

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
한국선주협회, 제27대 회장에 이종철씨 선임	2
선협, 한국해양대·몽골 도로교통부와 양해각서 체결	4
중동사태에 따른 국내 해운업계 영향	6
한중일 3국 컨물동량 700만개 육박	12
2011년 한국 항만물류 10대 이슈와 대응 세미나 개최	13

해운이슈	18
2011년 국제 유가 배럴당 85~100달러 전망	18

업계동정	24
------	----

해사정보	32
2012여수엑스포 2차 지정업소 모집	32
삼호주얼리호 최종수사결과 발표	34
1월 컨물동량 역대 1월 최고실적 기록	39
2010년 해적피해로 인한 피해액 70억달러 육박	42
컨테이너 물동량 강세 및 운임안정 예상	43
2011년 심각한 선박공급과잉은 없을 듯	45

해운일지	46
------	----



한국선주협회, 제27대 회장에 이종철씨 선임 3월24일 임시총회에서 만장일치로 추대



한국선주협회는 3월24일 협회 대회의실에서 임시총회를 열고 제27대 회장에 협회 부회장인 이종철 STX그룹 해운지주부문 총괄부회장을 선임했다.

외항해운업계 CEO 60여명이 참석한 가운데 열린 이 날 임시총회에서는 공식중인 신임회장 선임을 위한 협의 결과 현재의 어려움을 조기에 극복하기 위해서는 이 부회장이 가장 적임자라는데 의견을 모으고 만장일치로 이 부회장을 한국선주협회의 새로운 수장으로 추대했다.

이종철 신임회장은 STX팬오션의 최고경영인으로서 지난 2008년 글로벌 금융위기로 야기된 극심한 해운위기를 가장 성공적으로 극복함은 물론, 협회 부회장겸 해무위원장을 오랫동안 역임하면서 해운분야에서 노사분규 제로의 새로운 노사문화를 정착시키는데 크게 기여했다.

이 회장은 지난 1979년에 범양상선(STX팬오션 전신)에 입사, 해운에 첫 발을 디딘 이후 런던사무

소장과 영업 및 기획본부장 등을 거쳐 2005년 11월 STX팬오션 대표이사 사장에 오른데 이어 2008년 1월 STX그룹 해운지주부문 총괄부회장으로서 STX팬오션을 이끄는 등 30년 이상 해운외길을 걷고 있는 정통해운인이다.

이 회장은 이 날 수락인사를 통해 “중동지역의 정정불안 확산과 동일본 대지진 및 원전쇼크에 고유가 지속 등 해운환경이 어렵고 중차대한 시기에 협회회장이라는 중책을 맡게 돼 어깨가 무겁다”며, 미약하나마 우리 해운산업이 작금의 어려움을 조기에 극복할 수 있도록 혼신의 노력을 다해 나가겠다고 강조했다. 이 회장은 또 “우리 해운산업은 불과 반세기만에 세계 5위로 도약한 저력을 갖고 있으며, 해운관련 제도도 여러 부분에서 선진화가 이루어졌다”고 강조한 뒤 한국상선대의 국제경쟁력 제고를 위해 선박금융시장 활성화와 해기사 등 해운전문인력 양성확대 등에 주력하겠다고 말했다.

선협 등 민간국제해운단체 해적대책 중점홍보

근본적인 해결방안 마련 촉구하는 캠페인 전개

www.SAVEOURSEAFARERS.com

불과 2000명의 소말리아 해적이 무고한 선원을 볼모로 잡고 세계 경제를 유린하고 있습니다.

- 지금 이순간에도 800여명의 무고한 선원이 막대한 몸값 요구에 몇 달씩 인질로 붙잡혀 육체의 정신적 고통에 시달리고 있습니다.
- 국제교역의 일선에 있는 상선들이 매일같이 총격과 로켓포의 위협에 시달리고 있습니다.
- 해적들은 선원을 때릴 뿐만 아니라 매년 13조원이라는 경제적 손실을 야기하고 있습니다.
- 전세계 원유의 절반이 이동하는 인도양은 이제 무법천지가 되었으며 피난권 유조선 한척에는 우리나라 하루치 원유 수입량이 실려 있습니다.
- 우리의 락거리, 연료, 원자재 그 밖의 모든 상품의 안전한 운송이 바로 안전한 항행에 달려있습니다.
- 현행법으로 제포되더라도 80%의 해적은 다시 풀려나 또 해적질을 합니다. 왜일까요. 전세계 정치인들이 사태의 심각성을 인식하지 못하기 때문입니다.
- 자유로운 무역과 선원의 인권 그리고 안전한 항행을 지켜주세요. 바로 여러분의 동참이 필요합니다. www.SaveOurSeafarers.com을 방문해 주십시오.

이 캠페인은 한국선주협회와 한국해상산업노동조합연맹이 국제선주단체인 ICS, BIMCO, INTERTANKO, INTERCARGO, 국제운수노련인 ITF와 함께 소말리아 해적 퇴치를 위해 전세계적으로 펼치는 캠페인입니다.

한국선주협회는 국제해운회의소(ICS), 빔코(BIMCO), 국제유조선선주협회(INTERTANKO), 국제건화물선주협회(INTERCARGO), 국제운수노련(ITF)과 함께 소말리아 해적문제의 심각성을 알리고 근본적인 해소책 마련을 촉구하는 캠페인을 벌여나가기로 했다. 소말리아 해적문제는 삼호주얼리호 사건에서 여실히 드러난 바와 같이 매우 심각한 상황이다. 초기에 아덴만에서 활동하던 수준을 넘어 이제는 모션을 이용하여 인도양 전역에서 활동하고 있으며 아직도 800명의 무고한 선원을 인질로 잡고 있고 매년 13조원의 경제적 손실을 야기하는 것으로 알려지고 있다.

이제까지 국제해운업계에서는 상선의 무장은 더 큰 충돌과 피해를 일으킬 것으로 예상하여 상선에 무장보안요원 승선에 미온적이었다. 그러나 도를 넘어서 해적들의 활동이 이대로 계속된다면 차선책으로 무장 보안요원을 승선시켜 선원을 지켜낼 수밖에 없다는 입장이다.

실제로 한국선주협회 따르면, 2009년도에는 비

무장 보안요원을 승선시키는 사례가 무장요원보다 많았지만 2010년도부터는 무장위주의 추세로 변하고 있으며, 무장이 아닌 경우는 그 실효성이 없다는 공감대가 형성되어 있는 것이 현실이다.

아울러 이번 캠페인을 벌이고 있는 선주단체들은 광기를 보이고 있는 해적들을 상선이 피해다니는 것으로는 한계가 있는 만큼, 문제해결을 위해 각국 정부가 보다 적극적으로 나서 줄 것을 촉구하고 나섰다. 특히 해적모션을 과감하게 무력화시키기 위해 인도양에 파견된 해군에게 해적을 체포하고 공소할 수 있는 권한이 주어져야 하며, 해적 범죄집단을 전면적으로 수사하고 체포할 수 있도록 국제적인 법과 제도가 마련되어야 한다는 주장이다.

또한, 이번 캠페인의 일환으로 국제해운업계에서는 전세계인에게 사태의 심각성을 알리고 대책을 촉구하는 웹사이트(www.saveourseafarers.com)를 개설하였다. 전세계 누구라도 이 웹사이트를 방문하여 캠페인에 동참할 수 있도록 짜여져 있다.



선협, 한국해양대 · 몽골 도로교통부와 양해각서 체결 선진해기 교육시스템을 통한 몽골 해운인력 양성 본격화



국내 선진 해운 · 해기 교육시스템을 전수하기 위해 한국해양대와 몽골정부가 MOU를 체결했다.

한국선주협회는 지난 2월 25일 광물자원의 해상 수송 산업 진출을 꾀하고 있는 몽골 정부와 ‘고급 해기사 양성을 위한 MOU’를 체결했다.

이날 국토해양부 주관으로 열린 ‘한-몽골 간 해운 · 항만분야 협력’ 행사의 일환으로 몽골 도로교통부 및 한국선주협회와 몽골 해기사 양성에 관한 양해각서 체결식을 가졌다.

이에 따라 몽골 유학생 2명이 내달부터 각각 한국해양대 항해학과와 기관공학부에 입학하여 해기사 양성 교육을 받게 되었으며 이들 유학생에 대해 한국해양대는 입학금과 등록금을, 한국선주협회는 생활비를 지원키로 했다.

한국선주협회는 한국해양대학교와 함께 지난해 8월 몽골 울란바토르에서 열린 ‘제1차 한-몽골 해

운분야 협력회의’에서 한국 정부가 몽골의 해운 · 물류정책 수립 수립에 대해 적극 지원할 계획을 밝힌 것과 연계해 올해부터 몽골 선원 교육 등 해운물류 인력양성 교육을 전담키로 한 바 있다.

지난 10월에는 몽골 푸레브도르지 도로교통부 차관이 한국해양대를 방문하여 해운인력 양성 지원을 직접 요청하였고 한국해양대는 지난 2개월 동안 몽골을 방문하여 유학생 선발을 위한 설명회와 면접을 실시, 2명의 합격자를 최종 선발했다.

한국해양대 항해학부 박진수 교수는 “몽골처럼 해양에 대한 이해와 항만개발 운영에 필요한 경험이 절실히 요구되는 나라에 해양 분야에 대한 지식 및 기술을 전수하는 것은 국가적으로도 아주 큰 기여”라며 “국내 해운 인력의 안정적 공급 및 세계 해운 시장 공략의 밑거름이 될 것”이라고 말했다.

선협 무장 보안서비스 공동구매 추진 현행요율보다 30% 인하된 가격으로 이용토록



이에 따라 협회는 인도양 통항 선사 중 무장 보안 서비스를 공동구매할 의사가 있는 선사들을 대상으로 현행보다 30% 정도 할인된 요율로 서비스를 이용할 수 있도록 추진할 계획이다.

지난 2009년과 2010년도의 보안요원 탑승 현황을 살펴보면, 인도양 통항 선박 280척 중 13%인 35척의 선박이 보안요원을

한국선주협회는 최근 아덴만 해역을 중심으로 인도양 전역으로 확산되고 있는 해적피해를 방지하기 위해 무장보안서비스 공동구매방안을 적극 추진하고 있다.

정부는 삼호주얼리호 피랍사건을 계기로 인도양 해역을 운항하는 선박에 대해서는 선사측에서 자발적으로 예방대책을 수립하여 시행토록 행정지도를 펴고 있다.

특히 해적들의 목표물이 되고 있는 선속 15노트 이하에 건현(수면에서의 갑판높이) 8미터 이하의 취약선박에 대해서는 보안요원 탑승이 불가피한 상황이다.

현재 인도양을 통항하는 선사들은 개별적으로 보안서비스업체와 접촉하여 구간 및 요율을 정하여 서비스를 이용하고 있지만, 통상 4만~6만달러에 달하는 보안비용으로 인해 업계의 부담이 가중되고 있는 실정이다.

85회 탑승시킨 바 있다.

현재 추진 중인 보안서비스 공동구매를 통해 30% 할인된 요율로 서비스를 제공한다면 보다 많은 선사들이 이용할 수 있을 것으로 기대된다.

국내 해상보안서비스 업체는 쉴드컨설팅, ARX-ISSG, M&M, G4S Secure Solutions, Raven Korean Task Force 등이며 서비스 구간과 요율은 대부분 비슷한 수준으로 알려져 있으며, 이번 공동구매 선정 방식은 선사의 임직원으로 구성된 “선정 위원회”를 구성한 후 서비스업체들 간의 경쟁 입찰을 통해 가장 합리적인 가격을 제시하는 업체와 공동구매 계약을 체결할 예정이다.

한편, 정부에서는 올 상반기 동안 선사의 자율적인 보안요원 탑승에 대한 이행실적을 점검하고 그 결과에 따라 보안요원 탑승에 관한 법제화 여부를 결정할 예정이다.



중동사태에 따른 국내 해운업계 영향 현재까지는 국내선사에 큰 영향 없을 듯



리비아의 민주화 소요사태가 사우디아라비아, 예멘 등 중동국가로 확산될 조짐을 보이면서 해운업계에 미칠 영향에 대해 귀추가 주목된다.

한국선주협회는 이에 대해 현재까지 문제가 발생될 요지가 있는 중동국가에 기항하는 국적선사의 수는 상대적으로 미비한 것으로 평가했다.

가장 비중이 높은 사우디아라비아의 경우 지난 2010년 국내선사가 입항한 사례는 총 233회 정도로 자동차선과 벌크선, 유조선이 대부분을 차지했다.

현재 리비아의 경우 NATO군이 통행로를 폐쇄함에 따라 항만운영이 중단되었지만 그 외의 중동 지역국가들의 항만은 정상적으로 가동중이다.

세부적으로 살펴보면 자동차선 143척, 벌크선 41척, 유조선 35척 석유제품선 4척, Heavy Lift선 3척, 그리고 LPG선 3척으로 이중 용선이 199척으로 대부분을 차지했으며 자사선은 34척이 기항한 것으로 나타났다.

주요 기항항만은 Jeddah, Al.Jubayl, Ras Tanura,

Zuluf, Ras Almishab등인 것으로 나타났다.

리비아항만의 경우 자동차선을 비롯한 벌크선 유조선이 Spot 형식으로 연간 30여차례 정도 기항한 것으로 나타났으며 주요 기항항만은 Benghazi, ras lanuf, Misurata, Tripoli등인 것으로 나타났다.

리비아의 경우 국내 원유수입업자들이 세계 12위의 원유수출국임에도 수송비가 저렴한 페르시아만 국가들의 원유를 수입함에 따라 원유수입거래가 미비하였다. 향후 이러한 중동사태가 해운업계에 미칠 영향으로 국내 원유수입의 대부분은 페르시아만(사우디아라비아, UAE, 오만)이 차지하기 때문에 원유 수급의 차질은 미비할 것으로 전망된다. 특히 리비아는 지정학적 위치상 지중해 국가 또는 유럽 국가들이 원유수입처이기 때문이다.

그 결과 유럽국가들의 수입선 변경으로 톤마일이 상승하면서 유조선 운임 상승이 기대되며 리비아산 원유 수입 대체를 위한 아프리카, 페르시아만 원유 수출량 증가가 전망된다.

2011년 한국해운, 체력을 다지기 위한 저점 도달

KMI, 2011년 한국해운 10대 이슈와 대응방안 발표

지난 2월 18일 한국해양수산개발원(KMI)의 ‘2011년 KMI 해운항만물류 전망대회’가 ‘2011년 현안과 대응’이라는 대주제 아래 코엑스 컨퍼런스 룸 327호에서 개최됐다.

이날 KMI의 임종관 해운산업연구본부장은 ‘2011년 한국 해운 10대 이슈와 대응’이라는 주제를 통해 올해 제시하고픈 10개의 한국 해운 이슈를 선정했다.

임종관 박사는 발표에 앞서 “현재 시장의 외적인 외생변수들까지 시장에 노출되고 있다”며 “이같은 악재에 대해 시장의 체력을 강화시키는 과정이라고 생각해야 한다. 지금이 도약을 위한 두번째 저점이다”라고 강조했다.

다음은 이날 KMI 임종관 해운산업연구본부장이 발표한 ‘2011년 한국 해운 10대 이슈와 대응’을 정리한 내용이다.

▷ 1. 벌크선 시장침체 배경과 대응

최근 들어 3대 광산업체인 Vale, BHP 빌리턴, 리오티노 이상한 행동을 보이고 있다. 화물을 내놓지 않고 있다.

두번째로 파나마스를 무너뜨린 것은 호주 홍수때문으로 선박이 석탄을 수송할 수 없는 상태에 이르렀다.

현재 해운시장의 내생적 변수가 아닌 외생적 변수인 기후환경이 시장을 흔들고 있다. 이 변수는 호주 광산 구조상의 문제로 언젠가는 호주 홍수에 노출될 수 밖에 없는 태생적 변수였다.

아직도 벌크시장에서 수급 조건이 개선될 기미를 보이고 있지 않고 있다. 지금은 지수 반등보다는 시장이 바닥을 다지는 이 기간동안 선사들의 현금흐름에 문제가 발생하지 않도록 하는 것이 관건이다.

현재 선사간의 경쟁이 심각하다. 화물없이 선박을 확보하려는 것은 위험한 발상이다.

이날 임종관 박사는 다시금 “지금은 불황의 부정적 여파보다는 불황기 제반조건을 도약의 기회로 활용하는 긍정적 시각이 필요하다”고 강조했다.

▷ 2. 선박금융 위축과 대응

현재 선박금융은 악순환에 빠져있다. 이에 우리나라는 선박금융의 사이클을 선순환 사이클로 전환해야 한다.

현재 해운시황이 어렵기 때문에 선박금융 역시 위축되어 있는 상태이다.

은행으로서도 선박금융 부문은 결코 작은 시장이 아니다. 전세계 뿐만 아니라 우리나라에서도 선박금융시장은 가볍게 넘길 수 없는 큰 시장이다. 해운으로서의 지속적으로 발전을 모색할 수 있는 가장 중요한 사안이다.

두 당사자가 타이밍이 다르다고 해서 서로 서운한 관계로 지속하게 되면 선순환 사이클로 갈 수 없다.

또한 은행의 심사기준을 변경해야 한다. 선사의 심사기준을 모든 선사, 선박에 동일한 기준을 두어서는 안된다. 다각적으로 수익모델별로 선종별 포트폴리오 구성해야 한다. 이를 위해 해운업계와 금융업계 모두 지혜를 모아야 한다.



▷ 3. 유가 급등 영향과 대책

유가급등의 문제도 외항선사의 경우 어느정도 자구책이 있다. 하지만 연안해운 선사들은 유가가 급등되면 어떠한 대응책도 마련하기 힘든 상태이다.

유가급등에 대해 말하고 싶은 것 연안해운의 새로운 바람이 필요하다는 것이다. 이에 중요한 문제가 연안선사들의 공동구매 문제이다. 이는 추진하기 어려운 사항임에도 불구하고 꼭 필요한 사안이다.

이같은 경우 선박관리업체에 아웃소싱을 하게 되면 공동구매 문제가 해결될 것으로 보인다. 따라서 선박관리 전문화에 대한 긍정적 검토 필요하다.

▷ 4. 해상교통안전관리 선진화

선박량이 많아지고, 선박의 활동의 해상공간이 다양화 및 범위적으로 넓어지고 있다. 이에 따라 해양사고 및 인명피해 증가하고 있다.

