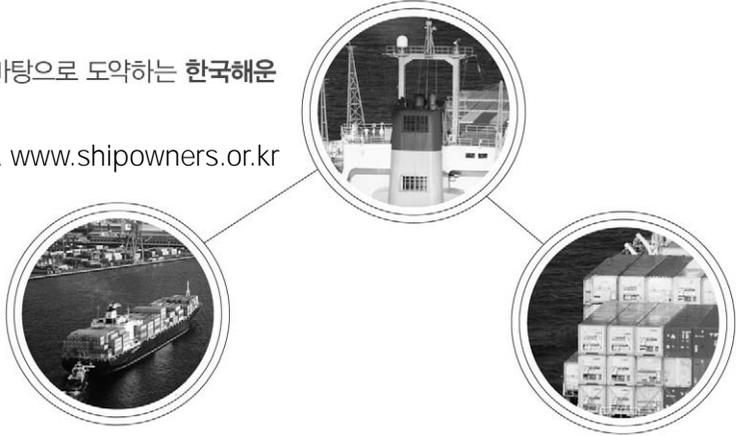


화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운

KSA www.shipowners.or.kr



June 2012

Contents



협회소식 02

| | |
|--------------------------|----|
| 여수세계박람회 「한국해운항만관」 인기몰이 중 | 2 |
| 한국선주협회, 하반기 환율전망 세미나 개최 | 5 |
| 전국해양산업총연합회, 여수엑스포 간담회 개최 | 8 |
| 해양강국 실현을 위한 정책 대토론회 개최 | 11 |

해운이슈 16

| | |
|-------------------------------|----|
| KMI, 해운동맹 폐지/담합행위 규제강화 보고서 발표 | 16 |
|-------------------------------|----|

업계동정 27

해사정보 35

| | |
|------------------------------|----|
| 국립해양박물관 7월9일부터 일반인에게 개방 | 35 |
| 2012 동아시아 해양장관포럼 창원에서 개최 | 37 |
| 선복량 조절 위해 선박해체 가격 인상 필요 | 39 |
| Supramax 시황 운항속도 감속으로 회복세 | 41 |
| 중국 탱커선주들 정부에 이란산 원유수송 정상화 촉구 | 43 |

해운일지 46

여수세계박람회 「한국해운항만관」 인기몰이 중 특정일을 ‘해양기업/단체의 날’로 지정해 선물제공



해양을 주제로 열리고 있는 2012 여수세계박람회에 설치된 「한국해운항만관」이 관람객들로부터 큰 호응을 얻고 있다.

한국선주협회(회장 이종철)와 부산, 인천, 울산, 여수광양 4개 항만공사가 함께 공동 전시한 「한국해운항만관」을 찾은 관람객은 지난 5월12일 개장된 이후 7월22일까지 71일간 42만8,742명으로 40만명을 돌파했다. 하루 평균 관람객 6,039명이 「한국해운항만관」을 방문하고 있는 중이다.

개장 이후 여수세계박람회의 하루 평균 관람객이 당초 예상보다 적은 6만명 수준인 점과 저예산으로

설치된 점을 감안하면 「한국해운항만관」이 예상외로 선전하고 있는 것을 보여주고 있다.

「한국해운항만관」의 설치비용 보다 5~10배가량 많은 비용이 투입된 여타 기업관의 하루 평균 관람객수가 8,000명 내외인 점을 고려할 때, 30억원이 투입된 「한국해운항만관」은 투자규모에 비해 관람객 수가 상당히 많은 편이다.

특히, 어린이 눈높이에 맞춘 아기자기한 콘텐츠와 실제 선박의 모형을 축소한 모형선박 전시물들은 초등학교생들로부터 큰 인기를 끌고 있다.

한국선주협회는 여수세계박람회 기간동안 해운



및 항만산업의 중요성을 널리 알리고, 해양산업에 대한 대국민 이미지 제고를 위해 특정일을 '해양기업/단체의 날'로 지정하여 이 날 「한국해운항만관」 관람객들에게 선물을 증정하는 등 이벤트행사를 펼치고 있다.

6월9일(토)과 10일(일)은 '하모니크루즈의 날'로 정해 관람객 1,000명에게 버블건을 선물했으며, 6월15일(금) '한국해운조합의 날'에는 조합 임직원들이 현장에서 조합 50주년을 기념하는 우산 500점을 관람객들에게 나눠줬다.

이어 6월26일(화)과 27일(수)은 '울산항만공사의 날'로 지정됐으며, 이 날 관람객들에게 홍보물과 함께 비치볼을 나눠주었다.

「한국해운항만관」 해양기업/단체의 날 행사는 7월에도 계속되었다. 7월3일(화)~4일(수) '부산항만

공사의 날'을 시작으로 하여, 7월10일(화) '인천항만공사의 날', 7월18일(수) '해양환경관리공단의 날', 7월20일(금) '한국도선사의 날' 행사가 진행되었다. 또, 8월2일(목) '한국선급의 날'과 8월3일(금) '한국선주협회의 날'도 진행될 계획이다.

한국선주협회는 「한국해운항만관」의 성공적인 전시를 위해 콘텐츠 및 전시물 보강작업을 지속적으로 추진하고 있다. 여수세계박람회 개장 이후에 「한국해운항만관」 입구에 앵커를 설치하고, 우리나라 최초의 액화천연가스(LNG)선과 자동차전용선 등 5척의 모형선박을 추가로 전시하고 있다.

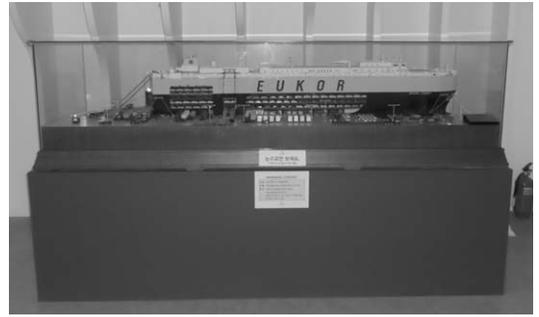
그리고, 동 관 입구에 선박의 키(타)를 설치하여 포토존으로 활용하고, '커티쇼' 호 등 모형범선 2척을 전시장에 추가로 전시하였다.

한국선주협회와 부산, 인천, 울산, 여수광양 4개

항만 공사는 「한국해운항만관」 전시를 통해 우리나라 해운 및 항만산업의 중요성을 널리 알리고, 다채로운 전시연출을 통해 오대양 육대주를 향해 뻗어 나가고 있는 우리 해운산업의 역동성과 수출입관문인 항만의 역할을 선보이고 있다.

「한국해운항만관」은 여수세계박람회를 찾는 청소

년들에게 바다에 우리들의 희망이 있고 미래가 있다는 강력한 메시지를 전달하여 해양사상을 고취시키는데 크게 기여함은 물론, 해운 및 항만산업의 대국민 이미지 개선에도 일조할 것으로 기대되고 있다.



한국선주협회, 하반기 환율전망 세미나 개최

환율변화에 대응방안 모색하는 자리 마련



한국선주협회(회장 이종철)는 지난 7월 9일 오후 2시부터 협회 1회의실에서 「12년 하반기 환율전망 및 외환시장」을 주제로 세미나를 개최했다.

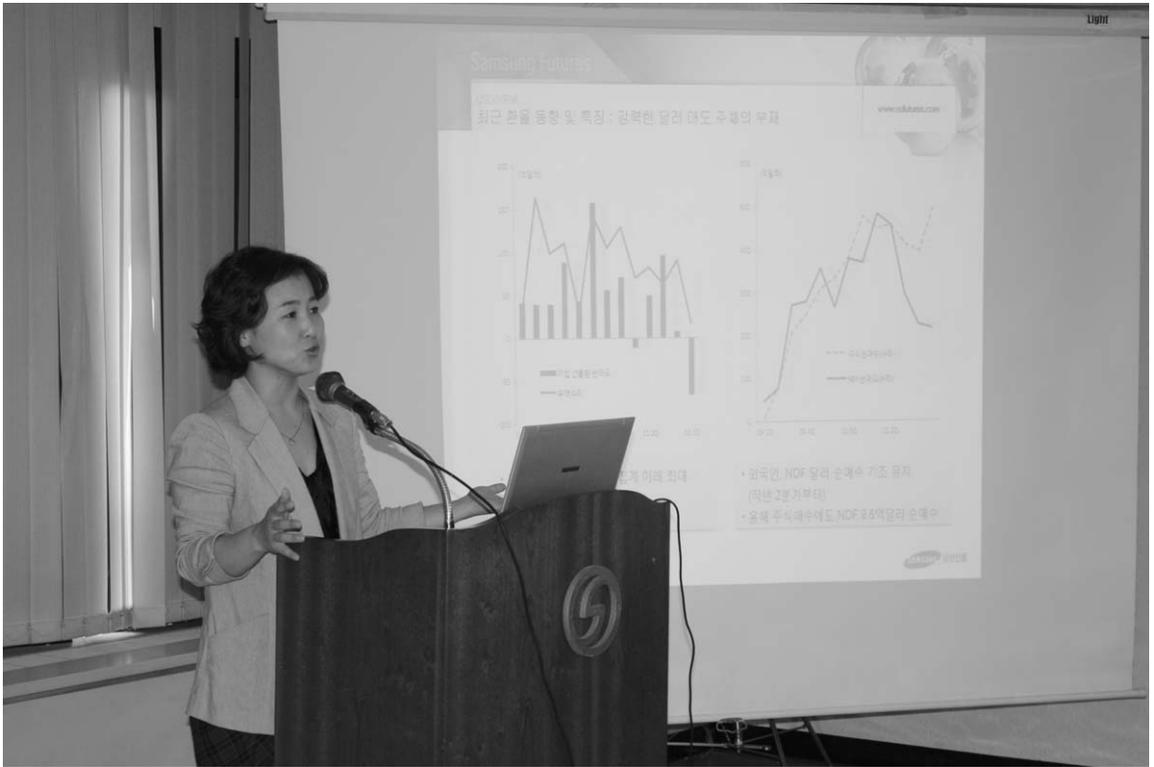
이날 세미나에서는 삼성선물 리서치센터 정미영 센터장이 ‘2012년 하반기 환율 및 경제전망’을 발표하고, 삼성선물 외환전략 운찬호 과장이 ‘아무도 가르쳐 주지 않는 외환시장의 11가지 비밀’, 노재준 팀장이 ‘달러선물을 이용한 스마트 환전 소개’를 발표한 후 참석자들의 질의응답 시간을 가졌다.

정미영 센터장은 이날 하반기 환율전망을 통해 “건전한 재정과 경제상황을 고려할 때 장기적으로

원화 절상 기조는 유효하지만, 수급과 대외불안정으로 그 흐름은 당분간 지연될 것”이라고 말했다.

이어 “최근 원화가 안정의 표본으로 인식되고 있으며 유로존 위기 고조로 환율 상승세가 재개됐으나 주요 통화 중 가장 안정적인 흐름을 나타내고 있다”고 강조했다.

정 센터장은 또한 “원화의 이같은 안정적 흐름은 외채구조의 개선, 상대적으로 양호한 펀더멘탈, 시장 학습효과에 따른 것으로 올 상반기 거래범위는 1110원~1185원에서 형성됐다”고 지적하고 최근의 유로존 위기에 대해 문제 해결에는 장시간이 걸릴



것으로 예상되며 유럽의 정치적 불협화음이 뒤 따를 것으로 내다봤다.

이에 따라 유로존 위기에서 해결돼야 할 과제로 ▲ 은행감독기구 설립에 시간 소요 ▲ 구제기금 규모에 대한 논쟁 지속 ▲ 은행연합·재정연합에 대한 구체적 로드맵 제시 등이 꼽혔다.

정 센터장은 “위기 해결 과정에서 유로화 약세가 지속될 전망이다며 구체적 실행방안 도출에서 발생할 수 있는 마찰, 유로존 경기 침체, 유동성 공급을 동반한 대책 등이 유로화 하락의 요인”이라고 지적했다. 하반기 글로벌 경기 예측은 미국의 경우 제조업을 중심으로 경기 개선이 기대되지만, 추가 고용 개선 한계에 따라 소비여력은 제한적 일 것으로 예상했다.

또한 유럽은 재정긴축 강화로 올해 경기침체가

불가피하다며, 독일의 모멘텀 유지 여부가 중요하고, 성장 추구 전략으로의 전환이 기대되는 한편, 브릭스 국가를 중심으로한 신흥국들의 경우엔 당분간 고성장이 어려울 것으로 예측했다.

또 중국의 경우 올 2분기 7%대 성장이 가능하며, 하반기엔 부채 부담 연착륙 및 경기부양이 가능한 재정여력 등에 따라 국가별 성장률이 차별화될 것으로 내다봤다.

우리나라 경기 전망과 관련해서 정부가 올해 제시한 경상흑자 180달러는 무난히 달성될 것으로 예측했다.

이어 삼성선물 외환전략 윤찬호 과장이 아무도 가르쳐 주지 않는 외환시장의 11가지 비밀을 발표했다. 윤 과장은 달러/원 환율의 역사적 평균가격은 1,150원 수준이라고 강조하고, 현재 환율수준이 역



사적 평균 환율보다 100원 이상 높기 때문에 하락 가능성이 높다는 논리에 동의할 수 없으나, 과거에 비해 원화의 위상이 달라질 가능성은 있다고 언급했다.

또한 그는 외환시장은 펀더멘탈로 움직이지 않으며, 심리와 쓸림현상에 의해 움직인다고 말했다. 외환시장은 전세계 상품 중에서 가장 반전이 빠른 분야이며 심리적 요인이 추세강도를 결정한다고 언급했다. 외환시장은 변동성으로 볼 때 3분류로 구분되며, 첫째 빅(big)장은 2개월 변동폭이 100원 이상인 경우, 둘째 미들(middle)장은 2개월 변동폭이 50~100원인 경우, 셋째 스몰(small)장은 2개월 변동폭이 50원 미만인 경우이다. 그리고 헷지거래는 성공하는 경우보다 실패하는 경우가 많다고 강조했다. 헷지는 지속적으로 해야 성공적인 결과를 낼 수 있는데, 현실은 매도를 늘려야 할 때 환율은 계속

올라갈 것처럼 보이고, 매수를 늘려야 할 때 환율은 계속 내려갈 것처럼 느껴지므로, 헷지를 하다가 도중에 멈추는데 이것이 실패의 요인이라고 지적했다.

또한 윤 과장은 해외투자자는 현재 이상의 환율에서는 언젠가는 원화강세를 보고 베팅할 것으로 예상하며, 해외투자자는 안전자산 선호 시 가격이 많이 오를 분야를 공략해 왔으나 서서히 하반기 들어 위험자산 선호 시 가격이 많이 오를 분야도 잠재적 고려사항에 포함시킬 수 있다고 말했다.

다만, 해외 헷지펀드 들은 위험자산이 선호된다 하더라도 추세적으로 늘리기 보다는 짧은 호흡으로 매매할 가능성이 더 큰 상황이며, 특히 외환에 정통한 시장에 참가하는 외국인들은 정부 개입방향과 같은 방향으로 50원 정도를 보고 수익을 낼 기회가 있는지 엿볼 것이라고 전망했다.

그는 달러를 사고 팔기에 유리한 날짜는 따로 있

다고 언급하며, 우리나라의 월별 수출물량은 연말로 갈수록 늘어나고, 연초에 급감하는 경향이 있는데 이는 밀어내기 수출, 겨울철 수입증가, 1월 구정 연휴로 인해 계절성 요인이 뚜렷하기 때문이라고 말했다. 따라서 연초 무역수지의 악화로 인해 1분기 환율이 상승하게 되는 요인이라고 강조했다.

윤 과장은 또한 엔화는 약세가 되기에 강세로 갈

요인이 많은 통화라고 말하며, 그 이유는 너무나 오랜 기간 동안 엔캐리트레이드가 만연했기 때문이라며 엔화가 약세로 가려면 위험자산이 선호되어야 하고 결과적으로 미금리가 상승해야 되는데 지금 엔화차입이 있거나 엔화매입에 대한 헷지를 하지 않는 것은 경기를 상당히 낙관적으로 보고 있는 것과 같다고 말했다.

□ 협회소식

□ 해운이슈

□ 업계동정

□ 해사정보

□ 해운일지

전국해양산업총연합회, 여수엑스포 간담회 개최

국회의원과 전해총 단체장 간 교류의 장 마련



전국해양산업총연합회(회장 이종철)는 바다와 경제 국회포럼 소속 국회의원과 전국해양산업총연합회 단체장간 여수엑스포 간담회를 7월10일(화)~11일(수) 양일간 여수엑스포 박람회장에서 개최했다. 바다와 경제 국회포럼 소속 국회의원과 전해총 단체장은 여수세계박람회장에서 강동석 조직위원장을 만나 여수세계박람회 진행사항과 앞으로의 계획

에 얘기를 나눴다. 강동석 조직위원장의 브리핑이 끝난 후 바다와 경제 국회포럼 소속 국회의원과 전해총 단체장은 박람회장 곳곳을 둘러보며 관람을 하였다.

박람회장 관람이 끝난 후, 바다와 경제 국회포럼 소속 국회의원과 전해총 단체장들은 간담회를 통해서 현재 해운시장의 불황을 타개하기 위해 정부 정

책(지원)이 필요한 것에 공감대를 형성했다. 또한 해운업의 경쟁력 향상을 위해 선박투자 규모의 확대가 필요하며, 해양산업 부분의 정책·전문성 강화를 위한 해양수산부의 부활이 필요하다는 것에 동의하였다. 바다와 경제 국회포럼과 전국해양산업총연합회 단체장 간의 간담회는 상·하반기에 정례적으로 개최기로 하였다.

수출입은행 해운기업에 새로운 금융지원제도 시행 중고선박 구입자금 지원 및 신용대출제도 신설

수출입은행이 2012년 6월1일부터 해운기업에 대한 2개 종류의 새로운 금융지원제도를 시행한다고 발표했다. 중고선박 구입자금 지원제도 및 신용대출제도다.

먼저 중고선박 구입자금 지원제도는 국내 중견 중소해운선사에 대한 지원을 강화하려는 취지로 만들어졌으며 중고선박을 주로 매입하는 선사에 대한 자금을 지원하고 있다. 지원 대상기업으로는 중견·중소선사 및 그 해외 SPC(상호출자제한기업집단 소속 대기업 제외)이며 지원 대상선박으로는 국내 중견·중소선사의 경우 국내 조선소에서 건조된 선령 15년 이내 선박, 국내 중견·중소선사의 해외 SPC의 경우 국내조선소(해외 현지 조선소 포함)에서 건조된 선령 15년 이내 선박과 외국 조선소에서 건조된 선령 10~15년 선박이다.

지원조건으로는 대출한도는 중고선박 구매계약금의 70% 이내로 자기자금 비율은 선가의 30% 이

상이다. 대출금리는 기준금리(변동 또는 고정 선택 가능) + 가산율이며 대출기간은 대출취급일로부터 12년 이내로 상환방법은 연 1회 이상 정기분할 상환이다.

두 번째 포괄수출금융제도는 수출기업에 대해 과거 수출실적 범위내에서 자금용도를 한정하지 않고 일괄 대출해주는 제도이다. 지원 대상은 중견·중소기업(상호출자제한기업집단 소속 대기업 제외)이며 대출금액은 단기포괄수출금융의 경우 최근 6개월 수출실적의 90%이내, 중기포괄수출금융의 경우 최근 1년 수출실적의 60%이내이며 최대 한도는 업체당 250억원(중소기업은 150억원)이내이다. 대출기간은 단기포괄수출금융은 6개월, 중기포괄수출금융은 1년으로 기간 만료시 수출실적, 신용도 등이 기준에 부합할 경우 재대출이 가능하다. 대출금리는 기준금리(변동 또는 고정 선택 가능) + 가산율을 채택하고 있다.

