해 운

contents August 2007

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운

협회소식 2
우리나라 외항상선대 지난 2003년이후 크게 증가 2
선협, 해운산업에 대한 외화대출 용도제한 철폐건의 3
외항해운업계 해운수입 원화가치상승으로 소폭 증가 5
선원의 승선 기피 및 해기사 양성인원의 부족문제 심각 8

기고문 10
우리의 해상운송 법체계 선진화를 위한 발판 10
선원의 복지 향상을 위하여 … 15

해운이슈 17
우리나라, 세계 선박금융 조달시장의 총아로 부상 17

업계동정 21

해사정보 32
물류정책기본법 및 물류시설 개발운영관련법 공포 32
해양수산부 제1회 국제해사포럼 9월6-8일 서울서 개최 34
해양수산부, 2012년 여수엑스포 유치 결의대회 개최 39
아시아-북미항로 수출/수입물동량 불균형 개선예상 41
초대형컨테이너선 신조선가 1TEU당 1만3,000달러 수준 42

해운일지 46

우리나라 외항상선대 지난 2003년이후 크게 증가

2007년 8월말 현재 688척, 1,744만G/T로 늘어

우리나라 외항상선대가 지난 2003년이후 크게 증가한 것으로 나타났다.

국적외항선사들의 보유선복량은 지난 2003년 433척 · 1197만5847톤(이하 총톤수)에서 2007년 8월말 현재 688척, 1744만1,202톤으로 척수로는 255척이 늘었으며, 톤수기준으로는 45.6%가 증가했다.

지난 2006년말 614척 · 1,526만9,182톤에 비해서도 척수는 74척이 늘었으며, 톤수기준으로는 불과 8개월만에 14.2%가 증가하는 등 한국상선대의 증가세가 두드러지고 있다.

이처럼 최근 3년 사이에 한국상선대가 크게 늘고 있는 것은 지난 2004년을 전후하여 해운시황이 크게 호전된데다 지난 2005년 1월에 시행된 톤세제 등으로 국적외항선사들의 투자여력이 증진됐기 때문으로 분석되고 있다.

이와함께 지난 1997년말 IMF의 여파로 정부에서 기업의 부채비율을 200%로 축소하도록 함으로써 국적외항선사들이 1998년부터 2000년까지 선박을 거의 확보하지 못해 서비스 확대와 새로운 시장개척, 그리고 벌크시황의 폭등 등 급변하는 시장변화에 능동적으로 대처하는데 어려움이 있었기 때문에 집중적으로 선박을 매입하고 있기 때문이다.

특히, 지난 2003년 이후 전세계적으로 선박수요가 크게 늘어난 벌크선대의 증가가 두드러졌는데, 국적외항선사들의 보유선박 중 벌크선대는 2007년 8월말 현재 162척, 523만2,593톤으로 지난 2003년말의 69척, 200만8,769톤에 비해 척수는 93척이 늘었으며, 톤수기준으로는 2.6배 증가했다.

이와함께 유조선은 16척, 201만6,149톤으로 지난 2003년말의 8척 · 115만9,885톤에 비해 73.8% 증가했으며, 일반화물선은 140척 · 113만7,781톤으로 지난 2003년 대비 톤수 기준으로 2배 가량 늘었다.

[국적외항상선대 현황(2007년 8월말 현재)]

선 종	척수	총톤수(G/T)
벌크선	162	5,232,593
광탄선	29	2,525,529
핫코일선	6	104,058
철강재운반선	4	14,507
원목선	10	280,953
자동차선	12	463,925
풀컨선	115	2,770,211
세미컨선	7	16,334
원유운반선	16	2,016,149
일반화물선	140	1,137,781
냉동.냉장선	5	25,355
케미칼운반선	44	173,775
케미칼가스운반선	2	6,707
LPG선	22	339,820
LNG선	17	1,700,483
석유제품운반선	24	237,304
석유제품/케미칼겸용	57	347,935
시멘트운반선	4	19,313
예선	7	11,471
부선	5	16,998
합 계	688	17,441,202

선협, 해운산업에 대한 외화대출 용도제한 철폐건의

환율변동 위험에 노출되어 해운기업 경영안정 위협

한국선주협회(회장 이진방)는 최근 한국은행의 외화대출 용도제한 조치와 관련하여 한국은행과 해양수산부에 건의서를 제출하고, 환리스크 회피를 통한 해운산업의 국제경쟁력 제고와 해운기업의 투자활성화 및 국부유출 방지를 위해 해운산업에 대한 외화대출 용도제한을 철폐하여 줄 것을 요청했다.

한국은행은 외환시장 안정화 조치의 일환으로 지난 8월1일 '외국환거래업무 취급세칙' 및 '동 절차'를 개정하여 8월10일부터 시행부터 시행에 들어갔다. 동 세칙의 주요골자를 보면, △외화대출을 해외사용 실수요 목적 자금과 제조업체에 대한 시설자금으로 제한하고 △제조업의 시설투자를 제외한 모든 국내 거래용 외화대출을 금지한다는 것이다.

그러나 이같은 조치는 선박금융을 은행으로부터 모든 부채를 외화로 차입해 조선소에 지불한 다음 장기간(통상 10-20년 내외) 분할 상환하고 있는 해운업계로서는 엄청난 환리스크를 감수할 수 밖에 없는 처지로 내몰고 있다.

2006년말 기준 해운기업의 외화부채는 147.8억달러(13조7,247억원)이며, 1995년이후 매년 17억달러(1조5,879억달러)씩 증가되고 있는 추세다.

해운기업의 부채가 외화로 구성되어 있는 이유는 해운기업의 거래가 전세계적으로 달러화기준으로 거래되기 때문이며, 만약, 해운기업이 원화로 선박금융을 장기 차입할 경우 차입기간 내내 환율변동의 리스크에 노출되어 경영의 안정성이 크게 위협받게 될 것으로 우려되고 있다.

해운회사들은 선박가격을 차입당시의 원화에 고정시켜야 하지만, 선사의 수입은 외화이므로 선사측에서는 외화를 팔아서 원화로 상환해야 하며, 원화의 환율이 하락하면 원화로 매입한 선박가격이 그만큼 오르는 결과를 초래함으로써 선사의 경영불안을 초래하게되는 것이다.

해운기업은 막대한 자본이 투자되는 자본재 산업으로, 해운기업의 부채는 10-20년, 최장 35년의 장기부채로 구성돼 부채의 환변동에 대한 안정성이 중요한 고려사항이지만, 이번 조치로 해운기업들이 환리스크에 노출되는 상황이 빚어질 전망이다.

이로인해 해운업계는 신용등급에도 부정적인 영향을 미치고 이에따른 이자율 상승 등 금융비용 증가가 불가피해져 국제경쟁력을 저하시키는 요인으로 작용할 것으로 우려되고 있다.

이 때문에 이번 한국은행의 조치는 국제선박등록제도, 제주선박등록특구제도, 톤세제도 등을 통해 해운산업을 지원하고 있는 정부의 시책과도 부합하지 않고 있다는 지적이다. 특히, 이번 조치는 국내 조선소와 원화로 거래하더라도 문제가 해결되는 것이 아니라는 점에서 우려를 낳고 있다.

이에 따라 한국선주협회는 한국상선대의 경쟁력 강화와 우리나라 해운기업들의 경영안정을 위해 해운산업에 대한 외화대출 용도제한을 하루속히 철폐하여 줄 것을 건의했다.

한편, 이번 한국은행의 '외화대출 용도제한' 조치로 모든 거래가 외화로 이루어지고 있는 해운기업의 경우 환율변동의 위험에 노출되어 해운산업의 경영안정을 크게 저하시키는 등 심각한 부작용을 초래할 것으로 우려되고 있으며, 당장 드러나는 문제점은 다음과 같다.

▶ 해운기업, 환-리스크에 노출

국내 해운기업은 선박금융을 은행으로부터 차입하여 조선소에 지불한 다음 장기간(통상 10-20년 내외) 분할 상환하고 있으며, 모든 부채는 외화로 차입하고 있다. 2006년말 기준 해운기업의 외화부채는 147.8억$(13조7,247억원)이며, 1995년이후 매년 17억$(1조5,879억$)씩 증가 추세이다.

이같이 해운기업의 부채가 외화로 구성되어 있는 이유는, 해운기업의 거래가 전세계적으로 달러화기준으로 거래되기 때문이다. 만약, 해운기업이 원화로 선박금융을 장기 차입할 경우 차입기간 내내 환율변동의 리스크에 노출되어 경영의 안정성이 크게 위협받게 된다.

▶ 해운기업의 경영안정성 저하

해운기업은 막대한 자본이 투자되는 자본재 산업이며 해운기업의 부채는 10~20년, 최장 35년의 장기부채로 구성되며, 이에따라 부채의 환-변동에 대한 안정성이 중요한 고려사항이다.

해운기업은 외부차입시 당해차입금이 투자될 선박의 수입, 투자금 회수기간, 거래화폐, 차입금 이자 등을 우선적으로 고려하며, 은행도 해운기업의 현금흐름, 수익구조, 거래형태(결제화폐) 등을 고려하여 대출여부, 이자율 등을 결정한다.

그러므로, 해운기업의 환-리스크에의 노출은 선사의 신용등급에도 부정적인 영향을 미치고 이에 따른 이자율 상승 등 금융비용 증가는 해운기업의 국제경쟁력을 저하시키는 요인으로 작용한다.

▶ 해운기업의 거래 안정성 훼손

해운기업은 자본비의 대부분을 차지하는 선박의 가격을 기준으로 화주와 장기계약을 하며, 이때 입찰운임의 결정요인은 선박가격이다.

즉, 선박가격이 확정되어야만 20년정도의 장기계약이 가능하며, 현재 가스공사, 한국전력, POSCO, 현대제철 등과의 장기계약이 모두 이러한 선가의 확정과 연계되어 있다. 2007년 1월 현재 장기계약 선박은 외항선사 전체 선복량 612척, 1,503만 2,278G/T의 43.8%인, 72척, 658만2,295G/T에 달하고 있다.

▶ 건의요지 및 건의사유

한국선주협회는 이같은 문제점들을 고려하여 해운산업에 대한 외화대출 용도제한을 철폐하여 줄 것을 촉구했다.

협회는 해운기업의 모든 거래가 거의 100% 외화거래이므로 차입금도 이에 맞추어 외화로 차입하여야만 환변동 리스크에서 벗어날 수 있다며, 환-리스크 회피를 통한 해운산업 국제경쟁력 강화차원에서 배려를 요청했다.

협회는 또 해운기업의 투자활성화와 국부유출 방지차원에서 용도제한의 철폐를 요망했다. 국내에서 해운기업에 대한 외화대출이 금지되면, 외국에서 자금을 조달함으로써 국내은행의 거래를 위축시킬 뿐 아니라 국부유출을 초래할 것이라고 강조했다.

특히, 해운산업의 국제경쟁력 약화는 국내 조선 · 금융 및 각종 부대산업의 침체 뿐만 아니라 육 · 해상 직원의 고용위축 등으로 청년실업을 악화시킴은 물론, 수출입화물의 원활한 수송에 차질이 예상되며, 유사시 국가안보의 문제로까지 비화될 소지가 있다며, 해운산업의 특수성을 감안하여 줄 것을 거듭 요청했다. 이밖에도 협회는 해운산업이 환-리스크에 노출되면, 적정선대 및 관리체제를 유지할 수 없게 될 것이며, 이는 신항로개설 등을 더욱 어렵게 만들어 국제경쟁력 약화는 물론, 해운산업 본연의 기능인 국내 수출입화물의 안정적 수송을 위협함으로써 국가경제에도 심각한 문제를 초래할 것이라며, 정책적인 배려를 요망했다.

외항해운업계 해운수입 원화가치상승으로 소폭 증가

지난해 해운수입 25조565억원으로 전년비 1.2% 늘어

지난 2006년도 우리나라 외항해운업계의 해운수입은 지난 2005년도에 비해 1.2% 증가한 25조565억원으로 나타났다.

2006년에는 부정기건화물선시황 등 전반적인 해운시황이 보합세 내지는 강보합세를 보였는데도 불구하고, 외항해운업계의 해운수입 증가율이 부진한 이유는 미국 달러화에 대한 원화가치가 상승했기 때문이다.

대미달러 기준 원화는 2005년 1달러당 연평균 1024.31원에서 2006년에는 955.51원으로 6.7%가량 하락하는 등 원화가치 상승폭이 예상외로 컸던 것으로 분석되고 있다.

또 2006년 경상이익은 2조901억원으로 지난 2005년의 1조8,467억원에 비해 13.2% 증가했다. 하지만, 영업이익은 1조4,873억원으로 전년도의 1조7,469억원에 비해 14.9% 줄어든 것으로 집계되었다.

이와 함께 세후당기순이익은 1조8,688억원으로 지난 2005년의 1조6,349억원에 비해 14.3%가 증가한 것으로 나타났다.

한편, 2006년말 현재 외항해운업계의 총자산은 24조7,795억원으로 지난 2005년의 20조2,475억원에 비해 22.4% 증가했다. 이에 비해 총부채는 14조1,243억원으로 전년도의 12조7,653억원에 비해 10.6% 증가한데 그쳤다.

이에 따라 외항해운업계의 자기자본비율은 43.0%로 전년도의 36.9%에 비해 6.1% 포인트 상승했으며, 부채비율 역시 132.5%로 지난 2005년의 170.6%에 비해 크게 개선된 것으로 분석되었다.

[2005/2006년도 경영실적 비교표] (단위 : 백만원)

항 목	2005	2006	증감액	증감률(%)
총 자 산	20,247,568	24,779,532	4,531,964	22.4
총 부 채	12,765,376	14,124,323	1,358,947	10.6
자기자본	7,482,382	10,655,209	3,172,827	42.4
해운수입	24,766,097	25,056,523	290,426	1.2
해운원가	22,123,102	22,602,932	479,830	2.2
해운총이익	2,642,995	2,453,591	△189,404	△7.2
관리판매비	896,045	966,259	70,214	7.8
영업이익	1,746,950	1,487,332	△259,618	△14.9
영업외수익	1,274,475	2,223,386	948,911	74.5
영업외비용	1,174,680	1,620,640	445,960	38.0
경상이익	1,846,745	2,090,078	243,333	13.2
세전순익	1,840,182	2,100,923	260,741	14.2
법인세등	205,256	232,073	26,817	13.1
세후당기순익	1,634,926	1,868,850	233,924	14.3

(자료) 한국선주협회

올들어 아시아발 유럽항로 물동량 20%대 성장유지

북미항로의 경우는 전년대비 2.7% 증가에 그쳐

올들어 아시아발 유럽항로의 컨테이너물동량은 20%대의 높은 신장세를 유지하고 있으나, 북미항로의 경우는 전년대비 3% 미만의 증가율을 기록하는 등 양 항로의 수급상황이 큰 격차를 보이고 있다.

아시아발 유럽행 컨테이너물동량은 지난 2006년부터 최근까지 높은 증가율을 기록하고 있으나, 북미항로의 경우는 1/4분기 이후 마이너스 성장을 기록하는 등 시장분위기가 침체되고 있다.

