우리가 준비하고 있는 2012 여수 세계박람회에 대한 BIE 회원국들의 관심이 얼마나 뜨거운지 짐작 할 수 있다.

이번 국제심포지엄은 여수세계박람회를 떠나

부 해양대기청 해양생태연구소장, 리니오 부르토 메소 이탈리아 베니스대 교수, 헤르클레스 하라람 비드 네덜란드 에라스무스 해양경제물류센터소장 등 해외의 저명한 석학들이 심포지엄에 참여했다.

국내에서는 한국해양연구원(KORDI) 및 한국해양수산개발원(KMI)의 전문연구위원, 오임상 서울대 교수와 이규형 전남대 교수 등 국내 해양관련 주요 석학들이 대표로 참석, 바다와 연안에 대한 심도 깊은 발표와 토론을 벌였다.

또한 보다 실천적이고 다양한 의견 수렴을 위해 시민사회와 산업계를 대표해 이상훈 여수 YMCA 사무총장과 한주석 GS 칼텍스의 환경관리담당을 초빙해 해양자원의 보전과 지속가능개발을 영위할 수 있는 민간부문의 다각적 노력을 이해하고 성공사례를 함께 공유하는 기회를 가졌다.

이에 앞서 2월7일 저녁에는 BIE 총회의장 및 사무총장 등과 공동기자회견을 마련하고 김재철 여수세계박람회 유치위원장 주치로 BIE 대표 및 해외 초청 인사를 위한 환영만찬이 롯데호텔에서 있었다.

한편, 우리나라와 경쟁하고 있는 폴란드는 지난

해양도시 여수에 있어서도 뜻 깊은 행사이다.

무엇보다 2012여수세계박람회의 주제이자 심포지엄의 주제인 바다와 깊은 연관이 있다.

여수는 17세기 네덜란드의 해양탐험가 하멜을 통해 우리나라가 서구세계와 교류하는 시발점이었으며, 임진왜란때에는 이순신 장군이 해전에서 연전연승을 이끈 본영으로 바다와 깊은 인연을 맺고 있다.

또한 바다를 주제로한 이번 심포지엄이 그동안 여수에서 열린 국제행사 중 가장 큰 규모의 행사라는 것이다.

이번 심포지엄을 통해 BIE 회원국들과 우리나라민 모두가 바다와 연안의 중요성, 그리고 현재 처해있는 위기를 정확히 이해하고, 바다와 연안이 인류 공동의 자산으로서 지속 가능한 개발 및 관리가 필요하다는 개최 취지를 이해하고 공유하는 계기가 된 것으로 평가되고 있다.

아울러 이번 심포지엄을 계기로 우리나라에서 해양을 주제로 한 세계박람회를 개최해 여수와 남해안, 더 나아가 대한민국이 동북아의 해양관광 및 물류의 중심지로 거듭나는 계기가 될 것으로 기대된다.

대신증권, 컨테이너운임 대세상승 초기국면에 진입

한진해운 목표주가 17.6% 상향한 3만9,500원 제시



대신증권은 2월12일 한진해운이 컨테이너운임 대세상승의 초기국면에 진입했다면서 투자 의견을 매수로, 목표주가를 17.6% 상향한 3만9,500원을 제시했다.

이 증권사는 지난해 컨테이너운임이 바닥을 형성하고 FY2007년 1분기 구주운임인상에 이어 2분기 중 적용되는 미주운임의 상승이 현실화될 것으로 전망했다. 이는 1월초에 진행된 Early bidding에서의 운임인상이 전체운임협상에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 판단되기 때문이라고 밝혔다.

2006년 2분기에 가장 낮은 수준의 운임을 기록한 컨테이너운임은 대세상승국면에 진입한 것으로 판단했다.

2007년 신년 시작과 함께 올려 퍼진 동사의 구주운임인상과 세계 최대의 컨테이너선사인 머스

크 라인의 아시아/아프리카 운임인상 소식에 이어 최근 항로별 운임인상소식이 이어지고 있다. 머스크 라인은 아시아/아프리카에 이어 유럽/아프리카항로에서의 운임인상도 계획하고 있다.

또한 최근에는 아시아/지중해, 중동항로에서도 선사들이 운임인상과 함께 대대적인 서비스에 나서고 있다. 지중해지역은 2006년 물동량이 무려 24.3% 급증한 것으로 나타나 선사들이 앞다퉈 서비스 취향 및 운임인상에 나서고 있는 것이다.

컨테이너운임지수와 함께 컨테이너업황을 대표하는 지수인 HRCI가 5주 연속상승하고 있다. 2월 7일 발표된 HRCI는 2007년 1월 3일 저점 대비 무려 82.5P 상승한 1093.4P를 기록하고 있어 업황 회복에 대한 기대감을 더욱 높이고 있다. HRCI의 5주연속 상승은 최근 컨테이너운임상승에 대한 논란을 불식시키고, 투자심리를 개선시키는데 큰 역할을 할 것으로 대신증권은 전망했다.

운임상승에 대한 논란도 4분기 실적이 발표된 이후 점차 수그러지고 있다. 시간이 흐를수록 운임인상에 대한 전망은 더욱 힘을 받을 수 있을 것으로 판단되며, 동사의 주가도 현시점에서 Level-up이 가능할 것으로 전망된다.

2007년 1월 황금돼지해의 시작과 함께 들려온 한진해운의 구주노선 운임인상은 업황 회복에 대



한 기대감과 Signal로 작용했다.

그러나 한진해운의 2006년 4분기 실적이 확인 되기까지 여러 곳에서 이에 대한 이견이 분분했다. 한진해운 한곳의 구주노선운임인상으로 업황 회복에 대한 근거를 찾기는 부족하다는 것이었다. 그러나 최근 운임인상에 대한 증거는 여러 곳에서 확인되고 있다.