이에 대해 해상교통에 대한 IT를 접목하여 e-네비게이션의 선도적 검토가 필요하다.

▷ 5. 선박관리 수요 급증과 대응

내항 뿐만 아니라 중소형 외항선사 또한 선박관리가 매우 중요하다.

선박을 유지관리하는데 많은 자금과 인력이 소요되며 시간 또한 투자되어야 한다.

기존의 선박관리 산업이 수익모델을 따라가는 모방산업으로 일삼아 왔지만 이제는 중소형 선사의 맞춤형 수익모델을 구축한 선박관리가 필요하다.

선박관리업은 가장 수요가 급증하는 산업이다. 특히 우리나라 잠재경쟁력이 우수한 산업으로 발전시킬 수 있을 것으로 생각된다.

▷ 6. 선화주 상생전략

대형선사와 대량화주의 장기운송계약 시장이다. 즉 한국해운의 대주주들의 문제이다. 이 문제가 복잡해지면 한국해운의 안정기반이 무너진다. 원심력 보다는 구심력을 발휘해야 한다. 상호 소탐대실의 우를 범하지 말아야 한다.

▷ 7. 북극해 항로 쟁점과 대응

북극해 항로는 최근 가장 많이 논의되고 있음에도 불구하고 의외로 업계는 소극적이다.

북극해 항로는 북유럽-동북아를 연결하는 운송 루트다. 시베리아 철도와 구별되는 루트다. 북극해 연안지역인 러시아 지역은 화물이 없다.

그런데 현재보다는 미래를 봐야한다. 북극해 항로 주위에 러시아, 미국, 캐나다가 있다. 최대 영토, 기술, 경제력, 군사력을 가진 나라다 잠재력이 있는 나라. 긍정적 검토가 필요하다.

컨테이너화 또한 이렇게 돈벌거라고 생각했느냐. 북극해 항로에 대해 신중하게 판단해야 한다.

▷ 8. 녹색해운 구현을 위한 선박수리 수요 증가와 대응

현재 선박 수리문제는 녹색해운 뿐만 아니라 지금 절실히 필요한 중요 문제이다. 현재 많은 대량의 선박 인도된 상태에서 노후선의 선박해체현상이 크게 나타나고 있지 않다.

노후선이 해체되어야 하는데 해체가 안되고 있다는 점이다. 노후선박의 수요가 급격히 나타나게 되면 우리나라의 수리조선소의 부재때문에 다량의 국부유출 뿐만아니라 수많은 시간 소요될 것이다. 수리조선소 문제는 긴급한 현안임을 간과해서는 안된다.

수리조선소에 있어 정부, 조선협회, 조선소, 해운

회사, 선주협회 등 관련 기관 및 단체가 지혜를 모아야 한다.

▷ 9. 연안여객선 혁신을 통한 해양관광 활성화

현재 연안여객선의 수요는 엄청나다. 여객시장이 엄청 커졌다. 일본관광객이 우리나라 섬을 돌아다니고 있다. 연안여객선은 이제 국내시장이 아니다. 해외시장으로 나아가고 있다. 환골탈퇴해야한다.

마침 위그선이라는 자극제가 생겼다. 주위를 환기시키고 있다. 때마쳐 국토해양부가 해양관광시대를 구현하기 위해 제도적으로 접근하고 있다.

대형여객선 및 위그선 확보를 통해 서비스의 다

양화와 수요를 흡수해야 한다.

▷ 10. 연안해운 온실가스 목표관리제 도입과 대응방안

온실가스 목표관리제 금년부터 시행되고 있다. 온실가스 목표관리제 지정업체로 선정될 경우 에너지 사용량을 줄이기 위해 자체적으로 보유선대를 감축하거나 선박운항을 줄이는 것이 불가피해진다.

이에 정부는 친환경 선박 및 초고속선박의 개발을 위한 R&D지원해야 할 것으로 판단되며 업계 또한 연안화물선 또는 연안여객선을 대상으로 온실가스 절감을 위한 인벤토리를 구축해야 한다.

국제해운회의소, 선박무장요원 탑승지지 M Polemis회장, 서방국가들의 해군 파병 촉구

세계상선대의 80% 가입된 단체인 국제해운회의소(International Chamber of Shipping, ICS)가 소말리아 해적으로부터 피해를 방지하기 위해 사설 보안요원의 탑승을 지지한다고 밝혔다.

ICS는 최근 30개국이 참여한 가운데 진행된 이번 집행위원회에서 해적피해 방지를 위한 입장을 발표했다.

이번 회의에서 ICS는 소말리아 해적으로부터 피해를 방지하기 위해 사설 보안요원의 탑승을 지지한다고 밝혔으며 최근 인도양에서 납치된 상선을 모선으로 사용하는 행위는 반드시 근절해야 한다고 주장했다.

이와 관련해 ICS의 M Polemis회장은 해적 근절

을 위해 군대나 사설보안요원의 탑승은 필요하며 기국정부와 보험업계의 승인이 필요하다고 전했다.

대부분의 선주협회 대표들은 700여명 이상의 선원이 납치된 인도양 해역에서 선주들은 이제 가능한 모든 방안을 강구하여 선원들을 보호할 필요가 있다고 주장했다.

하지만 일부 선주협회들은 일반적인 상황에서 사설 무장요원의 탑승은 권고하는 사항은 아니라고 반박하고 나섰다.

이에 M Polemis회장은 “해적퇴치는 각국 정부가 책임을 져야할 사항”이라며 “일부 해군파병을 망설이고 있는 서방국가들의 파병 증가가 이루어져야 한다”고 전했다.



현재의 해운불황 타계를 위한 다양한 대안마련 필요 해운업계 전문가들, 해운산업 재도약을 위한 견해 발표

지난 2월 18일 KMI가 선정한 한국 10대 이슈와 대응에 대해 각계 해운 전문가들이 모여 심도있는 패넬토론을 진행했다.

이날 임종관 박사 발표에 이어 진행된 지정토론에서 해운인들 역시 현재의 해운불황을 인정하고 다양한 방안을 통한 해운산업의 재도약을 모색하기 위해 각자의 생각을 드러냈다.

다음은 지정 패넬들이 발표한 주요내용이다.

▶ 임진수 KMI해양지식관리본부장

이번 발표에서 주요 이슈들은 다 정리된거 같다. 특히 현재 관심있는 바는 선박금융이다. 최근 해운시황 세미나에서 금융관계자들이 많이 참석하고 있다. 즉 과거 해운산업을 얘기하면 운송업으로만 이해했는데 이제는 해운산업에 대한 전체적인 생각의 틀이 변화하고 있다는 것이다.

영국이 해운강국으로 불리우는 것은 해운을 잘 아는 사람들이 많기 때문이다. 이 때문에 선박금융이 더 발달되었다고 생각한다.

현재의 해운시황은 불황이지만 'High Risk High Return' 이라고 했다. 지금이 해운시장에 투자할 적기로 보인다. 해운산업을 살리기 위해 투자가 필요하지만 금융업계에서도 해운산업은 너무나 매력적이고 좋은 투자산업이다.

지금은 많은 사람들에게 해운을 알려야 한다. 사람들의 관심이 모아지면 해운시장도 좋아질 것이다. 이같은 위기가 다양한 사람들의 관심을 끌어들이기 위한 좋은 기회라고 생각하자. 단순히 우리나라에만 국한된 제안이 아니라 글로벌 제안이라고 생각해야 한다. 해운은 어떤산업보다도 국제화된 산업이다.

임종관 박사는 선박금융에 있어 금융업체들이 심

사기준을 바꿔야 한다고 했는데 이에 대한 역발상이 필요한 것 같다. 금융업계에서 심사기준을 안바꾸면 돈을 벌수 있는 절호의 기회를 놓치는 것이다.

▶ 하영석 한국해운물류학회 회장

이번 주제를 두고 추가적으로 말하고 싶은게 있다. 해운시황과 관련해 선사의 선대구조가 개편되어야 할 것이다. 공급과잉될 수 밖에 없는 상황에서 선사들은 선대구조 개편이 절실한 상황이다.

또한 수리조선소 확보가 중요하다. 공급과잉된 조선소를 수리조선소로 변경하여 공급과잉된 선박을 해결해야 할 것이다.

추가적으로 LNG의 경우 시황은 괜찮아 보인다. 2020년까지 LNG시장은 확대될 것으로 예상된다.

아울러 해운기업 및 물류기업의 대형화 문제에 대해서도 고찰해야 한다. 기본적으로 해운기업의 덩치를 키우는 문제와 함께 물류기업의 세계화 필요하다.

마지막으로 관심을 가지는 것은 해운거래소가 만 들어져야 한다. 현재 세계 5위 해운시장을 갖춘 우리나라의 위상을 생각할때 해운거래소를 설립하여 어떠한 기회가 왔을때 반드시 잡을 수 있어야 한다.

▶ 김영무 한국선주협회 전무

통상 4/4분기 벌크산업의 성수기이다. 하지만 이번 4분기는 호주 홍수로 인해 시장이 좋지 않다.

선주협회에서는 현재 벌크부문의 어려움이 있다는 것에 크게 인식하고 있다. 이에 국내 선사들의 협조도 중요하지만 한·중·일 동북아 주요 선사들 모여 함께 어려움을 인식하고 이를 개선할 수 있는 자리를 모색할 생각이다. 아울러 국제간의 협력을 도모하기 위해 ASF에 5개의 위원회가 있지만 추가

적으로 벌크위원회를 만들어 상호 의견을 나눌 기회를 만들 것이다.

선박금융의 역사는 80년대부터 시작하여 90년대 말 수출입은행, 2000년대 캐피탈사의 등장 등 꾸준히 확대되고 있다. 하지만 시중은행에서 과감히 도전을 하지 않고 있기 때문에 현재의 시장에서 새로운 금융체제가 필요하다. 지난해 부산시와 맺은 선박금융전문기관을 세운 바 있다.

해운인들은 금융을 모르고 금융인들은 해운을 모른다. 이에 지난해부터 선박금융전문인 양성을 위해 노력하고 있다.

해적문제도 간과해서는 안된다. 해적에 피랍되지 않기 위해 보안요원을 탑승시킬 것을 강하게 권고하고 있다. 보안요원을 1항해시 4만불 정도 지불하게 된다. 이에 관련부처와 협의하여 국내 무장 보안요원을 양성할 수 있도록 국가에 협력을 구할 것이다.

만약 국내인이 무장하여 선박에 승선할 수 있도록 할 경우 1항해시 2만불 정도 소요될 것으로 추산된다.

선화주 상생방안에 있어서는 아직까지도 선주의 노력이 부족한 가 보다. 선사들은 화주가 원하는 양질의 서비스를 제공하는 것이 임무라고 생각한다. 화주들 입장에서라도 경제성만 초점을 맞추지 말고 안정성에 초점을 맞춰달라. 대량화물들은 국가 전략물자라는 것을 잊으면 안된다.

북극해 항로는 새로운 시장이다. 선점해야하는 시장이다. 종던 싫던 지리적 이점을 활용하여 선점해야 한다.

대형 수리조선소를 정부에서 부산신항에 설립할 것으로 알고 있는데 이를 빨리 시행했으면 좋겠다. 과거 수리조선소에서 신조조선소로 변경한 조선소들이 다시금 수리조선소로 돌아왔으면 하는 바람이다.

▶ 전기정 국토해양부 해운정책관

그동안 2008년부터 불어닥친 해운불황을 잘 이겨내다가 올 연초부터 대외적인 변수로 인해 지금 안좋은 상황이 매우 안타깝다. 시황이 악화된 부분

된 부분과 함께 해적들의 선박 피랍, 기후적 악재들이 혼재하고 있다.

최근 법정관리를 신청한 대한해운에 대해서도 국내외적 파급효과를 깊이 인식하고 있다. 이 때문에 통상적인 절차보다 10일 정도 앞당겨 조속히 해결하려고 하고 있다. 이는 대한해운 하나의 문제가 아니라고 생각된다. 이번 대한해운 사태로 인해 외국 해운기업에서 우리나라를 보는 시각도 고려해야 할 것이다. 정부에서는 금융권에게 해운산업의 경우 불황기에 보듬어 줘야 호황기에 결실을 이룬다는 뜻을 피력하고 있다. 금융권에서 대출금 회수라든지 등의 후속적 문제에 잘 풀수있도록 유도하겠다.

인력양성에 있어 근본적으로 해양대 정원을 늘리는 방안이 있지만 단기적으로 양성방안을 고찰할 것이다.

금융의 역할이 선제적 투자뿐만 아니라 화물 창출 영업다각화에서 성장 가능성을 큰 부분을 차지한다. 정부의 역할은 시장 초입의 리스크를 감안하여 새로운 시장에 진입할때 정부가 섯빙선의 역할을 하는 것이라고 판단된다. 정부가 앞으로 이끌어 주면서 선박금융에 있어 정책적인 제도에 심혈을 기울일 것이다.

외국적 선사들에게 독점되어 있는 초중량화물에 대해서도 국내 선사들이 기술 축적이나 경영 노후를 쌓아가면 충분히 생산가능하다고 생각한다.

북극해 항로의 경우 현대상선, 한진해운, STX팬오션 인식을 같이 해 내년도 시범운항에 들어갈 것으로 보인다. 이 경우 러시아 항로 통과를 해야 하기 때문에 해운회담을 통해 풀어나갈 것이다.

선박관리업 아웃소싱이 필요하고, 이를 집중적으로 육성할 계획이다. 이를 통해 청년실업률을 낮추고 일본에서 우리나라 해기사에 대한 신뢰가 높기 때문에 기대되는 산업이다.

해운산업은 바다가 존재하는 한 영원히 지속가능한 산업이다. 다만 시장환경에 따라 변화하는 바를 뿐이다. 이에 정책적인 아이디어에 대해 꾸준히 생각할 것이다.



한중일 3국 컨테이너물동량 700만개 육박 전년대비 12.4% 증가한 691만개 수송

2010년 한중일 3국간 컨테이너물동량이 691만 TEU로 700만TEU에 육박했다.

한국근해수송협의회(한일항로), 황해정기선사협의회(한중항로), 일본 해운동맹사무국(SCAGA=일중항로) 등 3국을 관할하는 해운협의체에 따르면 지난해 한중일간 협의체선사들이 실어나른 컨테이너개수는 전년대비 12.4% 증가한 691만 7,547TEU에 달했다. 한중일 3국간 컨테이너수송량은 2007년 699만 7,934TEU로 700만TEU를 코앞에 두고 글로벌

금융위기가 발생하면서 2008년에는 2.5% 감소했으며, 2009년에도 9.8% 감소했었다.

항로별로는 2010년 ▶한일항로가 20.3%의 높은 증가율을 보이면서 146만TEU를 수송했으며, ▶한중항로도 15% 증가한 246만TEU, ▶일중항로도 6.8% 증가한 298만TEU를 각각 수송했다.

그러나 2009년의 경우 물동량 감소폭이 워낙 컸다는 점에서 지난해 컨테이너물동량은 2007년 수준을 회복하는 수준에 그쳤다는 평가다.

〈 한중간 컨테이너 물동량 〉

구분	2009년	2010년	증감	
			TEU	%
한국발	1,149,096	1,434,054	284,958	24.8
중국발	996,064	1,033,532	37,468	3.8
합계	2,145,160	2,467,586	322,426	15.0

〈 한일간 컨테이너 물동량 〉

구분	2009년	2010년	증감	
			TEU	%
한국발	679,212	819,146	139,934	20.60%
중국발	541,783	649,943	108,106	20.00%
합계	1,220,995	1,469,089	248,040	20.30%

〈 한중일 컨테이너 물동량 〉

구분	2009년	2010년	증감	
			TEU	%
한일	1,220,995	1,469,098	248,103	20.3
한중	2,145,160	2,467,586	322,426	15.0
일중	2,789,950	2,980,863	190,913	6.8
합계	6,156,105	6,917,547	761,442	12.4

2011년 한국 항만물류 10대 이슈와 대응 세미나개최

KMI, 김병중 본부장 올한해 10대 항만물류 이슈 선정



올해 우리나라의 10대 항만·물류 이슈로 자유무역지역의 확대지정을 통한 항만배후단지 활성화, 적정 항만시설 확보와 터미널 하역료 인하경쟁, 항만 터미널의 임대료 체제 개선방향, 녹색항만 구축방안 등이 제기됐다.

지난 2월 18일 한국해양수산개발원(KMI)의 '2011년 KMI 해운항만물류 전망대회가 '2011년 현안과 대응'이라는 대주제 아래 코엑스 컨퍼런스룸 327호에서 개최됐다.

이날 KMI의 김병중 항만·물류연구본부장은 '2011년 한국 항만·물류 이슈와 대응방향'이라는 주제를 통해 올해 제시하고픈 10개의 항만·물류 이슈를 선정했다.

▷ 2011년 항만물동량 전망

현재는 2008년 말에 발생한 글로벌 금융위기의

영향에서 물동량 증가로만 봤을때 완전히 벗어난 것으로 보인다.

특히 지난해 국내 컨테이너 물동량이 전년인 2009년 대비 18.1% 증가하며 역대 최대의 실적을 기록했다.

예측 전문 기관에 따르면 올해 국내 GDP 증가율은 3.3%~5.0% 일 것으로 전망되며, 이들의 평균 값은 약 4.3%이다.

이같은 GDP 성장률과 물동량(총 물동량, 컨테이너 물동량) 증가율의 간계를 추정하여 올해 국내 항만물동량은 약 12억4,942만톤, 국내 컨테이너물동량은 약 2,112만TEU로 전망된다.

▷ 자유무역지대 확대지정을 통한 항만배후단지 활성화

자유무역지역의 패러다임이 변화되고 있다. 이제 자유무역지역이 금융·제조·물류·국제무역 등의 다기능 체제로 변환됐다.

또한 자유무역지역의 비관세효과를 극대화하며 경쟁우위를 차지하기 위해 특화산업체제로 바뀌고 있다.

아울러 항만을 중심으로 한 경제성장을 추진하기 위해 자유무역지역을 지속적으로 확대하고 있는 추세이다.

하지만 현재 우리나라는 자유무역지역에 외국인 투자유치가 저조하며 기능이 매우 단순한 것이 문제점으로 꼽힌다. 부산/광양항의 배후단지에 투자한 기업은 56개이나 제조 및 부가가치 물류기업은



매우 미미한 실정이다.