특히, 아시아발 북미항로의 컨테이너물동량은 올 1/4분기중 315만3,997TEU로 전년동기의 296만1,702TEU에 비해 6.5% 증가했으나, 4월에는 105만9,763TEU로 전년동월의 114만819TEU에 비해 7.1%가 감소한 것으로 나타났다.

미국의 통관통계서비스를 제공하는 JOC-PIERS에서 4월 이후 실적을 발표하지 않아 정확한 수치는 미지수이나, 시장에서는 6월들어 물동량이 증가하고 있는 것으로 분석하고 있다.

시장분석기관에서는 2007년 북미항로의 컨테이너물동량은 전년보다 소폭 증가한데 그칠 것으로 전망하고 있다.

북미항로에 취항중인 정기선사들은 이같은 시장상황을 고려하여 북미항로의 투입선대를 조정하는 등 대책마련에 부심하고 있다. 태평양항로안정화협정(TSA)에 의하면, TSA 가입선사와 비가입선사들이 7월중 아시아발 북미항로에 제공한 스페이스는 주당 31만6,000TEU로 전년동월에 비해 약 3% 감소한 것으로 분석하고 있다.

TSA 가입선사들이 전년에 비해 파나마운하 경유의 올워터서비스 신규개설 등으로 이 항로에서의 스페이스가 약간 증가했지만, 비가입선사들의 대규모 서비스 개편으로 전체 투입선복량은 축소됐다.

북미 전용으로 활용되고 있던 대형선은 호조인 유럽항로로 배전되고 있다.중국선사의 COSCO 컨테이너 라인즈(COSCON)는 7월, 중국내밀기 북미 서비스의 8000 TEU선 3척과 유럽 서비스의 5500 TEU선을 시즌 기중에 교환해 화제를 불렀다.

이에 반해 유럽항로의 물동량 증가세는 두드러지고 있다. 아시아발 유럽항로의 경우는 유럽경제의 호조에 힘

입어 소비수요가 증가하면서 지난해부터 화물수송 수요가 확대되고 있다. 올 상반기중 동맹선사들이 아시아에서 북유럽과 지중해로 나가는 컨테이너화물 수송실적은 451만8,000TEU로 전년동기대비 21% 증가한 것으로 집계됐다.

이에 따라 북미와 유럽항로에 선박을 취항시키고 있는 정기선사들이 북미항로 보다는 유럽항로에 우선적으로 스페이스를 확대시키고 있다. 그동안 북미항로에 취항중이던 대형컨테이너선들이 잇따라 유럽항로로 이동하고 있다.

중국국영선사인 COSCO 컨테이너라인즈(COSCON)는 지난 7월 중국발 북미항로 서비스에 투입됐던 8,000TEU급 대형컨테이너선 3척과 유럽항로에 투입됐던 5,500TEU급 3척을 교환하여 투입했다.

유럽항로에서의 중국발 컨테이너물동량은 올 상반기중에 전년동기대비 25% 증가하는 등 유럽항로에서의 중국시장에 대한 스페이스는 계속해서 증가하는 추세에 있다. 그럼에도 불구하고 일본에서는 화주들이 스페이스 확보에 어려움을 겪고 있다.

이와 관련하여 해운업계에서는 동서항로 전체의 주당 스페이스 공급량은 오히려 감소하고 있다고 지적한다. 북미항로에 투입했던 대형컨테이너선을 유럽항로로 전배함으로써 선박의 회전율이 저하되고 있기 때문이다. 유럽항로는 북미항로에 비해 항로가 길기 때문에 스페이스의 회전율이 저하되어 북미와 유럽에서 스페이스를 조정해도 유럽항로의 스페이스는 충분하지 않아 당분간 스페이스 확보난은 지속될 것으로 예상되고 있다.

2006년도 해운연보 및 2007년 해운수첩 발간배포

한국선주협회는 최근 '2006년도 해운연보'를 발간, 회원사와 유관단체, 대학도서관 등에 배포하고 있다.

이번에 발간된 '2006년도 해운연보'는 매년 정례적으로 발간되는 협회 연차보고서로서 제1편 세계경제 및 해운시장 개황, 제2편 한국해운 개황과 국제활동, 제3편 한국선주협회의 2005년도 활동 등 3편으로 나뉘어 상세히 기록하고 있다.

특히, 제2편에는 한국경제 동향 및 전망을 시작으로 하여 한국해운 동향, 한국상선대 및 수송활동, 해운경영 환경, 국제해운협력, 선원수급 및 관련업무, 선원선박관련 일반업무, 해상안전 및 환경보전, 항만운영 및 개발 등 모두 9장으로 나누어 구체적으로 기술하였다.

한편, 협회는 회원사 임직원과 전화번호 등을 상세히 기재한 '2007년 해운수첩'을 발간, 회원사에 배포하였다.

선원의 승선 기피 및 해기사 양성인원의 부족문제 심각

선박관리업계, 설문조사결과 고급선원 확보에 어려움

선박관리업체들은 고급선원 확보가 가장 큰 애로점이며, 선박 관리업 경영 전반에 있어 가장 위협적인 요소로는 선원의 승선 기피 및 해기사 양성인원의 부족문제라고 밝혔다.

한국선박관리업협회는 회원사의 선박 관리업 운영상 애로사항을 파악하고 파악된 자료를 바탕으로 애로사항 및 고충에 대한 해결방안을 모색하기 위해 최근 161개 협회 회원사(회신율: 27.3%, 44개사)를 대상으로 '선박관리업 운영상 애로사항' 에 대한 설문조사를 실시한 결과 선박관리업 경영전반에 관한 위협적인 요소들을 평가하는 항목에서는 '선원의 승선 기피' 에 완전 동의(1)에 가까운 평균값 1.30을 나타내 가장 큰 위협요소로 느끼고 있으며 '해기사 양성인원의 부족(평균값 : 1.64)' 을 그다음 위협요소라고 응답했다.

그리고 '저임금국 선원과의 경쟁', '관련법규상 선원 고용권 제한규정', '선사의 수직적 계열화로 인해 선박관리업무가 자체적으로 이루어지고 있음', '해외 대형 선박관리업체(SM) 기업의 한국시장 진출', '관련 법규상 선박관리업의 업무범위 제한', '국제적 압력단체(ITF 등)의 활동증가' 도 완전 동의하지는 않으나 평균값이 2 범위안(약간동의)에 있어 어느정도 애로점을 느끼고 있는 것으로 나타났다.

선박관리사업을 행함에 있어 애로사항을 설문조사한 결과에서는 선원 확보 및 선원 자질 저하 문제에 가장 큰 애로를 느끼는 것으로 밝혀졌다. 선원확보중 부원선원 확보보다는 고급선원 확보가 가장 힘들다고 응답했다.

협회에 요구할 사항에 대해서는 고급 선원 확보 및 해기사 양성인원 확대 등 해기사 고용 문제와 관련된

내용과 외국인 선원 고용확대를 가장 많이 요구했다.

한국선원관리업협회 조정현 이사는 "산업기능요원만 보더라도 올해 선박관리업계에 배정된 산업기능요원은 734명이였으나 업체들이 181명을 추가 요청했으며 내년에는 1,000명까지 업계의 수요가 예상돼 선원부족의 일면을 보여주고 있으며, 매일 국적선사들의 선박 발주가 이루어지는 상황에서 이러한 선원 부족현상은 더욱 심화될 것"이라고 강조했다.

조 이사는 또 "대학교 진학영향으로 해양대학교보다 해사고 졸업생들의 승선기피 현상이 더 심할뿐만 아니라 해사고 졸업생들의 자질이 기대에 못 미치고 있으므로 해사고를 전문대학교로 전환해 승선기피를 조금이라도 줄이고, 자질도 높일 수 있게 하는 것이 좋은 것으로 보인다"고 밝혔다.

한편, 한국선원관리업협회는 이번 설문조사를 바탕으로 앞으로 고급 선원 확보 및 해기사 양성인원 확대를 위해 다각도로 그 대책을 강구하고 동시에 외국인 선원의 고용을 늘릴 수 있도록 관련 법규를 개정하는데 역점을 둘 계획이다.

중국, 중국소유 외국적 국제선박 면세등록정책 시행공고

중국기업 소유 해외치적선 자국등록 장려위해 규정제정

중국 교통부는 지난 6월26일 '중국소유 외국적 국제선박의 면세등록정책 시행에 관한 공고'를 발표, 시행에 들어갔다.

중국 정부가 이같은 규정을 마련한 것은 중국해운산업의 건전한 발전과 중국국적선대의 확충 및 선박의 안전관리 강화, 그리고 선원권익의 보호를 위하여 국무원의 허가를 거쳐 현존 선박등록제도를 바탕으로 특안(特案)별 면세정책을 마련하고, 중국기업이 소유한 해외 치적선의 자국등록을 장려하기 위해서이다.

중국 국무원에서 허가한 특안 면세정책과 재정부에서 확정한 시행방안에 따라 시행된 규정의 주요 골자를 보면, 2007년 7월1일부터 2009년 6월31일까지 수입통관 및 등록하는 국제선박에 한하여 수입관세와 부가가치세를 면제한다는 것이다.

주요대상은 지난 2005년 12월31일 이전에 이미 해외에서 등록한 선박으로서 선령은 △유조선과 산적화학제품운송선은 4-12년 △벌크선과 광석운송선은 6-18년 △컨테이너선, 잡화선, 다용도선, 산적시멘트운송선 등은 9-12년으로 제한했다. 이같은 선령기준은 선박의 건조 완공일로부터 2007년 7월1일까지의 시점을 기준으로 하고 있다.

해외치적된 이들 선박을 중국국적으로 이적하려면, △신청서를 비롯하여 △선박등록증서 △선박검사증서 △선급가입(入級)증서를 교통부에 제출해야 한다.

또한, 선박출자인에 관한 서류의 경우 교통부가 신청서류에 대해 1차 심사를 진행한 후, 재정부에 보고하여 최종 심사 확인을 받는다. 한편, 신청인의 계획적이고 편의적인 신청을 위하여 심사기관은 여러 차례에 거쳐 집중 처리하는 방식을 채택하며, 신청인은 2007년 9월 1일, 2008년 3월1일, 2008년 9월1일, 2009년 3월1일전까지 신청할 수 있다.

이와함께 중국 교통부는 재정부에서 심사확인한 면세수입 선박리스트를 신청인에게 통보하고, 신청인은 해당세관에서 면세통관 수속을 진행한다.

그리고, 선박소유인은 상하이, 톈진, 다롄을 선적항으로 선택해야 하며, '중국선박등록조례' 및 관련규정에 따라 현지 해사국에서 선박등록수속을 진행해야 한다.

특히, 특안 면세등록 선박은 원칙적으로 계속하여 국제운송에 종사함과 더불어 '중국국제해운조례' 제23조 규정에 따라 운영선박 등록수속을 진행해야 하며, 국내운송수요와 선박안전기술상황에 따라 교통부의 승인을 거쳐 국내운송에 종사할 수 있다.

중국선급사는 관련규정에 따라 특안 면세등록선박의 실제상황에 근거하여 수입검수, 법정검사, 선급가입 혹은 선급전이수속을 진행하며, 국제선급협회 회원선급사의 선박에 대해서는 우선적으로 처리한다.

이밖에도 선박소유인, 경영인은 중국법률 및 법규의 관련규정에 따라 선박안전관리와 선원 노동보장 등의 조치를 성실하게 이행하고 선박의 운영안전과 선원의 합법적 권익을 보호하도록 규정하고 있다.

우리나라, 세계 선박금융 조달시장의 총아로 부상

프랑스계은행, 한국 선진금융기법 활용 계약체결

최근 해운시황의 호전으로 전세계적으로 해운시장에 많은 자금이 몰리고 있는 가운데 프랑스계은행이 한국의 관련 제도를 이용하여 선박금융을 체결, 세계해운업계의 이목을 끌고 있다. 특히 이러한 계약은 조선국가에서의 선진금융기법을 활용했다는 점에서 우리나라가 세계 선박금융의 새로운 시장으로 부각되고 있다. 다음은 로이드에서 발간하는 월간지 'Shipping Economist' 8월호 기사내용과 선박금융지원과 관련한 한국수출보험공사의 입장을 정리한 것이다.(편집자 주)

프랑스계은행인 Natixis와 중동계 선주와의 최근 계약은 조선(造船)국가에서의 선진금융기법을 활용한 주요사례라 할 수 있다.

▶ Natixis, 한국 관련세제 활용 선박건조

최근 프랑스계은행 Natixis는 홍콩지사를 통해 한국선박투자회사제도(Korean Ship Investment Company Scheme, KSIC)를 이용, 선박금융계약을 체결하였다. Natixis에 의하면 해운투자전문은행이 한국의 세제를 이용하여 국제선박금융계약을 체결한 최초의 일이라고 전했다.

동 계약은 'Gulmar Offshore' 의 해저탐사지원선 2척에 대한 자금조달로 그 규모가 2억4,000만 달러에 달한다. 금번 계약체결은 Natixis에게는 급진격인 변화를 의미한다.

Natixis는 3년전 해운기업들이 전통적인 자산담보대출에서 탈피하고 있으며 또한, 리스, 메자닌 펀드(mezzanine funds) 및 지분참여(equity funds)와 같은 투자프로젝트의 대안을 모색하고 있다는 점을 인식했다. 더구나 최근 보유자산 증가를 보고한 선박소유자들은 몇몇의 대안에 대한 요구를 했으며, 결정을 내리기 전에 그 대안들을 비교하기 시작했다.

이와 함께 조선업계는 아시아 전체, 주로 한국, 중국 및 일본에 관심을 집중하고 있으며, 그 결과 선박의 신조계약 및 건조의 대부분을 차지하는 아시아는 글로벌 해운시장의 중심이 되고 있다.

▶ Natixis, 지난해부터 아시아시장 공략

Natixis는 선박회사의 의사결정과정 변화와 아시아로의 쏠림현상을 고려하여 지난 2006년 홍콩과 싱가포르에 해운관련 사무소를 설립하였다. 또한 금년 9월 두바이와 뉴욕에 사무소를 개설할 예정이다.

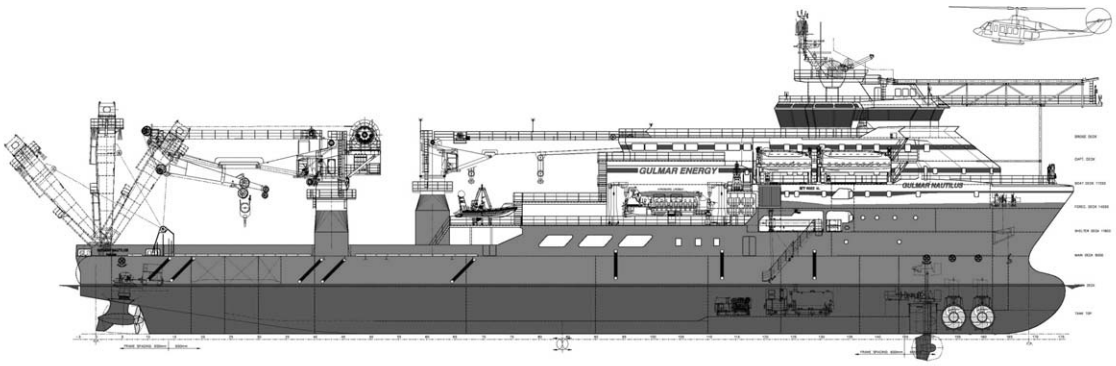
이러한 전략은 선사의 의사결정권자에게 친밀히 다가가는 것이고, 또한 자국 조선산업을 지원하기 위해 선박금융프로그램을 개발했던 공공기관에 더욱 친밀히 다가가기 위한 포석이다.

