

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
제 20차 아시아 선주대표자회의 발리에서 개최	2
전해충, 제16회 바다의날 기념 마라톤 대회 개최	4
선협, 제 17차 해운·조선산업 발전 실무협의회 개최	6
선협, 선박직원법 개정 설명회 및 T/F 회의개최	7
KMI, 2012 여수 세계박람회 국제 심포지엄 개최	9

해운이슈	11
LG 경제研, '균형 환율 수준과 향후 환율 정책 방향' 발표	11

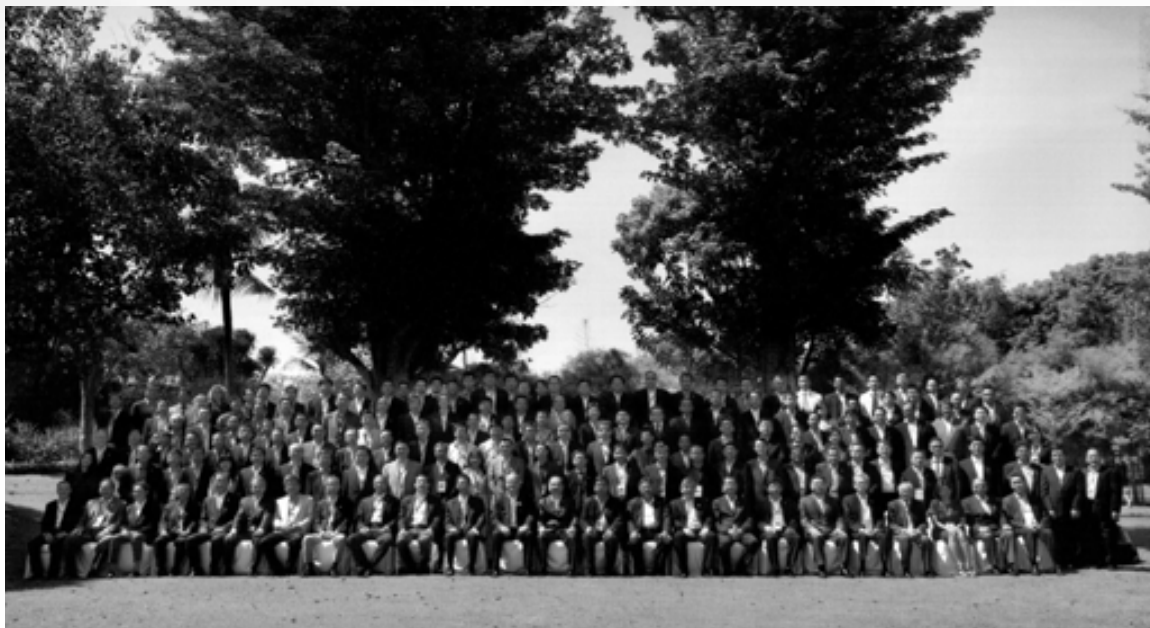
업계동정	19
------	----

해사정보	29
국제기구, 선사에 해적피해방지조치 적극 이행 촉구	29
국토해양부, 해안경관 특별구역관리 가이드라인 제정	30
2011. 4월 항만 컨물동량, 11.8% 증가하며 증가세 순항	34
동남아국가들 에너지 수요증가에 따른 석탄 수요 증가	37
컨테이너 선박 신조선 주문량 지속적인 증가 추세 유지	39
일본 선박 건조량 91만 2,142GT로 9.4% 증가	41

해운일지	46
------	----



제 20차 아시아 선주대표자회의 발리에서 개최 해적피해 예방대책 논의 및 해적퇴치 노력 촉구



지난 5월23일부터 25일까지 개최된 제20차 아시아선주 대표자 포럼(ASF : Asian Shipowners' Forum)에서 아시아역내 13개국 선주협회 대표단 170여명이 한자리에 모여 해적 피해증가 현상에 대해 한 목소리로 분노를 표출하면서 해적퇴치를 위한 국제사회의 적극적인 노력을 촉구했다. 제 20차 아시아선주대표자포럼의 Mr. Johnson W Sutjipto 의장은 “20여 년 전 소말리아 중앙정부가 붕괴하여 더 이상 소말리아 해적과 선박 납치행위가 건잡을 수 없는 지경에 이르렀기 때문에 이제는 변명할 여지없이 해적 퇴치를 시작해야 한다”고 강조했다.

포럼은 계속적으로 소말리아 인근 해역의 선박/선원 납치가 빈번해져 동 해역을 항해하기가 위험해졌으며, 강탈행위가 수년에 걸쳐 확산되고 있는 데 대해 경악을 표명했고 이로 인해 일부 선주는 선

박과 선원의 안전을 보장하기 위해 무장요원을 고용할 수밖에 없게 됐다고 언급했다.

하지만 선박보험법제위원회(SILC)의 Mr. Robert A Ho 임시의장은 “선원보호를 위해 선박에 무장요원을 탑승시켜 발생할 수 있는 다양한 책임을 확실히 하는 것이 필수적이다.”고 첨언하면서 “이러한 책임은 선장 또는 무장요원을 고용토록 강요받은 선주에게 부담이 돼서는 안 된다. 왜냐하면 정부는 적절한 보안조치를 제공할 수 없기 때문이다.”라고 말했다.

항해안전환경위원회(SNEC)의 Mr. S S Teo 의장은 “해적들은 초기에 아덴만과 희망봉(Horn of Africa) 남동부 연안과 같은 좁은 해역에서 약탈행위를 했으나 그 동안의 성과에 힘입어 점점 대담해지면서 그 활동영역을 넓히게 되었다.”고 언급하면

서 “더 이상 해적행위가 계속되는 것을 용인할 수 없고, 지금은 각국 정부가 연합하여 이러한 범죄행위를 종식시킬 때다”라고 강력히 주장했다.

해운경제검토위원회(SERC)의 Mr. Yasumikudo 의장은 “해적들은 납치행위를 통한 보상이 체포되거나 처벌받을 경우의 위험성보다 실익이 있다고 판단하게 되었으며, 전 세계 교역시장에서 조직화된 해적들로 인해 소요되는 비용은 연간 70억~120억달러로 더 이상 선주들이 몸값 지불을 지속하기가 불가능한 상황”이라며 우려했다.

선원위원회(SC)의 Mr. Li Shan Min 의장은 최근 26척, 522명의 선원들이 소말리아 해역에서 인질로 잡혀있게 되었으며, 최근엔 선원에 대한 고문과 살인등의 위험성이 점점 확대되고 있는 상황이라고 언급했다. 그리고 해적들에게 인질로 잡힌 선원과 가족들의 정신적 충격은 심각하며, 심지어 위협해역을 항해하는 선원들의 정신적 피해는 가볍게 여길 것이 아니라고 지적하였다.

또한, ASF는 각국 정부의 해적소탕을 독려하고 해적문제에 대한 대중적 경각심을 증가시키기 위해 펼쳐지고 있는 SaveOurSeafarers(SOS) 캠페인에 전폭적으로 참여할 것을 합의했다.

이밖에 ASF는 일부 정부가 취하고 있는 선원에 대한 존중결여에 대해 우려를 표명했다. 이러한 모습은 특히 오염사고와 같은 해양사고 발생시 선원에 대해 불공정한 처우를 하는 것에서 나타날 뿐만 아니라 전 세계 수많은 곳에서 선원들이 상륙허가를 받는 문제 등을 통해 나타나고 있다고 우려했다.

선박보험법제위원회(SILC)의 Mr. Ho임시의장은 “선원들이 환경이나 경제적 피해에 대한 재판이 진행되기도 전에 판결을 받고 있으나, 일반적 혹은 국제적으로 승인된 규정상, 선원은 범죄행위가 증명되기 전까진 당연히 결백한 상황으로 간주되어야 하고, 범죄로 인한 제재는 총체적 업무 태만이나 고의적 과실행위인 경우에만 가능하다.”고 언급했다.

선원위원회(SC)의 Mr. Li의장은 “선원들이 상륙허가를 거절당하고 있으며, 복잡하고 불가능한 비자요구로 인해 전 세계 많은 곳에서 승하선이 불가능한 상황”이라고 덧붙였다. 한 예로서 쉐앙국경법(Schengen Borders Code)과 EU Visa Code의 명확한 지침서가 없음에도 불구하고 선원 이동에 대한 원활한 이동이 계속적으로 수행되지 않고 있다고 토로했다.

한편, 제20차 아시아선주포럼 에는 한국, 중국, 일본, 대만, 홍콩, 호주, 인도 선주협회 및 아세안연합선주협회 회원 대표자들이 참석을 하였다. 한국 측은 STX팬오션 이종철 회장을 대표로 하여 한진해운 김영민 사장, 현대상선 이석희 사장, SK해운 황규호 사장, 흥아해운 이윤재 회장, 고려해운 박정석 사장, 김영무 등 총 19명이 참석했다.

또한, 제9차 ASF회장단 회의에서는 ASF정관 수정에 관한 논의가 있었는데, 이종철 회장은 싱가포르 정부의 국내법 적용을 위한 ASF사무국의 일부 정관 수정안에 동의를 표명하였다. 다음으로는 싱가포르 선박매매계약서에 대해서 이종철 회장은 동양식 판권을 ASF사무국이 소유하는 것에 대해 반대하지는 않지만 양식 사용권한은 자율에 맡겨야 한다고 주장을 하였으며, 현재 개발 초기단계임을 감안하여 최대한 많은 사용자를 확보해야한다고 주장하였다.

SOS 캠페인 지원 관련 안건에 대해서는 싱가포르 선협에서 TF팀을 구성하여 실질적인 해적퇴치 방안을 수립할 것을 제안하였다. 그에 따라 해적 퇴치 대책본부 설립에 대해서도 논의를 하였는데 싱가포르 선협은 효율적인 해적퇴치를 위해서는 대책본부를 싱가포르에 설립해야 한다고 주장하였다.

또 다른 주목할 만한 건으로는 아시아 선주들은 전 세계 해운산업의 주된 활동자로서 친환경적이고 안전한 선박재활용을 촉진할 것을 인식했다는 점이다.



전해총, 제16회 바다의날 기념 마라톤 대회 개최 여수세박 D-349일, 성공개최 염원하며 한강변 달려



전국해양산업총연합회(회장 이종철)와 한국해운신문(대표 이철원)이 주최하고, 2012여수세계박람회 조직위원회(위원장 강동석)와 해양환경관리공단(이사장 박인섭)이 공동 주관한 제16회 '바다의 날' 기념 마라톤 대회가 5월 28일 월드컵공원 평화의 광장에서 열렸다. 해양 관련 업·단체 종사자 뿐만 아니라 마라톤을 즐기는 일반 동호회원들, 일반인 등 7,000여 명이 참석한 이 날 마라톤대회를 통해 참가자들은 달리면서 '해양강국 대한민국'을 생각하고, 여수세계박람회의 성공적인 개최를 염원하는 뜻깊은 시간을 가졌다.

한국선주협회 이종철 회장의 개회사를 시작으로 김충조 위원장과 김근수 사무총장의 축사가 있었고, 이 날 행사에는 전국 해양산업총연합회 이종철 회장과 국회 여수세계박람회 지원 특별위원회 김충조 위원장, 2012여수세계박람회 조직위 김근수 사

무총장, 국토해양부 우예종 해양정책국장, 박인섭 해양환경관리공단 이사장, 케이엘넷 정유섭 사장 등 VIP들이 참석했다.

개회식에서 이종철 전국해양산업총연합회회장은 “국내 해양산업이 지난 2008년 9월 터진 글로벌 금융위기 및 고유가 등으로 인해 많은 어려움을 겪었지만 분골쇄신함으로써 이를 슬기롭게 극복, 현재 한국을 세계 5대 해양강국의 반열에 진입했다”며 “바다사랑 마라톤대회를 통해 해양대국을 향한 의지를 새롭게 다지고, 봄바람을 가르며 힘차게 내딛는 한걸음, 한걸음에 바다를 사랑하는 마음이 더욱 깊어지기를 기원한다”고 말했다. 민주당 김충조 의원도 축사를 통해 “여수세계박람회의 성공적인 개최를 기원하며 달려주실 것을 당부한다”며 “내년도 바다의 날 기념 마라톤은 여수에서 열렸으면 한다”는 개인적인 바람도 피력했다.



개회식이 있은 후 참가자들은 “바다로! 세계로! 여수로!”란 구호를 외치며 출발지점으로 이동했다. 42.195km를 달리는 풀코스를 포함해 총 4개 코스로 구성된 이 날 마라톤 대회는 오전 8시 풀코스 참가선수들의 경쟁이 시작됐다. 10분 간격으로 하프, 10km 코스 참가자들이 스타트라인을 박차며 출발했으며 8시 25분 5km코스 참가자들이 출발했다.

오전 8시 올해로 10회째를 맞는 바다의 날 기념 마라톤 대회의 최다인원 참가팀은 가상솔루션과 베리타스의 백업솔루션 서비스를 제공하고 있는 굿모닝아이텍(주). 지난 2009년부터 3년 연속 최다 단체 참가상을 수상한 굿모닝아이텍은 올해에도 600명이 넘는 인원이 참가신청을 해 눈길을 끌었다. 고객마케팅과 사회공헌 활동의 일환으로 바다의 날 마라톤에 참가한다는 굿모닝아이텍은 이날 대회 주최측으로부터 감사패를 받았다.

이 밖에도 이 날 대회가 열린 월드컵공원 평화의 광장에서는 해양을 주제로 한 사진전과 해양화가 박진용 화백의 순회전시회도 병행 실시돼 해양의 중요성을 참가자 및 일반인들에게 주지시키는 창구 역할을 했다. 여수세계박람회 조직위 측에서 포토 이벤트도 마련함으로써 완주 후 추억을 사진에 담기도 했다. 조직위 측에서는 성공개최를 염원하는 방명록을 작성하는 참가자들에게 전자파 차단 기능의 여수세계박람회 캐릭터 스티커를 나눠주기도 해 어린이 참석자들로부터 큰 인기를 끌기도 했다.