2011년도 외항해운업계 해운수입 소폭 감소 유로존 등 금융위기 및 국제유가 상승이 원인

2011년도 우리나라 외항해운등록업체 가운데 한국선주협회 187개 회원사의 해운수입은 36조2,821

억원으로 지난 2010년의 38조3,687억원에 비해 5.4% 감소한 것으로 나타났다. 2011년 우리 외항해

운업계의 매출액이 감소한 것은 유로존의 재정위기, 국제유가의 상승 등에 기인한 것으로 분석된다. 또한 2008년 금융위기 이후 발주가 연기되거나 2010년 경기 일시회복에 따른 선박 발주 등으로 2011년 선박의 인도가 대규모로 이루어진 점도 시황악화 및 선사들의 매출액 감소에 일조한 것으로 나타났다.

2011년 외항해운업계는 유로존의 재정위기 및 이에 따른 세계경제 성장률의 감소 등으로 매출액 및 당기순이익 등이 감소하였다. 이는 매출액은 급감한 반면 연료유 및 선원비 등 운항비용이 증가하면서 선사들의 수익성이 급감했기 때문이며 또한 선박금융에 따른 원리금 상환으로 선사들의 이자비용이 많이 발생하는 등 영업외 손실이 증가했기 때문인 것으로 분석된다.

2011년 외항해운업계의 해운수입을 미국 달러화로 환산하면, 327.6억달러로 전년도의 331.7억달러에 비해 1.22% 감소했다. 이는 2011년 연평균 기준 환율 1달러당 1107.9원을 적용한 것이다. 외항해운업계의 해운수입은 지난 1972년 최초로 1억달러를 돌파한 이후 꾸준히 증가하여 1997년 사상 처음으로 100억달러를 돌파한데 이어 2004년 200억달러, 2007년에는 300억달러를 넘어섰으며, 2008년에는 470억달러를 기록하는 등 가파르게 증가하다가 2009년 금융위기로 인한 수익성 감소 및 환율 증가 등의 여파로 244.2억달러로 감소했다. 이후 세계경제의 일시회복 등에 힘입어 2010년도에는 331.7억달러로 증가하였다가 2011년 327.6억달러로 소폭 감소하였다.

◇ 2010/2011년도 경영실적 비교표

(단위 : 억원)

| 구분 | 2011년도 | 2010년도 | 증감액 | 증감(%) |
|--------|---------|---------|---------|--------|
| 총자산 | 496,174 | 498,971 | -2,797 | -0.6 |
| 총부채 | 380,903 | 355,026 | 25,877 | 7.3 |
| 자기자본 | 115,271 | 143,945 | -28,674 | -19.9 |
| 해운수입 | 362,821 | 383,687 | -20,866 | -5.4 |
| 해운원가 | 354,017 | 379,150 | -25,133 | -6.6 |
| 해운총이익 | 8,804 | 36,001 | -27,197 | -75.5 |
| 관리판매비 | 14,522 | 14,971 | -449 | -3.0 |
| 영업이익 | -3,634 | 21,030 | -24,664 | 적자 전환 |
| 영업외손익 | -18,638 | -11,696 | -6,942 | 적자폭 확대 |
| 세전순익 | -22,271 | 9,334 | -31,605 | 적자 전환 |
| 법인세 | 268 | 275 | -7 | -2.5 |
| 세후당기순익 | -22,540 | 9,059 | -31,599 | 적자 전환 |

(자료) 한국선주협회

해양강국 실현을 위한 정책 대토론회 개최

해양부 부활의 필요성과 설치 방법론 모색



바다와 경제 국회포럼(대표의원 박상은)이 주최하고, 이재균 국회의원이 주관하에 전국해양산업총연합회(회장 이종철)가 후원한 「차기 정부의 해양강국 실현을 위한 정책 대토론회」가 지난 7월 17일 오후 2시 국회 도서관 대강당에서 해양산업계 종사자 400여명이 참석한 가운데 개최됐다.

바다와 경제 국회포럼 대표 박상은 의원은 인사말을 통해 금번 포럼이 제기하는 화두는 ‘해양강국’의 정책적 실현방안이라고 언급하며, 정부는 국가적인 차원에서 해양정책의 중요성을 인식하고, 현재 10위권인 우리 해양국력을 세계 5위권으로 끌

어올린다는 장기구상을 수립한 바 있지만, 불행하게도 해양을 전담으로 하는 부처가 정부내에 조직되어 있지 않은 상황에서, 해양강국 실현을 위해서는 차기 정부 조직개편을 통해 해양 전담 부처의 확대 부활이 반드시 실현돼야 한다고 강조했다.

박 의원은 바다와 경제 국회포럼은 해양에 대한 국민적인 관심을 고취시키고 바다에서 이 나라 미래성장동력을 창출하고자 연구, 노력하고 있다고 말하며 바다와 경제 국회포럼은 그동안 선박펀드, 외화환산제도 개선, 대량화물의 국적선 수송, 연안 해운 활성화, 수산발전 전략, 도서지역 교통편의 증



고 분산됐다고 진단했다. 또 최근 한일과 한중간 해양영토 분쟁이 일어나고 있는 가운데 협상전략 전문팀 부재로 협상에 난맥상을 드러내고 있다고도 했다. 부산신항과 광양항 등 항만터미널에 대한 마케팅이나 해운금융 클러스터 육성, 제3자물류, 제4자 물류 등 글로벌 기업 육성을 위한 통합물류정책에서도 한계를 드러내고 있다고 평가했다. 특히 글로벌 금융위기 이후 해운시장

불황으로 선가가 바닥을 치고 있는 상황에서 유럽 선사들은 현재를 선박량 확충시기로 보고 있는 반면 우리나라 선사들은 유동성난으로 혈값에 매각하고 있는 점도 해양부 부재의 후유증이라고 말했다.

진, 해양에너지 기술발전 전략을 비롯한 해양 및 물류산업에 관련된 전방위적인 정책지원방안을 강구해 왔다고 말했다. 그 연장선상에서 이러한 목표와 설립목적을 실현하기 위해, 오늘 이 토론회를 통해서 많은 분들이 바다의 중요성을 다시 한번 인식하는 계기가 되기를 바란다고 말했다.

기조발표자로 나선 홍승용 녹색성장해양포럼 회장(전 해양수산부 차관)은 해양부의 역할을 해양행정의 컨트롤타워라고 정의했다. 홍 회장은 과거 해양부가 폐지 전까지 어떤 업무를 해왔는지 정리했다. 그는 해양부가 해양통합관리를 통해 해양 개발과 보전의 조화를 이뤘으며 해양행정의 컨트롤타워로서 기능을 했다고 말했다. 선박투자회사제도 도입으로 선박편드를 활성화함으로써 우리나라를 선박량 기준 세계 5위로 끌어올렸다고 평가했다. 또 부산신항과 광양항 등 신항만 개발과 항만공사 항운노조 상용화를 이룬 것도 해양부의 성과다. 또 한중어업협정 어업구조조정 양식업 육성 등 수산 분야에서도 괄목할만한 결과물을 만들어냈다고 말했다.

이어 해양부 폐지로 해양행정의 컨트롤타워가 상실됐으며 그로 인해 해양전문가들이 모아지지 못하

고 분산됐다고 진단했다. 또 최근 한일과 한중간 해양영토 분쟁이 일어나고 있는 가운데 협상전략 전문팀 부재로 협상에 난맥상을 드러내고 있다고도 했다. 부산신항과 광양항 등 항만터미널에 대한 마케팅이나 해운금융 클러스터 육성, 제3자물류, 제4자 물류 등 글로벌 기업 육성을 위한 통합물류정책에서도 한계를 드러내고 있다고 평가했다. 특히 글로벌 금융위기 이후 해운시장

불황으로 선가가 바닥을 치고 있는 상황에서 유럽 선사들은 현재를 선박량 확충시기로 보고 있는 반면 우리나라 선사들은 유동성난으로 혈값에 매각하고 있는 점도 해양부 부재의 후유증이라고 말했다.

홍 회장은 선진국들의 해양전략에 대해서도 소개했다. 일본은 2007년 4월 해양기본법 제정과 함께 흩어져 있던 해양정책 기능을 통합한 종합해양정책 본부를 설치하고 잃어버린 20년을 되찾으려는 움직임을 보이고 있다. 중국은 바다를 통해 세계 2강을 실현하겠다는 꿈을 키우고 있다. 2008년 해양강국 건설을 목표로 '국가해양사업 발전계획 요강'을 공포한 뒤 국가해양국(SOA) 조직 개편을 단행했다. 최근엔 해양인재 육성계획, 해양과학기술개발계획, 해양플랜트 산업혁신발전 전략, 해양플랜트 산업중장기 발전계획 등의 국가계획을 연달아 발표하고 해양산업을 전략적으로 육성하고 있다.

미국은 오바마 정부 들어 통합해양정책과 연안해양공간계획 수립으로 해양경쟁 주도권 확보로 제2의 팍스아메리카를 추구하고 있다. 미국은 연간 55억달러의 수산물을 소비하고 있고 7천억달러의 해운물류 소득을 거둬들이고 있다. 해운물류산업은



특히 1300만명의 일자리를 창출했다. 노르웨이는 수산연안부를 설립해 통합해양관리체제를 강화하고 있다. 수산연안부는 수산, 양식업, 수산물안전, 해상교통, 해상안전, 항만관리, 해양오염방제 등 해양이용 관련 업무를 통합 관리하고 있다.

홍 회장은 선진국의 사례를 본보기로 삼아 해양 수산기후부 신설로 통합 해양 거버넌스를 강화해야 한다고 주장했다. 현재의 통합된 물류 기능을 가져 오고 수산, 해양환경관리, 해양영토, 조선 및 해양 플랜트 등도 관장해야 한다는 설명이다. 또 기후부문을 포함시켜 해양수산과 기후의 통섭적인 거버넌스를 구축해야 한다고 목소리를 높였다.

한국해양대학교 김길수 교수는 해양수산부 부활을 전제로 한국해사클러스터 구축 전략을 제시해 이목을 모았다. 김 교수는 세계 조선 1위, 세계 해운 8위인 우리나라가 해운항만물류 시장을 확대하기

위해 해사클러스터인 마리타임코리아 설립이 필요하다고 말했다. 마리타임코리아는 해운산업 항만산업 물류산업 해운파생산업(선용품, 선박수리업), 선박관리업 등 해사물류관련 산업의 글로벌 경쟁력을 갖춘 클러스터로 우리나라가 아시아 해운항만물류 비즈니스 중심지로 성장하기 위한 기반 플랫폼이라고 설명했다.

네덜란드 노르웨이 영국 홍콩 등에서 해사클러스터를 구축해 높은 매출을 기록하고 있다. 특히 네덜란드는 지난 1997년 더치마리타임클러스터를 창설해, 네덜란드 전체 국내총생산(GDP)의 2.9%인 126억유로의 부가가치를 창출하고 있다. 노르웨이 해사클러스터는 총 4,053개 업체로 구성돼 있으며 이 가운데 선사가 62%를 차지, 핵심 분야로 자리잡았다. 총 고용자수는 8만명에 이르러 세계 정상급 분야로 부상했다. 영국은 해운서비스클러스터인 마리

타임런던을 설립해 1,750곳의 해사관련기업을 유치했다. 일본도 2000년 마리타임재팬이란 해사클러스터 정책을 도입해 추진 중이다.

김 교수는 일명 해사클러스터법인 물류중심지법을 제정해 한국의 해사클러스터(마리타임코리아)가 세계적인 클러스터로 도약할 수 있도록 법제화해야 하며, 해양부를 신설해 클러스터를 아시아해사산업의 핵심으로 성장할 수 있도록 지원케 해야 한다고 주장했다. 이밖에 박용안 서울대 자연과학대학 명예교수는 최근 국제적인 논란을 빚고 있는 대륙붕 문제를, 박성래 부경대 해양산업경영학과 교수는 수산분야를 주제로 통합 해양행정기관 부활의 필요성을 강조했다. 한국해양수산개발원 김성귀 선임연구위원과 이희일 한국해양과학기술원 해양정책연구소장은 각각 해양관광산업과 해양과학기술 분야에서 해양부 부활에 대한 논리적인 토대를 마련했다.

이어 진행된 토론회에서도 해양부 부활을 위한 다양한 방법론이 제시됐다. 광재원 해양저널리스트 네트워크 회장은 “비해양계를 설득하기 위한 논리를 만들어야 한다”며 “그런 면에서 해양안보적인 관점, 해운물류, 수산 등 총체적 전략으로서 해양이 왜 필요한지 생각할 수 있는 시간이었다”고 이번 포럼을 평가했다. 이어 언론인들도 해양부 부활에 대한 국민적 공감대를 끌어올리기 위해 노력해야 할 것이라고 지적했다.

박인호 부산항발전협의회 공동대표는 대선을 앞두고 해양세력들이 단합해 정치권을 압박해야 한다고 말했다. 그는 “해양수산부는 선택이 아닌 필수다. 해양수산부 부활을 외면하거나 경시하는 대선후보가 있다면 표로서 심판해야 한다”며 “부산시민은 80%가 해양부 부활을 원하는 것으로 나타났는데, 부산이 충분히 캐스팅보트 역할을 할 수 있다”고 목소리를 높였다. 그는 또 “대선후보 캠프나 (대통령) 인수위에 해양전문가가 들어가야 한다”고도 말했다.

김영무 전국해양산업총연합회 사무총장은 최근 해운물류업계의 현안을 예로 들며 통합 해운물류행정체제의 존립 이유를 피력했다.

특히 김 사무총장은 최근의 해운위기를 조기에 극복하기 위해선 선제적인 금융지원과 전략물자에 대한 국적선 운송비중이 확대되어야 한다고 강조했다. 또 대기업들의 자회사에게 일감을 몰아주는 2자물류가 번창하면서 물류전문기업인 3자물류기업들이 설 자리가 없으며, 2자물류에 대한 규제장치가 시급히 마련돼야 한다고 지적했다.

김 사무총장은 해운위기 조기극복과 세계적인 물류기업을 육성하기 위해서는 이러한 문제들이 시급히 개선되어야 하며, 이를 위해서는 통합행정 체제가 필요하다고 강조했다.

박덕배 한반도수산포럼 대표는 “(정부가 바뀌던) 매 5년마다 해양부 폐지가 논란이 됐으며, 삼세번만에 (2008년) 폐지됐다”며 “다시는 폐지할 수 없도록 하는 해양수산부를 만들어야 한다”고 강조했다.

민홍기 해기사협회장은 “2008년 2월 당시 (민주당) 손학규 대표와 최인기 정책위 의장, 안상수 한나라당 대표, 김형오 국회의장 등이 해양부 폐지에 관여했는데 공교롭게도 모두 이들이 국회의원에서 자천타천 낙마했다는 점은 새겨야 할 대목”이라며 “5개월 남은 대선에서 해양수산을 이끄는 정부조직이 출범할 수 있도록 해야 한다”고 말했다. 민 회장은 “해양부 부활은 부산의 지역이기주의도 해양수산계의 직능이기주의도 아니다”며 “선진국이 되려면 해양강국이 돼야 한다. 해양강국이 되려면 해양행정을 일원화하고 통합할 수 있는 정부부처가 있어야 한다”고 역설했다.

이 날 토론회에는 강창희 국회의장을 비롯하여 이한구 새누리당 원내대표, 주승용 국토해양위원회 위원장 등 국회의원 30여명이 참석하여 성황을 이뤘다.

“해운산업은 중장기적으로 발전시켜야할 산업”

김석동 금융위원장, 해운산업 중요성 강조



“우리가 이제는 세계 7대 수출국가고 10대 무역 국가 안에 들어가 있다. 그래서 해운산업도 중장기적으로 발전시켜 나가야 될 그런 중요한 산업이라고 생각을 한다.”

김석동 금융위원장은 지난 7월 20일 경제분야 국회 대정부 질문에서 새누리당 박상은 의원(인천 중구동구 옹진군)이 “지금 세계경기 불황으로 가장 많은 타격을 받고 있는 것이 해운업계”라는 말에 이같이 대답했다.

그는 또한 “그동안은 구조조정기금이나 선박펀드를 통해서 지원도 했고 또 일시적으로 자금이 부족하면 패스트 트랙(Fast Track)을 통해서 지원도 했다”고 덧붙였다.

박상은 의원이 국부 유출을 막아준 선박펀드 향후 실시 계획에 대해서 물어보자 김 위원장은 “일시

적으로 상당히 어려운 해운산업을 위해 선박확보를 위한 대책을 추진해야 된다는 지적은 타당하다고 생각한다”며, “그런 부분과 관련해서는 우선 해운사에서 자체적으로 세계적인 물동량이라든지 그다음에 선박량 추이나 운임 추이, 이런 것을 종합적으로 검토를 해서 결정할 사안이고 우선 일차적으로는 우리 금융시장에서 자금을 조성하는 것이 필요하고 저희 정책금융기관으로서도 구체적인 요청이 있으면 검토해 나가도록 하겠다”고 밝혔다.

바다와 경제 국회포럼 대표인 박상은 의원은 이날 대정부 질의에서 “지난번에 우리 선박펀드를 만들어 가지고 우리 해운업계를 도와주고 또 우리 국부를 잡았다. 왜냐하면 선박계가 나빠지면 우리가 결국 해외에 배를 헐값에 팔아야 된다. 경기가 좋으면 다시 또 비싼 값에 사야 되기 때문에, 결국은 국부가 유출되기 때문에 정부에서 선박펀드를 해 가지고 했는데 자금이 똑같은 상황이 이어지고 있다. 이에 대한 정부의 대응방안에 대해서 물었다.

한편 하루 전날(19일) 외교/통일/안보분야 대정부 질의에서는 선진통일당 이인제 대표의원이 “지난 2007년 12월 7일 발생한 태안유류사고가 발생한지 5년이 다 되도록 피해 주민들에 대한 배상은 요원하다”며 “이명박 대통령은 삼성의 최고경영자들을 청와대로 불러들여 담판을 해야 한다”고 주장했다. 이와 함께 “국회도 이번에 선진통일당이 주도해 구성한 서해안유류피해특위 활동을 통해 이런 방향에서 빠르고 근원적인 해결을 모색해 주시기 바란다”고 덧붙였다.

- 협회소식
- 해운이슈
- 업계동정
- 해사정보
- 해운일지

KMI, 해운동맹 폐지/담합행위 규제강화 보고서 발표

EC, 글로벌 물류기업 1억6,900만유로 과징금 부과



Issue

유럽연합(EU)의 집행위원회(European Commission)가 국제 화물운송료를 담합한 글로벌 물류기업에 대규모 과징금을 부과했다. EU 경쟁당국은 쿠네&네이젤(Khune+Nagel), 판알피나(Panalpina), 유피에스(UPS) 등에 총 1억 6,900만 유로의 과징금을 부과했다. EC는 총 14개의 회사가 화물운송 가격 담합에 가담하여, 미국·유럽·아시아 등으로 운송되는 화물의 운송비를 불법적으로 책정한 것으로 판단하였다. 한편 DHL은 자진신고를 통해 리니언시(liniency) 적용으로 과징금을 부과 받지 않았다.