특히, Natixis는 전체 네트워크를 이용하여 금융서비스 관련 상담 등 현지전문가 구성된 센터를 건립할 예정이다.

Natixis의 북아시아 해운관련 사무소(홍콩 소재)인 Laurent Girault 소장은 "Natixis는 항상 틈새시장 및 해저자원개발과 같은 엄선된 산업 등 다른 각도에서 해운금융에 관여해 왔다"고 말했다.

▶ 다양한 선박금융기법 개발에 주력

그는 또 "우리는 현지 마케팅 및 자문활동을 수행



할 목적으로 그리스, 홍콩, 그리고 싱가포르에 지난 2년간 해운금융관련 사무소를 운영해 왔으며, 금년 9월 두바이와 뉴욕에 사무소를 개설할 예정"이라며, "이는 가능한 한 리스, 수출금융, 캐피탈시장 및 사모펀드를 결합할 목적으로 현지의 기존 금융제도를 활용하여 고객에게 혁신적인 솔루션을 제공하기 위해 경험을 쌓고 있다"고 강조했다. 두바이에 개설된 사무소는 중동과 인도를 담당하게 된다고 덧붙였다.

Girault 소장은 "Natixis의 전략적 접근은 역량, 현지 사무소, 파이낸싱 솔루션 및 인적자원개발에 의해 복합적으로 나타난 효과에 의해 기인한다"고 말했다.

사실상, Natixis는 한국수출보험공사와 중국의 Sinosure와 같은 아시아 지역의 정부 산하기관과 친밀한 관계를 유지하기 위해 홍콩에 해운관련 부서를 설립했다. 현지 부서는 Natixis로 하여금 주요 선박건조국가 내 선주에게 언제라도 파이낸싱 솔루션의 제공을 가능하게 한다.

이처럼 Natixis는 전세계적으로 개설된 해운관련 부서를 통해 선주들과의 접촉을 강화하고 있다.

Natixis 관계자는 "이런한 접근법의 큰 장점은 Natixis가 초기단계에서부터 사업기회를 포착할 수 있고, 그래서 맞춤형 솔루션을 제공할 수 있다. 이런 면에서, Natixis는 미리 대책을 강구해서 비즈니스에 착수할 수 있고 현재와 미래 투자 프로젝트에 대해 해운관련 금융대안을 고객에게 조언할 수 있다"고 말했다.

▶ 한국의 선박투자회사제도 활용

최근 몇 년 동안, 몇몇 아시아 지역 정부의 공공기관에서는 선박금융의 중요성을 깨닫기 시작했다. Girault 소장은 "Natixis는 상기 기관에서 제공한 해운프로그램에 대한 접근은 지속적으로 늘어날 것이며, 따라서 이들 기관과의 협력이 증대될 것"이라고 강조했다.

Natixis는 두바이를 본사로 한 해저자원개발업체 Gulmar Energy사와 함께 한국에서 체결된 계약은 Natixis의 역량과 네트워킹 기술이 빚어낸 좋은 사례로 평가하고 있다.

Natixis는 2척의 잠수작업지원선(한진중공업 발주)에 대한 자금조달 준비를 위한 2억4,000만달러의 계약을 성사시켰다. 자금은 한국선박투자회사제도의 모기지론 형태로 조달했다.

Natixis 홍콩은 한국수출보험공사의 대리인 역할을 하였는데, 대우증권이 담보한 한국의 개인 투자자에 의해 자금을 조달했다.

▶ 해저탐사지원선 2척 파이낸싱 성사

Natixis는 지난 6월말 아랍에미리트의 Gulmar Energy사의 해저탐사지원선 2척에 대해 전체 건조비용에 대한 파이낸싱 패키지를 제공하는 계약을 체결했다. 당시 Gulmar사는 페르시아만에서 사업을 영위하던 로컬기업이었다. Gulmar사는 중고 잠수작업지원선으로 선대를 구성했다. Natixis는 그러한 중고선박 구입자금을 제공하여 왔다.

Natixis 두바이 사무소 David Bonicel 소장은 "잠수작업지원선의 특수성에도 불구하고, 우리는 Gulmar사의 잠재력이 대단하고 특히 해저자원탐사산업의 강력한 펀더멘탈을 느낄 수 있었다"고 말했다.

이 같은 계약에 따라 Gulmar사는 한진중공업에서 최신 잠수작업지원선 2척을 발주하기로 결정했다. 발주가는 2억2,000달러이다. 이들 선박은 오는 2009년 하반기에 인도될 예정이다. 동 발주계약을 계기로 Gulmar사는 Subsea7과 Acergy사처럼 해저자원개발산업에 선두주자로 발돋움하게 될 것으로 전망되고 있다.

▶ 선박투자회사제도 선박 외에 최초로 활용

흥미로운 점은 선박투자회사제도가 해저자원개발 자금조달에 최초로 활용되었다는 점이다. 본 프로젝트의 20%가 한국 사모펀드에 의해 모집되었고, Gulmar사는 선가의 5%만 지분투자했다.

Natixis는 전 세계적으로 60척 미만인 잠수작업지원선과 Gulmar사의 회사 규모를 검토했을 때, 한국수출입공사의 지원과 한국 사모펀드의 관여가 없었다면 계획대로 계약이 체결되지 않았을 것이라고 설명했다.

Natixis는 해저자원 개발산업에 대한 강한 펀더멘털과 Gulmar사의 전문성에 대하여 확신하였다. Gulmar사의 기업 리스크를 회피하는 게 관건이었다.

Natixis에 의하면 프랑스, 두바이, 홍콩 및 한국의 헌신과 협력이 단 3개월 만에 복잡한 금융조달을 성공적으로 완수할 수 있었던 원동력이었다고 자평하고 있다.

▶ 한국수출보험공사 수출보험 지원

이와 관련하여 한국수출보험공사(사장 조환익)는 지난 6월20일 한진중공업이 아랍에미리트 수입자 Gulmar Energy SA로부터 수주한 잠수지원선의 수출거래 성사를 위하여 2억5,000만달러 상당을 중장기수출보험 구매자 신용방식으로 지원하기로 결정했다. 잠수지원선은 심해지역 석유채굴 등의 잠수작업을 지원하기 위하여 고안된 특수작업선이다.

한국수출보험공사의 수출신용 지원 결정에 따라 Gulmar Energy SA는 프랑스계 NATIXIS 은행으로부터 각 1억3,000만달러 상당의 선박 2척 구매에 따른 금융제공을 확약받게 되었다.

한국수출보험공사는 한국 조선업체의 잠수지원선 건조는 이번이 최초로, 동 수출 성사를 계기로 우리 기업들은 취약했던 고부가가치 Offshore 선박 건조시장에 본격 진출할 수 있는 발판을 마련하게 되었다고 설명했다.

대형 잠수지원선 발주는 지난 2005년 이후 해상유전개발 프로젝트 증가, 멕시코만 태풍피해 등에 따른 Offshore 시장의 호황으로 매년 증가하여, 향후 10년간 45억달러 규모의 시장 조성이 전망되고 있으며, 지금까지 까다로운 기술공정으로 유럽 조선소가 수주를 독점해 왔다.

▶ 한진중공업 국내 최초로 DSV 수주

한진중공업은 아랍에미레이트의 Gulmar Energy사로부터 잠수작업지원선(Diving

Support Vessel : DSV) 2척을 약 2억2,000만달러에 수주계약을 체결했다고 지난 4월2일 공시 및 발표했다.

동사가 수주한 잠수작업 지원선은 척당 단가가 1천억원이 넘는 고기술 고부가가치 선박으로 국내 조선사가 해외 선주사로부터 DSV를 수주한 것은 이번이 처음이다.

동사가 수주 건조할 DSV는 6,200톤에 길이 115.4m, 폭 22m, 깊이 9m의 Offshore 유정 해저작업을 위한 다목적 특수작업 지원선으로 120명의 인원이 동시에 탑승, 수심 600m까지 해저 작업 및 지원이 가능하다.

또한, 심해 다이버들의 작업을 지원하기 위해 잠수부용 감압실과 140톤규모의 해상크레인 및 헬기 이착륙이 가능한 헬리콥터 갑판 등을 갖추고 있으며, 잠수 작업자를 위한 쾌적한 거주시설까지 구비된 최신형, 최대형 DSV다.

Gulmar Energy사는 이 DSV를 Oil, Gas 등 심해유전 해저배관공사 작업지원에 사용하기 위해 발주한 것으로 알려졌다.

한진중공업 관계자는 "금년초 국내에서 최초로 보유하게 될 해양수산부의 극지탐사용 쇄빙선을 수주한 것과 더불어 이번에 해외선주사로부터 첨단 고기술 선박인 DSV까지 수주한 것은 회사의 고기술 선박 건조능력이 대내외적으로 인정받고 있는 증거"라며, "이번 쾌거를 바탕으로 국내 조선산업을 선도해온 고기술 고부가가치 선박 건조를 위해 회사의 역량을 집중해 나갈 것"이라고 전했다.

▶ 선박투자회사제도 유럽의 대안으로 부상

Natixis의 홍콩사무소 Girault 소장은 아시아의 주요 트렌드가 어떻게 선박금융산업을 변모시키는지에 대한 단적인 예라고 전했다. Export Credit Agencies와 Exim Banks는 해운관련 금융거래에 좀 더 집중할 예정이다.

그는 "대형투자 프로젝트의 주요 부분을 차지하면서, 상업적 국가적 리스크를 감수하는 공공투자기관의 능력은 해운관련 자금을 조달하는 이에게는 동력으로 작용한다"고 강조했다.

한국의 선박펀드처럼 아시아발 신(新)펀드 가입은 선주에게는 선대 확충의 기회로 작용할 것이며, 그러한 아시아의 금융지원제도는 이미 성숙한 유럽의 비슷한 제도의 대안이 될 수 있을 것으로 분석되고 있다.

아시아 역내 공공기관은 자격기준을 완화하고 있으며 상업적이며 복잡하고 전문화된 시장상황에 따라 해운산업에 구체적으로 접근할 것이다.

Natixis의 최근 계약은 아시아의 금융조달구조에 대한 최신 동향이다. 대규모 자금의 조달과 혁신적인 계약이 향후 체결될 것으로 예상되는 등 한국의 선박투자회사제도는 이미 성장한 유럽의 선박금융제도의 좋은 대안으로서 세계 선박금융의 새로운 시장으로 떠오르고 있다.

고려해운
한-일항로서비스 강화

고려해운(대표 : 박정석)은 7월29일부터 중국, 동남아시아와 인도를 연결하는 새로운 서비스를 개시했다.

NIX(New India Express)로 명명된 이번 신규 노선은 대만의 Cheng Lie Navigation Co., Ltd.(이하 'CNC')와의 공동운항 형태로, 고려해운이 사선 KMTC PORTKELANG호, KMTC SHANGHAI호(이상 1,860TEU급) 등 총4척을, CNC가 1척을 투입하여 주 1항차 정기 서비스를 제공하고 있다.

이 서비스는 고려해운의 KMTC PORTKELANG호가 7월29일(일) 부산을 출항하면서 시작됐으며, 서비스루트는 Xingang - Qingdao - Busan - Hong Kong - Shekou - Singapore - Port Klang - Nhava Sheva - Port Klang - Singapore - Hong Kong - Busan - Xingang 이다.

고려해운 관계자는 "이번 신규 항로 서비스는 최근 지속적인 성장세를 보이고 있는 신깡과 칭다오항을 동남아시아/인도까지 연결함으로써 고객의 다양한 수요를 충족시켜줄 수 있을 것"이라고 밝혔다.

또한, 고려해운은 8월 중순부터 한국(부산)-일본해안간항로에서 사카이미나토(境港) 정기 기항편을 기존 1루프/주2편에서 2루/주2편으로 강화했다.

이번 사카이미나토 기항을 추가한 서비스는 Sunny Spruce(342TEU급)호가 전속 투입되고 있는 부산-큐슈 · 일본해간 항로로 기항지에 사카이미나토를 추가했다. 또, 동시에 기존 사카이미나토 기항선인 Sunny Maple(342TEU급)의 부산-일본해 기항지를 새롭게 재편, 사카이미나토에의 기항 요일을 금요일에서 월요일로 변경했다. 이에따라 고려해운의 사카이미나토 기항은 월요일과 목요일 주2편이 된다.

한편, 고려해운은 9월1일부터 한일항로의 운임 회복을 시행한다고 발표했다. 부산, 울산발 운임의 가이드 라인은 도쿄, 요코하마, 나고야를 포함하는 케이힌 지역의 경우 TEU당 230달러, FEU당 420달러로, 고베와 오사카를 포함하는 한신 지역은 TEU당 200달러, FEU당 380달러로 책정됐다.

인천발 화물은 케이힌 지역이 TEU당 260달러, FEU당 470달러로, 한신 지역이 TEU당 230달러, FEU당 420달러로 책정됐다.

이 회사는 동남아항로에 대해서도 9월 1일 선적지 입항선부터 운임회복을 시행키로 했다.

이에 따라 한국발 대만, 홍콩, 남중국, 태국, 베트남, 필리핀 간 컨테이너 화물은 기존 운임에 TEU당 30달러, FEU당 50달러의 운임이 인상된다. 또한 싱가포르, 말레이시아, 인도네시아행 화물은 기존 운임에 TEU당 50달러, FEU당 100달러의 운임이 인상된다.

고려해운은 현재 한국-일본항로의 운임이 비정상적으로 형성돼 있어 채산성을 하회하는 수준이기 때문에 최소한의 운임 수준을 유지하고자 운임 가이드 라인을 책정하게 됐다고 밝혔다.

한국-동남아항로의 경우에는 용선료 및 유가상승, 원화 평가절상에 따른 수익감소, 컨테이너 수급 불균형에 따른 장비관리의 어려움, 일반 관리비 상승 등으로 효율적인 서비스를 유지하기 어려운 상황에 처해 있어 이러한 상황을 개선해 보다 충실한 수송 서비스를 제공하기 위해 운임 회복을 시행키로 했다고 밝혔다.

남성해운
베트남 Haiphong 신규서비스

남성해운(대표 김영치)이 베트남 Haiphong과 인천-상하이간 신규 컨테이너정기항로를 개설했다.

남성해운은 8월31일 인천항을 출발하여 광양항(금)과 부산항(토)을 거쳐 홍콩(수)과 베트남의 Haiphong(금), 그리고 Shekou(일)를 경유하여 인천항(목)으로 회항하는 주1항차 서비스를 개설했다. 이 항로에는 'Happy Star' 호와 'Merry Star' 호 등 2척의 컨테이너선을 투입했다.

