

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
선협 · 철강협회, 해운/철강산업 동반성장 세미나 개최	2
한국선주협회, 해군참모총장에게 감사패 전달	4
선협, 일본대지진 민단중앙본부에 구호물품 전달	5
선협, 외항해운업계 실무자 대상 토크콘서트 개최	6
KMI, 인천항 배후단지 활성화로 경쟁력 높여야	10

해운이슈	11
삼성경제연구, 2011년 세계경제 안정적인 성장세 기대	11

업계동정	17
------	----

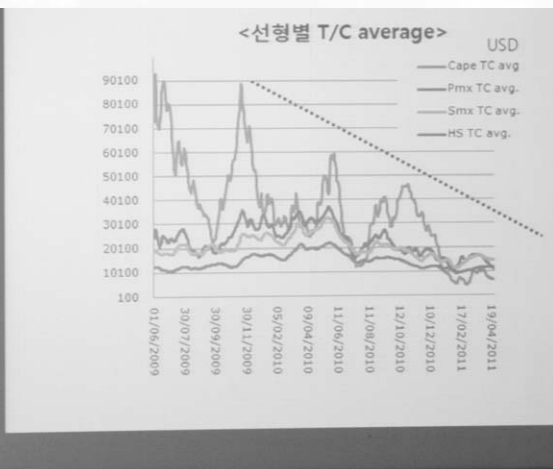
해사정보	25
해운중개업 등 해운부대업은 2년마다 등록갱신해야	25
국토해양부, 한·중·일 삼국간 물류정보 공유추진	28
아라온 남태평양 통가 해역에서 해저온천 탐사 수행	30
해양부, 시계제한 상태에서 무중항법 철저 준수 당부	33
국토해양부, 방사성물질 해양관측·감시체제 가동	35
국토해양부, 극지연구 강국 향해 힘 모은다	37

해운일지	46
------	----



## 선협·철강협회, 해운/철강산업 동반성장 세미나 개최

### 해운과 철강산업의 최근 동향과 시황 정보 교환자리 마련



한국선주협회(회장 이종철)와 한국철강협회(회장 정준양)는 지난 4월 27일 오후3시 포스틸타워(강남구 역삼동 소재) 3층 이벤트홀에서 해운/철강산업 시황 세미나를 공동 개최하고 해운과 철강산업의 최근 동향과 시황 정보를 교환하는 자리를 마련했다.

이번 세미나의 목적은 해운과 철강산업의 최근 동향 및 시황정보를 교환함은 물론 양 업계 종사자간의 교류를 활발히 함으로써 해운과 철강산업의 동반성장 및 상생협력을 위해 처음으로 개최되었다.

오후 3시부터 이병우 한국철강협회 상무이사과 양홍근 한국선주협회 이사의 개회 및 인사말로 세미나가 시작되었다.

이어 염종호 일도해운 대표이사가 ‘건화물시장 동향 및 전망’이란 주제로 발표를 시작했다. 염종호 대표는 “일시적, 기술적 반등은 발생할 것으로 추정되나, 당분간 하강국면을 면치 못할 것이다.”라며 장기전망에 대해서는 “해운경기도 과거 추세와 마찬가지로 세계경제 성장세(3~4%)를 후행할 것으

로 예상되며, 중국을 포함한 인도, 인도네시아 등 신흥개발국의 경제성장 속도가 관건이다.”라고 언급했다. 또한 “일본 대지진 이후 경제 및 기반시설 재건을 위한 건설 원자재 등 수입량이 증가할 것으로 예측되며, 공급수위 조절을 위한 노력이 지속적으로 필요하다.”라며 빨라야 2013년 중에 시황이 회복될 것으로 전망되며, 만일 현재 상황이 지속된다면 2014년 이후에나 회복이 가능하다고 예측했다.

특히, 세계 철강수요는 선진국 둔화에도 불구하고 신흥국의 호조세로 2011년 5.9%, 2012년 6%의 견조한 증가가 예상되지만 한국의 철강수요는 국내 공급 확대로 수입은 대폭 감소될 것이란 전망이 포스코 경영연구소 공문기 수석연구위원에 의해서 제기되었다.

최근 철강수요는 증가세 둔화 양상이 나타나고 있으나 생산 증가세 지속으로 공급과잉의 우려가 높아지고 있다.

이날 공문기 수석연구위원은 “현재 세계 철강시

장은 수요측면에서 미국을 제외한 선진국들이 경기 회복 지연에 따른 재고부담 등으로 수요 증가세에 둔화가 예상되고 있다”며 “하지만 중국을 제외한 개도국은 10% 내외의 고성장이 예상되고 있다”고 밝혔다. 중국의 경우 재고수준 및 경기조절로 연평균 5%의 안정적 증가를 전망했다.

또한 공급능력으로는 개도국 설비확장으로 세계 조강능력이 오는 2012년 20억톤을 돌파할 것으로 예측했으며 브릭스(BRICS)의 경우 세계 전체 생산 능력의 53% 점유가 전망된다고 전했다. 이밖에도 한국 MENA 지역 등도 높은 설비 증가가 예상된다고 덧붙였다.

철강 생산측면에서는 개도국의 설비확장에 따른 생산 확대로 2011년 5.2% 증가를 전망했다. 이 또한 선진국은 수요 둔화로 3% 내외의 완만한 증가가 예상되나 인도, 터키 등 신흥국은 높은 생산 증가세를 기록할 것으로 내다봤다.

가격측면에서는 상반기 호조세 후 공급과잉 우려로 조정국면을 맞을 것으로 예상했다. 하지만 원료 가격 고수준 지속으로 전반적인 가격수준은 지난해 보다 높을 것이라고 밝혔다.

특히 이날 공문기 수석연구위원은 “우리나라의 철강 수급에서는 내수의 경우 자동차, 조선, 기계 등 주요산업 성장세 둔화로 3.3%의 완만한 증가가 전망된다.”며 “수출의 경우 신흥국 수요 호조와 일본 지진에 따른 복구 수요 등으로 8.5% 증가가 예상된다.”고 밝혔다.

또한 생산의 경우 국내 생산능력 확대 가운데 수출 호조로 9.0%의 높은 성장세를 지속할 것으로 내다봤으며 수입의 경우 내수 둔화와 국내 공급 증가로 대폭 감소가 불가피할 것이라고 전했다.

그리고 ‘일본 대지진의 영향과 해운 및 철강산업의 대응’이라는 주제로 발표한 김우호 한국해양수

산개발원 해운시장연구센터장은 “중소선사의 안정적인 경영은 화주 수출입 물류 효율화에 기여하므로 상생전략에 관심을 가져야 하며, 고유가 대비 및 선주의 원가 경쟁력 확보 노력이 지속적으로 필요하다.”고 언급했다. 또한 김 센터장은 “글로벌 SCM 변화 대비 전략과 위험에 대비한 시나리오 전략수입이 필요하다.”라며 철강물류 허브항만은 업계 물동량 창출과 지역발전이 기대된다고 강조했다.

철강협회 관계자는 “이번 세미나는 철강재 교역 규모 및 원료수입 의존도가 큰 철강업종과 운송을 담당하는 국내 해운업계의 정보교환을 위해 개최되었다.”고 말했다. 지난해 우리나라는 철광석 및 원료탄을 7천969만t, 철강재를 4천997만t을 해송을 통해 교역 했다.

이어 김 센터장은 “선진국 고로의 생산성 저하와 신흥국 철강 생산 증대로 반제품 수출입 확대가 예상된다”며 “동아시아 철강물류 허브항만의 육성이 필요하다”고 밝혔다. 철강물류 허브항만은 업계 물동량 창출 효과와 함께 관련 산업 클러스터를 통한 시너지 효과를 얻을 수 있다는 것이다.

특히 서일본 지역 철강재 국제물류는 한국 항만을 경유하는 것이 효율적이라고 전했다. 이에 대한 근거로 서일본 지역의 항만은 대형선의 접안시설이 미비함과 동시에 일본의 내륙수송과 항만하역의 고비용으로 인해 한국 항만의 경유하는 것이 효율적이라고 설명했다.

또한 일본 철강기업은 한국, 중국, 동남아 지역 철재물류 연계로 효율화를 도모할 수 있을 뿐 아니라 한국 항만의 고효율화 및 저비용의 편익을 이용할 수 있다고 분석했다.

이날 김 센터장은 “일본 대지진 이후 일본산 철강재 수출 위축에 대비해 한국산 철강수출의 증가가 예상된다”며 “철강재의 수출시장 확대를 위해 노력



해야 한다”고 주장했다.

아울러 “중소선사는 대형화와 물류사업의 전략 기획을 강화할 필요가 있다”며 “다국적 철강에서의 제조업의 Supply Chain을 기획, 효율화를 지원할 방향을 모색해야 한다”고 주문했다.

이와 함께 분산된 생산기지간의 안정적 수송을 위한 장계계약을 추진해야 하며 초기 2자물류의 안정화된 수요에서 벗어나 지속적인 기술혁신과 서비스 개발로 독자적인 경쟁력을 확보해야 한다고 강조했다. 이에 대해 관련기업간 대형화를 통한 경쟁력 강화도 고려해야 한다고 전했다.

김 센터장은 또 글로벌 SCM변화에 대비한 전략

이 필요함을 강조했다. 이와 함께 중동, 북아프리카 위기발생시 조달전략, 선대조절, 대체항로 개발 등 신속한 의사 결정을 위해 '위험에 대비한 시나리오 전략 수립'이 필요하다고 강조했다.

이번 세미나에는 외항해운업계와 철강업계, 금융업계 임직원 등 150명이 참가하였다. 금번 세미나는 철강협회가 주관이 되어 개최되었으며, 9월에 있을 승선세미나는 선주협회 주관으로 개최할 계획이다.

## 한국선주협회, 해군참모총장에게 감사패 전달 상선대 보호위한 청해부대 활동에 대한 감사 표명



한국선주협회(회장 이종철)는 지난 4월 4일 계룡대 해군본부를 예방하고 김성찬 해군참모총장을 만나 우리 상선대 보호를 위한 청해부대의 활동에 대

한 감사의 표시로 감사패를 전달했다.

이 자리에서 이 회장은 “아덴만 여명작전의 성공적인 수행으로 위험에 처한 선원을 구출한 것은 물론, 국가에 대한 자긍심이 크게 고취됐다”며 거듭 고마움을 전하면서 해군장병 위문금을 전달했다.

이에 김 총장은 해운업계에서 청해부대 활동을 후원해 준 것에 대해 감사의 뜻을 전하고, 아덴만 해역에서 우리 상선대 보호를 위해 최선을 다하겠다고 밝혔다. 아울러 이를 계기로 해군 전역자의 해기사 취업 등 해군과 해운업계간 협력

사업을 발굴해서 추진하는 한편 상호 유대를 더욱 공고히 해나가기로 했다.

## 선협, 일본대지진 민단중앙본부에 구호물품 전달 생수 등 20피트 컨테이너 4개 분량 구호품 전달



한국선주협회(회장 이종철)는 4월5일 부산 신센대터미널에 접안중인 한-일항로 취항 컨테이너선 스타캐리어호(남성해운 소속) 앞에서 일본 대지진 이재민을 위한 구호물품 전달식을 가졌다.

생수 2만통을 비롯하여 햇반(즉석밥) 1만5,000그릇, 김 1만5,000봉지, 모포 1,000장 등 컨테이너 4개 박스에 적재된 구호품은 이 날 남성해운 선박에 실렸으며, 4월6일 요코하마항에 도착하였다. 구호품들은 재일본 대한민국 민단중앙본부에 전달이 되었다.

민단중앙본부는 이 구호품을 재일교포 트럭회사를 통해 7개 지역 이재민에게 전달하였다.

한편, 한-일항로 취항선사들의 협의체인 한국근해수송협의회는 일본구호품 수송을 맡는 등 구호품 지원행사에 동참했다.

한국선주협회는 “이번 대지진과 지진해일로 많은 고통을 받고 있는 일본인들에게 깊은 위로의 뜻을 전한다.”며 “한국선주협회의 작은 정성이 피해를 입은 이재민들이 재기하는데 조금이라도 도움이 되길 바란다.”고 말했다.





## 선협, 외항해운업계 실무자 대상 톤세설명회 개최

### 톤세 적용요건 변경, 중도 포기 등 개정내용 설명



한국선주협회(회장 이종철)는 4월 29일 대회의실에서 톤세설명회를 개최하였다. 외항해운업계 실무자 50여명이 참석한 가운데 열린 이날 톤세설명회에서는 톤세적용요건 변경, 톤세시작년도 선택가능, 톤세적용기간 중 톤세 중도 포기 허용 등 기존 법령의 개정에 대한 설명이 있었다.

톤세적용요건 변경의 주요내용으로는 용선선박의 연간운항 순톤수 합계가 기준선박의 연간운항 순톤수 합계의 5배를 초과하지 않아야 한다는 것이다. 조세특례제한법 시행령 제104조의 7의 개정내용으로는 개정전 “해당 기업이 2년 미만의 기간으로 용선(다른 해운기업이 기획재정부령으로 정하는 공동운항에 투입한 선박을 사용하는 경우를 포함한다. 이하 이 조에서 같다)한 외국선박(국적취득조건부 나용선을 제외한다)의 연간운항순톤수 합계가 해당 기업이 소유한 선박 등 기획재정부령으로 정하는 기준선박의 연간운항순톤수의 합계의 5배를 초과하지 아니하는 기업을 말한다.” 조항 중 ‘2년미만의 기간으로 용선한 선박’ 문구가 ‘해당기업이

용선한 선박’으로 개정되었다.

톤세 시작년도 선택 가능의 주요내용으로는 톤세 적용선사가 톤세선택을 원하는 사업연도부터 신고가 가능하도록 하는 것이다. 개정조항은 조세특례제한법 시행령 제104조의7 제5항이며 종전 “외항 해상운송사업 면허, 등록일이 속하는 사업연도부터 5년간 톤세 또는 법인세 의무적으로 선택”이었던 것을 “톤세적용을 원하는 사업연도부터 5년간 톤세 적용”으로 법령 개정이 있었다.

톤세적용기간 중 톤세 중도 포기 허용의 주요 내용으로는 조세특례제한법에 따라 2009년, 2010년 톤세포기가 가능하도록 하는 것이다. 이는 2008년 해운위기로 해운기업의 어려움을 덜어주기 위한 조치로 2009년, 2010년 한시적으로 톤세 포기를 허용 해주는 것이다. 관련 개정조항은 조세특례제한법 제104조의 10이며 “다만, 과세표준계산특례를 적용받고 있는 해운기업은 2010년 12월 31일이 속하는 사업연도까지 대통령령으로 정하는 바에 따라 과세표준계산특례의 적용을 포기할 수 있다.”의 법령 개정

## 〈 톤세적용요건 개정내용 〉

변경 전	변경 후
$\frac{\text{2년미만의 외국적 용선 연간운항순톤수}}{\text{기준선박(소유선박 + 2년이상 국적선 용선)의 연간운항순톤수}} \leq 5$ <p>※ 기준선박(국제선박등록된 선박에 한함)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 톤세신청 선사가 소유한 선박</li> <li>- 톤세신청 선사의 국적취득조건부 나용선</li> <li>- 톤세신청 선사가 한국선사 소유선박을 2년 이상의 기간으로 용선한 선박. 다만, 용선한 선박을 다른 선사에 대선한 경우 그 선박 제외</li> </ul>	$\frac{\text{용선선박(한국선박용선 포함)의 연간운항순톤수}}{\text{기준선박의 연간운항순톤수}} \leq 5$ <p>※ 기준선박(국제선박등록된 선박에 한함)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 톤세신청 선사가 소유한 선박</li> <li>- 톤세신청 선사의 국적취득조건부 나용선</li> <li>- 톤세신청 선사가 '여신전문금융업법' 제3조제2항에 따라 시설대여업 등록을 한 자로부터 소유권 이전 연불조건부로 리스한 선박</li> </ul> <p>※ 용선선박</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- 한국적 용선을 포함한 모든 용선선박</li> </ul>

이 있었다. 한국선주협회 황영식 이사는 “톤세 적용 요건 대폭 강화에 따라 연중 실시간으로 톤세적용

요건 충족을 위한 용선관리가 필요하다.” 라며 설명회를 마쳤다.

## 긴급피난처(Citadel), 한진 텐진호의 선원을 지켰다 선원과 선박을 지키는 가장 안전한 수단으로 급부상

한때 피랍 가능성까지 우려됐던 한진 텐진호의 선원이 긴급피난처(Citadel)을 이용해 모두 무사한 것으로 알려졌다.

외교통상부에 따르면, 청해부대원들이 한진 텐진호에 도착해 긴급피난처(Citadel)를 확인한 결과 모두 안전한 것으로 확인됐으며 우리 군이 도착 당시 해적은 없었던 것으로 안다고 보도됐다.

긴급피난처는 해적의 공격으로부터 가장 안전하게 선원과 선박을 지킬 수 있는 수단이며 선박에 이를 설치할지에 대해서는 선주가 결정하는 문제이다. 다행히 한진해운은 이를 설치해 선박 및 선원 피랍의 위기를 벗어날 수 있었던 것으로 파악되고 있다.

긴급피난처는 안쪽에서 문을 잠그면 밖에서는 절대 열 수 없는 구조이다.

이와관련, 한진해운은 “인도양에서 비상사태 연락 후 통신이 두절됐던 6,500TEU급 한진 텐진호는 당일 저녁 청해부대 최영함이 현지에 도착, 해군 특수부대 요원들이 한진 텐진호에 승선해 피난처에 있던 선원 20명을 안전하게 구출했다.”고 공식 발표했다.