선협, 제 17차 해운 · 조선산업 발전 실무협의회 개최

해운, 조선 선박금융 협력 방안 연구 및 보완사항 검토

한국선주협회(회장 이종철)는 5월 4일 선주협회 제1회의실에서 제 17차 해운, 조선 산업 발전 실무협의회를 개최하였다.

외항해운업계 실무자 15명이 참석한 가운데 열린 이날 실무협의회는 해운, 조선 선박금융 협력 방안을 연구하고, 해당 연구 방향에 대한 소개 및 추가, 보완사항 검토를 목적으로 개최가 되었다.

이번에 열린 실무협의회의 주요 내용으로는 먼저 해양수산개발원 황진희 실장의 연구 배경, 범위, 예상 목적 및 기대효과 등에 대한 설명이 있었고, 그 다음으로 선주협회 황영식 이사의 의견 및 제안사항이 있었다.

황영식 이사는 “연구 내용을 선박금융에 집중해야 연구 성과를 낼 수 있다는 것이며, 특히 해운 및 조선산업 분석 등은 기존문헌을 검토하는 것으로 충분하고, 환경문제 등의 방대한 연구범위는 연구원들과 실무진들의 집중력을 떨어뜨릴 수 있다”는 의견을 피력했다. 황이사는 또 해당 연구의 제목을 ‘국내 건조 선박금융 협력방안 연구’로 제안했다.

다음으로는 조선협회 정석주 차장의 의견이 뒤를 이었다. 정석주 차장은 한정된 연구기간내 효과적으로 연구를 진행하기위해 금융쪽으로 Focus를 집중할 필요가 있다고 주장을 하였다. 그리고 금융쪽이 아닌 EEDI, EEOI 등의 환경문제를 다루면 연구의 목적이 흐트러질 수 있는 위험이 있다고 하였다.

그러면서 국적선사의 국내조선사 발주 실적이 저조한 이유를 밝혀 연계 방안을 찾는 것이 연구의 주요 핵심이라고 강조했다.

창명해운의 홍승표 차장은 선박금융에 대한 연구내용이 공적금융에 맞춰져 있으나, 사금융권에 대해서도 연구 범위를 넓히는 것이 연구를 진행하는데 효율적이라고 생각된다고 하였으며 이를 위해 일본의 선사금융 벤치마킹을 예로 들어 설명을 하였다.

한진해운의 전도진 부장도 마지막으로 의견을 피력하였는데, 국적선사의 국내조선사 발주 부진이 선박금융의 문제인지 의문이 든다고 말하였다. 전도진 부장은 특히 선박금융 등 기존의 사안 뿐만아니라 기술, 환경 분야에 대한 연구도 필요할 것으로 판단된다고 하면서 발언을 마쳤다.

이번 17차 해운, 조선산업 발전 실무협의회는 결과로서는 먼저 선박금융에 한정하여 해운, 조선 협력 방안에 대해 집중 연구할 것이며, 연구 제목은 국내 건조 선박금융 협력방안 연구로 하기로 결정을 하였다.

앞으로도 지속적으로 회의를 개최할 예정이며, 조선협회와 공동으로 연구 용역을 구성하는 것으로 결론을 내리고 회의를 마쳤다.

선협, 선박직원법 개정 설명회 및 T/F 회의개최

직원법 개정에 대한 이견조율 및 향후 계획 논의

한국선주협회(회장 이종철)는 지난 5월 2일 선주협회 회의실에서 선박직원법 개정 설명회 및 T/F 회의를 개최하였다. 해운업계 실무자들 25명이 참여한 가운데 참석자들은 선박직원법 개정에 관련한 다양한 의견을 주고받았다.

정부측에서는 김석훈 사무관이, 노측에서는 해상노련에 이유승, 박성구 본부장, 김철환 부장 등이 참석했고, 사측에서는 선주협회에 이철중 차장, 해운조합 김주화 팀장 등이 참석했다. 유관기관에서는 한국해양대학교 지상원 교수 등이 참여를 하였다.

회의 내용으로는 우선 노측이 의견을 피력하였는데, 통신사 존립에 관한 치명적인 개정안이 포함되어 있으므로 개정논의 자체를 반대한다는 입장을 보였다.

특히 기존 법령 제4조, 제2항, 제3호 통신사를 삭제하자는 건의를 하였고 개정이 필요하다면 일부개

정으로 추진해야 한다고 주장하였다.

그리고 외국인 고용편의가 목적인 선주를 위한 개정작업으로 보인다는 의견을 보였으며, 마지막으로 정부가 제시하는 개정초안 폐기를 요청하였다.

이에 국토해양부 선원정책과는 정부의 개정초안은 폐기하되, 개정이 불가피한 사항임을 공감하길 바란다고 하였다.

현재 개정이 필요한 부분은 먼저 2007년, 2008년 선박직원법 개정연구 결과 중 반영이 필요한 부분이 있다.

또한 STCW1978협약 중 아직도 반영되지 않은 사항이 있으며, STCW2010마닐라 개정안 중에서 반영이 필요한 부분이 있다. 예를 들어, 선박의 대형화, 첨단화 대비 전자기관서 신설건 등이다.

검지도 가능하게 해야 하는데 그에 대한 적용범위의 확대가 필요하며, 결원 발생시 승무기준 완화도 필요한 것으로 지적됐다.

〈 정부 제안 주요내용 〉

현 행	정부 제안
해기사면허 1~6급 - 필기시험 : 최대 6회, 최소 3회	운항급/관리급으로 구분 - 최대 4회, 최소 2회
5년마다 해기사면허 갱신 - 면허에 승무자격증이 포함	해기사면허를 영구적 면허로 전환 - 승무자격증제도 도입 (면허와 승무자격증 분리) - 승무자격증만 갱신 요구
항해면허, 통신면허 2종 취득	항해사시험에 통신과목 포함 - 항해·통신 겸직



이번 회의에서 나왔던 단체별 의견을 보면 부산 해사고는 정부 면허제도 개정방향에 찬성하는 입장이다. 특히 고교졸업생의 경우 2항기사 이상 진급에 현재 애로사항이 존재하며 운항급은 제한이 없어지기를 희망한다고 밝혔다.

해기사 협회는 현행 1~6급을 일부 통합하는 것이 바람직하며, 3,4급 그리고 5,6급 면허를 통합하는 방안을 제안하였다.

해운조합은 기존 면허체계를 유지할 것을 관리, 운항급으로 구분하여 운항급 톤수제한이 단순화될 경우 5,6급이 통합되는 결과가 초래되어 안전문제가 우려되기 때문이다.

원양어업협회는 해기면허에 통신이 포함되는 정부의 제안을 환영한다는 입장이다.

한국해대의 지상원 교수는 면허, 자격증은 구분하는 것이 효율적이라고 말하였다.

어선통신사협회는 통신사 규정에 대해 현행을 유지하는 것이 필요하다고 하였다. 특히 법에서 삭제된 통신사를 선주들이 고용하는 일은 없을 것이며, 상징적이더라도 법을 유지시켜 현직 통신사들의 직업안정성을 도모할 필요가 있다고 하였다.

관리노조는 급격한 변화는 지양되어 한다는 입장을 보였다. 기존 제도를 보완하고 개선하는 차원에서 일부개정으로 추진할 것을 요망했다.

선주협회는 면허와 승무자격증 분리, 혼합을 병행하는 것이 바람직하다는 의견을 보였다.

항해, 통신 검직을 원칙으로 추진하되, 전문 통신사제도는 유지하는 방향으로 진행할 필요가 있다는 것이다. 또한 현행유지, 개선요구 양쪽 의견을 상호 이해한 후 협의를 개시할 필요가 있다고 강조했다.

현재 노측은 기존선원의 직업안정을 위해 개정을

반대하고 있으며, 학계, 선주측은 신규양성자를 위한 편익 증대로 협약을 반영을 요구하고 있다.

이날 개최되었던 선박직원법 개정 설명회 및 T/F 회의는 각 단체별 선박직원법 개정수요를 취합한 후 조만간 작업반회의를 다시 개최하자는데 의견을 모으고 끝이 났다.

해양정책 비전과 전략 마련 해양비전포럼 출범 지난 5월 25일 창립총회 및 제1차 포럼 개최

한국해양수산개발원(원장 김학소)은 급변하는 세계 환경변화 속에서 정부, 산업계, 연구기관, 학계 등이 긴밀하게 공동 대응하여 국내외 해양정책 현안을 정기적으로 점검하고, 미래 해양정책 비전과 발전전략을 제시하여 해양정책의 선진화를 선도하기 위해 산,학,연,정의 전문가가 참여하는 해양비전포럼을 출범시켰다. 해양비전포럼은 지난 5월 25일 오후 1시 30분 서울 반포동 서울팔래스호텔에서 해양분야 전문가 150여 명이 참여한 가운데 창립총회를 개최하고, 정관 채택 및 임원 선출을 하였다.

해양비전포럼은 해양수산정책 연구기관인 한국해양수산개발원이 중심이 되어 해양정책 관련 정부, 연구기관, 대학 및 업계가 공동으로 네트워크를 구축하여 해양영토 및 관할권, 해양산업, 해양환경, 연안관리 등 우리나라 해양정책 분야의 현안에 대해 논의하고 비전과 정책 대안을 도출하기 위한 활동을 한다. 창립총회에는 김성진 한경대학교 총장과 백진현 국제해양법재판소 재판관을 고문으로 추대하였으며, 최장현 (주)위동해운 대표이사과 김학소 한국해양수산개발원장을 공동회장으로 선출하였다. 해양비전포럼은 창립총회에 이어 제1차 포럼을 개최하고 E. Miles 교수(미 워싱턴대)의 온난화와 산성화에 따른 해양생태계 영향이라는 주제의 특별강연과 신 해양산업정책 방향에 관한 3편의 논문 발표가 있었다. 해양정책포럼은 2011년 9월과 12월에 각각 해양 신산업 발굴 및 육성, 기후변화와 해양환경이라는 주제로 두 차례 포럼을 더 개최할 계획이다.

KMI, 2012 여수 세계박람회 국제 심포지엄 개최

여수엑스포 개최 1년 앞두고 미래 해양산업 청사진 제시



한국해양수산개발원(원장 김학소)은 5월 12일(목) ‘2012 여수엑스포’ 개최를 꼭 1년 앞둔 시점에서 2012여수세계박람회조직위원회, 국토해양부, 농림수산식품부, 대통령 직속 미래기획위원회 등 총 17개 정부 유관 기관 및 민간단체와 합동으로 서울 소공동 롯데호텔에서 국제 심포지엄을 개최하였다.

오전 10시 반부터 시작된 심포지엄은 ‘해양, 기술 혁신과 창조경영’을 대주제로 하여 신국부 창출 전략의 일환으로 해양수산 분야가 갖는 무한한 잠재력과 가능성을 객관적으로 확인하는 한편, 해양수산 분야의 창조경영 및 기술혁신 모범 사례를 소개하고 이를 널리 공유함으로써 여수엑스포가 갖는

국가적 의미를 다시 한 번 되새기고 여수엑스포의 성공 개최를 위해 배전의 노력을 다짐하자는 취지에서 이뤄졌다.

이날 행사는 크게 정규 프로그램과 특별프로그램으로 나뉘어 진행되었다. 정규프로그램은 제1부 개회식, 제2부 주제발표, 제3부 종합토론의 순으로 이어졌으며, 특별 프로그램은 제1부 주제발표와 제2부 종합토론의 순으로 진행되었다.

개회식은 김학소 한국해양수산개발원 원장의 개회사로 시작되었으며, 김학소 원장은 “현재 인류문명은 기후변화, 자원고갈 등 공동의 당면과제에 직면해있으며, 그에 대한 해법을 해양에서 찾고자 각



고의 노력을 기울이고 있다.”고 언급했다. 또한 천연자원의 고갈, 생태계 파괴는 해양산업의 녹색성장을 통해 극복해야 하며, KOMI에서도 우리나라가 해양산업 전반에 걸쳐 세계시장을 주도할 수 있도록 연구활동을 지속적으로 강화해 나갈 것이라고 강조했다.

이어 Vicente Gonzalez Loscertales 국제박람회기구(BIE) 사무총장은 환영사에서 “현재 우리가 직면해 있는 기후변화는 하나의 단체나 국가가 해결할 수 있는 것이 아니며, 이번 자리가 국제적인 협력의 장이 될 것이다.”라며 혁신적인 아이디어와 솔루션을 일반 대중들이 이해하기 쉽도록 엑스포 개최에 힘쓰겠다고 다짐했다.

식순에 따라 송광호 국토해양위원회 위원장의 축사가 이어졌는데, 송광호 위원장은 “박람회를 통해 기후변화와 해양문제에 대한 국제사회의 공조와 협력을 선도해야 하며, 자원의 보고인 바다와 연안에서 지속가능한 성장모델을 제시하는 자리로 만들어야 한다.”고 언급했다.

한편, 제1부 개최식에는 2명의 주목할 만한 인사가 참가하여 기조연설을 행했다. 특히 박승준 대통령 직속 미래기획위원회 위원장이 참석하여 금번 행사에 대한 정부 고위층 차원의 높은 관심을 표명하며 힘을 실어 주었다. 박승준 위원장은 ‘대한민국 미래전략과 해양’이라는 주제의 기조연설을 통해 미래 해양성장 전략에 대한 정부 차원의 구상과 의지, 이를 가능케 하는 구체적인 청사진을 제시하였다. 뒤이어 김주형 LG경제연구원 원장이 ‘글로벌 경제의 New Normal, 생존과 번영’이라는 주제로 기조연설을 행하였다.

개회식에 이어 정규 프로그램 제2부인 주제발표에서는 국내외의 저명 학자, 전문가, 기업 대표들에

의해 총 6개의 주제발표가 이뤄졌다. 권오익 대우조선해양 이사는 조선업 분야의 기술혁신 사례로서 친환경 1만8,000TEU 컨테이너선 개발 및 건조 사례를 소개했다. 싱가포르의 국립 난양대학교 추지엔 교수는 싱가포르의 지속가능 발전을 위한 혁신적인 대안인 ‘해저 도시’ 구상을 발표했으며, 강창구 윈십테크놀로지 대표는 ‘바다 위를 나는 선박, 위그선 운항’이라는 제하로, 연료 소비를 기존 선박의 30~40%대로 떨어뜨린 위그선 개발 사례를 발표했다.