동사는 또 9월1일부터 인천-상하이간 신규서비스를 개설했다. 인천에서 매주 토요일에 출항하여 화요일에 상하이항에 입항, 수요일에 출항하여 금요일에 인천항에 입항하는 주1항차 정요일서비스를 개시했다. 이 항로에는 'Dan jiang'가 투입되었다.

대한해운
창사이래 최고 실적 기록

대한해운(대표 이진방 회장)은 2007년도 상반기 영업이익이 전년비 373% 증가한 1,349억원을 기록했다고 최근 밝혔다. 매출액과 경상이익은 55%와 308% 증가한 8,387억원, 2,114억원을 각각 기록했고, 당기순이익은 무려 305%나 증가한 1,947억원을 기록하여 창사이래 가장 좋은 실적을 냈다.

대한해운의 매출액은 벌크, LNG선 등 전용선대의 안정적인 수익확보와 건화물선 업황호조에 따른 벌크 용선영업 경쟁력 강화에 따른 것으로 지속적인 원화절상에도 불구, 시황상승기에 적극적이고 공격적인 영업전략으로 높은 성과를 거두었다.

영업이익은 원가절감 노력과 시황상승에 대비한 장기용선 선대가 대폭적인 이익창출에 기여하였으며, 꾸준히 투자한 부정기선대의 수익력 향상으로 영업이익율이 16%를 기록, 이는 작년 상반기 5.3%에 비해 큰 폭으로 증가한 것이다. 경상이익은 지수선도거래에 따른 평가이익과 단기매매증권의 평가이익 증가 등으로 전년대비 308%나 증가한 2,114억원을 기록하였다.

올해 2분기(4월-6월) 실적만 살펴보면, 매출액 4,785억원, 영업이익 879억원으로 작년 2분기에 비해 각각 79%, 1,712%, 1분기(1월-3월)보다는 33%, 87% 증가한 것으로 상당한 실적개선이 이루어졌으며, 2분기 순이익이 작년 한해의 순이익 1,104억원을 초과하는 1,412억원을 기록하여 사상최대의 실적을 시현했다.

한편, 대한해운 관계자는 "대표적인 건화물 지수인 BDI가 7월 30일 현재 6,936 point를 기록하고 있어 이러한 시황이 지속될 경우, 현재 보유하고 있는 사선대 및 용선선대가 안정적인 수익을 창출할 것으로 기대하여 연초 계획했던 2007년도 매출액을 1조3,608억원에서 1조9,000억원으로, 영업이익 1,396억원을 2,900억원으로 수

정했다"고 밝혔다.

대한해운은 지난 상반기에 중장기 선박확보 계획에 따라 벌크선 12척, 가스운반선 1척, 유조선 1척 등 총 7,000억원의 대규모 선박투자를 추진하여 핵심부문인 부정기 건화물선 사업과 신규 진출한 유조선 사업의 영업확장을 도모함으로써 명실상부한 세계적인 에너지 · 자원 전문 수송선사로서의 입지를 확고히 하고 있다.

한편, 대한해운은 지난 6월 20일 VLCC급(Very Large Crude Carrier) 초대형 원유운반선 도입에 이어 VLGC급(Very Large Gas Carrier) LPG 운반선을 8월 1일 인수했다.

이날 인도된 가스선 'DL CALLA'호는 길이 221.6m, 높이 20.4m, 폭 36.6m 규모로 1990년도에 건조된 75,000CBM급 초대형 LPG 운반선으로, 동 선박은 대림 H&L에 대선되어 약 560억원의 수익을 창출할 전망이다.

이로써, 대한해운은 주력 사업부문인 부정기 건화물선 사업과 유조선 및 LNG/LPG 가스선 사업을 기반으로 다양한 포트폴리오를 구성하여 수익구조를 다변화해 나간다는 방침이다.

동영해운

인천-게이힌 서비스 개시

동영해운(대표 김병래)은 화주들에게 양질의 서비스를 제공하기 위해 8월12일부터 인천-게이힌 지역 서비스를 개시했다.

기항지는 인천-울산-부산-도쿄-요코하마-나고야-울산-부산-인천 순으로 8월12일 인천출항을 시작으로 매주 일요일과 목요일 인천에서 출항, 주2항차 서비스를 실시한다.

동진상선

중국 닝보항 추가 기항

동진상선(대표 : 오융환)은 한국-중국-일본 펜듈럼항로(한국-상하이-하카타)에서 닝보를 추가한다.

현행 서비스는 586TEU급 Bright Day호를 투입해 정요일주간서비스를 실시하고 있다. 개편 후의 기항지는 닝보-상하이-하카타-부산-울산-닝보 순으로 서비스개시는 9월 10일 닝보출발부터이다.

동진상선은 이와함께 닝보-하카타간을 직항화하는 등 중국 서비스의 강화를 도모할 예정이다.

(주)봉신

올 상반기 매출액 대폭 증가

(주)봉신(대표이사 정인현)의 올해 상반기 실적이 크게 증가한 것으로 집계됐다. (주)봉신이 집계한 2007년도 상반기 잠정 실적에 따르면 매출액은 971억 2000만원으로 전년동기 390억 2200만원보다 204.45% 증가했으며, 영업이익은 22억 8700만원으로 전년동기 20억 7300만원보다 10.32% 늘어났다. 당기순이익도 111억 4200만원으로 전년동기 46억 3500만원보다

140.38% 증가한 것으로 나타났다.

2분기실적만 살펴보면 매출액은 580억 9800만원으로 1분기실적 390억 2200만원보다 48.88% 증가했으며, 전년동기실적 170억 6100만원보다는 240.53%가 증가했다. 영업이익은 12억 7400만원으로 1분기 10억 1200만원보다 25.88% 늘어났으며, 전년동기실적 10억 400만원보다는 26.89% 증가했다.

당기순이익은 81억 6600만원으로 1분기실적 29억 7600만원보다 174.39% 증가했고 전년동기실적 37억 4300만원보다는 118.16% 증가로 순조로운 실적을 보였다.

한편, (주)봉신은 지난 8월30일 코스닥에 등록중인 국내 6위권의 사출성형기 전문 제조 업체인 '진화글로텍'을 인수했다. 인수가격은 현금 140억원으로 전체지분중 30%인 305만 7,129주를 인수했다. 진화글로텍은 국내 6위권의 사출성형기 전문 제조 업체로 연간 500억원대의 매출을 기록하고 있으며,중국 등 해외에도 제품을 수출하고 있는 기업이다.

이와함께 (주)봉신은 최근 3만3,300DWT급 벌커 3척을 오리엔트조선에 신조발주한다고 밝혔다. 투자금액은 947억 8,188만원이며, 납기는 2009년 2월, 2009년 10월, 2010년 6월 등이다.

C&진도

사명을 ㈜C&중공업으로 변경

C&진도(대표 임갑표)가 사명을 ㈜C&중공업으로 변경하고 조선사업 진출을 본격화 한다.

C&진도는 8월28일 서울시 금천구 가산동 본사에서 임시주주총회를 개최하고 사명변경 및 조선업 진출을 위한 조선부문 영업양수도와 합병 등을 결의했다고 밝혔다.

C&진도는 지난 7월 신규사업으로 조선사업 진출을 선언하였으며, 그동안 계열사인 C&중공업의 조선부문에 대한 영업양수를 추진해 왔다.

이번 주주총회에서 조선업 관련안건이 통과됨에 따라 C&진도는 기존의 C&중공업 (C&조선해양으로 사명변경 예정)의 조선부문 일체를 양도받아 조선업체로 변신을 꾀할 수 있게 되었다.

기존 C&중공업은 전남 목포시 삽진산업단지내에 약15만㎡(4만5천평)규모의 중형조선소를 건설중에 있다.

또한 현재 이미 9억불 규모에 달하는 8만1,000톤급 벌크선 20척을 수주한 상태이며, 추가 수주를 앞두고 있어 올 3/4분기중으로 수주잔고 1조원 돌파가 가능할 것으로 기대하고 있다.

사명을 변경한 C&중공업 관계자는 "새로운 미래성장동력이 될 조선사업 추진에 따라 사명을 'C&중공업'으로 변경하게 되었으며, 향후 특화된 선형을 중심으로 경쟁력을 확보하고, 세계적인 조선업체로 발돋움을 할 계획"이라고 밝혔다.

한편, C&중공업이 본격적인 조선사업체제로 전환하면서 대규모 인력충원에 나선다.

C&중공업은 최근 본격적인 수주량 증가에 따라 우수현장근무인력 확보를 위해 경력직 임.직원을 대규모로 채용키로 했다고 최근 밝혔다. 모집부문은 조선영업, 설계, 생산/관리, 선각/도장, 의장, 품질, 생산지원, 관리, 구매/자재, 해외전략사업 등 총 10개 부문이다

각 부문의 지원자격은 동일 업무분야 경력자로서 해외근무에 결격사유가 없는자로 제한한다. 최종 합격자들은 목포, 서울, 해외지점 등지에서 근무하게될 예정이라고 회사측은 덧붙였다.

서류전형과 면접전형, 신체검사를 거쳐 최종

합격자를 선발하며 전형일정은 단계별 합격자에 한하여 개별통보할 예정이다. 지원자는 C&중공업 홈페이지(www.cnhi.co.kr)에서 입사지원서를 다운받아 작성후 자기소개서와 함께 이메일로 제출하면 된다.

KSS해운
상장 예비심사 통과

KSS해운(대표 윤장희)이 상장예비심사를 통과했다. 한국증권선물거래소 유가증권시장본부는 지난 7월 27일 KSS해운의 주권 상장예비심사청구서 및 첨부서류에 대해 심사한 결과 상장요건을 충족하고 있어 상장에 적격한 것으로 확정했다고 8월1일 밝혔다.

이로써 KSS해운은 주식분산을 위한 공모과정을 거쳐 9월 중순경에 유가증권시장에 상장하게 된다.

국내 주식시장에 상장된 국적선사는 현재 한진해운, 현대상선, 대한해운, 흥아해운, 씨앤상선과 (주)봉신 총 6개사이며, KSS해운은 이번 예비심사를 통과함으로써 7번째 상장 선사가 될 전망이다.

KSS해운의 상장 추진은 1990년대 초부터 추진되어 왔으며 작년에 본격적인 상장 준비에 들어가 지난 6월4일 한국증권선물거래소에 유가증권시장 상장 예비심사 청구서를 제출했다.

KSS해운은 지난 1984년 6월27일에 설립된 외항화물운송업체로서 소유선박과 용선선박을 이용해 LPG, 암모니아 등 가스화물과 석유화학관련 케미컬화물 등을 운송하고 있다. 1999년 7월1일 '한국특수선주식회사'에서 현재상호명인 '주식회사 KSS해운'으로 변경했으며, 설립 자본금은 2억5,000만원이었으나 수차의 증자를 거쳐 2006년말 기준 납입 자본금은 49억9,087만원으로 증대됐다.

2006년 기준 매출은 841억원을 기록한 가운데 이중 가스화물부문의 경우 505억원을 기록했으며, 케미컬은 223억원을 기록했다. 당기순이익은 189억원을 시현했고, 총자산은 2410억원, 자기자본은 1012억원이다.

SK해운
무보증사채 신용등급 A로 상향

SK해운(대표 이정화)은 최근 한국기업평가에 의해 제9회 무보증사채 신용등급을 A로 상향조정된 것으로 알려졌다.

한국기업평가는 이번 회사채 신용등급의 상향은 장기운송계약 등을 바탕으로 한 안정적인 수익기반, 선박투자 재개에 따른 사업기반 강화, 시황 회복에 따른 영업수익성의 개선가능성 및 대주주의 직·간접적인 지원 등에 기반한 우수한 재무적 융통성 등을 반영한 것이라고 언급했다.

SK해운은 SK계열의 에너지 자원 해상운송 전문선사로서 주력사업인 원유, 가스 등 탱커 운송매출 대부분이 원가보상방식에 의한 장기운송계약으로 이루어져 있다. 또한, 거래처도 SK㈜, SK가스㈜ 등 계열사를 비롯하여 신인도가 우수한 한국가스공사 등으로 구성되어 있어 사업기반은 전반적으로 안정화되어 있다. 이러한 사업기반을 바탕으로 SK해운의 영업실적은 시황변동에 불구하고 양호한 수준을 유지하고 있다.

한국기업평가에 따르면 SK해운의 영업실적이 국내 에너지 수요의 지속적인 증가 전망에 따른 물동량 증가 및 계열사 등의 안정적인 하주기반

확보로 양호한 수준이 유지될 것으로 전망된다. 한편, 외형 유지를 위한 일부 SPOT 영업부문과 벙커링사업 등은 유가, 시황 등 영업환경 변수의 영향을 받고 있다. 그러나, 최근 해운시황의 상승국면 전환 등을 감안할 때 영업수익성 또한 개선되는 모습을 보일 것으로 예상된다.

한편, SK해운의 재무융통성은 선박관련 차입금에 대한 대주주의 지급보증, 안정적인 차입금 만기구조, 양호한 영업현금창출력 및 보유 현금 유동성 등을 고려할 경우 우수한 수준으로 평가된다고 한국기업평가는 언급했다.

STX Pan Ocean
올 상반기 매출액 74% 증가

STX Pan Ocean(대표 이종철)은 2007년 상반기 순이익이 전년동기 3,100만달러에서 485% 증가한 1억7,800만 달러를 기록했으며, 매출액 역시 73.6% 증가한 23억달러를 기록했다.

STX팬오션은 상반기 모든 분야의 수송량 증가로 좋은 실적을 기록했으며, 특히 드라이벌크 시장의 호황으로 상승한 대선 운임료로 선전했다.

STX팬오션은 드라이벌크 분야의 매출이 전년동기대비 78.2% 증가한 21억 달러를 기록했으며, 비드라이벌크 분야는 전년동기 1억6,200만 달러에서 40.7% 증가한 2억2,800만달러를 기록했다.

Breakbulk Liner의 매출은 30.7% 증가한 4억6,400만 달러를, Tramper서비스는 116.6% 증가한 6억 9,300만 달러를 기록했으며, Largebulk 서비스는 87.8% 증가한 9억700만달러를 기록했다.

한편 컨테이너부문은 34.9% 증가한 1억1,600만 달러를, 탱커부문은 76.1% 증가한 8,100만달러를 상반기에 기록했다.

동사는 최근 BDI(벌크선 운임지수)가 새로운 기록을 세우면서, 2007년 나머지 기간동안 BDI가 6,000 포인트 범위 내에 머무를 것으로 기대하고 있으며, 수요공급의 법칙에 따라 앞으로도 벌크 시장의 중-장기간 수익은 긍정적으로 보고 있다.

또한 시장 전문가는 중국과 인도의 철광석과 석탄의 지속적인 수요가 벌크 시장에 좋은 영향을 줄 것으로 기대하고 있다.

창명해운
계열사 '뉴칭다오' 호 취항식

창명해운(대표 이경재)의 계열사인 창명라이너스는 군산-칭다오 항로를 운항하는 국제여객선을 신규 대형선박으로 교체투입하고, 9월5일 군산항국제여객터미널에서 1만6485톤급 '뉴칭다오' 호의 취항식을 개최했다.