또한 우리나라의 자유무역지역은 부산, 광양, 인천, 평택, 포항항 등 5개 지역에 2억2,262만 m^2 의 면적을 지정하고 있어 매우 협소한 실정이며 항만별 특화산업의 전략 또한 부진한 것이 사실이다.

이를 개선하기 위해서는 자유무역지역 활성화를 통해 항만물동량 창출의 선순환효과를 추진할 필요가 있다. 이에 자유무역지대의 확대 지정이 필요할 것으로 보인다.

항만별 FTA별 특화산업 전략을 수립해야 한다. 이는 FTA 효과를 최대한 활용할 수 있는 BIZ를 수립해야 한다.

이와 함께 비체계적인 기업유치시스템 개선 및 타켓마케팅을 추진해야 한다. 특히 기관별/지역별로 분리돼 있는 외국인 투자유치 기능을 통합할 필요가 있다.

▷ 적정 항만시설 확보와 터미널 하역료 인하경쟁

일반적으로 제기되고 있는 이슈는 컨테이너 부두 과잉 개발 및 적정하역능력이 과소하게 계상되었다는 점이다. 또한 선석 과잉 개발로 운영시간 하역료 출혈경쟁 심화로 인해 운영사의 손실이 발생하고 있다는 것이다.

항만시설 과잉 논란은 운영사의 수익성 저하와 운영사 간 유치물동량의 불균형이 근본원인이다. 다시 말해 과잉 경쟁으로 하역료가 점차적으로 하락하여 더 많은 물동량 유치가 운영사의 희생을 요구하고 있다.

이와 함께 부두운영주체 간 임대료 부담의 차이가 크게 발생하면서 시설사용료(하역료)의 출혈경쟁이 심화되고 있다.

이를 개선하기 위해서는 공정한 경쟁유도를 위한 부두임대료 체계의 개선이 필요하다. TOC 부두, 공사 및 공단부두, 민자사업 부두 간 임대료 부담 격

차를 줄일 수 있도록 임대료를 개선해야 한다.

또한 항만개발 계획기준으로서 적정하역능력 설정을 유지해야 하며 현행 시설 및 물동량 증가추이를 고려한 시설 개발이 지속적으로 이뤄져야 한다.

이에 정부는 항만하역능력 모니터링 시스템을 구축하고 항만이해자간의 협력적 거버넌스를 구축해야 한다. 운영사는 운영사 상호간의 정보를 공유하고 적정 하역료를 징수해야 한다. 선사 또한 적정 인가요금을 지불해야 한다.

▷ 항만건설(엔지니어링) 해외시장 진출 방안

1998년부터 2010년 사이에 해외건설 부문에서 항만건설 분야는 3.5%에 해당한다. 이는 우리나라 엔지니어링 기업의 해외사업에 대한 경쟁력이 부족하다는 것이다. 또한 경험부족으로 인해 해외로 진출하기 어렵다는 것을 말한다.

또한 해외진출은 위험도가 높다. 해외 항만건설의 경우 단순 시설 건설에 그치는 경우가 대부분이었다.

해외 건설사업은 경험의 축적이 있어야 한다. 이에 ODA(공적개발원조)연계 지원으로 해외 토목엔지니어링 분야의 개발조사사업의 지원이 있어야 할 것이다. 그렇다면 많은 위험도를 축소시키면서 정부 사업비로 진출할 수 있게 된다.

또한 해외에서 입찰에 참여할 때 유경험자로 많은 이득이 생길 것으로 보인다.

▷ 항만터미널 임대료 체제 개선방향

이제 항만터미널 임대료의 체제를 변경할 필요가 있다. 현재 국내 운영시간 출혈 가격 경쟁의 심화로 외국과의 경쟁보다 국내 항만 터미널 운영사간의 경쟁이 오히려 더 심하다.

특히 선석당 고정 임대료 제도 운영으로 터미널 운영시간 물동량 유치 경쟁은 항만시장에서 더욱

더 치열한 가격 경쟁 환경을 조성하고 있다.

이러한 우리나라 항만시장에서의 지나친 가격 경쟁은 선사의 교섭력을 강화하고 영세한 운영사를 양성함으로써 항만 터미널 운영사의 경쟁력을 약화하고 있다.

이에 터미널 임대제도의 개선이 요구된다. 우선 항만운송서비스 신고(인가) 요율의 준수 체제를 구축해야 한다. 터미널 운영사의 인가요율 준수 여부 관리제도를 구축하여 터미널 운영사의 인가요율을 준수할 수 있도록 유도해야 한다.

지나친 인하 경쟁을 막기 위해 하역요율 관리/감독 체계를 강화해야 할 것으로 보인다.

또한 공정거래 하에서 경쟁력 있는 터미널 운영사를 육성하여 터미널 운영사의 대형화를 유도해야 한다. 아울러 적정하역능력 이상의 화물 처리는 항만 전체 운영 효율성을 악화시키므로 이를 주의해야 한다.

이에 정부는 항만 운송사업법을 개정하여 항만 운송 서비스 신고 요율을 준수 감독 하여야 하며 신규 터미널 운영사 선정 기준을 마련하여야 한다.

▷ 글로벌 물류시장 10% 점유전략

우리나라 물류기업은 영세하고 물류선진국에 비해 글로벌화가 미흡하다. 또한 물류기업의 서비스 범주 제한으로 인해 해외 진출의 한계가 있다

국가적으로 해외물류산업을 진두지휘할 전담기구가 부재한 것이 현실이다. 해외사업 추진에 정부 지원 등이 가장 중요하다 하지만 이를 지원하기 위한 전문성, 지속성을 갖춘 전담기구가 필요하다

또한 물류기업의 해외 진출 촉진을 위해 마련된 국제물류투자펀드의 경우 공급자와 수요자의 높은 견해 차이가 발생하여 이로 인해 현재까지 국제물류투자펀드의 활용 사례가 전무하고, 민간 기업의 자금 조달의 어려움도 지속 중에 있다.

이에 해외진출 사업을 전담하여 추진할 수 있는 컨트론타워인 ‘(가칭)국제물류전담기구’의 설립을 추진해야 한다. 이를 통해 국제협력기금과 연계하고, 국제물류투자펀드도 흡수하여 활용성을 제고해야 한다.

아울러 영세한 국제물류기업이 해외에 안정적으로 진출할 수 있도록 해외 진출을 희망하는 국내 제조기업과의 파트너 매칭 지원제도를 개발하고 이를 확대 추진해야 한다.

▷ 해양관광산업 활성화를 위한 크루즈 부두 개발

미래는 해양시대, 해양레저시대, 그러나 우리나라는 아직도 이에 대한 인식에 매우 미약한 실정이다.

정부에서는 현재 마리나 항만 개발 법령 제정, 제1차 마리나항만 기본계획 등 수립했음에도 불구하고 민간 투자가 저조하다. 또한 해양 관광관련 법적 제도가 미비하여 개발이 어려운 실정이다.

특히 연안과 섬의 접근성을 높여야 한다.

이를 위해 마리나 산업간 연계, 시너지 효과의 제고를 위한 클러스터화 전략을 수립해야 하며 다양한 해양레포츠 프로그램을 개발하고 운영해야 한다. 아울러 해양레저,스포츠 활성화를 위한 관련제도 및 규제도 개선되어야 한다.

크루즈 산업의 경우 현재 크루즈 터미널이 입지할 구역이 항만법상 항만시설보호지구로 지정되어 있어서 입주가능시설이 제한적이므로 민간자본 유인을 위해서 항만보호시설지구의 해제할 필요가 있다.

또한 주변 경쟁 크루즈 터미널 분석을 통해 상품 차별화 전략을 세워야 하며 연안여객터미널의 관광자원화를 추진해야 한다.

▷ 항만재개발 구축 방안

항만재개발과 관련하여 최근 이슈는 민간투자자



의 항만재개발 사업 참여의 어려움이다.

항만재개발사업은 항만법 제66조(비용부담의 원칙)규정에 의해 사업시행자가 전액을 부담토록 되어 있고, 일부 기반시설에 대해서만 국고보조나 용자가 가능해 사업시행자 및 민간사업자 등의 개발 주체는 투자에 따른 위험요소를 떠안아야 한다.

또한 정부의 재정투자 기준의 정립이 필요하다. 현재 항만재개발 관련 제도화된 재정지원 원칙이 없으며, 재정사업과 민간사업을 구분하는 체계적인 사업선정 원칙이 부재한 상황이다.

현재 3단계로 이뤄져 있는 지정절차에는 일부 평가항목 중복 및 사업 타당성, 경제성 평가 등의 계량적 평가기준이 결여되어 있기 때문에 항만재개발 대상항만의 선정에 필요한 명확한 지정기준의 확립이 필요하다.

이에 김범중 항만물류연구본부장은 “항만 기본계획 수립 시부터 민간기업 의견을 받아들이는 제도적 장치를 구축하여 민간투자자의 수익성을 고려한 기본계획 및 사업계획을 수립해야 한다”며 “수익성 확보를 위한 상업시설 면적의 확대 및 민간제안을 유도해야 한다”고 밝혔다.

또한 사업 대상지 선정에 있어 사전 경제성 분석 및 타당성 분석을 수행하여 대상항만 재개발 사업이 타당성이 있는지 확인 후 대상지를 선정해야 한다고 덧붙여 설명했다.

▶ 녹색항만 구축 방안

세계 최고 이슈는 기후변화이다. 이를 위해서는 녹색성장이 제일 필요하다. 항만물류분야도 예외는 아니다. 선진국 항만은 이산화탄소 제도를 자체적으로 만들고 있다.

국토해양부도 녹색항만을 위해 제도적으로 수립하려고 하고 있으나 아직까지 뚜렷한 제도가 없어 보인다.

현재 우리나라는 녹색항만 구축을 위한 기반여건이 미흡한 것이 사실이며 항만분야 이산화탄소 감축목표를 위한 법률적 근거 또한 없는 상태다. 또한 국내 자원순환형 항만 관련 기술이 부족한 면도 간과할 수 없다.

저탄소 녹색항만 구현을 위해 여러가지 제도 중 가장 시급하게 마련되어야 할 제도는 항만에서 발생하는 이산화탄소 배출량을 정확하게 산정하는 것이다. 이에 이산화탄소 배출에 관한 통계를 마련해야 할 것이다.

또한 항만분야의 이산화탄소 저감을 위해 가장 바람직한 방향은 관련 기업, 기관 등이 자발적으로 참여하게 유도하는 것이다. 그러나 이산화탄소 배출 저감은 필연적으로 비용을 수반하기 때문에 자발적인 참여가 어려울 수 있다.

▶ 미래 항만의 역할과 개발방향

항만은 물류터미널로서의 기본기능을 넘어서 국가산업을 견인하기 위해 물류 제조, 조립/가공/유통업과 더불어 국제금융, 정보, 첨단 R&D 등 서비스업과 연계가 강화되는 ‘물류 비즈니스 클러스터’의 개념으로 발전하고 있다.

한발 더 나아가 항만배후권역은 IT와 융합된 첨단도시, 관광/레저의 중심이 될 수 있는 해양관광도시 등 ‘미래 복합생활공간’로서의 역할이 부각될 전망이다.

이에 항만별 특성을 고려한 항만개발과 함께 선택 및 집중 전략을 펼쳐야 한다. 또한 항만 기본계획의 공간적 범위를 재조정하여 종합적인 미래 항만 개발계획을 수립해야 한다.

아울러 녹색성장을 위하여 세계 그린포트 정책을 부합되는 항만개발을 추진하여야 한다.

국적정기선사 선복률 증가세 계속 100대 정기선사 중 국내선사 9개 포진

2월 현재 한진해운의 보유 선복량(사선+용선)이 50만TEU에 육박한 것으로 나타났다.

2월 7일 프랑스 AXS-Alphaliner에 따르면 한진해운의 보유 선복량은 총 49만6,165TEU로 집계됐다. 이는 국적선사가 보유한 선복량인 96만 1,862TEU 대비 무려 51.5%로 절반 이상을 차지하는 수치다.

특히 한진해운의 경우 올해 2월의 49만 6,165TEU의 보유 선복량은 전년동월의 42만 7,720TEU의 보유 선복량 대비 1년새 무려 6만 8,445TEU의 선복량이 증가했다. 수치상으로는 16%이다.

현대상선 또한 2월 현재 30만848TEU의 선복량을 보유하고 국적선사 총 보유 선복량 대비 31.2%의 점유율을 보이고 있다.

지난해에 이어 올해에도 눈여겨볼 점은 중견선사의 성장세이다. 특히 1년새 급증한 중견선사의 선복량은 향후에도 지속될 것으로 예상되고 있다.

특히 1년새 고려해운과 남성해운, 흥아해운, 양해해운의 급격한 증가세가 눈에 띈다.

2월 현재 고려해운의 보유 선복량은 4만 8,145TEU로 전년동월대비 27.70% 증가했으며 남성해운은 올 2월 1만8,283TEU로 전년동월대비 무려 37.75% 선복량이 증가한 것으로 조사됐다.

흥아해운과 양해해운 또한 올 2월 각각 1만 8,020TEU 및 1만306TEU의 선복량을 보유하고 1년새 20%를 웃도는 선복량 증가를 보였다.

STX팬오션과 장금상선, 천경해운은 견고한 증가세를 유지하고 있다.

2월 현재 STX팬오션의 보유 선복량은 4만 295TEU로 전년동월대비 18% 달하는 증가율을 나

타냈으며 장금상선은 2만3,078TEU의 선복량으로 전년동월대비 16.46%의 선복량 증가를 보였다. 천경해운 또한 2월 현재 6,722TEU의 보유 선복량으로 전년동월의 6,136TEU 대비 10%에 달하는 선복량 증가를 나타냈다.

<세계 컨선복량 100대 선사>

2011년 2월 7일 기준.		
Rnk	Operator	TEU
1	Maersk	2,150,310
2	MSC	1,922,497
3	CMA CGM	1,229,714
4	Evergreen	606,090
5	Hapag-Lloyd	598,238
6	CSAV	588,656
7	APL	584,531
8	COSCO	549,667
9	한진해운	496,165
10	CSCL	462,203
11	MOL	392,259
12	NYK	377,987
13	Hamburg Süd	371,644
14	OOCL	352,477
15	K Line	334,007
16	Zim	323,850
17	Yang Ming	322,091
18	현대상선	300,848
19	PIL	261,828
20	UASC	217,872
29	고려해운	48,145
32	STX팬오션	40,295
48	장금상선	23,078
54	남성해운	18,283
56	흥아해운	18,020
71	양해해운	10,306
87	천경해운	6,722

10년 2월 1일 기준.		
Rnk	Operator	TEU
1	Maersk	2,047,324
2	MSC	1,520,830
3	CMA CGM	1,031,503
4	Evergreen Line	553,399
5	APL	537,854
6	Hapag-Lloyd	489,944
7	COSCO	453,366
8	CSCL	447,665
9	한진해운	427,720
10	NYK	409,137
11	CSAV	358,062
12	K Line	341,037
13	OOCL	339,810
14	MOL	339,673
15	Zim	313,923
16	Yang Ming	308,664
17	Hamburg Süd	306,543
18	현대상선	283,550
19	UASC	200,415
20	PIL	195,871
28	고려해운	37,701
31	STX팬오션 (컨)	34,158
47	장금상선	19,816
54	흥아해운	14,574
56	남성해운	13,273
73	양해해운	8,501
88	천경해운	6,136

<출처: AXS-Alphaliner>

2011년 국제 유가 배럴당 85~100달러 전망

에너지경제연구원, 국제원유가 동향 및 전망 발표

국제유가가 2011년 들어서면서 천정부지로 치솟고 있다. 그에 따른 연료유가격 상승은 해운기업의 운항비용 상승을 유발하며 수익성 악화를 초래하고 있다.

다음은 에너지경제 연구원 이달석 박사가 발표한 '2011년 국제원유가격 동향 및 전망' 자료를 정리·요약한 것이다. (편집자주)

□ 국제 유가 변동 추이

▶ 원유가격 변동 추이

최근 원유가 변동 추이를 보면 두바이 원유가격이 2011년 들어서면서 배럴당 90달러를 상회하고 있다. 2010년 5월 기준 원유가액은 배럴당 68.28달러로 최저치를 기록했고 7개월 뒤인 12월에는 배럴당 91.28달러로 최고가를 기록했다.

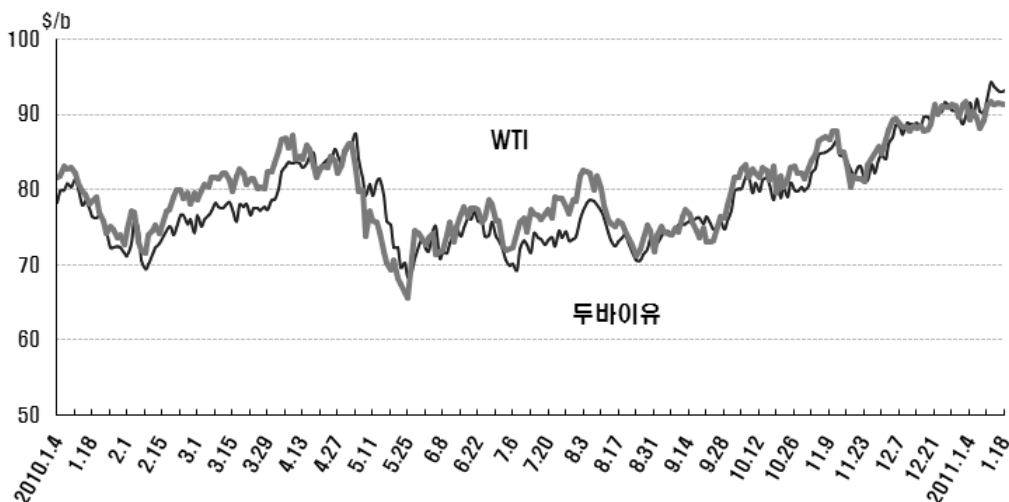
▶ 세계 석유수요

2010년 세계 석유수요는 전년도 대비 3.2% 상승한 하루 270만 배럴을 기록했다. OECD 국가들의 수요량은 하루 70만 배럴이 증가했고 비OECD국가들의 수요량은 2백만 배럴이 증가하였다. 2009년 1분기에 수요량이 가장 낮았지만 이후로 OECD국가와 비OECD국가의 석유수요량이 함께 증가하기 시작했다.