유럽연합은 이러한 국제카르텔에 대한 법집행 차원에서 과징금 부과 및 당해행위에 대한 금지명령 등 행정적 제재를 강화하며, 세계 경쟁정책 및 법집행을 주도하고 있다. 또한 유럽연합은 해운동맹 폐지를 비롯한 해운업계의 반경쟁적 행위에 대한 제한도 강화하고 있다.

EU는 2008년 10월부터 해운동맹의 공동가격설정 및 선복량 조절 행위를 금지하고 있다. 유럽집행위원회는 지난해 5월 초 13개 컨테이너 선사들의 유럽 사무소를 기습 감사, 조사하였다. 현재 EU는 자료조사 중이며 결과는 아직까지 확인되지 않고 있다. EU의 조사는 상당히 지체되는 경향이 있는데, 향후 추가 질의서 요구가 예상되며 불법행위가 밝혀질 경우 개별 기업 글로벌 수익의 10%에 해당하는 벌금 부과가 가능하며, 영국에서는 형사고발도 가능하다. 다음은 한국해양수산개발원 최영석 전문연구원이 발표한 “국제해운의 해운동맹 폐지 및 담합행위 제한 강화”의 주요 내용을 요약정리한 것이다. (편집자주)

1. 해운동맹에 대한 국제기구/국가의 정책

1. 해운동맹 관련 국제기구 논의 주요 내용

1) WTO

(1) WTO와 해운서비스 협상

세계무역기구(WTO)는 1995년 1월 우루과이 라운드 협상 타결로 스위스 제네바에 설립되었다. 기본 목적은 무역자유화를 통한 전 세계적인 경제발전이며, 주요 기능은

다자간 무역협상 포럼 제공, 우루과이 라운드 협상 결과의 이행 감독, 무역 분쟁 해결(상품, 서비스, 자본, 기술거래 등)이다. 주요 원칙으로 차별 없는 교역을 위해 최혜국대우와 내국민대우가 있다. 이를 위한 실천 방법으로 교역의 자유화(관세 인하 및 비관세 조치), 예측가능성, 공정경쟁(덤핑, 보조금), 경제개발 및 개혁을 추진하고 있다.

WTO 출범 이전 GATT체제의 제8차 다자간 무역협상인 우루과이 라운드 협상에서 1991년 12월 인력 이동, 금융, 통신, 항공의 4개 부문 부속서를 포함한 「서비스무역에 관한 일반협정(GATS)」 최종문안이 확정되었다. 1994년 4월 개최된 마라케시 각료회의에서 최종의사가 채택되면서 GATS 협정에 「해상운송서비스 협상에 관한 부속서」가 추가되었다. GATT는 관세 및 무역에 관한 일반협정으로 1995년 WTO가 출범하기까지 국제무역을 관장하는 유일한 다자간 협력 수단으로 우리나라는 1967년에 가입하였다.

해상운송서비스 협상의 주요 원칙은 해운서비스 교역에 관한 다자규범 확립, 세계 해운서비스 교역의 완전한 자유화, 화물유보정책·쌍무협정·UN Liner code 개선, EC가 제안한 표준양식 채택 등이다. 한편 미국과 EC의 대립으로 UR 해운서비스 협상은 최종적으로 합의 및 타결에 실패하였다. UR은 관세, 비관세, 서비스, 지적재산권, 투자, 섬유, 농업 등 다양한 분야의 규범과 절차를 정립하는데 기여한 것으로 평가된다. WTO의 주요 분야는 반덤핑, 보조금, 상계관세, 긴급수입제한 조치 등이며, 분쟁해결 절차를 갖추고 있다. WTO 조직은 각료회의, 일반이사회, 상설위원회, 특별이사회, 작업반, 사무국 등으로 구성되며, 만장일치, 합의, 다수결 등의 방식으로 운영된다.

DDA는 WTO 체제의 뉴라운드로 농업, 서비스, 비농산물, 무역규범, 환경, 지적재산권, 분쟁해결 등에 대해 2005년 타결 목표로 시작되었다. 특히 농

업, 비농산물 시장 접근, 서비스 등이 주요 분야로, 가장 중요한 각료회의가 1차부터 7차에 걸쳐 개최되었다. 서비스 분야는 통신, 시정각, 법률, 환경, 해운, 항공, 금융, 에너지, 물류, 교육 등이 포함된다.

해운서비스 협상은 표준양허표에 따라 해운프렌즈그룹의 주도로 진행되는데, 해운서비스 시장 및 교역장벽을 단계적으로 축소 및 제거하는 것이 목적이다. 해운서비스는 크게 국제해운 및 해운보조, 항만 서비스 등으로 구분된다. 해운서비스 자유화 협상은 양허 계획서 제출, 복수 및 양자 협상 등 다양한 형태로 추진된다. 한편 2010년 G20 서울 정상회의에서 2011년 DDA 타결에 중요한 “기회의 창”으로 선언하여 각국의 통상장관들이 세계 자유무역체제의 기틀이 되는 WTO 체제의 강화를 위해 DDA 협상의 조속한 타결을 추진하였으나, 중국, 인도, 브라질 등 신흥개도국과 미국의 대립 등으로 DDA 협상은 아직 교착상태에 있다. 우리나라는 DDA 협상의 주요 참여국으로 특히 서비스 분야는 해운분야를 핵심으로 협상 프로세스와 핵심쟁점 이슈 논의에 적극 참여하고 있다. 해운서비스 협상의 관건은 해운물동량이 많은 미국, 인도, 브라질 등의 해운시장 개방과 제출한 양허를 철회하지 않도록 설득하는 것이다. 미국의 해운 서비스 양허안 제출을 조건부로 내세우는 주요 국가(인도, 브라질, 인도네시아 등)들의 입장을 반영하기 위해 미국의 양허안 제출이 가장 중요하며, 최근 물류 및 교통 서비스 분야의 통합 협상이 시도되고 있다.

(2) WTO와 해운동맹

WTO체제는 해운서비스 교역에 관한 규범을 통해 국가 간 협력을 강화하고, 궁극적으로는 세계 해운서비스 교역의 완전 자유화를 도모하는 것이다. 향후 교역 장벽 제거와 무역자유화라는 이념을 바탕으로 해운시장의 규제완화 또는 철폐 및 해운시장의



자유화가 지속적으로 추진될 것으로 전망된다.

또한 개별 국가의 해운서비스 규제목록 작성과 겸증작업으로 각국의 해운시장 규제정책의 투명성이 높아지면서 국내 해운시장의 개방이 가속화될 것으로 보인다. 해운서비스 협상의 근본 목적은, 해운서비스 교역에 관한 다자규범을 확립하고 세계 해운서비스 교역의 완전한 자유화를 도모하는 것으로, 초기에는 화물유보정책, 쌍무협정, UN Liner Code 등에 의해서 분할된 세계 해운시장을 통합하고 증대시키는 노력에 집중했다. 공동 협상과 압박을 통한 자발적인 노력을 유도하여 세계 해운시장을 분할하고 공정한 경쟁 실현을 지연시키는 쌍무협정, 해운동맹 및 UN Liner Code 등을 폐지하였다.

UN Liner Code는 정기선 해운에서 선진국과 후진국의 차별을 개선하기 위해 채택되었는데, 과거 세계 주요 정기항로의 해운동맹들이 선진해운국들에 의해 독점되어 배타적으로 운영됨에 따라 개발도상국들은 화주국임에도 불구하고 불리한 대우를 감수해야 하는 사례가 발생하였다.

이에 자국의 무역 및 해운육성의 촉진을 도모하기 위해 기존 불합리한 운영을 개선하는 방안의 하나로 개도국들이 1972년 제3차 UNCTAD 총회에서 선진해운국들의 반대를 누르고 현장의 조약화를 위한 회의 개최를 결의했다. 양국 간 수출화물에 대하여 화물 적취율을 50:50으로, 제3국 운송이 포함될 경우, 40:40:20으로 화물 적취율을 분할하는 것이 원칙인데, 현재 실효성 문제로 거의 사문화되어 있는 조약으로 남아 있다.

한편 선복여유가 없어 자체적으로 화물 적취율 50%를 소화하지 못 할 경우, 기타 국가가 나누어서 할 수도 있는데, 가입되어 있지 않은 국가의 경우는 수출입 당사국 간 적취율(50:50)이 적용된다. 계약 운임제는 동맹과 화주 단체가 협의하여 체결하고, 개발도상국 상품의 수출촉진을 위해 장려운임 제도의 설정, 화주와 선주의 협의기구에 대한 당사국 정

부의 참여 및 운임 인상 시 구체적인 절차와 유예기간 설정 등 다양한 내용이 포함되어 있다.

미국, 영국, 캐나다, 호주, 뉴질랜드 등이 반대하고 가입하지 않았으며, 우리나라는 1979년에 가입했다. 독일과 네덜란드가 서명함으로써 발효요건인 24개국이 충족되어 1883년 10월 6일에 발효는 되었다. 또한 최근 EU의 해운동맹 폐지에 대해 WTO/DDA 차원에서 일시적으로 논의는 하였으나, 공식 협상에서는 제외되었다.

2) APEC

1989년 호주 캔버라에서 우리나라를 포함한 12개국 간 각료회의로 출발한 아시아태평양 경제협력체(APEC)는 미국 클린턴 대통령의 제안으로 1993년부터 정상회의로 격상되었다.

총 21개국 경제로 구성된 APEC은 전 세계 인구의 40%, GDP의 약 52%, 교역량의 45%를 점유하는 세계 최대의 지역협력체이다. 의사결정은 컨센서스 방식, 비구속적 이행 원칙으로 회원국의 자발적 참여를 중시한다.

1994년 인도네시아 제2차 APEC 정상에서 선인된 보고르 목표인 무역, 투자 자유화, 경제기술협력, 비즈니스 원활화를 위해 선진국은 2010년, 개도국은 2020년 시한으로 관련 정책을 추진하고 있다.

APEC 교통실무그룹회의는 무역과 투자의 자유화라는 APEC 목표 달성과 교통 분야의 효율화 및 안전, 보안 증진방안 등을 논의하는데, 역내 교통문제 해결 및 발전 방안을 협의하기 위한 APEC 내 11개 실무그룹 중의 하나로 1990년 출범했다.

APEC 교통장관회의 지시사항의 이행 및 교통협력력을 위한 하부회의로서 통상 1년에 2회 개최되며, 회원국의 교통정책 담당자 및 전문가가 모여 항공, 물류, 해운, 육상교통 등 교통 분야에서 국가별로 추진 중인 정책을 공유하고, 정부 간 협력을 위한 포럼

개최 및 기술협력방안 등에 대해 협의한다.

APEC은 조직체계상 정상회의>교통장관회의>고위관리회의>교통실무그룹 순으로 의사결정 등이 이루어진다. APEC 교통실무그룹은 항공전문가그룹(항공안전그룹, 항공보안그룹, 항공서비스그룹), 육상전문가그룹(도로안전그룹, 자동차기준조화그룹), 해사전문가그룹(해상보안그룹), 복합운송 및 ITS 전문가그룹 등으로 구성된다.

무역 및 투자 자유화를 위한 육상, 항공, 해사, 복합운송, 등 교통분야의 기여방안을 마련하고, 교통 부문 자유화 및 원활화의 전제가 되는 교통 보안 및 안전 증진을 위해 역내 국가의 협력방안 및 공동 프로젝트 수행을 추진하고 있다. 특히 보고르 목표 달성을 위한 교통분야 로드맵 마련과 항공 및 해운 분야 자유화, 교통보안 증진 방안 등이 중점적으로 논의된다.

APEC 교통실무그룹에 속한 해운전문가그룹은 보고르(Bogor)목표달성 추진을 위해 해운서비스 개방과 제한, 장벽 등의 철폐를 위한 노력을 추진한다.

최근에는 정기선해운 동맹과 관련한 가이드라인 제정과 소말리아 등에서의 해적 및 강도에 의한 선원의 안전과 해운업에 미치는 위협의 심각성을 공유하고 해상보안 강화 등을 위해 공동 협력을 강조하고 있다.

회원국 간 상호방문 및 훈련, 교육을 통한 능력배양 프로그램 및 시범사업을 지속적으로 추진하고 있으며, 해운과 밀접한 관계가 있는 복합운송 분야에서는 막힘없는 효율적인 교통시스템 구축 및 공급망 연결 이니셔티브와 관련하여 근해운송을 이용한 지속가능한 복합운송망 구축 프로젝트 등이 추진되고 있다.

캐나다는 APEC 정책 과제로 정기선해운의 동맹 철폐 등의 자유화 촉진을 제안하여, 정기선해운의 비운임 동맹(선박 공유, 공동 배선 등) 제거를 위한 연구를 진행하고 있다. 정책 연구과제는 아직 초기

단계로 회원국 내 비운임 동맹의 제거를 위한 5개 가이드라인을 2008년 우선적으로 제시했다.

5개 가이드라인은 ① 비운임 동맹 조건부 허용, ② 운임동맹과 비운임 동맹 분리, ③ 비운임 동맹의 시장지분 제한조건 불허, ④ 동맹조건에 대한 자율규제 허용, ⑤ 비운임 동맹의 의무신고제도 도입이다.

2010년 10월 제33차 회의에서 주요 쟁점사항으로 운임 동맹과 비운임 동맹을 분리하여 적용, 운송인 으로부터 비운임 동맹에 관한 신고를 받은 후 관련 정보를 APEC 회원국 간 공유하고, 일부는 일반인에게 제공하는 것을 논의했다.

한편, 정기선해운의 비운임 동맹(선박공유, 공동 배선)의 촉진방안과 관련하여 운임·비운임협정의 분리, 비운임협정 내용의 신고 및 국가별 정보교환 등 쟁점사항에 대한 회원국별 입장이 상이하어 향후 재논의하기로 협의했다.

우리나라는 국내법이 운임협정 및 비운임협정을 포괄적으로 규정하고 있어 운임, 비운임협정의 분리 시행·신고는 어렵다는 입장을 피력했으며, 정기선해운의 운임협정 및 비운임협정 등에 대한 주요 관심 국가는 한국, 일본, 미국, 중국, 호주, 캐나다, 싱가포르, 뉴질랜드 등이다.

캐나다는 지난해 5우러 제34차 회의에서 정기선해운의 운임 및 비운임동맹에 대한 가이드라인을 제안했는데, 아직 구체적인 내용에 대해 논의 중으로, 회원국별 입장이 상이하어 가이드라인 항목 중 쟁점사항의 문구 및 표현은 구속력이 없는 포괄적이고 광범한 형태로 표현하기로 했다.

2. 주요 국가의 해운동맹 정책

1) EU

EU는 유럽위원회 산하의 경쟁사무국이 EU의 경쟁법의 효율적인 집행업무를 담당하고 있다. 경쟁사무국은 반트러스트, 인수합병, 시장 조사와 모니터



링 등을 주요 업무로 하고 있으며, EU 경쟁법(경쟁에 관한 EC 조약, 일명 로마조약) 제81조~82조는 무역과 자유경쟁에 방해되는 사업자 간의 모든 협정 및 관행을 금지한다.

EU는 2008년 10월 18일부터 정기선 해운동맹의 공동가격 설정 및 선복량 규제 행위 등을 금지하고 있다. 2006년 9월 25일 EC는 유럽 지역에서 활동하고 있는 정기선해운동맹의 공동 운임설정 및 선복량 조절 행위에 대해 EU 경쟁법을 적용하기로 결정했다.

EU 이사회는 집행위원회의 제안대로 해운동맹에 대한 적용면제제도 폐지안을 최종 결정했다. 이에 따라 EC는 정기선 해운동맹에 대해 EU 경쟁법의 적용을 면제한 1986년 제정된 이사회규칙 4056/86 폐지에 따른 충격을 완화하기 위해 '경쟁법 적용을 위한 가이드라인'을 마련하고 2008년 10월까지 2년간 유예기간을 설정했다.

또한 해운동맹 금지 발표에 앞서 계속해서 정기선 해운동맹 폐지를 위해 선화주 등 관련 단체들의 의견을 수렴하는 등 다양한 방안을 2003년부터 검토했다.

해운동맹에 대한 EU 경쟁법의 면제를 인정한 1986년 Regulation 4056이 채택된 이후 해운산업 환경이 크게 변화함에 따라 유럽집행위원회는 2003년부터 정기선 해운동맹폐지를 제안하는 논의보고서, 공청회, 토론보고서, 백서 등을 발간했다.

EC는 해운산업 환경 변화에 대해 OECD 사무국이 2002년 4월 발간한 보고서(공동운임설정에 관한 경쟁법 적용면제제도의 원칙 폐지)의 주요 내용을 수용했다. EC는 현재 해운시장의 상황에 비추어 볼 때 블록면제를 정당화할 수 있는 근거가 없으며, 협의협정은 동맹에 비하여 경쟁을 덜 제한하는 대안으로 보이지 않고, 블록면제가 폐지되더라도 EU와 다른 나라 간의 법적 충돌문제가 발생하지 않는다는 입장이다.

유럽연합집행위원회가 2009년 9월 마련한 '정기

선 해운에 대한 EU 경쟁법 적용을 위한 가이드라인'은 유럽선주협회가 해운동맹을 폐지하는 경우 운임 등 시장정보를 교환할 수 있도록 하는 '새로운 대안체계'를 제시한 내용 등을 반영한 것이지만, 명칭에 상관없이 공동운임설정 및 선복조절을 하는 경우 해운동맹으로 평가된다. 유럽화주협회는 선사들이 운임, 선복량, 비용 등 상업적으로 영향을 미치는 정보의 교환을 금지하는 것을 환영하고 있다.

유럽지역을 운항하는 정기선사 협의체가 붕괴됨에 따라 거대 독립선사의 영향력이 강화되고, 선사 간의 경쟁심화와 제휴체제 간 협력이 강화될 것으로 전망된다. 소석을 증가 등 효율성 증가라는 긍정적인 측면과 운임변동성 증가 등 시장 불안정성 및 운임수입 감소 등의 부정적 측면이 상존하고 있으며, 선사 간의 경쟁심화는 저가운임공세 등 공격적 마케팅으로 시황의 불확실성이 야기될 수 있으나, 화주의 지위가 상대적으로 강화될 수도 있다. EU에서 시작된 해상운송분야에 대한 경쟁법 적용면제 폐지 및 축소 정책은 향후 주요 국가로 확산될 가능성이 높다.

한편 EC는 선사 간 컨소시엄이나 제휴 활동에 대한 EU 경쟁법의 예외적용은 당분간 허용된다. 해당 컨소시엄의 시장점유율이 30% 이하일 경우 선사 간 공동운항, 선복교환 등의 선박공유, 항로 및 운항 스케줄에 대한 조정행위는 인정된다. 컨소시엄에 대한 경쟁법 적용면제 제도는 2015년 4월 종료 예정이다. 컨소시엄 규칙은 일반 정기선운송뿐만 아니라 사전 공고된 운항계획에 따른 수시화물 운송까지 포함하며, 가격협정, 선복량 공급제한, 시장분할 등은 금지된다. 컨소시엄 참여 선사의 운송 행위를 합리화하고 규모의 경제를 달성토록 함으로써 정기선 해운 서비스의 생산성과 질을 향상시키는 긍정적 평가가 인정되고 있다.

수출기업 및 해운서비스 이용자의 편익을 증대시킨다는 판단으로 경쟁법 적용 예외가 인정되며, 또

한 경쟁을 제한하지 않는 기술적 공동행위, 시장에 대한 정보 발표, 부정기선 부문의 pool 제도 등은 허용된다. 그러나 시장점유율 산정방식 개선 등을 포함한 컨소시엄의 개념 및 적용면제 범위 등을 보다 명확히 규정할 필요가 있다.