이날 행사에는 창명해운 이경재 사장과 창명라이너스 김상경 대표, 이은 해양수산부 차관, 김완

주 전라북도지사, 문동신 군산시장, 한국선주협회 김영무 상무 등 전라북도와 군산시 의원, 정부 및 업계 관계자 등 약 500여명이 참석했다.

창명해운 이경재 사장은 기념사에서 "뉴칭다오호는 군산시에서 가장 가까운 중국 산동성이 이웃이 될 수 있도록 다리역할을 하고, 군산항이 환황해 중심이 될 수 있도록 노력할 것"이라며 "군산-칭다오항로의 이익을 모두 전라북도와 군산시에 재투자하여 지역경제 발전을 위해 노력할 것"이라고 말했다.

문동신 군산시장은 "군산항은 약 2,000만평 규모의 넓은 배후부지를 확보하고 연내 경제자유구역으로 지정될 예정"이라며 "뉴칭다오호의 취항을 계기로 비약적인 발전을 기대한다"고 밝혔다.

한편, 이은 해양수산부 차관은 "군산-칭다오항로의 발전과 번창을 기원한다"며 "동 항로가 동북아 역내 중심항으로 발전하길 바란다"고 말했다.

김완주 전라북도지사는 "5만톤급 선박이 접안하기 위해서는 14미터의 수심을 확보해야 하나 군산항은 평소 6-7미터의 수심으로 선박이 접안하기 위해서는 수심확보가 시급하다"며, "해양수산부가 이미 기약한 5년간 800억원의 투자를 통해 수심을 확보하고, 군산 신항만 개발이 이뤄져야 한다"고 강조했다.

뉴칭다오호는 1만 6485톤 규모로 전장 160미터, 폭 25미터, 속도 21노트로 여객 750명과 화물 200TEU, 자동차 400대를 실을 수 있으며 18시간 걸리던 운항시간도 2시간 앞당긴다.

또 여객 편의를 위한 레스토랑, 스낵코너, 면세점, 오락실 등 다양한 편의시설이 확충됐다.

군산-칭다오 국제여객선은 소규모 무역을 하는 '보따리 상인'들이 주로 이용하며, 군산항에서 매주 수、금、일요일 오후 4시30분 출항한다.

천경해운
목포-연운항항로 신규개설

천경해운(대표이사 : 김지수)이 오는 9월부터 목포-연운항 컨테이너항로를 신규 개설할 계획이다. 천경해운측은 최근 "지난 6월 20일부터 자사선인 342TEU급 'Sky Blue' 호를 투입하여 부산-울산-연운항-청도-부산항로 서비스를 시작했으며, 9월부터는 이 선박을 매주 목요일 목포항에도 기항시켜 목포-연운항-청도 서비스를 추가하기로 했다"고 발표했다.

이에 따라 Sky Blue호의 기항 순번은 부산(화)-울산(수)-목포(목)-연운항(금)-청도(토)로 정해졌으며 목포항 첫 기항은 오는 9월 2일(목)이 될 전망이다. 즉, 앞으로 Sky Blue호는 부산에는 매주 화요일, 울산에는 매주 수요일, 목포에는 매주 목요일 각각 기항하는 정요일 서비스를 하게 된다.

천경해운이 목포-연운항 항로를 추가 개설한 것은 우리나라 남서안의 대 중국 수출입 화물이 서서히 늘어나고 있는데 대응하기 위한 것이다.

천경해운의 목포항 기항에 대해 목포신항만 관계자는 "사실상 목포에서 대중국 정기항로가 개설되기는 이번이 최초로 대단히 의미있는 일"이라고 전제하고, 대중국항로의 경우 수입화물은 많고 수출화물은 거의 없는 편이지만 이번 신규항로 개설로 자동차 관련 CKD화물이 목포에서 연운항으로 많이 수출될 것이 예상되기 때문에 큰 기대를 걸고 있다고 밝혔다.

한진해운
올 상반기 매출액 3조1,935억원

한진해운(대표 박정원, www.hanjin.com)은 올 상반기매출액 3조1935억원과 영업이익311억원 등 2007년 상반기 영업실적을 발표했다.

사업부문별 매출액은 컨테이너부문이 전년동기 대비 7.8% 증가한 2조6,450억을 달성했고 벌크부문은 26.5% 증가한 5,183억을 기록했다.

미달러화 기준 매출액은 지속적인 컨테이너 수송량의 증가로 전년 동기 대비 12.8%(원화기준으로 9.5% 증가)증가를 기록했다.

반면 컨테이너부문과 벌크부문의 수송량은 지난해 같은 기간과 비교하여 각각 15.0% 증가와 9.2% 감소를 기록했다.

영업이익은 하역비, 운반비 및 용선료의 증대로 전년동기대비 41.4% 감소한 311억원을 달성했고, 이에 따라 상반기 당기순이익은 전년동기대비 80.7% 감소한 183억원을 기록했다.

한진해운은 하반기에는 컨테이너부문이 계절적 성수기로 접어듦에 따라 미주항로의 수송량 및 매출액이 증대 할 것으로 예상되고, 구주항로 또한 견조한 매출액 상승이 유지 될 것으로 전망하고 있다. 그러나 지속적인 유가 상승에 따라 상반기보다 하반기에 더 큰 연료비 상승 부담이 예상되며, 내륙운송비 및 지속적인 용선료 상승이 하반기에도 이어질 것으로 예상하고 있다.

한진해운은 이에 따라 “운송비 상승을 고려한 컨테이너 운송물량 구조개선, 시장 강세가 지속되는 구주지역 신규 서비스 개발 및 신조 컨테이너선박 투입을 통해 년간 사업목표 달성이 가능하도록 최선을 다할 것”이라고 밝혔다.

현대상선
올 상반기 영업이익 1,179억원

현대상선(www.hmm21.com)이 올해 상반기에 전년 동기대비 29.6% 증가한 1,179억원의 영업이익을 달성했다고 최근 발표했다.

현대상선이 이날 발표한 상반기 경영실적에 따르면, 매출은 2조 3,241억원으로 지난 해와 비슷했지만(美 달러화 기준으로는 24억8,900만달러로 전년 동기 대비 4.27% 증가), 영업이익은 전년도 상반기 910억원보다 29.6% 증가한 1,179억원의 견조한 실적을 기록하여 주목된다.

당기 순이익은 전년 동기의 1,423억원에서 20.3% 감소한 1,134억원을 나타 냈는데 이는 환율변동에 따른 장부상 수치일 뿐이다.

이처럼 양호한 실적을 올릴 수 있었던 이유는 △벌크선부문의 수익호전 △고비용 저효율 서비스를 과감히 정리하는 등 그간 추구해온 수익성 위주의 영업전략의 주효 △ 컨테이너선 부문과 비컨테이너선 부문의 균형잡힌 사업 포트폴리오 구성때문 이라고 회사측은 설명했다.

현대상선 노정익 사장은 매번 실적 발표와 함께 보내는 '주주여러분께 드리는 글'을 통해 "3분기는 계절적 성수기에다, 대형 신조 컨테이너선의 지속적인 투입, 미주 · 구주 등 주요 시장과 함께 신흥시장 개척을 위한 신규항로의 확장과 재편, 베트남, 이태리 등 유망 지역의 현지법인 설립을 통한 현지 영업력 강화와 비용 절감 등에 주력하고 있어 더 좋은 실적이 기대된다"고 말했다.

흥아해운
1만721톤급 카페리선 도입

흥아해운(대표 이윤재 회장)은 지난 8월10일 이사회를 개최하고 1만721톤급 카페리선을 도입하기로 했다.

동 선박은 흥아해운의 자회사인 연운항중한륜도유한공사(LIANYUNGANG C-K FERRY CO., LTD)에 8월말에 인도되어 10년간 대선된다. 동선박의 선명은 SUPERPREEY 15호로 일본에서 1989년에 건조된 선박이다. 선가는 1726만달러이다.

이번 카페리선 대선으로 흥아해운은 3465만달러의 수익이 발생할 것으로 기대하고 있다.

한편 연운항중한륜도유한공사는 인천-연운항간 카페리선 운항을 담당하고 있는 한중합작법인으로 지난 2005년 1월에 흥아해운과 중국연운항항구집단유한공사가 각각 50%의 자본금을 투입하여 설립됐다. 흥아해운은 또한 신속한 인천~연운항 서비스를 위해 연운항중한륜도유한공사의 한국대리점업체인 연운항훼리주식회사를 설립해 두고 있다.

[흥아해운 신규시설 투자내용] △투자구분 : 1만721톤급 카페리선박 매입 △투자금액(선가) : 1726만달러(약 159억원) △투자목적 : 매입후 타사 대선을 통한 대선 수입 확보 △인수시기 : 2007년 8월말 △선박명 : M.V SUPERPREEY 15호 △건조: 1989년(Onomichi Yard/일본) △운용방법 : C-K FERRY에 10년간 BBC로 대선 △대선수익 : 3,465만달러 예상

목포해양대학교
기초안전및해양훈련 실시

목포해양대학교(총장 신철호)는 2007년 8월 16(목)부터 8월 22일(수)까지 부안 상록해수욕장에서 해사계열 1학년 학생 388명을 대상으로 기초안전및해양훈련을 실시하였다.

기초안전및해양훈련은 선박 승선을 위하여 반드시 받아야 하는 기초안전교육과 선박이 조난을 당했을 때 필요한 생존 기술을 익히는 해양훈련을 겸한 교육훈련과정으로 해사계열 학생들은 승선 전에 반드시 이 교육훈련과정을 이수하여야 한다.

목포해양대학교는 지난해까지 기초안전및해양훈련을 학내에서 이론 위주로 실시하였으나, 올해에는 교육장소를 변산 부안해수욕장으로 옮기고 서해지방해양경찰청 특공대원을 강사로 초빙하여 생존부양훈련과 기초체력 증진, 극기 체험 등 현장에서 바로 사용할 수 있는 실용적인 교육훈련을 실시함으로써 학생들의 능동적인 참여를 유도하고 교육의 효율성을 높일 수 있었다고 설명했다.

부산선원관련단체협의회
해기사 부족현상 해소방안 협의

부산선원관련단체협의회는 8월23일 한국해양수산연수원에서는 3/4분기 정기회의를 갖고 해기사 부족현상 해소방안 등을 협의했다.

지난 2002년 10월 결성되어 활동중인 부산선원관련단체협의회는 해양수산인력이 가장 많은 부산지역에서 선원관련 업무를 수행함에 있어 구성기관 및 단체 개개의 이익보다는 상호이해를 도모하며, 선원의 양성 및 복지 등을 추구하고 있다.

한국해양수산연수원 박찬조 회장의 주재로 열린 정기회의는 13개 기관에서 참여했으며, △해기사면허 효력정지자 재승선 기회부여로 해기사 부족현상 해소 방안 △수산업 분야 선원인력 공동화 현상에 대한 검토 등에 대한 심의가 있었다.

이번 정기회의에서는 장기 미승선으로 인해 해기사 면허가 정지된 자에 대해 일정기간 재교육을 통해 승선할 수 있는 제도 마련을 통해 해기사 부족현상이 심각한 해운업계의 선원 구인난에 도움이 될 수 있도록 힘을 모으기로 했다.

한편, 부산선원관련단체협의회는 부산지방해양수산청을 비롯하여 한국해양수산연수원과 한국해양대학교, 부산해사고등학교 등 선원양성교육기관과 전국선박관리선원노동조합, 전국해상산업노동조합연맹, 전국원양산업노동조합 등 선원권익보호단체, 한국선주협회 부산지구협의회, 한국해운조합 부산지부 등 선원고용주 단체 등으로 15개 기관 및 단체로 구성되어 있다.

한국선급
대한조선과 상호기술교류협정

한국선급(회장 오공균)과 대한조선(주)(부회장 박재영)은 지난 8월22일 대한조선㈜ 해남조선소에서 양사 관계자들이 참석한 가운데 상호 기술교류를 위한 협정을 체결했다.

이번 협정체결을 계기로 양 사는 앞으로 선박의 설계 및 건조에 관계되는 조선해양기술 및 차세대 설계 및 생산기술 분야의 공동 연구, 공동설계 및 영업 정보의 상호 교류 등을 통해 해양산업발전을 위한 상호 협력체계 구축 및 국제 경쟁력을 강화할 수 있는 발판을 마련하게 되었다.

한국선급은 그동안 기술개발을 통하여 쌓아온 선박 설계에 대한 기술을 대한조선(주)과의 공동연구 및 교육을 통하여 지원하고 대한조선(주)은 이를 발판으로 해외선주에 대한 기술영업을 강화하여 한국선급과 더불어 상호 동반성장을 추구할 예정이다.

이번에 기술교류 협약을 체결한 대한조선(주)은 2005년 하반기 조선소 건립공사를 에 들어간 지 20개 월 만에 지난 8월 21일 제 1 드라이 도크에서 1호선의 용골거치식을 갖고 본격 가동에 들어갔으며 이미 해외 및 국내 선주로부터 수십척의 대형선박을 수주 받아 건조하고 있다.

또한 한국선급은 그동안 공통구조규칙(CSR) 프로그램을 개발하여 각 조선소에 기술지원을 해왔으며, 2008년 국제선급연합회의 의장업무 수

행을 계기로 해운, 조선산업과의 연계를 강화하여 기술 서비스를 확대하는 한편 나아가서 국제해사기구(IMO)와 각 국의 국제규정의 제정과 시행을 돕는데 선도적 역할을 담당할 예정이다.

이날 한국선급 오공균 회장은 인사말에서 "이번 협정체결을 계기로 한국선급이 그 동안 47년의 역사를 통해 쌓아온 선박 및 해양 기술을 바탕으로 지금 세계적으로 성장하고 있는 대한조선(주)에 모든 기술적인 지원을 아끼지 않을 것이며, 세계 시장에서 양 사의 동반성장을 추구하는데 노력할 것"이라고 밝혔다.

한국컨테이너부두공단
2007년도 경영평가 개선대책 수립

한국컨테이너부두공단(이사장 정이기)은 지난 8월22일, 월드마린센터 대회의실에서 임원, 부서장 및 평가지표 담당자 등 30여명이 참석한 가운데 2007년도 경영평가 개선대책을 수립하였다고 밝혔다.

이날 회의에서는 2006년도 경영평가 결과 지적사항과 자체진단 결과 개선필요사항에 대한 개선대책을 보고하고, 개선대책에 대한 실효성 · 적정성 등의 제고를 위하여 평가지표 부서장 및 담당자 등 참석자들의 심도있는 토론으로 이어졌다.

특히 물동량 확보를 위한 비상경영체제 운영, 목표관리제(MBO) 도입, 품질경영, 재무건전성 확보 방안 등은 광양항 활성화와 경영효율성 제고를 위한 특단의 조치로서 경영평가만을 위한 개선대책이 아닌 가치경영 달성을 위한 효과적인 대안으로 주목받았다.

한국해사문제연구소
국제물류실무 지침서 발간

한국해사문제연구소(이사장 박현규)는 최근 하주기업들의 물류 실무담당자들에게 도움을 줄 수 있는 국제물류실무 지침서인 'MOL JAPAN 물류입문'을 발간했다.