해적은 발견되지 않았으며 사고 경위는 해적의 1, 2차 공격을 받아 일부 피해가 생겨 엔진 정지 후 전 선원이 지정된 피난처로 피신한 것으로 파악됐다고 덧붙였다. 그러나 선원인적사항에 대하여는 안전상의 문제로 밝힐 수 없다고 덧붙였다.

한진해운은 이번 사태 해결을 위해 모든 노력을 아끼지 않은 정부 당국과 해군 청해부대 장병들에게 깊은 감사를 표시했다.



## 2011년 제3차 KMI 상해 CEO 물류포럼 개최

### 서부대개발 핵심거점 중국 서부지역 진출해야

한국해양수산개발원(원장 김학소)은 2011년 3월 25일 중국 상하이에서 우리나라 해운, 물류, 금융, 공공기관 등 전문가 40여명이 참석한 가운데 '제3차 KMI 상해 CEO 물류포럼'을 개최했다.

이번 포럼에서는 KMI 김범중 박사(항만·물류연구본부장)가 서부대개발의 핵심거점인 사천성 청두(成都), 충칭의 진출 환경 및 전략을 담은 "중국 서부대개발과 물류시장 진출 전략"을 발표하였다.

김 박사는 2010년부터 본격 추진 단계(2010~2030년)에 들어선 서부대개발 정책과 '포용적 성장'을 기조로 하는 12.5계획으로 중국의 경제 성장을 다소 하락할지라도 서부 지역을 중심으로 내수 시장은 지속적으로 확대되어 내수 시장을 목표로 하는 기업에게는 향후 큰 기회를 제공할 것으로 전망했다. 이러한 서부 진출을 위한 김 박사는 4가지 방안을 제시하였다. 첫 번째는 '완제품 운송사업'으로 동부 연안지역 및 한국의 완제품을 서부 최대 소비도시인 청두의 한국 판매기업에게 항공, 수운 등으로 운송하는 사업이다. 두 번째는 '설비/건자재 운송사업'으로 서부 진출 기업의 설비/건자재 운송을 통해 우선 진출하고, 향후 이 관계를 유지하여 완제품 및 부품까지 운송을 전담하는 사업이다. 세 번째는 '유통물류기업 동반 진출'로써 서부 진출 우리 유통기업의 중국 및 한국제품 배송 및 조달을 담당하는 사업이다. 네 번째는 '항공물류사업'으로 중국 최대의 IT 생산지로 부상하는 청두의 항공물류시장에 진출하는 사업이다.

김 박사는 이러한 4가지 진출 방안과 아울러 진출 시 고려되어야 할 사항들도 제안했다. 우선 가장 중요한 것은 마인드를 변화시켜 힘들고 어렵지만 최단 기간 내에 어떠한 형태라도 서부 지역에 진출하고, 사업 기회를 모색해야 한다고 주장했다. 그렇지

않는다면 시장 선점 기회는 사라지고, 향후에는 높은 진입 비용을 지불하게 될 것이라 전망했다. 이어 KOTRA 공동물류창고의 이용도 권유하였다. 사업 진출 초기 물동량이 많지 않을 경우에는 다양한 혜택을 받을 수 있는 공동물류창고 이용이 유리하다고 판단했다. 그리고 우리 제조기업과 동반진출이 필수적이라고 주장 했다. 서부 지역은 특히 중국 국영기업 및 거대 지역 기업의 영향력이 강해 초기 물동량 확보가 매우 어렵기 때문에 국내 제조기업과의 동반진출이 필요하다고 했다. 이와 더불어 물류기업 공동 진출도 필요하다고 했다. 대형 제조기업과 동반 진출 시 독자적으로 초기 다양한 서비스 어렵기 때문에 여러 물류기업이 공동으로 진출하여 서비스 역량을 키우고, 우리 물류기업의 영향력을 강화하는 것도 중요한 사안이라고 했다. 마지막으로 어떤 형태이던 중국 현지 기업과 합작 형태로 추진하고 장기적으로는 한국 전용 물류단지 개발도 고려해봐야 한다고 주장했다.

이어 주제발표에서 제시된 청두 지역 진출 방안 및 제안사항에 대해 임종관 해운산업연구본부장의 진행으로 열린 토론이 전개되었다. 토론에서는 참석자 전원이 자유롭게 서부 지역 진출 경험 및 조사 내용을 공유하였으며, 특히, 철도, 항공운송에 대한 질문과 답변이 이어졌고, 우리 제조기업과의 동반 진출 중요성이 강조됐다. 김 박사는 질문에 답하면서 최종적으로 서부지역으로의 진출이 하루빨리 진출을 이루어져야 한다고 다시 한 번 강조했다. 이어 임 본부장도 서부 진출을 위해서는 완성된 설계도를 가지고 가면 기회를 실기할 가능성이 높을 것으로 판단되기 때문에 진출 후에 설계도를 완성하는 전략이 필요할 것이라며 포럼을 정리하였다.



# KMI, 해운시황 대형선 약세, 소형선 강세 전망

## 대형선 위주 공급부담 지속, 소형선 시황 개선

한국해양수산개발원(원장 김학소)은 3월 31일 개최한 해운 시황브리핑에서 “향후 해운시황은 대형선 위주의 공급부담 지속으로 전반적인 약세가 지속될 것으로 보이나 소형선 시황은 개선될 것으로 보인다.” 고 밝혔다.

### ▷ 컨테이너선,

#### “컨선시장 기대보다 어려울 것”

KMI는 컨테이너 물동량을 9%대의 호황기 수준의 증가세가 있을 것으로 전망했다. 하지만 향후 1~2년 대형선 공급증가로 인해 장기적으로 시황개선의 부담이 될 것으로 보인다고 밝혔다. 또한 현재 선사들이 선박 가동율을 크게 늘리고 있어 컨테이너선 계선량이 거의 소진되었다고 판단했다.

한편 올해 컨테이너 시장은 기대보다 어려울 것으로 전망됐다. KMI는 “2011년 컨테이너시장은 전년 대비 기대보다 낮아질 것으로 보인다”며 “기대치를 낮추어야 할 것으로 판단된다”고 밝혔다. 이와 관련해 지난해 운임이 고점을 형성한 후 3월까지 하락세를 면치 못하고 있어 이는 금년 평균치를 낮추는 결과로 이어질 것이라고 분석했다.

또한 박스 부족, 용선 시장의 호전세 등 긍정적인 요인도 있으나 뚜렷한 수급 개선이 없다는 점이 부담이 되고 있다고 설명했다.

### ▷ 건화물선,

#### 올해 BDI 연평균 1,700~2,000포인트 전망

KMI는 올해 BDI 연평균을 1,700~2,000포인트

로 전망했다.

이와 관련해 동호주 홍수사태 등 기상이변, 일본 대지진과 같은 시장 외 악재가 연속으로 발생, 선주의 운임 협상력이 현격히 약화되어 지수하락세가 지속됐다고 설명했다. 특히 막대한 신조선 인도에 따른 공급부담이 큰 케이프 시장에서 운임회복에 상당한 시일이 소요될 것으로 전망됐다. 이에 KMI는 “국내 선화주 상생협력을 위한 지속적 노력이 필요하다”며 “선화주 간 정책협의회 활성화, 공기업 평가기준 개선, 자원운송시장 개척 등의 노력이 필요하다”고 전했다.

### ▷ 유조선,

#### VLCC·석유제품선 모두 공급증가 부담

올해 VLCC, 석유제품선 각각 14.7%, 8.57% 선박량이 증가할 것으로 보인다. 이에 따른 공급 부담으로 인해 유조선 시장의 수급 현황에 부담으로 작용될 것으로 전망된다.

이와 함께 석유 증산 움직임에 따른 수요 증가 기대감에도 공급과잉으로 인한 운임 회복 부담에 따라 VLCC 시황의 약세가 지속될 전망이다. 하지만 일각에서는 석유제품선의 경우 견조한 수요로 시황의 강세가 전망되고 있다. 이에 대해 공급과잉 부담에도 중국과 개도국의 견조한 수요증가 지속으로 운임상승을 기대한다는 것이다. 이와 함께 일본 지진으로 인한 제품수요 증가도 꼽히고 있는 이유 중 하나이다.



## KMI, 인천항 배후단지 활성화로 경쟁력 높여야 배후단지 경쟁력 제고위한 정부정책 다양화 필요

‘바다와 경제 국회포럼’ 주최로 지난 4월 19일 개최된 ‘인천광역시 배후물류단지 활성화 방안 관련 세미나’에서 한국해양수산개발원(원장 김학소) 김형근 항만·물류연구실장은 “인천항의 항만배후단지 부가가치 창출과 경쟁력 제고를 위해서는 정부정책 다양화와 관련 법 개정이 필요하며 인천의 항만배후단지 개발비용 중 정부지원 비율은 25%로 타 항만수준인 50% 이상으로 상향조정이 이뤄져야 한다.”고 주장했다. 이날 김형근 실장은 ‘인천항 항만배후단지 부가가치 창출 및 경쟁력 제고 방안’이라는 주제로 발표했다.

이날 발표에 따르면 지난해 인천항의 물동량은 전년인 2009년 대비 12.5% 증가했으며 이 중 컨테이너 물동량은 17.9% 증가했다. 2010년 국토해양부의 항만배후단지 수요면적 재산정 보고서에 따르면 2011년 282만4,000㎡, 2015년 492만7,000㎡, 2020년 770만8,000㎡의 면적이 소요될 전망이다.

인천항 항만배후단지는 아암물류1단지, 2단지, 청라투기장, 북항투기장, 영종도 투기장, 신항배후부지 등이 운영 및 개발될 계획이며, 2010년 기준 인천항의 아암물류1단지에는 15개 업체가 입주해 있다.

중국의 경우 기업 요구와 경제 환경 변화에 따라 기존의 보세구 제도를 수출가공구, 보세물류원구, 보세항구/종합보세구 등으로 보완·신설해 나가고 있으며, 향후 홍콩과 같은 자유무역항 개발을 구상 중이다.

이 중 종합보세구는 보세구역 중 가장 많은 우대

정책과 많은 기능이 집합된 곳으로 2011년 현재 15곳이 지정 운영되고 있다.

또한 항만을 중심으로 한 자유무역지대를 확대하기 위해 비관세효과를 극대화하기위한 지역별 특화 산업체제로 변환을 추구하고 있으며 금융/제조/물류/국제무역/R&D 등 다기능체제로 변환을 꾀하고 있다. KMI 김형근 실장은 이 같은 중국의 정책을 벤치마킹해야 한다고 주장했다.

또한 김형근 실장은 “항만형 자유무역지역을 확대하여 저렴한 임대료 수준을 제시해야 하고 항만법, 경제자유구역법, 자유무역지역법 등의 개정을 통해 항만관리의 전문성을 확보하고, 입주제한을 완화해 국내 및 외국 기업의 유치확대가 필요하다”고 덧붙였다.

2번째 주제발표자로 나온 인천발전연구원 김운수 연구위원도 “인천항 역시 2020년 컨테이너 처리량 세계 50위권 달성을 위해 항만배후단지 확대가 필요하다”며 “인천항의 항만배후단지 활성화를 위해서는 항만배후단지의 수요특성을 파악해 배후단지 개발방향을 재설정하고 경쟁국 및 주변지역의 임대료 현황분석을 통한 전략적 임대료 책정이 요구된다”고 전했다.

더불어 “자유무역지역 지정과 토지이용계획 변경을 통한 항만물동량 창출이 우선되어야 하고 향후 한중간 틈새 비즈니스모델을 활용해 신규물동량 유치에 집중하고 성장가능한 제조업 유치를 통한 실질적인 항만물동량을 창출해야 한다”고 덧붙였다.



# 삼성경제研, 2011년 세계경제 안정적인 성장세 기대

## 중동사태, 동일본 대지진 등 불확실성 점차 증대

2011년 1분기에는 예기치 못한 일본 대지진과 중동사태 등으로 세계경제는 큰 타격을 입었으며 그로 인해 신재생 에너지 개발과 에너지 효율적인 경제구조 확립, 부품 소재 산업의 경쟁력 강화와 공급처 다변화의 중요성이 대두되었다. 이에 따라 한국 경제는 그 전략을 점진적으로 세워야 한다는 지적이 나왔다.

그러므로 우리는 이 시점에서 세계경제를 분석하고 한국 경제의 중장기적인 계획을 세워 보아야 할 필요가 있다. 다음은 삼성경제연구소에서 발표한 “2011년 세계경제 및 한국경제 전망”의 주요 내용을 정리·요약한 것이다. (편집자주)

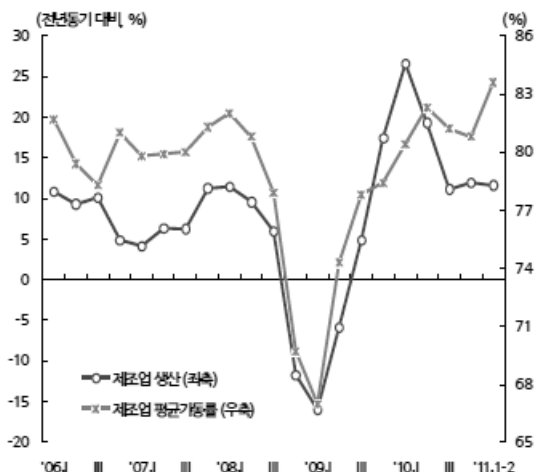
### □ 최근 한국 경제의 흐름

#### ▶ 실물경기는 양호한 회복세를 기록

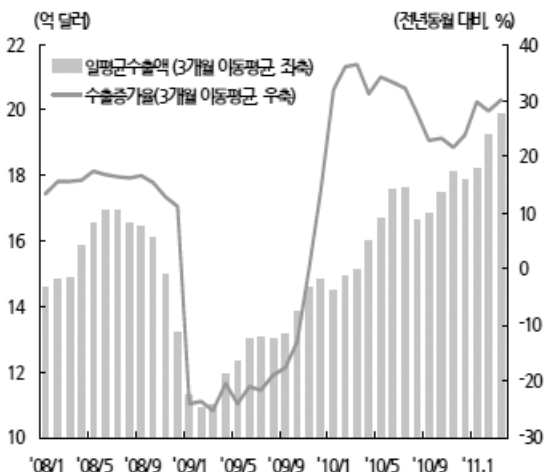
2011년 1~2월 중 제조업 생산은 전년동기 대비 11.7% 증가하여 두 자릿수 증가세를 지속하고 있다. 특히 제조업 평균 가동률은 83.6%로 2010년 4분기(80.8%)보다 2.8% 상승하였다. 수출은 중동사태,

동일본 대지진 등 대외악재 속에서도 큰 폭으로 확대되며 고공행진을 지속하고 있는 추세이다. 2011년 3월 수출은 전년동월 대비 28.9% 증가한 480.7억 달러로 월 기준 사상 최대 수출액을 기록하였다. 일 평균 수출액도 2011년 2월 20.3억 달러로 사상 최고치를 기록한 데 이어, 3월에도 20억 달러의 높은 수준을 지속하고 있다.

제조업 생산과 평균가동률 추이

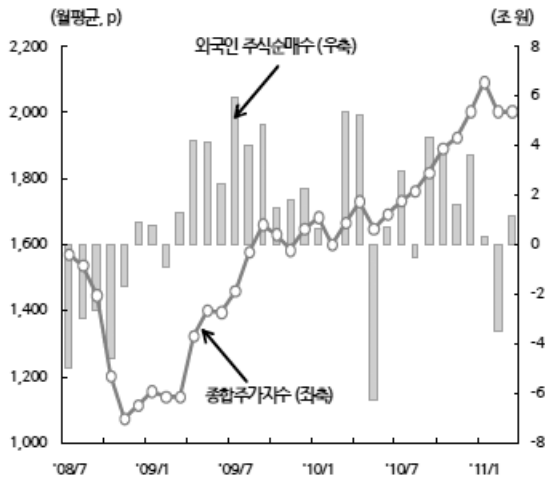


수출 증가율 추이



(자료 : 삼성경제연구소)

## 주가지수와 외국인 주식순매수 추이

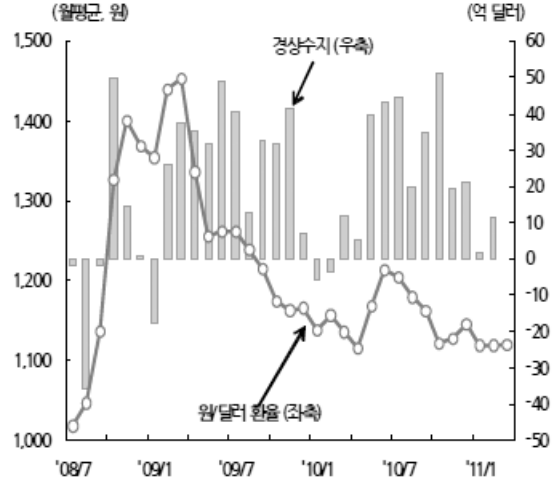


(자료 : 한국은행, ECOS)

### ▶ 금융시장도 변동성이 축소되면서 안정적인 모습을 시현

국내 금융시장은 2~3월에 중동정세 불안, 동일본 대지진 등으로 불안한 모습을 나타냈으나, 3월 이후 안정을 되찾는 모습이다. 주가는 대외악재의 영향으로 일시적으로 변동성이 확대되었으나, 경기회복세 지속, 외국인투자자금 유입 등으로 상승세로 반전하

## 원/달러 환율과 경상수지 추이



였다. 원/달러 환율도 중동사태와 동일본 대지진에도 불구하고 1100원대가 붕괴되는 등 원화의 강세 흐름이 지속되고 있다.