2) 미국

미국은 경쟁법 조직이 집행기구인 법무부의 독점금지국 및 연방거래위원회와 의회소속의 법률자문기구인 반독점현대화위원회로 양분화되어 있다. 특히 집행기구의 경우도 서면법을 근거로 법무부의 독점금지국과 연방거래위원회법에 근거한 연방거래위원회로 구분된다.

미 연방해사위원회는 국제해운에 참여하는 미국적 선사가 받는 부당한 대우 및 불공정 거래에 대하여 조사 및 시정할 수 있는 권한이 있다.

미 연방해사위원회는 미 정부차원의 해운산업 규제 기구로 미국과 관련된 국제해상운송 사업에 종사하는 외국 선사들에 대해 포괄적 조사 및 사법적 권한이 부여되어 벌금 및 각종 부과금과 기타 제한적 조치 시행 등의 차별적 조치를 취할 수 있다.

해상운송인, 항만터미널 운영자, 협의체, 항만 서비스 및 국제무역에 종사하는 해상운송중개인의 부정 및 위반행위를 합리적으로 감독하고 법집행을 하여 건전한 영업행위 조장을 목적으로 한다. 미 연방해사위원회는 미국과 관련된 국제해상운송의 공정성 확보를 위해 외국 선사 등에 대하여 조사 및 시정할 수 있는 권한도 있으며, 외국 정부가 소유하고 통제하는 선박에 대해서도 관리 또는 감독할 수 있다.

국제교역에서 미국의 해운산업이나 미국선사에 영향을 미치는 불공정하거나 비합리적인 외국의 관행에 대한 대응 조치가 가능하며, 해상운송중개인의 자격여부 검토 및 면허 발급과 재정적 책임에 대하여 포괄적으로 감독한다.

미국은 1970년대 초부터 컨테이너화가 본격화되고 정기선의 물동량이 증가하면서 해운동맹이 상당한 세력을 행사했었지만 1980년대 들어 변화가 발생했다. 미국은 전통적으로 자유경쟁원칙을 주장하며, 해운동맹에 대해 부정적인 태도를 취하고 있다.

한편, 가입·탈퇴가 자유로운 개방동맹은 인정하며 미국을 입출항하는 어느 선사라도 동맹규칙을 준수하고 동맹운임을 신고하면 동맹가입의 자유를 보장한다. 미국은 독점금지를 통한 자유롭고 공정한 경쟁체제의 확립이라는 산업정책을 유지하면서, 정기선사에 대하여 해운산업의 특성을 고려하여 일정한 범위 내에서 예외적으로 독점금지법 적용을 면제시켜 주는 한편 정부기관이 불공정거래 행위를 적극적인 행정관리 및 개입을 통해 규제한다.

가입·탈퇴가 자유로운 개방동맹 형태로 선복공유를 포함한 공동운항 및 복합운송 협력에 대해 효율성 및 기업전략 차원에서 인정하며 운임신고제 등을 통해 불공정 행위를 엄격하게 규제한다. 특히 RO/RO, 카페리, 크루즈선사 등의 “해운동맹”도 자료를 제출해야 한다.

미국은 1916년 해운법이 처음으로 제정·시행된 이후 해운동맹의 이중운임계 약제가 차별적 방법에 의한 보복적 조치라는 이유로 독점금지법 위반이라는 대법원판결이 나왔다.

또한 미 연방해사위원회가 승인한 해운동맹의 활동이 경우에 따라서 독점금지법에 위반되는 사건이 증가하면서 이에 대한 선사들의 불만이 가중되었는데, 미 연방해사위원회와 기타 규제기관과의 관할권 충돌문제가 발생하였다.

이에 따라 불확실한 독점금지법 적용 제외의 내용을 명확히 하기 위한 입법이 요구되어, 1984년 6월에 발효된 미국의 신해운법이 동맹 기능을 현저하게 약화시켰다. 또한 1998년 개정해운법으로 인해 북미의 운임동맹은 더욱 약화되었다.

한편, 1984년 해운법 제16조와 1998년 해운업 제



114조는 미 연방해사위원회가 명령이나 규칙에 의해 면제를 부여할 수 있도록 규정하고 있다. 이는 해운협정의 면제대상 여부에 대해 미 연방해사위원회가 우선적 관할권을 가진다는 것을 의미하지만, 면제되는 해운협정은 미 연방해사위원회에 의한 규제를 실질적으로 위반하지 않고, 경쟁의 실질적 위축과 무역을 침해하지 않는다는 조건을 충족해야 한다.

미국 의회의 반독점현대화위원회는 3년 동안의 작업을 거쳐 2007년 4월 4일 대통령과 의회에 해운동맹의 폐지를 건의하는 보고서를 발간했다. AMC는 “해운산업은 경쟁이 촉진되어야 더욱 효율적으로 운영될 수 있는 대표적인 산업”이라고 지적했으며, 의회가 현재 해운동맹에 대해 경쟁법을 면제하는 내용을 폐지할 것을 고려하고 있음을 밝혔다.

의회는 여러 차례에 걸쳐 공청회를 실시하며, 여론화를 추진하고 있다. 미 연방해사위원회는 내부적으로 의견이 다소 일치하지 않고 있는 상황에서 입법기관에서 정기선 해운동맹에 대한 폐지 방침이 추진되고 있기 때문에 미 연방해사위원회는 이에 대해 지속적으로 검토작업을 하고 있다. 미국은 미 연방해사위원회 및 법무부를 중심으로 EU의 해운동맹 폐지에 관심을 갖고 관련 정책 등의 영향에 대해 검토하고 있다.

3) 싱가포르

싱가포르는 해운동맹을 인정하고, 경쟁법 적용제외를 유지할 계획이다. 싱가포르는 개방형 소국으로 정기선 해운산업이 싱가포르가 아시아의 국제해운 국가로 성장하는데 크게 기여하고 있음을 인정하며, 해운동맹, 항로안정화협정, 컨소시엄 등에 대해 경쟁법 적용 예외를 인정했다.

싱가포르는 2010년 12월 해운동맹에 대한 독금법 면제조치를 2015년까지 5년간 연장할 것임을 밝혔다. EU 및 미국에서의 “해운동맹”에 대한 변화로 해

운산업에 “확실성”을 부여하기 위해 싱가포르의 공식적으로 해운동맹을 인정한 것이다.

싱가포르는 2005년 10월 경쟁법을 의회에서 의결하여 2006년 1월부터 시행하였는데, 경쟁위원회는 2005년 12월 6일 정기선사의 공동행위에 대한 경쟁법 적용면제에 관한 세칙을 공포하고 동 세칙의 시행을 통상산업부에 권고했다. 이에 따라 2006년 7월 싱가포르는 정기선 컨소시엄의 경우 10년을 기한으로 일괄적용 면제를 허용하고, 동맹 및 항로안정화협정의 경우 기한을 명시하지 않은 채 일괄적용 면제를 인정하기로 결정했다.

싱가포르는 비운임협정(non-rate making agreements)의 정보공유(sharing of information)에 대해 협정제출(filing) 등에 대한 관리 필요성을 강조하고 있으며, 운임 및 비운임 협정의 명확한 구분에 대한 검토와 가이드라인 등을 준비하고 있다. 싱가포르는 미국 등과는 달리 유연한 구조로, 시장 점유율이 50% 이하일 경우에는 경쟁위원회에 등록할 필요는 없다.

경쟁위원회는 등록 또한 제출되지 않은 “해운동맹”에 대해서는 관리·감독 의무는 있지만 실질적인 행정력 행사는 하지 않고 있다. 경쟁위원회는 해운동맹에 대해 구체적으로 면제를 명시하지 않은 홍콩, 말레이시아, 중국 등 인근 국가들의 경쟁법이 강화됨에 따라 법적 환경 변화에 대해 관심을 갖고 싱가포르에 미칠 영향에 대해 예의 주시하고 있다.

II. 우리나라의 현황과 정책 방안

1. 운임 등 협약 관련 규정

1) 독점규제 및 공정거래에 관한 법률(공정거래법)

공정거래법은 시장 지배적 지위의 남용과 과도한 경제력 집중을 방지하고, 부당한 공동행위 및 불공

정거래행위를 규제하고 공정하고 자유로운 경쟁을 촉진하는 것을 목적으로 한다. 공정거래법(제58조)은 다른 법률 또는 그 법률에 의한 명령에 따라 행하는 정당한 행위에 대하여는 적용하지 않는다. 이에 따라 해운법 제29조에 의해 정기선사의 공동해위는 공정거래법의 적용 면제를 받는다.

정기선사의 공동해위가 부당하게 시행될 경우 규제의 대상이 되는데, 크게 시장지배적 지위의 남용, 부당한 공동행위, 불공정거래행위 등이 포함된다. 공정거래위원회는 일반경쟁규제기관으로 전 산업에 걸친 적용영역을 가진 경쟁법의 집행을 담당한다.

주요 업무는 부당한 공동행위(담합), 부당한 기업결합, 불공정거래행위 등 경쟁 제한적 시장구조와 기업행동을 규제함으로써, 시장경쟁을 촉진시키고 자원배분의 효율성을 이루어 소비자후생을 극대화하는 것이다.

부당한 공동행위는 부당하게 경쟁을 제한하는 가격, 공급물량, 거래량 등 경쟁요소에 대한 사업자 간의 합의를 의미하는데, 외국에서는 이를 통상 카르텔(cartel)이라 한다. 시장경제질서의 기본원칙은 기업들이 시장에서 자유롭고 공정하게 경쟁하여 가격과 물량을 결정할 때 유한한 자원이 가장 효율적으로 분배되도록 하는 것이다.

이에 반하여 카르텔은 공급자 혹은 수요자가 공모를 통해 이러한 시장원리의 작동을 근원적으로 봉쇄하는 행위로서, 자원배분의 비효율과 불법적인 독점이윤을 창출하여 소비자에게 막대한 피해를 발생시킨다. 이러한 이유로 선진 각국에서 카르텔을 경쟁법의 위반행위 중 가장 경쟁제한성이 큰 행위로 다루지고 있으며, 우리나라 공정위 또한 1981년 출범 이래 부당한 공동행위의 적발과 시정에 업무의 우선순위를 두고 있다.

한편 해운산업의 경우 해운법 제29조에서 '운임 등의 협약' 사항을 규정하여 해운 카르텔의 담합을 인정하고 있어 공정거래위원회는 이에 대해 관여하

지 않고 있는 실정이다. 공정위는 기타 산업별 전문위원회(통신위원회 등)와의 관계에 있어서 법리적으로는 업무중첩성이 불가피한 부분도 있으나 행정적으로 중첩 가능성은 없는 것으로 판단하고 있다.

산업별 전문규제기관은 사업의 특수성에 따른 사안을 중심으로 관할권을 행사하고 있기 때문에 관할권이 중첩되는 경우에도 대부분 고발자의 자유선택에 따라 먼저 접수하는 기관이 관할권을 가지는 것이 관례이다. 다만 먼저 접수한 기관이 기타 기관의 심결(행정 기관의 심판, 심리의 결정 또는 판단 등)이 더욱 적절할 경우 이송하는 경우도 있다. 현실적으로 산업 전문위원회가 처벌하면 공정거래위원회는 처벌하지 않는 것이 관례이며, 공정거래위원회와 산업별 전문위원회 간 관할권 배분의 불명확성에 따라 법적 규제가 미치는 못하는 사각지대가 존재할 가능성도 있다.

2) 해운법

우리나라 해운법 제29조는 운임·선박배치, 화물의 적재, 그 밖의 운송조건에 관한 계약이나 공동행위 등의 협약을 인정한다. 해운동맹을 운임 등의 협약으로 표현하며, 협약에 대한 자유로운 가입과 탈퇴가 보장되어야 한다.

협약을 제정, 변경 할 경우 국토해양부 장관에게 신고하여야 하는데, 신고된 내용에 대해 국제협약 위반 및 해운시장 문란 여부 또는 경쟁을 실질적으로 제한하는 경우 협약의 중지 및 시정조치를 할 수 있다. 부당한 운임, 요금 인상 및 운항 제한으로 경쟁을 실질적으로 제한하는 경우 공정거래위원회에 통보한다.

정보 교환 및 협의 의무로 화주단체와 운임과 부대비용 등 운송조건에 관하여 서로 정보를 충분히 교환하여야 하며, 국토해양부에 신고를 하기 전에 협의가 이루어져야 하고, 당사자들은 정당한 사유



없이 거부해서는 안 된다.

한편 국토해양부는 정기선사의 해운동맹 및 공동행위에 대한 관리 및 규제 시스템이 미흡한 편으로, 규제정책을 담당하는 전문 시스템 또는 조직이 적절하게 구비되어 있지 못하다. 실제 시장에서의 적극적인 조사 및 모니터링과 불공정행위 여부를 판단하는 데 어려움이 있으며, 부당한 운임인상 및 공급량 제한 등을 통해 경쟁이 실질적으로 제한될 경우 공정거래위원회에 통보해야 하는데, '부당한'의 표현도 모호하지만 조사 및 판단 능력 부족이 가장 큰 어려움으로 작용한다.

이에 따라 일본 정부와 같이 선사, 화주 간의 협상에 적극적인 역할과 지원이 필요하며, 선·화주 간의 의견 조정 및 관계 개선에 국토해양부가 적극적으로 참여할 수 있는 법적, 제도적 장치가 필요하다. 해운동맹 또는 공동행위에 대한 업무를 체계적으로 담당할 수 있는 조직 신설도 검토되어야 할 것이다.

2. 운임 등 협약 관련 현황 및 문제점

운임 등 협약과 관련하여 일반적으로 문제되는 분야는 공동배선, 운임풀링(revenue pooling, 공동협정), 적취물량상한(ceiling)제도 등이다. 공정거래위원회가 정기선사의 공동행위에 대해 실제로 규제한 사례는 1997년 한국근해수송협회의에 대해 공동배선에 관해 시정 명령한 것이 대표적이다. 1996년 한국근해수송협회의가 운송주선업체들의 덤핑조장을 방지하기 위해서 해운법 제29조에 근거하여 공동배선협회의를 설립, 동 협의회를 통해 운송주선업체의 화물을 접수·배정하는 방식으로 운영하였던 사항에 대하여 공정거래위원회는 동 협의회 운영에 해운법에서 인정하고 있는 공동행위의 범위 이탈, 이를 부당한 공동행위(경쟁제한 행위 및 차별적 취급 강요 행위)로 간주하고 시정명령을 조치했다.

1999년 한국근해수송협회의 소속 11개 선사가 한

일항로에서 운임풀링에 대하여 과거 실적 기준으로 점유율 및 물량한도를 할당, 자유로운 화물 적취를 제한하는 공동행위에 대하여 공정거래위원회에서 규제 검토하였으나 정기선사의 공동행위에 대한 관할권이 당시 해양수산부에 있으며 관련법에 의거 정당하게 운영 중인 공동행위에 대하여 이의 제기를 했다.

이의 제기 결과, 공정거래위원회는 운임풀링에 대한 공동행위는 인정하였으나 신규로 가입하는 회원 및 기존 회원으로 하여금 백지수표 등을 기탁토록 하고 회원이 탈퇴할 경우에는 채무가 완제될 때까지 기탁금을 반환하지 않는 방법으로 회원의 가입 및 탈퇴를 제한함으로써 현재 또는 장래의 사업자 수를 제한하는 행위를 하여서는 안 된다고 의결했다.

이에 따라 시정명령을 받은 날부터 30일 이내 한국근해수송협회의 규약 제9조를 수정 또는 삭제하는 한편 상기 행위를 함으로써 공정거래법을 위반하였다는 사실을 중앙일간지에 게재·공표할 것을 통보받았다.

한국근해수송협회의의 적취물량 상한제도는 소속 선사들이 수출입 화물에 대해 월별로 선적할 수 있는 물량한도를 정하고 그 물량을 상회하여 선적한 선사에게 벌금을 부과하는 제도로, 2007년 11월부터 시행되었다.

적취물량 상한제에 참여하고 있는 선사는 회원 14개사 중 11개 선사(고려해운, 남성해운, 동영해운, 동진상선, 범주해운, 장금상선, 천경해운, 태영상선, 흥아해운, C&Line, STX팬오션)이며 적용항만은 일본의 11개 항만을 대상으로 하고 있으며 회원사 중 참여하지 않는 나머지 3개 사(팬스타라인닷컴, 한진해운, SITC Container)는 적취물량 상한제와 관계 없이 자유롭게 화물 적취를 하고 있다.

화주협회는 2008년 4월 29일 국토해양부에 적취물량 상한제 철폐를 건의했다. 이에 대해 국토해양부는 법적 위법성 및 부당성 여부를 판단하기 위해

관련 법률 검토, 전문가 자문, 관련 협의회, 업체 면담 및 현장 실사 등을 통해 건의 내용을 전반적으로 검토한 후 동 제도의 시행 중지를 명할 수 없다고 통보했다. 한편 국토해양부는 항일항로 실링(ceiling) 제 실시는 관련 규정인 해운법 제29조 제1항의 공동행위로 인정되어, 현행법상 위배되지 않는 것으로 판단했다.

동 실링제로 인해 해운법 제29조 제3항에 명시된 해상화물운송 질서를 문란하게 하는 등 부당한 행위로 여길 만한 명백한 증거가 없다고 확인했다. 적취물량 상한제도는 현재에도 소속 회원사의 자발적 참여로 강제성이 없으며, 화주는 외국적 선사 이용이 가능하기 때문에 운영되고 있다.

3. 우리나라의 해운동맹 관련 정책 방안

싱가포르, 일본 등은 해운동맹을 인정하고, 경쟁법 적용제외를 유지할 계획이다. 싱가포르는 2010년 12월 해운동맹에 대한 독금법 면제조치를 2015년 12월까지 5년간 연장할 것임을 밝혔다. 일본은 2006년 3월 3일에 개정된 일본해상운송법 제28조에서 선사 간 협정, 계약 또는 공동행위에 대해 독점금지법 적용제외를 존속시켰다. 향후 중국 및 인도의 입장과 정책 결정이 아시아 시장 및 유럽, 미국을 포함하는 세계해운 시장에 큰 영향을 미칠 것으로 보인다. 특히 새로운 시장으로 부상한 중국과 인도 등은 화주 및 선사의 이익을 동시에 고려해야 하는 민감한 상황에 있다.

해운동맹은 정기선사의 자원을 효율적으로 이용 및 배분함으로써 스케줄 확대, 서비스의 질(quality), 운임(rate) 등 화주 니즈(needs)를 충족하는 데 기여한다. 선복공유(vessel sharing), 스페이스 차터(space charter) 등 운항협정(operational agreements)은 화주의 서비스 선택권 확대 및 선사의 원가절감 효과를 도모한다.

유럽 대형선사의 의한 정기선 해운시장 독과점화를 방지하고 국적선사의 시장 지배력 유지와 공정하고 정당한 해운 경영환경 확보와 글로벌 해운불황 등에 따른 불확실성을 해소하기 위해 해운동맹을 예외적으로 인정하는 형행 제도유지가 필요하다. 최근 일본 NYK, MOL, K Line은 유럽항로에 머스크의 초대형 컨테이너선박 투입 및 운임경쟁 확대로 적자 폭이 심화됨에 따라 컨테이너선 사업부 통합을 검토하고 있다.

중국 선사들도 국영 선사를 중심으로 시장점유율 확대와 선대 통합 등을 통한 규모의 경제를 확대할 것으로 예상된다.