▶ 지역별 석유수요

중국과 미국을 포함, 여타 신흥국가가 수요의 증

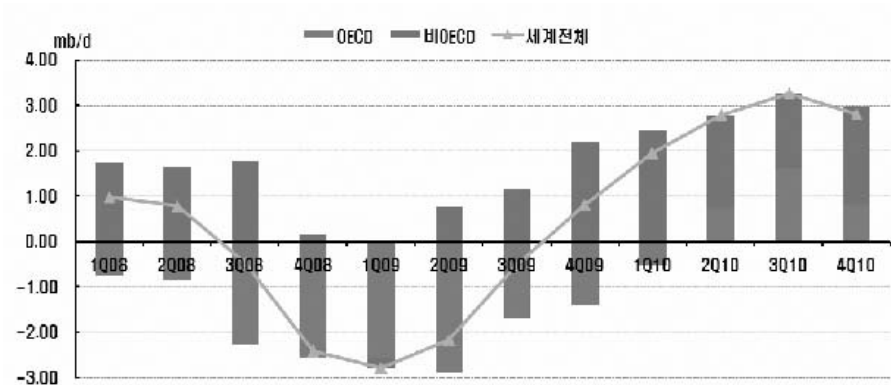
□ 국제 유가 변동 요인



(자료 : 에너지경제연구원)



〈 세계 석유수요 증가 추이 〉



(자료 : 에너지경제연구원)

가를 주도하고 있다. 2010년 수요증가 기여율은 중국 35%, 미국 17%, 중동지역 11%로 확인되고 있다. 특히 중국의 석유수요는 미국의 2배 이상으로 세계에서 가장 높은 증가율을 기록하고 있으며 유럽은 침체된 경기회복이 더디어 지면서 수요가 마이너스를 기록했다.

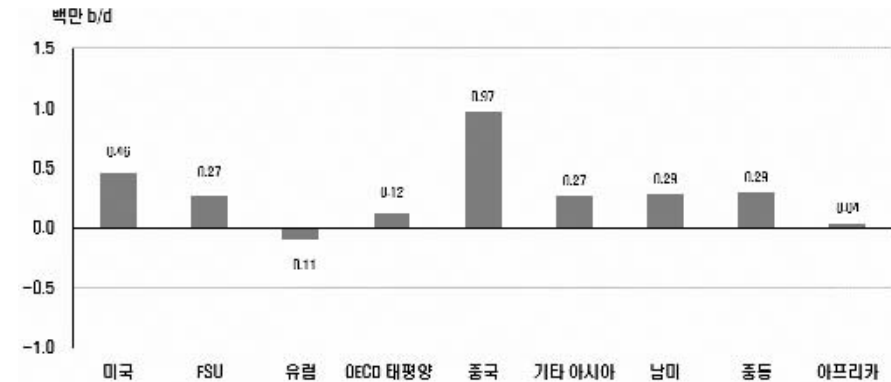
▶ OPEC 생산쿼터

2008년 12월 총회에서 OPEC-11 생산량을 하루 4.2백만 배럴로 감축하기로 결정을 했다. 그러나 2010년 12월 기준으로 조사를 했을 때 OPEC 전체

생산감축 준수율은 45%에 그치는 것으로 나타났다. 생산감축 준수율이 가장 높은 나라는 75%의 UAE 이었던데 반해 나이지리아는 마이너스 81%로 가장 낮은 준수율을 기록했다. 생산실적이 가장 높았던 나라는 하루 8,600배럴로 사우디아라비아였고 예과도르가 하루 480배럴로 생산실적은 가장 낮았다.

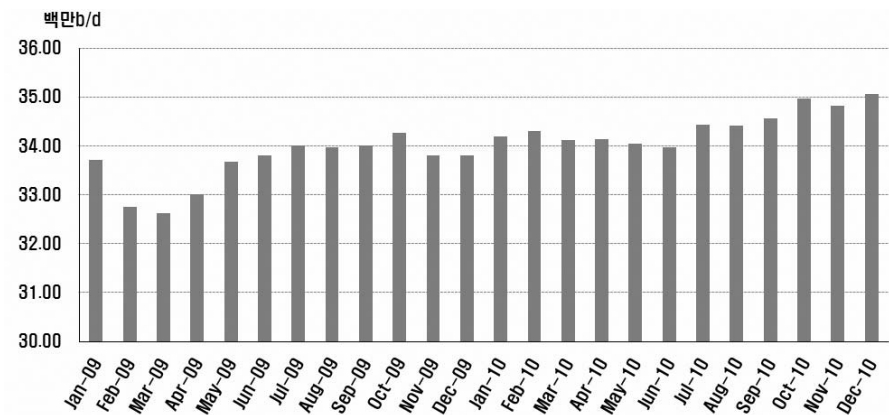
2009년 1월부터의 OPEC의 석유 생산감축 준수율을 보면 2008년 12월 총회 후 55.6%였던 준수율이 3월에 82.8%까지 올랐지만 그 이후에는 계속 하락세를 보이면서 2010년 12월에는 45.2%로 전체적인 준수율이 계속 낮아지고 있는 추세이다.

〈 지역별 석유수요 증가 [2010년] 〉



(자료 : 에너지경제연구원)

〈 OPEC 월별 생산 추이 〉



(자료 : 에너지경제연구원)

▶ OPEC 석유 생산

2010년 OPEC의 석유 생산량은 전년대비 하루 1.0백만 배럴이 증가하여 하루 총 34.5백만 배럴을 기록했다. 특히 원유는 하루 0.5백만 배럴이 증가하여 하루 29.2백만 배럴을 기록했고 NGL도 역시 하루 5천만 배럴이 증가하여 하루 5.3백만 배럴을 기록했다.

▶ OECD와 미국의 석유재고

2010년 12월 기준으로 미국의 원유 및 휘발유 재

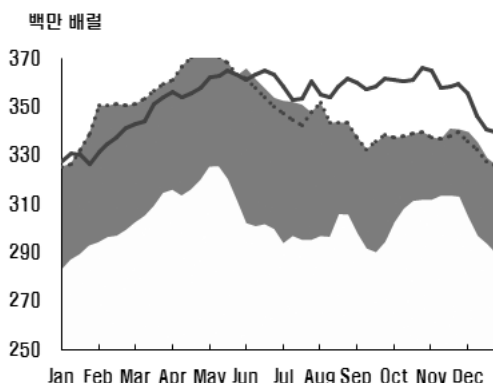
고는 과거 5년 평균 7% 또는 3%를 상회하였으며 OECD의 총 석유재고는 27.1억 배럴로 과거 5년 평균 2%를 상회하였다. 2010년 석유 재고 변동 추이를 보면 원유와 휘발유 재고 모두 큰 폭의 변동은 없는 것으로 나타났다.

▶ 미 달러와 가치

2010년부터 미 달러화 가치와 원유가격의 상관관계가 약화되기 시작하였다. 미 달러화 가치 변화에 따른 산유국과 소비국의 구매력 변화, 투기 및 투자

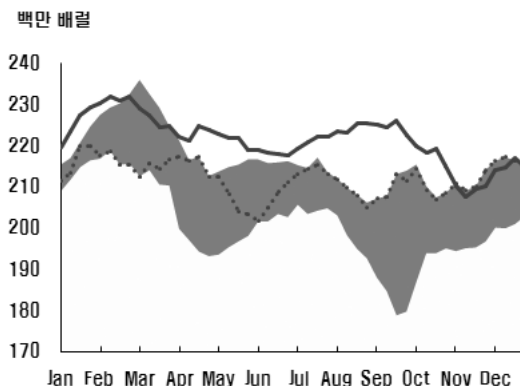
〈 미국의 원유 및 휘발유 재고 변동 〉

원유 재고



(자료 : 에너지경제연구원)

휘발유 재고





〈 달러-유로 환율과 WTI 가격 〉



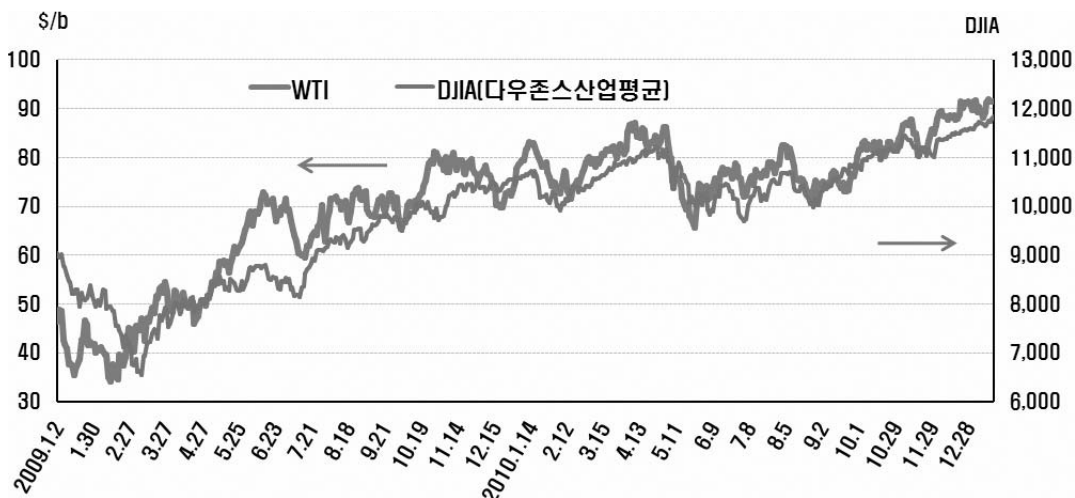
(자료 : 에너지경제연구원)

자금의 원유시장 유출입이 발생하고 있다. 2010년 1월까지는 미 달러-유로 환율과 WTI(West Texas Intermediate)의 가격이 비슷하였다. 그러나 2010년 2월부터 미 달러와 유로의 환율이 낮아지기 시작하였지만 WTI 가격은 지속적인 상승폭을 보이면서 달러화 가치와 WTI의 상관관계가 약화되었다.

▶ 세계 경제상황

세계 경기회복에 대한 기대감과 우려감은 원유가격의 등락에 큰 영향을 미친다. 주요국 경제지표 개선 및 미국의 양적완화정책으로 원유가격은 상승하며 유로존 재정위기로 가격은 하락한다. 아래 표에서 볼 수 있듯이 주가지수(DJIA)와 WTI가격은 밀접

〈 주가지수[DJIA]와 WTI 가격 〉



(자료 : 에너지경제연구원)

수급요인	비 수급요인
<ul style="list-style-type: none"> • 세계 석유수요 • 비OPEC 생산과 OPEC 생산조절 • OPEC 여유생산능력 • 원유 및 석유제품 재고 • 여유 정제시설능력 • 석유제품 품질규격 강화 • 원유 E&P 비용 • 생산원유의 성상 	<ul style="list-style-type: none"> • 세계 경제상황 • 미국 통화정책/달러화 가치 • 연금 · 헤지 펀드 움직임 • 주식시장 상황 • 지정학적 위험 • 'Peak Oil' 심리 • 투기적 구매 • 정치적 압력

(자료 : 에너지경제연구원)

한 상관관계를 가지고 있다.

□ 향후 유가 영향 요인

▶ 수급요인 및 비수급요인

향후 국제유가의 주요 영향 요인은 세계 석유수요, OPEC의 생산정책, 세계 경제상황, 달러화 가치 또는 지정학적 요인 등이 있다.

▶ 세계 석유수요

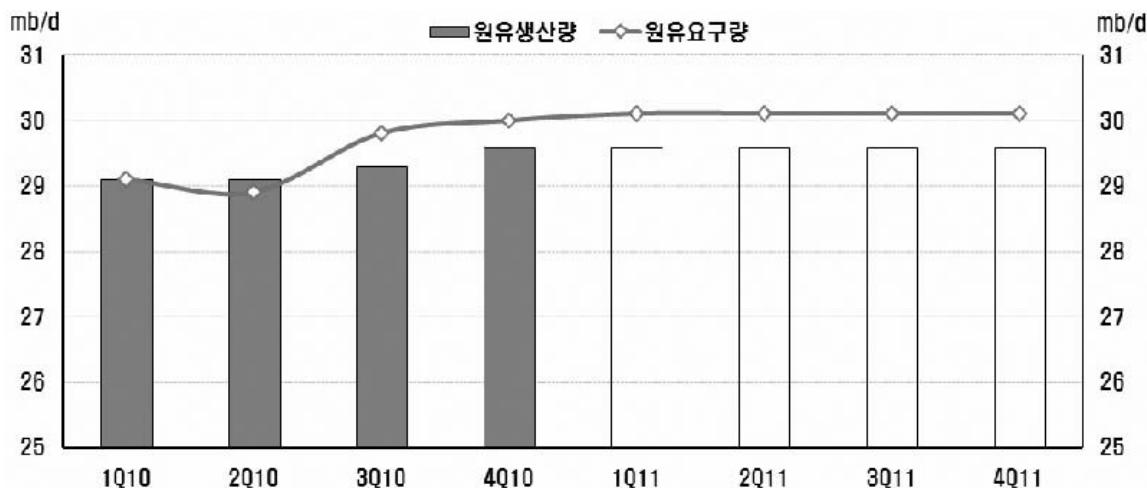
2011년 세계 석유수요는 하루 1.5백만 배럴 증가

한 하루 89.2백만 배럴로 예상되는데 원인으로 선진국의 2.2%경제성장률, 신흥 및 개도국의 6.4%경제성장률을 포함 세계 경제의 4.2%성장이 있다. 향후 국제유가의 주요 영향 요인으로는 세계 석유수요, OPEC의 생산정책, 세계 경제상황, 달러화 가치 또는 지정학적 요인 등이 있다.

신흥국과 개도국 중심의 수요 증가세는 지속될 것으로 보인다. 특히 중국은 하루 약 50만 배럴이 예상되고 중동은 하루 40만 배럴의 증가가 예상된다. 그에 반해 OECD 유럽지역의 수요는 하루 약 20만 배럴의 감소가 있을 것으로 전망된다.

주요기관들의 2011년 수요 전망은 전년대비 하루

〈 대OPEC 원유요구량〉



(자료 : 에너지경제연구원)



〈국제유가 전망(두바이유 기준, \$/b)〉

	2010년(실적)		2011년(전망)				
	4/4	평균	1/4	2/4	3/4	4/4	평균
기준유가	84.36	78.13	91.49	89.38	88.36	87.44	89.17
고유가			93.76	98.54	100.89	102.07	98.81
저유가			87.46	79.88	73.83	70.21	77.85

(자료 : 에너지경제연구원)

1.2~1.5백만 배럴이다.

으로는 멕시코만 허리케인 피해 여부 등이 있다.

▶ OPEC의 석유 생산정책

비OPEC의 생산이 전년보다 현저히 둔화되었고 2010년 3분기 이후 OPEC에 대한 원유요구량이 증가하였다. 그러나 유가가 배럴당 100달러를 상회하기 전 OPEC의 공식적 석유 증산은 없을 것으로 예상된다.

▶ 여타 요인들

향후 유가에 영향을 미치는 여타 요인들로는 세계 경기 회복 속도, 달러화 가치, 지정학적 요인 그리고 기후 여건 등이 있다. 세계 경기 회복 속도에 영향을 미치는 요인으로는 미국의 2차 양적완화정책, 유로존 재정위기, 중국의 금리 인상 등이 있다. 달러화 가치에 영향을 미치는 요인들은 미국의 출구전략 시행 시기 및 유로존 경제의 안정성 그리고 주요국의 환율 정책 등이 있다. 지정학적 요인으로는 이란 핵 문제, 이라크 및 나이지리아 정정 불안이 있으며 기후여건

□ 국제유가 전망

▶ 원유가격 전망

세계 경기의 꾸준한 회복세와 대 OPEC 원유수요의 증가에 힘입어 2011년 평균 기준유가는 배럴당 89달러가 될 것으로 전망된다. 그러나 만약 달러화 약세와 투기수요, 지정학적 사건이 가세되면 추가 상승이 있을 수 있고, 더블딥 형태의 경기 하강 위험이 나타나면 하락세로 전환할 가능성이 있다.

▶ 주요 기관 유가 전망

해외 주요 기관들은 2011년 평균 유가를 배럴당 85달러에서 100달러로 전망을 했다. 특히 EIA(Energy Information Administration)은 전월 전망치 대비 배럴당 7.34달러 상향 조정을 했다.

전망기관	유종	2010년	2011년
CGES	브렌트	79.90	100.70
CERA	두바이	78.07	85.54
	브렌트	79.47	89.15
	WTI	79.45	88.29
EIA	WTI	79.41	93.42
PIRA	브렌트	79.35	91.35
	WTI	79.30	90.75

고려해운

무로란항 주간기항 서비스 개시

고려해운(대표 박정석)은 오는 2월말부터 부산-북해도간 항로에서 기존 격주로 기항하던 무로란(室蘭)을 위클리로 강화한다. 로테이션은 부산-토마코마이-무로란-부산 순이다.

대한통운

신년산행 '글로벌 물류기업' 도약 결의

대한통운(대표 이원태)은 이원태 사장과 임직원들이 회사의 발전을 기원하는 신년 산행을 가졌다고 지난 2월21일 밝혔다.

또한 2월 19일 경기도 청계산에서 가진 신년 산행에는 이원태 사장과 본사 전 임원, 팀장을 비롯해 수도권 지역 지사장 등 100여 명이 참가했다.

특히 노동조합 집행부, 수도권 지역 지부장들도 동참해 노사 신뢰를 더욱 깊이하고 선진 노사문화를 지속 발전시킬 수 있는 계기가 됐다.

이날 이 사장은 “지난해 사상 최초로 매출 2조 원을 돌파한 여세를 몰아 올해에도 경영목표를 반드시 달성할 수 있도록 노력하자”고 당부하고, “특히 그간 노사가 합심해 회사의 발전에 함께 힘써온 것처럼 하나로 뭉쳐 세계적인 자산형 물류기업을 만들어 나가자”고 말했다.

한편 대한통운의 지난해 매출액은 전년 대비 14.52% 증가한 2조 997억 원으로, 회사 설립 이래 최초로 매출 2조 원 시대를 열었다. 같은 기간 영업이익도 4.43% 늘어 986억 원을 기록했다. 올해 목표는 매출액 2조 2834억 원, 영업이익 1255억 원이다.

삼목해운

몽골정부와 합작선사 설립

몽골 광물자원의 해상운송과 해운산업 진출을 위한 한/몽골간 해운·항만분야 협력 MOU 체결 행사가 지난 2월 25일 서울(롯데호텔)에서 개최되었다.