세계 최대의 컨테이너선사인 머스크라인은 1월 아시아/아프리카 항로에 신규취항을 하면서 운임을 인상한다고 발표했다. 머스크라인은 아시아/아프리카 항로에서 4월과 7월 150\$/TEU를 인상하고, 10월도 100\$/TEU를 인상하여 운임을 적용할 방침이다. 또한 머스크 라인은 유럽/아프리카 항로 및 아시아/남미항로에서도 운임회복에 나설 계획이다. 한진해운도 아시아/남미항로에서 운임

인상에 성공한 것으로 알려지고 있다.

이외에도 최근 아시아/지중해 및 아시아/중동 항로의 2006년 물동량의 급증영향으로 선사들이 2007년 운임인상과 더불어 신규 서비스 늘리고 있다. 신규서비스의 개설과 운임인상은 아시아/지중해 항로의 2006년 물동량이 전년동기 대비 24.3% 급증하였으며, 특히 12월에는 36.2%증가한데 기인한 것으로 판단된다.

주요 글로벌 항로에서 동시 다발적으로 진행되고 있는 사례들을 보더라도 2007년 컨테이너운임의 인상은 이미 대세라는 판단이다. 따라서 3월-4월에 있을 미주항로의 컨테이너운임 또한 분명히 인상 가능할 것으로 전망되며, 미주노선의 물동량이 전체의 50% 비중을 차지하고 있는 한진해운에는 대형 호재로 작용할 전망이다.

지난해 서비스 수출은 15%, 수입은 20% 늘어 서비스 무역수지 적자는 전년대비 37.4% 확대

우리나라가 지난해 외국에 물건을 팔아 벌어들인 돈 100원 가운데 62원을 해외여행과 유학에 사용한 것으로 나타났다.

산업자원부에 따르면, 지난해 우리나라의 서비스 수출은 전년대비 14.9% 증가한 518억7,000만달러, 서비스 수입은 20.2% 늘어난 706억4,000만달러를 기록했다.

이에 따라 서비스 무역수지 적자는 전년대비 37.4% 확대된 187억6,000만달러로, 사상 최대 규모를 보였다.

이는 여행, 유학·연수 등을 포함한 여행서비스의 적자폭이 34.6%나 크게 증가한 데다 운수서비스 부문의 무역수지 흑자규모가 전년에 비해 34.0% 감소했기 때문이다.

여행이나 유학·연수로 지출한 돈은 지난해 상품수지 흑자인 292억1,000만달러의 62.4%를 차지, 지난해 우리나라가 외국과 물건을 사고 팔면서 벌어들인 돈 100원 가운데 62원을 해외여행과 유학·연수 등의 비용으로 사용한 셈이다.

1인당 여행경비 지출 면에서도 우리나라를 방문한 외국인이 쓴 돈은 860달러인데 비해 우리나라 국민이 외국에서 사용한 돈은 이보다 327달러 많은 1187달러였다. 우리나라를 방문한 외국인이 쓴 860달러보다 327달러 많아 차액이 전년의 279달러보다 확대됐다.

해운·항공 등 운수서비스 수지는 24억6,000만달러의 흑자를 기록했지만 흑자 규모는 전년에 비해 34.2%(12억,800만달러) 감소했다.

사업서비스 수지 적자는 68억3,000만달러로 전년대비 11.7%(7억1,000만달러) 증가했으며 기타 서비스 수지 적자는 14억8,000만달러로 11.9%(2억달러) 감소했다.

파나마운하관리청 운하통항료 인상안 정식 공표

확장공사 2007년 개시하여 2014년 완공 예정



63달러로 9달러(17%)인상되는데 이어 2009년 5월부터도 9달러(14%)인상된 72달러가 된다. 컨테이너선 이외의 선종도 2008, 9년 2년 동안 매년 10%이상의 인상이 예고되었다. (별표 참조)

한편 파나마는 지난 10월 운하확장공사에 대한 국민투표에서 76%의 찬성을 얻어 공사비 5조원이 예상되는 확장공사를 2007년 개시하여 2014년 완공할 예정이다. 운하가 예정대로 확장되면

파나마운하관리청은 1월 25일 이사회가 승인한 통항료 인상안을 2월2일자로 공식홈페이지(<http://www.pancanal.com/peajes/>)에 공표했다. 이번인상안은 2008년도 분과 2009년도 분을 포함하고 있는데 인상폭은 대개 10 내지 15% 선이나 경우에 따라서는 17%에 이르기도 한다. 즉, 컨테이너 1 TEU당 톨비가 2월 현재 49달러에서 금년 5월1일부로 54달러로 6달러 인상되고(금년도 인상분은 2005년 확정된 인상계획에 따름)이번 인상안대로 확정될 경우 2008년 5월부터

12000 TEU급 컨테이너선, 15만 DWT급 벌크선이 통항가능하게 된다.

파나마운하관리청은 이번 인상안에 대해 의견이 있을 경우 3월 12일까지 제출해줄 것을 요청하였으며 동 인상안에 대한 공청회를 3월 14일 개최한다고 발표하였다. 선주협회는 이번 인상안에 대해 심층검토하고 10%를 넘는 지나친 인상에 대해 강한 반대의사를 표시하고 아울러 확장공사비용 충당을 위한 인상안 전모를 미리 밝혀 줄 것을 요청할 계획이다.