이 책은 일본의 물류기업 MOL JAPAN에서 정기항로를 이용하는 고객들의 화물 흐름을 추적하여, 물류과정의 요소요소마다 반드시 필요하다고 생각되는 기초지식들을 집대성한 것으로, 젊은 실무자들이 쉽게 물류지식을 습득할 수 있는 내용으로 편집되어 있다.

이 책의 내용은 △수출입절차 실무 △선적절차 실무 △컨테이너 운송서비스 △항공운송 서비스 △기타 사항 △MOL의 서비스 등 6개의 장으로 이루어져 있으며, 도입부에서 수출입 전체의 흐름을 도식화하고 이를 해설하는 부분을 담아 수출입 물류 전반에 대한 이해를 돕고 있다. 또한 프롤로그에서는 MOL JAPAN의 영업사원들이 지금까지 실제 비즈니스를 진행하면서 겪었던 사건들을 중심으로 '문제가 일어나는 방법'에 대한 '문답식 사례'들을 정리해주고 있다.

첫 번째 장인 수출입절차 실무에서는 △통관에 대한 개념 △통관실무 △타법령 △창고와 보세제도 △포장과 배닝 등을 설명하고 있으며, 두 번째 장에서는 선적절차 실무를 통해서는 선하증권의 발행과 같은 굵직한 내용부터 각종서류의 정정과 변경 등 세세한 부분까지 다루고 있다. 제3장에서는 컨테이너 운송에 대한 전반적인 이해를 돕고 있으며, 제4장에서는 항공을 통한 운송서비스에 대해 개괄적인 내용을 알려주고 있다.

물류정책기본법 및 물류시설 개발운영관련법 공포

물류산업 경쟁력 제고위한 정부차원의 지원확대

앞으로 국가 물류정책에 대한 정부 내 조정과 부처간 연계 기능이 더욱 강화되고, 물류전문기업의 육성, 고급 물류전문인력 양성 등 물류산업의 경쟁력 제고를 위한 정부차원의 지원도 확대된다.

또 정부가 역점적으로 추진해 온 글로벌 물류네트워크 구축, 동북아 물류협력 강화, 국제물류 투자펀드 조성 등 물류산업의 국제화도 가속도가 붙을 것으로 예상된다.

해양수산부와 건설교통부는 이같은 내용을 담은 '물류정책기본법' 및 '물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률'을 8월3일 공포했다. 두 법은 6개월 후인 2008년 2월3일 시행된다.

먼저 '물류정책기본법'의 주요 내용을 보면, 글로벌 물류경쟁의 심화 속에서 국가 물류정책이 한 방향으로 응집되어 시너지 효과를 낼 수 있도록 여러 부처로 분산된 물류정책기능을 종합·조정토록 추진체계를 정비했다.

이를 위해 국가물류정책위원회 위원장을 현행 건설교통부장관에서 국무총리로 격상하고, 해수부, 건교부, 재경부, 산자부 등 물류관련 부처와 민간전문가가 널리 참여할 수 있도록 했다. 위원회에는 물류정책, 물류시설, 국제물류 등 3개 분과위원회를 두어 심의기능도 강화했다.

급변하는 물류환경에 대응한 국가물류정책의 실천성을 높이도록 현행 20년 단위로 수립되던 국가물류기본계획의 계획기간을 10년으로 하되, 5년 단위로 계획을 재수립토록 하고, 물류산업 육성, 인력양성, 시설개발 등을 망라하도록 함으로써 국가 물류종합계획으로서의 위상을 높였다.

이와 함께 물류산업을 활성화하고, 물류전문기업을 육성하는 것을 정책목표로 다양한 시책을 추진하도록 했다.

이를 위해 우선 최근 국제적으로 확대된 물류(物流, Logistics)의 개념을 수용해 물류의 범위를 운송·보관·하역 등과 함께 가공·조립·분류·포장 등 부가가치 물류를 포함하도록 함으로

써 그 활동 범위를 넓혔다.

우리 물류시장의 경쟁력 확보를 위해 자가 물류보다 10~20% 수준의 기업 물류비 절감효과가 있는 제3자 물류활성화를 위한 시책 및 지원을 강화하도록 했다.

또한 지난해 1월부터 시행되고 있는 종합물류기업 인증제의 안정적 정착과 물류전문기업 육성의 중요 산실이 되도록 인증업무 전담기관으로서 종합물류인증센터를 설치하도록 하고, 인증 종합물류기업에게는 물류시설 우선 입주, 재정지원 등을 할 수 있는 근거를 마련했다.

아울러 글로벌 물류시대에 경쟁력을 강화하기 위해 정보화, 표준화, 연구개발 등 물류체계 효율화 시책을 적극 추진토록 했다.

그간 항공, 철도, 항만, 통관 등 기관별 · 기능별 분산 운영되고 있는 물류정보망을 통합 연계해 종합적인 물류정보 서비스를 제공할 수 있도록 종합물류정보망과 국가 물류통합 데이터베이스를 구축토록 했다.

또한 물류기업이 추진하는 물류장비 및 시설의 현대화와 물류관련 연구개발을 적극 지원하고, 물류의 자동화, 공동화 등에도 필요한 지원하도록 했다.

기본법은 또 물류기업이나 화주가 물류활동에 따른 폐기물 감량 등 환경친화적 포장, 물류장비, 시설 등을 사용할 경우 정부에서 행정적, 재정적 지원을 할 수 있도록 함으로써 물류기업 등의 환경 친화적 물류활동을 유도하도록 했다.

특히 참여정부의 국정과제로 추진하고 있는 동북아 물류허브화를 촉진하기 위해 국제물류에 대한 지원시책을 적극 강구토록 했다.

이를 위해 해양수산부장관과 건설교통부장관이 국제물류협력체계의 구축, 해외 물류기업 유치, 국내물류기업의 해외진출 등을 적극 지원하고, 물류시설을 관리하는 기관과 공동으로 투자유치활동을 할 수 있도록 했다.

한편 '물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률'을 주요 내용을 보면, 부처별로 분산된 물류시설(항만 제외)에 대한 중복투자를 방지하고, 국가물류정책과의 연계하에 종합적인 개발을 추진하기 위해 각종 물류시설에 대한 종합계획(5년 단위)을 수립하도록 했다.

또한 물류터미널에는 화물의 가공 · 조립시설 등 부가가치 물류시설을 설치할 수 있도록 하고, 건설공사 시행인가를 받은 경우 도시계획시설결정 및 건축허가를 받은 것으로 의제하여 건설 절차를 간소화했다.

아울러 지역물류거점인 물류단지(종전 유통단지) 개발을 활성화하기 위해 관련절차를 대폭 간소화했다.

물류단지 개발 실시계획 승인시 건축허가 등을 의제처리 하고, 물류단지의 인근지역에서 물류단지에 필요한 도로 · 하수도 및 폐기물처리시설 등 기반시설 건설시에도 물류단지 개발시 적용되는 일부 인 · 허가 등의 의제를 준용하도록 하고 있다.

또한 다른 법률에 의한 인 · 허가사항을 의제 처리할 경우에는 관계 법률에 따라 부과되는 수수료 및 사용료를 면제토록 해 사업자의 비용부담을 완화했다.

이와 함께 물류단지 진입도로 건설 등 물류단지 개발사업에 필요한 재원을 확보하기 위해 시 · 도 또는 시 · 군별로 해당 지방자치단체의 일반회계로부터 전입금 또는 정부의 보조금 등으로 조성되는 물류단지개발특별회계를 설치할 수 있도록 했다.

한편, 해양수산부와 건설교통부는 이번에 공포된 '물류정책기본법' 및 '물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률'의 시행에 필요한 절차와 기준 등을 정하기 위한 시행령과 시행규칙을 법률의 시행일정에 맞춰 정비해 나갈 계획이다.

해양수산부 제1회 국제해사포럼 9월6-8일 서울서 개최

IMO 사무총장과 국제해법학회장 등 국내외 인사 참석

해양수산부는 9월6일부터 8일까지 서울 3일간 서울 잠실 롯데호텔에서 '난파물제거협약'을 주제로 제1회 서울 국제해사포럼(The First Seoul International Maritime Forum)을 개최한다.

해양수산부 안전관리관실은 국제해사 분야에서 우리나라의 위상을 강화하기 위해 올해부터 매년 국제해사 분야의 주요한 이슈에 대해 전문가들의 의견을 듣고 토론하는 국제포럼을 개최하기로 했다고 설명했다.

해양수산부는 국제해사 분야의 주요 이슈에 대해 매년 국제포럼을 개최함으로써 우리나라가 IMO A그룹 이사국으로서의 위상에 부합하는 국제 여론 주도국 역할을 수행하는 것이 필요할 뿐만 아니라, 이 해사국제포럼을 발전시켜 나감으로써 해운ㆍ조선 강국으로서의 역량을 강화하는 것이 국익에 도움이 된다고 보고 있다. 이에 따라 국제적으로 비중이 있는 인사들을 초빙하여 국제해사포럼을 개최하기로 한 것이다.

해양수산부가 주최하는 이번 제1회 국제해사포럼은 '난파물제거협약(WRC-Wreck Removal Convention)'이라는 단일 주제로 열리게 되며, 주요 참석인사는 강무현 해양수산부 장관을 비롯하여 IMO 사무총장, 국제해법학회장, Lloyd List 편집장(Julian Bray), 일본 국토교통성 관계자 등으로 IMO 법률위원회 의장인 고려대학교 채이식 교수가 첫째 날과 둘째 날 발표와 토론을 이끌 것으로 알려졌다.

해양수산부는 국제해사포럼의 개최와 함께 우리나라 해양안전정책에 대한 홍보에도 열성을 다한다는 방침이다. Lloyd List 편집장과 텔레비전 방송 관계자와의 대담프로도 준비하고 있으며, IMO사무총장과 K-TV와의 인터뷰도 주선할 계획이다. 또한 국제해사포럼과 관련된 특집기사나 특집방송 등도 별도로 추진하는 한편, Lloyd편집장과 해운전문지들과의 간단회도 주선할 예정이다.

난파물제거협약(WRC)는 지난 5월 케냐에서 개최된 외교회의에서 64개국의 참여로 정식 채택이 되었으며, 그 주요 내용은 위험을 초래하는 EEZ 내의 난파물에 대해 연안국은 선주에 대해 난파물의 보고, 표시 및 제거를 요구할 수 있고, 총톤수 300톤 이상의 국제항해 선박은 난파물 제거비용 부담을 담보할 강제 보험 또는 재정 증명에 가입하도록 의무화 하고 있다. 이 협약은 2009년 중으로 발효 요건을 충족하고 늦어도 2010년에 국제적으로 발효될 것이 예상되고 있다.

한편, 국제해사기구(IMO) 에프티미오스 미트로폴로스 사무총장은 '제1회 서울국제해사포럼'에 참석하기 위해 오는 9월 5일부터 7일까지 방한한다.

미트로폴로스 사무총장은 동 포럼에서 축하연설을 할 계획이다. 또한 외교통상부 차관을 만나 IMO간 국제해사분야 주요 현안사항을 논의하고 강무현 해양수산부 장관을 만나 국제해사분야 협력 증진방안을 논의하게 된다.

또한 Lloyd's List 편집장도 제1회 서울국제해사포럼에 참석하여 주제발표를 하게 되며, 또 우리나라 해운전문지 기자들과 인터뷰를 통한 상호 이해를 증진시키고 관련 단체를 방문할 예정이다.

미국, 컨테이너 화물 100% 사전검색 의무화 시행

동제도 도입으로 국제교역에 심각한 피해초래 예상

한국해양수산개발원(KMI)의 이정환 원장은 최근 미국이 자국으로 수입되는 컨테이너 화물에 대해 100% 사전 검색을 의무화함에 따라 이에 따른 영향과 시사점을 분석하고, 향후 우리 정부가 물류경쟁력 확보를 위해 나아가야 할 방향을 제시했다.

KMI 최재선 연구위원이 발표한 자료에 따르면 지난 8월 3일 부시 미 대통령은 그 동안 숱한 논란을 불러일으켰던 컨테이너 화물에 100% 사전 검색을 의무화하는 법률에 최종 서명했으며, 이는 미국이 자국의 '물류보안(supply chain security)'을 확보하기 위해 마지막 수단을 동원했음을 의미하는 것으로 분석된다고 밝혔다.

이 법률은 9·11 테러 이후 미국이 자국의 보안 강화를 위해, 수입 컨테이너 화물을 외국항만에서 사전에 검색하는 컨테이너 보안협정(CSI)으로써, 미국으로 대량살상무기(WMD) 등이 밀반입되는 것을 차단하는 것을 목적으로 한다. 이는 외국항만에서 미국 세관원(CBP)의 지원하에 컨테이너 화물 검색기(X-ray)로 컨테이너 내부를 검색함으로써 위험화물을 사전에 탐지하는 것이 핵심인 것으로 알려졌다.

또한 이 법률은 제정 이후 5년 이내에 외국항만에서 사전 검색을 의무화하고, 사전 검색이 이뤄지지 않은 컨테이너 화물(환적화물 포함)은 미국으로 반입할 수 없도록 하고 있으며, 여객기로 운송되는 컨테이너 화물에 대해서도 3년 이내에 100% 검색을 의무화한다는 내용을 담고 있다.

이정환 원장은 이 법안이 미국에서 처음 상정됐을 때 현실적으로 문제가 많다고 보고 부시 미 대

통령뿐 아니라 해운·무역업계, 관련 정부 부처 등이 이에 반대하는 입장이었음을 지적하며, 이 법률의 통과가 2008년 미국 대통령 선거를 겨냥한 민주당과 공화당의 이해가 반영된 '정치적인 타협의 산물'로 평가될 수 있다고 말했다.

그러나 현재 미국 해운 및 화주단체 등은 국제교역구조와 기술 개발수준을 고려했을 때 이 제도는 실제로 이행이 불가능하다고 반발하고 있으며, 유럽연합의 경우 이 제도가 도입되면 이익보다는 오히려 국제교역에 심각한 피해를 초래할 것이라고 경고한 바 있음을 지적했다.

이 제도가 시행될 경우 예상되는 문제점으로 현재의 기술로는 컨테이너 화물의 100% 검색이 사실상 불가능함을 지적하는 한편, 이 제도가 미국이 주장하는 바와 같이 물류보안을 확보하는 데 기여하기보다는 지나치게 비용 지출만 강요하게 된다는 항만물류업계의 주장에 대해 설명했다.

한편, 우리나라의 경우는 미국과 컨테이너 보안협정(CSI)을 체결하고 2003년부터 부산항에서

미국 수출 컨테이너 화물에 대한 사전 검색제도를 시행하고 있는데, 오는 11월부터 부산항 감만 터미널에서 100% 검색 시범사업을 실시할 것이라고 밝혔다. 그러나 2012년 7월부터 미국 수출 화물에 대해 전면적으로 전수 검사하는 것은 현실적으로 엄청난 부담이 될 것으로 내다봤다.