이번 행사는 작년 내륙국가 몽골이 우리정부에 해운산업 진출지원 요청 이후, 정부간 해운협력회의 및 민간투자 설명회 개최 등을 통해 양국 민간·공공부문의 상호협력과 투자유치가 활발히 추진됨에 따라 이루어지게 되었다. 이번 행사에서는 항만간 협력, 선박합작사업, 몽골해기사 양성 등에 대한 MOU 체결식이 진행되었다.

몽골정부와 우리선사 삼목해운(사장 최운선)은 상반기 중 선박합작회사를 설립 하고, 4월부터 몽골 유연탄(약 만톤)을 몽골/단둥/평택·당진을 통해 국내에 수출하는 해상운송시범사업을 공동 추진할 계획이다.

한/몽합작회사는사업초기에는 선박을 용선하여 광물자원을 운송하되, 향후 타반톨고이 광산개발, 몽골내륙횡단 철도건설 등의 개통시기(2014년~)에 맞추어 광물자원의 대량수송 위한 전용 벌크선을 구입하여 사업을 확대할 계획이다.

이와 함께, 정부는 몽골의 해운인력양성 및 해운산업 기반구축을 위하여 몽골 선원교육과 몽골 현지 해운·물류전문기관의 설립도 추진 중이다. 우선 연내 몽골 선원교육을 시행하여 우수 연수생에 대하여는 국내선사에 취업시켜 몽골선원의 해양경험을 익히고, 국내선사의 부족한 선원난을 해소하는 방안을 모색하고 있다.

국토해양부 관계자는 그간 양국 정부의 투자유치 노력을 바탕으로 최근 민간분야에서 몽골의 해운·물류사업 진출에 많은 관심을 보이고 있어 향후, 몽골 광물자원과 연계한 물류터미널 등 물류시설 사업 진출이 활성화 될 것으로 전망했다.

KSS해운

정기 주주총회 개최

KSS해운(대표 윤장희)이 지난 2월 18일 정기 주주총회를 개최했다.

이번 개최되는 주주총회에서는 감사보고, 영업 보고, 외부감사인 선임보고 등의 보고사항과 함께 제27기 대차대조표, 손익계산서 및 이익잉여금 처분계산서(안) 승인의 건, 정관 일부 변경의 건, 이사 선임의 건(사내이사 1명, 사외이사 3명), 이사보수 한도액 승인의 건, 감사보수 한도액 승인의 건 등의 의결이 이루어졌다.

한편 이날 개최되는 주주총회를 통해 KSS해운의 대표이사 사장으로 윤장희 대표가 재선임되었다.

사외이사로는 하원만 현대백화점 비상근 상담역(前 현대백화점 대표이사 사장), 최재수 한국해사문제연구소 연구위원(前 한국해양대학교 교수)이 재선임된다. 또한 신규 사외이사로 조영길 현 I&S법률사무소 대표(前 김&장 법률사무소 변호사)가 선임되었다.

한진해운

초임사관 사령장 수여식 실시

한진해운(대표 김영민)이 지난 2월 18일 오전 경주 코오롱 호텔에서 2011년 신입 해기사 94명 중 1차 합숙 교육인원인 47명에게 사령장을 수여했다.

이날 김영민 사장 및 한진 SM 류재혁 대표등 관련 임직원들이 참석한 가운데, 초임 해기사들은 해상직원 인재상인 'TOP Seaman'을 주제로 드라마, 뮤지컬 등의 다양한 퍼포먼스를 실시해 큰 호응을 이끌어 내는 한편, 첫 항해를 앞두고 있는 신입 해상직원들을 격려하는 자리도 마련됐다.

이번에 선발된 초임 해기사들은 지난 1월부터

부산에 위치한 국토해양부 지정 교육기관인 한진해운 운항훈련원에서 모의 선박 조종 및 직무 중심 교육을 수료했으며 4박 5일간의 합숙 교육을 끝으로 한진해운 선박에 직접 승선 수출입 최전방에서 각자 임무를 수행하게 된다.

김영민 사장은 신입 해기사들에게 직접 사령장을 수여하며 "자신과 고객, 회사의 발전된모습을 만들어 내기 위해 노력하는 진정한 글로벌 리더가 되어달라"고 당부의 말을 전했다.

한진해운에 따르면 전문적이고 우수한 해상인력 양성을 위해 해양대 학생들을 대상으로 선박 승선 실습, 장학금 지급, 운항훈련원 체험 등의 다양한 기회를 제공하고 있으며, 금번에 선발된 94명 외에도 120여명 정도의 추가 채용을 진행할 계획에 있다.

또한, 한진해운그룹은 올해 한진해운 육상직원 49명, 물류전문 IT 기업인 싸이버로지텍 15명의 신입직원을 채용, 해운 물류 전문 인력 양성에도 많은 힘을 쏟고 있다.

현대상선

미 컨테이너터미널 CUT 개장



현대상선(대표 이석희)은 지난 2월 18일 미국 로스앤젤레스(LA) 항에서 컨테이너 전용 터미널인 CUT(California United Terminals) 개장식을 가졌다.

이번 개장한 CUT는 1992년 롱비치항에서 개장해 지난해 12월까지 19년간 운영하다 시설 노후화로 효율성이 떨어져 이번에 LA로 이전한 것이다.

이날 터미널 개장식에는 이석희 현대상선 사장과 안토니오 비아라이고사(Antonio R. Villaraigosa) LA 시장, 제럴딘 낫츠(Geraldine Knatz) LA항만 청장, 김재수 LA 총영사, LA 항만청 및 LA시의 유관인사, 주요 고객, 한국 교민 사회 관계자 등 총 250여 명이 참석했다. 이날 개장식은 경과보고, 하역시범, CUT 터미널 투어와 기념식을 겸한 만찬 등으로 진행됐다.

이날 행사에 참석한 이석희 현대상선 사장은 “CUT 개장으로 미주 고객들에게 보다 빠르고 정확한 서비스가 가능해졌다”며, “터미널 부문에 대한 투자를 지속적으로 늘려 최고의 종합물류기업으로 도약할 것”이라 밝혔다.

현대상선에 따르면 이전한 CUT에는 주 1회 6,800TEU급 선박과 4,500TEU급 선박이 각각 기항한다. 미 서부 관문인 이 터미널은 On-Dock Rail 설치로 내륙운송 연계 서비스가 가능하며, 최신 설비와 자동화 시스템의 도입으로 연간 화물처리량은 이전 전 96만TEU에서 이전 후 120만TEU로 25% 높아졌다.

이 터미널은 총면적 48만㎡(14.5만평), 수심 16.2m로 6,800TEU급 초대형 컨테이너 선박 1척이 접안할 수 있다.

또한 22열까지 처리 가능한 젠트리크레인 4기, 터미널 내에 On-Dock Rail 서비스, GPS 화물 위치정보서비스 등 최고의 복합물류 항만서비스 시설을 갖추고 있어 운영 효율성과 비용절감을 실현했다.

한편, 현대상선 CUT는 시설관리 투자 및 철저한 안전관리 시스템에 힘입어 태평양 해운협회(Pacific Maritime Association)로부터 미국에서 가장 안전한 항만 터미널로 2002년부터 4년 연속 선정된 바 있다.

현대상선은 지난해 6월 개장한 부산신항터미널과 미국의 WUT (Washington United Terminals), 대만의 KHT(Kaohsiung Hyundai Terminal) 등 자영터미널을 운영하고 있으며, 이번 CUT(California United Terminals) 이전 개장으로 항만물류 사업을 새로운 신성장동력으로 키워나갈 계획이다. 현대상선은 2013년 현대 로테르담 컨테이너 전용터미널 개장을 앞두고 있다.

흥아해운

비전 선포식 및 워크숍 개최



흥아해운(회장 이윤재)이 지난 2월 11일~12일 양일간 경기도 양평에서 본사 및 지방점소 과장급 이상, 해외주재원 등 중간관리자급 이상이 참가하는 2011년 워크숍 및 VISION 선포식을 개최했다.

이날 행사에서 흥아해운은 창립반세기를 맞이하여 ‘흥아 반세기! 새 시대, 새 문화’ 라는 슬로건의 실행방안을 발표하고 또한 ‘HEUNG-A 2015’ 라는 VISION을 선포했다.

이날 흥아해운은 현재의 컨테이너 및 케미컬 운송사업을 지속적으로 발전시켜 나감과 동시에 벌크 사업의 신규진출을 통하여 2015년까지 매출 1조1천억원을 달성해 나갈 것을 다짐했다.

한편 이날 흥아해운에 따르면 VISION 선포식에 이어 참석한 직원들은 분임토의를 통하여, 매출 1조원 시대를 달성하기 위한 MANAGEMENT,

OPERATION, SALES, IT의 4가지 방면에서의 구체적인 실행방안을 토론하는 뜻 깊은 자리를 가졌다.

경기평택항만공사

신규항로 유지 박차

경기평택항만공사(사장 서정호)가 중화권 주요 선사 임원들을 만나 항만이용 검토를 적극 홍보하고 나섰다.

지난 2월 20일 경기평택항만공사에 따르면 평택항 신규 항로 유치를 위해 중국, 대만의 우수 선사 12곳을 대상으로 항로 유치 마케팅 활동을 펼쳤다.

이날 서울 서초구 소재 한 중식당에서 열린 간담회에는 코스코(Cosco), 차이나쉬핑(China Shipping), 완하이(Wan Hai) 등 선사 대표 및 관계자 20여명이 참석했다.

간담회에 참석한 한 중국선사 대표는 “평택항이 최근 뺄어난 화물처리 실적을 보이고 있는 것을 잘 알고 있다”며 “중국과의 지리적 이점과 대한민국의 수도권 중심에 있어 화물은 계속 늘어날 것으로 보인다”고 말했다.

다른 선사 관계자는 “평택항이 다른 항에 비해 입출항 관련비용이 저렴해 관심을 가지고 꾸준히 살펴보고 있다”고 밝혔다.

이날 평택항만공사는 평택항의 부두시설 현황과 향후 개발계획을 비롯해 항만 이용시 기여도를 살펴 지급하는 인센티브 제도에 관해 집중 설명했다.

서정호 평택항만공사 사장은 중화권 선사 대표들에게 평택항을 이용할 때 장점과 경쟁력을 설명하며 평택항 이용을 적극 검토해달라고 당부했다.

한편 경기평택항만공사는 올해 평택항 컨테이너 물동량 처리목표를 지난해 대비 20% 상향 조정하고, 54만TEU 목표달성에 주력한다는 계획

이다.

부산항만공사

부산항만물류고 전문인력 양성 지원

부산항만공사(사장 노기태)가 항만물류 특성화고로 지정된 부산항만물류고등학교의 전문인력 양성에 두 팔을 걷고 나섰다.

BPA는 지난 2월 28일 11시 입학식을 갖는 부산항만물류고에 컨테이너크레인 등 5천여만원 상당의 교육기자재를 전달한다고 밝혔다.

실물 크기의 1/25로 제작된 컨테이너 크레인 모형과 2톤짜리 전동지게차 등으로 구성된 이 기자재들을 통해 학생들은 항만 물류 체험과 장비 기술 등을 익히게 된다.

BPA는 이밖에도 이들이 부산항의 전문인력으로 성장할 수 있도록 현장 체험과 교육자료 협조 등에 지원을 아끼지 않을 계획이다.

한편 부산항만물류고는 1978년 동원고등학교로 개교해 동명공고와 동명정보고 등으로 교명을 바뀌오다 지난해 8월 항만물류분야 특성화고로 새롭게 출발, 항만장비과와 물류자동화과를 신설하고 올해 263명의 첫 신입생을 받게 됐다.

여수엑스포조직위원회

SNS 홍보 본격 개시

2012여수세계박람회(위원장 강동석)를 알리기 위해 유학생, 결혼이민자, 특파원 등 국내외 인적 네트워크를 활용한 SNS(Social Networking Service) 홍보가 본격화된다.

2012여수세계박람회 조직위원회는 9억4,400만원 규모의 ‘뉴미디어 홍보마케팅 대행사 선정’ 사업을 공고하고, 3월 3일 조직위 대회의실에서 참여 희망 업체를 대상으로 사업설명회를 개최한다.

조직위에 따르면 효과적인 홍보를 위해 과업종료

후 성과평가를 하고, 수행능력을 인정받으면 2012년도 대행계약 우선협상권도 부여할 계획이다.

조직위는 올해 한국어, 영어, 중국어, 일본어, 불어, 스페인어 페이스북을 운영하는 등 SNS 홍보를 강화하고, 주제 확산을 위해 모바일 애플리케이션을 제작하는 등 뉴미디어 환경에 맞춘 홍보 활동을 펼칠 계획이다.

조직위는 대행사업과 별개로 SNS를 활용해 여수세계박람회를 알리는 내외국인들에게는 박람회 홍보에 상근·비상근으로 직접 참여할 기회를 제공해, 참여형 홍보의 전형을 만들어 나간다는 계획이다.

뉴미디어 홍보마케팅 대행사 선정 사업 공고 내용은 조직위 홈페이지(www.expo2012.or.kr)와 조달청 나라장터(<http://www.g2b.go.kr>)에 자세히 나와 있다.

울산항만공사

IAPH 지역회의 참석

울산항만공사(사장 이채익)는 지난 2월 8일부터 5일 간의 일정으로 뉴질랜드에서 열리는 IAPH(국제항만협회) 아시아/오세아니아 지역회의에 참석했다.

이번 지역회의는 ▲항만지속가능 경영 ▲해운 및 항만 공급사슬망 관리 ▲글로벌 항만환경변화 관련 세미나 등이 나뉘어 진행되었다.

UPA는 이번 지역회의에 참석하여 2011년 세계 항만 환경 변화에 따른 물동량 창출, 녹색항만 구현을 위한 UPA의 대응방안, 물동량 창출을 위한 인적 네트워크 강화 등의 노력을 기울일 예정이라고 밝혔다.

또한 오는 5월 부산에서 개최되는 IAPH 부산총회와 관련하여 부산항만공사(BPA) 및 관련기관과의 협력과 홍보관 설치 등을 통하여 세계 항만 업계에 울산항을 알릴 수 있도록 적극적인 마케팅

활동을 펼칠 계획이다.

한편, IAPH는 항만 간 협력을 통한 교역 증진을 목적으로 지난 1955년 미국 LA에서 창립한 이래, 세계 90개국의 정부 항만관리, 항만공사와 컨테이너터미널 운영사, 항만관련 관계자 및 단체가 회원으로 가입되어 있는 국제기구로 UPA는 지난 2008년 1월 정회원으로 가입했다.

한국선급

제49회 정기총회 개최



한국선급(KR, 회장 오공균)은 지난 2월 22일 대한상공회의소 중회의실 A에서 국내 해운, 조선, 기자재, 보험, 학계 및 정부관계자 75인이 참석한 가운데 제 49회 정기총회를 갖고 2010년도 사업 결산 승인 및 비상근임원을 새로이 선출했다.

한국선급은 지난 수년간 국내외 해운 조선경기 침체에도 불구하고 3년 연속 매출 1000억 이상을 달성했으며 입급 선박 규모 11.4%(114척 증가, 총 2567척) 확대 및 요르단, 스페인 등 4개국의 정부검사권을 수입하여 총 세계 56개국의 정부검사 권한 대행자격을 획득하는 등 이사들로부터 활발한 활동을 펼쳤다는 평가를 받았다.

또한 한국선급 정기총회에서 소집된 비상근임원 추천위원회에서는 임기가 만료된 비상근이사 8인 중 5인 연임(한국선주상호보험조합 박범식 전무, 동원산업 박부인 사장, STX Pan Ocean

이종철 부회장, 한국선주협회 이진방 회장, 한국조선협회 한장섭 부회장 및 5인 신규 선임(현대상선 이석희 사장, 한진해운 김영민 사장, 현대삼호중공업 오병욱 사장, 성동조선해양 정광석 사장, 장금상선 정태순 사장)됐다. 이로써 한국선급의 비상근이사는 기존 13명에서 15명으로 늘어나게 되었다.

또한, 추천위원회에서는 비상근감사로 홍아해운 김태균 사장의 연임 및 창명해운 이경재 사장의 신규 선임을 결의했다.

한국선급 오공균 회장은 “세계 경기의 회복세가 더딘 가운데 한국선급은 양적, 질적 성장을 지속적으로 도모하여 한국선급 및 우리나라 해상계의 경쟁력 제고에 최선을 다하겠다”고 밝혔다.

한국선주상호보험조합 국제품질경영기준 통과

Korea P&I(회장 이윤재)는 지난 2월 14일 국제표준화기구가 제정한 국제품질경영기준 심의를 통과하였다고 밝혔다.

KP&I에 따르면, 설립이후 그동안 개인적 역량에 의존하여 빠른 성장을 이룩하였으나, 창립 10주년을 맞아 개인적 경영노하우를 조직의 역량으로 전환하기 위해, 단순한 인증서 획득 차원을 넘어 모든 업무프로세스를 매뉴얼화하고 최적화하여 대고객 서비스 수준을 상향 표준화하고, 클럽의 위험관리와 내부통제 기능이 빠짐없이 작동될 수 있도록 하는 등 업무 효율성과 안정성을 증진시키고자 노력했다고 한다.

국제품질경영기준이란 국제표준화기구가 제정한 품질경영시스템으로써 심의를 통과하기 위해서는 프로세스 접근방법에 따라 모든 업무를 매뉴얼화하고 기준이 요구하는 엄격한 심사기준을 만족시켜야 한다.

이번에 KP&I가 국제품질경영기준 심사를 통과

한 것은 KP&I의 서비스수준이 이미 국제수준에 도달해 있음을 국제기구가 인정한 것이어서, 향후 국제신용등급 평가에도 긍정적으로 작용할 것으로 기대된다.

또한 K P&I는 지난 2월 20일 전 세계 선대를 대상으로 동시에 진행된 P&I보험 갱신 마감 결과, Korea P&I가 전년대비 약 20% 성장한 가입톤수 1,000만톤, 수입보험료 3,000만달러를 동시에 돌파했다.

이는 2008년도 수입보험료 1,000만달러를 돌파한 후 3년 만에 3,000만달러라는 괄목할만한 실질적인 성장을 이뤘다는 평가이다.

Korea P&I에 따르면 이번 가입 선대 증가는 치열한 경쟁을 통해 해외클럽에 가입해 있던 약 100여 척의 선박을 신규로 유치한 결과라고 분석했다.