이 밖에도 지엔밍셔우 중국 상해 해사대학교 교수, 후먼 파이먼 싱가포르에너지연구소 박사, 홍기용 한국해양연구원 박사가 주제발표자로 참가하여 각각 녹색 항만 및 녹색 물류, 일본 원전사고 이후의 글로벌 에너지 안보, 미래 해양 신재생 에너지 개발 전망을 주제로 발표했다.

제2부 주제발표에 이어 전준수 서강대 교수가 좌장을 맡은 종합토론 시간에는 김상준 테크노베이션 파트너스 수석 컨설턴트, 류재형 국토해양부 과장, 박복재 전남대 교수, 유병세 한국조선업회 상무, 임종관 KOMI 해운산업연구본부장, 후먼 파이먼 싱가포르 에너지 연구소 박사, 그리고 니콜 글리너 GEF(국제환경기금) 매니저 등이 참석하여 전체 주제와 발표 내용에 대한 진지한 종합토론이 이뤄졌다.

이번 국제 심포지엄은 개최를 1년 앞두고 있는 여수세계박람회에 대한 국민들의 공감대를 확대하는 한편, 현재 실용화되고 있는 첨단 해양 신기술과 경영 혁신 사례를 파악하고, 미래를 예측함으로써 우리나라 해양 신산업의 발전을 도모하고, 새로운 비즈니스 모델을 개발하기 위해 마련된 장의 역할을 톡톡히 했다는 평이다.

고려·흥아해운, 장금상선 COA 신규 가입

고려해운, 흥아해운, 장금상선 등 국내 대표적인 근해선사들이 최근 컨테이너오너협회(Container Owners Association ; COA)에 정식으로 가입했다.

COA코리아(대표 권오인, STX팬오션 상무)는 최근 고려해운과 흥아해운, 장금상선 등 3개 국적선사가 정식으로 회원으로 가입, 정회원이 7개사로 늘어나게 됐다고 5월12일 밝혔다.

지난 2004년 컨테이너선사, 리스업체, 제조사 등 전세계 컨테이너오너들이 모여 만든 COA는 지난 2007년 한국에 지사를 설치했고 당시 국적선사중 한진해운과 현대상선이 유일하게 참여를 했었다. 지난해 STX팬오션과 양해해운이 신규로 가입하면서 정회원사가 4개사로 늘었고 특히 STX팬오션의 권오인 상무가 제2대 COA코리아 대표로 취임하면서 국적선사들의 가입이 급격하게 늘어나고 있다.

COA코리아 사무국장을 맡고 있는 박스조인 전 병진 상무는 "현재 정회원으로 가입돼 있는 7개 정기선사 외에 나머지 근해 피더정기선사들도 COA 가입을 긍정적으로 검토하고 있는 것으로 알고 있다. 또한 조만간 한국-중국간 카페리선사 협의체인 황해객화선사협회와 협의를 통해 황해객화선사협회 전회원사가 COA에 가입하는 방안을 추진 중"이라고 밝혔다.

COA 회원으로 정식으로 등록하려면 연간 2500달러의 회비를 내야하지만 국적선사들은 올해까지 500달러에 가입할 수 있다. COA에 정회원으로 가입하면 컨테이너 박스에 대한 최신 정보는 물론, COA 글로벌 미팅에 무료로 참가가 가능하다.

한편 오는 6월 20일부터 21일까지 중국 상해에서 제8차 COA 글로벌 미팅이 개최될 예정이다. COA 정회원사로 등록된 7개 국적선사는 이번 제8차 COA 글로벌 미팅에 무료로 참가할 수 있다고 한다.

대한통운

종합물류기업 최초 AEO인증 획득

대한통운(대표 이원태)은 국내 종합물류기업 최초로 관세청의 수출입 '종합인증우수업체(이하 AEO, Authorized Economic Operator)'인증을 획득했다고 5월 17일 밝혔다.

5월 16일 오후 서울 강남구 논현동 서울본부세관 회의실에서 열린 AEO 공인증서 수여식에서 이원태 대한통운 사장은 천홍욱 서울본부세관장으로로부터 글로벌 표준에 부합하는 수출입 안전관리체계를 구축했음을 증명하는 AEO 공인증서를 받았다.

이에 따라 대한통운은 국제 간 화물 통관 시 서류 제출 간소화, 검사 비율 축소, 통관 시간 단축 등의 혜택을 받게 됐으며 미국과 캐나다 등 한국과 AEO인증 상호인정협정을 체결한 국가 간 화물 수출 시에도 같은 혜택을 받을 수 있어 통관 시간과 비용을 절감하는 효과를 거두게 됐다.

대한통운은 2010년 7월 AEO인증 테스트포스팀(TFT)을 구성해 인증 획득을 추진해 왔으며 관세청 서류심사, 현장심사 등 철저한 검증을 거쳐 신규 인증 시 받을 수 있는 최고 등급인 'AA'등급을 받았다.

회사 관계자는 "AEO인증은 세계적 수출입 안전관리 인증제도로 대한통운 국제물류서비스의 신뢰성과 안전성을 국제적으로 공인받았다는데 큰 의미가 있다고 밝혔다.

삼부해운

장보고대상 상금 전액 장학금 기탁

제5회 장보고대상 대상(대통령상)을 받은 삼부해운(대표이사 박진검)이 미래의 해상왕을 위해 상금 전액을 장학금으로 기탁했다. 삼부해운은 5월 16일 부산해사고등학교와 인천해사고등학교에 각각 800만원과 700만원 장학금을 전달했다고 밝혔다.

1,500만원은 장보고대상 상금 전액이며 삼부해운은 실수령액에 세금으로 공제된 금액까지 더해 장학금을 마련했다. 박진검 대표이사는 “바다를 향한 젊은이들이 장보고 정신을 고취, 미래의 해상왕이 되기를 기대한다”고 말했다.

삼부해운은 위험한 화학물질 운송 분야에 국내 선사 중 처음으로 뛰어들어 40여년 동안 단 한 건의 사고도 없이 한 길을 걸어온 전문성을 인정받아 제5회 장보고대상 수상자로 선정됐다. 내일신문은 4월27일 시상식을 열고 삼부해운에 대통령상과 함께 상금 1,500만원을 부상으로 전달했다.

삼선로직스

회생절차 종결 시장복귀

1년 넘게 회생절차를 밟아오던 삼선로직스가 회생 과정을 졸업하고 정상 기업으로 시장에 복귀했다.

서울중앙지법 제4파산부(재판장 지대운 수석부장판사)는 (주)삼선로직스(대표 허현철)에 대해 회생절차 종결결정을 했다고 5월 18일 밝혔다.

재판부는 “삼선로직스는 일부 연락이 되지 않은 채권자와 미확정 채권 부분을 제외하고 회생계획상 1차연도(2010년)에 이행할 변제 의무(원화환산 1143억원 변제, 상계금액 포함)를 모두 이행했다”며 “삼선로직스가 회생계획에 따른 변제를 시작했고 앞으로도 회생계획의 수행에 지장이 있다

고 인정되지 않는 만큼 회생 절차를 종결하기로 결정한다”고 설명했다.

이어 “종래 회생절차종결은 제3자가 채무자 회사의 경영권을 인수하고 그 인수대금으로 회생채무의 전부 또는 상당 부분을 변제하는 이른바 인수합병을 내용으로 하는 회생계획안이 인가된 경우에 주로 행해졌다”며 “하지만 삼선로직스는 인수합병 과정 없이 채권자들의 양보로 재무구조를 개선하고 유동성위기를 넘긴 회사가 초기 변제의무를 성공적으로 수행함에 따라 회생절차를 종결하게 된 사례로서 의미가 있다”고 평가했다.

회생절차종결에 따라 삼선로직스는 법원의 감독을 벗어나 통상의 기업과 마찬가지로 스스로의 권한과 판단에 따라 기업활동을 영위하면서 회생계획상 나머지 변제 의무를 수행하게 된다. 다만 회생채권자는 삼선로직스가 변제 의무를 이행하지 않는 경우 기한이 도래한 회생채권에 대해 강제집행을 할 수도 있다.

또한, 5월 18일자로 기업회생절차를 조기 종결한 삼선로직스가 유상증자로 132억원의 자금을 조달키로 해 주목된다.

삼선로직스는 지난 5월26일 이사회를 열어 운영자금으로 활용하기 위해 1306만 2305주를 주당 1014원에 신주 발행하기로 결의했다. 이번 유상증자는 6월 13일 현재 기존 주주들에게 29일까지 배정될 예정이며 6월 30일에는 주금 납입을 완료하게 된다. 기존주주들이 청약에 참여하지 않아 발생하는 실권주에 대해서는 차후 이사회를 열어 결정기로 했다.

이에 따라 현재 130억 6230만원인 삼선로직스의 납입자본금은 유상증자 완료 후 261억 2461만원으로 2배 정도 늘어날 전망이다.

삼선로직스는 지난해 2월 회생계획안 인가 결정이 난 후 5:1 주식병합으로 감자를 진행해 자본금이 37억 5810만원으로 줄어들었다가 3차례에 걸친 회생채권의 출자전환으로 131억원으로 증

가했다.

삼선로직스는 유상증자를 통해 자본금을 다시 2배로 늘리는 방안을 추진하는 것에 대해 “회생채권 변제와 운영자금으로 활용하기 위해서다. 기업회생절차 때문에 그동안 유산스 사용이 불가해 정기에금을 담보로 유산스를 사용하면서 현금 운용 폭이 작아졌다. 따라서 이번 유상증자로 운영자금 확충과 회생채권의 원활한 변제가 가능할 것”이라고 설명했다.

기업회생절차가 종결됐지만 삼선로직스는 회생계획안에 따라 회생채권의 66%는 출자전환, 나머지 34%는 10년간 현금으로 상환해야하는데 지난해 1차년도 10%를 변제했고 올해부터 2012년까지 9%씩 총18%, 4~8차년도까지 8%씩 총 40%, 9차년에 14%, 10차년도(2019년)에 18%를 각각 상환해야한다.

한편 기업회생절차 이전 송충원 회장 등 대주주 관계 지분이 52%에 달했던 삼선로직스는 회생절차가 진행되면서 회생채권이 일부 출자전환되면서 송 회장 등의 대주주 지분이 23.7%로 떨어져 있는 상황이다. 이에 따라 이번 유상증자 과정에서 대주주들이 참여하지 않을 경우 경영권을 방어하기 어려운 사태가 발생할 수도 있다.

그러나 이에 대해 삼선로직스 측은 “경영권 방어를 위한 대주주의 지분율이 낮지만 경영권 방어가 어려워질 가능성은 낮다”고 설명해 송 회장 측이 이번 증자에 참여할 가능성이 높음을 암시했다.

KSS해운

E1과 LPG 장기운송계약

KSS해운(사장 윤장희)과 E1이 LPG 장기운송계약을 체결했다.

KSS해운은 5월2일 E1과 5년간 LPG를 장기운송하는 계약을 총 882억 9641만 3730원에 체결

했다고 공시를 통해 밝혔다.

이미 E1과 LPG장기운송계약을 체결해 LPG를 운송하고 있는 KSS해운은 기존 장기 운송계약이 종료됨에 따라 연장계약한 것이라고 설명했다.

KSS해운은 이번에 체결한 장기운송계약은 다음달 하순부터 2016년 6월 하순까지 총 5년간이며 영업환경 및 본선 운항패턴에 따라 계약금액은 다소 변경이 가능하다고 밝혔다.

STX팬오션

렌윈강항 기항 개시

STX Pan Ocean(대표 이종철)은 5월부터 자사의 한중일항로의 케이힌 루프에서 렌윈강항에 기항을 개시했다.

우리나라선사로서는 일·중간 처음으로 렌윈강항 직기항 서비스를 개시한 것이다.

서비스루트는 칭다오-부산-도쿄-요코하마-시미즈-나고야-오키나와-부산-광양-렌윈강-칭다오 순이다.

렌윈강 기항 제1편은 5월 10일 도쿄 입항 예정의 700TEU급 STX Yokohama호다.

폴라리스 쉬핑

한희승 대표이사 회장 취임

폴라리스쉬핑이 5월 3일 주주총회를 통해 한희승 고문을 대표이사 회장에 정식 선임했다.

이로써 폴라리스쉬핑은 한희승 회장과 기존 경영자인 김완중 사장이 각자 대표를 맡아 공동으로 회사를 경영하게 된다.

한희승 회장은 1973년 한국해양대학교를 졸업하고, 경인에너지와 삼미해운(주)를 거쳐 선박 브로커인 (주)태크마린의 전무이사를 역임한 후 2000년 한원마리타임(주)를 창립하여 2010년 말까지 동사의 대표이사로 회사를 경영한 바 있다.

한편 현재 폴라리스워핑은 11척의 VLOC (초대형 광석운반 전용선) 선단을 운영하고 있으며, 3척의 Capesize 선박을 보유하고 있다.

현대상선

아프리카 자선물품 무상 운송



현대상선(대표 이석희)은 아프리카 동부에 위치한 탄자니아의 '므완자(Mwanza)' 지역에 학교 건물로 사용될 40피트 컨테이너와 자선물품을 무상으로 운송한다고 밝혔다.

이번 자선활동은 캐나다 밴쿠버 지역 자선단체인 'Afretech Aid'가 주관한 행사로 아프리카 탄자니아 어린이에게 학교 건물로 사용될 컨테이너를 전해주기 위한 자선 프로젝트 일환이다.

'Afretech Aid'는 컨테이너 박스를 캐나다 밴쿠버에서 탄자니아까지 운송해줄 선사를 찾던 중 현대상선이 흔쾌히 협조하고 나섬에 따라 이번 프로젝트가 이뤄질 수 있었다.

현대상선은 자선물품을 5월 7일 캐나다 밴쿠버항에서 '현대 상하이' 호에 선적해 5월 17일 부산에 도착했다. 이를 다시 5월 19일 '현대 컨퍼런스' 호로 선적하고 6월 7일 두바이를 거쳐 6월 26일 탄자니아 다람살람 항으로 들어가 전달할 예정이다. 총 3만179km의 거리로 50일이 소요될 전망이다.