해운동맹은 시장 효율화와 운임 안정에 기여하는 긍정적 측면과 머스크 등 대형선사에 의한 해운시장 독과점화를 견제하고 해상운임 안정화에 기여한다. 해운동맹은 중대형 선사들의 생존전략으로 활용되고 있으며, 특히 해운불황기에 선대운영과 선박과잉 문제를 해결하는 데 큰 역할을 수행하고 있다. 이와 같이 해운동맹의 장점은 살리고 단점은 보완하여, 선·화주 상생을 위한 균형점 모색을 통한 새로운 경쟁질서 마련을 위한 정책 대안 수립이 요구된다. 우리나라는 세계 해운시장 국제 규제동향에 대응하고 해운동맹의 불공정 경쟁 행위에 대한 정부의 감독·관리 기능 강화를 위한 관련 해운법 규정 정비 등이 필요하다. 우리나라는 최근의 해운 불황을 극복하고 선화주를 동시에 보호할 수 있는 정책이 모색되어야 한다.

해운동맹 등의 불공정 경쟁 행위에 대한 감독·관리 기능은 바 강화하고, 운임의 안정성, 예측가능성 등과 같은 화주 등에 대한 실질적인 이익과 운항스케줄 증대와 비용 절감 등과 같은 선주에 대한 긍정적 효과가 반영되어야 한다. 시장참가자들의 정보교환의 효율성 촉진 측면과 고객이익을 저해하는 불법 및 불공정행위는 엄격하게 구별되어야 할 것이다.

한편 선화주 상생 및 동반 성장을 위해 화주에 대



한 서비스 제고와 공동번영을 위한 균형점 모색 및 불공정 행위, 피해 방지를 위한 장치가 마련되어야 할 것이다. 해운동맹 관련 정부의 기능 강화를 통해 불공정 행위 및 피해를 방지하는 방향으로 정책을 추진하고, 해운불황 극복 및 해운산업의 경쟁력 강화와 함께 선화주 균형발전을 위해 공정한 경쟁 확보와 화주의 편의 향상을 목표로 하는 정책 대안이 개발되어야 한다.

특히 정부 및 협회의 주도로 지침(guideline) 또는 자발적 참여를 통한 선화주 공동선언(declaration)도 큰 도움이 될 것이다. 해운동맹의 문제와 불합리한 관행 등을 자율적이고 협력적인 차원에서 적극적으로 지양하고 사전 예방함으로써 공정거래위원회의 직접적인 개입 및 제소, 징계 등이 발생하는 사태를 방지할 수 있다.

그리고 지침 위반 사항에 대해서는 국토해양부가 관련 법률 등에 근거하여 경고 조치를 할 수 있는 방안을 검토할 필요가 있다.

III. 결론

해운동맹은 시장 안정화와 과당경쟁 예방에 기여하는 긍정적인 측면이 크기 때문에, 대형 글로벌 선사에게 의한 해운시장의 독과점화가 급속히 진행되는 상황에서 국적 정기선사의 경쟁력 확보를 위해 현행 법률 및 제도는 유지하면서 화주와의 협의와 협력 등에 대해 화주입장과 의견이 실질적으로 반영되는 제도적 장치 보완이 이루어져야 할 것이다.

선화주 상생 및 동반 성장을 위해 화주에 대한 서비스 제고와 공동번영을 위한 균형점 모색은 지속적으로 추구되어야 하며, 장기적으로 해운동맹의 폐지가 심도 있게 검토될 수도 있지만, 공정 경쟁에 관한 정부의 기능 강화를 통해 해운동맹의 불공정 행위 및 피해를

방지하는 방향으로 정책이 추진되어야 할 것으로 판단된다.

정부 조직 및 협회는 해운시장의 공정 경쟁 시장의 변화를 주시하고 주요 국가의 해운동맹 관련 법률 개정 움직임을 지속적으로 검토해야 하며, 선화주 균형발전과 해운불황 극복을 위한 공조 차원에서 정부의 주도적인 역할과 기능 강화가 요구된다.

선화주 사전협의제가 법제화되고, 화주협의회가 법정 화주단체로 지정되어 있는 상황에서 선주협회, 근해수송협의회 등과의 실질적인 정보 교환 및 협의를 위해 “협의” 방법, 기간, 효과에 대한 구체적인 기준도 마련되어야 한다.

또한 적정운임에 대한 명확한 기준(운항 원가)과 기타 부대비용 등의 합리성, 투명성 등도 동시에 보장되어야 할 것이다. 또한 외국선사의 불공정행위 등에 대한 정부의 적극적인 문제 제기 및 관리, 감독할 수 있는 방안도 검토되어야 한다.

컨테이너 정기선 분야는 올해 대부분 영업적자가 발생하였고, 과잉선복에 따른 운임하락과 연료비 인상에 따른 원가상승으로 선사들의 실적이 악화되었다. 내년에는 선사들이 보다 적극적으로 선복량 조절과 감속운항 등을 확대할 것으로 보인다. 이에 따라 우리나라는 해운동맹과 관련한 해운경쟁질서 및 해운시장 구도 변화에 대한 체계적인 대응책을 준비해야 한다.



고려해운

상반기 결산 워크숍 개최



고려해운(대표 박정석)은 지난 7월 13~14일 양일간 강원도 오크밸리에서 상반기 워크숍을 개최했다.

상반기 결산 및 글로벌 경쟁력 제고를 통한 지속성장 기반구축이라는 주제를 중심으로 본사 및 부산지점과 지방사무소의 팀장급 이상 임직원이 참석한 가운데 1박 2일의 일정을 밀도있게 진행하였다.

각 임원과 팀장들이 워크숍 주제에 부합하는 분야별 주제와 자료를 선별하여 발표를 하였고, 참석자들은 활발한 토론을 통해 상반기 실적 리뷰와 하반기 영업 전략에 대한 정보를 공유하고 회사의 중기전략수립과 글로벌 역량 강화를 위한 다양한 아이디어와 전략과제를 제안하였다. 특히 이번 워크숍에서는 중장기 영업전략 수립을 위한 연구결과를 발표하여 주목을 끌었다.

CJ대한통운

동반성장 펀드로 협력업체 지원

CJ대한통운(대표 이현우)은 산업은행과 200억 원 규모의 '협력업체 동반성장 펀드'를 조성해 운영에 들어간다고 7월 16일 밝혔다.

이 펀드는 CJ대한통운과 산업은행이 각각 100억 원씩 출연해 총 200억 원 규모로 조성되며,

CJ대한통운 협력업체들은 이 펀드를 통해 시중보다 2.07% 낮은 금리로 대출을 받을 수 있다. 펀드 운영으로 협력업체의 유동성 개선과 운영안정화 및 경쟁력 강화 효과가 기대된다. 한편 이 같은 펀드 조성 사례는 물류업계에서 이번이 처음으로, 향후 좋은 선례가 될 것으로 보인다.

이에 앞서 CJ대한통운은 협력업체 소속 택배기사 자녀들에게 학자금을 지원하고, 전자방식의상매출채권 담보 대출금리를 인하해 협력업체가 더 낮은 금리로 대출을 받을 수 있도록 조정했다. 이외에도 운영중인 자사 주유소를 통해서 협력업체에게 저렴한 가격으로 유류를 공급하고 있으며 택배 협력업체 서비스 우수 직원에게 포상을 하는 등 협력업체 지원에 힘써왔다.

이현우 대표는 “협력업체와 파트너십을 공고히 하고 경쟁력을 높일 수 있도록 지원함으로써 CJ대한통운의 경쟁력도 함께 강화될 수 있을 것”이라 말하고 “협력업체 동반성장은 CJ그룹의 정책이기도 하며, 향후 물류업계에 이 같은 상생의 분위기가 확산될 수 있도록 앞장서겠다.”고 밝혔다.

SK해운

2020년을 향한 비전 선포

SK해운(대표 황규호)은 올해 창사 30주년을 맞아 오는 2020년에는 위대한 선사를 넘어서는 해운기업으로 부상하겠다는 포부를 밝혔다.

황규호 사장은 지난 6월 27일 기자들과 가진 오찬간담회에서 이같이 밝히고, “30년 전 국가정책몰자인 원유수송을 시작으로 첫 발을 내디딘 SK해운은 한국자원수송의 역사와 함께 성장했으며, 이후 철광석, 석탄, LPG, LNG로 자원수송의



영역을 확대해 왔으며 현재 오더북을 포함해 자사 선대 1,000만 DWT, 70척규모의 선복량을 보유한 글로벌 자원수송 선사로 성장했다”고 평가했다.

이어 그는 “SK해운이 IMF외환위기와 수 차례의 세계적 경기불황을 극복하고 오늘과 같은 자원수송 일류선사로 성장할 수 있었던 것은 무엇보다도 사람을 가장 중요하게 생각하는 SK의 기업문화, 위기를 기회로 삼아 성장으로 이어가는 패기와 열정이라고 할 수 있다”고 강조하고, “SK해운에 축적된 이러한 패기와 열정은 어떠한 어려운 환경에서도 끝까지 싸워서 이기는 ‘SK해운 스피릿’으로 더욱 강하게 진화했다”고 언급했다.

SK해운은 30주년을 맞아 2020년을 향한 새로운 비전 ‘Beyond Great Shipping Company’를 구성원 모두가 참여하여 준비하고 있다. SK해운은 “해상운송과 해양 연관산업에서 세계 최고의 경쟁력을 갖추고 이해관계자들에게 최고의 가치를 제공한다”라는 미션과 함께 ‘SK해운 스피릿’을 바탕으로 2020년 Beyond Great Shipping Company 비전 달성을 위해 끊임없는 가치 혁신을 진행 중이다.

STX팬오션

파나마운하 갑문 수송계약



STX팬오션(대표 배선령)은 지난 6월 21일 글로벌 포워딩 업체인 지오디스 윌슨 이탈리아(GEODIS WILSON ITALIA)와 파나마 운하 확장 공사용 갑문 해상운송계약을 체결했다고 밝혔

다.

이번 계약으로 STX팬오션은 오는 2013년 1분기부터 약 1년 동안 파나마 운하 확장 공사에 필요한 갑문(Lock Gate)을 이탈리아로부터 파나마 크리스토팔 항구까지 실어 나르게 된다.

이를 위해 올해 인도 예정인 24,000DWT급 반잠수식 중량물 운반선 'STX ROSE 2'호를 투입할 계획이다.

이번에 STX팬오션이 참여하는 파나마 운하 확장 공사는 파나마 정부에서 2007년부터 야심 차게 진행 중인 프로젝트로서, 파나마 운하에 보다 큰 규모의 화물선이 통과할 수 있도록 하여 화물 처리 용량을 늘리기 위한 것이다. 현재 2개의 수로로 이뤄진 파나마 운하는 하루 평균 36척의 선박이 통과하면서 심각한 통행 적체현상을 겪고 있다.

운하 개통 100주년을 맞는 2014년 이 프로젝트가 완공된 후에는 하루에 15척의 선박이 추가로 통과할 수 있어 적체현상이 어느 정도 해소될 전망이다. 특히 신규 수로는 기존 파나마급 선박보다 규모가 훨씬 큰 이른바 ‘포스트 파나마급(POST-PANAMAX)’급 선박의 통행이 가능하게 됨으로써 향후 세계 해운의 판도가 변화될 것으로 예상된다.

한편, STX팬오션은 지난 2009년 헤비리프트 선박을 이용한 프로젝트 중량화물 운송사업을 회사의 신성장 동력으로 삼고 본격 진출했으며, 올해는 기존의 프로젝트 영업팀을 본부로 승격시키고 전문인력을 보강해 화물 영업 경쟁력을 한층 강화해 나갈 계획이다.

플라리스쉬핑

KR선정 안전관리 최우수선사

플라리스쉬핑(대표 김완중)이 한국선급이 선정하는 2012년 안전관리 최우수선사로 선정됐다.

한국선급은 지난 6월 28일 “2012년 안전관리 우수선사” 포상 행사를 실시했다.

2012년 안전관리 최우수선사로는 폴라리스쉬핑(주)이 선정되었으며, 우수선사로는 디엘쉬핑(주), 신성해운(주), 에스케이에스엠(주), STX마린서비스(주), 해양선박(주), 포천마린(주)이 선정됐다.

한국선급은 선박 해양사고 예방, 유지·관리, 항만국통제(PSC) 예방 및 육상지원 등 안전관리 분야 전반에 대한 엄격한 심사기준을 마련하고 각 선사 선박의 지난 3년간 해양사고 현황, 항만국 통제(PSC) 지적 내역, 선박검사 및 ISM 인증 심사 현황 등에 대한 자료를 종합 분석하여 매년 안전관리 우수선사를 선정하고 있다.

한국선급 오공균 회장은 “선사의 효율적인 안전경영시스템 수립·시행을 도모하기 위해 본 행사를 실시했다.”며 취지를 밝히고 “선박의 안전운항 확보 및 안전관리가 우수한 선사에 대한 포상을 계속하여 우리나라 선주가 운항하는 선박의 안전과 해운 경쟁력 제고를 위해 최선을 다할 것”이라고 말했다.

이 날 행사에서는 오 회장을 대신하여 김규섭 정부대행검사본부장이 최우수선사로 선정된 폴라리스쉬핑(주)의 김완중 사장에게 안전관리 최우수선사 상패 및 부상을 전달했고, 안전관리 우수선사로 선정된 선사에 대해서는 한국선급 각 지부별로 상패 및 부상 전달행사를 가졌다.

한진해운

글로벌 해양리더 탐방대 발대식

한진해운(대표 김영민)이 작년부터 미래 인재 양성과 해운업의 중요성을 알리기 위해 선발한 글로벌 해양 리더 탐방대의 제2기 발대식이 지난 7월 12일, 서울 여의도 한진해운 본사에서 실시됐다.

올해 선발된 20명의 대학생 탐방대원들은 약

3,700명의 지원자 중 추첨, 서류, 면접의 3단계 전형을 통해 치열한 경쟁을 뚫고, 부산-상해 구간의 컨테이너선박에 승선하는 행운을 누리게 되었다. 8월 중 두 차례에 걸쳐 각각 10명의 탐방대원들이 6박 7일간의 일정으로 컨테이너선을 타고 부산항에서 상해로 이동, 세계 최대의 물동량을 처리하고 있는 상해의 양산을 비롯해 한진해운의 아시아지역본부 견학과 현지 탐방 등의 다양한 프로그램을 소화할 예정이다. 한진해운은 앞으로도 매년 글로벌 해양 리더 탐방대를 선발하여 경쟁력을 갖춘 미래 인재 양성에 도움이 될 다양한 프로그램을 기획, 운영해 나갈 예정이다.

현대상선

작년 온실가스 배출총량 6.5% 감축

현대상선(대표 이석희)이 친환경 경영에 적극 나서고 있다. 현대상선은 최근 한국선급으로부터 현대상선이 운영하는 모든 선박, 터미널은 물론 사무실 등을 대상으로 온실가스 인벤토리를 검증해 검증증명서를 받았다. 그 결과 2011년 온실가스 배출총량이 741만tCO₂-eq로 2010년 793만 tCO₂-eq대비 약 6.5% 감축했다고 밝혔다.

현대상선은 이번 한국선급으로부터 검증받은 환경실적을 국제 NGO단체인 BSR(Business for Social Responsibility) 산하 CCWG(Clean Cargo Working Group)에 제출했다. 또한, 하반기에는 북유럽 화주 단체가 시행하는 선박친환경 지표(CSI, Clean Shipping Index) 검증도 추진 중에 있다.

현대상선의 이러한 활동은 유럽, 싱가포르 등 글로벌 화주들과 항만들이 환경에 대한 관심이 높아지고 있기 때문이다. 현대상선은 향후 다양한 녹색경영실천을 통해 글로벌 고객들의 높아진 환경관련 요구사항에 미리 대처한다는 방안이다.

또한 현대상선은 최근 2011년 녹색경영 활동뿐

만 아니라 전략 및 실적 등을 정리해 ‘2011 환경 보고서’를 국·영문으로 발간해 국내외 사업장에 배포했다. 발간한 환경보고서는 회사 홈페이지(hmm21.com)를 통해 확인할 수 있다.

더불어 현대상선은 녹색경영 전문가 양성에도 노력을 기울이고 있다. 지난 3월에는 국제해사기구를 중심으로 논의되고 있는 온실가스규제에 대응하기 위해 탄소배출권 거래중개사 양성프로그램에 임직원이 참여해 탄소배출권 거래중개사 자격을 취득하기도 했다.

이러한 자발적이고 지속적인 녹색경영활동으로 현대상선은 다수의 기관으로부터 우수한 평가를 받았다. 지난해 국내 해운업계 최초로 DNV인증원에서 녹색경영시스템(GMS, Green Management System)을 획득했고, 2011년 6월에는 덴마크 해운평가기관 ‘씨인텔(SeaIntel)’이 발간한 보고서에서 전세계 컨테이너 선사 가운데 ‘세계 3대 친환경선사’로 평가받았다. 또한 2011년 10월에는 국내 해운업계 최초로 탄소정보공개 프로젝트(CDP, Carbon Disclosure Project) 한국위원회로부터 산업재 운송부문 ‘탄소경영 산업리더’ 상을 수상한 바 있다.

부산항만공사

임기택 사장 취임

임기택(56) 부산항만공사(BPA) 신임 사장이 7월 17일 부산 중구 중앙동 BPA 사옥에서 BPA 항만위원회와 임직원 등 100여명이 참석한 가운데 취임식을 갖고 본격적인 집무에 나섰다.

신임 임 사장은 이날 취임식에서 “부산항이 세계 5대 컨테이너항으로 자리매김하기까지 얼마나 많은 분들의 땀과 노력이 있었는지 알기에 막중한 책임감을 느낀다”며 “유럽발 경제위기 역시 만반의 태세를 갖추고 모두 힘을 모아 슬기롭게 헤쳐 나가자”고 강조했다.

그는 특히 “BPA 사장으로서 부산항을 세계 최고 수준의 생산성과 효율성을 갖춘 명품항만으로 만들기 위해 최선을 다하겠다”며 취임 소감을 밝혔다.

임 사장은 BPA 4대 사장으로서 향후 3년간 북항재개발사업의 차질없는 추진과 신항의 적기 건설, 배후물류단지 조성 및 부산항의 환적화물 유치 등 산적한 현안을 주도적으로 해결해야 하는 막중한 책임을 지게 됐다.

울산항만공사

희망보금자리 5호점 봉사활동



울산항만공사(사장 박종록)는 지난 6월 24일 울산시 중구 동동에서 ‘희망의 보금자리 제5호점’ 봉사활동을 실시했다. 울산항만공사 임직원 10여명은 열악한 주거환경으로 고통 받는 조손가정에 새 보금자리를 선물하기 위해 구슬땀을 흘렸다.

울산항만공사는 2009년부터 어린이재단 울산지역본부와 파트너십을 구축하고, 이 사업을 지속적으로 전개하고 있으며, 제5호점 봉사활동에 앞서 지난 6월 12일 후원금 2,000만원을 전달했다.

인천항만공사

노사 가족친화경영 실천 선언

인천항만공사(사장 김춘선)는 공사 설립 7주년을 앞둔 시점에 일과 가정생활의 균형을 조화롭

게 맞춰 갈 수 있는 기업, 일하고 싶은 직장문화를 가진 회사를 만들어 나가자는 취지로 '노사가족친화경영 실천 선언'을 했다.