특히 Korea P&I 설립 초기 우리나라 시장에 들어와 상당한 선박을 차지해 갔던 일본클럽을 비롯한 해외 여러 클럽으로부터 대부분의 선박을 유치한 것이어서 더욱 의미가 크다는 것이다.

한국항만물류협회 2011년도 정기총회 개최

한국항만물류협회(회장 김진곤)는 지난 2월 23일 그랜드 엠배서더 호텔에서 ‘2011년도 제1차 이사회 및 제34차 정기총회’를 개최했다.

김진곤 회장은 개회사를 통해 ‘항만하역장비 현대화 자금 지원 사업’ 등 회원사의 경영수지 개선을 위하여 노력한 부분과 ‘항만하역시장 안정화 방안 연구 용역 추진’ 등 항만물류산업의 건전을 발전을 위한 주요 사업을 언급하며, 2011년도에도 협회를 중심으로 회원사들이 단결하고 어려움을 이겨 낸다면 항만물류산업의 기반을 더욱 공고히 다질 수 있는 한 해가 될 것이며, 협회 또한 더욱 더 회원사의 소리에 귀 기울이고 회원사 권익 보호에 적극 노력하겠다고 말했다.

이날 정기총회에서는 협회 사무국으로부터 2010년도 주요업무 추진실적 및 수지결산 내용을 보고 받고 이를 승인하는 한편, 2011년도 사업계획과 수입지출 예산(안) 등을 심의한 후 원안대로 통과시켰으며, 사내 인사이동으로 사임한 동해항만물류협회장을 김송기 세방(주) 동해지점장으로 새로이 선임했다.

한국해양대학교

2011년도 학위수여식 개최



오거돈 한국해양대학교 총장은 지난 2월 23일 오전 교내 시청각동 등에서 열린 2010학년도 학위수여식에서 “대한민국을 해양강국으로 만들어 가야한다는 비전이 우리나라의 국정철학이 되어야 한다”고 주장했다.

오 총장은 이날 “해양경쟁력은 바로 국가경쟁력과 동일시되는 시대가 도래했다”며 “이를 위해서는 해양분야에 획기적인 투자가 우선되어야 하고, 행정조직도 이를 뒷받침할 수 있도록 해양통합기구가 강화되어야 한다”고 강조했다.

오 총장의 이 같은 언급은 최근 들어 부산을 중심으로 정치권과 학계, 시민단체 등에서 해양수산부 부활과 관련된 논의가 본격화하고 있는 가운데 국내 유일의 해양특성화 종합대학인 한국해양대의 입장을 대변한 것이란 점에서 집중적인 관심을 받고 있다.

오 총장은 이날 “최근 들어 바다의 중요성은 더욱 높게 평가되고 있고, 전 세계 410여 곳에서 해양영토 분쟁이 진행 중이고 바다로부터의 자원 획득에 선진열강이 앞 다투고 나서고 있다”며 “문제의 핵심은 엄청난 해양자원을 누가 먼저 발굴하고 어떻게 효율적으로 활용할 수 있게 하는가가 그 국가의 미래를 결정한다는 것”이라고 덧붙였다.

한국해양소년단연맹

2011년 정기총회 개최

한국해양소년단연맹(총재 황규호)은 지난 2월 24일 11시부터 연맹 임원, 지방연맹 연맹장 및 대의원 등 70여명이 참석한 가운데 웨라톤 위커힐 호텔 컨벤션센터 4층 아트홀에서 2011년도 정기총회를 실시했다.

이번 2011년도 정기총회에서는 2010년도 사업실적 및 결산서 승인, 2011년도 사업계획 및 예산(안) 승인, 정관 및 제규정 개정(안)승인, 임원(재)선임 및 퇴임(안) 승인, 기타 토의 등의 주요 안건이 원안대로 의결됐다.

해양소년단은 지난해 연맹 창립 30주년을 맞이하여 연맹의 새로운 미래를 담은 비전을 선포하고, 이를 달성하기 위하여 기획관리, 홍보출판, 조직활동, 훈육활동, 문화활동, 연수활동, 국제교류, 해양스포츠훈련장수상레저사업 등 8개 부문의 사업을 실시하여 대국민 해양사상 함양 및 청소년건전육성에 이바지했다는 평가를 받았다.

이날 올해는 ‘변화와 창출을 통한 성장 동력 확보’라는 사업 목표에 따라 해양교육 연구 및 연맹활동의 방향성 확립, 조직 활동 강화를 위한 협의체 운영, 체계적인 지도자 교육 및 관리, 홍보 강화를 통한 주요사업의 성공적 개최를 중점으로 연맹을 이끌어 나가는데 의결했다.

또한, 해양소년단은 정기총회에서 부총재 3인(우련통운(주) 배요환 대표이사, (사)한국선급 오

공군 회장, 전국해상산업노동조합연맹 이종환 위원장), 이사 6인(SK해운(주) 김영진 상무이사, 남성해운(주) 김용규 상무이사, 천경해운(주) 서성훈 부사장, 국토해양부 해양정책국 우예종 국장, 한국해운조합 이인수 이사장, (사)한국선급 정영준 경영지원본부장)을 선임하고 위촉패를 전달했으며, 고문 3인(일우선박(주) 서정권 회장, 우일상운(주) 이동규 회장, 한국해사재단 장두찬 이사장)을 선임하고 추대패를 전달했다.

이날 해양소년단 황규호 총재(SK해운 대표이사는) “건강한 청소년 육성이라는 본래의 취지를 구현하기 위한 차별화된 노력과 효율적인 운영방안을 강구하겠다”고 밝혔으며, 이를 뒷받침하기 위한 임직원 및 유관기관의 역량과 열정의 결집을 요청했다.

한국해운조합

한국해사센터(KMC)가입

한국해운조합(KSA, 이사장 이인수)은 해운시장 및 해상보험 관련 국내외 동향조사와 국제협력강화를 위하여 국토해양부 및 7개 해운관련 기관의 MOU 체결을 통하여 설립된 한국해사센터(Korea Maritime Center, KMC)에 가입하였다고 밝혔다.

조합은 한국해사센터 가입 승인절차가 완료됨에 따라 런던 사무소 파견직원을 선정하여 한국해사센터 설립 이후 숙원과제였던 영국 현지 법인화를 위한 중심역할을 수행함과 동시에 국제해사기구 내에서 우리나라의 입지를 공고히 하고 위상제고를 위해 노력할 계획이다.

아울러 보험-해운-국제협약 등의 정보를 신속하게 조합에 제공하고, 특히 해외 재보험사와의 지속적인 업무교류 및 보험-법률-국제기구 분야에서의 인적 네트워크 구축을 통한 KSA Hull&P&I 브랜드 인지도 제고 및 재보험 협상력

강화로 최적의 재보험 시스템을 운영하며, 조합 해외 연락사무소 역할도 동시에 수행해 나가게 된다. 조합은 그동안 보험담당 전 직원을 해상보험 전문가로 육성한다는 목표 아래 영국 Marsh나 독일 Minunch Re, 네덜란드 Post&Co와 같은 해외 전문기관 전문교육, 1년 코스의 장기 해외연수 등 해상보험분야 글로벌 전문인력 양성에 적극적인 투자를 해 온 바 있다.

조합은 이번 한국해사센터 가입과 현지 직원과 견을 통하여 해상보험분야 글로벌 핵심인력 양성에 더욱 박차를 가해 나갈 계획을 밝혔다.

한국해사센터(KMA)는 국내 해운 및 조선산업의 발전과 해상안전 및 환경보호에 관한 국제협력, 국제해사기구(IMO)활동의 효율성 제고를 위해 2007년도 정부와 산, 학, 연이 공동으로 영국 런던에 설립한 단체이다.

해기사협회

제1차 정기이사회 개최

한국해기사협회(회장 민흥기)는 지난 2월11일 2011년도 제1차 정기이사회가 개최하였다. 이날 이사회 주요 내용으로는 2010년도 사업실적 및 결산을 집행부로부터 보고 받고 원안대로 승인했다.

아울러 ‘선원가족 및 외국인 혼승선박 생활 실태조사’, ‘해기선원의 이가정성 해소를 위한 위성휴대전화 서비스’, ‘해기사 면허 유효기간 만료 사전예고 전국 확대’, ‘해기사시험 기출문제집 발간’, 「선원관련법 합리적인 개정 활동」 등으로 지난해 보다 4.64%증액된 총 11억 6,000만원 규모의 새해예산(안)을 집행부의 원안대로 승인, 총회에 상정기로 의결했다. 또한 회장선거관리위원회 구성 및 회장선거일정도 의결했다.

한편 한국해기사협회 제57차 정기총회는 오는 3월 16일 부산 마린센터 3층 국제회의장에서 개최된다.



2012여수엑스포 2차 지정업소 모집

서류심사 후 현장심사 거쳐 최종 선정 발표



2012여수세계박람회 조직위원회(위원장 강동식)는 박람회를 찾는 관람객들이 쾌적하고 믿고 찾을 수 있는 숙박, 음식, 쇼핑업소를 대상으로 2차 박람회 지정업소 선정을 추진한다고 지난 2월 7일 밝혔다.

2차 지정신청대상은 1차 지정사업 때와 같이 1권역으로 분류된 16개 지자체 내(여수, 순천, 광양, 구례, 보성, 고흥, 곡성, 화순, 장흥, 담양, 경남 하동, 남해, 사천, 진주, 전북 순창, 남원) 숙박·음식·쇼핑업소를 대상으로 하며, 2권역인 광주, 전남, 전북, 부산, 경남권의 20여 개 지자체 내 박람회 추천 여행 코스 인근에 위치한 음식·쇼핑관련 업소들은 여행 전문가들의 추천과 사전조사를 통해 신청접수 안내 및 심사가 이루어진다.

지정업소 신청기간은 2월 10일부터 3월 11일까지 한 달간이며 서류심사 후 전문가들의 현장심사

등을 거쳐 지정업소를 최종 선정 발표한다.

지정업소를 희망하는 업소에서는 16개 지자체 홈페이지와 여수박람회 공식홈페이지(<http://expo2012.or.kr>)를 방문하여 온라인 신청접수를 하거나 신청서를 내려받아 해당 지자체에 우편 또는 팩스, E-mail로 직접 접수할 수 있으며, 2권역 박람회 추천여행코스 인근 전문가 추천업소는 심사기관에서 직접 서류접수 안내가

진행된다.

이에 앞서 지난해 1차로 선정된 393개 지정업소는 여수엑스포 홈페이지(www.expo2012.or.kr)와 공식 여행카페(<http://cafe.naver.com/expotour>) 등을 통해 각종 이벤트와 매체홍보가 지원되고 있다. 이 밖에도 조직위는 지정업소에 대해 공공요금 감면, 지정물품 무상 제공, 유명인사 팸투어, 마케팅 지원, 서비스 교육 등을 지원할 예정이다.

특히 여수엑스포 조직위와 문화체육관광부가 엑스포 지정업소에 관광진흥기금 융자 신청 자격 부여하여 올해 상반기 18개 업소가 총 35억원을 지원받을 수 있게 됐다.

1993년 대전엑스포 이후 우리나라에서 19년 만에 열리는 여수세계박람회는 2012년 5월 12일부터 8월 12일까지 3개월간 '살아있는 바다 숨쉬는 연안'을 주제로 여수 신항 및 덕충동 일원에서 열린다.

수면비행선박 조종사 면허제도 시행

제5회 국무회의에서 원안대로 심의·의결



이번 개정안은 수면비행선박 조종사의 한 정면허 근거를 마련(안 제4조 제1항제5호 및 제6호 신설)했으며, 수면비행선박 조종사 면허의 시험방법 및 승무경력 규정(안 제12조제4항, 별표1의3

국토해양부(장관 정종환)는 수면비행선박 조종사 면허의 취득을 위한 자격요건과 승무경력 등에 관한 규정을 내용으로 하는 '선박직원법 시행령' 개정안이 지난 2월 1일 제5회 국무회의에서 원안대로 심의·의결됐다고 밝혔다.

및 별표2)했다. 이번 시행령 개정으로 수면비행선박 조종사의 조기 양성을 위한 제도가 마련되어 향후 수면비행선박의 운항 활성화에 크게 기여할 예정이다.

면 허	항 목	내 용		
공통	교육 · 훈련	국토부령으로 정하는 교육 · 훈련과정 이수		
공통	필기시험 ※실기, 면접 없음	항해, 수면비행선박 공학 등 5과목에 대한 선택형 필기시험		
소형 (10톤미만)	승무경력	필요자격	경력사항	기간
		5급항해사 이상	100톤이상 상선 또는 30톤이상 여객선 · 어선	1년
		자가용 조종사 이상	비행기 또는 회전익 항공기(헬리콥터)	400시간
중형 (10톤~500톤미만)		4급항해사 또는 운항사 이상	500톤이상 상선 또는 50톤이상 여객선 · 어선	2년
		사업용 조종사 이상	비행기 또는 회전익 항공기(헬리콥터)	500시간



삼호주얼리호 최종수사결과 발표

생포 해적 5명에 국내사법처리 방침

삼호주얼리호 사건에 대한 최종 수사결과가 7일 11시 남해해경 특별수사본부에서 전격 발표됐다.

이날 언론발표에서 김충규 남해지방해양경찰청장은 보도자료를 통해 “지난 1월 21일 우리군에 의해 생포된 소말리아해적 5명에 대한 정부의 국내 사법처리방침에 따라 그동안 본부장 이하 4개 수사전담반을 구성, 50여명의 베테랑 수사관들을 투입해 협법상 ‘해상강도살인미수’ 등과 ‘선박 및 해상구조물에 대한 위해행위 등에 관한 법률’에 명시된 ‘선박납치’ 등의 혐의를 입증하는 데 수사역량을 집중했다”고 설명했다.

또한, 죄영함에 생포된 5명을 포함한 해적 13명은 소말리아북부 펀들랜드 지방 출신으로 지난 해 12월 중순 경 선박납치를 위해 결성됐으며, 그달

중순에는 40~50톤급 어선을 모선으로 해 소말리아 카라카드항을 출항해 납치할 선박을 찾아 인근 해역을 항해하면서 약 15일 간 총기조작 및 사격술과 사다리를 이용한 선박 진입훈련을 받은 것으로 확인됐다.

한편, 해적들은 삼호주얼리호 선박납치 후 두차례 걸쳐 선장을 통해 선사인 삼호해운(주)에 전화를 걸어 인질로 잡혀있는 선원들의 몸값을 요구한 사실도 확인됐다.

아울러, 해적들은 삼호해운(주) 소유의 시가 500억 상당의 삼호주얼리호 및 선박에 탑재된 시가 70억 상당의 화물과 선원들의 소지품을 뒤져 현금과 귀중품 등 시가 2,750만원 상당을 강취한 사실도 밝혀졌다.

개별 중소 물류창고 단지형으로 조성

국토해양부(장관 정종환)는 중·소 규모의 물류시설전용단지 제도를 도입하고, 복합물류터미널사업자의 등록사항 위반 시 형벌과 과징금을 중복 처벌하던 것을 개선하는 등 ‘물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률’일부를 개정하기 위하여 2월 8일 입법예고했다. 주요 개정 내용을 보면 창고 등 중소 물류시설 등이 개별적으로 설치되어 있거나, 설치 예정되는 지역을 국토해양부장관 또는 시장·군수·구청장이 물류단지계획심의위원회 심의를 거쳐 물류시설전용단지로 지정하여 진입도로 설치비용 지원 등을 통해 계획적 개발이 가능토록 했다. 이는 창고 등이 난개발됨에 따라 기반시설이 부족하고 경관악화 등 부작용이 있어 이를 집단적으로 조성하여 물류체계 효율성을 높이려 하는 것이라고 국토해양부는 설명했다.

또한 복합물류터미널사업자가 변경등록을 하지 않고 등록 사항을 변경하거나, 공사시행인가(변경인가 포함)를 받지 않고 공사를 시행할 경우 1년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금을 처함과 동시에 영업정지(6월 이내)에 갈음하는 과징금(4백만원)을 중복으로 부과했으나, 앞으로는 징역 또는 벌금을 폐지하여 사업자의 부담을 덜어주는 등 물류시설의 설치 및 운영상의 제도를 개선하게 된다. 한편 이번 개정안에 대한 의견은 입법예고 기간(2.8~2.28)중 국토해양부 물류시설정보과(☎02-2110-6358, Fax 02-504-9086)로 제출하면 되며, 개정 내용은 국토해양부 홈페이지(www.mltm.go.kr) 정보마당-법령정보-입법예고란에서 찾아볼 수 있다.

항만운영사간 출혈경쟁이 가장 시급한 문제 대두

KMI 물류항만 이슈세미나에서 항만전문가들 의견 피력

물류 항만인들은 특히 현재 가장 이슈화된 운영사간의 출혈 경쟁 및 항만시설의 과잉 문제에 대해 다양한 생각을 가지고 있는 것으로 나타났다.

지난 2월 18일 한국해양수산개발원(KMI)에서 발표한 '2011년 한국 물류·항만 10대 이슈와 대응'에 대해 다음과 같은 반응을 보였다.

▶ 변진식 한국항만물류협회 전무

항만개발을 지속적으로 끌어가야 한다는 분위기 때문에 공정치 못하다고 생각한다.

현재 운영사들은 엄청난 출혈경쟁을 하고 있다. 인천항의 경우 부산항 보다 덜한 편이다. 하지만 인천항도 선석이 개장되면 출혈 경쟁이 생길 수 있다. 광양항 또한 200만TEU를 달성했다고 하지만 최근 4개의 선석을 반납하는 등 경쟁이 심화되고 있다.

과당경쟁 및 출혈을 부추기는 행위를 최소화 할 방침이다. 또한 선사들의 우월적 지위에 따른 하역사의 요율 인하는 개선되어야 할 것이다.

▶ 김홍석 한국항만경제학회 회장

항만시설의 과잉과 요율에 대한 많은 이야기가 오고 가고 있다. 소위 화이부동이라는 말을 가끔한다. 공자가 말한 가장 이상적인 것으로 '조화를 이루되 무턱대고 동조하지는 않는 것'을 뜻한다.

항만은 배후단지를 얼마나 활성화 하는지에 따라 생산성과 성공이 달려있다. 생활 공간기능, 부

가가치 창출 기능 등도 고려하여 경쟁력 있는 항만으로 육성해야 한다. 해외 항만 시설 건설 및 영역 구축 문제는 매우 중요하다.