### ▶ 국내물가 불안 심화, 대외여건 악화 등 불확실성은 여전

2011년 들어 국내 소비자물가 상승률이 4%를 상

## 소비자 물가지수 추이



(자료 : 한국은행, ECOS)

## 국제 원유와 원자재 가격 추이





회하는 등 물가불안이 심화되고 있으며, 주택경기 부진과 부동산 PF대출 부실화 위험도 확산되고 있는 상황이다. 중동사태로 인한 국제유가의 고공행진이 지속되고 있는 가운데, 동일본 대지진 이후 글로벌 공급사슬 연쇄 충격 발생 우려도 상존한다.

## □ 2011년 세계경제 전망

▶ **성장률은 4%로 둔화되지만 하반기에는 완만하게 회복**

2011년 세계경제는 미국경제의 회복기조가 지속

되고 중국, 인도 등 신흥국의 고성장이 유지되며 4%의 성장률을 달성할 전망이다. 그러나 민간부문의 회복이 미약한 상황에서 유럽에서 본격적으로 재정긴축이 시작되고, 신흥국에서 금융긴축 기조가 지속되면 2011년 세계경제의 둔화는 불가피할 전망이다. 2011년 하반기로 갈수록 원자재 가격도 다소 안정되고 주요국의 경제가 회복세로 전환됨에 따라 세계경제는 약한 上低下高의 흐름이 될 전망이다.

▶ **중동사태, 동일본 대지진, 유럽 재정위기 재발 가능성 등 불확실성 증대**

### 〈 2011년 세계 경제 전망 〉

(단위: 전년동기 대비 %)

구분	2009년	2010년			2011년		
		상반기	하반기	연간	상반기	하반기	연간
세계경제 (시장환율 기준)	-0.7 (-1.8)	5.0 (4.1)	4.8 (4.0)	4.9 (4.1)	3.9 (3.3)	4.1 (3.7)	4.0 (3.5)
선진국	-3.4	2.7	3.1	2.9	2.1	2.3	2.2
미국	-2.6	2.7	3.1	2.9	2.7	3.3	3.0
유로지역 (독일)	-4.1 (-4.7)	1.4 (3.0)	2.0 (4.0)	1.7 (3.5)	1.6 (2.8)	1.2 (2.0)	1.4 (2.4)
영국	-4.9	0.7	2.0	1.3	1.5	1.2	1.3
일본	-6.3	4.4	3.6	3.9	0.5	1.0	0.8
신흥국	2.3	7.5	6.7	7.1	5.8	6.0	5.9
중국	9.2	11.1	9.7	10.3	9.3	8.7	9.0
인도	6.7	8.7	8.5	8.6	7.8	8.2	8.0
브라질	-0.6	8.9	6.0	7.5	3.5	5.7	4.6
ASEAN 5	1.6	7.8	5.9	6.8	4.7	5.8	5.3

(자료 : 삼성경제연구소)



중동사태는 국제유가 상승, 물가불안 가중, 소비 투자 위축, 안전자산 선호로 인한 신흥국 자금 유출의 가속화를 유발하여 세계경제에 악영향을 미치고 있다. 동일본 대지진으로 엔화가 초강세를 보인 후 약세로 전환되는 등 금융시장의 혼란과 함께 중간소재의 공급불안을 초래하였다. 유럽의 재정위기는 포르투갈의 구제금융이 확정되고 스페인 위기론이 부상하면서 2011년에 재발할 가능성이 커지고 있는 상황이다.

### ▶ 선진국: 미국이 하반기 회복을 견인

2011년 선진국 경제는 유로지역과 일본경제의 성장 둔화에도 불구하고 미국경제의 회복에 힘입어 2.2%의 성장률을 기록할 전망이다. 2011년 미국경제는 경제 회복이 본격화되며 3% 성장할 것으로 전망되나, QE2가 종료된 후 긴축기조로 전환할 가능성이 높아 그에 따른 불확실성이 상존한다. 2011년 유로지역 경제는 재정긴축과 물가불안에 따른 금리 인상 등으로 성장률이 1%대 중반에 그칠 전망이다. 동일본 대지진의 피해로 2011년 일본경제의 성장률은 지진피해가 없었을 경우에 비해 0.4%~0.6% 하락한 0.8% 수준으로 예상이 된다.

### ▶ 신흥국: 인도, 브라질이 하반기 회복을 견인

2011년 신흥국 경제는 물가불안이 커지면서 긴축 기조가 강화되어 2010년(7.1%)에 비해 성장률이 둔화되나 하반기에는 점차 회복될 전망이다. 2011년 중국경제는 성장정책 전환과 물가불안으로 인한 긴축기조 상화로 성장률이 2010년 대비 1.3%p 둔화된 9.0%를 기록할 전망이다. 2011년 인도 경제는 높은 인플레이션을 억제하기 위해 정부가 기준금리를 인상하면서 제조업을 중심으로 생산이 위축되어 성장률이 전년에 비해 0.6%p 둔화된 8.0%로 전망이 된다. 2011년 브라질 경제도 경기과열을 통제하기 위한 중앙은행의 강력한 통화긴축 정책으로 인해 성장률이 전년 대비 2.9% 하락한 4.6%로 전망된다. 2011년 러시아 경제는 미국의 경기회복과 중동사태의 영향으로 국제유가의 상승세가 유지될 것으로 보여 안정적인 성장을 지속할 전망이다.

### ▶ 2011년 국제유가는 지정학적 리스크로 인해 1배럴당 105달러로 상승

2010년 말 튀니지에서 시작된 중동사태가 이집트, 리비아 등 주변 산유국으로 확산되며 석유 공급 불안이 확대되었다. 그로인해 2011년 두바이유 평균 가격은 전년 대비 34.6% 상승한 1배럴당 105달러가 될 것으로 예상이 된다.

### 〈 국제유가(두바이유) 전망 〉

(단위: 달러/배럴)

2010년	2011년						
	1/4	2/4	상반기	3/4	4/4	하반기	연간
78	101	113	107	105	103	104	105

(자료 : 삼성경제연구소)



## □ 2011년 한국경제 전망

### ▶ 경제성장: 2011년 연간 성장률은 4.3% 예상

2011년 세계경제 성장 둔화 등의 영향으로 한국경제 성장률 역시 2010년의 6.2%에 비해 1.9%p 하락한 4.3%를 기록할 전망이다. 그러나 미국의 경기부양책이 기대 이상의 성과를 보이면서 세계경제의 회복기조가 유지됨에 따라 한국경제도 4%대의 안정적인 성장이 가능할 전망이다.

### ▶ 상저하고(上低下高)의 경기 흐름

2011년 1분기까지는 2010년 하반기에 시작된 강한 성장 모멘텀이 지속 되겠으나 2분기에는 중동사태와 동일본 대지진 등으로 성장 모멘텀이 약화될 것으로 전망된다. 중동사태의 진정과 일본의 복구작업 본격화 등 불확실성이 점차 완화되는 하반기에는 전년동기 대비 성장률이 4.7%로 상승할 전망이다.

### ▶ 민간소비: 2011년 민간소비 3.7%

2011년 민간소비는 물가불안, 가계의 이자지급부담 증가 등으로 전년 대비 3.7% 증가에 그칠 전망이다. 반기별로는 상반기와 하반기에 전년동기 대비 각각 3.6%, 3.9% 증가하며 上低下高의 흐름을 나타낼 것으로 예상된다.

### ▶ 고정투자: 2011년 설비투자 8.2%

2011년에 설비 확충이 크게 이루어진 데다 동일본 대지진과 MENA 사태등의 여파로 2011년 상반기 설비투자는 전기 대비 0.7% 증가에 그칠 것으로 전망이 된다. 하반기에는 세계경제의 회복세가 가시화

되고 기업이 투자 계획을 본격적으로 실행함에 따라 설비투자가 전기 대비 4.3% 증가할 전망이다.

### ▶ 고정투자: 2011년 건설투자 -0.1%

2011년 상반기 건설투자는 주택시장의 회복세 미흡과 토목공사의 실적저하 등으로 전년동기 대비 3.4% 감소할 전망이다. 2011년 하반기 건설투자는 공공부문의 주도로 건설투자가 재개되고, 민간 부문의 주택건설 투자가 회복을 보이면서 전년동기 대비 2.9% 증가할 전망이다. 2011년 전체적으로는 재정여력 축소와 부동산 경기의 회복 지연, 건설업체의 자금난 등으로 건설투자의 부진이 지속될 것으로 전망이 된다.

### ▶ 대외거래: 2011년 수출 17.2%

2011년 수출 증가율은 전년(2.8%)보다 낮아진 17.2%를 기록할 전망이다. 수출단가의 흐름, 동일본 대지진의 영향 등에 따라 수출 증가율은 上高下低가 지속될 것으로 전망된다. 상품수지 흑자 축소와 원화가치 상승에 따른 서비스수지 적자 지속으로 2011년 경상수지 흑자는 전년(282억 달러)보다 줄어든 176억 달러로 전망된다.

### ▶ 물가: 2011년 소비자물가 4.1%

2011년 상반기 소비자물가는 해외발 공급충격에 따른 수입물가 상승세가 지속적으로 시차를 두고 반영되어 전년동기 대비 4.5% 상승할 것으로 전망이 된다. 하반기에는 원자재가격 상승세가 둔화되고, 원화가치 상승과 기저효과 등으로 물가상승률은 상반기보다 낮은 3.7%를 기록할 것으로 전망이 된다.

## ▶ 고용: 2011년 실업률 3.6%

2011년은 성장 둔화와 공공 일자리 사업 축소 등으로 일자리 창출 폭이 2010년(32.3만 개) 보다 축소된 25만 개 내외로 예상이 된다. 2011년 실업률은 2010년보다 0.1%p 하락한 3.6%로 예상되며, 하반기 실업률은 3.4%로 상반기의 3.8%보다 하락할 전망이다.

## ▶ 금리: 2011년 5.3%

2011년 시장금리(3년 만기 AA- 회사채수익률 기준)는 금리인상과 자금 수요 증가의 영향으로 2010년(평균 4.7%)보다 높은 연평균 5.3%로 예상이 된다. 하반기에는 금리인상으로 인한 시장금리 상승효과가 상반기에 비해 크게 나타날 것으로 예상된다. 기업 투자 확대, 소비 증가 등으로 경제주체의 자금 수요가 늘어나면서 4분기에는 시장금리가 5% 후반까지 상승할 전망이다.

## ▶ 원/달러 환율: 2011년 연평균 환율 1060원

달러화가 전반적인 약세를 보이는 가운데 원화강세가 예상된다. 연중으로는 원/달러 환율이 2분기 ~ 3분기에 상대적으로 크게 하락하고, 4분기에는 하락 속도가 다소 둔화될 것으로 예상이 된다.

## □ 정책적 시사점

### ▶ 경제정책 기조의 정상화 과정을 지속하되 점진적으로 시행

한국경제가 글로벌 금융위기 국면에서 탈출한 반면, 물가불안이 심화되고 재정건전성에 대한 우려의

목소리가 있는 점을 감안할 때 경제정책 기조의 정상화 과정이 지속될 필요가 있다. 한국경제가 2010년 6.2%의 높은 성장률을 기록한 데 이어 2011년에도 양호한 4.3%의 성장률을 기록할 것으로 전망되나 아직은 위기 이전의 성장궤도로 재진입 하지는 못한 상황이어서 긴축기조로의 전환 과정은 점진적으로 추진해야 할 것이다.

- 금리인상의 부작용을 완화 - 긴축으로의 기조 전환은 유지하되 기준금리 인상의 폭과 시기를 조절하는 등 점진적인 변화를 통해 실물경제에 미치는 부작용을 최소화한다.
- 경기친화적인 재정건전화를 시도 - 재정건전화를 추진하되 급격하고도 무리한 재정긴축은 지양하고 일자리 창출과 신성장동력 확충 등을 위한 재정의 역할은 계속 강화

## ▶ 원/달러 환율의 급락 가능성에 대비

정책 당국은 환율 급등락과 금융시장 불안을 초래하는 과도한 자본유출입에 대해 추가적인 대응방안을 마련할 필요가 있다. 기업은 향후 저환율 시대가 본격적으로 도래할 것에 미리 대비할 필요가 있다.

- 부품, 소재 자립도 제고로 지속성장의 발판을 마련 - 동일본 대지진을 계기로 일본산 부품, 소재에 대한 의존도를 낮추고 핵심 부품의 국산화와 공급처 다변화를 추진해 부품조달의 안정성을 개선할 필요가 있다.
- 에너지 효율적인 경제체질을 구축하여 유가 변동성을 극복 - MENA 사태의 장기화, 고유가 지속 등에 대응하여 화석연료에 대한 의존도를 낮추고 신재생에너지 개발 노력을 강화한다.



## 고려해운

### 창립 57주년 행사

고려해운(대표 박정석)은 창립 57주년을 맞아 지난 4월 15일 오전 본사에서 임직원이 참석한 가운데 기념식을 가졌다.

1954년 4월 17일 창립하여 우리나라 해운산업의 역사와 함께 발전해온 고려해운은 2011년 4월 현재 선복량 순위 30위(4만 8,593TEU)를 유지하고 있으며 2010년 사상 최고의 실적을 기록함과 더불어 26년 연속흑자를 기록하고 있다.

박정석 사장은 기념사를 통해 “불확실성이 증대되고 있는 해운환경에서 가장 기본적인 것에 중점을 두어 개인과 시스템에 대한 지속적인 혁신을 위해 노력할 것”을 주문했다.

또한 이날 기념식에서는 장기 근속자 및 육해상 모범사원에 대한 표창이 있었으며 창립일을 기념하여 경주에서 춘계체련대회를 개최했다. 본사와 지점, 사무소가 함께 경주 토함산에서 새벽등반을 통해 사기양양 및 단결심 고취와 친목을 도모하는 자리를 가졌다.

장기근속자 표창으로는 20년 근속에 상무 정현용 씨와 계장 주민수 씨, 10년 근속으로는 과장 김현수 씨 외 12명이 있다. 모범사원으로는 대리 박성오 외 17명이 표창을 받았으며 으뜸선장과 기관장 포상이 있었는데 선장 이승협 씨와 기관장 배중현 씨가 각각 포상을 받았다. 또한 제안노력상으로는 기관장 박태원 씨가 포상을 받았다.

## 대림코퍼레이션

### 일본 국적 조난 요트 구조

지난 2월 18일 17시 일본 미즈시마로 향하던 (주)대림코퍼레이션 (대표이사 기의석) 소유의



‘DL BEGONIA’ 호가 2011년 2월 24일 14시 40분 경 필리핀 루존 섬 북서단 50마일 지점에서 표류 중이던 일본국적의 요트 ‘TRISTAN’ 호를 구조하였다.

당시 ‘DL BEGONIA’ 호 선장(정재호)은 표류 선박으로부터 RUDDER 고장으로 표류하고 있으며 조속한 병원치료가 필요한 환자가 있다는 내용의 구조 요청 메시지를 수신하여 필리핀 MRCC 및 회사에 보고 후 조난선박을 구조하기 위해 본선의 항로를 이탈하여 표류지점으로 이동해 구조작업을 수행, 일본인 2명을 무사히 구조했고 건강상태 확인 및 탈진한 구조자에 대해 응급조치를 실시했다.

또한, 조난자 들의 본국 송환을 위해 일본 해상보안청과 연락을 취하며 가장 가까운 거리인 ISHIGAKI 항에서 하선 결정하고, 조난자들에 게 음식과 편안한 잠자리를 제공했으며, 2011.02.26 03:40 ISHIGAKI 입항하여 일본인 2명을 무사히 귀환될 수 있도록 조치했다.

이에대해 지난 3월 27일 Japan Coast Guard는 본선 선장에게 감사편지를 전달했다.

## 대한통운

### 모바일 홈페이지 오픈

대한통운(사장 이원태)이 회사 대표 모바일 홈페이지를 오픈했다고 4월 13일 밝혔다. 대한통운은 업계 최초로 회사 대표 모바일 홈페이지를 오

픈하는 등 물류업계 스마트화를 선도하고 있다.

대한통운 모바일 홈페이지(m.korex.co.kr)는 사업 내용이나 네트워크 현황과 같은 회사 기본 소개부터, 사회공헌이나 최신 뉴스에 이르기까지 다양한 내용들을 스마트폰과 태블릿PC 등을 통해 편리하게 알아볼 수 있게끔 구성돼 있다. 사용자 편의를 고려한 화면 구성과 기능 설정이 장점이다.

대한통운은 앞서 개발한 택배 모바일 홈페이지를 비롯해 스마트폰 택배 어플리케이션과 컨테이너터미널 어플리케이션도 도입해 운영하고 있다.

한편 대한통운은 모바일 홈페이지 오픈을 기념해 4월 13일부터 20일까지 경품 행사를 진행하였다. 인터넷 홈페이지에서 제시되는 문제의 정답을 맞추거나, 모바일 홈페이지에 접속해 리뷰를 남긴 고객을 대상으로 추첨을 통해 총 600명에게 파riba게트와 스타벅스 모바일 상품 교환권을 지급하였다. 당첨자는 4월 25일 대한통운 인터넷 홈페이지와 모바일 홈페이지를 통해 공지되었다.



## STX팬오션

김윤기 신임 부사장 영입

STX팬오션(대표 이종철)이 컨테이너 영업 전문가 영입을 통해 해외 영업 강화에 적극 나서고 있다. STX팬오션은 현대상선 자문역을 지낸 김윤



기씨를 부사장으로 영입했다고 4월 26일 밝혔다.

김윤기 부사장은 향후 STX팬오션의 국내외 컨테이너 영업 및 기획에 이르기까지 컨테이너 CIC(Company In

Company) 부문 전반을 총괄하게 되며, STX팬오션 컨테이너부문 해외 시장 개발 및 역량 강화에 크게 기여할 전망이다.