한편, 므완자는 탄자니아에서 두 번째로 큰 도

시로서 실업률이 60%에 육박하며 고아가 수백명에 달하는 등 열악한 교육 환경 개선을 위한 지원이 절실히 요구되고 있다.

한진해운

선장 · 갑판장, 해양부 장관표창 수상



▲ 오홍원 선장



▲ 장주식 갑판장

한진해운(사장 김영민)의 오홍원 상무 선장과 장주식 수석 갑판장이 제 16회 바다의 날을 맞아 국토해양부 장관 표창을 수상했다.

한진 포트헤들랜드호에 승선중인 오홍원 선장 23년간 컨테이너 및 벌크선을 운항한 상무 선장으로서, 다양한 선박 승선 경험을 바탕으로 15년간의 무사고 안전운항을 기록하는 등의 공로를 인정받아 수상의 영광을 안았다.

또한, 장주식 수석 갑판장은 고난도의 기술이 필요한 갑판업무에 30년이 넘게 근무한 베테랑 해상직원으로, 안전하고 효율적인 작업 방법 개선을 통해 위험 사고 예방에 최선을 다하는 등의 공로를 인정받았다.

한편, 한진해운은 우수한 해상인력 양성을 위해 운항 훈련원 등의 특화된 시설 및 장비를 통해 전문적이고 다양한 교육을 실시하고 있다.

부산항만공사

부산항 축제, 뜨거운 열기 속에 막 내려

세계 5대 컨테이너 항만인 부산항의 위상과 중

요성을 알리고, 부산항 사랑의 계기를 심어주기 위해 마련된 제4회 부산항 축제가 시민들의 뜨거운 호응 속에 막을 내렸다.

부산항만공사(사장 노기태)와 부산광역시, 부산지방해양항만청이 5월 27일부터 29일까지 영도구 동삼동 부산항 국제크루즈터미널 일원에서 개최한 제4회 부산항 축제는 첫날 비가 오는 등 곳은 날씨 속에서도 총 5만 5,000여명의 시민들이 참여했다.

가족 단위의 참여가 많았던 이번 축제는 부산항 투어와 해군, 해경 함정 승선 체험 등 부산항을 보다 친근하게 느낄 수 있는 프로그램들을 다양하게 마련, 시민들에게 많은 사랑을 받았다.

특히 BPA 항만안내선 '새누리호'와 범선 누리마루호 등을 이용한 '부산항 선상투어'는 바다를 직접 체험하는 프로그램으로, 인터넷 접수가 초기에 마감되는 등 폭발적인 인기를 끌었다.

또한 '바다의 빛! 등대와 함께하는 부산항'이라는 주제에 걸맞게 행사장 중앙에 마련된 7m 높이의 대형 등대 조형물은 많은 관람객들의 눈길을 끌었다.

이밖에도 국제항만협회 총회 참가자들과 국내외 항만물류 관계자들을 위한 '국제교류의 밤'과 유치원생, 초등학생 등을 대상으로 한 '모형 배, 등대 만들기', '바다사랑 글짓기 그림 대회', 중학생들이 참여한 '부산항 골든벨', '부산항 가족 사랑걷기대회' 등 다양한 계층이 고루 참여한 체험 프로그램들은 부산항 축제만의 매력을 드러내며 참가자들로부터 호평을 받았다.

또한 등대체험교실과 해양스포츠, 수상페달보트, 해양과학체험, 선박항해 시뮬레이터 체험 등도 다채롭게 마련돼 일반인들에게 부산항과 바다를 마음껏 즐길 수 있는 계기를 제공했다.

BPA 관계자는 "축제 속의 다양한 프로그램들을 통해 보다 많은 국민들이 부산항에 대해 알고 자부심을 느끼는 계기가 됐으면 한다"고 밝혔다.

울산항만공사

4월 울산항 물동량 사상 최고치

울산항 물동량이 액체화물의 증가세에 힘입어 지난달에 이어 사상 최고치를 다시 경신했다. 울산항만공사(사장 이채익)에 따르면 울산항의 4월 물동량은 총 1,662만 톤이 처리되어 전년 동월에 비해 14.8% 증가했으며, 최고 실적을 기록했던 지난달 물동량 1,643만 톤보다도 19만 톤 증가했다.

원유·석유의 수입 증가와 석유정제품의 수출 증가에 힘입어 울산항의 주력 화물인 액체화물은 전년 동월대비 21.2% 증가한 1,367만 톤이 처리됐으며 전체 물동량의 82.2%를 차지한 것으로 나타났다.

유형별로는 수입화물 899만톤, 수출화물 544만톤, 환저화물 29만톤, 연안화물 190만톤이 처리된 것으로 나타났다.

컨테이너화물은 전년 동월 대비 0.3% 증가한 2만 7,719TEU (추정)를 처리했으며, 일반화물은 광석류, 비료, 기계류 수출입 증가에도 불구하고 차량 수출, 석탄, 목재 수입 감소로 전년 동월대비 9.1% 감소한 258만 톤으로 나타났다.

한편 울산항에는 외항선 1,116척, 내항선 1,036척 등 총 2,152척의 선박이 입항하여 지난해 같은 달 대비하여 0.6%(12척) 증가했고, 선박 종류별로는 원유 운반선이 21척 증가한 49척, 케미칼 운반선이 51척 증가한 432척, 일반화물선이 32척 증가한 221척, 폴컨테이너선이 17척 증가하여 152척 입항했으나, 석유정제품 운반선, 시멘트 운반선의 입항척수는 감소한 것으로 나타났다.

평택항만공사

한진 베라쿠르즈호 투입

신규선박이 잇따라 투입되면서 긍정적 분위기가 맴도는 평택항 화물처리에 속도가 더할 전망이다



이다.

경기평택항만공사(사장 서정호)는 오는 6월 6일 평택항 동부두에 자리한 평택컨테이너터미널(PCTC)에 정기적으로 ‘평택~천진~대련’ 노선을 운항할 선박이 입항한다고 밝혔다.

한진해운이 이번 신규항로에 투입한 선박은 ‘한진 베라쿠르즈호(Hanjin Veracruz)’로 1,700 TEU급이며 주1회 ‘부산~광양~평택~천진~대련’을 운항하게 된다.

한진해운 측은 미주·구주와 동아시아에서 수출입 되는 경인지역 화물을 이번 해상서틀운송 서비스를 통해 신규화물을 창출하고 항만 발전에 기여하겠다는 입장이다.

전용일 PCTC 대표는 “경인지역의 육상운송화물을 해상서틀운송 서비스로 전환해 화주의 물류비용 부담을 덜할 수 있을 것으로 기대하고 있다”며 “연간 취급 화물은 1만TEU가량이 될 것으로 보인다”고 말했다.

서정호 사장은 “지난해 컨테이너 물동량 처리실적이 45만TEU를 기록하며 전년 동기대비 19% 증가했는데 잇따른 신규개설과 새로운 선박 등이 투입되면서 평택항이 한층 활력을 띠고 있다”고 전했다.

한편 평택항만공사는 올해 이어진 카페리(제주도), 컨테이너(중국) 신규항로 개설 및 선박투입과 물동량 증가세에 힘입어 금년 총 화물처리 실적이 1억톤을 넘어설 것으로 기대하고 있다.

인천항만공사

2011년 유지준설공사 착공



인천항만공사(사장 김종태)는 2011년도 인천항 유지준설공사를 당초 계획보다 앞당겨 이달말부터 착공했다고 5월 31일 밝혔다.

인천항만공사 항만개발팀에 따르면, 당초 이달 말까지 실시설계를 마치고 시공사 선정에 위한 입찰을 거쳐 내달부터 준설공사를 착공할 계획이었으나, 인천항 이용 불편사항을 조기에 해소하고 항만경쟁력을 강화하는 차원에서 설계기간을 최대한 단축해 당초 계획보다 약1개월을 앞당겨 착공했다.

남항 ICT부두 전면박지 및 내항 제4부두 전면 일부수역의 준설작업이 진행된다. ICT 부두 전면 박지의 수심은 14미터, 제4부두 전면 일부수역의 수심은 4.5m를 확보하게 된다. 공사기간은 착공일로부터 8개월이다.

인천항만공사 김종태 사장은 “설계기간과 함께 절대공기를 단축할 수 있는 방안을 다각적으로 모색하는 등 최대한 빨리 완료해 인천항의 종합 경쟁력을 확보하겠다”고 밝혔다.

한편, 올해 인천항만공사에서 유지준설을 시행키로 한 남항 인천컨테이너터미널(ICT부두)과 내항 제4부두는 그간 소요수심이 확보되지 않아 선박 접이안에 불편을 겪어 왔으나 금번 유지준설공사를 통해 계획수심을 확보해 항만이용 불편을 해소하고 인천항의 항만경쟁력이 강화될 전망이다.

양현재단

아동복지시설 아동 초청 나들이

양현재단(이사장 최은영)은 5월 14일 명진들꽃 사랑마을(아동복지시설, 강동구 천호동 소재) 아동 20여명을 초청, 경기도 양평에 위치한 들꽃수목원에서 다양한 체험활동의 시간을 가졌다.

이날 행사에 초청된 명진들꽃사랑마을 아동들은 수목원 관람뿐만 아니라 쿠키 만들기, 수상 체험 활동 등의 프로그램으로 즐거운 시간을 보냈다. 또한 양현재단 최은영 이사장을 비롯한 양현재단 후원회 회원들이 함께 참석해 아이들을 격려하는 한편, 정성스런 점심식사를 준비하여 아이들에게 따스함을 선사했다.

한국무역협회

‘e-네고 포털 시스템’ 상용화 성공

한국무역협회(회장 사공일)는 5월 10일 자체 전자무역 시스템을 보유하지 않은 수출기업이 별도 설비없이 국가전자무역서비스 인터넷 포털에 접속해 무역업무를 볼 수 있는 ‘e-네고 포털 시스템’을 상용화했다고 밝혔다.

e-네고 포털시스템은 수출거래에 필요한 서류를 전자방식으로 신청·발급받고 이를 은행으로 전달해 수출대금을 회수하는 체계로 무역업체들이 수출업무에 드는 시간과 비용의 절감은 물론이고 통관·물류 등 모든 무역업무를 단절없이 처리할 수 있도록 개발됐다.

이 시스템을 이용하면 서류작성, 준비기간이 평균 6일에서 3일로 단축되고 종이문서 유통에 따른 위변조 및 분실 방지 등의 효과가 예상된다.

무역협회는 수출거래(신용장 및 무신용장 거래) 중 e-네고 활용률이 50%까지 높아질 경우 인건비, 문서처리비용 및 자금조기회수 수익을 합산해 5년 동안 총 1,666억원의 비용절감 효과가 발

생할 것으로 전망했다.

무역협회는 향후 e-네고시스템이 점차 확대될 것으로 내다봤다. 이미 시스템 개발단계에서부터 LPG수출입 업체인 (주)E1과 외환은행이 시범기관으로 참여한 것을 비롯해 LIG손해보험, 영림해운 등이 이 시스템을 이용하고 있다.

박진달 무역협회 e-Biz본부장은 “올해 전자무역 시스템을 갖추지 못한 중소기업을 위한 2단계 e-네고 포털 서비스까지 세계최초로 상용화함으로써 과거 수십년간 지속된 종이서류 기반의 전통 무역방식이 전자무역 패러다임으로 빠르게 전환되는 계기가 마련됐다”고 말했다.

한국선급

아시아 선급 결속 주도

한국선급(회장 오공균)은 아시아선급들의 결속에 주력하고 있다. 2011년 1월 1일부터 아시아선급 연합회의(의장 오공균) 의장직을 수행하고 있는 한국선급은 4월 제주도 씨에스 호텔에서 아시아선급연합회 기술정책그룹회의를 개최하는 등 아시아선급들의 결속을 다지는데 앞장서고 있다.

ACS는 세계해사업계, 특히 아시아해사업계를 국제무대에서 인정받도록 하기 위한 목적으로 한국선급 오공균 회장이 제안하여 2010년 공식 출범한 조직이며 현재 한국선급(KR)을 비롯, 일본선급(NK), 중국선급(CCS), 인도선급(IRS), 베트남선급(VR) 및 인도네시아선급(BKI) 등 총 아시아 지역의 6개 선급이 그 정회원으로 구성되어 있다.

한국선급의 주도 아래 회원 아시아 선급들은 매년 정기적으로 당면한 각종 기술적인 사안에 대해 정보를 공유하고 있으며 더 나아가 아시아선주포럼(ASF) 등 아시아 해사 타산업계와의 협력 사항, 국제적 이슈로 대두되고 있는 해적, 온난화 가스 배출 문제 등을 중점적으로 논의하고 있다.

아시아선급연합회의 오공균 회장은 “유럽이 주

축이 된 세계 해사업계에서 아시아선급들을 비롯하여 아시아해사업계가 제 실력에 걸맞는 목소리를 낼 수 있도록 더욱 노력하겠다"고 말하며 "한국선급이 주도하여 이끌고 있는 아시아선급연합회를 빠른 시일내에 세계에서 인정받는 조직으로 성장시키는데 최선을 다하겠다"고 밝혔다.

한국해양수산연수원

국내 유일 선원 교육기관 부산 영도구로 이전



국내 유일의 선원 교육기관인 한국해양수산연수원(원장 강신길)이 5월 4일 부산 남구 용당동에서 영도구 동삼혁신지구로 이전했다.

이날 연수원 영도 신축교사 개원식에는 김혁국 국토해양부 2차관, 허남식 부산시장, 어윤태 영도구청장, 유관기관 단체장, 지역주민 등 1,000여명이 참석했다.

연수원 신축교사 이전사업은 지난 2002년부터 정부의 해양수산인력개발 종합 계획에 따라 총 555억원의 예산을 투입, 대지면적 6만6708㎡에 지상 4층 규모의 행정교육관과 첨단 실습관, 종합소화훈련장, 생활관, 해양안전훈련장 등 9개동으로 구성됐다.