선종	공/적	현재	인상안			
			적용시점	2007	2008	2009

TEU 적용

컨선용선	적공	49.00 39.20	5월1일	54.00 43.20	63.00 50.40	72.00 57.60
컨선 이외 선박의 갑판적 컨테이너	적	49.00	5월1일	54.00	63.00	72.00

여객정원 적용

여객선	적공		10월1일	100.00 80.00	115.00 92.00	120.00 96.00
-----	----	--	-------	-----------------	-----------------	-----------------



파나마 톤 적용

		최초 만톤	1-2만 사이	2만 이상분		최초 만톤	1-2만 사이	2만 이상분	최초 만톤	1-2만 사이	2만 이상분	최초 만톤	1-2만 사이	2만 이상분
잡화선	적 공	2.96 2.35	2.90 2.30	2.85 2.26	5월1일	3.26 2.59	3.19 2.53	3.14 2.49	3.63 2.88	3.56 2.82	3.50 2.77	3.90 3.10	3.82 3.03	3.76 2.98
냉동선	적 공	2.96 2.35	2.90 2.30	2.85 2.26	5월1일	3.39 2.69	3.32 2.63	3.26 2.59	3.80 3.01	3.72 2.95	3.65 2.90	3.80 3.01	3.72 2.95	3.65 2.90
벌크선	적 공	2.96 2.35	2.90 2.30	2.85 2.26	5월1일	3.20 2.54	3.13 2.48	3.08 2.44	3.50 2.78	3.43 2.72	3.37 2.67	3.73 2.96	3.65 2.90	3.59 2.85
유조선	적 공	2.96 2.35	2.90 2.30	2.85 2.26	5월1일	3.29 2.61	3.22 2.55	3.16 2.51	3.70 2.94	3.63 2.88	3.57 2.83	3.98 3.18	3.92 3.11	3.85 3.05
자동차 운반선	적 공	2.96 2.35	2.90 2.30	2.85 2.26	5월1일	3.24 2.57	3.18 2.52	3.12 2.47	3.60 2.86	3.52 2.80	3.46 2.75	3.87 3.07	3.79 3.01	3.72 2.95
여객선	적 공	2.96 2.35	2.90 2.30	2.85 2.26	10월1일	3.39 2.69	3.32 2.63	3.26 2.59	3.80 3.01	3.72 2.95	3.65 2.90	3.95 3.14	3.87 3.07	3.80 3.02
기타	적 공	2.96 2.35	2.90 2.30	2.85 2.26	5월1일	3.32 2.63	3.25 2.58	3.19 2.53	3.78 3.00	3.70 2.94	3.64 2.89	4.12 3.27	4.04 3.20	3.97 3.15

배수톤 적용

배수량		1.64	5월1일	1.84	2.09	2.28
-----	--	------	------	------	------	------

- 단위 : 미화달러 • 적 : 적재된 컨테이너 혹은 선박 • 공 : 공 컨테이너 혹은 화물이 없는 상태의 선박
- 파나마톤 : 운하관리청이 정하여 공시한 Panama Canal / Universal Measurement System으로 계산한 용적톤으로서 통과료징수를 위한 톤수임
- 여객선 : 총톤이 3만톤 이상이며 파나마톤을 여객정원으로 나눈 값이 1/3보다 적은 경우는 여객정원을 적용하고 그 이외의 경우는 파나마톤을 적용함

Market Segment	Condition	Present Tolls	Effective 1st of	Proposed Tolls											
			2007	2008			2009								
TEU Toll															
Full Containers	Laden	49.00	May	54.00	63.00			72.00							
	Ballast	39.20		43.20	50.40			57.60							
On-Deck Container Toll in other vessels	Laden	49.00	May	54.00	63.00			72.00							
Toll per berth															
Passenger Vessels 1/	Laden		October	100.00	115.00			120.00							
	Ballast			80.00	92.00			96.00							
Tolls per PC/UMS Ton															
		1st 10K	2nd 10K	Rest		1st 10K	2nd 10K	Rest	1st 10K	2nd 10K	Rest	1st 10K	2nd 10K	Rest	
General Cargo	Laden	2.96	2.90	2.85	May	3.26	3.19	3.14	3.63	3.56	3.50	3.90	3.82	3.76	
	Ballast	2.35	2.30	2.26		2.59	2.53	2.49	2.88	2.82	2.77	3.10	3.03	2.98	
Refrigerated Cargo	Laden	2.96	2.90	2.85	October	3.39	3.32	3.26	3.80	3.72	3.65	3.80	3.72	3.65	
	Ballast	2.35	2.30	2.26		2.69	2.63	2.59	3.01	2.95	2.90	3.01	2.95	2.90	
Dry Bulk	Laden	2.96	2.90	2.85	May	3.20	3.13	3.08	3.50	3.43	3.37	3.73	3.65	3.59	
	Ballast	2.35	2.30	2.26		2.54	2.48	2.44	2.78	2.72	2.67	2.96	2.90	2.85	
Tankers	Laden	2.96	2.90	2.85	May	3.29	3.22	3.16	3.70	3.63	3.57	3.98	3.92	3.85	
	Ballast	2.35	2.30	2.26		2.61	2.55	2.51	2.94	2.88	2.83	3.18	3.11	3.05	
Vehicle Carriers	Laden	2.96	2.90	2.85	May	3.24	3.18	3.12	3.60	3.52	3.46	3.87	3.79	3.72	
	Ballast	2.35	2.30	2.26		2.57	2.52	2.47	2.86	2.80	2.75	3.07	3.01	2.95	
Passenger Vessels 1/	Laden	2.96	2.90	2.85	October	3.39	3.32	3.26	3.80	3.72	3.65	3.95	3.87	3.80	
	Ballast	2.35	2.30	2.26		2.69	2.63	2.59	3.01	2.95	2.90	3.14	3.07	3.02	
Others	Laden	2.96	2.90	2.85	May	3.32	3.25	3.19	3.78	3.70	3.64	4.12	4.04	3.97	
	Ballast	2.35	2.30	2.26		2.63	2.58	2.53	3.00	2.94	2.89	3.27	3.20	3.15	
Toll per Displacement Ton															
Displacement		1.64	May	1.84	2.09			2.28							

Note: 1/Vessels above 30,000 gross tons (GRT) and whose PCUMS tonnage divided by maximum passenger capacity (PAX-ITC) ratio is less than or equal to 33, shall pay tolls on a per berth basis. If such ratio is greater than 33, tolls shall be paid on the basis of PCUMS tonnage. Vessels below or equal to 30,000 GRT shall also pay on the basis of PCUMS tonnage.