이 원장은 앞으로 우리나라는 미국뿐만 아니라 다른 국제기구에서 지속적으로 도입되고 있는 보안조치에 적극 대응할 필요가 있는데, 이는 물류보안제도가 글로벌 메가 트렌드로 정착되고 있어 다른 나라보다 빨리 완벽한 보안시스템을 구축하는 것이 물류경쟁력에 도움이 되고, 예상되는 피해를 최소화할 수 있기 때문임을 강조했다.

또한 정부가 미국을 제외한 다른 나라와 공조체제를 구축하면서 100% 검색 조항을 개정하도록 하는 한편, 내부적으로는 새로운 검색제도 시행에 대한 준비도 서둘러야 할 것이라고 전망했다.

말라카-싱가포르해협 안전 및 해양환경 보호증진 협의

연안국과 이용국간 회의 9월4-6일 싱가포르서 개최

말라카-싱가포르 해협의 안전 및 해양환경 보호 증진을 협의하기 위한 '해협 연안국과 이용국간 회의'가 9월4-6일 싱가포르에서 개최된다.

이번 회의에서는 말레이시아, 인도네시아, 싱가포르 등 연안국과 우리나라, 일본, 중국, 호주 등 이용국이 참석해 이 해협에서의 실질적인 안전확보를 위한 상호 협력 방안을 협의할 예정이다.

특히 이번 회의에서는 말라카 해협 인근의 등대, 부표 등 항행보조 설비의 안정적인 운용 등 항행안전 증진을 위해 연안국과 이용국이 상호 협력할 수 있는 체계적인 협력 메커니즘을 도출할 예정이다.

정부는 원유 등 주요 전략물자 수송항로인 이 해협의 안전 확보를 위한 국제적인 노력에 적극 동참함은 물론 우리의 정보통신기술(IT) 및 전자분야의 우수한 기술력이 이 해협에서의 안전시스템을 구축하기 위한 각종 프로젝트에 활용될 수 있도록 할 방침이다.

유럽, 중동지역과 동아시아를 잇는 최단 항로상에 위치한 말라카 해협은 말레이반도 남부 서해안과 수마트라 섬의 동해안 사이에 있는 연장 963km의 국제해협으로 우리나라 원유물동량의 99%와 해상물동량의 30% 이상이 이 해협을 통해 운송되고 있다.

최근 말레이시아, 싱가포르, 인도네시아 등 해협 연안국들은 말라카해협의 항행안전설비 설치, 유지 및 보수에 필요한 비용을 이용국들이 분담해 줄 것을 강력히 요청해 오고 있다.

광양항 3단계 제1차 컨테이너부두 8월말에 완공

9월6일 한덕수 국무총리 등 참석, 준공식 거행

광양항의 숙원사업이던 3단계 1차 컨테이너부두가 지난 8월31일 완공되었다.

총사업비 3,770억원이 투입된 3단계1차 사업은 한국컨테이너부두공단이 지난 2002년 9월 착수하여 5년 여간의 공사 끝에 이번에 마무리 되었으며, 5만톤급 컨테이너 선박 4척이 동시에 접안하여 연간 160만TEU를 처리할 수 있는 규모이다.

동부두는 세계적인 추세인 컨테이너 선박의 대형화에 발맞춰 12,000TEU급 이상의 선박이 자유롭게 접안할 수 있도록 국내 최초로 안벽전면수심 (-)17m를 확보하였으며, 하역장비도 컨테이너 2개를 동시에 양,적하 할 수 있는 시스템을 도입하여 시간당 55개를 처리할 수 있는 최신식 크레인을 설치하였다.

또한 안벽 구조물 케이슨에 유수실을 설치, 항주파 등 입사파랑의 반사파를 저감토록 하여 하역효율과 항만가동율을 제고시켰고, 안벽 전면에는 부두의 야간경관을 고려한 야간 식별 조명을 설치하여 선박 이 · 접안시의 안전성을 증대시켰다.

하역장비의 계류시설 또한 기존의 설계풍속 50m/sec에서 대폭 상향 조정하여 풍속 75m/sec에서도 견딜 수 있는 구조로 태풍 등 자연재해에 보다 안전하게 시공되었다.

뿐만 아니라, 설치한 유수실을 어초화하여 어류 등의 산란장소로 이용되도록 공간을 확보하였으며, 부두내 녹지공간을 기존의 부두에 비해 대폭 확대하여 광양항을 친환경적인 부두로 거듭나게 하였다.

광양항은 이번 3단계 1단계 부두 준공으로 연간 550만TEU를 처리할수 있는 최첨단, 초대형 항만시설을 갖추게 되어, 국제물류중심항만으로써의 면모를 다지게 되었다.

한편, 한국컨테이너부두공단(이사장 정이기)은 3단계 1단계 부두준공식을 9월6일(목) 한덕수 국무총리, IAPH사무총장, 외국적선사 대표 등 1,000여명이 참석한 가운데 개최한다.

중국 정부, 5대 국영선사 통합 본격적으로 추진

규모확대를 통한 시장점유율 선점위한 장기전략

중국은 최근 5대 국영선사를 통합하기 위한 본격적인 움직임을 보이고 있다.

한국해양수산개발원 정책동향연구실 최재선 연구위원은 최근 "중국은 지난해 12월부터 국유기업에 대한 통합과 구조조정 작업을 본격으로 추진하여 올해 초부터 해운분야 5대국영선사의 개별적 통합작업이 이미 시작된 것으로 분석되고 있다"며 "이에 대한 대응책으로 M&A를 통한 국적선사의 대형화와 경쟁력 확보가 시급한 실정"이라고 지적했다.

중국 5대 국영선사는 원양 컨테이너 화물 운송을 주로 하는 코스코그룹과 차이나쉬핑그룹, 내륙수로 운송에 주력하는 창항해운그룹, 선박금융과 항만개발, 원양 석유운송을 전담하는 차이나 머천츠 그룹, 복합운송기업인 시노트랜스 등이다.

최재선 연구위원은 "5대 국영선사의 통합작업에 대해 여러 가지 의견이 제시되고 있으나 대체적으로 △창항그룹과 시노트랜스의 통합 △차이나쉬핑과 창항그룹의 통합 △코스코와 시노트랜스의 통합 △국영선의 기능별 통합으로 벌크화물 운송은 코스코에, 원유수송은 차이나 쉬핑에 몰아준다는 방안이 추진되고 있다"고 밝혔다.

특히 최 연구위원은 중국이 연안과 아시아역내 서비스를 강화하기 위해 창항그룹과 시노트랜스의 통합이 올해 10월경에 이뤄질 것으로 예상된다며, 나머지 통합작업은 2010년에 완료될 것으로 보인다고 전망했다.

이들 5대 국영선사는 구조조정 작업이 본격화되면서 주도권을 확보하기 위해 지속적으로 자본금을 확충하고, 선대규모를 계속 늘리는데 주력하는 것으로 알려졌다.

코스코 홀딩스는 지난 6월말 A주 상장을 통해 2억 달러(15억 위안)의 재원을 확보하고, 모 그룹의 벌크선 사업부문을 인수하기로 했으며, 차이나 쉬핑도 15억 위안 상당의 신주 발행을 통해 컨테이너 선박 등을 신조 발주할 계획이라고 밝혔다.

또 올해 7월말 현재 5대 국영선사 산하의 7개 해운 상장기업 중 4개 기업이 총 120억 위안(310만DWT)에 달하는 벌크선 신조와 발주계획을 발표하고, 차이나 쉬핑도 지난 8월 10일 13억 6000만 달러를 투입하여 우리나라 삼성중공업에 1만 3296TEU급 컨테이너선 8척을 신조 발주했다.

중국의 국영선사 통합작업은 해운기업의 덩치를 키워 국제 경쟁력을 확보하기 위한 장기적으로 전략으로 분석되고 있다. 최재선 연구위원은 "중국의 5대 국영선사가 어떠한 방식으로 통합되더라도 거대한 해운 '항공모함' 기업이 탄생하게 되어 세계 해운업계에 상당한 영향을 미칠 것으로 보인다"며 "우리국적 선사의 대형화 방안이 적극 검토되어야 한다"고 강조했다.

최 연구위원은 "우리나라 근해 선사의 경우 글로벌 선사의 아시아 역내 서비스 확충과 운임 회복지연 등으로 어려움이 가중되고 있는 상황에서 통합을 마친 중국 선사까지 가세한다면 근해항로에서 글로벌 선사와 중국선사, 우리나라 선사간의 경쟁이 더욱 치열해질 것"이라고 전망했다.

해양수산부, 2012년 여수엑스포 유치 결의대회 개최

해양부 출범 11주년 기념식에서 홍보대사 등 위촉

2012년 세계엑스포 개최지 결정을 100여일 앞두고 해양수산부는 8월8일 오전 11시 서울 종로구 계동 청사 지하 대강당에서 해양부 출범 11주년 기념식을 겸한 여수엑스포 유치 결의대회를 가졌다.

해경 관현악단의 연주가 울려퍼진 가운데 열린 이날 행사는 인기가수 바다, 강무현 장관을 비롯한 해양부 전 직원, 해경, 해양수산 유관단체, 해양소년단연맹 등 500여명이 참석해 여수엑스포 주무부처로서 유치에 최선을 다하겠다는 결의를 다졌다.

강장관은 기념사에서 "우리의 최대 현안인 여수엑스포 유치를 절대절명의 과제로 생각하고 11월27일 여수로 결정되도록 총력을 기울여 나가자"고 강조했다.

강장관은 이어 그룹 'SES' 출신 인기가수 바다(본명 최성희)를 '2012 여수엑스포 유치' 및 '바다사랑' 홍보대사로 위촉하고 위촉패를 수여했다. 특히 기념식에서는 해양부 전 직원이 단결된 모습으로 여수엑스포 유치에 최선을 다한다는 의미로 '2012여수박람회! 우리 힘으로 유치합시다!'라는 구호를 삼창하고, 가수 바다와 함께 참석자 전원이 2012년 여수엑스포 유치를 염원하는 '종이 비행기 날리기' 퍼포먼스를 펼쳤다.

부산항 야적장크레인(T/C) 연료 전기로 전환추진

컨부두운영사, 경비절감과 환경오염 예방차원에서

부산항 '컨' 부두 운영사들이 경비절감 등을 위해 야적장 크레인(T/C)의 연료를 기존 유류에서 전기로 전환하는 방안을 적극 검토하고 나서 주목된다.

이는 부산항만공사의 '에너지 공급시스템 개선 시범사업'이 효과를 거두고 있는데 따른 것으로 경비절감과 환경오염 예방에도 기여할 것으로 기대된다.

부산항만공사(BPA)에 따르면 부산항 주요 부두 운영사들이 T/C의 에너지 공급 체계를 유류에서 전기로 전환하는 방안을 적극 추진 중에 있다.

자성대부두의 경우 내년부터 T/C 34대 가운데 우선 15대에 대해 에너지 공급체제를 기존 유류에서 전기공급시스템으로 전환한다는 계획이다.

또 신감만부두는 내년 중 T/C 17대 가운데 12대, 우암부두도 13대 중 8대의 에너지 공급체계를 전기공급시스템으로 바꾼다는 방침이다.

감만부두와 신선대부두 등도 이들 부두와 마찬가지로 야적장 크레인의 에너지 공급시스템을 유류에서 전기로 전환하는 방안을 신중히 검토하고 있다.

이는 부산항만공사가 지난해부터 추진해 온 T/C 에너지 공급시스템 개선 시범사업이 높은 경비절감 효과를 거두고 있는데 따른 것으로 풀이된다.

BPA가 3억9,000여만원을 투입, 케이블 설치작업 등을 거쳐 지난 7월 자성대부두에 T/C 2대의 에너지 공급체계를 전기로 전환한 뒤 한 달여간 에너지 절감 정도를 측정한 결과 비용이 유류비의 10%선에 그친 것으로 나타났다.

BPA는 이에 따라 북항 일대 T/C 147대 중 부두 운영여건 등을 감안, 88대에 대해 부두 운영사와 함께 내년부터 연차적으로 전기 구동방침으로 전환한다는 계획이다.

이 경우 대당 3억6,000만원, 총 324억원의 비용이 소요되지만 연간 약 114억원의 에너지 절감 효과를 거둬 3년이면 투자비를 회수할 수 있을 것으로 BPA는 보고 있다.

BPA 항만시설팀 최재옥 부장은 "고유가로 어려움에 직면한 부두 운영사의 경비절감을 위해 이 계획을 추진했던 것"이라면서 "경제성이 높은 것으로 확인된 만큼 BPA는 케이블 매설 등 기반시설 설치에 따른 초기투자비를 지원한 뒤 투자비를 추후 회수할 방침"이라고 말했다.

아시아-북미항로 수출/수입물동량 불균형 개선예상

왕복항 불균형, 정기선사 채산성 악화요인으로 작용

그동안 아시아-북미 정기컨테이너항로에서 정기선사들의 채산성 악화요인으로 작용해 온 수출과 수입 물동량 불균형이 금년들어 개선될 조짐을 보이고 있다.

정기선업계에 따르면, 아시아-북미항로의 경우 최근 몇 년간 아시아발 북미향 컨테이너물동량 증가세가 두드러진데 반해 북미지역에서 아시아지역으로 수출되는 물동량 증가세는 소폭에 그쳐 불균형이 심화되어 왔다.

이에 따라 북미발 아시아향 컨테이너화물의 운임이 아시아발에 비해 절반이하 수준으로 떨어지는 등 정기선사들의 채산성에 악영향을 끼쳤다.

그러나, 2007년들어 아시아발 북미향 컨테이너화물의 증가세는 크게 둔화되는데 반해 북미발 물동량 증가세는 두드러진 경향을 보이고 있어 왕복항로의 불균형이 다소 개선될 것으로 기대되고 있다. 미국 통관통계회사인 JOC-PIERS의 자료에 의하면, 지난 2000년 북미지역에서 아지아지역으로 들어 온 컨테이너물동량은 아시아발의 46·6%를 기록했으나, 이후 불균형이 더욱 심화되어 왔다. 2003년에는 다소 상승했지만 2004년부터 재차 하락하여 2006년 연중의 불균형은 33·8%까지 저하했다.

이처럼 아시아-북미항로에서 동서향 수급불균형이 확대된 이유는 중국의 대북미 수출물동량이 큰 폭으로 증가했기 때문으로 분석되고 있다. 주택관련 화물이나 소매점 전용의 소비재를 중심으로 중국에서의 각종 공업제품의 생산력 향상과 호경기에 수반하는 미국의 구매력의 지속적인 확대로 아시아지역에서 북미지역으로 나가는 물동량 증가율이 두자리수에 달했다.

그러나, 2006년 후반부터 미국내의 주택수요가 조정국면에 진입하면서 아시아발 물동량 증가세가 크게 둔화되기 시작하여 2007년 1월부터 4월까지의 물동량은 2.7% 증가한데 그쳤다.

이에 반해 북미발 아시아향 물동량은 이 기간중 7.5% 증가했으며, 특히 4월 한달간에는 14.5%의 증가율을 기록했다. 지난 2006년 연간 이 항로의 물동량은 6.9% 증가했으며, 금년에도 이같은 증가율을 유지할 것으로 분석되고 있다.