김윤기 부사장은 30년 이상 컨테이너 영업 분야에서 근무해온 해외 영업 전문가로 알려져 있다. 연세대 행정학과를 졸업한 뒤 고려해운에 입사했던 김윤기 부사장은 1985년 현대상선으로 자리를 옮긴 후 미주법인 대표를 거쳐 현대상선 컨테이너 영업을 총괄하는 컨테이너 사업부문 부문장(전무)을 역임했다. 2010년 이후에는 현대상선 컨테이너 부문 전반에 걸친 자문 역할을 담당해왔다.

한편 STX팬오션은 세계 30위권의 인트라 아시아(Intra-Asia) 선사로 급성장한 컨테이너 부문에 지속적으로 투자하여, 선대 경쟁력 및 해외 영업력 강화에 주력한다는 방침이다.

## 현대상선

미주 동안 신규 항로 개설

현대상선(대표 이석희)이 그랜드 얼라이언스(일본 NYK, 홍콩 OOCL, 독일 Hapag Lloyd), 이스라엘 ZIM 등 4개선사와 손잡고 아시아와 미주 동안을 잇는 신규 항로인 NSE(New Savannah Express)를 개설한다.

현대상선을 비롯한 총 5개 선사가 참여한 이번 신규항로는 현대상선의 Panamax급 컨테이너선 2척을 포함해 총 9척의 컨테이너선이 투입 된다.

이번 NSE 항로의 특징은 부산, 중국, 홍콩 등 아시아와 미국의 사반나항을 직접 연결하는 것이



다. 통상 미주 동안 항로는 뉴욕항을 거쳐 사반나항을 기항했으나, 이번 신규항로는 아시아와 사반나항을 직접 연결함으로써 운송시간을 4일이나 단축할 수 있는 장점을 가지고 있다.

현대상선은 현재까지 4개의 미주 동안 서비스 항로를 운항하고 있으며 이번 신규 서비스 개설로 총 5개로 늘어났다.

사반나항은 미주 동안의 대표항만으로 뉴욕항에 이어 두 번째 규모로 지난해 연간 1,400만 TEU 물동량을 처리했다.

이번 NSE 서비스는 5월12일 첫 서비스를 개시하며, 현대상선 선박은 현대그레이스호(Hyundai Grace)와 현대유니티호(Hyundai Unity)가 투입된다.

현대상선 관계자는 “이번 신규 항로 개설로 미주 동안 노선이 한층 다변화되고, 특히 사반나항 직항으로 고객에게 빠르고 안정된 서비스를 제공하게 되었다”고 밝혔다.

## 한진해운

신입 해상·육상 직원 랑데부 실시



4월 1일 한진해운(대표 김영민)은 경주 코오롱 호텔에서 2011년 초임 해기사 47명, 육상직원 20명과 함께하는 랑데부(Rendezvous) 행사를 가졌다.

2010년에 이어 두 번째로 실시한 이번 행사는

신입 해상직원과 육상직원 상호 교류를 통해 공감대를 형성하는 취지에서 열렸으며, 2011년 초임 해기사 47명에 대한 사령장 수여식 행사도 함께 진행됐다.

초임 해기사들은 해상직원 인재상인 ‘TOP Seaman’을 주제로 뮤지컬 형식의 퍼포먼스를, 육상 신입직원들은 한진해운의 핵심가치인 ‘고객 중심, 가치창출, 구성원 중시, 사회적 책임, 혁신’을 내용으로 한 응원단 퍼포먼스를 선보여 서로의 첫 발걸음을 축하하는 자리를 가졌다.

또, 이날 오후 ‘육해상 직원 팀빌딩’ 시간에는 체육활동을 통해 상호간의 거리감을 줄이고, 협동심을 고취하는 시간을 가졌다.

이날 해상직원 제복 차림으로 참석한 최은영 회장은 “한진해운 그룹의 새 가족이 된 여러분의 당당하고 늠름한 모습을 보면서 한진해운의 희망찬 미래를 보는 것 같아, 기쁜 마음으로 사령장을 수여했다”며, “우리는 지난 61년의 항적을 나침반 삼아 세계인과 함께하는 새로운 한진해운 60년으로 재도약하여 100년 후에도 존경 받는 초일류 기업으로 만들어 가자”고 말했다.

## 부산항만공사

부산 북항 재개발 유치시설 설명회

부산북항 재개발 유치시설용지를 개발할 사업자 공모 설명회에 국내 10대 건설사가 대부분 참석해 북항 재개발사업에 쏠린 열기를 반영했다.

부산항만공사(사장 노기태)는 4월 13일 BPA 사옥 28층 대강당에서 GS건설과 현대건설 등 국내외 건설사 관계자들과 재무투자자 등 70여개 업체 120여명이 참석한 가운데 북항재개발 사업 설명회를 열었다고 밝혔다.

이 자리에서 노기태 BPA 사장은 공모 조건을 대폭 완화하고 BPA가 사업에 공동으로 참가, 재개발사업의 투자 전망이 밝다며 공모에 많이 참

여해 줄 것을 당부했다.

이날 참석한 관계자들은 시종일관 진지한 표정으로 BPA 측의 설명을 듣고 재개발사업지역을 둘러보는 등 북항 재개발사업 참여에 대한 높은 관심을 나타냈다.

이번 사업자에게 공급되는 부지(17만5,000㎡)는 북항 재개발 사업지역(152만㎡) 가운데 공공 시설용지를 제외한, 복합도심(9만9,000㎡)과 IT·영상·전시(6만㎡), 민간제안(1만6,000㎡) 지구 등이다.

BPA는 이 지역을 해양문화와 관광, 상업, 업무, 전시, 주거 등의 다양한 테마와 첨단 건축이 어우러진 복합 용도로 개발하며 이를 위해 민간사업자와 공동으로 프로젝트 회사를 설립, 19%의 지분을 출자한다는 계획이다. BPA는 8월 2일 신청서를 접수받아 재원조달계획과 사업성 분석 등 재무계획과 단지활성화계획, 건축계획 등이 담긴 사업계획서와 가격 등을 평가, 같은달 18일 우선협상대상자를 발표한다.

한편 북항 재개발사업은 최근 BPA가 세계적 마린기업 SUTL그룹과 마린시설 투자 양해각서를 체결하고 이달 중으로 국제여객터미널 입찰에 나설 계획이며 부산시가 오페라하우스를 국제공모하는 등 연일 활기를 띠고 있다.

## 울산항만공사

항만시설물 보수, 보강 공사 착공

울산항만공사(사장 이채익)는 4월 18일부터 12월 중순까지 약 8개월간 18억여 원의 사업비를 투입하여 양곡부두 등 14개 부두에 대한 보수·보강공사를 실시한다고 밝혔다. 이번 보수·보강공사는 지난해 시행된 ‘울산항 항만시설물 정밀점검 용역’에 따른 후속조치로 주요부재에 경미한 결함이 발견되어 C등급(보통)을 받은 양곡부두와 가스부두도 포함되어 있으며 잔교식 구조물

인 양곡부두, 온산항 3부두, 울산본항 1,9부두의 하면보수와 중력식 구조물인 가스부두의 셀블럭보수, 울산본항의 포장 보수, 방충재 및 차막이 보수, 조인트 교체 등이 함께 진행될 예정이다. 국토해양부의 ‘안전점검 및 정밀안전진단 세부지침’에 따르면 시설물의 안전점검결과에 따라 A~C등급은 시설물의 운영에는 지장이 없는 상태, D등급은 긴급 보수·보강과 사용제한 여부 결정이 필요한 상태, E등급은 사용을 금지하여야 할 상태로, 현재 울산항의 시설물은 운영상 지장이 없는 상태이다. 한편, UPA는 매년 관할 항만시설물에 대하여 절반씩 정밀점검을 실시한 뒤 그 결과에 따라 보수·보강공사를 시행하고 있다.

## 인천항만공사

희망의 숲 만들다



인천항만공사(사장 김종택)는 4월 13일 경기도 여주군 금사면 금사리 일대 한강변에서 임직원 20여명이 참석한 가운데 느티나무, 청단풍 등 나무를 심는 ‘희망의 숲’ 조성 행사를 진행했다.

이번 행사는 산림청이 주관하고 행정안전부와 국토해양부, 전국 지방자치단체들이 함께 테마숲을 조성하는 프로젝트로, 시민들이 직접 나무를 심는데 의미가 크며 이 날 임직원들은 손수 심은 식재구역에 회사 이름이 적힌 지표석을 설치해 참여의 의미를 더했다. 올해 ‘희망의 숲’ 행사

를 통해 3월 21일부터 4월 30일까지 전국 산, 하천변 및 자투리 공간에 총 3천 800만 그루의 나무를 심을 예정으로 숲이 조성되면 서울 남산 면적의 67배에 달할 것으로 알려졌다.

## 한국국제물류협회

제 15차 중국산업시찰행사 실시

한국국제물류협회(회장 강성린)는 올해 해외 물류산업 시찰행사를 중국 양산항을 비롯하여 상해, 항주, 소주 등의 여정으로 6월 1일부터 6월 4일까지 4일간 실시할 예정이라고 밝혔다.

KIFFA는 회원사 소속 임직원들의 사기진작과 외국의 물류산업에 대한 견문을 넓히기 위해 해외 물류산업 시찰행사를 매년 실시하고 있다.

이번 행사 여정은 6월 1일 인천공항에서 아시아나항공을 이용하여 상해 푸둥 공항에 도착하여, 도착 미팅 후 양산항 견학을 시작으로 상해 및 항주 등을 방문하고 소주를 거쳐 마지막 날인 6월 4일 상해로 돌아와 아시아나항공을 이용하여 인천으로 돌아올 예정이다.

이번 행사 참가를 원하는 업체는 국제물류협회(Tel.02-733-8000, 임택규 차장)로 문의하면 되고, 신청은 5월 6일까지이다. 접수는(Fax.02-733-0700, E-mail : kiffa@kiffa.or.kr)로 하면 된다.

한편 지난해 해외 물류산업 시찰행사는 3박 4일 일정으로 일본을 방문하여 하카다항, 구마모토, 아소, 벳부 등을 시찰하는 등 회원사 임직원 30여명이 참가한 가운데 성황리에 진행된 바 있다.

## 한국선급

해사노동협약 국내 최초 인증검사

한국선급(회장 오공균)은 4월 21일 국내 최초로 시도상선(주) 소속 마샬 아일랜드 국적 선박 마린

릴라이언스호를 대상으로 '2006 해사노동협약' 인증검사를 실시했다.

'2006 해사노동협약'은 현재 전 세계 12개국이 비준한 상태로 해상에서의 안전을 증진하고 선원이 양호한 근로 및 생활 조건에서 근무할 수 있도록 하기 위하여 2006년에 채택됐다.

국내 1호 해사노동협약 교육 강사인 한국선급의 전정충 협약심사팀장이 진행한 급별 인증검사에서 한국선급은 '2006 해사노동협약'에서 요구하는 모든 요구사항의 이행여부를 점검했고, 이에 국내 최초로 마린릴라이언스호에 해사노동협약 이행 확인서를 발행했다.

이 이행확인서는 추후 마샬 아일랜드 기국의 지침에 따라 협약이 강제 발효되면 만기 해사노동협약 적합증서로 서환하여 발행할 예정이다.

## 한국해기사협회

해기사시험 기출문제집 발간

한국해기사협회(회장 민홍기)가 '2010년도 해기사시험 기출문제집'을 발간했다. 해기사협회는 지난 2009년부터 해기면허 준비를 하고 있는 해기사들의 직업적 특수성으로 인한 어려움을 해결과 시간적·경제적으로 실질적인 도움을 주기 위해 기출문제집을 발간하고 있다.

이번 출간한 기출문제집은 2010년도 1회부터 8

회까지 출제된 내용을 바탕으로 하며 해기사협회 회원에게 배포하고 있다. 한편 2010년도 해기사시험 기출문제 및 기타 기출문제 자료(정답 포함)를 '한국해기사협회 홈페이지'에 게재할 예정이다.



이지(www.mariners.or.kr) → 커뮤니티 → 시험정보' 란에 공개되어 있다.

문제집의 내용으로는 2010년도 해기사시험 기출문제집 항해사·기관사 1,2,3급이 있으며 배부장소는 한국해기사협회 3층 민원센터이며 배부 시작 일시는 2011년 4월 11일이다.

## 한국해양수산개발원

창립 14주년 행사 개최

한국해양수산개발원(원장 김학소)이 해양수산을 통합한 국책연구기관으로 출범한지 4월 18일로 14주년을 맞이했다. KMI는 내부화합과 향후



발전을 다짐하는 창립기념 행사를 개최했다. KMI는 창립기념으로 구성원의 자기계발과 조직 발전을 위한 특별강연을 실시했다. 전하진 HERA인재개발원 대표는 '스마트 시대의 Winner의 조건'이라는 주제의 초청강연에서 SERA 즉 Story(자신만의 스토리를 만들자), Empathy(타인에게 감동을 주자), Resilience(실패하더라도 탄력 있게 일어서자), Achievement(마침내 성취하는 인생을 살자)를 강조했다.

전하진 대표는 허세는 버리고, 자신을 긍정적으로 보는 '자존감'과 나의 있는 그대로를 기꺼이 받아들일 수 있는 '자신감'을 가지고 바람직한 세상을 꿈꾸며 노력할 때 성공하는 사람이 될 수

있다고 강조했다.

이어서 김성진, 한경진 한경대 총장(전 해양수산부장관)은 'KMI 성장과 조직관리'라는 주제의 특별강연에서 글로벌 시대에 KMI가 지속적으로 발전하기 위해서는 구성원 모두가 다른 기관과 비교하여 탁월한 전문성을 갖추고, '세계 5위 해양국가' 건설을 위해 매진할 것을 주문했다. 특히 해양수산 국제협력 분야에서 주도적인 역할을 할 것과 구성원들의 화합과 협력을 강조했다.

한편 이날 KMI는 창립기념일 행사로 한국해양수산개발원 창립의 모체인 1984년 한국해운기술원 창립에 기여하신 분들과 KMI를 떠난 전직 임직원을 초청하여 만찬을 함께 하며 감사의 뜻을 전했다.

## 한국해양대

장안대(중국)과 학술교류협정 체결



한국해양대(총장 오거돈)와 중국 장안대가 양교 간 국제학술교류를 위해 협정을 체결했다.

4월 22일 한국해양대는 오거돈 총장이 4월 17일부터 19일까지 중국 장안대의 '개교 60주년 기념행사 및 국제세미나'에 참석해 양교 간 국제학술교류협정을 체결하고 왔다고 밝혔다.

오거돈 총장은 17일 중국 장안대를 방문, 미국 미시간 대학 브라운 부총장, 네덜란드 트웬테 대



학 벨캄프 총장 등 40여 명이 참석한 가운데 열린 세계 대학 총장 토론회에서 '해양과 대륙의 조화로운 공존'을 주제로 발표했다.

18일에는 장안대의 개교 60주년 기념식과 '한·중 간 경제교류 경험과 발전방안'에 관한 국제세미나에 참석하여 양교 간 학술교류의 점층적 발전에 대해 치하했다.

한편 19일 진행된 한국해양대와 장안대 간의 학술교류협정식(MOU)에서는 "해양 중심의 대학과 대륙 중심의 대학이 만나 서로 이질적인 요소를 상호 결합할 수 있는 에너지 및 자원개발, 물류, 환경오염 등에서 학문의 지평을 넓히고 시너지 효과를 가져올 수 있을 것으로 기대한다."고 밝히며 실질적인 교류방안을 논의했다.

## 한국해양수산연수원

5급 해기사 양성교육과정 입교

'내항상선 5급 해기사 양성과정' 제8기 교육생이 4월 5일 한국해양수산연수원(원장 강신길) 영도신청사에서 입교식을 갖고 본격적인 교육에 돌입했다.

총 78명(항해40, 기관 38) 교육생들은 이론교육 4개월 및 승선실습교육 1개월의 해기사교육을 이수하게 되며, 교육기간 중 선종별 직무교육과 안전교육 등도 병행하여 수료 후 즉시 내항선박에 승선 가능하게 된다

한편, 한국해운조합은 내항상선 예비해기사로서의 책임감과 소속감 고취를 통한 우수 해기사 양성을 위해 교육생에게 피복비 등을 지원하고 교육기간 중에는 일정액의 훈련수당도 지급할 계획이라고 밝혔다.

내항상선 5급 해기사 양성과정은 우수 해기인력을 확보하기 위해 2006년 처음 도입됐으며, 지금까지 271명의 해기사를 배출하여 내항상선 해기사의 중요한 공급원으로 자리 매김하고 있다.

## 한국해운중개업협회

아시아 해운거래 · 정보 중심지로 도약

4월 26일 한국해운중개업협회(회장 염정호)과 부산발전연구원(원장 이언오)이 한국해운거래 정보를 수집하고 시황분석 등을 담당할 '해운거래정보센터' 설립 · 운영 업무협약을 체결하였다.

이번 협약체결은 이기우 경제부시장, 염정호 한국해운중개업협회장, 이언오 부산발전연구원장, 데이비드 비어드(David Beard) SSY Consultancy & Research사 부사장 등이 참석하였으며, '해운거래정보센터' 설립으로 아시아권 해운정보 및 분석기능을 강화하여 부산을 아시아권 해운정보 중심지로 조성, 국제해운거래소 설립 기반을 마련하는 계기가 되었다.

협약내용은 부산시는 센터 운영에 필요한 재정적 · 행정적 지원을 하고, 한국해운중개업협회는 거래정보 수집 · 분석, DB구축, 운임지수개발 등 센터사업을 지원하며, SSY는 센터직원 전문교육 시행, 국제해운정보 및 분석리포트를 제공하고, 부산발전연구원은 센터설치, 인력채용, 예산집행 등 위탁운영 및 업무정착을 지원하는 것이다.