IMO MSC, 발라스트탱크 도장기준 등 채택

미국 사법부 해양오염관련자에 대한 구형강화

국제해사기구(IMO)는 최근 발라스트 탱크와 벌크선의 이중선체공간의 도장기준을 채택했다. 이와함께 미국 사법부는 해양오염 관련자에 대한 구형을 확대하는 등 제재조치를 강화하고 있다. 다음은 최근의 국제해사동향을 요약정리한 것이다.(편집자 주)

▶ 국제해사기구(IMO) 활동

IMO 해상안전위원회(MSC, Maritime Safety Council)는 2006년 11월 29부터 12월 8일까지 이스탄불에서 제82차 회의를 개최했다. 금번 회의에서는 여객선의 발라스트 탱크와 벌크선의 이중선체공간(double-side skin spaces of bulk carriers)의 도장기준을 개정하여 채택했다 이와 함께 MSC는 International Mobile Satellite Organization로 하여금 향후 GMDSS 서비스 제 공업체 감독업무를 위탁했다.

또한, IMO는 런던 폐기물 협약(London Dumping Convention) 1996 의정서 부속서 1 개정판을 발표했다.

이와함께 IMO는 US Coast Guard로부터 미국적 선박이 개정 MARPOL 부속서 II를 준수하고 개정 IBC Code 이행할 수 있도록 관련법령 개정 전까지 비공식 지침(NVIC 03-06 참고)을 발표하겠다는 내용의 전문을 전달받았다.(MEPC.1/Circ.542 참고)

그리고, IMO는 IALA(International Association of Marine Aids to Navigation Lighthouse Authorities)의 건의에 따라 시범적으로 새로운 긴급난파표시부표 사용법을 회람했다..(SN.1/Circ.259 참고) 항해당직 관련 종사자는 본 회람을 숙지할 것을 권고하고 있다.

또한, IMO는 최근 SOLAS협약상 발급면제 자격 중에 대한 부속서를 회람(SLS.14/Circ.115/Add.3 참고)했으며, 통항분리제도(TSSs, traffic separation schemes) 도입지역 관련규정을 제 · 개정했다. 통항분리제도 도입지역 신설 및 기존 5 군데 통항분리제도 지역관련 개정사항을 회람 (COLREG.2/Circ.58 참고)했는데, 통항분리제도 신설 도입지역은 노르웨이 북부 연안 근방으로서 제 · 개정된 사항은 2007년 7월1일 시행된다.

아울러, IMO는 IMO는 남아프리카공화국 및 아르헨티나와 수색구조에 관한 협정(SAR, search and rescue)을 체결하고 이를 회람 (SAR.6/Circ.29 참고)했으며, 원격치료지원서비스(TMAS, telemedical assistance services)에 대한 정보교환 지침(MSC.1/Circ.1218 참고), 선박회사(companies)와 선박보안담당자(company security officers)를 위한 선박보안 자체평가 실시 지침서 (MSC.1/Circ.1217 참고) 등을 회람했다.

이밖에도 IMO는 남아프리카공화국 해사구난 협력센터(MRCC, South African Maritime Rescue Coordination Centre)를 케이프타운에 발족시켰는데, 동 센터는 코모로스, 모잠비크 및 남아프리카공화국 연안지역에서의 수색 및 구조 작업에 협력할 예정이다.



▶ USCG, 발라스트수 관리기록 의견수렴

미국의 USCG는 발라스트수 관리 보고 및 기록 요건에 대한 의견을 수렴하고 있다. 공청회는 2007년 3월13일 시카고와 3월15일 뉴올리언스에서 개최될 예정이다. 의견서 제출은 3월 16일까지 제출 가능(72 Fed. Reg. 2536 참고)하다.

▶ 각국 정부 및 항만국통제 소식

홍콩 정부는 시계 불확보시 홍콩수역내에서의 해상충돌방지협약의 철저한 준수를 촉구(Marine Department Notice No. 16 of 2007 참고)하고 나섰다.

또 싱가포르 해상항만국(MPA, Singapore Maritime and Authority)은 선박소유자, 운항자, 및 선장으로 하여금 발라스트수 교환시 주의를 촉구(Shipping Circular No.3 of 2007 참고)하고 나섰다.

▶ 미국 사법부 오염관련자 벌칙강화

미국 사법부는 최근 모 선박운항자에게 선박기인 오염방지법 위반으로 유죄를 판결하고 100만 달러의 벌금 및 사회봉사단체 기금 50만달러 납부를 구형하는 한편, 3년간의 집행유예를 선고하였다. 관련 회사는 4건의 기름폐수 불법투기 및 관리감독 업무 소홀을 인정했다.

또한, 미국 워싱턴 서부지검은 모 선박소유자에게 유류기록부 미작성을 이유로 50만달러의 벌금과 사회봉사단체 기금 25만달러 납부를 구형하였으며, 4년간의 집행유예를 선고하였다. USCG에 신고한 선원에게는 25만달러의 포상금을 지급했다. 회사는 이와 별도로 환경준수 프로그램을 도입하여야 하고 그 프로그램 관련 담당자를 관리·

감독할 수 있는 제3자를 고용하여야 한다.

그리고, 미국 사법부는 유류기록부를 위조하여 USCG에 보고한 2명의 기관사에 대하여 유죄를 선고했다. 1등기관사는 5개월의 구금 및 2개월 동안 미국수역내 운항선박에서 기관사로 승선할 수 없도록 하였으며, 2등기관사는 3개월의 집행유예를 선고받았다. 동 기간동안 마찬가지로 기관사로 승선할 수 없도록 선고했다.

이와함께 미국 사법부는 외국적 선박의 소유자 및 운항자에게 선박유수분리기를 사용하지 않고 폐유를 불법투기하고 선박유류기록부에 허위 기재한 혐의로 유죄를 선고했다. 선박소유자 및 운항자는 100만달러의 벌금 및 사회봉사단체기금 25만달러 납부를 구형받았다. 아울러 환경준수 프로그램을 이행하도록 했다.

한편, 영국의 MCA(Maritime and Coastguard Agency)는 최근 적절한 경계 소홀 등 MSA(Merchant Shipping (Pollution) Action 1996)를 위반한 선장에게 2,500파운드의 벌금을 부과했다.