그 일환으로 지난 6월 18일 선언식을 갖고 노사공동의 가족친화경영 실천이야말로 공사의 경쟁력 강화와 근로자의 근로조건 향상에 기여하고, 일과 가정의 조화로운 양립을 추진하는 국가·사회적 정책에 적극 이바지할 수 있음에 인식을 함께 했다.

아울러 노·사 양측은 이번 선언을 계기로 생산적이고 협력적인 노사관계의 중요성을 다시 한번 강조하고, 투명한 경영과 지속적 혁신을 통해 지역사회와 상생하는 기업, 고객에게 사랑받는 기업문화를 정착시키기 위해 더욱 노력해 가기로 했다.

한편, 지난해 고용노동부가 선정한 일터혁신 대상 수상기관, 노사상생협력 유공기관이기도 한 인천항만공사는 이번 선언으로 인천항과 공공기관 노사 관계의 새로운 우수사례를 전파함으로써 우리 사회에 상생의 노사문화를 확산시키는데 기여할 것으로 기대하고 있다.

여수광양항만공사 항만사랑봉사대 발족

여수광양항만공사(사장 이상조)는 7월 20일 월 드마린센터 2층 국제회의장에서 '항만사랑봉사대 발대식'과 '노(勞)랑, 사(使)랑 비전 선포식'을 가졌다. 항만사랑봉사대는 사회공헌활동을 통한 '기업시민'으로서의 책임과 역할을 강화하기 위해 결성된 것으로 이웃사랑봉사대와 환경사랑봉사대로 나뉘어 활동하게 된다. 사장을 단장으로 전 임직원이 전사적·자발적으로 1개 봉사대에 참여하며 대원들은 연간 10시간 이상 의무적으로 사회봉사활동을 해야 한다. 또한 봉사활동에 필요한 경비를 자체 조달하는 등 매칭그랜트와 연

계해 운영할 계획이다.

이들은 불우시설 방문, 독거노인 지원 등 소외 계층과 함께 하는 봉사활동 뿐만 아니라 항만대청소, 생태환경 복원 및 하천살리기 등 환경보전을 위한 봉사활동에도 나서게 된다. 아울러 자매결연 도서지역 학교 후원, 어촌사랑 1사1촌 자매마을 후원, 아름다운 나눔장터 운영, 전통시장 이용 활성화를 위한 자매결연 추진 등 다양한 활동을 전개할 방침이다.

YGPA는 또 이날 노사간 신뢰기반 구축과 상호 존중을 통해 협력적 파트너십을 유지하고 신노사관계를 구축하기 위해 '함께하는 노랑사랑 비전 선포식'을 가졌다. YGPA 노사는 선포식에서 합리적인 노사문화 정착과 정보 공유를 통한 경영파트너십 제고, 협력적인 생산공동체 구축 등을 통해 노사간 상호 신뢰를 형성하고 공사의 경쟁력도 제고한다는데 뜻을 모았다. 이 자리에서 이상조 사장은 사회 공헌 활동 및 노사간의 대화 채널이 일상적인 경영활동으로 정착·발전할 수 있도록 노력할 것을 당부하고 사랑과 신뢰로 결속된 아름다운 직장 분위기 조성에 크게 기여할 것임을 확신한다고 강조했다.

선박안전기술공단 보험업계 기술설명회 개최



선박안전기술공단(이사장 부원찬)은 지난 6월 13일 해상보험업계 관계자 50여명을 초청하여

소공동 롯데호텔에서 “바다, 배 그리고 사람의 안전”이라는 주제로 “제4차 보험업계 초청 기술설명회”를 개최하였다.

이 자리에서는 공단 보험검사 품질 향상에 기여한 메리츠화재해상보험(주)에 감사패가 전달되었다. 이어 부원찬 이사장은 환영사에서 “바다, 배 그리고 사람의 안전”은 공단이 추구하는 핵심 가치라는 것을 강조하며, 내년에는 더욱 발전적인 콘텐츠를 개발하여 행사를 개최하겠다는 의지를 피력하였다.

성균관대학교 박명섭 교수는 주제 발표를 통하여 공단과 해상보험 업계 간 동반성장, 온실가스 배출권거래제도 도입과 관련한 국내 보험업계의 기후변화 관련 신상품개발의 필요성을 역설하여 참석자들의 열띤 호응을 받았다.

한국선급 친환경 선박 인증업무 개시

한국선급(회장 오공균)이 7월 1일부터 친환경선박 인증업무를 시작했다.

한국선급의 친환경선박 인증이란 선주의 자발적인 요청에 따라 선박의 관리 및 운항 측면과 환경관련 국제해사기구의 협약 적용 등을 평가하고 선박의 친환경성 달성 정도에 따라 부기부호(GreenShip 1·2·3·4)를 부여하는 제도를 말하며, 선박의 국적·선급·현존선·신조선에 관계없이 인증이 가능하다.

한국선급 김만응 신성장산업본부장은 “한국선급의 친환경선박인증은 선박 및 선박 관리의 친환경성을 하드웨어와 소프트웨어 측면에서 평가함으로써 에너지효율이 높은 선박의 건조를 유도하고 선사의 친환경적인 선박관리 능력 제고에 기여할 것으로 예상된다. 또한 이를 통해 선사는 연료유 절감 및 선박으로부터의 온실가스 배출을 감소하기 위한 체계를 확립할 수 있을 것”이라고

밝혔다.

한국선급은 이미 ISO 14001·온실가스 인벤토리·녹색경영체제·선박친환경성 평가지표·선박에너지효율운항지수·이산화탄소발자국 등 선박 관리 및 운항측면에 대한 검·인증업무를 수행하고 있다.

한편, 현대상선 관계자는 “대우조선해양에서 건조 중인 1만3100TEU급 컨테이너선 5척에 대하여 한국선급의 친환경선박인증을 검토 중”이라고 말했다.

한국선급의 친환경선박인증은 선박관리모듈, 선박운항모듈, 협약적용 모듈로 구성되어 있으며 각 모듈별 구성 요소는 다음과 같다.

선박관리모듈 부문은 ISO 14001·온실가스 인벤토리·녹색경영체제·선박친환경성 평가지표이고, 선박운항모듈 부문은 선박에너지효율관리계획서(SEEMP)·선박 연료유 관리·선박에너지효율운항지수 관리·이산화탄소발자국 관리, 협약적용 모듈은 선박에너지효율설계지수(EEDI)·평형수관리시스템(BWM)·유해물질목록(SRC)을 검·인증한다.

한국해양수산개발원 페트로나스 연구원과 협정 체결

한국해양수산개발원(원장 김학소)은 7월 13일 KMI 대회의실에서 말레이시아 페트로나스 공과대학 부총장(Dr. Ahmad Fadzil Hani) 등 두 기관 관계자 10여명이 참석한 가운데, 페트로나스 기술연구소 (Institute of Technology Petronas Sdn Bhd: ITPSB)와 해양플랜트 및 해양산업분야의 협력과 해운물류학과 설립 지원 등을 주요 내용으로 하는 협정을 맺었다.

KMI 김학소 원장은 협정 체결식에서 “ITPSB와의 연구 협정 체결을 계기로 해양플랜트 산업 부문 등에서 다양한 교류 협력을 기대하고 있다

고 밝히고, 앞으로 해양 플랜트 기업들과의 연계해 국내기업의 해외 진출을 적극 지원하겠다고 강조했다.

ITPSB의 Ahmad Fadzil Hani 부총장은 한국의 선진 해운·물류분야와 말레이시아의 강점인 해양플랜트 분야의 상호보완을 통해 연구 시너지 효과를 극대화 할 수 있을 것으로 기대한다며 KMI와 ITPSB가 공동으로 연구사업 등을 수행하자고 제안했다.

ITPSB는 말레이시아 국영 석유기업인 페트로나스의 교육 및 훈련 전문회사로 동남아시아 최고의 공과대학인 페트로나스 공과대학을 소유 및 운영하고 있다. 페트로나스 공과대학은 지난 1997년 말레이시아 정부의 요청으로 페트로나스가 설립한 대학으로 말레이시아에서는 우리나라 포항공대와 같은 대학으로 유명하다. 현재 페트로나스 공과대학은 7개 학과에 교수 329명, 학생 6641명(해외학생 1145명)이 재학하고 있다.

한편, 페트로나스는 말레이시아 독점 석유·가스 기업으로 177개 산하 기업과 46개 연계 기업을 보유하면서 전 세계 30개국에 진출해 원유와 가스를 생산하고 있다. 2010년에는 5800만 배럴의 원유와 2800만 톤의 LNG를 생산해 포춘지가 선정하는 500대 기업 중 매출액 86위, 순이익 11위를 기록한 세계적 기업이다. 특히 해양 플랜트 부문에서 독보적인 기술과 훈련기관을 보유하고 있어 이번 연구 협정을 통해 KMI가 해양플랜트 연구 허브로 도약하고, 국내 기업의 해외 진출을 지원하는데 크게 기여할 것으로 전망된다.

해양환경관리공단

주말 해양환경체험교육 실시

해양환경관리공단(이사장 박인섭)의 소속기관인 해양환경개발교육원은 지난 6월 23일 토요일, 부산진구 종합사회복지관 초등학생을 대상으로

‘주말 해양환경체험교육’을 시행했다. 특히 교육원에서 무료로 중식을 제공하여 방문한 학생은 비용 부담 없이 양질의 교육을 받을 수 있었다.

이 날 오전 교육원을 찾은 학생들은 해양환경교육영상을 본 후 문제를 맞히며, 해양오염의 원인과 깨끗한 바다를 위해 스스로 실천할 수 있는 방법이 무엇인지에 대해 배웠다. 또한 ‘갯벌디오라마’, ‘갯벌의 생물을 찾아서’를 통해 갯벌이 생성되는 원리와 갯벌생물의 종류와 생태를 간접적으로 체험했으며, ‘바다 속 쓰레기 찾기’, 기름오염 방제체험관 등 다양한 콘텐츠를 둘러보았다.

특히 「인공해안이 설치된 조파수조」에서는 학생들이 직접 기름을 뿌리고 제거하는 시간을 가져, 오염된 바다를 깨끗하게 되돌리는 데 얼마나 많은 노력이 필요한지 체험했다.

부산진구 종합사회복지관 담당자는 “주말을 맞아 해양환경개발교육원에서 해안, 갯벌, 바다 속 등 해양의 다양한 모습을 배우고, 유류오염방제작업도 직접 경험할 수 있어서 유익한 시간이었”고 방문소감을 밝혔다.

한국해운조합

창립 50주년 기념식 개최



올해로 창립 50주년을 맞은 한국해운조합(이사장 이인수)이 ‘함께 할 50년’이라는 모토로 고객과 함께 성장하는 글로벌 해운리더로 거듭나겠다는 새로운 비전을 선포했다.

한국해운조합은 지난 7월 3일 세종문화회관 세종홀에서 '한국해운조합 창립 50주년 기념행사'를 열어 지난 50년을 되돌아보고 새로운 50년을 이끌어갈 새로운 비전을 선포하는 자리를 마련했다.

국토해양부 권도엽 장관을 비롯해 새누리당 박상은 의원, 이재균 의원, 최봉홍 의원, 민주통합당 김성곤 의원, 한국선주상호보험조합 이운재 회장, 한경대 김성진 총장 등 500여명이 넘는 내외귀빈들이 참석, 해운조합의 창립 50주년을 축하했다.

한국해운조합 김시전 회장은 이날 인사말을 통해 "1962년 설립이후 반세기 역사를 연안해운과 함께하며 연안해운업계의 지위향상과 최적의 사업환경을 만들어 연안해운이 경쟁력있는 운송주체가 될 수 있도록 최선의 노력을 기울였다. 앞으로 풍요로운 해운의 미래와 보다 더 큰 50년의 희망찬 도약을 약속드린다"고 밝혔다.

해운조합 이인수 이사장은 기념사를 통해 "반백 년간 도서민의 발이되고 국가기간산업물자를 수송하며 연안해운의 성장과 발전을 위해 최선의 노력을 다했다. 앞으로 50년은 더 많은 시련과 도전의 시간이 될 것"이라고 강조했다.

김항식 국무총리는 이날 축하 영상메세지를 통해 "우리나라 해운산업이 세계 5위 수준이 될 수 있도록 성장하는데 큰 기여를 한 연안해운과 조합의 노고에 큰 격려와 성원을 보낸다. 우리 국민이 활발하게 교류하고 소통할 수 있도록 안전하고 편안한 바닷길을 열어주고, 저탄소 녹색물류의 대표주자로 거듭날 수 있도록 업계와 조합이 더욱더 노력하여 줄 것"을 당부했다.

이날 직접 기념식장을 찾은 권도엽 국토해양부 장관은 축사를 통해 "국가물류체계의 한축으로 굳건히 자리매김한 연안해운의 발전을 위해 정부 차원의 적극적인 지원방안을 마련하겠으며, 업계에서도 끊임없는 자구노력이 필요하다. 한국해운조합이 지난 50년간 연안해운의 든든한 동반자 역할을 하였듯이 국토해양부도 연안해운 발전을

위한 협력자로서 함께 노력하겠다"고 밝혔다.

한국해양대학교 진입로 방파제 명명식

한국해양대학교(총장 박한일)는 지난 7월 11일 세계 유일의 섬 캠퍼스로 유명한 아치섬(朝島)과 영도를 연결하는 캠퍼스 진입로인 방파제에 대한 공식 명명식을 38년 만에 거행했다.

한국해양대는 이날 오전 11시 방파제 입구에서 명명식 및 동판 제막식을 갖고 지난 1974년 방파제 축조 당시 큰 기여를 한 고(故) 이한림 전 건설부 장관의 공훈을 기리는 행사를 가졌다. 축조 이후 38년만에 공식 명칭을 갖게 된 방파제는 이전 장관의 이름을 따 '한림제'로 명명됐다.

이날 행사에는 경수고속도로(주) 이승훈 대표이사를 비롯한 고 이 전 장관의 유족들과 전 학장이었던 손태현·이준수 명예교수, 박현규 해사문제연구소 이사장, 신태범 고려종합운수 회장 등 대학 관계자 및 동문들이 참석했다.

약 640m 길이의 아치섬 방파제는 한국해양대 캠퍼스가 현 위치인 아치섬으로 이전하면서 육지와 왕래를 원활히 하기 위해 1974년 12월 완공되었다. 이후 한국해양대의 학과와 동아리를 소개하는 학생들의 재치 있는 벽화로 지역민과 관광객들에게 볼거리를 제공하며 부산시의 명소로 자리매김했다.

이날 명명식에서 박한일 총장은 "이 전 장관님에 대한 감사의 뜻이 담긴 '한림제'라는 이름은 방파제 축조 당시부터 적지 않은 사람들이 불렀다"며 "뒤늦게나마 이 전 장관님의 은덕을 기리고 유가족들을 위로하기 위해 이번 행사를 열게 됐다"고 밝혔다. 또한 "이번 방파제 명명식을 계기로 이곳을 오가는 많은 사람들이 장관님의 업적과 우리 대학의 역사를 되새기면서 대학의 발전을 도모하는 데 힘써주길 바란다"고 기대를 나타냈다.

국립해양박물관 7월9일부터 일반인에게 개방

관람료 무료 및 다양한 해양체험 프로그램 운영



국토해양부(장관 권도엽)는 부산 영도구 동삼혁신도시에 건립한 국립해양박물관을 7월9일 오후2시부터 일반인에게 개방했다.

국립해양박물관은 지난 2009년 12월 착공한지 2년6개월 만에 완공되었으며, 박물관 규모로는 우리나라 세 번째에 해당하는 규모이다.

바다의 물방울을 형상화한 역삼각형 모양의 아름다운 외관은 세계적 해양도시 부산의 랜드마크로도 손색이 없으며, 박물관 내외의 다양한 볼거리는 해양문화 확산 및 해양관광의 폭을 넓히는 계기가 될 것으로 기대된다.

박물관 2층부터 4층까지의 상설전시관은 해양 역사와 과학, 산업 등 다양한 유물과 전시물이 전시된다. 국내에 처음 소개되는 ‘함경도해안실경지도첩’, ‘죽도제철’ 등 많은 유물들은 개관 이후 일반인은 물론 관련 학자들의 비상한 관심이 이어질 것으로 기대되며, ‘지구의와 천구의 세트’, ‘해도

첩’ 등은 서양인들의 해양개척 길잡이 역할을 한 유물들로서 아시아 최초로 공개된다. 지구의와 천구의 세트는 영국에서 1790년에 항해를 위해 제작된 것으로 동해를 한국해(MARE COREA)로 표기하였으며, 1646년 영국의 유명 지도제작자 Dudley가 해도만을 모아서 만든 세계 최초의 해도첩은 아시아에서 최초로 소장하고 있다.

해양역사인물관, 해양문화관에서는 우리 조상들의 바다에 대한 인식과 삶, 신앙과 관련된 많은 유물과 자료가 전시되며, 이순신·장보고를 비롯한 많은 동서양의 해양인물들이 소개된다.

항해선박영역에는 우리나라 한선의 변천과정과 국내 최대크기로 복원(실물의 1/2크기)하는 ‘조선통신사선’이 전시된다. 조선통신사선은 조선시대에 우리나라에서 일본으로 보낸 외교사절단이 타고 갔던 선박으로, 순수 국산 소나무를 사용하여 전통 조선기법으로 엄격히 복원하였다. 해양생물관에는

해양생물의 배양 및 성장과정을 보여주는 미니수조와 해양생물을 직접 만져볼 수 있는 터치풀, 직경 11m의 대형 원통수족관도 흥미로운 구경거리다. 해양 체험관에서는 원격조정 보트, 요트레이서 체험을 통한 해양스포츠를 간접 체험할 수 있다.

해양과학관은 심해잠수정을 활용한 심해저 광구 개발, 양광시스템 및 심해탐사와 남극 생태계연구, 얼음바다속 생물자원연구 등도 흥미롭게 소개한다.

박물관 1층에 위치한 해양도서관은 최고의 바다 전망을 보며 상상의 나래를 펼 수 있는 독서여건이라고 박물관 관계자는 자랑하고 있다. 해양도서관은 해양도서 2만여권과 멀티미디어실을 갖추고 있으며, 국립중앙도서관·국회도서관 등과 네트워크로 연결하여 자료를 원격 열람할 수도 있다. 박물관 야외는 부산항과 멀리 오륙도가 보이는 아름다운 전경이 펼쳐져 있으며, 바다를 배경으로 하는 야외 공연장(해오름 광장)에서는 다양한 문화공연 뿐 아니라 야외 결혼식도 허용할 방침으로 부산의

이색 명소가 될 것을 기대하고 있다.

어린이를 위한 무료 교육프로그램도 다양하게 계획하고 있다. “나만의 등대 그리기”, “지키자 우리땅 독도” 등 어린이들이 흥미를 가질 수 있는 교육프로그램을 상시 개설하고, 주말 체험학습 프로그램도 개설된다. 어린이를 위한 박물관과 어린이 도서관도 운영돼 가족단위 나들이 장소로도 추천할 만 하다.

박물관 관람시간은 오전9시부터 저녁6시까지이며, 토요일과 일요일은 주말 관광객들을 위하여 각각 3시간과 1시간을 연장하여 운영되며, 매주 월요일은 박물관 정비를 위하여 휴관한다. 상설전시관, 체험관, 수족관 등 대부분을 구경할 수 있는 입장료는 무료이며 4D영상관은 유료로 운영된다. 태종대로 가는 길목에 위치하고 있는 국립해양박물관은 부산 시내버스 66번 버스를 타고 국제크루즈터미널 앞에서 내려서 걸으면 되며, 300여대의 주차 공간 확보로 자가용 이용에도 불편함이 없다.