특히, SSY는 센터직원의 해운시황 분석능력 제고를 위하여 런던본사 파견교육(3~6개월)과 상해지사 전문가의 부산센터 방문교육을 병행하여 시행할 계획이다.

부산시는 우선 오는 6월 중에 전문가 5명, 인턴사원 2명 등 모두 7명을 채용하고, 7월에는 부산발전연구원 내에 해운거래정보센터를 개소할 계획이며, 2013년에는 센터를 대외조사팀, 정보분석팀 등 2팀 16명으로 확대, 세계 해운시장 동향 분석, 해상운임지수 패널리스트 운영, 운임파생상품 개발, 해운시황 리포트 발간, 해운거래DB 구축 등을 통해 부산시의 해운거래정보 기반 조성을 위해 노력하게 된다.



현재 부산시는 '국제해운거래소' 설립을 위한 법적 · 제도적 기반 마련을 위해 참여방안, 재원 분담 등을 국토해양부 등 중앙부처와 협의할 계획이며, 향후 국제해운거래소가 설립되면 '해운 거래정보센터'를 통합하여 운영할 예정이다.

## 한국해운조합

박성진 부회장 선출

지난 3월 31일 개최된 한국해운조합(회장 김시진) 제1회 임시총회에서 (주)에스제이탱크 박성진 대표이사가 유조선 업종 부회장으로 선출됐다.

박성진 부회장은 당선 인사를 통해 "임 · 대의원, 조합원 그리고 조합 임 · 직원 모두가 한마음 한뜻으로 혼연일체가 되어 연안해운 활성화를 위해 최선의 노력을 다하자"고 당부했으며, "임기 동안 연안해운 발전이 우리나라 경제 발전을 선도할 수 있도록 최선을 다하겠다"고 밝혔다.

한편 박성진 부회장은 중앙대학교 정치외교학과를 졸업했으며 (주)삼현 대표이사, (사)동래청년회의소 회장을 비롯하여 해운조합 16대~19대 대의원직을 역임했다.

## 해양환경관리공단

잔존유 회수 작업 착수

포항 앞바다에 침몰한 경신호의 잔존유 제거사업을 추진하고 있는 해양환경관리공단(이사장 곽인섭)은 잔존유 회수 작업을 위해 전문업체를 선정하고 본격적인 회수 작업에 착수했다.

경신호는 지난 1988년 침몰했으며 잔존유량 약 512톤 상당으로 알려졌다. 해양환경관리공단은 잔존유 회수작업 수행업체 선정을 위해 지난 3개월간 구안업체를 대상으로 공개경쟁 입찰을 시행한 바 있다.

이에 총 4개 업체가 단독 또는 컨소시엄 형태로

참여했고, 업체별 사업 제안서를 기술 · 가격 분야로 공정하게 평가한 결과 SMIT사(SMIT Singapore Pte. Ltd.)가 수행업체로 최종 선정됐다.

잔존유 회수작업은 침몰유조선 '경신호'에 남아 있는 잔존유의 대규모 유출을 사전 예방하기 위한 것이며, 193억원의 사업예산이 투입된다.

이번 잔존유 회수는 6월중 현장작업 착수 예정으로 포화잠수장비 등 각종 장비를 탑재한 전문 해상작업기지선을 침몰선박의 바로 위측 해상에 고정 배치하고, 포화 잠수사를 투입하여 선체를 천공하고 특수 펌핑장치를 활용하여 안전하게 회수하게 된다.

해양환경관리공단에서는 안전한 작업 수행을 위해 경계선단을 구성 운영하고, 작업 해역에 등부표를 설치하고, 작업해역인 호미곶 인근 관계주민 등을 대상으로 작업 안내문 발송 및 어업무선국을 활용한 안내 등을 활발히 전개할 예정이다. 아울러, 인근 조업 어민 및 통항 선박에 대해서는 안전한 통항을 당부할 예정이다.

## 황해객화선사협회

윤수훈 회장 선임



4월 4일 황해객화선사협회(회장 윤수훈)는 임시총회를 개최하고 김성수 회장이 협회 회원사인 위동항운유한공사의 대표이사직을 사임함에 따라 진인해운유한공사의 윤수훈 사장을 제6대 회장으로 새로이 선출했다고 밝혔다. 새로 선출된 윤수훈 사장은 1977년 흥아해운에 입사하여, 흥아해운 동경사무소 주재원, 흥아해운 전무이사, 황해객화선사협회 부회장을 역임한 바 있으며 현재 진인해운 대표이사직을 수행하고 있다.

# 해운중개업 등 해운부대업은 2년마다 등록갱신해야

국토해양부, 해운법 일부개정법률안 4월 20일 입법예고

해운법에 따른 해운업 중 해운대리점업, 해운중개업, 선박관리업(이하 “해운부대업”이라 한다.)은 앞으로 매 2년마다 등록을 갱신해야 한다.

국토해양부(장관 권도엽)는 해운부대업의 등록 갱신을 주요내용으로 하는 해운법개정법률안을 4월 20일 입법예고하여 5월 10일까지 의견을 수렴한다고 밝혔다.

이번 개정은 상당수 해운대리점, 해운중개업 등이 일회성 영업을 위해 등록하고, 등록 이후 주소지 변경 등을 신고하지 않아 정확한 현황 파악이 어려운 실정에 있어, 일부 해운대리점이 체납한 항만시설사용료 및 예선·도선이용료 징수가 곤란하고, 해운부대업체가 소재한 지자체에서 년 1회 발송하는 등록면허세 고지서가 전달되지 못하는 등

여러 문제점을 개선하기 위한 것이다.

국토해양부는 해운부대업에 대한 등록갱신제도는 관련 업계가 해운부대업 시장의 질서 확립을 위해 정부에 지속적으로 요구해 온 사항을 반영한 것이라고 밝혔다.

또한 이번 개정안에는 해운중개업협회, 해운대리점협회 등에 정부 업무를 위탁할 경우 위탁 업무 수행을 위한 비용을 지원할 수 있는 근거를 마련하여 협회 육성을 통한 해운부대업 발전의 기틀을 마련토록 하였다.

해운법개정법률안은 입법예고와 규제영향평가, 법제처 심사, 국무회의 심의를 거쳐 7월중 국회에 제출하고, 내년 중에 시행할 예정이다.

## 〈 해운부대업 현황 〉

구분	해운중개업	해운대리점업	선박대여업	선박관리업
정의	해상화물운송의 중개, 선박의 대여·용대선 또는 매매 중개하는 사업	해상여객(화물)운송사업자에 속하는 업무를 대리하는 사업	해상운송사업자 외의 자가 소유 선박을 대여하는 사업	해상운송사업자 또는 선박대여업자로부터 선박, 선원, 보험 등의 업무를 수탁받아 관리하는 사업
업체('10)	765개	1,219개	447개	446개

\* 해운부대업 중 '선박대여업'은 보유선박이 없을 경우 대여업을 영위할 수 없으므로 등록갱신제도 적용 대상에서 제외

(자료 : 국토해양부)



## ‘11. 1/4분기 부산항, 광양항 컨테이너 물동량 증가추세 지속

### 전국 주요항만 컨테이너 물동량 11.8% 증가하여 3분기 연속 증가세 보여

부산항, 광양항 등 전국 주요 항만의 컨테이너 물동량이 전년동기 대비 11.8% 증가하면서 3분기 연속 증가세를 이어갔다. 2010년 3/4분기 4,873천 TEU(Twenty-foot Equivalent Unit, 20피트 길이 컨테이너), 4/4분기 4,992천TEU에 이어 금년 1/4분기에는 4,993천TEU를 처리했다.

또, 국토해양부(장관 권도엽)에 따르면 우리나라 전국 29개 무역항의 전체 항만물동량이 3월에는 1억 1,147만톤, 1/4분기에는 3억 992만톤 처리되었

으며, 2010년과 비교하여 3월 기준으로는 8.1%, 1/4분기 기준으로는 7.4% 각각 증가했다고 밝혔다.

항만별로 살펴보면, 평택당진항은 현대제철의 철광석 및 무연탄 수입 증가로 전년동기 대비 19.1%, 울산항은 원유 및 석유 정제품의 수출입 물동량 증가에 힘입어 10.8% 증가했으며, 포항항은 무연탄 등의 수입 감소로 5.5%의 감소세를 보였다.

품목별로 살펴보면, 유류와 유연탄 및 자동차는 전년동기 대비 각각 10.7%, 18.9%, 12.9%로 크게

#### 〈 '11년 1/4분기 전국 무역항 항만물동량 〉

(단위 : 천톤,%)

구 분	2010년				'11. 1/4분기			
	1/4분기	2/4분기	3/4분기	4/4분기	소계	1월	2월	3월
총 물 동 량	288,519	306,885	294,751	313,913	309,922	104,963	93,494	111,465
전년동기 대비	15.1	17.1	7.3	8.6	7.4	6.7	7.4	8.1
수 출 입	232,783	242,609	240,212	250,590	255,649	87,673	77,415	90,561
연 안	55,736	64,276	54,539	63,323	54,273	17,290	16,079	20,904

#### 〈 '11년 1/4분기 주요 항만별 물동량 〉

(단위 : 천톤,%)

구 분	부산항	광양항	울산항	인천항	평택 당진항	대산항	포항항	기타
총물동량	67,726	52,286	45,743	38,417	22,718	17,044	14,869	51,120
전년 대비	11.7	6.7	10.8	4.1	19.1	6.8	-5.5	2.4

### 〈 '11년 1/4분기 주요 품목별 물동량 〉

(단위 : 천톤,%)

품 목 별	유류	유연탄	광석	철재	기계류	화공품	자동차	시멘트	기타
총물동량	97,583	29,015	25,760	21,817	17,995	12,534	12,183	8,716	84,317
전년 대비	10.7	18.9	0.9	3.2	-6.1	-7.1	12.9	10.5	8.1

증가했으며, 기계류와 화공품은 각각 6.1%, 7.1%의 감소세를 보였다.

한편, 컨테이너는 수출입 물동량 증가와 환적화물 유치 확대에 힘입어 전년동기 대비 11.8% 증가한 4,993천TEU를 처리했다.

또, 부산항은 전년동기 대비 13.8% 증가한 3,725천TEU를 처리하여 역대 분기 물동량으로는 최고 실적을 달성했고, 광양항 및 인천항은 각각 전년 동기 대비 8.3%, 2.7% 증가한 것으로 나타났다.

### 〈 '11년 1/4분기 전국 무역항 컨테이너 처리실적 〉

(단위 : 천TEU,%)

구 분	2010년				'11. 1/4분기			
	1/4분기	2/4분기	3/4분기	4/4분기	소계	1월	2월	3월
총물동량	4,465	5,039	4,873	4,992	4,993	1,669	1,454	1,869
전년동기 대비	24.7	25.2	15.8	10.2	11.8	13.0	6.2	15.5

### 〈 전년동기 대비 주요 컨테이너 항만 물동량 증감추이 〉

(단위 : TEU)

구 분	2010년				'11. 1/4분기			
	1/4분기	2/4분기	3/4분기	4/4분기	소계	1월	2월	3월
부산항	3,272	3,696	3,599	3,627	3,725	1,233	1,090	1,402
광양항	495	534	532	528	536	170	168	198
인천항	427	510	460	506	438	162	112	164

(자료 : 국토해양부)



# 국토해양부, 한 · 중 · 일 삼국간 물류정보 공유추진

## 워크숍 통해 한중일 물류정보 구체적 연계방안 논의

국토해양부(장관 권도엽)는 2011년 4월 26일 부터 28일까지 3일간 부산에서 한 · 중 · 일 물류정보 공유를 위한 전문가 워크숍을 개최하여 한중일 물류정보의 구체적 연계 방안을 논의 한다.

이번 워크숍에서 우리나라의 해운항만물류정보 센터(SP-IDC), 중국의 물류정보시스템(LOGINK), 일본의 컨테이너물류정보시스템(COLINS)을 상호 연계하여 선박 입출항 정보와 항만간 컨테이너 이동정보 공유를 본격적으로 추진하기로 했다.

워크숍은 한 · 중 · 일 삼국 정부대표, 연구기관, 대학, 업계 관계자 등 총 50명이 넘는 전문가 그룹이 참석한 가운데 널넷(NEAL-Net) 운영방안 및 물류정보 공유에 대해 지속적으로 협력하기로 했다.

이번 워크숍은 지난해 12월 중국 항저우에서 개최된 한 · 중 · 일 교통물류발전 포럼에서 삼국이 동북아시아 물류정보서비스 네트워크(NEAL-Net) 구축 합의에 근거를 두고 있다.

NEAL-Net은 각계의 전문가들이 참여하는 협의회(Council)와 사무국(Secretariat)을 두어 정책 방향 설정과 물류정보공유에 관련된 실무를 담당 하도록 하고 있다.

우리나라는 국토해양부 신연철 항만운영과장을 수석대표로 하여 40여명, 중국측은 웨이 평 공로과 학연구원 수석연구원 외 5명, 일본측은 국토교통성 모리 히로수구 국제물류정책기획과장 외 3명

등 총 50명이 참가했다.

이번 워크숍에서는 “한 · 중 · 일 선박입출항 정보 공유 방안”, “한 · 중 · 일 컨테이너 이동 정보 공유 방안” 등 물류정보 공유를 위해 삼국의 물류정보 전문가의 주제발표가 있었으며, 한중일 삼국간의 물류정보 공유를 구체화하기 위한 실질적인 토론이 이루어졌다.

물류정보 공유에 있어 사전에 삼국이 해결해야 할 정보 표준화에 대해 협의하였고, 시범사업 대상 항만으로 우리나라의 부산항, 일본의 도쿄항, 중국의 Ningbo항을 선정하였다.

또 최첨단 자동화 터미널인 부산신항 컨테이너 터미널과 물류 정보 재난복구센터(Disaster Recovery Center) 및 GCTS(Global Container Tracking System) 등 방문을 통해 참석자들에게 우리나라 첨단 물류정보시스템을 소개하고 항만물류분야에서의 협력방안을 모색하였다.

동아대의 “컨테이너화물 안전수송 기술개발 클러스터사업단(ICC: Intelligent Container R&D Center)” 방문에서는 지능형 컨테이너의 개발 및 활용방안에 대해 논의하였다.

이번 부산 NEAL-Net 워크숍을 통해 한 · 중 · 일 삼국은 물류정보 공유를 위한 구체적인 방안을 마련함과 동시에, 시범사업 추진을 통해 실질적인 물류정보 공유에 한발 더 나아가는 계기를 마련할 수 있게 되었다.



# 국토해양부, 국가물류기본계획 2차 수정계획 확정고시

## 지속적 경제성장 지원, 저탄소 녹색성장 견인 등

국토해양부(장관 권도엽)는 대내외 물류환경변화에 능동적으로 대처하기 위하여 '국가물류기본계획 제2차 수정계획(2011~2020)'을 6월 12일 확정·고시한다고 밝혔다.

금번 수정계획에서는 지속적 경제성장 지원, 저탄소 녹색성장 견인, 물류산업의 고부가가치화를 3대 목표로 정하고, 목표달성의 정도를 측정할 수 있도록 국내 산업의 원가경쟁력 3.6% 제고, 1) 물류부문 CO2 배출 BAU 대비 16.7% 감소, 2) 전체 산업 중 매출기준 5위 달성, 3)을 목표별 구체지표로 정했다.

이같은 3대 목표를 달성하기 위하여 5대 추진전략을 수립하였으며, 구체내용은 아래와 같다.

① 육해공 통합물류체계 구축을 통해 물류효율화 구현 : 항공·철도·물류시설·도로 등 SOC 투자자 효율적으로 이루어지도록 유관계획 수립시부터 거점간 연계성과 효율성을 분석토록 하고, 항만·물류단지 등 주요 물류거점간 연계수송을 활성화하기 위하여 항만배후 철도와 도로를 확대하고 운영 체계를 개편해 나가는 한편, 항만·물류기지 등 기존 물류시설의 효율성을 제고하기 위하여 이용수요가 높은 시설에 대해서는 시설을 확장하고, 이용수요가 낮은 시설에 대해서는 용도전환 등을 적극 검토할 방침이다.

② 고품질 물류서비스 제공을 위한 소프트 인프라 확보 : 물류정책의 신뢰성을 강화하기 위해 국내 순 물동량, OD 분석 등 물류분야의 기본통계를 확충할 계획이며, 이를 실행하기 위하여 국가물류통합정보센터에 통계생성·관리기능을 부여할 계

획이다. 또한 물류산업의 발전에 핵심요소인 맞춤형 물류인력을 양성하기 위하여 물류관리사 시험을 실무중심형으로 전환하고, 물류기술사 등 고급인력을 양성하는 등 국가자격제도를 정비할 방침이다.

③ 녹색물류체계와 물류보안 강화로 선진물류체계 구현 : 친환경 물류체계로의 전환을 위하여 민·관·연이 공동참여하는 녹색물류협의체를 통해 기업의 자발적 참여를 유도할 수 있는 녹색물류 사업을 지속 발굴하는 한편, 글로벌 수준의 물류보안체계를 조기에 구축하여 새로운 경쟁력을 확보할 수 있도록 물류보안컨설팅 등을 지원할 계획이다.

④ 글로벌 물류시장진출을 위한 물류산업 경쟁력 강화 : 선사·항공사 등 기존 물류기업이 고부가가치 수익원을 신규로 창출할 수 있도록 글로벌 시장 진출을 지원할 것이며, 글로벌 수준의 물류기업을 육성하기 위하여 글로벌 시장으로 진출하는 종합물류기업을 집중육성하고 해외거점 개발을 위한 투자를 확대할 계획이다.

⑤ 시장기능 회복을 통한 물류산업의 경쟁력 제고 : 우수물류기업이 지속 성장할 수 있는 국내 산업환경을 조성하기 위하여 우수화물인증기업 등 우수기업에게는 증치를 허용하는 등의 인센티브를 제공하고, 해운중개업 및 선박관리업에 대한 인증제를 도입 할 방침이다.