▶ EC. 선박톤수측정 연구

유럽위원회(European Commission)는 2006년 11월 종료된 선박톤수측정에 관한 연구를 인터넷사이트에 게재했다.

동 연구는 현행 총톤수 사용이 시장왜곡 특히, 연근해 운송에 있어서 영향을 미치는지의 여부를 결정하기 위해 수행되었다.

현재 총톤수는 유럽내 항만에서 일반적으로 항만이용료 산출에 사용되고 있다.

이상 언급한 참고 문서번호를 외국 인터넷사이트(Google 등)에서 검색하면 관련 영문자료를 쉽게 구할 수 있다.

지난해 세계 컨테이너선 1131만TEU로 14% 증가

유럽정기선사의 컨테이너선대 증가율 두드러져

지난해 세계컨테이너선대가 최근 6년만에 가장 높은 신장율을 기록한 가운데 유럽선사들의 증가세가 두드러진 것으로 나타났다.

2006년 세계 풀컨테이너선의 선박량은 1,131만 TEU로 전년 대비 14% 증가하는 등 최근 6년 동안 가장 높은 성장세를 나타냈다.

이 가운데 유럽선사들의 선대증강이 두드러졌는데, 특히 2005년 하반기부터 머스크라인을 비롯한 대형 선사들의 신조컨테이너선 투입과 대형 선사들의 인수합병으로 선사들의 세계 순위변동이 컸던 것이 특징적인 현상으로 분석되고 있다.

머스크라인의 선박량은 2005년 P&O 네들로이드를 인수한 데 이어 지난해 1만1,000TEU급 2척을 포함한 신조컨테이너선 인도에 힘입어 전년대비 56% 증가한 157만TEU를 달성, 2위 MSC와의 격차(55만TEU)를 확대했다.

MSC는 지난해 100만TEU선을 넘은 102만 TEU에 달해 전년대비 32% 증가하여 세계 2위 지위를 유지하였고, CMA-CGM은 Delmas, Sudcargos 인수에 따라 전년대비 29.2% 증가한 62만8,000 TEU를 달성, 계속하여 세계 3위를 차지했다.

하파크로이드(Hapag-Lloyd)는 2005년 CP Ships, 지난해 Ybarra Sub사 인수에 힘입어 전년대비 100% 증가한 45만4,000 TEU를 기록, 세계 4위 선사로 부상했다.

이에 반해 한진해운은 전년대비 8.7%로 증가한 33만7,000TEU로 2005년의 7위에서 9위로 떨어

졌고, NYK도 전년대비 11% 증가한 28만 3,000TEU로 한 단계 밀려 10위에 그쳤다.

하지만, 중국의 코스코(COSCO)와 차이나쉬핑(China Shipping)은 지난해 신조선박의 대량인도에 힘입어 선복량이 크게 늘어났다.

코스코는 지난해 9,000TEU급 4척을 포함한 신조컨테이너를 인도받아 전년대비 26% 증가한 39만TEU를 기록, 에버그린(Evergreen)과 차이나쉬핑을 제치고 아시아 1위, 세계 5위 컨테이너선사로 부상했다.

또한 코스코는 적극적인 선대 확충계획에 따라 2007년 1만TEU급 1척, 5,000TEU급 4척, 3,500TEU급 2척, 2008년 1만TEU급 7척, 4,500TEU급 2척의 신조선박을 인도받을 예정으로 있어 선복량이 꾸준히 증가할 것으로 보인다.

차이나쉬핑은 33만 7,000 TEU로 전년 대비 15% 증가하였으나, 순위에서는 코스코에 밀려 6위를 차지했고, 에버그린, OOCL도 전년대비 각각 9%, 5.9% 선복량 증가에도 불구하고 중국선사들에게 추월당하여 2005년의 4위와 6위에서 지난해 7위와 8위로 밀려났다.

한편, 2006년 신규 컨테이너선의 발주량은 전체 선박 발주량의 38%를 차지하고 있고, 그중 우리나라 조선소가 수주 총액 903억 달러로 절반 이상 수주했다.

지역별로는 유럽선사의 발주량이 아시아 선사를 훨씬 초과하고 있으며, 특히 8,000 TEU급 컨테이너선을 선호하고 있는 것으로 조사됐다.



중국 차이나쉬핑 수입철광석 운송시장 진출

중국 최대 제철소와 철광석 운송계약 체결

최근 차이나쉬핑(China shipping)이 원유 및 석탄의 연안운송을 중심으로 하는 기존의 경영 전략을 조정하고, 수입철광석 운송시장에 본격적으로 진출하기 시작했다.

이 회사는 지난 1월말 중국 최대 제철소인 보우강(寶鋼)그룹과 연해 철광석 운송 및 원양 철광석 운송 등 두 가지 운송계약을 체결하였다.

연해 운송은 오는 4월부터 3년간(2010년 3월31일까지) 연간 600만톤, 원양운송은 2010년부터 향후 15년간 호주산 철광석을 운송한다는 내용이다.

이에 앞서 차이나쉬핑은 지난해 11월 서우강(首鋼)그룹과 2009년부터 앞으로 15년간 총 3,700만톤(연간 246만톤)의 호주 및 브라질산 철광석을 장기 운송하는 계약을 체결한 바 있다.

2006년 말 현재 차이나쉬핑은 벌크선 92척(315만DWT)을 보유하고 있으며, 연간 운송량은 7,500만톤에 달하고 있다.

한편, MOL, NYK 등 일본선사들도 앞 다투어 중국 제철소와 수입 철광석 장기운송계약을 체결하는 등 운송시장 확보에 적극 나서고 있다.

MOL사는 최근 바오강그룹과 앞으로 22년간 연간 1,000만톤의 호주산 철광석을 운송(호주서안-상하이)하는 장기 운송계약을 체결했다.

이 회사는 5척의 신조선을 투입할 예정인데, 그 중 20만DWT급 3척은 각각 금년 1, 3, 5월에 인도받아 투입하고, 그 외 23만DWT급과 30만DWT급 각 1척은 2009년 상반기에 인도받아 투입할 계획이다.