연수원에는 전천후 교육이 가능한 실내교육장과 전세계 항만 시연 및 해상에서의 모든 상황 구현이 가능한 세계 최고 수준의 실습 장비를 갖추고 있다. 국내 유일의 선원교육기관인 한국해양

수산연수원은 지난 1998년 1월 원양어업기술훈련소를 비롯한 어선 선원교육기관인 한국어업기술훈련소, 상선 선원교육기관인 한국해기연수원을 통합, 현장실무를 중심의 교육을 시행해왔다. 선원의 안전과 직무 및 면허취득 교육을 담당해왔고 청년실업 해소를 위한 오션폴리텍 과정을 개설, 초급해기사도 양성하고 있다.

연수원은 앞으로 해양플랜트 등 고부가가치 해양특수인력을 양성하는 전문 해운인력 양성기관으로 도약한다는 계획이다.

강 원장은 "새로운 영도시대를 맞아 오대양 육대주의 거친 파도를 개척하는 해양수산 종사자들에게 특화된 교육서비스와 선도적 지식을 전달하는 세계 최고의 해양수산 전문인력 양성의 메카로 거듭나겠다"고 말했다.

한국해기사협회

2011년 명예 해기사 '황부길'씨



5월 26일 오후 2시 비가 오는 곳은 날씨에도 불구하고 영도 태종대공원 내 '해기사 명예의 전당'에서는 2011년 명예 해기사 헌정식이 개최됐다.

이날 헌정식에는 한국해양대학교 오거돈 총장을 비롯하여, 부산지방해

양항만청 김영석 청장, 한국해양수산연수원 강신길 원장, 한국선원복지고용센터 김용태 이사장, 한국선박관리업협회 정영섭 회장, 한국해양대학교 총동창회 박향무 회장, 원로해기사, 유가족 및 관련단체 임직원 등 100여명이 참석했다.

이날 명예의 전당에 헌정된 황부길 명예 해기사는 동경고등상선학교를 졸업하고 대판상선회사 등에서 10여년 승무했으며, 해방 후 조선우선(주)

선박부장 등을 역임, 1948년 건국과 더불어 교통부 해운국장(초대)에 임명돼 LST형 9척과 FS형 10척을 도입하는 등 우리나라의 선박확충에 공헌한 인물이다.

또한, 대한해운공사와 대한조선공사 설립을 추진하여 국영기업을 민영화했으며, 한국해양대학 학장(4대, 6대) 재임 시에는 국고와 UNKRA자금을 확보해 교사를 신축하는 등 해운산업의 역군인 해기사 양성에 기여했다.

이어 대한유조선(주) 사장 재임 중 허정 과도정부의 해무청장으로 발탁되어 한국선급협회의 창립을 주도했고 부산항도선사, 한국해기사협회 회장(9대, 10대) 등 해기사로서 보기 드물게 선장은 물론 산·학·관에 걸쳐 다양한 직책을 두루 역임한 후 1995년 11월 13일 영면했다.

한국해양소년단연맹

전국 카누,드래곤보트 대회 개최



한국해양소년단연맹(총재 황규호)는 5월 28일 서울 이촌동 한강 거북선나루터에서 '국토해양부장관배 제5회 전국 카누,드래곤보트 대회를 개최하였다.

카누 5개 부문과 드래곤보트 8개 부문 경기가 진행되었다. 부문별 1~3위에게 상장과 트로피, 총 950만원의 상금 및 상품권을 수여한다. 드래곤보트 경기는 2010년 중국 광저우아시안 게임에 정식 종목으로 채택됐다. 북잡이 1명과 키잡이 1명, 노잡이 10명으로 총12명이 한 팀이다.

한국해운조합

선박기술안전공단과 기술교류협정 체결

한국해운조합(이사장 이인수)과 선박기술안전

공단(이사장 부원찬)이 선박안전관리에 관한 기술교류협력 협정을 체결했다.

이번 기술교류 협정에서 양 기관은 해운조합 공제가입선박에 대한 안전관리 업무협력으로 선박 안전성을 향상시킴으로써 손해율을 감소시키고 해양사고 예방을 위해 노력할 것을 합의했다.

협정문의 주요내용으로는 선박기술안전공단에서 선박안전관리 대상으로 선정된 조합 공제가입 선박에 대하여 안전점검 서비스와 기술설명회를 실시하고, 매년 선박안전관리 실시선박에 대한 검사실적 및 검사결과 등을 종합적으로 검토하여 해양사고 저감을 위한 안전대책을 마련하는 내용 등으로 이루어졌다.

또한 양 기관은 선박안전관리 업무 수행에 따른 각종 정보를 상호 교환하여 공제 가입선박에 대한 적극적인 손해 예방활동을 전개한다는 계획이다.

한편 해운조합은 선박기술안전공단을 비롯하여 해상보험 유관기관과 상호 Win-Win할 수 있는 방법을 꾸준히 모색하여 조합 공제가입 고객들에게 많은 혜택을 제공할 방침이라고 밝혔다.

한국해양대

제3회 총장배 전국요트대회 개최



한국해양대학교(총장 오거돈)는 오는 5월 28~29일 이틀간 부산 영도구 동삼동 한국해양대 수역 일원에서 '제3회 총장배 전국요트대회'를 개최했다.

특히 올해부터는 제4회 부산항 축제와 연계해 개최함으로써 요트의 저변확대를 통한 해양레저 스포츠 산업의 발전과 해양수도 부산의 위상 강화에 크게 앞장설 것으로 기대를 모으기도 하였다.

이번 대회 종목은 오펜미스트와 레이저, 레이저 레디얼, 레이저피코, 윈드서핑 등으로 총 109명의 선수들이 15개 부문에 걸쳐 승부를 겨루었다.

대회 개최식은 지난 5월 28일 오전 11시30분 한국해양대 시청각동에서 열렸으며, 첫 날 1~3차 레이스에 이어 둘째 날 4~7차 레이스를 펼쳐 기량을 뽐냈다.

대회 기간 중에는 일반 관람객들을 대상으로 한국해양대 아치호, 크루즈요트, 모터보트 등을 직접 타볼 수 있는 해양레포츠승선체험 행사도 마련해 체험활동의 기회가 없는 일반 요트대회에서 보다 큰 만족과 즐거움을 얻을 수 있도록 했다.

한편 올해로 3회째 대회가 열리는 장소인 한국해양대 수역은 지난해 부산시 요트조정면허시험 대행기관으로 지정될 만큼 각종 해양레저활동을 펼칠 수 있는 천혜의 자연조건과 시설을 갖춘 곳이다. 일반인들의 관람이 거의 불가능한 해운대 등과는 달리 한국해양대 캠퍼스 및 동삼동 국제 크루즈터미널 부두와 매립지 등에서 경기장면의 근접 관람이 가능해 요트의 대중화에 큰 기여를 하고 있다는 평가를 받고 있다.

부산해사고등학교

한진과 산학협력 협약 체결

부산해사고등학교(교장 이상문)은 한진(대표이사 석태수)과 해운산업 발전 및 전문인력 양성을 위한 산학협력 협약을 체결했다고 5월 27일 밝혔다.

한진은 이번 협약 체결로 우수한 해운인력 양성 방안 연구 활동과 승선실습, 연계 취업 강화, 산

학 장학생 선발 등 다양한 산학협력 활동을 전개해 나갈 계획이다.

한진은 올해 1차로 선발된 9명의 학생을 대상으로 승선실습을 진행하고 있다. 학생들은 국내 주요 항만과 중국 대련항, 일본 시모노세키항 등 연근해 항만을 운항하는 선박에 각각 승선해 내년 2월까지 9개월간 3단계로 구성된 교육훈련 과정과 함께 선원들의 일상을 체험할 예정이다.

한진 관계자는 “특성화 교육을 통해서 현장 중심의 체계적이고 전문적인 업무능력을 배양하여 학생들의 실무능력을 향상시킬 계획”이라며 “한진은 앞으로도 해운인력 양성 지원을 통해 해운산업 활성화에 일조할 것”이라고 말했다.

한편 한진은 부산, 인천, 포항, 울산 등 전국 주요 항만을 연결하는 항만 네트워크와 연계한 차별화된 해상운송 서비스를 기반으로 외항사업도 가속화되고 있다.

중국, 일본, 홍콩, 대만 등 동북아 지역에서 철제품 등의 벌크화물 해상운송 서비스를 제공하고 있는 한진은 중량물선, 유연탄 전용선 등 최신 선박 확보와 오랜 기간 축적된 다양한 화물의 해상운송 노하우를 통해 리딩 선사로 도약하고 있다.





국제기구, 선사에 해적피해방지조치 적극 이행 촉구

국제해사기구(IMO), 사설보안요원의 선박 승선 기준 마련

국제기구가 갈수록 확산되고 지능화되고 있는 소말리아 해적에 대응하기 위해 해적위험 해역을 운항하는 해운업계에 해적침입방지설비 설치 등 자구책을 철저히 이행해줄 것을 촉구했다.

선박의 사설보안요원 이용이 실질적으로 확산되고 있는 상황에서 이에 대한 국제적인 기준을 올해 중으로 마련하기로 했다.

5월 11일(수)~5월 20일(금)까지 10일간 영국 런던에서 개최된 유엔 산하 국제해사기구(IMO) 제89차 해사안전위원회(MSC) 회의에서 이 같은 내용을 골자로 한 결의문이 채택되었다고 밝혔다.

국제해사기구 해사안전위원회는 결의문을 통해 각국 정부가 아덴만과 인도양을 운항하는 자국 선박에 대해 해적피해방지대응요령(BMP*)을 적극 이행하도록 조치할 것을 촉구했다.

또 결의문에는 각국 정부, 해운업계, 선원단체 등이 해적위험해역을 운항하는 선박에 대해 안전 운항에 필요한 정보를 보다 적극적으로 제공해줄 것으로 요구하고, 이와 함께 선박의 위치 및 항행 정보를 소말리아 해역 인근에서 활동하고 있는 연합군에 보고하는 등 예방적·방어적 조치를 취해줄 것을 강력하게 촉구하는 내용이 담겨있다.

우리 정부 대표단(수석대표 선원표 해사안전정책관)은 이러한 결의서 채택을 지지하면서 우리나라는 이미 올해부터 선원대피처 설치를 의무화하고 해운업계에 BMP 이행을 적극 권고하고 있음을 소개하고, 소말리아 해적피해 예방대책의 실효성을 제고하기 위하여 국제해사기구(IMO)가 소말리아 통항선박의 BMP 이행 의무화방안을 마련하고

IMO에서 실질적이고 종합적인 해적대응 기능을 강화해 줄 것을 강력하게 촉구했다.

한편, IMO는 이번 회의에서 최근 해운업계의 사설보안요원 이용이 실질적으로 확산되고 있는 상황에서 사설보안요원의 고용과 근무수칙 등에 관해 국제적으로 통일된 기준을 마련하기로 했다.

IMO가 검토 중인 기준안에는 사설보안요원 고용계약, 제공서비스의 내용, 보안업체에 대한 관리·감독, 책임소재, 무기사용 원칙, 교전수칙 및 보험문제 등이 포함될 것으로 알려졌다.

그동안 해적위험해역을 통항하는 선박 중 상당수가 함정호송 참가 외에 가장 실효적인 피해방지 대책의 하나로서 사설무장보안요원을 고용·탑승시키고 있었으나, 지금까지 이에 대한 국제적인 기준이 없어 안전사고 발생 시 책임소재가 불분명한 등 해운업체들이 사설보안요원을 고용하여 승선시키는 데 어려움을 겪어온 것으로 알려졌다.

우리 선박은 2008년부터 사설보안요원을 탑승시켜왔고, 올 1월 삼호주얼리호 사고 이후 최고속력 15노트 이하, 수면으로부터의 높이 8미터 이하인 취약선박은 모두 보안요원을 탑승시키고 있다.

※ BMP(Best Management Practice) : 국제해사기구(IMO)가 채택한 소말리아 해적위험해역 통항선박의 피해 예방을 위한 대응요령 권고 지침서로서 아덴만 파견함정에 통항보고, 가시철조망 등 해적침입방지설비, 선원대피처 운영, 보안요원 탑승 권고 등을 포함하고 있다.



국토해양부, 해안경관 특별구역관리 가이드라인 제정

해안선으로부터 500m 지역 해안경관 특별관리구역 지정

국토해양부(장관 권도엽)는 동서남해안권에서의 개발사업이 해안경관과 어우러져 친환경적으로 시행되도록 하기 위해 해안경관 관리 가이드라인을 제정, 시행한다고 밝혔다.

현재 해안의 특색을 살린 경관관리가 미흡한 상황에서, 해안경관을 보전하고 조성하기 위한 체계적인 가이드라인이 처음 마련되었으며, 앞으로 해안권별 발전 종합계획에 의한 개발사업들이 난개발되거나 환경을 훼손하지 않고, 주변의 해안경관과 조화롭게 추진될 수 있게 되었다.

개발계획 수립시 친환경성, 개방성, 공공성, 간결성, 지역성 등을 중점 고려하게 되고, ① 해안선으로부터 거리별 가이드라인, ② 해안권별 가이드라인, ③ 경관유형에 따른 등급별 가이드라인 등을 반영하게 된다. 해안선으로부터 거리별 가이드라인에 의해 해안선으로부터 500m 지역인 특별관리구역 내에 개발사업을 시행할 경우에는 거리에 따라 차별화된 기준에 따라 계획을 수립하게 된다.

해안선 보호구역(40m), 해안 중점관리구역(100m), 해안 연접관리구역(500m)에서는 건축물이격(setback), 배치·높이, 스카이라인 등 경관형성에 중요한 요소 등을 차별화하여 고려하게 되며, 특히 보호구역은 보행자 중심의 공공 이용공간으로 조성하게 된다.