국토해양부는 동 수정계획이 실효성있게 추진될 수 있도록 구체적인 사업내용 등에 관한 연도별 실행계획인 '국가물류 시행계획'을 금년 내 수립할 계획이라고 밝혔다.



# 아래온 남태평양 통가 해역에서 해저온천 탐사 수행

해양부 우리나라 독점 쇄빙연구선과 무인잠수정 투입

국토해양부(장관 권도엽)는 남서태평양 통가왕국 배타적경제수역(이하 “EEZ”) 내의 우리나라 독점 탐사광구( 08년 3월 확보, 면적 약 2만4천km<sup>2</sup>로 경기도 면적의 2.4배)에 쇄빙연구선 아래온호와 무인잠수정(ROV)을 투입하여, ‘해저온천’이라고 할 수 있는 해저열수광상을 개발하기 위한 탐사를 수행하고 있다고 밝혔다.

해저열수광상은 대양의 수심 2,000m 심해저에는 400℃의 뜨거운 물이 분출되는 해저온천이 다수 존재하는데, 해저열수광상은 그 주변에 형성되는 광물 덩어리로, 금·은·구리·아연 및 희토류 금속을 다량 함유하고 있어 세계적으로 각광받는 자원이다.

국토해양부는 지난 2008년 통가 EEZ에서 독점 탐사권을 확보한 이후 ‘해저열수광상개발사업단’을 출범하여 대우조선해양, 삼성중공업, SK네트웍스, LS-니코동제련, 포스코 등 민간기업 다섯 곳으로부터 150억원의 투자를 유치한 바 있으며, 세 차례에 걸친 해역 탐사를 통해 해저열수광상의 부존지역을 확인하고 광체시료를 확보하는 등 성과를 거둔 바 있다.

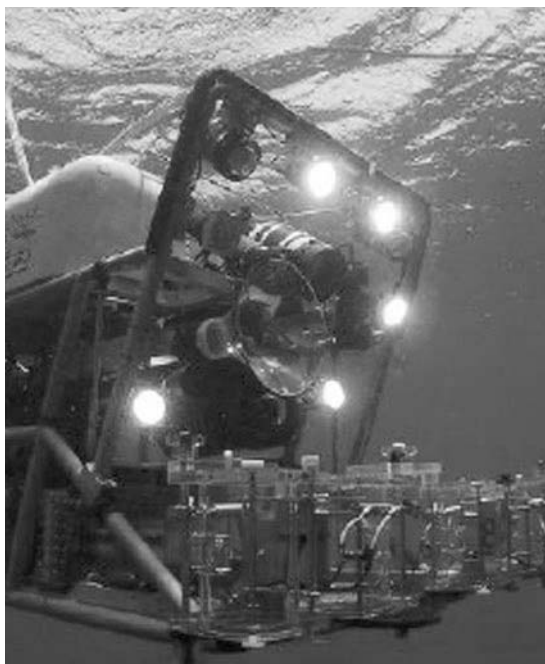
우리나라의 독점탐사광구에서는 향후 20년간 연 30만 톤씩 총 600만 톤 이상 개발을 목표로 하고 있는데, 이는 20년간 약 52억불의 수입대체 효과를 거둘 수 있는 막대한 양이다.

이와 관련하여 쇄빙연구선 아래온호가 탐사기간 중 통가 누쿠알로파 항구에 입항하는 4월 8일, ‘아래온호 통가 기항식’이 개최된다.

이번 행사는 한국과 통가 정부의 협력관계를 공

고히 하고, 본격적인 개발에 앞서 우리 정부와 민간기업의 현지 조사 및 홍보활동을 위한 것으로, 양국 정부 및 한국해양연구원(원장 강정국), 참여기업 등 이 사업과 관계된 기관의 주요 인사가 대거 참석할 것으로 알려졌다. 통가측 참석자는 사미우 바이푸루 부총리, 마아푸 국토자원부장관, 라시케 국회의장 등이다.

국토해양부 관계자는 “최근 국가간 자원확보 경쟁이 벌어지는 상황에서 광활한 해양에서의 자원 개발은 필수적”이라며, “이번 기항식은 한국과 통가 정부간 협력관계를 강화하고, 장기적이고 안정적인 자원 공급원을 확보하는 계기가 될 것”이라고 말했다.



# KMI, 부산항 컨테이너터미널 운영사 과다

세계 5위권 항만에 11개 터미널운영사 너무 많다



에도 터미널 운영사가 11개사 체제로 세계적인 추세인 2~3개사와 비교해 너무 과다하다"며 이에 따라 TEU당 하역료가 불과 3~4년 전 7만~9만원대를 유지하던 것이 지난 해 그 절반수준인 4만원 대로 붕괴하는 요율경

부산항이 세계 5위권 항만임에도 터미널 운영사가 11개사 체제로 세계적인 추세인 2~3개사와 비교해 너무 과다하다는 지적이다.

4월 29일 부산일보 10층에서는 (사)한국해양산업협회 주최 해양 CEO 및 해양전문가로 조직된 MHN(Marine Honors Network)의 '제8차 라운드 테이블'내 북항 vs 신항 연계 성장방안 추진팀의 제1차 라운드 테이블로 '부산지역 컨테이너 터미널 운영사의 대형화 방안'을 놓고 한국해양수산개발원의 김형태 연구원의 주제발표가 있었다.

이날 주요 토론자로는 김인용 현대부산신항만주식회사 대표이사, 조성환 한국허치슨터미널 상무, 한주봉 부산국제교류협회 사무국장, 김동겸 한진해운 신항만(주) 운영팀장, 안영복 동부부산컨테이너터미널(주) 부장 등 실무자와 서수완 동서대 교수, 김상열 부산대 교수 등 관련 학계에서도 참석해 부산항의 글로벌 항만 경쟁력 확보를 위한 논의를 펼쳤다.

이날 김 연구원은 "부산항이 세계 5위권 항만임

쟁을 가져왔다고 지적했다. 따라서, 글로벌화에 발 맞추기 위해서는 '대형화'가 결론이라고 주장했다.

특히, 부산항과 비교해 싱가포르, 상하이, 로테르담, 함부르크, 브레머허벤 및 안트워프항 등 세계적 항만의 운영현황을 설명하며 이들 항만은 원래부터 소수 운영사로 구성, 대형화를 추진했다고 설명했으며, 특히 항만당국에서 대형화와 소수화 정책을 추진했다는 점을 강조했다.

한편, 김 연구원은 터미널 운영사 대형화의 필요성에 대해 조목조목 짚었다.

우선, 이른 바 1만TEU급 이상 '메가 케리어'의 등장에 따른 선박의 대형화 추세'를 지목했다. 이는 큰 머스크를 중심으로 글로벌 상위권 선사들의 메가 컨선 발주경쟁에 맞는 터미널 운영사의 대형화가 시급하다는 것이다.

다음으로 지난 2000년 이후 '국내환적(T/S) 물동량' 성장을 둔화전망에 따른 대응'에 필요해서 때문으로 지적했다. 이는 특히 부산항에게 빼앗긴 100만TEU 환적 물동량을 되찾아 오기위해 2009



년 일본정부가 내놓은 2개 허브항만 집중육성이라는 전략항만 정책의 실시로 부산항 환적물량 둔화가 전망되며, 아울러 중국항만의 지속적인 시설확충으로 한국의 북중국 환적물동량 처리비중이 지속적으로 하락하고 있다는 점을 설명했다.

세번째 필요성으로 제기된 것은 하역요율 덩핑에 따른 부산항 터미널운영사의 경영구조 악화를 들었으며, 다음으로 글로벌 터미널 오퍼레이터(GTO)의 대형화에 대응차원에서 필요하다고 지적했다.

이같은 필요성에 따라 부산항 터미널 운영사의 대형화가 이뤄지면 그 장점으로 ▶자원의 통합과 집중화로 경쟁력이 강화, ▶규모의 경제효과로 인한 코스트 다운, ▶기업수 축소로 경쟁이 완화된다는 점 등을 들었다.

한편, 이날 김 연구원은 터미널 운영사의 대형화 최적방안으로 아래 그림과 같은 방법을 제시했다.

즉, 1)현행 운영사(A,B,C)는 각 터미널을 자회사로 분리하고 이들 자회사를 터미널 운영사(a,b,c)

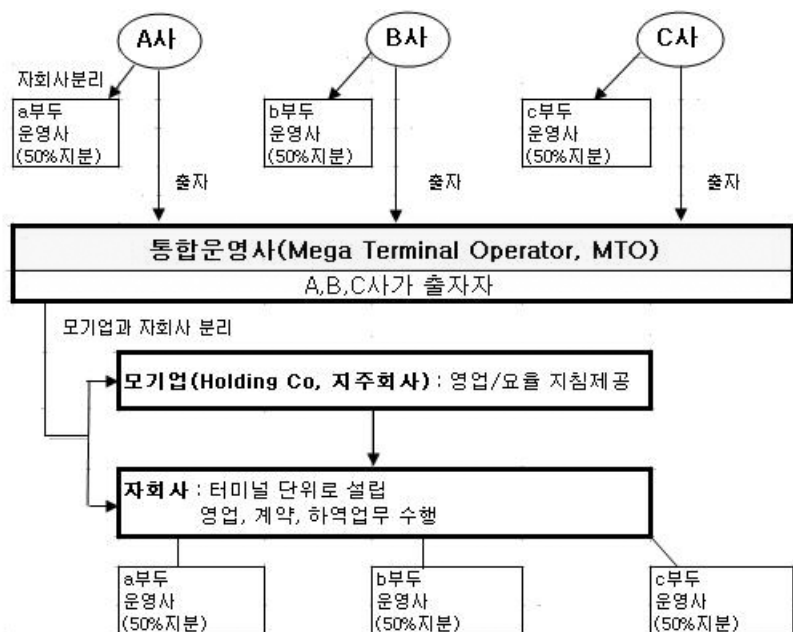
로 신설

2)현행 운영사는 공동으로 주주로 참여해 단일 운영사(MTO)를 설립, BPA도 출자함으로써 주주적인 주주위상을 확보

3)MTO를 지주회사와 운영회사로 분리, 업무를 구분해 지주회사는 영업 및 요율에 관한 가이드라인만 제시하고 운영회사는 영업이나 선사와의 계약 및 서비스를 제공 하지만, 이 같은 최적방안을 위해서는 여러 전제조건이 필요하다고 지적했다. 다시말해 우선, 통합이나 합병에 대한 절실함이 있어야 한다는 것이다. 하지만, 이 문제가 가장 현실적으로 불가능한 면이 큰 것이 문제로 지적됐다. 다음으로 사회적 요구사항으로 비용절감이나 서비스 제고, 경쟁력 강화 및 물동량 증대 등 실질적인 효과가 있어야 하며 터미널 운영사의 입장에서는 요율인하 경쟁을 해소하고 경영성과를 확대하는 요구사항이 맞아 떨어져야 한다고 설명했다.

한편, 김 연구원의 설명이 끝난 뒤 참석한 터미널 실무진들의 질문에서 '부산항의 적정 터미널 갯

수는 얼마가 적당한가?'에 대해 신항 남·북 컨테이너 운영사 1곳과 북항 1곳 등 총 3개 터미널이 적당하고 답했으며, '개별 기업간 이익문제로 국내 터미널 운영사간 통합도 실질적으로 어려운데 국내 진출 해외 운영사와의 통합문제는 사실 불가능한 것이 아닌가?'라는 질문에는 '수익 창출이라는 근본적인 문제에서 접근한다면 큰 문제가 되지 않을 것'이라는 답변을 내놓았다.





# 해양부, 시계제한 상태에서 무중항법 철저히 준수 당부

안전한 속력으로 감속하고, 기관 즉시 조작토록 준비



확보를 위한 현상검사를 실시하는 것이 중요하다.

중앙해양안전심판원(원장 임기택)에서 발표한 5월 해양안전예보에 따르면, 지난 5년간 5월 중 발생한 해양사고는 총 225건(309척)으로 유형별로는 지난 5년간 기관손상 73건(32.4%), 충돌 59건(26.2%), 좌초 17건(7.6%), 인명사상 12건(5.3%), 안

항해사들은 안개 등으로 시계가 제한될 경우 무중항법을 철저히 준수하여야 한다. 지난 5년간 5월에 발생한 충돌사고 59건 중 11건이 시계제한 상태에서 발생하였다.

시계 제한시에는 안전한 속력으로 감속하고, 동력선일 경우 기관을 즉시 조작할 수 있도록 준비하여야 한다. 또한 밤낮에 관계없이 규정된 무중신호를 취명하여야 하는데, 항행중인 동력선이 대수속력이 있는 경우 2분을 넘지 않는 간격으로 1회의 기적(장음1회)을, 어로작업선은 2분을 넘지 않는 간격으로 연속하여 3회의 기적(장음1회에 이어 단음2회)을 울려야 한다.

선종별 사고분석 결과, 어선은 냉각수 파이프 등 냉각계통 정비를 철저히 하여 기관과열 또는 손상을 방지하여야 하고, 화물선은 새벽시간 시계 제한시 충돌사고에 유의하여야 한다. 또한 예부선은 선체에 균열·파괴가 없도록 관리하여 침몰사고를 예방하여야 하는데, 특히 선박안전법이 미 적용되는 준설부선 등을 예인할 때에는 예인 전에 감항성

전저해 11건(4.9%), 화재·기손상·운항저해 각 9건(각각 4.0%), 침몰 8건(3.6%), 접촉 5건(2.2%), 전복 4건(1.8%), 기타 9건(4.0%)의 순으로 집계되었다. 아울러 이로 인해 발생한 인명피해는 총 70명(사망실종 50명, 부상 20명)으로 충돌 40명(57.1%), 인명사상 17명(24.3%), 좌초 6명(8.6%), 전복 3명(4.3%), 침몰·기관손상 각 2명(모두 5.7%)의 순이었다. 사망실종은 국적 화물선과 외국적 선박(어선 포함)간의 충돌에서 다발하였는데, 주요 원인은 상대선이나 미확인 불빛을 인지하고도 상대의 정확한 의도를 파악하지 않고 피항조치를 하였기 때문이다. 따라서 상대선 인지지 교신 등으로 상대선의 정확한 의도를 파악하고 충돌 위험이 있을 경우 적극적으로 피항하는 것이 중요하다.

해심안전심판원 관계자는 5월의 안전운항 실천운동 구호로 “시계 제한시 충돌사고 예방을 위해 안전속력 유지, 무중신호 취명 등 무중항법을 철저히 준수합시다.”를 선정했다며 선박에서 이를 적극 이행하여 줄 것을 당부했다.





# 세계최초 정지궤도 해양관측위성 시대 활짝 개막

국내기술 해양관측위성자료 본격 대국민 서비스 실시

국토해양부(장관 권도엽)는 작년 6월 27일 발사된 천리안 해양관측위성이 약 9개월간의 정지궤도에서 시험운영을 성공적으로 마치고 정상적으로 임무를 수행하게 됨으로서 오는 4월 20일부터 공식적으로 위성자료 배포서비스를 시작한다고 밝혔다.

천리안위성은 해양·기상·통신위성의 임무를 갖고 있으며, 해양관측임무 수행을 위해 개발된 해양탐재체와 천리안 위성 본체를 통칭하여 '천리안

해양관측위성'이라 한다.

기존의 극궤도 해양관측위성들은 한반도 주변 바다를 1일 1회만 관측할 수 있었으나, 지구로부터 약 36,000km 밖 정지궤도에 위치한 천리안 해양관측위성은 지구의 자전속도와 동일한 속도로 움직여서 24시간 내내 한반도 주변 상공에 위치하여, 우리나라 및 동북아시아 주변 해양과 육지를 1시간 간격으로 1일 8회 연속적으로 관측한다.

이러한 해양관측위성은 이미 구축된 국가해양관측망과 연계하여 지진해일, 유류유출사고 등 해양재해·재난과 연안지역의 적조, 어장 환경, 해양수질 등 한반도 주변 해역에 다양한 해양환경 및 기후변화를 조기에 예측하고 대응하는데 크게 기여하게 될 전망이다.

정지궤도 해양관측위성은 한국이 세계최초로 개발에 성공하였고, 본격적인 정상운영을 시작함으로써 정지궤도 해양관측위성의 개발·활용분야에 세계적으로 우리가 주도할 수 있는 기반을 확보했다는 데 큰 의의가 있다.

국토해양부 관계자는 천리안 해양관측위성의 표준칼라(RGB) 영상 및 관측자료를 국토해양부 국가공간정보센터([www.nsic.go.kr](http://www.nsic.go.kr))를 통해 일반인에게 무료로 제공할 계획이라고 밝혔다. 또한 해양관측위성의 주관운영 기관인 한국해양연구원 해양위성센터([kosc.kordi.re.kr](http://kosc.kordi.re.kr)) 및 모바일 웹([kosc.kordi.re.kr/m/index\\_kosc](http://kosc.kordi.re.kr/m/index_kosc))에서도 무료로 공개할 예정이다.