▶ 황성구 부산항만공사 운영본부장

올해 1,500만TEU로 물동량 전망치를 잡았다. 주위에서는 이같은 물동량 전망치를 보고 너무 높게 잡은 것이 아니냐고 우려한다.

하지만 1,500만TEU의 물동치를 달성하더라도 세계 순위 6위로 밀린다. 1,550만TEU를 달성해야만 현재의 위치를 유지할 수 있다. 지금 닝보, 청도항이 매우 급격한 성장률을 보이며 부산항을 뒤쫓고 있다.

하역 요율 안정화를 두고 과잉이나 말들이 많은 것은 아니다. 이에 법적체계를 마련하려고 노력하고 있다. 국토해양부와 협의하여 법적, 제도적으로 제한을 할 방침이다. 그러나 부산항만공사로서는 전체 처리물량의 45% 정도 환적화물이라 변경이 심할 경우 이탈이 심하게 되기 때문에 이를 우려하고 있다. 이에 비상 대책을 강구해야 할 것이다.

▶ 박준권 국토해양부 항만정책관

이슈화 되고 있는 것이 시설과잉문제와 개발 측면의 문제이다. 이는 계속 이슈화 되고 있다. 항만 시설자체가 과연 과잉인가. 그것을 판단하는 것은 주체가 어디 소속되어 있느냐에 따라 다르다고 생각된다.



2011년 국내 컨테이너물동량 2천만TEU돌파 전망

전년대비 7.5% 증가한 2,076만TEU 기록 예상

국토해양부(장관 정종환)가 올해 전국 항만의 컨테이너 물동량 처리목표를 2010년 대비 7.5% 증가한 2,076만TEU로 잡았다.

이는 역대 최고 실적을 기록한 지난해보다 146만TEU나 많은 규모이며, 월평균 12만TEU 이상을 더 처리하겠다는 계획이다.

우리나라가 올해 목표대로 물동량을 처리한다면 중국(홍콩 포함), 미국, 싱가포르에 이어 세계 4번째로 2천만TEU를 처리한 국가가 될 전망이다.

주요 항만별로 보면 국내 '컨' 물동량의 73.5%를 차지하고 있는 부산항은 지난해 대비 6.3% 증가한 1,507만TEU를 목표로 잡았다. 수출입화물과 환적화물 목표 물동량은 각각 827만3,000TEU와 671만3,000TEU이다.

국내 '컨' 물동량의 10.7%를 차지하고 있는 광양항은 2010년 200만TEU시대를 넘어 개항 이래 최대 물량인 230만TEU(11.0% 증가)를 처리한다는 야심찬 계획을 추진 중에 있다.

국내 '컨' 물동량의 9.6%를 차지하고 있는 인천항도 2010년 대비 9.8% 증가한 204만3,000TEU를 목표로 잡고 있어, 부산항·광양항에 이어 3번째로 200만TEU항만 진입이 예상된다.

화물별로 보면, 수출입 항만 '컨' 물동량은 교역액 대비 물동량 증가 추이 및 한국해양수산개발원(KMI) 물동량 전망 등을 종합적으로 고려하여 산정했으며, 전년 대비 7.3% 증가한 1,320만TEU로 전망된다.

국토해양부에 따르면 “부가가치가 높고, 허브항만 평가에 중요한 기준이 되는 환적화물은 항만별 마케팅 목표 물동량을 기준으로 산정했으며, 중국 경제가 고성장을 유지할 것으로 예상되는 가운데 국내항(부산항, 광양항)에 조성된 항만 배후물류단지가 본격 운영에 들어감에 따라 전년 대비 7.6% 증가한 713만4,000TEU로 목표를 잡았다”고 밝혔다.

또한 현재 물동량 유치를 위해 환적컨테이너에 대한 화물입출항료를 면제하고 있으며, 아울러 도로로 수송되는 컨테이너를 해상수송으로 전환하기 위해 연안컨테이너전용선에 대해서는 선박입출항료·화물입출항료 등을 100% 감면하는 정책도 병행하고 있다.

이와 함께 주요 컨테이너항만도 물동량 유치를 위해 다양한 인센티브 방안과 마케팅전략을 내놓고 있다.

부산항은 환적화물 유치를 위해 선사당 불륨인센티브 지급한도를 확대했으며, 일본·중국 등 전략지역 화주와 물류기업을 대상으로 적극적인 마케팅을 펼쳐나갈 계획이다.

광양항은 금년 2월 전주-광양 고속도로 개통에 맞춰 중부권·수도권 화주에 대한 집중마케팅을 실시하고, 글로벌 선사 타겟마케팅도 지속 전개해 나가기로 했다.

인천항 또한 선사유치를 통해 다양한 서비스체계를 구축하고, 韓-中, 韓-日 등 'Sea&Air' 환적

화물' 유치를 본격 추진하고 있다.

국토해양부 관계자는 '경제성장세가 다소 둔화되고 있고, 글로벌 인플레이션 등 세계 경제에 불안요인이 남아있지만, 중국 등 신흥국을 중심으로 한 경제회복 추세가 살아있어 적극적으로 환적화물 유치에 나서고, 항만배후물류단지 활성화에 다각적인 노력을 기울여 나간다면 물동량 목표를 달성할 수 있을 것'이라고 밝혔다.

2010년 실적 및 2011년 목표 처리량

(단위 : 천TEU, %)

구 분		'09 실적			'10 실적		'11 처리목표	
		물량	물량	증가율	물량	증가율	물량	증가율
전 국	합 계	16,341	19,307	18.1	20,763	7.5		
	수출입	10,369	12,299	18.6	13,200	7.3		
	환 적	5,719	6,630	15.9	7,134	7.6		
	연 안	253	378	49.4	429	13.5		
부산항	소 계	11,980	14,183	18.4	15,070	6.3		
	수출입	6,569	7,835	19.3	8,273	5.6		
	환 적	5,372	6,266	16.6	6,713	7.1		
	연 안	39	82	110.3	84	2.4		
광양항	소 계	1,810	2,073	14.5	2,300	11		
	수출입	1,477	1,727	16.8	1,900	10		
	환 적	306	313	2.3	360	15		
	연 안	27	34	28.0	40	17.6		
인천항	소 계	1,578	1,860	17.9	2,043	9.8		
	수출입	1,523	1,796	17.9	1,967	9.5		
	환 적	18	21	11.2	25	19		
	연 안	36	44	22.4	51	15.9		
울산항	소 계	319	334	4.5	360	7.8		
	수출입	302	325	7.7	348	7.1		
	환 적	16	3	△78.8	5	46.1		
	연 안	1	5	291.2	7	36.2		
평택·당진항	소 계	378	446	18.2	500	12.1		
	수출입	371	425	14.3	474	11.5		
	환 적	5	9	85	11	25.7		
	연 안	2	12	591.5	15	23		
기 타	소 계	276	410	48.5	490	19.5		
	수출입	126	192	52.2	238	24		
	환 적	1	18	1,341.60	20	11.1		
	연 안	148	200	35.1	232	16		

2011년 도선사 10명 최종합격

국토해양부(장관 정중환)는 오늘 2011년도 도선사 시험 최종 합격자 10명을 확정·발표했다.

최종 합격한 10명은 지난 2010년 7월 총 100명이 응시한 도선수습생 전형시험을 통과하고 6개월간 200회 이상의 실무수습을 완료한 후, 금년 2월 10일 실시된 최종 면접과 실기시험에 합격한 인원들로서 수석 합격자는 부산항 도선구를 희망한 윤정만 씨로 밝혀졌으며 전체 평균 연령은 54세로 외항선박의 베테랑 선장 출신이다.

도선사(導船士)는 변화무쌍한 바다 위에서 항만에 입출항하는 선박에 탑승하여 선박을 부두까지 안전하게 인도하는 전문가로서, 도선 기술, 선박 항행장비와 조종성능에 대한 지식, 특정 항만의 기상 및 지리 지식 등 종합적인 능력과 자질을 필요로 한다. 도선사는 해상선박교통 안전 확보와 항만시설 보호에 필수적인 역할을 하고 있기 때문에 정부는 도선사의 응시자격을 6천톤 이상 선박의 선장으로서 5년 이상 승무한 경력을 갖춘 해기사로 정하고 있다.

현재 우리나라에는 230여명의 도선사가 활동하고 있으며, 이번 합격자 10명은 평택·대산·마산항에 각각 1명씩, 여수항 2명, 부산항에 5명이 배치될 예정이다.

〈 ※ 2011 도선사 합격자 명단 〉

연 번	성 명	도선구
1	안외제	부산항
2	이경희	부산항
3	윤정만	부산항
4	최봉권	부산항
5	박재일	부산항
6	고정환	여수항
7	이우진	여수항
8	김 철	마산항
9	황병주	평택·당진항
10	이규봉	대산항



지난해 국제여객선 이용실적 최대 기록

여행 및 화물운송 수요증가로 역대최고 실적 달성

지난해 국내경기 회복에 따른 여행 및 화물운송 수요 증가로 국제여객선을 이용한 여객과 화물이 역대 최고의 실적을 기록했다.

2월 8일 국토해양부(장관 정종환)에 따르면 지난해 여객은 전년대비 32.6% 증가한 277만명, 화물은 22.5% 증가한 54만9,000TEU를 각각 수송한 것으로 집계돼 1970년 한일간 국제여객항로가 개설된 이후 역대 최고의 실적을 보였던 2007년 수준을 넘어섰다고 밝혔다.

국토해양부는 세계 경제위기의 여파로 2008년 이후 지속적으로 감소해왔던 실적이 지난해 큰 폭으로 회복한 것이며, 이는 학생 등 단체여행객을 중심으로 한 내국인 관광객의 급증과 중국인의 한 국여행 수요증대가 가장 큰 요인이라고 밝혔다.

항로별로 보면, 한.중항로는 양국간 교역량 증가, 단체 여행수요 급증, 소상공인 이용객의 증가 등에 힘입어 여객과 화물의 증가율이 전년대비 각각 30.2%와 28.6%로 크게 증가했다.

한.일항로 또한, 원화가치 하락, 신종플루 등으로 인해 침체되었던 여행수요가 이전 수준으로 회복되면서 여객은 전년대비 36.1%의 높은 증가율을 보인 반면, 화물의 경우에는 5%의 소폭 증가에 그쳤다.

이에 국토해양부는 국제여객선을 이용한 단체여행 관광수요 등이 꾸준히 증가하고 있고, 경기회복에 따른 한중일간 교역이 증가하는 추세에 있어 지난해에 이어 올해도 여객 및 화물의 증가세는 지속될 것이라고 전망했다.

특히, 금년도에도 지난 1월 하순 광양과 시모노세키간 신규항로가 개설된 데 이어 2월 중순경에 평택과 일조항로가 추가 개설될 예정으로 있어 한.중.일간 신규 여객수요 창출이 기대되고 있다.

현재, 우리나라와 한.중.일.러 간에는 총 22개의 국제여객항로가 개설되어 있으며, 이중 한.중항로는 14개 항로 14척이, 한.일항로에는 6개항로 14척이, 한.중.러 및 한.일.러 항로에는 2개항로 2척의 국제여객선이 운항하고 있다.

최근 5년간 항로별 여객 및 화물 수송실적

구분		2005	2006		2007		2008		2009		2010	
				%		%		%		%		%
여객 (명)	계	2,112,939	2,392,459	13.2	2,549,874	6.6	2,536,333	△0.5	2,088,967	△17.7	2,769,808	32.6
	한중	1,027,293	1,176,810	14.6	1,104,651	△6.1	1,096,792	△0.7	1,141,193	4	1,485,738	30.2
	한일	1,028,333	1,151,531	12	1,396,051	21.2	1,405,811	0.7	901,105	△35.9	1,226,119	36.1
	한러등	57,313	64,118	11.9	49,172	△23.3	33,730	△31.4	46,669	37.5	57,951	25
화물 (TEU)	계	379,808	435,939	14.8	497,779	14.2	486,667	△2.2	448,400	△7.9	549,128	22.5
	한중	278,347	330,225	18.6	378,244	14.5	363,276	△4.0	337,823	△7.0	434,451	28.6
	한일	96,859	100,243	3.5	114,217	13.2	120,712	5.7	107,201	△11.2	112,595	5
	한러등	4,602	5,471	18.9	5,318	△2.8	2,679	△49.6	3,376	26	2,082	△38.3

1월 컨물동량 역대 1월 최고실적 기록

165만9천TEU 처리, 전년대비 12.7% 증가

국토해양부(장관 정종환)는 전국 항만의 1월 컨테이너 물동량(추정)이 165만9,000TEU로 지난해 같은달의 147만2,000TEU에 비해 12.7% 증가했다고 발표했다. 이는 역대 1월 물동량으로는 최고 실적이다.

수출입화물은 106만TEU로 나타났다. 이는 미국, 중국, 일본 등 주요국가와의 교역량 증가에 힘입어 지난해 1월 대비 16.3% 늘어났으며, 환적화물(56만1,000TEU)도 주요 선사들이 부산항을 통한 환적을 확대함에 따라 6.9% 증가했다.

수출입 항만 컨테이너 물동량의 약 74%를 처리하는 부산항의 1월 물동량은 작년 동월보다 15.6% 증가한 122만6,000TEU를 기록했다. 특히 韓-美, 韓-中 등 수출입화물의 증가가 두드러졌으며, 환적화물은 현대상선, 한진해운 등 주요 선사의 환적

확대로 꾸준한 증가세를 보이고 있다.

광양항 1월 물동량은 작년 동월보다 2.2% 감소한 16만8,000TEU를 기록했으나, 2월 이후에는 전주-광양고속도로 개통 등 배후도로망 확충과 신규항로(동남아, 시모노세키) 개설에 따라 호남권 물동량 확대가 기대되고 있다.

인천항 1월 물동량은 수도권 지역의 對中 수입 증가 등 수출입화물의 증가에 힘입어 전년 동월대비 8.2% 증가한 15만6,000TEU를 기록했다.

국토해양부 관계자는 “수출입화물의 증가에 힘입어 역대 1월 최고 물동량을 달성하였으며, 이 추세 대로라면 올해 무난히 컨테이너 물동량 2천만 TEU 시대로 진입할 수 있을 것으로 기대된다”고 밝혔다.

〈 1월('06~'11) 전국 컨테이너 물동량 추이 〉

(단위 : 천TEU, %)

구분	'06.1	'07.1	'08.1	'09.1	'10.1	'11.1
합계 (증가율)	1,272	1,382 -8.7	1,459 -5.6	1,172 (△19.7)	1,472 -25.6	1,659 -12.7
수출입 (증가율)	777	907 -16.6	937 -3.3	695 (△25.8)	911 -31.1	1,060 -16.3
환적 (증가율)	464	460 (△0.8)	501 -8.9	457 (△8.9)	525 -14.8	561 -6.9
연안 (증가율)	30	15 (△49.6)	21 -41.4	20 (△8.3)	37 -85.8	38 -4.2



3월 해양사고는 적지만 충돌사고 빈도 높아

지난 5년간 3월 발생 해양사고가 전체 58.8% 차지



3월은 해양사고가 비교적 적게 발생하지만 충돌 전복사고에 대한 빈도는 높은 것으로 나타났다.

지난 5년 동안 3월에 발생했던 해양사고로 인한 인명피해 중 58.8%가 충돌사고에 의한 것이다.

특히 지난 5년간 3월은 연중 두 번째로 사고가 적은 달이었으나, 충돌사고 발생비중이 전체의 26.3%(62건)로 월평균 충돌사고 발생비중(24.4%) 보다 높았으며, 전복사고는 11월(11건)에 이어 연중 두 번째로 빈발(10건)했고 주로 어선에서 발생한 것으로 나타났다.

3월중 선종별 주요사고 사례를 감안할 때, 불가피하게 황천 항해를 하는 어선은 대각도 변침에 의한 전복사고를 조심하여야 하고, 1,000~5,000톤

급 화물선은 오전 4시~8시대 당직자에게 충분한 사전휴식을 주어 새벽시간 충돌사고를 예방하는 것이 중요하다.

또한 예부선 선원은 탱크 등 밀폐구역 작업시 질식사고 예방을 위해 산소와 유해가스 농도를 반드시 측정하고, 피예인부선 정비 작업시 구명동의를 착용하여 해상추락 등 만일의 사태에 대비하여야 한다.

중앙해양안전심판원에서 발표한 3월 해양안전예보에 따르면, 지난 5년간 3월 중 발생한 해양사고는 총 236건(312척)으로 유형별로는 지난 5년간 유형별로는 ▲기관손상 75건(31.8%) ▲충돌 62건(26.3%) ▲좌초 및 안전저해 각 16건(각각 6.8%)

▲운항저해 13건(5.5%) ▲화재 및 전복 각 10건(각각 4.2%) ▲침몰 및 인명사상 각 8건(각각 3.4%) ▲키손상 7건(3.0%) ▲조난 4건(1.7%) ▲접촉 3건(1.3%) ▲기타 4건(1.6%)의 순으로 집계됐다.

아울러 이로 인해 발생한 인명피해는 총 102명(사망실종 75명, 부상 27명)으로 ▲충돌 60명(58.8%) ▲전복 29명(28.4%) ▲인명사상 10명(9.8%) ▲화재 2명(2.0%) ▲좌초 1명(1.0%)의 순이었다.

특히 인명피해 중 사망·실종은 화물선 충돌사

고(2척에서 28명)에서, 부상은 어선 충돌사고(14척에서 23명)에서 가장 많았던 것으로 나타났다.

해심안전심판원 관계자는 3월의 안전운항 실천운동 구호로 '충돌사고 예방 및 사고피해 최소화를 위하여 당시 상황에 맞는 안전속력을 유지합시다'를 선정했다며 선박에서 이를 적극 이행하여 줄 것을 당부했다.