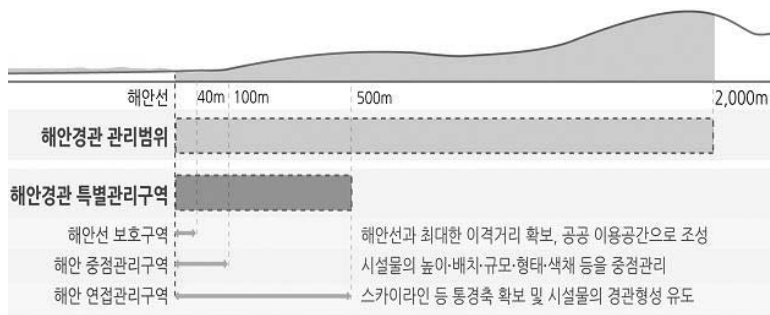
해안권별로는 해안권별 가이드라인에 따라 동해안은 절벽 석호, 서해안은 모래해안 갯벌, 남해안은 리아스식 해안, 해안단

구 등 자연지형 등의 해안별 특색을 보전하기 위해 필요한 사항들을 반영하게 된다.

마지막으로 경관유형에 따른 등급별 가이드라인에 따라 개발대상지역의 경관의 우수성과 훼손정도 등을 파악하여 개발 수준을 고려하게 된다.

개발이후 토지 이용상태를 기준으로 경관유형(시가지, 산업, 농어촌, 관광휴양, 역사문화, 자연, 생태경관)을 분류하고, 개발대상지에 대한 전문가들의 경관평가를 통해 경관의 양호한 정도를 나타내는 경관등급(1,2,3)을 설정하여, 경관유형과 경관등급별로 제시된 조망, 건축물, 오픈스페이스, 공공시설물, 옥외광고물, 색채 등에 대한 가이드라인을 개발계획에 반영하게 된다.

국토해양부는 본 가이드라인을 동서남해안 및 내륙권 발전 특별법에 의해 시행되는 개발사업에 적용하고, 해안권에서 시행되는 기타 개발사업이나 특정경관계획의 수립 등에도 활용하도록 행정지침으로 지자체에 시달하였으며, 현재 입법추진 중인 경관법 개정이 완료되면 본 가이드라인은 개정 경관법에 의한 특정경관 형성지침으로 전환할 계획이라고 밝혔다.



국토해양부, 바다의 날 행사 제2회 등대의 밤 개최

자랑스러운 항로표지인 박계각 교수, 배성부 등대장 선정

국토해양부(장관 권도엽)는 제16회 바다의 날 행사의 일환으로 '항로표지 발전 세미나 및 등대의 밤' 행사를 5월 25일 오후 3시 서울팔레스호텔에서 개최하였다.

2018년 국제항로표지협회 총회유치를 위한 분위기 확산과 항로표지 관계자간 화합의 장 마련을 위한 이번 행사는 세미나와 제2회 등대의 밤 행사 순으로 진행되었다.

세미나에서는 국제항로표지협회 총회개최 계획 및 타당성(한국해양수산개발원 전형진박사 발표), 국제항로표지협회 총회개최를 위한 단계별 전략(한국해양대학교 국승기교수 발표), 국제항로표지협회 총회개최를 통한 산업발전 방안(한국조선해양기자재연구원 배정철박사 발표)등 3개 주제에

대한 발표를 했다.

또, 산,학,연 전문가 6명으로 패널을 구성하여 깊이 있는 토론을 통해 2018년 국제항로표지협회 총회 개최를 위한 단계별 전략을 마련하고 공감대를 형성해 나갈 계획이다.

국토해양부 관계자는 이번 행사를 통해 국제항로표지협회 이사국으로서 국제적 위상에 걸맞은 지속적인 활동으로 국격을 향상시키는 한편, 2018년 국제항로표지협회 총회의 성공적 개최를 위하여 총력을 기울여 나갈 계획이다"고 말했다.

한편 금년도 자랑스러운 항로표지인으로 목포해양대학교 박계각 교수와 마산지방해양항만청 배성부 등대장을 선정하여 포상하였다.

국토해양부, 관제구역 내 선박사고 통계 발표

최근 5년간 총 493건의 사고발생

국토해양부(장관 권도엽)는 해상교통관제시스템(VTS)이 설치된 부산 등 전국 14개 항만의 관제구역 내 최근 5년간(2006~2010년) 선박사고 통계를 발표하였다. 금번 조사는 선종별, 계절별 및 해역별로 교통관련사고(충돌,접촉, 좌초,좌주)와 비 교통관련사고(화재,전복,침몰,표류 등)로 분석 되었다.

최근 5년간 전체사고는 493건으로 매년 90~100여건이 발생 하고 있으며, 교통관련사고가 287건(58%), 비 교통관련사고가 206건(42%)을 차지하였다. 교통관련사고의 경우 287건 중 관제대상 선박에 의한 사고가 178건(62%)이며, 비 관제대상 선박에 의한 사고도 109건을 차지하고 있으며, 비관제 대상선박에 의한 사고는 대부분 소형 어선에서 발생하고 있다. 선종별 사고는 481척중 화물선 172척(36%), 예부선 105척(22%)이며, 아침 4시부터 8시까지 사고가 많아 취약시간대 선박운항자에 대한 경계강화가 필요한 것으로 나타났다.

국토해양부 관계자는 비관제 대상선박에 대한 안전정보제공 확대를 통해 사고 절감 및 선박 운항자에 대한 교육강화 등 항만별로 대책을 마련할 예정이다.

또한, 정기적인 선박사고 분석과 통계시스템 구축으로 효율적인 항만운영 및 안전한 바닷길을 확보하는 데 최선을 다할 계획이라고 밝혔다.



올 들어 해적 공격 더욱 극심, 피해도 크게 증가

피해예방을 위한 선사 자구노력 더욱 강화해야

국토해양부(장관 권도엽)는 2011년도 1분기 중 142건의 해적사건이 발생해 전년 동기 67건 대비 112% 증가하였다고 국제상공회의소 산하 국제해사국 해적신고센터 자료를 인용하여 발표하였다.

해적사건이 크게 증가한 주요원인은 소말리아 인근 해역에서의 해적사건이 97건 발생하여 전년 동기 35건 대비 약 3배가량 증가한 데 따른 것으로 나타났다.

한편, 이 기간 중 해적에 의해 피랍된 선박은 18척이며 선원 344명이 함께 피랍되었고, 배는 그대로 둔 채 선원만 납치된 건도 1건(6명) 발생한 것으로 나타났다.

18척의 피랍선박 중 16척(89%)은 소말리아 해적 소행인 것으로 파악되고 있으며, 이들 소말리아 해적으로 인해 피랍 299명, 사망 7명 및 부상 3명 등 총 309명의 인명피해가 발생한 것으로 나타났다.

국토해양부는 최근 해적들이 납치선박을 모선으로 사용하여 공격범위를 함정활동이 집중되는 아덴만 해역을 피해 아라비아 해역과 인도양 전역으로 확대하고 있을 뿐만 아니라, 공격방법도 다양화·지능화하면서 고속 컨테이너선까지 공격하는 사례도 증가하고 있는 점을 감안하여 해적경계 당

직강화, 침입방지설비 설치, 보안요원 탑승 등 선사 자구책을 강화해 줄 것을 해운업계에 당부했다고 밝혔다.

국토해양부는 현재 소말리아 해적위험해역 운항 선박 24시간 모니터링, 홈페이지 등을 통한 실시간 해적정보 제공, 함정호송 참가지원, 긴급대응훈련, 선원대피처 설치 등 다각적인 해적피해 예방대책을 시행하고 있으며, 최근 심각한 해적동향에 대응하여 선사를 위한 5월중 해적대응 세부매뉴얼 배포 및 교육·훈련 세미나를 개최하고 선원대피처 위성통신설비 조기 설치를 독려하는 등 대책을 강화할 계획이라고 밝혔다.

전 세계적으로 해적공격은 '11년 1/4분기 142건 발생하여 전년동기 67건 대비 112% 증가하였는데, 특히 소말리아 해적에 의한 공격이 97건 발생하여 전년동기 35건에 비해 185% 급증한데 기인하였다.

1분기 중 142회의 해적공격에 18척의 선박 피랍(선원 344명), 선원납치 6명 등 발생하였는데, 선박피랍 18건 중 16건(88.8%)이 소말리아 해적 소행이며 선원피해는 총 309명으로 피랍 299명, 사망 7명·부상 3명이다.

해적사건 발생현황 (소말리아 해적피해)

품 목 별	2006	2007	2008	2009	2010	2011
피해발생건수	61 (12)	41 (5)	49 (6)	102 (61)	67 (35)	142 (97)

지역별 해적사건 발생현황

지 역	국 가	2006	2007	2008	2009	2010	2011
동남아시아	인도네시아	19	9	4	1	8	5
	말라카해협		2		1		
	말레이시아	3	1	1	2	4	9
	필리핀	1		2		1	1
	싱가폴해협	1		1			4
극동아시아	남지나					2	4
	베트남	1	1	1	4	2	2
인 도 대 륙	방글라데시	9	2	2	1	1	4
	인도		3	5	3	3	3
	스라랑카		2	1			
미 주	브라질	1			2		1
	콜롬비아				2		
	코스타리카						2
	에콰도르	1				1	
	기아나		1			1	
	하이티				2	1	
	페루	3	2	2	7	2	1
	배네수엘라		1	1	1		
아프리카	앙골라		1	2			
	콩고공화국	2	2				
	적도기니			1			
	가나			2	1		
	기니					1	1
	아덴만	7	3	5	41	12	10
	아이보리코스트	1		1		1	1
	케냐				1		
	라이베리아					1	
	모로코			1			
	모잠비크			2			
	나이지리아	4	6	10		2	5
	홍해				7	3	2
	시리아론	1					
	소말리아	5	2	1	20	18	85
	탄자니아		3	4	2		
	토고				2		
합 계		61	41	49	102	67	142
연간 합계		239	263	293	410	445	



2011. 4월 항만 컨테이너물동량, 11.8% 증가하며 증가세 순항

2011.1분기 부산항은 세계 5위 컨테이너항만 위상 유지

국토해양부(장관 권도엽)는 전국 항만의 4월 컨테이너 물동량(추정)이 184만8,000TEU로 지난해 같은달(165만2,000TEU)에 비해 11.8%(19만6,000TEU) 증가했다고 발표했다.

수출입화물(116만TEU)은 지난해 동월보다 10.8%, 환적화물(64만8,000TEU)은 12.8% 각각 증가하였다. 이는 역대 월별 물동량으로는 지난 3월(186만9,000TEU)에 이어 2위 실적이다.

2개월 연속으로 180만TEU를 넘어선 것은 본격적인 경기회복 추세가 반영된 것으로 분석된다.

부산항의 4월 물동량은 전년 동월보다 15.1% 증가한 1,387천TEU를 기록하였다. 수출입물동량은 구호·복구물자 등 일본행 수출화물의 증가와 미국 등 주요 국가와의 교역 확대에 힘입어 17.0% 증가, 환적화물은 주요선사들의 부산항 비중 유지로 12.6% 증가하였다.

광양항 4월 물동량은 수입 환적화물 대폭 증가

및 1만TEU급 대형선박 기항에 힘입어 전년 동월보다 8.3% 증가한 19만TEU를 기록하였다.

인천항 4월 물동량은 중국 수입화물 증가에 따라 전년 동월보다 1.2% 증가한 170천TEU를 기록하였다.

국토해양부 관계자는 금년 3월에 이어 연속으로 180만TEU 이상을 처리하며 순항 중이고, 2분기부터 컨테이너선의 성수기가 시작되는 점을 고려한다면, 월간 물동량 200만TEU시대도 머지않은 것으로 보인다고 밝혔다.

한편, 2011. 1분기 세계 10대 항만의 물동량은 글로벌 경기 회복세에 따라 전년 동기대비 모두 증가한 가운데, 부산항은 전년 동기대비 13.8% 증가한 372만5,000TEU를 처리하여 세계 5위를 유지하였다.

특히 부산항과 경쟁항인 Ningbo-저우산항은 지난해보다 21.9%(337만1,000TEU) 증가하여 부산항

4월 전국 컨테이너 물동량 추이

(단위: 천TEU)

구 분	'06. 4	'07. 4	'08. 4	'09. 4	'10. 4	'11. 4
합계 (증가율)	1,345 (3.0%)	1,522 (13.2%)	1,590 (4.5%)	1,347 (△15.4%)	1,652 (22.7%)	1,848 (11.8%)
수출입 (증가율)	850 (4.7%)	959 (12.8%)	1,045 (9.0%)	847 (△19.0%)	1,047 (23.7%)	1,160 (10.8%)
환적 (증가율)	480 (2.0%)	551 (14.9%)	535 (△2.9%)	483 (△9.8%)	575 (19.0%)	648 (12.8%)
연안 (증가율)	15 (△36.5%)	12 (△20.1%)	10 (△16.0%)	17 (71.0%)	30 (80.8%)	40 (29.7%)

2011. 4월 주요 항만 컨테이너 물동량

(단위: 천TEU)

구 분	부산항			처리량	광양항		처리량	인천항		
	처리량	증가율			증가율			처리량	증가율	
		전월대비	전년대비		전월대비	전년대비			전월대비	전년대비
전체	1,387	△1.1%	15.1%	190	△3.7%	8.3%	170	3.5%	1.2%	
수입화물	392	△2.1%	16.0%	71	△8.5%	△4.7%	90	6.9%	5.2%	
수출화물	383	△1.8%	18.2%	75	△3.1%	7.8%	74	0.4%	△2.8%	
환적화물	604	0.0%	12.6%	41	2.6%	42.6%	2	9.8%	△12.7%	

과의 격차를 줄이며(51만→35만TEU) 6위를 차지하였다.

상하이항은 전년 동기대비 13.0% 증가한 727만 1,000TEU를 처리하여 세계 1위를 유지하였고, 칭다오항은 17.6% 증가한 320만6,000TEU를 처리하여 7위를 기록하는 등 중국 항만의 선전이 두드러졌다.

환적화물의 비중이 높은 싱가포르(2.0%, 706만 6,000TEU), 홍콩항(2.3%, 556만2,000TEU)은 각각 2위, 3위를 유지하였으나, 전년 동기대비 증가율은 2%대에 그치는 등 상대적으로 저조한 실적을 보였다.