**한국해양연구원에서 국내독자개발 자료처리시스템으로 분석한 우리나라 동해 지역 해수 엽록소농도 분포 영상**



# 국토해양부, 방사성물질 해양관측·감시체제 가동

우리나라 주변해역 64개소 선정, 집중조사 실시

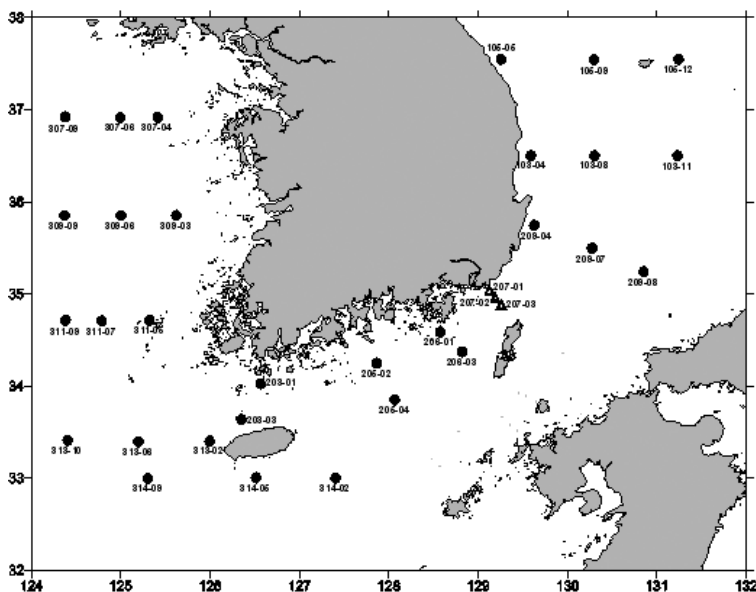
국토해양부(장관 권도엽)는 일본 원전사고 7등급 상향조정에 따라 우리나라 주변해역에 대한 전면적인 해양관측 및 감시체제를 가동기로 했다고 밝혔다.

이에 따라 1차로 금년 4월부터 8월까지 우리나라 주변해역의 외해 24개소(8월 제주도 7개소 추가), 연안 30개소를 선정하여 2개월 주기로 시료를 채취, 방사성 물질의 검출여부를 조사할 계획이다.

특히 대한해협은 일본 원전사고 해역의 바닷물이 대마난류를 타고 우리나라 남·동해안으로 유입되는 길목인바, 동 해협(3개소)에 대해서는 매달마다 시료 채취 및 분석 작업을 진행할 예정이다.

금번 해양관측조사에는 국토해양부 외에도 해양환경관리공단, 국립해양조사원, 한국해양연구원 등 국내 주요 해양조사기관이 모두 참여할 예정이며, 시료분석 및 결과공표는 교육과학기술부 및 국립원자력안전기술원에서 담당하기로 하였다. 아울러 국토해양부는 일본 원전사고 사태추이 등을 감안하여 8월 이후에도 해양관측조사를 연장 실시할 수 있다고 밝혔다. 한편 국토해양부는 세슘 등 방사성물질의 반감기가 매우 길어 표층해수뿐만 아니라 해양퇴적물, 해양생물에도 장기적인 영향을 줄 수 있다고 보고, 2012년부터 2020년까지를 대상으로 하는 중장기 해양관측조사계획을 마련 중이다.

외해 광역조사 및 대마난류 유입해역 조사정점



외해 광역조사(●) 24개소, 대마난류 유입해역(△) 3개소



## 〈 월별 조사계획 〉

조사시기	조사해역 및 정점수	비고
4월	외해광역조사(24개소), 대마난류 유입해역(3개소)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• (외해) 대기 유입 방사성 낙진 또는 해류 영향</li> <li>• (대마난류) 유입 영향</li> </ul>
5월	연안집중조사(30개소), 대마난류 유입해역(3개소)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 하천 및 강수에 의한 영향</li> <li>• (대마난류) 유입 영향</li> </ul>
6월	외해광역조사(24개소), 대마난류 유입해역(3개소)	
7월	연안집중조사(30개소), 대마난류 유입해역(3개소)	
8월	외해광역조사(31개소), 대마난류 유입해역(3개소)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 제주도 인근해역(7개소) 추가</li> <li>- 313, 314 정점</li> </ul>

## 경인항, 중국항만 간 컨테이너항로 개설을 위한 회담개최

### 수도권 화물 수송수요의 숨통이 트일 것으로 기대

국토해양부(장관 권도엽)와 중국 교통운수부는 지난 4월28일~4월29일, 2일간 중국 상해에서 한·중 특별해운회담을 개최하였다.

이번 특별회담에서는 작년 11월, 18차 한·중 해운회담에서 “특별해운회담”을 개최하여 논의하기로 한 경인항과 중국항만 간 컨테이너항로 개설문제, 평택-연태·석도 카페리항로 개설 등에 대해 의견을 교환하였다.

우선, 양국정부는 금년 10월중 개항예정인 경인항과 중국항만간 컨테이너 항로를 개설하기로 하고, 양국이 각각 1척씩의 컨테이너선을 투입하기로 합의하였으며, 구체적 취항 항만 및 투입선박의 규모는 추후 민간협의회에서 협의하여 확정하기로 하였다.

경인항 개장과 더불어 컨테이너선이 취항하는 경우 인천항의 기능분담과 더불어 도로를 이용하는 수도권 화물 물동량을 흡수해 내륙 교통난 완화는 물론 수도권의 화물 수요에도 숨통이 트일 것으로 기대된다.

또한, 양국정부는 평택항과 중국항만간 카페리항로 신규개설에 대해 논의하고 향후 조건이 구비될 경우 항로개설에 대한 구체적 사항을 확정하기로 하였다.

아울러 양국정부는 평택-일조 카페리항로, 이미 2011년 4월 13일 정식 운항을 개시한 평택-상해 컨테이너 항로 등 지난번 한·중 해운회담 합의록 이행상황도 점검하고 지속적으로 관심을 가질 것을 확인하였다.

# 부산신항 피더부두 6선석 도입 용역 6월 고시할 것으로 발표

## 국토부, 제 3차 항만기본계획 6월 중 구체적으로 실행할 것

국토해양부(장관 권도엽)와 부산시(시장 허남식)는 오는 6월 부산 신항 피더부두 6선석 도입 용역 계획을 고시한다고 발표했다.

지난 3월 국토해양부가 발표한 ‘제3차 항만기본계획’이 구체적으로 실행되는 것이다. 당초 국토부는 피더부두 2선석을 도입할 예정이었으나 부산시의 요청에 따라 6선석으로 상향조정한 바 있다.

한국해양산업협회(이사장 김종열)가 해양CEO 및 해양전문가로 조직한 MHN(Marine Honors Network)의 그린포트 및 그린쉬핑 추진팀이 4월 28일(목) 오전 11시 부산 서면 티존 뷔페에서 ‘MHN 제7차 라운드테이블’을 열어 정부의 ‘저탄소 녹색성장을 위한 그린포트 구축 계획’을 논의했다.

이날 주제발표자로 나선 류종영 부산시 해양농수산물국 항만물류과장은 “부산시와 국토부는 신항에 피더 전용부두 6선석 도입을 위한 용역 계획을 6월 중에 고시할 예정”이라며 “물류비용 절감과 탄소배출 감소에 크게 기여할 것”이라고 밝혔다.

부산항의 그린포트 구축 현황도 발표했다. 류 과장은 “현재 LED 조명 교체는 10% 완료됐으며 앞으로 육상 전원공급장치(AMP) 설치에 이어, 민간사업을 통해 오는 2015년까지 모든 신규 시설에는 태양에너지 발전시설을 도입할 예정”이라고 설명하고 “타당성 조사를 거쳐 해상풍력기도 건설할 것”이라고 언급했다. 2015년까지 조명기기 교체 완료 시 연간 30억 원

의 비용절감이 예상된다.

이에 대해 전영환 부산항만공사 팀장은 “향후 10년 안에 그린포트 사업이 성공하기 위해서는 우수한 인력 확보가 시급하다”며 “관련법을 정비해 실무자가 유연하게 일할 수 있는 환경을 조성해야 한다”고 지적했다.

박진희 한국해양대학교 물류시스템공학과 교수는 “그린포트 구축안에 스마트포트 구축도 포함된다”고 하나 계획이 명확히 드러나지 않는다”면서 “스마트포트로 자동화시스템을 구축하면 터미널 운영업체의 비용절감에 크게 기여할 수 있는 만큼 스마트포트 구축을 위한 구체적 실행방안이 필요하다”고 강조했다.

이날 모임은 이외에도 김인태 (사)부산항만산업협회 전무이사, 한주봉 부산국제교류협회 사무국장, 하종원 부산대학교 경영경제연구소 전임연구원, 정재원 부산지방해양항만청 물류계장 등 항만물류 실무자들을 비롯한 관계자 70여 명이 참석한 가운데 열렸다.





# 국토해양부, 항만구조물 신뢰성 설계표준서 개발

신뢰성 이론 도입으로 항만구조물 설계법 신뢰성 높여



국토해양부(장관 권도엽)는 방파제, 안벽 등 항만구조물 설계시 국제표준화 기구인 ISO에서 권장하는 신뢰성 이론을 채택한 항만구조물 신뢰성 설계표준서를 개발하였다.

종전 설계는 자연재해의 변수를 제대로 반영하지 못하고 있으나, 신뢰성 설계는 자연재해의 불확실성을 확률 및 통계적 기법을 반영함으로써 항만구조물의 안전성 확보 및 경제적 설계가 동시에 가능한 국제적인 최적설계 개념이다.

또한 복잡한 확률과 통계분석 등 신뢰성 이론에 익숙하지 않은 국내 항만설계 및 시공기술자를 위

한 항만구조물 전용 신뢰성 해석 프로그램(HSRBD)를 개발하였다.

국토해양부는 이번에 개발된 설계표준서를 토대로 항만시설물 설계기준이 개정되면 자연재해에 대비한 항만의 경제적인 설계시공이 가능하고 국내 건설업체가 해외 항만공사 수주 등 해외진출에 큰 도움이 될 것으로 기대하고 있다.

이와 관련하여 연구결과의 보급과 항만건설관계자들의 이해증진을 위해 4월22일(금) 서울교육문화회관에서 교육워크숍을 개최하였다.



# 국토해양부, 극지연구 강국 향해 힘 모은다

정계, 학계, 업계등 주요 인사로 극지포럼 출범



극지연구 활동에 대한 각계 의견을 수렴하고 민간차원에서 극지정책을 제언하기 위한 전문가 단체가 출범한다.

국토해양부(장관 권도엽)는 글로벌 기후변화 대응, 미래자원 확보 등의 이슈가 글로벌 아젠다로 부각되는 시점에서, 극지분야 연구활동에 대한 정보공유와 협력의 장이 될 극지포럼이 4월 27일 한국과학기술회관에서 창립총회를 개최했다고 밝혔다.

남극과 북극지역은 지구 환경변화를 측정하는 지표 지역으로 인식되면서 기후변화를 연구하는 과학자는 물론 일반 국민들도 빙하 감소와 같은 극지 환경변화에 주목하고 있다.

이같은 시점에서 한나라당 황우여 의원, 최장현 전 국토부차관 등 사회 저명 인사와 200여명의 정

계, 학계, 업계, 언론계, 문화예술계 전문가들이 우리나라 극지분야의 연구 활성화를 지원하기 위해 뜻을 모은 것이다.

국토해양부 관계자는 “극지포럼이 민간 차원에서 극지분야 현안에 대한 대응방안을 제시하고 극지연구 발전을 위한 국민적 공감대 확산에 기여할 수 있기를 바란다”고 말했다.

한편, 그동안 우리나라는 다양한 극지분야 이슈에 대응하기 위해 1990년대 중반부터 남극과 북극에서 해양조사를 수행하고 있으며 2009년에는 쇄빙연구선 아라온호를 건조하여 운영하고, 2014년 완공을 목표로 남극에 장보고과학기지 건설을 추진하는 등 극지연구를 위한 인프라를 확충하고 있다.



## 2013년부터 시화호 연안오염총량관리제 시행

시화호 수질, 관광과 레저에 적합한 수준으로 개선예정

국토해양부(장관 권도엽)는 장차 시화호 수질을 관광과 레저에 적합한 수준으로 개선하기 위하여 시화호를 대상으로 2013년 연안오염총량관리제를 시행하는 것을 목표로 지자체와 함께 추진방안 마련에 착수하였다.

연안오염총량관리제는 육지에서 바다로 흘러들어가는 오염물질량을 바다의 자정능력 범위 내에서 관리하는 제도로 국내에는 2008년 마산만에 최초로 도입되어 시행되고 있다.

시화호는 그간 시민들의 친수 및 위락공간 수요를 충족하면서 장래 유역의 오염원 증가에 따라 발생할 오염물질을 사전에 합리적으로 조정하는 수질관리제도의 도입이 요구되었다.

이에 따라 국토해양부는 2010년에 시화호 유역을 관할하는 경기도, 안산시, 화성시, 시흥시, 군포시와 연안오염총량관리제를 시행하기로 합의한 바 있다.

국토해양부는 시화호 연안오염총량관리제의 시행 합의에 따라 지난 1월에 추진방안 마련을 위하여 지자체 등 관계기관이 참여한 실무협의회와 수질전문가로 구성된 전문위원회를 발족하였다.

이어서 4월 8일에는 실무협의회 및 전문위원회를 개최하여 추진방안 마련의 첫 단계로 오염물질 종류, 목표

수질 설정기준, 목표년도 등을 규정하는 기본방칙을 올해 안에 수립하기로 하였다.

또한 국토해양부는 2012년부터 2013년 상반기까지 지자체와 함께 오염물질의 시화호 유입량을 결정하는 목표수질의 설정과 아울러 목표수질을 달성하기 위한 기본계획과 시행계획을 수립하여 2013년 하반기에 이를 시행할 예정이다.

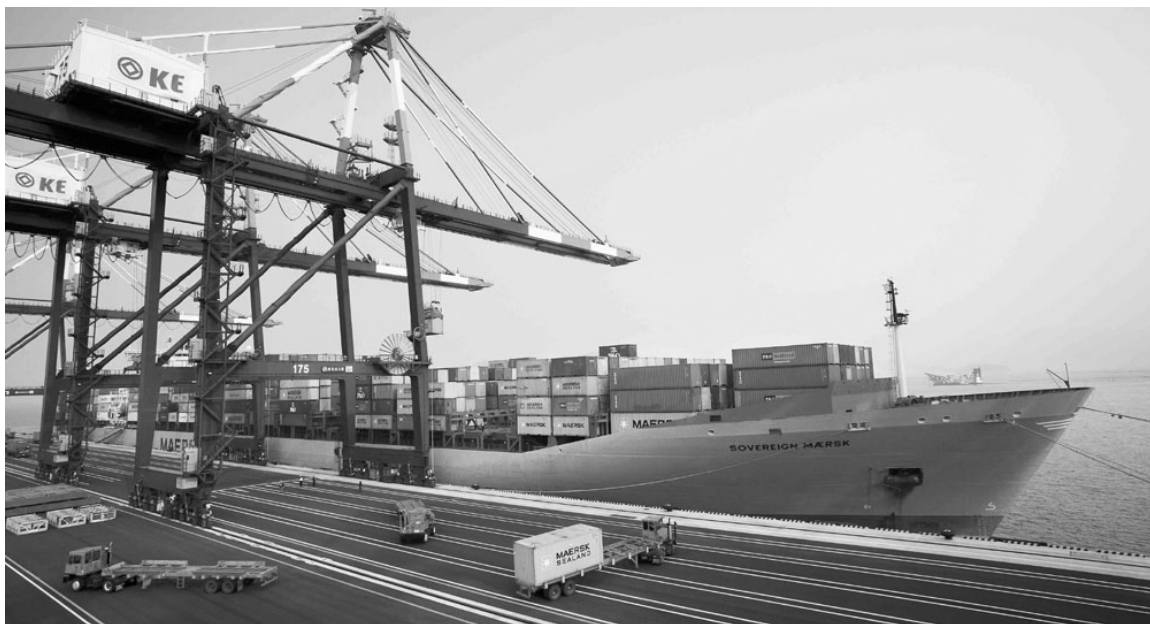
국토해양부는 시화호에 연안오염총량제가 시행되면 효율적이고 과학적인 수질관리가 가능할 뿐만 아니라 유역 내 환경개선사업이 촉진될 것으로 기대하고 있다.

또한 연안오염총량관리제를 성공적으로 시행하여 목표수질을 달성하면 시민들의 생활환경 개선은 물론이고 생태계 회복과 함께 연안자원의 지속 가능한 이용에도 기여할 것으로 전망하고 있다.



# 해운업, 유가상승과 계절적 비수기 감안하면 선방

컨테이너와 드라이벌크 시황 긍정적으로 평가



지난 4월초 중국 발 컨테이너 운임 지수인 CCFI 지수와 SCFI지수는 각각 1,016.25와 1,012.63로 전년 동기 대비 각각 9.5%와 23.6%씩 하락하였다.

그리고 2011년 1분기 평균 벙커C유는 601.2달러로 전년 동기 대비 19.1% 상승하였다.

반면 지난 1월과 2월 중국 전체 항만의 컨테이너 처리량은 전년 대비 증가 했지만 증가폭은 크게 둔화되었고, 싱가포르 항은 지난 해 물동량보다 감소하는 등 다소 부진한 모습이 나타났다.

그러나 컨테이너 화물은 대부분 소비 관련 완제품들이 많아 미주와 구주 지역 소비 시즌에 대비해 물동량이 증가하는 등 계절적 변동성이 크다. 또한 2월은 중국 춘절 포함, 아시아지역의 휴일에 따른 조업일수 자체가 적기 때문에 2월 이후 점진적인 회복을 보일 전망이다.

다음으로 드라이벌크 시황을 보면 케이프 선형 부진 지속에 따라 당분간 BDI지수 반등은 어려울 것으로 예상된다. 케이프 선형 부진 지속에 따라 BDI지수 반등도 제한회복이 기대되는 컨테이너업과 달리 벌크업은 여전히 회복 조짐이 나타나지 않고 있다.

케이프선은 주로 철광석과 석탄을 중국으로 수송하는데 중국의 철광석 재고는 증가하는 반면 철광석 소비 증가율은 과거에 비해 둔화되었다.