NYK도 서우강그룹과 향후 16년간 호주산 철광

석을 운송하는 장기운송계약을 체결한 바 있다.

NYK는 지난해 7월에 바오강그룹과 향후 12년 6개월간 연간 170만톤의 호주산 철광석을 운송하는 계약을 체결했는데, 2009년부터 23만DWT급 신조선으로 선박을 교체해 연간 230만톤을 운송할 예정이다.

같은 해 9월에는 번강(本鋼)그룹과 향후 25년(2031년까지)간 브라질산 철광석을 운송하는 장기계약을 체결, 그중 2011년까지는 17만DWT급 선박으로 연간 70만톤을 운송하고, 그 이후부터는 30만DWT급 신조선으로 교체하여 연간 120만톤을 운송한다는 방침이다.

[중국의 철광석 생산 및 수입추이]

구 분	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년
생산량(억톤)	2031	2.61	3.39	4.26	5.88
수입량(억톤)	1.12	1.48	2.08	2.75	3.26

상하이 제2선적제도 도입방안 검토

중국이 상하이에 제2선적제도를 도입하는 방안을 적극 검토하고 있는 것으로 알려졌다.

상하이 항만관리국은 최근 개최한 전문가회의에서 '제2선박등록제도 도입에 관한 타당성 연구 보고서'를 승인하고, 조만간 상하이에서 이 제도를 시범적으로 시행하기로 했다.

중국이 이 제도를 도입하려는 것은 수입하는 원유의 자국선 운송비중이 20% 정도에 불과해 경제 안보에 심각한 우려가 발생할 수 있다는 점 때문인데, 중국의 해운 전문가들은 해운산업의 성장을 위해서는 제2 선박국적제도의 도입이 빠른 시일 내에 이루어져야 한다고 주장하고 있다.

중국 푸젠성 대대적인 항만시설 확충 추진

푸저우(福州)항을 거점항으로 주변항만 건설

지난해 8월 확정된 항만개발계획에 따라 남중국의 푸젠성이 대대적으로 항만개발사업을 추진하고 있다.

성 정부는 샤먼, 푸저우(福州)항을 거점항(幹線港)으로 쑤저우(泉州), 푸톈(莆田), 장저우(州)항을 지선항(支線港)으로 하는 동남연해 항만군을 형성한다는 방침아래 앞으로 대만과의 직항 수요에 대비하여 푸젠성 연안 지역에서 항만개발을 서두르고 있다.

푸젠성은 11.5 계획기간 동안 10.5계획 보다 5배 이상 증가한 297억위안(약3조5천억원)을 투입하여 선석 156개를 개발하고, 2010년에 물동량 3억톤, 컨테이너 1,500만TEU를 처리할 계획이다.

특히, 지난해에 2005년보다 94.7% 증가한 54.7억위안(약 6,500억원)을 투입하여 13개 신규 선석(만톤급 11개)을 개발하여 화물처리능력이 1,908만톤 수준에 이어서 금년에도 58.2억위안(약 7천억원)을 투입하여 신규선석 23개를 개발하여 화물처리능력을 3,186만톤(컨테이너 처리능력 242만TEU 포함) 확대할 계획이다.

지난해 푸젠성의 물동량은 2.37억톤으로 전년 대비 29.8% 증가하였고, 컨테이너처리량은 588만TEU로 전년대비 19.4% 증가하였다.

이 가운데, 샤먼항에서 처리된 컨테이너 물동량은 400만TEU로 푸저우항의 처리량(100만TEU)을 크게 초과했다.

한편, 푸젠 성의 최대 항만이자 중국 7위 항만인 샤먼항은 11.5 계획기간 동안 총 145억위안(1조7천억원)을 투입하여 신규 컨테이너터미널 개발과 항로수심 준설작업을 추진하고, 2010년에

물동량 1.5억톤, 컨테이너 화물 1,200만TEU를 처리한다는 계획이다.

즉, 샤먼항은 2010년까지 1만톤급 선석 32개를 개발함으로써 물동량 1억 톤, 컨테이너 처리능력 820만TEU를 추가로 확보할 예정이다.

이에 따라 지난해 연초 장저우(州)항의 조우인(招銀), 허우스(后石), 스마(石碼)항을 흡수통합하는 한편, 2만톤급 8개 다목적 터미널 건설에 착공하였고, 지난 6월에는 주항로 수심을 14m까지 준설하는 작업(금년말 완공예정)에 들어갔으며, 금년에도 25억 위안(약 3천억 원)을 투입하여 6개선석을 신규 개발할 계획이다.

이와 함께 샤먼항은 내륙지역의 물량확보를 위해 통관절차간소화를 추진하고 샤먼항과 장시(江西)성 간의 5갈래 철도운송통로(해운-철도 복합운송)를 개설하는 동시에 파격적인 운임 혜택을 부여하고 있다.

푸저우항도 규모가 큰 장인(江陰)항 지역에 컨테이너터미널 개발을 추진하여 2010년까지 240만TEU 처리능력을 확보할 계획이다.

푸저우 항만당국은 지난해 12억위안(약 1,400억원)을 투입하여 장인항 2단계 및 3단계 터미널 개발사업에 나섰다.

한편, 중국에서는 양안 사이에 직항로가 개설되면, 중국과 타이완이 공동으로 카오슝항을 중심으로 하고 샤먼, 푸저우, 타이중(臺中), 지룽(基隆)항을 양익(兩翼)으로 하는 대만해협 국제해운중심을 건설해야 한다는 주장이 대두되고 있어 향후 이 지역의 교역관계에 많은 변화가 있을 것으로 예상되고 있다.



NYK 네모토 지로 명예회장 ‘인간존중’ 경영 강조 한국경영자총협회 주최한 최고경영자 연찬회에서



“세계화 시대에 시장경제의 이점이 유난히 강조되면서 인간성 소외가 점점 확대되고 있다.”