2011년 1분기 세계 10대 항만 컨테이너 처리실적

(단위: 천TEU)

'11년 1분기 순위	항 만	'10년 1분기	'11년 1분기	증감율
1	상하이(中)	6,432	7,271	13.0%
2	싱가폴	6,924	7,066	2.0%
3	홍 콩	5,432	5,562	2.3%
4	선 전(中)	4,929	5,035	2.1%
5	부 산	3,272	3,725	13.8%
6	닝보-저우산(中)	2,764	3,371	21.9%
7	칭다오(中)	2,725	3,206	17.6%
8	광저우(中)	2,791	2,876	3.0%
9	텐 진(中)	2,170	2,641	21.7%
10	카오슝	2,165	2,279	5.2%



전세계 항만 물류 관계자들 부산에 총집합

국제항만협회 제27차 총회 5월 23일 부산에서 열려

국토해양부(장관 권도엽)는 세계 최대의 국제기구인 국제항만협회(회장 제랄딘 나즈) 제27차 세계총회를 5월 23일부터 5일간 부산 벡스코에서 개최하였다고 밝혔다. 국제항만협회 부산총회는 국토해양부, 부산항만공사(사장 노기태), 부산광역시(시장 허남식)가 공동으로 주최하고 '변화하는 미래에 대한 대처와 항만의 역할 확대(Embracing Our Future - Expanding Our Scope)'라는 주제로, 항만 물류 전문가 등이 참여하는 학술회의와 기술회의, 전시회, 문화행사 등으로 꾸며졌다.

총회의 하이라이트라 할 수 있는 학술회의에서는 세계 항만들의 기후변화 대처 계획과 항만물류 강화 전략, 항만 커뮤니티 시스템 발전, 항만 재개발, 크루즈 산업과 항만 등 전 세계 항만의 핫 이슈를 다루었으며, 이를 위해 관련산업, 연구분야에서 세계적으로 저명한 인사들이 연사로 초청되어 살아 있는 지식과 노하우를 전달하였다.

특히, 최근 일본대지진과 관련, 타케히코 후지타 일본 항만공항연구원장의 '일본 동북지역 쓰나미 사례'에 대한 연구발표가 항만 관계자들의 높은 관심을 모았다. 때문에 정부는 국내 항만 및 해운 관계자들이 보다 쉽고 경제적으로 행사를 접할 수 있도록 국내 비회원 등록 프로그램(Daily Pass)을 운영하였다. Daily Pass는 정상가의 5분의1 수준으로 행사를 접할 수 있게 해주었고 필요로 하는 프로그램에만 참여할 수 있게 해주었다.

이와 함께 열린 전시회에서는 부산과 광양, 인천, 울산, 평택항을 소개하는 한국항만 홍보관을 비롯해 11개국의 항만과 관련기업들이 참여하는

전시관을 둘러볼 수 있었으며, 일반인에게도 공개돼 세계 각국 항만의 면면을 엿볼 수 있었다.

이밖에도 회의 참가자와 동반자들을 위한 다채로운 체험 프로그램도 마련돼 있었다. 오페라 '춘향', 한복 패션쇼 등 다양한 공연과 이벤트가 진행되었고, 특히, 5월 24일 공식만찬을 천년 고찰 '범어사'에서 개최함으로써 참석자들에게 특별한 추억을 선사하였다. 같은 기간 동반자들을 위한 프로그램도 한복 입기와 우리나라 전통예절 익히기, 김치 만들기, 사찰문화 체험 등이 마련돼 우수한 우리 전통문화와 아름다운 자연을 알렸다.

한편 국제항만협회는 1955년 미국에서 발족한 세계 최대 항만관리 관계자 국제기구로서, UN산하 6개 기관(IMO, ECOSOC, UNCTAD, UNEP, ILO, WCO)의 공식 자문단체로 활동하고 있으며 90개국 346개 회원이 가입되어 있는데 우리나라도 국토해양부, 컨테이너부두공단, 항만공사 등 13개 기관이 회원으로 활동중이다.

이번 부산 총회에는 60여개국 1,000여명이 참가하였으며, 총회의 개최로 200억원의 경제적 효과가 예상되며, 특히, 동북아 물류허브 역할을 수행하는 부산항을 전세계 항만물류 전문가들에게 소개함으로써 우리나라 항만의 위상을 더욱 강화할 수 있을 뿐 아니라, 내년 개최되는 여수 EXPO 홍보, 한국의 녹색성장정책 소개, 국내 건설사들의 해외 항만시장 진출의 교두보 마련 등의 가시적 효과를 기대해볼 수 있다.

동남아국가들 에너지 수요증가에 따른 석탄 수요 증가

에너지 생산에 가격대비효율이 좋은 석탄 사용 급증



기반시설 부재, 탄소 배출량 감소 정책 등을 이유로 석탄 사용을 반대하고 있으며, 특히 국제적으로 탄소배출 기준량이 정해져 있으므로 동남아시아의 국가들도 해당 기준을 준수해야 한다는 주장을 하고 있는 것으로 알려졌다.

동남아시아 국가들의 경제적 성장으로 인해 각국들의 에너지생산 수요가 증가하고 있으며 주 에너지생산 원료로 석탄이 대두되고 있다. 이에 관련하여 인도네시아, 말레이시아, 태국, 베트남, 싱가포르 등의 국가들은 이미 화력발전소를 건설하기 시작하여 35GW의 에너지를 생산하고 있으며 2020년 까지 화력발전소를 지속적으로 건설할 계획에 있는 것으로 알려졌다.

동남아시아 국가들이 자국에 직접 저장한 가스로 내수시장의 수요를 충족시키는 데는 무리가 있으며 해당 문제에 대해서 태국과 말레이시아 등의 국가들은 지속적으로 협의 중이다.

LNG 가 해당문제의 해결책이 될 수 있지만 동남아시아 국가들에게 아직 경제적인 부담으로 작용될 수 있기 때문에 석탄에 대한 수요는 앞으로도 더욱 높아질 것으로 예상된다.

일각에서는 석탄사용으로 인한 공기오염, 사회

그러나 석탄사용 지지자들은 화력발전소뿐만 아니라 다른 요소들도 대기오염의 주된 원인으로 작용하고 있으며, 탄소배출량은 지속적인 연구를 통해서 줄여나갈 수 있다는 주장으로 석탄 사용에 긍정적인 입장을 표명하고 있다.

또한 제반시설의 부족을 문제로 야기한 건에 대해서 석탄사용 지지자들은 동남아시아 국가들은 인접해있는 인도네시아의 광산으로부터 석탄을 바로 구입할 수 있기 때문에 더욱 효율적이라는 주장을 내세우고 있다.

현재 증가하는 에너지 수요를 충족시키기 위해서 동남아시아 국가들은 석탄과 LNG가스 중에서 선택을 해야 하지만, 여전히 에너지 생산에는 석탄이 LNG 가스에 비해 가격대비 효율이 좋으므로, 동남아시아 국가들의 석탄 수요는 앞으로도 지속적으로 높아질 것으로 전망이 된다.



일본, 자연재해로 1분기 병커유 판매실적 24% 하락

방사능 오염 해역에 대한 선박 운항 제재가 큰 원인



2011년 3월 11일 발생한 대지진과 쓰나미등의 자연재해로 인해 일본의 병커 시설물들과 각 항만들이 크고 작은 피해를 입었으며, 복합적인 이유로 인해 2011년 1분기 병커 판매실적은 작년대비 24.1% 하락하여 저조한 양상을 보였다.

대지진과 쓰나미가 발생한 2011년 3월 11일부터 일본의 6개 대형 정제소들의 가동이 전면 중지된 것으로 알려졌다.

일본 치바에 위치한 몇몇의 정제소들이 다시 가동을 시작하였으나 해당 정제소들을 제외한 나머지 정제소들은 언제 복구가 될 수 있을지 알 수 없는 상태이며 이로써 받는 피해는 상당한 것으로 알려졌다.

또한 세계 각국의 대형 및 소형 선박들이 일본의 항만에 정박하는 것을 꺼려하고 있으며 병커유에 대한 수요도 함께 낮아지고 있는 추세이다.

선사들이 자사 선박의 일본항만 정박을 꺼리는

이유는 3월 11일 발생한 대지진으로 인하여 도쿄와 후쿠시마의 원자력 발전소가 큰 피해를 입었으며, 해당 피해가 심해져 결국 발전소가 붕괴하여 다량의 방사능이 주변해역으로 방출되었기 때문이다.

더욱 커질 수 있는 피해를 줄이기 위하여 일본 정부는 원자력 발전소 시설 자체의 열을 식혀야 할 필요가 있었으며, 문제의 해결책으로 발전소에 바닷물을 투입하였지만 발전소를 식히고 남은 바닷물에 다량의 방사능이 섞여 발전소 근해로 흘러 들어가 주변 해역을 오염시켰다.

해당 사건이후 세계 각국의 선사들은 자사의 선박이 방사능 오염 해역으로 항해하는 것을 전면 금지시켰다.

자연재해로 인하여 일본에서의 생산 활동도 많이 위축이 되었는데 많은 공장들이 쓰나미와 지진 피해가 발생한 지역에 밀집되어 있기 때문이다. 이러한 이유로 운반되는 병커유의 양도 줄어들고 수요도 함께 위축되고 있다.

일본지역의 생산 활동 위축으로 물동량의 급락이 예상되었지만 2011년 3월의 물동량은 우려했던 수치만큼 하락하지는 않았던 것으로 나타났다.

그 이유는 방사능 피해가 심한 일본의 동쪽항에 정박하던 모든 병커선박들은 일본의 서쪽항에 정박을 할 수 있었기 때문에 물동량 수치는 우려치보다 낮게 나오지 않았던 것이다.

한편, 3월의 일본 병커유 판매량 역시 2월보다 2.3% 낮은 수치를 기록하였다.

컨테이너 선박 신조선 주문량 지속적인 증가 추세 유지

높은 발주율로 인한 컨테이너선의 공급과잉 우려



최근 급증하고 있는 컨테이너 선박 신조선 발주율로 인하여 컨테이너 선박의 공급과잉에 대한 우려가 대두되기 시작하였다.

프랑스 컨설턴트 회사인 Alphaliner의 전망에 의하면 2013년에는 그 어떤 해보다 많은 양의 컨테이너 선박이 기록되어 해운업 종사자들은 컨테이너 시장에서 이전에는 유례가 없었던 현상을 목격할 수도 있을 것 이라고 전망하였다.

2011년에는 낮은 신조선 가격과 2010년 컨테이너 시장의 긍정적인 회복세로 인하여 컨테이너 선주들의 선박 주문량이 계속 증가하고 있으며 앞으

로도 그 기세는 기울지 않고 지속적으로 증가할 것이라고 전망을 하였다.

특히 160만TEU급 선박의 신조선 주문량이 2010년 6월부터 꾸준히 높은 증가세를 유지하고 있으며, 컨테이너 물동량은 140만TEU를 기록하였다.

만약 이러한 추세가 앞으로도 계속된다면 2013년의 컨테이너 선박 신조선 발주율은 역사상 가장 많은 200만 TEU를 넘어설 것으로 전망

이 된다고 Alphaliner 컨설팅회사가 발표하였다.

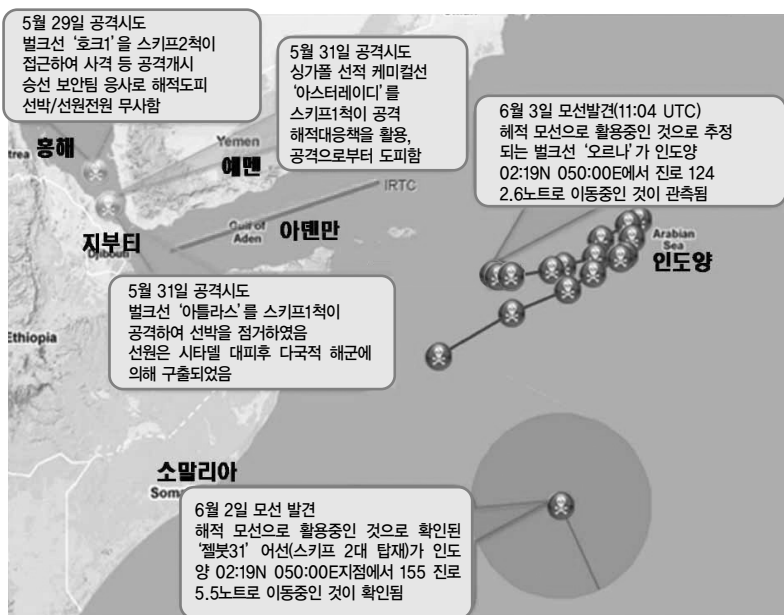
무분별하고 억제되지 않는 신조선 주문량이 2010년 12개월 동안 지속적으로 증가되어왔다. 예를 들어, Maersk Line의 1만8,000TEU급 컨테이너선박 10척 주문과 Evergreen의 8,800TEU급 컨테이너선박 35척의 주문이 이에 해당된다.

마지막으로 Alphaliner는 대형 선사들뿐만 아닌 중소형 선사들의 신조선 주문량도 급증하고 있는 만큼 앞으로도 증가하는 컨테이너 선박 신조선 주문의 수요를 제한시키기는 힘들 것이라고 경고하였다.



홍해 입구 지역 해적활동 급증에 따른 대비책 마련 시급

예멘의 정세 불안을 틈탄 해당 지역내 해적활동 급증



홍해의 치안은 예전까지 예멘 해군이 유지하고 있었으나, 현재는 예멘의 불안한 정치적 상황으로 인하여 효율적인 치안활동이 불가능한 실정이며, 이틈을 노린 해적들의 약탈행위가 더욱 기승할 것으로 전망이 된다.

또한 영국을 포함한 주요 NATO국 정부는 현재 예멘에서 자국민 철수를 고려하고 있어 해당지역에서 해적방지를 위한 군사력의 공백 또한 우려가 되는 것이 사실이다.

그렇기 때문에 해적피해를

예멘의 정세 불안을 틈타 홍해 지역내 해적활동이 급증하고 있는 것으로 나타났다.

현재 홍해 입구(바브알만데브 해협)의 해적활동이 기하급수적으로 증가하여 우려수준을 넘어섰으며 대책마련이 시급한 상황이다.