또한 수요는 약해지는 반면 인도 예정 벌크 선박은 여전히 현 선복량의 50%에 육박할 정도로 공급은 증가하였다.



## 용선계약에 방사능 조항 추가 움직임

일본 원전사고 이후 방사능에 대한 우려감 확산

동일본 대지진 재해에 의한 도쿄전력 후쿠시마(福島) 제1 원자력발전소 사고이후 세계해운시장에서 방사능 공포가 확산되고 있다.

특히 원전사고 이후 용선계약서에 방사능조항을 담으려는 움직임이 일고 있으며, 특히 컨테이너선도 논의의 대상이 되고 있는 상황이다. 정기 컨테이너항로는 지진 재해 직후 일부 선주들이 일본 기항에 난색을 보이는 등 방사능에 대한 공포가 지속되고 있다.

시장 관계자에 의하면, 선주측은 용선계약에 즈음하여 방사능 조항을 담도록 요구하고 있다고 한다. 이는 일본 기항을 염두에 둔 것으로, 방사능에 의한 선체나 선원에 대한 오염피해를 최소화하고, 선박의 가치가 하락하는 것을 사전에 방지하기 위한 포석으로 분석된다.

만약 방사능 오염에 노출될 경우, 선박의 오염제

거 비용이나 선원의 안전대책비용을 용선자에게 청구하려는 의도로 풀이되고 있기도 하다.

이러한 움직임에 대해 선박을 운항하는 오퍼레이터측에서는 도저히 받아들일 수 없다며 크게 반발하고 나섰다.

한편 정기선 항로에서는 원전사고 발생 후 일본 직행서비스로 게이힌(京浜)항 기항이 취소되는 사례가 빈번하게 발생했다. 이는 원전사고에 의한 방사능 오염에 노출될 경우 선원들의 피해나 선박의 자산가치가 훼손되는 것을 우려한 선주들의 의향이 작용했기 때문으로 분석된다.

최근 들어 사태가 진정국면으로 접어들고 있으나, 용선계약시 새롭게 방사능에 대한 우려가 제기되면서 컨테이너선의 경우 일부 선사에서 안전성을 증명하기 위해 자체적으로 검사하는 사례도 나오고 있다.





# 일본금융기관, 중고선 매각 현금 확보

## 선주 및 금융기관 계약연장 보다는 현금 확보에 주력

일본선주들과 금융기관들은 계약갱신기에 들어간 중형 벌크선에 대해 계약연장 보다는 매각을 통해 현금을 확보하는데 주력하고 있다. 이들은 지난해 하반기부터 해운회사(오퍼레이터)들과의 용선료 교섭 보다는 중고선 매각을 통한 현금확보에 열을 올리고 있다. 특히 올 들어 드라이 벌크선 시장의 침체가 두드러진데다 엔고가 지속됨에 따라 일부 선주들은 유동성 악화에 시달리고 있는 실정이다. 더욱이, 시장침체로 마이너스 수지의 용선료 갱신이 불가피한 상황이다.

해운회사들도 용선료 갱신시 실제 마켓이상의 용선료를 제시할 가능성은 낮으므로 향후 중고선 매각이 증가할 것으로 전망된다. 매각대상이 되고 있는 선형은 주로 파나막스(7만~8만DWT)와 핸디사이즈(2만~5만DWT)이다.

중형벌크선은 철강원료 운반선인 케이프사이즈

등 대형선박에 비해 해운사와 선주간 정기용선 기간이 짧고 이 때문에 계약 갱신 때마다 용선료를 새롭게 정해야 한다.

올해 해운사와 선주간에 계약 갱신기를 맞이하는 선박은 지난 2006년에 준공한 선박이 대부분이다.

일본선주들에게 선박 파이낸스를 제공하는 일본 금융기관은 지속되는 엔고로 선주들의 경영환경이 악화되고 있다고 판단하고 계약 갱신기가 도래하는 중고선박의 매각을 독려하고 있는 상황이다.

클락슨에 의하면, 4월 시점의 5만6,000DWT급 핸디맥스의 중고선가(5년)는 2,900만달러로 전년 수준을 유지하고 있다. 금융관계자는 “현재의 가격이라면 자본금을 완제하고, 잉여금이 나오는 선박도 있다”며, 오퍼레이터들도 최근의 시장침체로 운항 리스크가 높아지고 있어 선주의 매각제의를 받아들이는 추세라고 강조하기도 하였다.







# BIMCO, 해적 피해 더 이상 방치 불가 입장 밝혀

싱가포르 보안세미나에서 해적피해 대책 방안 발표



을 좀도둑 정도라고 폄하하고 있다고 밝히며 사태의 심각성에 대한 경각심을 가져줄 것을 언급하였다. 현재 해적들은 해적행위를 펼친 이후에 뿔뿔이 고국으로 돌아가 생활을 하고 있으며 이들을 처벌할 마땅한 근거조차 마련하지 못하고 있는 실정이다. 따라

21세기 해상에서 소말리아 해적은 해상직원들의 삶에 있어서 벗어날 수 없는 위협의 대상이 되었다. 지금까지 700명이 넘는 선원들이 해적들에게 납치되어서 이러한 공포를 느껴야 했고 그 결과 지금 선원들은 해적의 위협에 있어서 더 이상 참지 못하고 한목소리로 분노를 표출하고 있다.

지난 싱가포르에서 개최된 보안세미나에서 BIMCO의 Lorenz-Meyer의장은 선원들을 위한 해적피해 대책 방안을 발표하였다. 그는 세계에서 가장 근본적인 직업인 선원들의 안전을 위한 대책 마련이 시급하다고 전하였다. 또한 그는 각국 정부가 파병한 해군병력을 적극적으로 지원하겠다고 밝히는 한편, 최근 아시아 각국에서 해적 모선의 퇴치를 위해 보여준 훌륭한 활동들을 칭송하기도 하였다.

그러나 그는 아직까지도 일부 국가들이 해적들

서 Lorenz-Meyer의장은 이러한 범죄행위에 대해 전 세계 정부가 지금 당장 힘을 모을 때라고 호소하였으며 해적행위의 심각성은 전 세계 40%의 물자가 이동하는 중동항로의 길목을 차단된 위급한 상황임을 강조하였다.

이에 따라 선원노조들은 동 항로에 선박을 운항하는 것을 집단으로 보이콧할 것을 고려중인 것으로 알려졌다. 또한 이날 세미나에서는 BIMCO와 ReCAAP이 공동으로 해적퇴치 활동을 할 것을 다짐하기도 하였다. 그들은 선원들이 다시한번 BMP에 기재된 사항을 준수하여 위험해역에서 안전대책을 충분히 수립할 수 있도록 호소하였다.

그러나 Lorenz-Meyer의장은 지금의 해적퇴치 활동은 명백히 부적절한 상황이며 앞으로 각국 정부가 좀더 강력히 협심하여 포괄적인 전략을 수립해야 한다고 강조하였다.

# 탱커시장, 소형선 위주의 시황회복 예상

## VLCC와 수에즈막스선의 선복 증가율은 수요증가율을 넘어설 것

향후 2년간 VLCC와 수에즈막스선의 선복 증가율은 각각 21%와 19%로 수요증가율을 넘어설 것으로 예상된다. 브로커 Charles R. Weber에 따르면 2013년 중반까지는 선복과잉이 유지될 것으로 예상되며 현 수준의 신조선 발주가 계속돼야지만 이후 시황회복이 가능할 것이라고 전망하였다. 반면 MR사이즈의 중형 프로덕트 탱커선 시장은 비교적 수급균형이 유지되면서 지속적인 시황회복이 기대된다. 2011년들어 발주된 신조선은 180만 DWT에 불과한 반면 2010년에는 총 4,220만DWT를 발주하며 선복과잉을 유발하였다. 이러한 2010년 발주량 증가의 주요원인은 철강가격과 시황하락에 따른 선가가 고점대비 40% 가량 빠지면서 투기성 투자가 늘었기 때문이다.

또한 2011년에는 이란제재와 리비아 사태가 겹치면서 유럽국가들의 원유 수입로가 막혀 원유수급에 상당한 차질을 빚었고 서아프리카의 수출량이 증가하였다. 그 결과 서아프리카-아시아 구간 원유수출량이 급감하여 톤마일 효과를 잃어버렸다. 그리고 리비아-유럽구간 단기항해에 많이 사용되던 아프리카막스 선대가 사우디아라비아 쪽으로 이동하면서 아프리카막스선대의 이용률이 감소하여 전반적인 시황하락으로 이어졌다.

일본지진에 따른 원유시장의 영향으로는 일본 내 전체

정유시설의 30%에 해당하는 140만B/d가 생산중단에 빠졌으며 주요 수출국인 미국의 타격도 큰 것으로 나타났다. 비록 3월 일본의 원유수입량이 전년동기대비 6.3% 하락하며 단기적으로 심각한 영향을 미치지는 않았지만 생산시설 재건을 위해서는 상당시간이 필요할 전망이다.

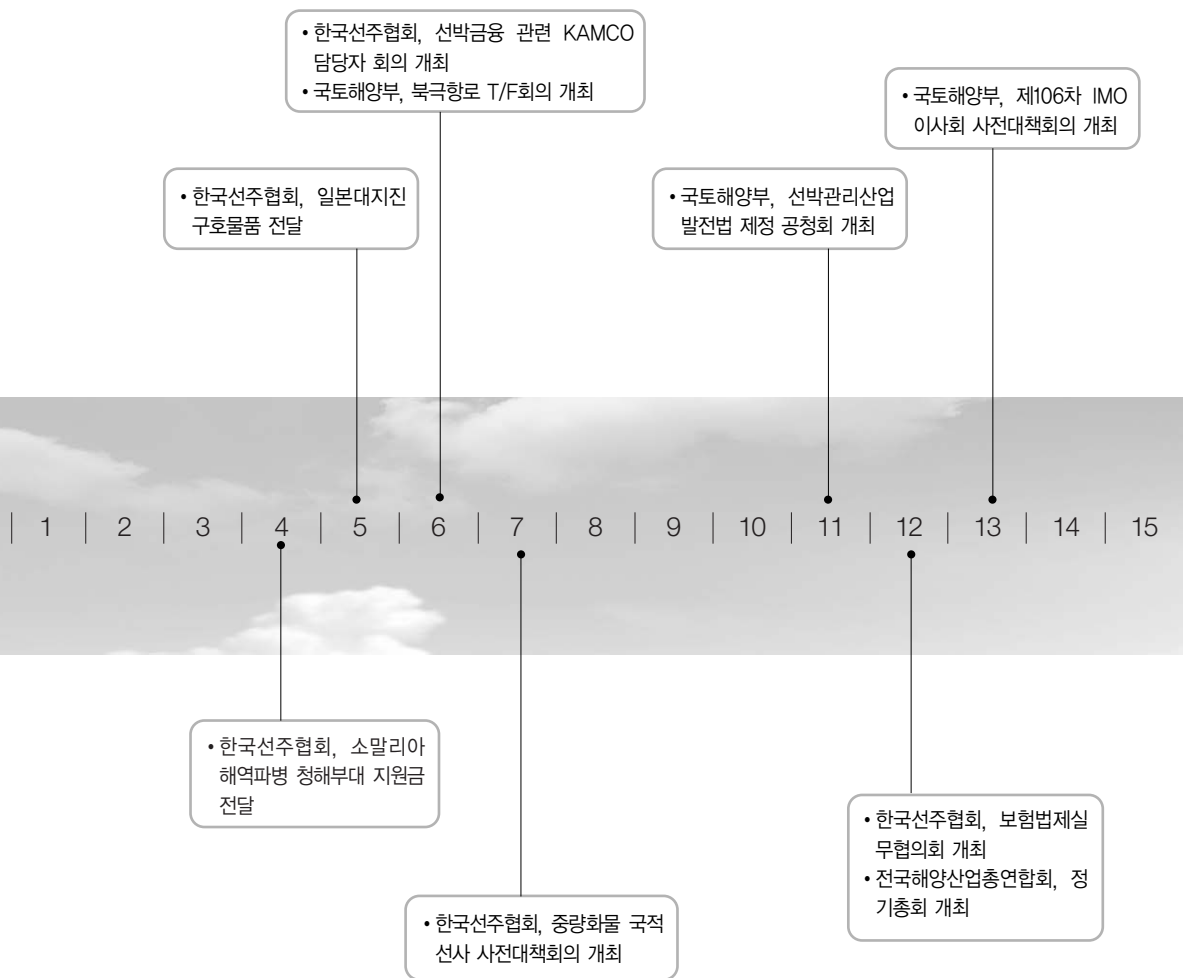
그러나 3분기 이후부터는 본격적인 원자재 수요가 증가하여 시황회복을 주도할 것으로 예상된다. 특히 리비아사태의 경우 결국 일단락이 되면서 원유수출이 재개될 것으로 기대되지만 사우디아라비아와 바레인도 정치적 불안성이 확산되면서 추후 시장의 불안성을 야기할 수 있을 것으로 우려된다.

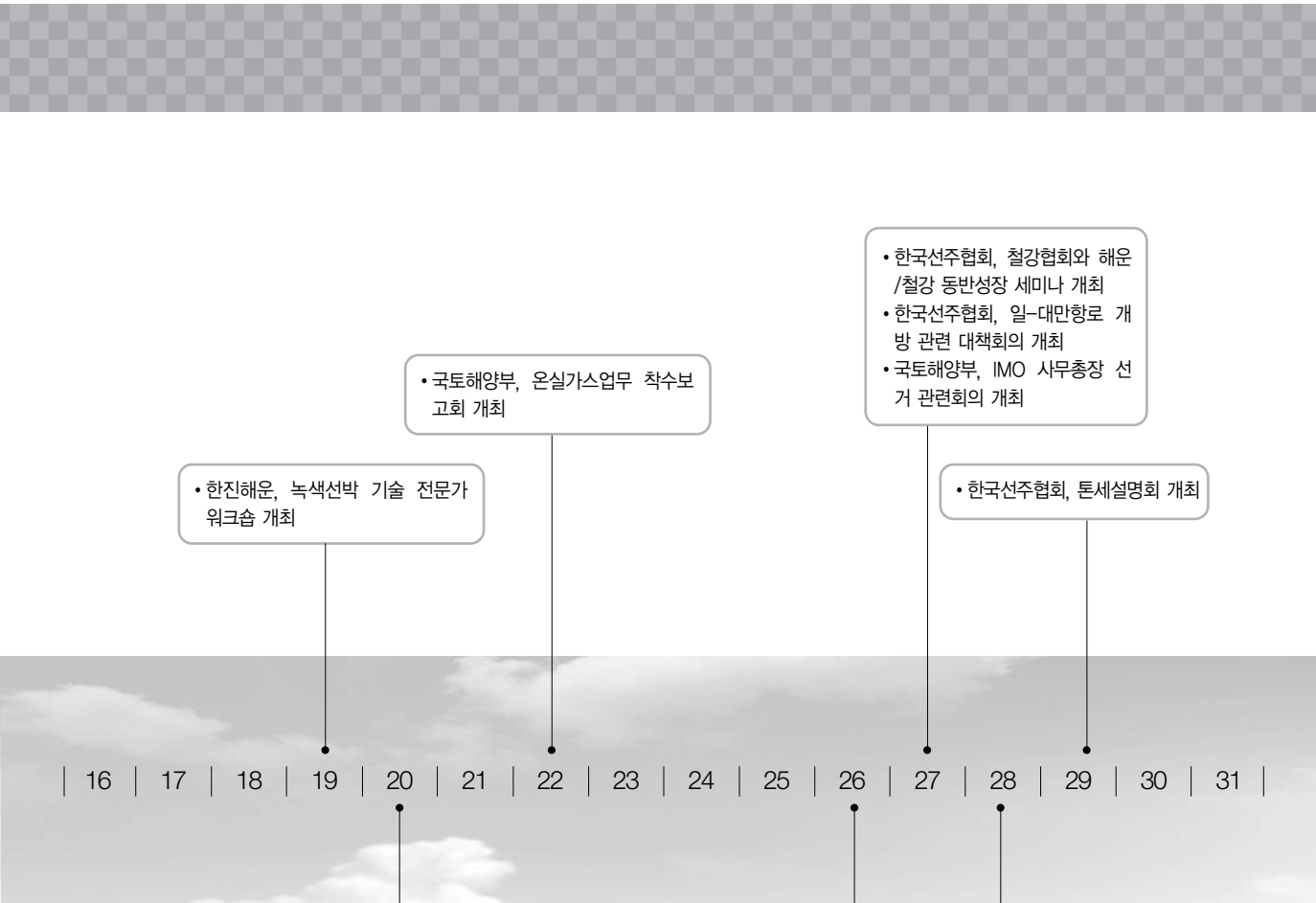
결과적으로 세계경제 회복으로 원유 소비량은 지난 2010년 87.0 Million b/d까지 증가하였으나 유가가 43%나 급증하는 등 시장에 불안성으로 인해 소비량이 2011년 160만 b/d 증가율에 그칠 것으로 예상된다.





# 2011 04





• 한진해운, 녹색선박 기술 전문가 워크숍 개최

• 국토해양부, 온실가스업무 착수보고회 개최

• 한국선주협회, 철강협회와 해운/철강 동반성장 세미나 개최  
• 한국선주협회, 일-대만항로 개방 관련 대책회의 개최  
• 국토해양부, IMO 사무총장 선거 관련회의 개최

• 한국선주협회, 톤세설명회 개최

• 한국선주협회, 해운노조협의회 정책토론회 개최  
• 국토해양부, 제20차 MEPC 사전대책회의 개최

• 국토해양부, MSC 해적의제 검토회의 개최

• 한국선주협회, 선원법 하위법령 쟁점사항 논의 회의개최  
• 한국선주협회, 도선실무협의회의 개최