IOPC 보상청구 매뉴얼 개정판 번역본 제작 배포



CONTENTS		목 차	
IN FUNDATION FUND	페이지	부속	페이지
1. FUNDATION FUND: A COMPENSATION FUND FOR OIL POLLUTION DAMAGE	1	1. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1. The compensation system	1	1.1. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.1. The compensation system	1	1.1.1. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.2. The compensation system	1	1.1.2. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.3. The compensation system	1	1.1.3. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.4. The compensation system	1	1.1.4. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.5. The compensation system	1	1.1.5. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.6. The compensation system	1	1.1.6. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.7. The compensation system	1	1.1.7. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.8. The compensation system	1	1.1.8. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.9. The compensation system	1	1.1.9. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.10. The compensation system	1	1.1.10. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.11. The compensation system	1	1.1.11. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.12. The compensation system	1	1.1.12. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.13. The compensation system	1	1.1.13. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.14. The compensation system	1	1.1.14. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.15. The compensation system	1	1.1.15. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.16. The compensation system	1	1.1.16. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.17. The compensation system	1	1.1.17. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.18. The compensation system	1	1.1.18. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.19. The compensation system	1	1.1.19. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.20. The compensation system	1	1.1.20. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.21. The compensation system	1	1.1.21. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.22. The compensation system	1	1.1.22. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.23. The compensation system	1	1.1.23. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.24. The compensation system	1	1.1.24. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.25. The compensation system	1	1.1.25. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.26. The compensation system	1	1.1.26. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.27. The compensation system	1	1.1.27. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.28. The compensation system	1	1.1.28. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.29. The compensation system	1	1.1.29. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.30. The compensation system	1	1.1.30. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.31. The compensation system	1	1.1.31. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.32. The compensation system	1	1.1.32. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.33. The compensation system	1	1.1.33. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.34. The compensation system	1	1.1.34. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.35. The compensation system	1	1.1.35. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.36. The compensation system	1	1.1.36. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.37. The compensation system	1	1.1.37. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.38. The compensation system	1	1.1.38. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.39. The compensation system	1	1.1.39. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.40. The compensation system	1	1.1.40. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.41. The compensation system	1	1.1.41. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.42. The compensation system	1	1.1.42. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.43. The compensation system	1	1.1.43. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.44. The compensation system	1	1.1.44. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.45. The compensation system	1	1.1.45. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.46. The compensation system	1	1.1.46. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.47. The compensation system	1	1.1.47. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.48. The compensation system	1	1.1.48. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.49. The compensation system	1	1.1.49. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.50. The compensation system	1	1.1.50. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.51. The compensation system	1	1.1.51. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.52. The compensation system	1	1.1.52. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.53. The compensation system	1	1.1.53. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.54. The compensation system	1	1.1.54. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.55. The compensation system	1	1.1.55. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.56. The compensation system	1	1.1.56. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.57. The compensation system	1	1.1.57. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.58. The compensation system	1	1.1.58. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.59. The compensation system	1	1.1.59. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.60. The compensation system	1	1.1.60. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.61. The compensation system	1	1.1.61. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.62. The compensation system	1	1.1.62. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.63. The compensation system	1	1.1.63. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.64. The compensation system	1	1.1.64. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.65. The compensation system	1	1.1.65. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.66. The compensation system	1	1.1.66. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.67. The compensation system	1	1.1.67. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.68. The compensation system	1	1.1.68. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.69. The compensation system	1	1.1.69. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.70. The compensation system	1	1.1.70. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.71. The compensation system	1	1.1.71. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.72. The compensation system	1	1.1.72. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.73. The compensation system	1	1.1.73. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.74. The compensation system	1	1.1.74. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.75. The compensation system	1	1.1.75. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.76. The compensation system	1	1.1.76. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.77. The compensation system	1	1.1.77. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.78. The compensation system	1	1.1.78. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.79. The compensation system	1	1.1.79. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.80. The compensation system	1	1.1.80. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.81. The compensation system	1	1.1.81. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.82. The compensation system	1	1.1.82. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.83. The compensation system	1	1.1.83. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.84. The compensation system	1	1.1.84. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.85. The compensation system	1	1.1.85. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.86. The compensation system	1	1.1.86. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.87. The compensation system	1	1.1.87. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.88. The compensation system	1	1.1.88. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.89. The compensation system	1	1.1.89. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.90. The compensation system	1	1.1.90. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.91. The compensation system	1	1.1.91. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.92. The compensation system	1	1.1.92. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.93. The compensation system	1	1.1.93. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.94. The compensation system	1	1.1.94. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.95. The compensation system	1	1.1.95. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.96. The compensation system	1	1.1.96. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.97. The compensation system	1	1.1.97. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.98. The compensation system	1	1.1.98. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.99. The compensation system	1	1.1.99. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1
1.1.100. The compensation system	1	1.1.100. 부속 1: 부속 1 (부속 1)	1

국제유류오염보상기금(International Oil Pollution Compensation Funds, IOPC Funds)에서 최근 배포한 유류오염 보상청구 매뉴얼(Claims Manual) 개정판을 해양환경관리공단(KOEM)이 번역하여 국토해양부, 해양경찰청, 석유협회, 검정사 등에 배포했다.

해양환경관리공단에 따르면 IOPC Fund 1992 보상청구 매뉴얼은 보상제도 운영방식, 보상청구 제출 및 사정방법, 보상청구 유형별 제출에 대한 지침 등이 명시되어 있으며, 영문 원본과 국문 번역본을 양면에 함께 게재하여 해석의 통일성·정확성을 높이고 관련 용어 이해도를 높였다.

한편 해양환경관리공단은 보상청구 매뉴얼 번역본의 정부 및 관련 단체와 업체에 배포로 대형 해양오염사고 발생시 효율적이고 합리적인 국제유류오염 보상청구를 통하여 유류오염 피해에 대한 원활한 보상에 기여할 것으로 기대하고 있다.



2010년 해적피해로 인한 피해액 70억달러 육박

선박 보험비와 운항비용 급상승등 경제적 손실 가중



현황을 고려하면 연간 20억달러 상당이 파병해군의 비용에 사용되고 있다. 이 비용에는 현재까지 파병된 해군함 43척의 운항일수, 인건비, 운항비등이 모두 포함되고 있으며 해적퇴치비와 고용비를 제외하고서도 아프리카와 인도양, 유럽 그리고 북미등의 해적 예방비도 상당액을 차지하였다.

또한 2010년 동안 잡힌 해적들

글로벌 해운불황의 여파로 해운선사들의 어려움이 계속되는 가운데 지난해 해적피해로 인한 피해액이 70억~120억달러에 이른 것으로 나타났다. 또한 피랍된 선원에 대한 평균 몸값은 540만달러로 2005년에 기록한 15만달러 대비 크게 상승하였다.

2010년 최대 몸값을 기록한 사례로는 11월에 피랍된 삼호드림호가 기록한 950만달러이며 전체 몸값은 2억3,800만달러인 것으로 나타났다.

2010년 해적들의 활동은 점점 더 대담해져 인도양 해역 전역으로 활동반경을 넓히고 있으며 그 결과, 2010년 해적에 의해 납치된 선원들은 총 18개국 500여명에 이르렀다.

주요 납치 해역은 소말리아해역, 나이지리아, 기니, 말라카해역 그리고 인도양 연안이며 납치된 선박들은 해적에 의해 본거지인 소말리아로 끌려갔다.

한 해적전문기관은 해적피해로 인한 피해액이 잠정적으로 70억~120억달러에 이를 것이라고 분석하였다.

물론 이수치는 정확성이 떨어지지만 현재 경제

에 대해 구속, 기소 그리고 처벌 등에 사용된 비용만 3,100만달러에 이르고 있는 것으로 나타났다. 그리고 최근 들어 해적보험비용 또한 증가추세이다.

이미 전쟁위험지역 통과에 대한 추가 해적보험에 상당수의 선박이 가입되어 있으며 총 비용은 4억6,000만달러에서 32억달러까지 전망되고 있다.

국제해운민간단체들은 이에따라 각국 정부에 해적위험해역에 해군 파병은 필수적인 사항임을 인식하고 적금 동참해줄 것을 요청하고 있다.

운항적인 측면에서도 손실을 계속되고 있다. 전 세계 원유수송의 40%에 해당하는 선박이 해적위험해역을 통항하고 있으며 일부 해운선사들은 동 위험해역을 회피하여 케이프타운을 경유한 항로를 이용하기 시작했으며 이에 따른 추가비용은 연간 24~30억달러가 소요될 전망이다.

또한, 선사들이 선박안정을 위해 추가 안정장치 설치에 소요되는 비용은 3억6,300만달러에서 25억달러에 이르는 등 해적에 따른 선사들의 경제적 부담은 더욱 가중될 전망이다.

컨테이너 물동량 강세 및 운임안정 예상

2011년 컨물동량 증가율 최소 6~8% 이상 전망

향후 컨테이너 해운 산업에 대한 신뢰가 올해 컨테이너 물동량 전망에 대한 낙관론에 힘을 주고 있다고 AP Moller의 Nils Smedegaard Andersen CEO는 밝혔다.

Andersen CEO는 올해 컨테이너 물동량 증가 전망을 6~8%로 말하고 있지만 올해 말에 가서 보면 물동량 증가는 훨씬 가파르게 진행됐을 것이라고 밝혔다.

현재 시장 전문가들은 올해 컨테이너 물동량 증가율이 최소 6% 이상일 것이라는 점에 대해 이견이 없는 상태라고 ABG Collier의 해운 애널리스트인 Lars Heindorff씨는 밝혔다.

지난 해 9개월동안 AP Moller의 컨테이너 수송 물량은 7% 증가했지만 평균 운임은 2009년 같은 기간 대비 34% 상승한 바 있다고 덧붙였다.

그러나 물동량이 증가한다고 해서 자동으로 운임이 높아지는 것은 아니다. 운임은 2009년 후반 및 2010년 초 최저 수준에서 급속히 상승한 것이다.

NOL에 따르면, 2009년 3분기 FEU당 2천219달러에 그친 운임이 2010년 3분기에 3천120달러로 상승한 것으로 나타났다.

그러나 지난 해 11월 중순부터 12월말까지 6주간 동안 운임은 다시 하락해 FEU당 2천647달러로 하락한 바 있다.

해운산업 실적의 열쇠인 경제 회복은 전세계에서 동일한 속도로 진행되는 것은 아니다.

일부 애널리스트들은 지난 해 컨테이너선사들이 시황회복이 진행되는 가운데 감속운항 및 투입선복 조절로 혜택을 본 것으로 보고 있다. 그러나 시

장의 회복세는 유럽 수요 약세 등으로 둔화될 가능성도 있는 것으로 보고 있다.

컨테이너선 해운 시장의 주요 이슈는 컨테이너 선사들이 수익성에 초점을 맞추고 있는 전략을 유지할 수 있을지 또는 과거에 그러했듯이 시장 점유율에 대한 환상에서 빠져 나올 수 있을 지에 달려 있다고 이들은 보고 있다.

컨테이너선 해운 시장에 대한 일부 부정적인 시각에도 불구하고 대다수의 의견은 긍정적인 것으로 나타났다.

Drewry Shipping Consultants에 따르면, 지난해 컨테이너 선사들의 수익은 170억달러를 기록했지만 올해는 80억달러로 감소될 것으로 전망했다. 그러나 이는 2009년의 195억달러 손실에 비해서는 훨씬 양호한 것이라고 밝혔다.

업계 관계자들은 또 과거와는 달리 컨테이너 선사 및 하주들도 시장 점유율 확대를 위한 피흘리는 전투는 그 누구에게도 이익이 되지 않다는 점을 잘 알고 있다는 것이다.

하주들은 선사들이 시장 점유율 확대를 위한 공격적인 영업으로 비용을 약간 절감할 수도 있겠지만 만약 선사들이 점유율 경쟁으로 인해 몰락하게 되면 하주들의 공급 체계가 작동하도록 하는데 필수적인 선사들의 안정적인 운영이 어렵게 된다는 점을 잘 알고 있다는 것이다.

덴마크의 Sydbank 해운애널리스트인 Jacob Pedersen씨는 컨테이너선 업계는 수요의 계절적인 요인에 예전보다 훨씬 잘 대처하고 있다고 밝혔다.



2011년 컨테이너 해운시장 안정적 회복 전망

금융위기 이전 대비 수급측면에서 견고한 회복 기록

2011년 컨테이너 해운 시장은 공급측면에서 대형선 인도가 많지만 금융위기 이전 대비 부담이 적고 수요 측면에서는 미국 물동량의 의미 있는 증가가 기대된다고 신영증권의 엄경아 연구원은 밝혔다.

공급측면에서 보자면, 컨테이너 운송경기가 본격적인 회복세에 접어든 2010년 하반기에는 인도시기를 뒤로 미뤘던 선박들의 인도량이 다시 늘어나기 시작했다. 특히 8천TEU 이상의 초대형 컨테이너선의 경우 2010년 하반기에만 38만TEU 이상 인도되면서 주요 노선(아시아-미주/유럽)의 공급량 증가를 이끌었다. 하지만, 물동량이 빠른 속도로 회복됨에 따라 공급증가에도 불구하고, 꾸준한 운임 상승세를 이어갔다.

2011년에는 상반기 중에 2010년 하반기에 인도된 물량보다 많은 초대형 컨테이너 선박이 인도될 예정이다. 상반기 인도예정량은 52척이며, 선복량 기준으로는 약 58만TEU가 늘어날 것으로 보인다. 2011년 성수기 운송에 투입될 선박들이 상반기에 집중적으로 인도되는 모습이다.

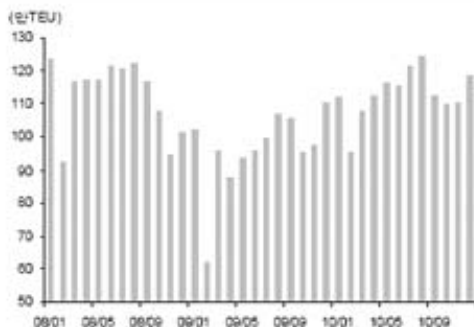
그럼에도 불구하고 2011년 연중 컨테이너 선박 인도에 따른 공급증가율은 10% 수준을 크게 벗어나지 않을 것으로 예상돼 평균적으로 13% 이상의 공급 증가가 이어지던 금융위기 이전보다도 공급 부담은 현저히 낮을 것으로 전망된다.

공급증가가 제한적일 것으로 예상되는 시점에서 향후 운임의 움직임을 결정할 요소는 주요 노선(아시아-미주/유럽)의 물동량 증가이다.

신규 인도되는 대형컨테이너선의 공간을 채워줄 수 있다면, 2010년 이상의 운임 상승도 기대해 볼 수 있는 상황이다.

2010년은 불황기 이전 수준의 물동량을 회복한 유럽노선의 약진이 두드러지는 한 해였다. 아직까지 1만TEU 이상의 선박의 접안이 제한적인 미주노선보다 대형선 투입이 많이 됐음에도 불구하고, 아시아지역에서 수입된 물동량이 전년 대비 17.7%나 증가했다. 2011년에는 아시아지역 선주들이 많은 비중을 두고 있는 미주노선의 물동량 증가가 두드러질 것으로 예상된다.

도표 5. 아시아-유럽 물동량



자료: CTS, 신영증권 리서치센터

도표 6. 동북아시아의 컨테이너 수입량과 미국 경기성장지표



자료: Bloomberg, 동북아시아 컨테이너 수입량, 신영증권 리서치센터

2011년 심각한 선박공급과잉은 없을 듯

선박 인도지연 및 취소량 증가에 따른 공급조절 기대

탱커, 벌커 및 컨테이너선 부문의 심각한 선박 공급과잉은 지난 해에 이루어진 선박 인도 지연 및 취소 등으로 인해 발생되지 않을 것이라고 런던 소재 선박 브로커인 Braemar Seascope는 밝혔다.

Braemar Seascope는 2009년말 수주잔량과 2010년 실제 선박 인도량을 비교한 결과를 토대로 이 같은 결론에 도달했다. 선박 인도 예정물량과 실제 인도물량의 차이는 조선 및 운임 시장에 대한 통찰을 제공한다.

2010년 인도 예상물량과 실제 인도량의 차이는 일부 조선소의 기술적인 문제와 글로벌 금융위기의 낙진에 따른 것이다. 일부 발주 물량은 취소됐으며 상당수의 발주물량은 선주들이 납기 연기를 위한 협상을 진행했다.

벌커의 경우 2010년 인도 예정물량은 1천400척/1억1천300만DWT이었지만, 실제 인도량은 950척/780만DWT에 그쳐 인도 지연율이 31%에 달하는 것으로 나타났다.

케이프사이즈 벌커의 경우(12만DWT 이상) 270척이 인도 예정이었지만 실제 인도 물량은 195척으로 인도 지연비율이 27%에 달했다.

2011년 케이프사이즈 벌커 인도 예정물량은 262척에 달하고 있지만, Braemar Seascope의 연구 책임자인 Mark Williams씨는 벌커 운임 전망을 감안하면 인도 지연 비율이 확대될 가능성이 높고, 선박 인도 지연은 선박 수요가 공급을 따라 잡을 수 있도록 할 수 있다고 밝혔다.

탱커 부문의 경우도 2010년 한 해 동안 인도 예정물량이 거의 400척/5천100만DWT이었지만 실제로 인도된 선박은 290척/3천700만DWT으로 인

도 지연률이 27%에 달한 것으로 나타났다.

수에즈막스 탱커는 57척의 인도가 예정됐지만 36척만이 인도돼 납기지연 비율이 37%를 기록했다.

수에즈막스 탱커 이하 사이즈의 경우 22척의 현대 탱커가 인도 예정이었지만 실제 인도 물량은 9척에 그친 것으로 나타났다.

2011년 한 해 동안 인도 예정인 VLCC는 거의 80척에 육박하고 있는 것으로 나타났다. 그러나 2010년 인도 지연이 26%에 달했으며 원유 수요가 강세로 유가가 배럴당 90달러 이상에서 지지됨에 따라 선박 공급과잉에 따른 최악의 영향에서는 벗어날 것으로 기대된다.

Braemar Seascope는 올해 인도 예정인 수에즈막스 탱커 60척이 적기 인도는 어려울 전망이다. 수에즈막스 탱커의 공급 과잉 우려도 완화되고 있다고 밝혔다.

빠르게 늘어나고 있는 컨테이너선복량은 지난 한 해 350척 이상의 선박이 신규로 인도될 예정이었으며, 이중 7천500TEU급 이상 대형 컨테이너선이 80척이었다.

예상인도 물량은 170만TEU였지만, 실제 인도 물량은 290척/135만TEU를 기록했다.

Braemar Seascope는 2010년 컨테이너선 인도 지연은 감속운항, 계선 및 다른 형태의 선박 공급 관리로만으로는 설명될 수 없다고 밝혔다.

2010년 한 해 동안 인도 지연된 컨테이너선의 비율은 27%이며 올해에는 222척/147만TEU가 인도될 예정이지만, Braemar Seascope는 올해 컨테이너선의 인도 지연은 더욱 늘어날 전망이라고 밝혔다.