한국과 피지 양국 간 해양분야 협력 강화 합의

국토해양부(장관 권도엽)는 7월 19일 서울 웨스튼조선호텔에서 열린 주한피지대사관 개관식에서 권도엽 장관과 피지 베이니마라마(Josaia Voreqe Bainimarama) 수상이 우리나라와 피지 간 해양분야 협력을 위한 고위급 면담을 가졌다고 밝혔다.

권도엽 장관과 베이니마라마 수상은 2011년 11월 피지정부로부터 배타적경제수역(EEZ) 내 약 3천 km² 독점탐사권을 확보한 “피지 해저열수광상 탐사·개발사업”을 적극 추진하고, 2012년 5월 국토해양부와 피지 토지광물자원부 간 체결한 “한-피지 해양과학기술 협력을 위한 양해각서(MOU)”에 의한 양국 간 해양분야 협력을 더욱 강화하기로 합의하였다.

면담에 함께 참여한 한국해양과학기술원 강정극 원장도 양국 정부 간 해양분야 협력이 더욱 진전될 수 있도록 한국 해양과학기술원도 해양광물·에너지 개발 및 기후변화 연구 등의 해양과학기술분야 협력을 적극적으로 지원하겠다는 뜻을 밝혔다.

한편, 피지 수상을 비롯한 피지 정부·민간 대표단은 7월 21일 여수 엑스포 “피지의 날” 행사에 참석하여 각종 전시관을 방문하고, 여수 엑스포 조직위원회 관계자들을 독려하였다.

2012 동아시아 해양장관포럼 창원에서 개최

PEMSEA 회원국 해양 관련 부처 장관 참석

국토해양부(장관 권도엽)는 지난 7월 12일 경남 창원 컨벤션센터에서 열린 제4차 동아시아 해양장관포럼에서 동아시아해 지속가능발전의 기본방향을 담은 창원선언문이 채택되었다고 밝혔다. 이번 장관포럼에서는 국가 및 지방정부 차원, 기업 차원, 국제기구 차원에서 ‘동아시아해 지속가능한 발전전략(SDS-SEA)’의 성과와 한계에 대해 활발한 논의가 이루어졌으며, 향후 5년간(2012-2016)의 SDS-SEA 이행계획에 관한 토론도 함께 진행되었다.

또한 동아시아 11개국 대표들은 해양생태계 서비스 유지 및 재해위험 저감, 인류복지 증진에 있어 해양기반 녹색경제의 중요성을 재확인하고, 지속가능한 해양경제 발전 모델인 ‘블루이코노미’ 구축을 핵심내용으로 하는 ‘창원선언문’ 채택에 합의하였다.

국토해양부는 창원선언문에서 합의한 내용을 실천해 옮기기 위해 “동아시아해 지속가능한 발전전략(SDS-SEA)”의 국가적 이행노력을 더욱 강화해 나갈 것이며, 향후 대한민국이 동아시아해 지속가능한 경제발전 모델인 ‘블루이코노미’ 실현에 주도적인 역할을 수행할 것으로 내다봤다.

한편, 이번 동아시아 해양장관포럼에서 한국선주협회 이종철 회장은 기조연설을 통해 “금번 동아시아 해양회의에서의 ‘블루이코노미’를 ‘해양에 대한 확대된 지식과 새로운 기술을 바탕으로 해양의 생태적 기능을 회복하고 해양을 기반으로 지속가능한 경제체제를 만들어 가는 것’으로 정의하고자 한다”고 밝히고, 블루이코노미 구현을 위해서는 먼저 해운/조선/항만/해양자원개발 및 금융까지 포함시켜서 해양 관련 여러 산업을 통합하는 일관

성 있고 미래지향적인 종합해양 정책의 수립이 절실하다고 강조했다.

이 회장은 또 북극항로의 활성화 및 상용화도 중요하며, 고유가 상황이 지속됨에 따라 LNG 연료 추진 선박의 상용화도 절실하다고 지적했다. 그리고 녹색 항만(Green Port)을 통한 기후변화 대응도 시급한 과제라고 강조했다.

파나마 운하확장으로 대형선박 통과 가능하게 돼

McQuilling Service사는 파나마 운하의 확장은 세계무역시장과 LNG운송시장에 긍정적인 영향을 끼칠 것으로 전망했다. 현재 LNG선대의 약 10%만이 운하를 통과할 수 있지만 운하확장으로 인해 대형선박의 입출입이 가능해진다면 LNG선대의 약 80%가 파나마 운하를 이용할 수 있을 것으로 예상했다.

이에 따라 향후 몇 년 안에 미국의 LNG수출에 커다란 파급효과를 가져올 것으로 예상된다.

현재 미국이나 카리브해에서 선적하는 대부분의 LNG선들은 남미 케이프혼을 지나 아시아로 향하고 있지만 파나마 운하의 확장은 기존 경로를 단축시켜 아시아로의 LNG물동량 증가에 일조할 것으로 예측된다.

국제에너지기구(IEA)는 향후 5년간 천연가스 소비량이 증가할 것으로 예상하며 파나마 운하를 통한 LNG 운송산업의 상승세를 전망했다. 또한 McQuilling의 분석가는 중국의 연료소비량이 2배 증가해 세계3대 연료수입국이 될 것으로 예상했다. 해운전문가들은 아시아로의 LNG수출이 모두 파나마 운하를 통해 이루어 질 것으로 가정했을 때 59척의 선박이 추가로 필요할 것으로 전망했다. 파나마 운하 확장 공사는 2014년 말 또는 2015년 초 완료될 예정이다.

Sub-Panamax 컨테이너선 운임 상승세 기록

컨테이너선 시장 불황에도 불구하고 강세 지속예상

컨테이너 시장불황에도 불구하고 2,000 ~ 3,000TEU급 선박 운임이 상승세를 기록했다. DVB은행은 금년 하반기에 이어 2013년에도 상승세를 유지할 것으로 예상했다. Sub-Panamax선박의 주요 활동시장인 아프리카와 남미 시장이 국제경기침체에 대해 상대적으로 부정적인 영향을 적게 받고 있어 있으며 2013년까지 강한 성장세를 보일 것으로 전망했다.

북미-아시아 등 장거리 항로에 배치된 Sub-Panamax선들은 최근 몇 년동안 수익을 기록한 것으로 조사되었다. DVB은행의 최근 보고서에 따르면 Sub-Panamax선박의 약 20%가 아시아 역내 항로에 배치되어 있으며 추가적으로 약 12.1%가 아시아-아프리카 항로에 배치 예정인 것으로 알려졌다. 또한 2011년 아시아 역내무역이 강한 성

장세를 보였지만 아프리카와 남미시장의 성장가능성을 높이 평가하며 Sub-Panamax 시장의 상승세가 예상된다.

해운전문가들은 낙후된 남미와 아프리카의 항만 시설로 인해 Geared 선박의 가치가 점차 상승할 것이며 선복과잉으로 인한 영향이 상대적으로 적은 Sub-Panamax 시황이 당분간 현 상태를 유지할 것으로 전망했다.

현재 전 세계 Sub-Panamax 선복량은 약 180만TEU이며 올해 잔여인도량은 약 1.6~2.6%로 조사되었으며 Nord Capital, Mediterranean Shipping, AP Moller 등 3개사가 Sub-panamax 선대의 약 10%를, 상위 30여 개 사가 약 58%를 운영하고 있는 것으로 알려져 있다.

아/중동 대형정유소 건설로 미국 정유능력 감소

미국의 일부 정유소들이 7월 운영중지에 돌입함에 따라 미국 동부해안지역의 정유능력이 약 40% 감소할 것으로 예측되고 있다. 미국 정유소들의 운영중지 현상은 아시아와 중동의 대형정유소 건설로 인한 이익감소 때문인 것으로 알려졌다. Global Data는 보고서를 통해 미국 동부해안지역의 총 정유능력이 2011년 9월 이후 약 22% 감소했다고 밝히며 7월 일부 정유소들의 운영중지에 따라 40% 하락할 것으로 전망했다.

몇몇 정유소들은 폐쇄위기에 처했으나 여전히 미국정유시장의 전망은 부정적인 것으로 나타났으며 EIA(미국에너지정보국)는 미국의 금년 1분기 가솔린 수입량이 전년대비 11만4,000BPD 하락한 7만5,000BPD를 기록했다고 발표했다.

연료효율기준, 대체에너지 개발 등 미국 정부의 에너지 정책에 따라 미국 내 휘발유 소비량이 2005년부터 감소하고 있는 것으로 조사되었으며 전문가들은 아시아 대형정유소 완공과 유로존 위기로 인한 전체적인 소비심리 위축 등의 이유로 하락세를 전망했다.

현재 유럽-미국의 휘발유 거래항로 수익은 일일 7,400달러로 선박운영비 이하로 하락했으며 인도를 비롯한 아시아와 중동의 대형정유소들이 완공됨에 따라 아시아-서반구 항로 물동량이 증가할 것으로 예상된다. 2010년 인도-미국 항로의 휘발유 운송에 약 30척의 탱커가 투입되었지만 금년에는 40척 이상이 필요할 것이며 이에 따라 Product tanker시장의 호황이 예상된다.

선복량 조절 위해 선박해체 가격 인상 필요

현재 선박해체가격 LDT당 100달러 하락

지난 몇 달간 선박해체가격이 LDT당 약 100달러 하락하자 드라이 벌크 선주들은 선박해체가격의 인상이 필요하다고 목소리를 높이고 있다.

DVB은행은 2011년 2,320만DWT 379척의 드라이 벌크선이 금년 1월~5월에 1,380만DWT 225척의 드라이 벌크선이 해체업자에게 매각되었다고 발표하며 2011년 선박해체량이 1964년 이후 높은 수치를 기록했지만 현재 선대 선복량 대비 약 3.7%에 불과하다고 밝혔다.

1986년에는 전체 선단의 약 7%가 선박해체업자에게 매각되었는데 DVB은행은 신조선발주가 없다는 가정 하에 선박해체량이 현재보다 2배 이상 상승해야 한다고 주장했다.

또한, 수요-공급 불균형으로 인해 시장이 근본적으로 악화된 상태이며 높은 선박인도량을 상쇄시키기 위해 해체가격의 인상을 통해 전체 선복량을 축소시켜야 한다고 주장하고 있다. 하지만, 인

도 아대륙 선박해체소에 매각된 벌크선의 Baltic Exchange 해체가격평가는 LDT당 약 100달러 하락한 377.50달러를 기록하는 등 해체시장은 회복세의 기미가 보이질 않고 있는 실정이다.

2011년 8월초 LDT당 529달러부터 지속적으로 하락하고 있는 현재 시장상황은 대부분의 선주들을 해체시장에서 받을 빼게 만들고 있다. 대다수의 선주들이 시황회복을 기다리고 있지만 드라이 벌크시장은 4년 연속 신조선 인도량 기록을 경신하는 등 좀처럼 선복과잉현상이 해소될 기미가 보이지 않고 있는 실정이다.

해운전문가들은 2012년 4,440만DWT 529척의 선박이 인도되었고 9,350만DWT 1,148척의 선박이 금년 안에 인도될 예정이라고 밝히며 만약 선박해체시황이 회복되지 않는다면 선복과잉현상이 지속적으로 시황을 악화시킬 것으로 전망했다.

ACP 통행료 인상안 도입 3개월 연기 결정

ACP(Panama Canal Authority)는 변경된 통행료 인상안 도입을 3개월 연기한다고 발표했다. ACP는 선주들의 통행료 인상 반대 입장에 부딪혀 적용연기를 결정한 것으로 알려졌다. 7월 적용 예정이던 첫 번째 통행료 인상은 10월로, 두 번째 인상안 적용 또한 2013년 10월로 연기하겠다고 입장을 밝혔다. 본래 ACP는 지난 4월 통행료 인상안을 밝혔으나 한 달여간의 의견수렴을 거쳐 4월 발표된 개정안을 변경했다.

새로운 변경 안에는 컨테이너와 BreakBulk분야 개정안을 삭제했으며 수정된 통행료 적용은 일반화물선, Dry Bulk, Tanker, Chemical Tanker, LPG, Vehicle Carrier, RO-RO ship 등에만 적용될 것으로 밝혔다. ACP는 금번 변경안에 대해 약 15일 동안 의견수렴기간을 가질 것으로 발표했으며 ACP의 CEO Alberto Alem'n Zubieta씨는 이번 공개의견수렴을 통해 고객과 관계자들의 요구사항을 적극적으로 수용할 것이라고 밝혔다. 2012년과 2013년 10월로 예정된 1, 2차 인상에는 컨테이너선, Reefership, 여객선 분야는 제외될 것으로 알려졌다.

ACP의 금번 발표는 각국 선사대표들이 요청했던 인상안 철회에 대해서는 특별한 언급을 하지 않고 단순히 시행일만 연기한 것으로 향후 각 국 선사들의 대응에 귀추가 주목된다.

Odfjell사 LPG시황 상승으로 LPG시장 진출 추진

최근 BLT Group으로부터 LPG 운송선 2척을 구입

Chemical Tanker시장에서 입지를 확고히 하고 있는 노르웨이 Odfjell사가 Gas수송시장에 관심을 가지고 있는 것으로 알려졌다. 현재 Chemical Tanker시황이 부정적인 가운데 일본의 후쿠시마 원자로 사고 등 상승세에 들어선 LPG시장에 편승하려는 모습을 보이고 있다.

Odfjell사는 최근 BLT Group으로부터 LPG 운송선 2척을 구입하는 등 추가적인 선박 구입을 통해 자사의 LPG 운송분야를 확대할 것이라고 밝혔다. Odfjell사 CEO Jan Hammer씨는 Gas Carrier 2척에 대한 매입이 공개를 거부한 상태이다.

Odfjell사의 Chemical Tanker선대는 약 50여

척으로 구성되어 있으며 시장에서 가장 큰 선대 중 하나로 손꼽히고 있다. Odfjell사는 1980년대 Chemical Tanker시장에 집중하기 위해 Gas운송 분야를 정리했다. 하지만 최근 몇 년 동안 Chemical Tanker시장의 불황이 지속되며 2012년 1분기 400만달러의 순손실을 입는 등 손해가 지속되고 있는 상황이다.

Chemical Tanker시장과는 달리 LPG 운송시장은 LPG 생산량 증가에 맞춰 중동-아시아 Spot 시장에서 일일 약 5만달러의 수익을 올리는 등 상승세를 이어가고 있는 상황이다. 이에 따라 향후 Odfjell사의 움직임에 귀추가 주목되고 있다.

일본선주들의 중고선 대량 매각으로 선가 하락

유동성 확보위해 최근 몇 달동안 주공급자로 부상

최근 중고선 시장에 일본 선주들의 매물이 쏟아지며 중고선가가 하락세를 주도하고 있다. 해운전문가들은 이에 따라 당분간 하락세가 지속될 것으로 예상하고 있다. 최근 몇 달 동안 중고 벌크시장 매물에 주 공급자로 일본선사들이 부각된 가운데 Clarkson은 5월 초 이후 매각된 중고벌크선 중 약 3분의 1에 해당하는 13척이 일본 선주들이라고 밝혔다.

6월 셋째 주 일본 벌크선주들에 의해 5건의 거래가 이루어졌으며 일본의 Sanko Steamship사는 자사의 2006년 건조된 5만2,514DWT급 Sanko Titan호를 약 1,800만 달러에 매각한 것으로 알려졌다.

해운중개업자들은 일본선주들의 선박 매각 이유와 현금 흐름 문제를 지적하며 일본선사들이 현금 유입을 위해 매각을 단행하고 있다고 설명했다. NYK사는 자사의 2000년 건조된 7만5,595DWT급 Capstone호를 Cyprus Maritime사에 1,360~1,380만 달러에 매각한 것으로 알려졌으며 이 가격은 VesselsValue가 평가한 1,460만달러보다 약 100만달러 낮은 금액이다. 동거래와 같이 일본의 신속한 중고선 처분은 현재 선박의 자산가치가 많이 하락했다는 사실을 보여주고 있다.

Supramax 시황 운항속도 감속으로 회복세

항만정체현상에 따른 가용선박 저하가 원인

해운중개업자들은 브라질항만의 정체현상이 운항속도 감속 때문이라고 지적하고 있다. 최근 Supramax 선대의 평균속도는 10.7 knot, Capesize선대의 평균속도는 11.9 knot를 기록하고 있는데 해운전문가들은 현재 Supramax선대의 운항속도가 너무 느리다고 비판하고 있는 상황이다.

DNB은행의 분석가는 Supramax선형은 짐을 가득 실었을 때의 적정속도가 12.9 knot, 배가 비어있을 때는 11.3 knot가 적정속도라고 발표했다. 선박의 운항속도는 용선주가 여러 가지 상황을 고려해 가장 효율적인 속도를 결정하게 된다. 용선비용은 운항속도에 따라 다르게 측정되는데 예를 들어 운항속도를 높여 빠른 시간에 운송이 완료된다면 용선비는 하락하게 된다. 하지만 연료소비량이

높아져 병커비용은 상승하게 된다. 속도가 너무 낮을 경우에도 병커비용이 상승하기 때문에 위에 상황을 고려해 속도를 결정하게 된다.

해운중개업자들은 약 200여 척의 소형 벌크선들이 짐을 하역하기 위해 브라질 항구 외곽에 대기중이라고 전하며 시황 회복을 예상했다. 항구의 정체현상으로 인해 가용가능한 선박량이 감소하며 운임이 상승세로 돌아섰으며 곧 다가올 남아메리카의 곡물 수확시즌이 다시 한 번 기폭제가 될 전망이다.

이러한 상황에 맞추어 Baltic Exchange 평균 정기용선료가 일일 1만3,034달러를 기록하며 향후 전망을 밝게 하고 있다.

신조 공컨테이너 가격 상승세 수요침체로 주춤

신조 공컨테이너 가격 상승세가 주춤하는 양상을 보이고 있다. 새로 제작된 드라이화물 수송용 20피트 공컨테이너 가격은 현재 2,700달러이하로 떨어졌다. 당초 여름철 수요증가가 예상돼 신조 공컨테이너 가격이 강세를 보였으나, 컨테이너 물동량 정체로 약세로 돌아섰다.

정기선사들이 보유하고 있는 재고 등으로 충분히 조달할 수 있어 가격 상승에 제동이 걸렸다.

신조 공컨테이너 가격은 올해 중국의 음력정월(춘절) 휴가가 끝난 이후 서서히 상승하기 시작했다. 금년 2월 드라이화물용 20피트 공컨테이너 가격은 2,400달러 수준이었으나 4월까지 2,600달러 전후까지 상승한데 이어 5월 들어서는 2,700달러를 웃도는 수준까지 올랐다. 그러나 최근에는 다시 2,700달러를 밑도는 수준으로 떨어졌다. 당초 정기선사들은 6월까지 수급동향을 보면서 공컨테이너를 추가 발주할 계획이었으나, 실제 컨테이너 물동량 증가세가 예상외로 저조한 양상을 보여 추가 발주계획을 포기하고 있다.

현시점에서는 정기선사들이 보유한 공컨테이너와 리스사의 기기로 충분히 커버할 수 있기 때문에 공컨테이너 가격은 더욱 떨어질 것으로 예상되고 있다. 리스회사 관계자는 공컨테이너 가동률이 일부에서는 90%대 초반으로 부진하다고 하지만, 현시점에서 90%대 후반으로 상당히 높은 수준을 유지하고 있다고 강조했다.