2011년 5월말부터 현재까지 10여 차례가 넘는 해적의 공격시도가 있었으며, 특히 요즘에는 홍해 입구에서부터 동북쪽으로 해적들의 공격범위가 더욱 확장하고 있는 추세인 것으로 나타났다.

2011년 6월에서 9월까지 해당지역의 장마철로 인하여 모선을 확보하지 못한 해적들이 인도양 활동이 여의치 않자 공격방향을 비교적 인도양보다 선박으로의 접근이 용이한 홍해로 활동 범위를 전환하고 있는 것으로 판단이 된다.

줄이기 위해서는, 예멘 주변지역 항행선박은 해적 공격에 대비한 자구책 및 보안대책을 충분히 수립 후에 홍해지역에 접근하는 것이 필요하며 항해 중에도 더욱 세심한 주의가 필요하다.

다른 방법으로 홍해 지역 항행선박은 바브알만데브 해협부터 주카르 섬 및 하니쉬 군도지역을 통과 시에 치안이 불안한 예멘 방면보다는 비교적 치안상태가 좋은 에리트레아 방면 항로를 이용하는 것이 더욱 현명한 방법이다.

특히 홍해 지역을 항해하는 선박들은 반드시 긴 급피난처(시타델) 등 최소보안대책을 재확인할 것을 당부하며, 가능하다면 무장을 하였든 비무장이든 선박과 선원들의 안전을 지켜줄 수 있는 승선보안팀을 동승시키는 것이 바람직하다.

일본 선박 건조량 91만 2,142GT로 9.4% 증가

자연재해에도 불구하고 신조선 수주 건수는 증가세



일본의 2011년 4월 선박 건조량은 2010년대비 9.4% 증가한 91만2,142GT를 기록한 것으로 나타났다. 그러나 2011년 1월에 21.8%까지 증가하였던 건조량은 2월 35.4%, 그리고 3월에는 10.9% 감소하는 현상을 보이기도 하였지만 1분기가 지난 후 4월부터는 선박 건조량이 증가하기 시작하였다.

2010년 4월에만 일본 조선회사들은 총 22건의 선박 신조선 수주가 있었으며, 22건의 선박 신조선 수주건 중에 18척은 벌크선이었으며 4척은 화물선으로 나타났다.

일본은 중국, 한국과 함께 세계적인 조선 기술을 가지고 있는 나라이다. 그러나 2008년 10월 미국의 금융위기로 인한 세계경제악화는 일본의 경제에도 큰 타격을 입혔으며 해당 영향으로 일본의 신조선 수주율도 급감하기 시작하였다.

일본 정부는 조선 산업의 경쟁력 강화를 목표로 2010년 초반부터 선박 수출 분야에 대하여 대대적

인 국가적 금융지원을 시작하였으며 그러한 지원이 최근에 성과를 거두기 시작하는 것으로 분석이 된다.

일본은 여전히 2011년 3월 11일 발생한 대지진과 쓰나미로 항만과 도시가 입은 피해에 대한 복구 작업이 한창인 것으로 나타났다.

오랜기간동안 복구작업에 매진할 만큼 쓰나미와 지진의 영향권 내에 속한 지역이 받은 피해는 심각하였지만, 선박을 건조하는 주요 항만에는 직접적인 피해가 없었거나 피해를 받은 항만도 그 피해량은 상당하지 않은 것으로 나타났다.

2010년 한해동안 일본이 수주한 선박건조량은 총 1,115만3,401GT를 기록하였는데 이는 2009년대비 95.3% 증가한 수치이다.

2010년 일본 조선회사들은 벌크선 251척, 화물선 10척, 탱커 10척으로 총 271 건의 선박건조를 수주하였다.



Neptune, 캐나다 항만시설에 6천만 달러 투자

석탄저장시설물의 현대화로 항만 경쟁력 강화



캐나다 밴쿠버의 벌크 터미널 운영사인 Neptune은 베쿠버항만의 석탄 저장시설물에 6천만 달러 이상을 투자할 계획이라고 밝혔다.

Neptune사에 의해서 설치되어질 항만의 새로운 석탄 저장시설물은 밴쿠버 항만에 건설되어있는 브리티시 콜럼비아의 작고 오래된 기존의 석탄 저장시설물을 대체할 것이고, 그로 인해서 더욱 효율적인 석탄 저장 및 관리가 가능할 것으로 전망이 된다.

새롭게 설치될 시설물로 인하여 한번에 많은 양의 석탄이 기차에서 석탄 저장시설로 운반이 되며, 석탄 저장시설에서 선박으로 운반이 되는데, 이 모든 절차가 동시에 이루어질 것이며 이로 인해 효과적인 석탄의 관리 및 처리가 가능하게 되는 것이다.

항만에서 처리할 수 있는 석탄의 양도 증가하며 처리하는 시간도 크게 단축이 될 것으로 전망이 되기 때문에 밴쿠버 항만과 Neptune사 벌크 화물 터미널의 입지는 앞으로도 더욱 커질 것으로 기대가

된다.

또한 Neptune은 밴쿠버 항만의 시설을 교체하는데 이어서 밴쿠버 북쪽에 위치한 또 다른 항구의 시설을 교체하는데도 직접적인 투자를 할 계획이라고 밝혔다. 항만 시설물들의 현대화는 항만의 경쟁력을 의미하기 때문에 시설물에 대한 투자가 필요하며 최근에는 Neptune 사가 선두주자로 나가고 있는 것이다.

이렇듯 Neptune사는 다양한 태평양 인접 캐나다 항만에 투자를 하고 있으며, 터미널 운영사중에서는 가장 영향력있고 경쟁력있는 서비스를 제공하는 운영사로 더욱 성장할 수 있는 발판을 마련하고 있는 것이다.

한편, Neptune Bulk Terminal 은 캐나다 밴쿠버 항구에서 40년 이상 영업을 하고 있는 영향력있는 회사이며, 북아메리카지역 터미널 운영사 중에서 가장 다양한 벌크 화물 터미널을 보유하고 있는 회사이다.

Maersk Line, 지중해 자사 유럽 허브항 이전

Malta항에서 이탈리아 남쪽의 항으로 이전할 계획

덴마크 국적 선사인 Maersk Line은 지중해에 위치한 자사의 허브항을 기존 Malta항에서 이탈리아 남쪽의 Gioia Tauro항으로 이전할 것이라고 발표하였다.

지금부터는 CMA CGM에 의해서 운영이 되고 있는 Gioia Tauro항을 Maersk Line이 유럽을 연결하는 자사의 허브항으로 사용할 것이라고 발표하였으며, 기존의 허브항을 옮기면서 Gioia Tauro항에서 Maersk Line 선박에 의해서 유럽으로 들어오는 화물을 Feeder 선사에 공급하는 서비스까지 함께 제공할 것이라고 발표하였다.

최근 Maersk에서 설립한 유럽횡단 Feeder 선사인 Seago Line은 Malta항을 통하여 그리스와 터키를 북유럽과 스칸디나비아 반도에 연결하는 역할을 하고 있으며, 앞으로도 더욱 범위를 넓혀 서비스를 실시할 것이라고 발표하였다.

한편, 2010년 5억달러에 CMA CGM 지분의 20%를 사들인 Yildirim은 약 2억8,000만달러에 Malta항 터미널의 지분 50%를 사들였다. CMA CGM은 2004년에 Gioia Tauro항의 운영권을 사들였으며 현재까지 2억5,000만달러 가량을 항만의 장비와 시설에 투자하고 있는 것으로 알려졌다.

인도 동해안에 LNG터미널 신설 계획 발표

Dhamra Port사 효과적인 LNG수급 위하여 신설

인도의 Dhamra Port 사는 인도 동해안에 LNG 터미널 신설할 것이라는 계획을 발표하였다. 해당 LNG 터미널 신설 계획은 최근 인도에 있는 발전소등 인도 자국내에서의 LNG수요가 급증하고 있는 점에 기인한 것으로 더욱 신속하고 많은량의 LNG를 공급받기 위해서 신설을 하는 것이다.

Dhamra Port 사는 LNG 터미널 신설을 위해서 Petronet LNG, Tata Steel, Larsen & Turbo 회사들과 함께 투자 계획을 세우고 있는 중이라고 밝

혔으며, 새로운 LNG터미널에는 LNG수입에 차질이 없도록 재기화시설을 포함하여 항만의 주요 시설물들을 최신으로 준설할 것이라고 밝혔다.

현재 인도는 자국내에 2개의 LNG터미널을 보유하고 있지만, 해당 LNG터미널은 모두 인도의 서해안에 위치하고 있으며, 이번에 신설하는 터미널이 인도의 동해안에 준설하는 첫 LNG 터미널로 기록될 것이라고 발표하였다.



콜롬비아 Buenaventura항 신규 컨테이너 터미널 개장

2011년 운영 첫해 처리량 25만TEU에 이를 것으로 전망



KMI 국제 물류 위클리 에 따르면, 항만운영사인 Grup Martim TCB는 5월 13일 콜롬비아 Buenaventura항에 신규 컨테이너 터미널을 개장하였다.

Buenaventura항 운영은 계열사인 TCBuen이 담당하며 운영 첫해인 2011년에는 25만 TEU를 처리할 것이라고 Gabriel Corrales TCBuen 대표는 전망하였다.

신규 항만인프라는 1단계에서 2억4,000만 달러를 투자했으며 길이 480m, 깊이 13m, 표면적 14Ha, 장비는 Post Panamax급 크레인 2기, Panamax급 크레인 1기, RTG 크레인 7기, 리치스택 커 2기를 설치하였다.

한편, 5월16일 TCBuen과 협력관계에 있는 콜롬비아 GEPSA(Grupo Empresarial del Pacifico S.A) 사는 Buenaventura항에 20억 달러를 투자하여 2개의 신규 터미널을 건설하였다고 발표하였다. 하나는 광물용(석탄) 터미널로 연간 3백만~5백만 톤을 수출할 것으로 예상하고 다른 하나는 액화 석유 터미널로 3년내 완공할 수 있을 것으로 예상하였다.

Buenaventura항은 파나마운하와 인접하여 남미에서 아시아로의 최근거리 항으로 콜롬비아 수출의 60%, 특히 커피 수출의 80%를 차지하고 있는 콜롬비아 최대항으로 올해는 전년대비15% 증가한 1,350만 톤을 수출할 것으로 전망하고 있다.

터키, 이스탄불Canal 건설 세부계획 발표

신규 Canal은 30만DWT까지 수용가능할 것



KMI국제 물류 위클리애 따르면, 이스탄불시 Kadir Topbas시장은 하루 150~160척의 선박이 처리가능한 수로 "Istanbul Canal"를 건설할 것이라고 발표하였다. 적체되어 있는 Bosphorus Canal에 8년간 100억달러를 투자하여 건설할 계획이라고 하였으며, 운하는 길이 45~50Km, 깊이 25m, 폭 150m로 30만DWT까지 수용가능해 질 것으로 전망이 된다.

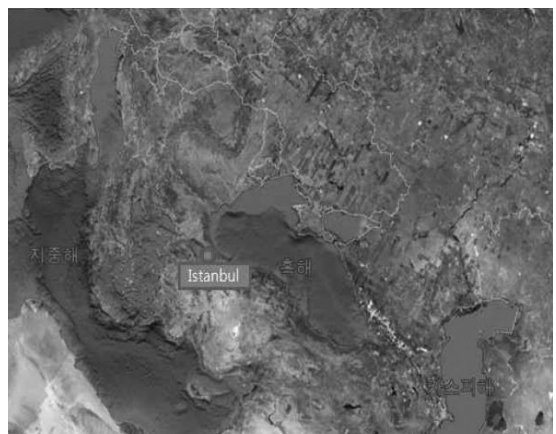
Bosphorus 운하는 흑해와 Marmara해를 연결하고 있으며 우크라이나, 불가리아, 그루지아, 루마니아, 러시아남부에서 애게해로 나가기 위해서는 이곳을 통과하여야 한다.

터키당국에 따르면 Bosphorus는 연간 1억4,000

만톤의 석유, 400만톤의 가스, 300만톤의 화학물질을 운송중에 있으며 세계 4번째로 물동량이 많은 수로로 하루 150척의 선박이 이동한다고 한다.

가장 좁은 곳이 700미터로, 진입하기위해 장시간 대기해야 했으며 소용돌이 현상이 발생하여 선사들에게 악명높은 곳으로 알려져 있다. 특히 프랑스 선장협회 보고서에 따르

면 1982~2003년 사이에 이곳에서 608건의 사고가 있었으며 1979년에는 루마니아 유조선이 9만 5,000톤의 기름을 유출시켰고, 1994년에는 충돌 사고로 9,000톤의 기름이 유출된 적이 있다.





• 한국선주협회, 선박직원법령 개정안 설명회 및 T/F 회의 개최

• 국토해양부, 해양안전경영 우수사례 경진대회 대책회의 개최

• 한국선주협회, 중량화물 국적선 제2차 현장조사 실시

• 한국선주협회, 제17차 해운,조선발전 실무협의회 개최

• 국토해양부, 국가해사안전 기본계획 수립 연구용역 착수보고회 개최
• 한국선주협회, 중량화물관련 선사,해외건설사 간담회 개최

• 한국선주협회, 부산지역
톤세설명회 개최

• 국토해양부, 선박충돌사고 원인제
공비율 재결 평가회의 개최
• 한국선주협회, 경리부장 회의 개최

• 국토해양부, MPEC 사전대책회의 개최
• 국토해양부, GNSS 대체항법시스템 구축방안 마
련 관계자회의 개최
• 한국선주협회, 해운전문지 기자단 세미나 개최

• 전국해양산업총연합회, 바다의
날 기념 마라톤 대회 개최

| 16 | 17 | 18 | 19 | 20 | 21 | 22 | 23 | 24 | 25 | 26 | 27 | 28 | 29 | 30 | 31 |

• 국토해양부, 해기사 단기양
성과정 검토 회의

• 한국선주협회, 선박미수입사실신
고제도 개선 회의 개최

• 한국선주협회, 해무부서장
회의 개최
• 한국선주협회, 도선실무협
의회 개최

• 한국선주협회, 예선실무협의
회 개최
• 한국선주협회, 제20차 ASF
포럼 참석