네모토 지로 일본경제단체연합회(경단련) 명예회장이

이 2월9일 한국경제인들을 상대로 인간성 소외 풍조를 우려하며 ‘인간존중 경영’에 나설 것을 주창했다. 네모토 명예회장은 닛폰유센 노조위원장 출신으로 1989년 사장이 된 입지전적인 인물이다.

한국경영자총협회(경총)가 이날 서울 소공동 조선호텔에 마련한 최고경영자 연찬회에 초청된 네모토 명예회장은 ‘경영은 변혁이 생명이다’란 주제로 50분 동안 강연했다. 이 자리에는 이수영 경총 회장과 강신호 전경련 회장 등 300여 경제계 인사들이 참석해 귀를 기울였다.

해운회사인 닛폰유센 명예회장을 겸하고 있는 네모토 명예회장은 먼저 21세기 특징을 세계화의 진전과 인구급증, 정보기술(IT) 및 유전자혁명, 환경문제 등으로 꼽고 이를 시대 저류를 이루는 ‘마그마’에 비유했다. 뒤이어 사회적으로 인간성 소외 현상이 깊어지고 있는 데 대해 깊은 우려를 나타낸 그

는 이를 극복하기 위한 공통의 가치로 조화, 인혜(仁惠), 도덕적 규율을 바탕으로 한 자유, 가족과 커뮤니티의 틀 등을 제시했다.

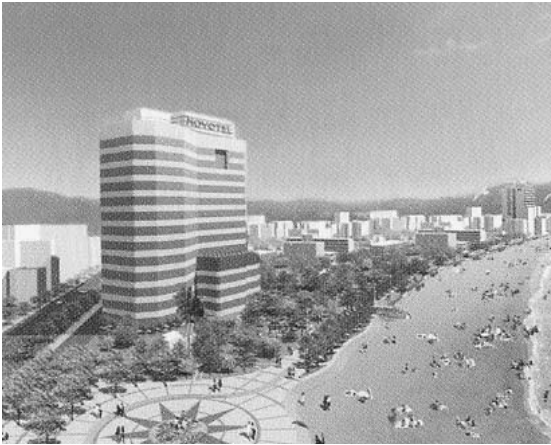
그는 “지금 사회의 저류에는 인간성이 경시되는 큰 문제가 있다”며, “이것을 어떻게 극복할 것인가라는 것이 시대정신이 아닌가라고 생각한다”고 말했다. 그는 시장 물의 결여로 분배에 대한 배려가 약해지고 있는 점을 또 다른 큰 문제점으로 봤다. 여기에 커뮤니티의 가치가 경시되는 사회적 풍조, 종교적 대립 등이 겹쳐 인간성 소외는 더 커져가고 있다고 말했다.

네모토 회장은 애덤 스미스와 루소, 공자 등의 말을 인용해 도덕성이 결여된 ‘자본 지상주의’에 대한 경고 메시지를 여러 차례 보내 눈길을 끌었다. 그는 “도덕적이고 논리적인 기준과 지침을 결여한 세계화는 자연히 강자와 약자 사이의 격차를 확대하며, 인간성 소외 풍조를 만연시켜 버릴 것”이라며 “서양사회에서는 자유의 과잉이 반사회적 결과를 낳고 아시아와 중동에서는 질서의 과잉이 문제를 낳는다”고 지적했다.

1995년 닛폰유센 회장이 되면서 일본 내 1200여 회원사를 거느린 일본경영자단체연맹(일경련) 회장직에 오른 네모토 회장은 2002년 일본 경제단체들이 통합하면서 경단련의 명예회장에 취임했다. 지난해 한국을 방문한 네모토 명예회장은 한-일 민간경제협력에도 꽤 힘을 써왔다. 경단련은 일본상공회의소와 더불어 현재 일본 최대 경제단체의 하나다.

호텔노보텔 앰배서더 부산 VIP 창립회원 모집

40평형대 스위트룸 연25박(법인 50박) 무료이용



부산 해운대 백사장 정중앙에 위치, 비즈니스와 리조트 시설을 고루 갖추어진 국제수준의 호텔노보텔 앰배서더 부산이 부산을 자주 찾는 기업과 기업인을 대상으로 VIP 창립회원을 모집하고 있다.

세계적인 대형호텔 및 서비스그룹인 Accor그룹(전세계 137여 개국에 4,000여개의 체인호텔)의 국내체인인 앰배서더그룹에서 운영하는 호텔노보텔 앰배서더 부산은 150명의 VIP 멤버십 회원을 모집하고 있는데, 회원으로 가입하면 40평형대 Two Unit 스위트룸을 연 25박(법인 50박) 무료(객실료, 세금?봉사료 전액무료)로 이용할 수 있다.

호텔측은 무기명카드 4매(법인)가 발급되어 비즈니스 차원에서 호텔객실 수요가 많은 법인의 경우 이용에 편리함 뿐만 아니라, 엄청난 비용절감 효과도 기대하실 수 있다고 설명하고 있다.

노보텔앰배서더 부산은 우선 골프연습장, 스쿼시, 요가룸을 갖춘 1000평 규모의 종합스포츠 센터를 신설할 계획이다. 호텔 6~7층에는 '메디컬 스파'가 들어선다. 최고급 스파시설에 의료진까지 상

주하는 클리닉 센터가 결합한 형태가 될 것으로 보인다. 호텔 객실 및 레스토랑, 에스컬레이터 등 전체 리노베이션 공사도 호텔 운영에 지장이 없는 선에서 3년간 진행할 예정이다.

올 1월부터 모집에 들어간 '클럽 에스프리 에메랄드' 회원은 보증금(개인 5600만원, 법인 1억1200만원)만 내면 호텔의 모든 서비스를 이용할 수 있으며, 입회기간(5년)이 경과한 후 탈회를 요청하면 입회금 전액을 돌려받을 수 있다.