Capesize 운임 중국의 경기부양책으로 회복 기대

중국, 사회기반시설 증설, 금리인하 등 정책 추진

Capesize Spot 운임이 최근 회복세를 지속하고 있는 가운데 호주서부-중국 간 철광석 거래소식 등이 후반기 전망을 밝게 하고 있다. 호주서부-중국 간 철광석 거래는 6월 셋째 주 톤당 6.49달러에서 6.70달러로 상승했으며 브라질 Tubarao와 중국 Qingdao 간 운임 역시 톤당 17.28달러에서 17.50달러로 상승하며 Capesize운임 역시 상승세를 이어가고 있다.

로이터는 상반기 Capesize운임하락의 주원인으로 중국의 경제둔화로 인한 철광석과 석탄수입량 감소를 지목했다. 전반적인 중국 경제둔화로 인해 중국 정부는 사회기반시설 증설과 금리인하 등의 정책을 진행 중에 있다.

특히, 발전소가 재가동됨에 따라 중국의 석탄소비량이 다시 회복될 것으로 알려짐에 따라 Capesize운임에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상된다.

그러나, 미국의 Commodore Research사는 중국이 장마를 거쳐 수력발전소를 재가동함에 따라 석탄수입량은 오히려 줄어들 것으로 전망했다. 또한 Commodore Research사의 Erik Nikolai Stavseth씨는 중국의 조강생산량은 4월 6,120만 톤에서 6월 5,950만 톤으로 하락했으며 이를 통해 아직까지 중국 경제가 회복세에 돌입하지 못했다고 발표했다.

호주 BREE(Bureau of Resources and Energy Economics) 또한 철광석 수출량을 당초보다 하향 조정하는 등 철광석 수출이 감소할 것으로 전망했다. BREE가 발표한 2012년 철광석 수출량은 4억 7,300만톤으로 2011년 4억3,900만톤에 비해 높은 성장률을 보이고 있다. 하지만 선복량 증가추세와 비교했을 때 충분하지 않은 것으로 분석되며 Capesize시황을 낙관하지 못하고 있는 상황이다.

LNG 시황 겨울시즌까지 운임 상승세

LNG선을 소유하고 있는 선주들은 이번 겨울시즌에 일일 18만달러 또는 그 이상의 수익을 기록할 것으로 예상된다. 해운중개업자들과 전문가들은 겨울시즌 동안 증가하는 연료 수요량과 늘어난 수요에 비해 선박과잉 해소를 기초로 겨울시즌에 운임인상을 전망했다. Fearnleys사에 따르면 LNG 운송시장은 선박들이 수리를 위해 건조독에 들어감에 따라 가용가능한 선박이 부족한 상태인 것으로 알려졌다. 해운전문가들에 따르면 10척 이상의 선박이 싱가포르 건조독에 들어갔으며 남아있는 선박이 적기 때문에 선주들이 운임 흥정에 있어 유리한 상태라고 전했다.

미국 투자은행 Dahlman Rose사 역시 향후 몇 개월 이내 운임인상에 동의하며 특히 겨울 시즌에 절정에 이를 것으로 전망했다. 한편으로 LNG 운송시장이 활성화됨에 따라 선주들의 무분별한 신조발주가 우려되고 있다. Clarkson 사는 2011년 52척의 선박이 주문되었고 2012년에는 19척의 선박이 발주되었다고 전하며 일본의 후쿠시마 원전사고에 따른 LNG 수입 급증 또한 2011년 신조발주가 증가하게 된 원인이라고 밝혔다.

중국 탱커선주들 정부에 이란산 원유수송 정상화 촉구

일본과 마찬가지로 정부에서 보험 재정보증 요청

Lloyd's List는 중국 탱커선주들이 이란산 원유를 수송하기 위한 보험 발급을 요구하고 있다고 보도했다. 2개월의 유예기간 후 7월1일부터 시작된 미국과 유럽연합의 이란제재로 인해 중국의 이란산 원유 수송이 차질을 빚고 있는 것으로 알려졌다. 중국과 홍콩의 선주들은 6~9척의 VLCC를 운용하며 5~6월동안 이란산 원유를 운송했지만 7월 1일 이후 중국으로 오는 원유 수송은 이란의 NITC사의 선박이 독점적으로 운송하고 있는 실정이다. 이에 COSCO사는 중국정부에 이란산 원유를 중국으로 수송하는 중국 선박에 대한 자국보험 제공을 요청했다.

COSCO사 회장인 Wei Jiafu씨는 베이징에서 열린 컨퍼런스에서 중국이 일본 정부를 본보기 삼아 중국선주들에게 자국 보험을 제공해야 한다고 주장하며 보험제공이 없다면 더 이상 이란산 원유를 수송할 수 없으며 보험 문제가 해결될 때까지 당분간 상황을 주시할 것이라고 언급했다. COSCO사와 COSCO사의 자회사인 Dalian Ocean Shipping사는 몇 달 전까지만 해도 이란산 원유를 수송했지만 현재 원유 거래에 참여하지 못하고 있다.

중국정부에 따르면 중국은 2012년 1~5월까지 일일 약 39만 배럴의 원유를 이란으로부터 수입했지만 이는 작년 동기간에 비해 25% 하락한 수치다. 중국선사들은 2012년 초 직접 이란산 원유를 수송했지만 7월1일 이후 이란의 보험사인 Kish P&I로부터 보험을 지원받는 이란의 NITC사가 수송하고 있는 실정이다.

이러한 상황은 중국 선주들에게 현재까지 심각한 타격을 주지 않고 있지만 중국 선주들 대부분

은 많은 손해를 보았고 수익을 올리지 못하고 있는 것으로 알려졌다. 중국선주협회(CSA)는 5월부터 중국정부에 이란산 원유를 수송할 수 있는 방안 마련을 촉구하고 있는 상태이다. 중국은 자국의 선단 확장에 대응하는 체계적인 위험관리시스템이 충분히 정착되어 있지 않은 상태로 중국 P&I 클럽 또한 유럽보험사들이 재보험을 하지 않음에 따라 자국 선사들의 보험 발급이 힘든 상황이다.

현재 중국 선사가 보유하고 있는 VLCC선단은 총 43척으로 그 중 70%에 해당하는 30척이 2008년에 인도되었다. 홍콩 VLCC선단의 50%도 선령 4년 미만의 선박으로 향후 이란산 원유수송 문제의 해결 여부에 따라 귀추가 주목되고 있다.



신일본제철 초대형 벌크선 발레막스 스팩용선

철강원료 안정 조달위해 발레사와 협력강화

브라질 철광석 수출기업인 발레사의 38만~40만DWT급 발레막스 벌크선이 지난 6월18일 신일본제철 오이타제철소에 입항해 발레사와 신일본제철의 관계에 비상한 관심이 쏠리고 있다. 발레막스는 당초 세계최대의 철광석수입국인 중국에 적합하게 개발된 초대형 철광석전용선(Very Large Ore Carrier, VLOC)이다. 그러나 발레사의 의도와는 정반대로 중국 당국이 발레막스의 중국 입항을 여전히 공식인정하지 않고 있다. 발레사는 아시아시장의 중심에 있는 중국과의 장거리 수송을 고려했을 때 발레막스가 브라질-아시아항로에 경쟁력이 있다고 판단하고 있다.

이와 함께 오는 10월 스미토모금속공업과 합병을 추진하는 신일본제철도 발레사와의 관계강화가 철광석의 안정적인 조달을 위해 필요한 상황이다. 신일본제철 오이타제철소 전용부두에 입항한 발레막스 'Aconcagua' (38만8000중량톤급)호에 대해 일본 철강업계 관계자는 신일본제철이 스팩계약이라고 하나, CIF(운임, 보험료포함)계약으로 철광석을 도입하는 것은 희귀한 케이스라고 지적했다.

일본대형선사의 관계자도 "일본 철강메이커들은 해상수송이 곧 생산 공정의 일부라는 인식이 있다. 철강원료 전량을 수입에 의지하는 일본에 있어서, 용광로를 가지는 철강메이커는, 생산이나 재고뿐만 아니라, 원료수송도 공급망의 하나라는 인식이 강하다"고 말했다. 이 때문에 신일본제철을 비롯하여 일본 철강메이커의 원료계약은 선박을 철강메이커 자신이 배선하는 FOB 계약이 거의 전량을 차지한다. 이번 발레사의 신일본제철 대상화물은 CIF계약으로 수출하는 발레사측이 선박의 배선권

을 가지는 계약이다. 일본 철강업계에 있어서는 이례적이지만 신일본제철이 발레와의 협력강화를 위한 포석으로 풀이되고 있다. 오는 10월 스미토모금속과 통합 후 원료조달이 크게 증가할 것으로 예상되는 만큼 공급처 확보차원에서 CIF계약으로 철광석을 들여왔다는 것이다.

신일본제철은 연간 약 8,000만톤의 철강원료(철광석 및 원료탄)를 해외에서 조달하고 있고 스미토모금속도 3,000만톤의 철강원료를 수입하고 있다. 양사 통합 후 단순계산으로 연간 1억톤 이상의 철강원료를 해외에서 조달해야 한다. 최근 미국의 가스 증산과 석탄수출국가 다변화 영향으로 석탄가격이 약보합세를 보이고 있지만, 철광석에 대한 발레사의 지배력은 상당하다. 발레사는 연간 3억 2,000만톤의 철광석을 생산하여 약 2억7,000만톤을 수출하고 있다. 신일본제철과 스미토모금속이 합병 후에도 철광석 수입에서는 발레가 중심이 되지 않을 수 없는 상황이다.

발레사는 해운시황이 절정에 달하기 직적인 2005~2006년부터 38만~40만DWT급 발레막스의 건조를 검토하기 시작했다. 브라질과 아시아간의 항해거리는 왕복 80일로 호주-아시아항로의 2~3배에 달하는 장거리항로로서 수송 효율성과 운임 경쟁력 향상에 초점을 맞추고 검토했다는 것이다. 발레사는 철광석 메이커의 강점을 살리기 위해 독자적으로 발레막스를 계획했지만, 중국 당국이 입항을 규제함에 따라 일부에서는 급격히 인상된 철광석 수출가격에 대한 견제의 의미가 있을 것으로 짐작하고 있다.

중국을 현재까지도 공식적으로 발레막스의 입항

을 허가하고 있지 않아 모두 35척(7척 준공완료)으로 예상되는 발레막스 선대의 투입항로가 결정되지 않은 채 표류하고 있는 상황이 지속되고 있다.

발레막스가 오이타제철소에 입항한 날 개최된 기념행사에서 발레그룹의 해외사업총괄회사 발레 인터내셔널의 헤나토 네바스 사장은 “당사에 있어서 아시아시장은 대단히 중요하며, 발레막스의 활용방법으로 필리핀 수빅만의 해상적양하 기지, 말레이시아의 철광석물류센터, 오만의 pellet 공장을 건설하고 있다”며, 해상수송에서의 방침전환은 없다고 강조했다.

이번 발레막스의 일본 입항은 향후 40만DWT급의 만재입항을 위한 시범운항 포석이라는 견해도 있다. 신일본제철의 경우 만재홀수 25미터까지 대응이 가능한 상황인데 이번 38만DWT급은 홀수 23미터의 만재입항으로 40만DWT급의 만재입항 실현 가능성을 시사하고 있다.

양사 통합으로 원료조달을 강화하려는 신일본제철과 중국 항만의 입항허가를 전제로 아시아시장에 대한 공략을 강화하는 발레사의 발레막스 계획은 양쪽 업계를 대표하는 기업의 의도가 일치하는 쪽으로 모아지면서 실현 가능성이 높아지고 있다.

올 상반기 소말리아 해적피해 경비강화로 감소

기니만과 나이지리아 수역에서는 오히려 증가

국제해사국(IMB, International Maritime Bureau)은 소말리아의 해적행위가 2012년 상반기 들어 급격히 감소했다고 발표했다. 전 세계적으로 2012년 상반기 177건의 해적행위가 발생하였는데 이는 2011년 266건에 비해 감소한 수치다. IMB는 세계적으로 20척의 선박이 피납당했고 334명의 선원이 인질로 납치당했으며 그리고 적어도 4명이 사망했다고 발표했다. 또한 80척의 배들은 해적의 침입을 받았고, 25척은 피격을 당했으며 52척의 선박이 납치 시도를 당한 것으로 조사되었다.

소말리아 해적행위가 2011년 상반기 163건에 비해 2012년 상반기 69건으로, 소말리아 해적에게 납치된 선박도 21척에서 13척으로 감소했는데 이 같이 해적건수가 급감한 배경은 소말리아 근해를 순찰하는 각국 해군의 선제공격과 사설경비대를 고용하는 등 선사들의 자체 경비 강화에 따른 것으로 밝혀졌다. 그러나 소말리아 해적활동이 감소함에 따라 기니만 해적활동이 증가하고 있는 것으로

나타났다. 기니만의 해적활동은 2011년 25건이였지만 2012년 상반기 5번의 선박납치를 포함해 총 32건의 사고가 발생했으며 나이지리아의 경우 2011년 6건에서 2012년 17건, 토고는 2011년 0건에서 선박납치를 포함해 총 5건의 해적사고가 발생했다.

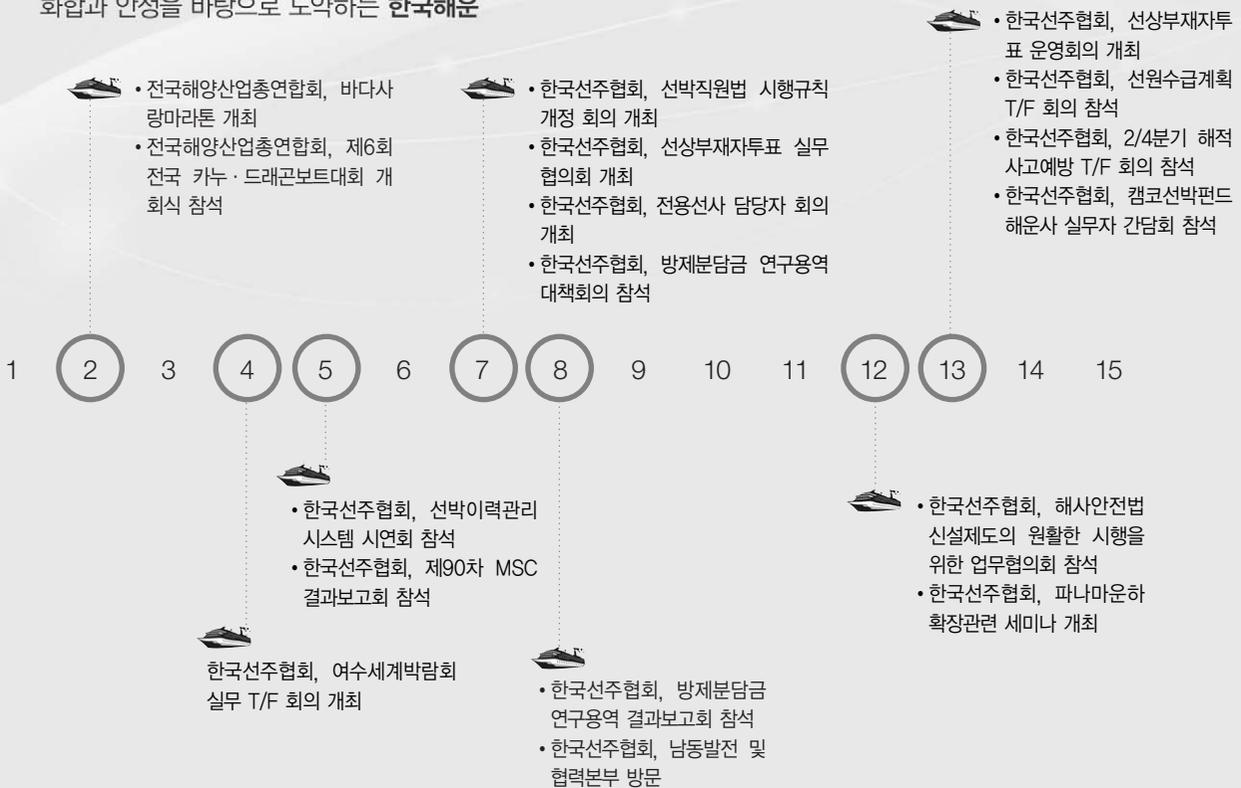
IMB의 조사에 따르면 기니만에서 32건의 해적활동 중 적어도 20건 이상의 사고에서 총기발포가 있었으며 이로 인해 한명의 선원이 사망한 것으로 알려졌다. 나이지리아에서는 3척의 선박과 61명의 선원이 나포 및 인질로 잡혔고 7척의 선박은 침입을 받았고 6척은 총기발포, 1척은 납치시도를 당한 것으로 조사되었다.

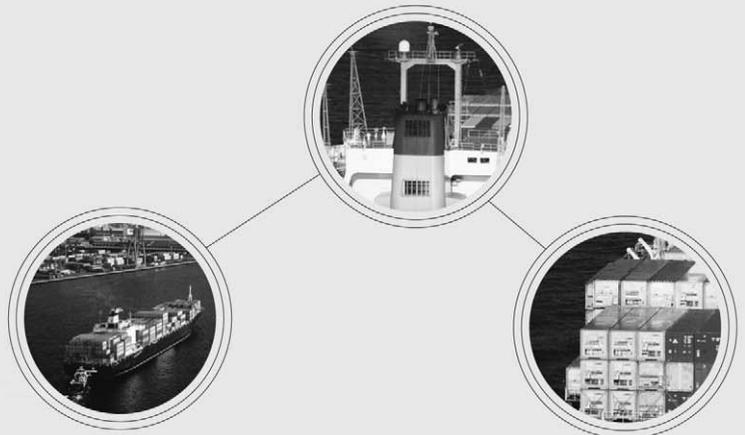
소말리아에서의 해적사고가 감소하고 있다는 것은 반가운 소식이지만 IMB는 해적이 여전히 해당 지역의 심각한 위협으로 남아있다고 경고했다. 6월30일, 소말리아 해적들은 여전히 11척의 선박과 218명의 선원들을 억류하고 있는 상황이다.

- 협회소식
- 해운이슈
- 업계동정
- 해사정보
- 해운일지

April 2012

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운





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

- 한국선주협회, 2012년 제4차
도선실무위원회 개최
- 한국선주협회, 승선실태조사
참석

- 한국선주협회, 국제식물검역인증
원 임시이사회 참석
- 한국선주협회, 유배법 시행규칙 개
정 설명회 참석

- 한국선주협회, 교통사고
없는 대한민국 만들기
실천대회 참석

- 한국선주협회, 하동예선
관련 회의 참석

- 한국선주협회, 선원복지고용센터
2차 이사회 참석
- 한국선주협회, 해상교통안전진단
정보관리시스템 구축응역 착수
보고회 참석
- 한국선주협회, 서부발전 방문
- 전국해양산업총연합회, 바다와
경제 국회포럼과 전해총 오찬간
담회 참석

- 한국선주협회, 대한상의 국제위원회
제11차 실무위원회 참석
- 전국해양산업총연합회, 전해총 사무국
장 및 해사전문지 기자단 초청 간담회
개최

해운 2012. 6

2012년 7월 24일 인쇄

2012년 7월 30일 발간

발행인 이종철

편집인 김영무

발행처 사단법인 한국선주협회

주 소 서울특별시 종로구 당주동 100, 세종빌딩 10층

TEL : 739-1551~7 FAX : 739-1564~5

(부산사무소)

부산광역시 중구 중앙동 4가 86-2 마린페어빌딩 1층

TEL : 051-466-2925 FAX : 051-466-2960