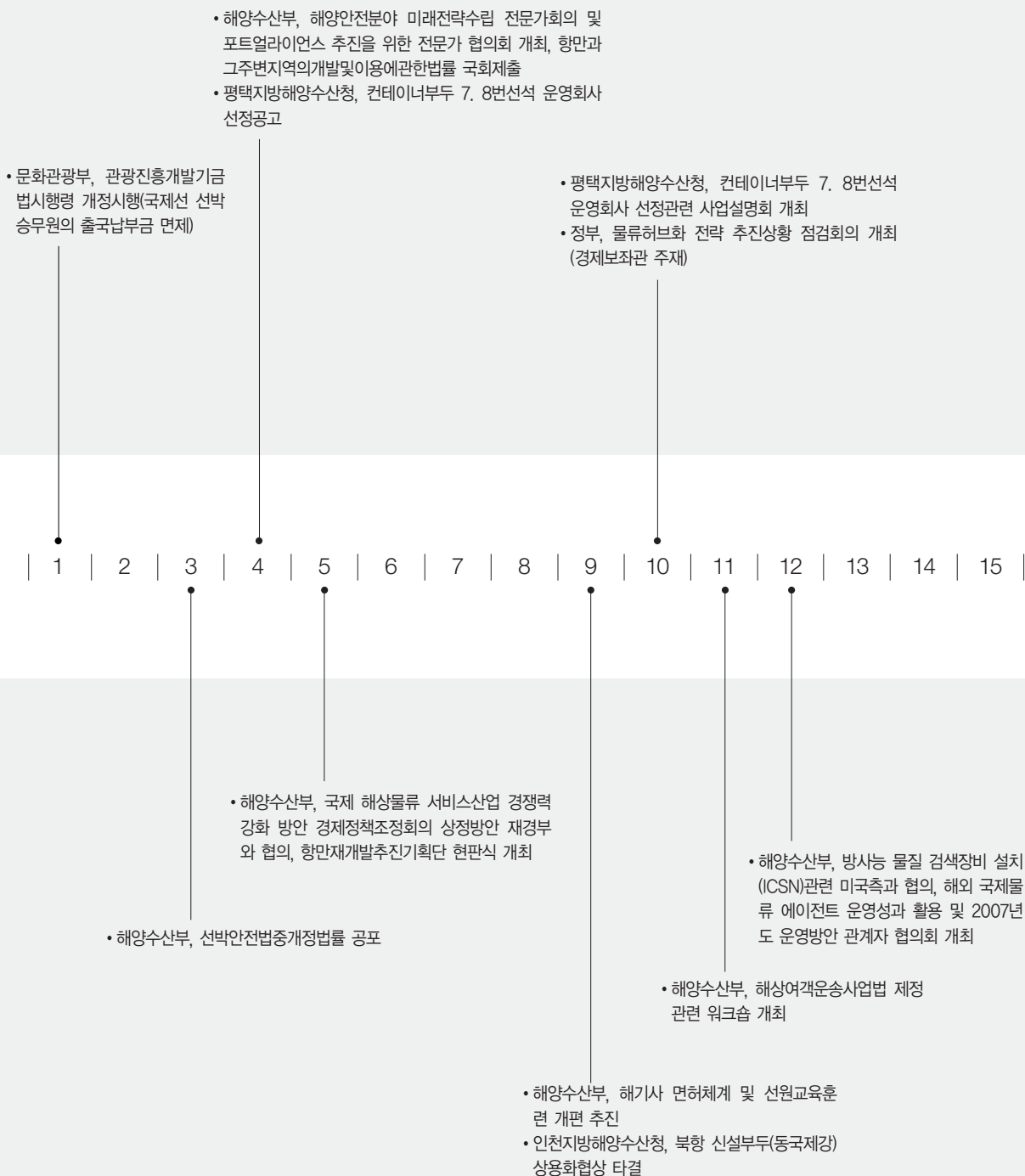
해운대 백사장 정중앙에 위치하여 최상의 조망권을 확보하고 있는 노보텔앰배서더 부산은 총 356실(지상16층 지하4층)의 객실을 보유하고 있으며, 투숙기간내 2500평의 헬스, 온천 스파, 실내수영장, 골프연습장을 무료로 이용할 수 있다고 한다.

(가입문의) 회원관리부 과장 천준희 Tel. 02) 553-7747 Fax. 02) 538-6705





2007 1



-
- | 연도 | 주요 행사 |
|------|---|
| 2016 | • 해양수산부, 외국인인력 고용관리지침 개정추진 관계자회의 개최 |
| 2017 | • 한국선주협회, 수출입물품 증량신고 오류방지 국제외항 선사에 안내 |
| 2018 | • 해양수산부, 국가필수국제선박 운영협의회 구성 협의회 및 국제협약 개정사항 DB구축 추진현황 보고회 개최
• 여수지방해양수산청, 광양만권 해양환경오염 관련 토론회 개최 |
| 2019 | • 해양수산부, 글로벌 터미널 운영사 육성 T/F 회의 및 항로표지분야 운영개선 전문가 포럼 개최 |
| 2022 | • IMO 제38차 선원훈련 및 당직기준 전문위원회 개최(1/22- 26, 런던) |
| 2023 | • 한국선주협회, 2007년도 이사회 및 정기총회 개최 (제25대 회장에 대한해운 이진방 사장 추대) |
| 2024 | • 해양수산부, 선박보증기금법안 제정 관련 관계자 회의 개최 |
| 2025 | • 해양수산부, 전국 해양안전관계관 회의 개최 |
| 2026 | • 해양수산부, 국제해상물류 서비스산업 경쟁력 강화방안 경제정책조정회의 상정, 민자 운영수입 리스크관리 발전방안 연구용역 착수보고회 개최 |
| 2029 | • 한국선주협회 · 전국해상산업 노동조합연맹 · 해양수산부, 한-베트남 해기사격인정협정 현지점검(1/29-2/3) |
| 2030 | • 해양수산부, 2006년도 항만물동량 분석 및 전망 세미나 개최 |
| 2031 | • 해양수산부, 신 국제해적대응 체제 구축제안 설명회 개최 |