이 항로의 주된 취급화물은 고지를 비롯하여 목재, 잡화, 기계 등으로 대부분 중국 내에서 수요를 충족시키지 못하는 품목이다.

이에 비해 중국발 북미향 화물의 경우는 중국정부에서 7월에 실시한 수출품의 증치세 환부율의 변경이 화물수요에 영향을 미칠 것으로 분석되고 있다. 2,831품목에 대해 환부의 철폐나 환부율의 인하를 실시한 것으로 과열되는 수출을 억제시키는 역할을 할 것으로 보여지기 때문이다.

아시아-북미항로에서 동향과 서향의 불균형이 축소되면 공컨테이너의 회송경비가 경감되어 정기선사들의 코스트 개선에 기여할 것으로 예상된다.

초대형컨테이너선 신조선가 1TEU당 1만3,000달러 수준

1만2,000TEU급 컨테이너선 신조선가 1억7,000만달러선

컨테이너 적재개수 1만2,000 TEU를 넘는 슈퍼 포스트파나맥스(panamax)형 컨테이너선의 신조선가가 지속적으로 상승, 1TEU당 1만3,000달러에 이르고 있다. 외신에 따르면, 최근 대만조선 CSBC가 칠레선사 CSAV로부터 1만2,000TEU형 4척을 수주했는데, 이 선박의 1TEU당 선가가 1만3,000달러선을 넘어섰다.

특히, 한국의 조선 2사가 교섭중인 1만2,500-1만3,200TEU형 컨테이너선의 신조선가도 1TEU당 1만3,000달러 수준에 이를 것으로 예상되고 있다. 이와함께 LNG(액화천연가스) 프로젝트의 연기로 발주되어 온 슈퍼 포스트파나맥스(panamax)형의 신조선가 역시 상승세를 보이고 있다. 시장정보에 의하면, CSAV는 1만2,000TEU형 컨테이너선 4척을 CSBC에 발주했는데, 이들 선박의 납기는 2009년말-2011년으로 선가는 모두 6억4,000만달러인 것으로 알려졌다.

이들 선박의 1척당 선가는 1억6,000만달러로 1TEU당 선가로 환산하면 약 1만3,300달러가 된다.

한편, 삼성중공, 대우조선해양 등 한국 조선 2사는 독일선주와 슈퍼 포스트파나맥스(panamax)형의 신조상담을 진행중인 것으로 전해지고 있는데, 삼성은 1만3,200TEU형 6척, 대우는 1만2,500TEU형 5척을 각각 교섭하고 있다는 것이다.

납기는 각각 2011년을 전후한 것으로 이들 선박의 1척당 선가는 삼성이 1억7,300만 달러, 대우가 1억6,600만 달러로 1TEU당 선가는 각각 1만3,100달러, 1만3,280달러에 이르는 수준이다.

현재 1만2,000TEU형의 컨테이너선 건조야드를 갖고 있는 조선소는 한국의 현대중공, 삼성중공업, 대우조선해양, 한진중공업, STX조선 등 조선 5사와 AP몰러-·머스크르룹의 오덴세스틸쉽야드(덴마크), 대만의 CSBC 등 7사정도로 한정되어 있다.

신조선 발주 대부분 벌크선에 집중

최근들어 신조선마켓이 거의 벌크선 일색의 양상으로 전개되고 있어 선복과잉이 우려되고 있다.

외신에 따르면, 유럽선주에 의한 1만2,000TEU급 슈퍼 컨테이너선이 한국의 조선소에 대거 발주되고 있지만, 이것을 제외하면 한국·중국의 조선각사가 수주하는 신조선은 일본이 자랑으로 여기는 선종인 벌크선에 집중되고 있다. 수요측면에서의 해운 드라이마켓은 연말까지 강세기조가 지속될 것으로 예상되고 있어 벌크선의 신조가격도 덩달아 상승하는 경향을 보이고 있다.

신조선 마켓에서는 현재 서브프라임 론 문제(신용도가 낮은 개인용 주택융자)와 관련하여 미국 경제의 장래와 그 영향을 주시하면서, 강재를 비롯한 자기재 가격의 상승이나 제품 확보에 관계자의 초점이 모아지고 있다. 오는 10월 이후 납입되는 2007년도 하반기를 대상으로 한 강재가격은 인상이 불가피할 것으로 전망되는 가운데 한국과 일본 등 주요조선국의 조선소들은 신조선가에 이를 전가할 움직을 보이고 있어 선가상승 압력이 드세지고 있다. 그럼에도 불구하고, 부정기건화물선 시장의 활황을 반영하여 벌크선의 신조발주는 계속해서 늘고 있는 추세이다. 이에 따라 최근에 대량 발주된 벌크선들이 준공되는 2010년을 전후하여 선복과잉이 극심해질 것으로 전망되고 있다.

세계해운산업 숙련인력 부족난 심화로 성장에 제동

영국의 NOE P&I, 숙련인력 절대적으로 부족 경고

국제 상호보험조합인 영국의 'North Of England P&I Club' (NOE P&I)은 최근 비숙련자의 지속적 증가로 인해 세계해운산업의 번영에 제동이 걸렸다며 우려를 표명하고 나섰다.

KMI의 '지구촌 해양수산'에 따르면, NOE P&I는 2007년 보고서에서 현재 지속적으로 증가하고 있는 전세계 선박을 적절히 관리하고, 필요한 지원과 경험을 충족시킬 수 있는 숙련인력이 절대적으로 부족하다고 경고했다.

NOE P&I의 Rodney Eccleston 대표는 보고서에서.아이러니하게도 해운업계의 인력부족은 해운업의 번영에서 비롯되었다고 지적하고, 현재 선원양성은 절차에 따른 선박 관리에 너무 치중되어 있어 해결 절차가 마련되지 않은 상황이 발생했을 때 선원들은 독자적으로 대처할 수 있는 교육, 경험, 구상을 가지고 있지 않다고 밝혔다.

그는 또 선원들이 적절한 자격을 갖추기 위한 시간이 부족하기 때문에 해운업이 더 큰 어려움을 겪게 되는 것이라고 강조하고, 이에 대한 원인은 훨씬 더 근본적이라고 덧붙였다.

이에 대해 해운전문가들은 NOE P&I가 발표한 이번 연례보고서를 그냥 지나쳐서는 안되는 중요한 내용이라고 공감하고 있다. 이는 해운업계의 경우 인력 부족 현상이 몇 년 전부터 계속되어 왔고, 또 해운분야의 전례없는 호황을 기반으로 선주회사들은 괄목할 만한 성장을 누려왔으나, 인력양성은 그동안 등한시해왔기 때문이다.

이에 따라 전문가들은 인력교육 프로그램의 개선 없이는 현재 직면하고 있는 문제를 해결할 수 없어 위기상황을 맞게 될 것이라고 주장했다.

사실 그동안 선장과 선주들의 책임이 확대되면서 나머지 인력의 필요성은 그다지 중요하게 인식되지 못했는데, 이에 따라 하급직 선원들은 단지 수적인 측면에서 선박의 최소한의 안전 수준을 충족하기 위해 유지해야 하는 정도로 인식하고 있었던 것이 거의 전부이다.

한편, 일본선사 MOL은 최근 선대확대 프로그램의 일환으로 'SPIRIT OF MOL'이라는 첫 번째 선박 양성 훈련을 실시했다. 이 회사는 이와 더불어 인력부족 문제를 해결하고 안전수준과 질 높은 운영보장을 위해 미래 선원들을 위한 실무 교육과 수업장소를 제공하는 등 전세계에서 교육활동을 확대 진행하고 있다.

또한 지난 1월 사관 견습생 훈련프로그램을 도입하기 위해 우크라이나의 오데사 국립해양아카데미와의 합의문을 발표했는데, 이는 선대 안전을 최대 보장할 수 있는 차세대 선원 양성을 목적으로 하고 있다.

MOL과 비슷한 규모의 NYK, 머스크 라인 등도 사관 견습생 훈련 프로그램을 추진하고 있는데, 이러한 계획들은 높이 평가 받을만하지만 해운업 전체의 체계적 노력이 없다면 이 계획들만으로는 역부족일 수 있다는 의견도 나오고 있다.

일본 자민당 톤세제 도입 국익차원에서 반드시 필요

일본 국토교통성 2008년도 세제개정시 도입검토

일본 자민당의 해운 · 조선대책 특별위원회(위원장 : 에토 세이시로 중의원 의원)와 해사건국추진의원연맹(위원장 : 에토 의원)은 8월30일 당본부에서 합동 부회를 개최하고 톤세제 도입방안을 협의했다.

이날 회의에서는 일본 국토교통성 관계자로부터 2008년도 세제개정과 관련하여 톤수표준세제 등에 대해터 설명을 들은 뒤 톤세제 도입방안에 대해 의견을 나누었다.

특히 이날 회의에서 에토 위원장은 연말의 세제개정 결정과 관련하여 "톤세제 도입을 위해서는 여당이나 야당도 없고, 국익의 관점에서 이를 적극 도입해야 한다"고 강조하는 등 참가의원들이 동제도 도입의 필요성에 대해 의견을 같이했다.

일본선주협회의 마에가와 히로유키 회장(前川弘幸, K-Line 사장)은 "톤세제는 이미 세계 표준이 되고 있어 세계의 주요 해운국과 같은 조건으로 싸우기 위해서도 도입은 매우 중요한 과제"라며, 일본상선대의 국제경쟁력 제고차원에도 동제도의 도입이 시급하다고 말했다.

이너 국토교통성의 하루나리 마코토 해사국장은 "톤세제 이외에도 국세로서 국제선박의 등록면허세 특례연장, 지방세로서 외항컨테이너의 고정자산세 특례연장, 톤세제 도입에 수반하는 법인주민세, 법인사업세의 특례 등에 대해서도 배려가 있어야 한다는 점을 의원들에게 강조했다.

대만선사 에버그린 중국 본토에 조선소 건설계획

35만DWT까지 건조할 수 있는 야드 2011년 개시

대만선사 에버그린이 중국 본토에 조선소의 건설을 계획하고 있는 것으로 알려졌다. 이같은 사실은 에버그린의 총수인 장 총재가 해외언론과의 인터뷰를 통해 밝혀졌다.

에버그린의 조선소 규모는 35만DWT급의 선형까지 건조할 수 있는 사이즈로, 신조선 건조는 오는 2011년에 개시할 계획이다. 자사 전용의 컨테이너선을 시작으로 탱커나 벌크선을 건조한다는 것이다.

에버그린의 이같은 계획은 세계적으로 신조선의 건조가 폭주함에 따라 조선소 확보가 어려워짐에 따라 신조선을 건조하는 야드를 스스로 확보하기 위한 것으로 분석되고 있다. 동사는 중국 푸젠성에서 조선소의 건조를 계획하고 있는 것으로 전해지고 있다.

동사는 2003년 7월 자사 최대선형 6,724TEU형 컨테이너선 10척을 거래처인 일본 미츠비시중공업에 발주했다. 미츠비시중공업은 코베조선소에서 건조, 이 최종선을 금년 10월에 인도할 예정이다.

에버그린은 이 선형을 S형이라고 명침을 붙였으며, 최종적인 건조척수는 47척에 달하는 것으로 알려지고 있다.

그러나 에버그린은 신조선가의 상승압력으로 발주물량을 10척으로 중단한 상태이다.

덴마크 AP몰러그룹 올 상반기 영업이익 3.4조원 기록

정기선부문 영업이익 지난해 적자에서 흑자로 전환

덴마크의 AP몰러-머스크그룹은 올 상반기 굴착선 등 선박의 매각이익이나 정기선 관련부문의 손익개선에 힘입어 전년동기대비 10% 증가한 201억3,100만 크로네(약 3조3,814억원, 1크로네=약 160.78원)의 영업이익을 시현했다고 최근 발표했다. AP몰러-머스크그룹은 정기선관련 부문에서는 미국의 내륙수송 재검토를 포함한 태평양항로 서비스 재구축의 영향으로 지난해 상반기 15억9,300만크로네의 영업적자에서 11억6,700만크로네의 영업흑자로 전환됐다.

그룹 전체의 세금제외전 이익은 8% 증가한 189억2,500만크로네, 순이익은 23% 증가한 87억4,900만크로네로 집계됐다. 선박의 매각이익을 36억4,200만크로네로 계상한 것 이외에도 소매부문의 기업매수도수익을 끌어 올렸다.

그룹의 총매출액은 전년동기대비 6% 증가한 1,311억5,800만크로네에 이르렀다. 특히 달러화에 대한 크로네화가 8% 상승했기 때문에 전반적인 수익이 감소했다.

달러화로 거래된 정기선관련 부문은 세금제외전 적자가 29억8,000만크로네에서 2억2,900만크로네까지 줄었으며, 이 부문의 매출액은 3% 감소한 704억6,700만크로네로 집계됐으나, 달러베이스로는 5% 증가한 125억6,900만달러를 기록했다. 정기선 주력선사인 머스크라인의 올 상반기중 컨테이너화물 수송량은 수요의 왕성한 아시아-유럽이나 아프리카 항로에서 10% 이상 증가한 반면, 서비스를 개편한 태평양항로에서는 12% 감소하여 전체적으로는 3% 증가한 약 300만 FEU로 집계됐다. 같은 부문의 항만관리회사인 APM터미널의 순이익은 약 2배 증가한 5,100만크로네를 기록했다. 이 회사의 매출액은 26% 증가한 11억9,500만크로네를 기록했다.

탱커 및 부정기선, 그리고 소매 양쪽 부문의 영업이익은 각각 53억5,800만크로네와 12억6,700만크로네에 달했으며, 오일 및 가스부문은 탐사비나 상각비가 부풀어 올라 영업이익은 21% 줄어든 125억8,800만크로네에 머물렀다.

한편, 그룹은 2007년 12월기 실적은 달러베이스로 매출액이 12% 증가한 500억달러, 순이익은 20% 증가한 32억4,000만달러에 이를 것으로 예상하고 있다.

유럽-북미항로 TACA, 10월 운임인상

유럽-북미항로의 서비스 제공선사로 구성된 대서양항로운임협정(TACA)은 8월31일 유럽에서 북미지역으로 나가는 컨테이너화물의 운임회복을 위해 오는 10월1일부터 운임인상을 단행한다고 발표했다. 유럽지역에서 북미 동해안지역으로 나카는 컨테이너화물의 운임은 20피트 컨테이너당 240달러, 40피트 또는 45피트는 300달러씩 인상하고, 걸프경유 북미 서해안 전용은 20피트당 400달러, 40피트 또는 45피트당 500달러이다.

TACA는 2007년의 유럽-북미항로로 도착하고, 서항의 스페이스 수요는 신장하고 있는 반면, 유럽용동항의 화물의 이동이 당초 예측을 밑돌아 안정된 서비스 유지를 위한 운임 수준에 이르지 않다고 주장하고 있다. 동협정 참가선사는 ACL, 머스크라인, MSC, NYK, OOCL 등이다.

2007 8

- 군산지방해양수산청, 국제여객선 안전관리 및 간담회 개최(8/1-3)

- 한국선주협회, 한국해양대와 목포해양대 통합 산학간담회 개최
- 해양수산부, 제2회 해양스포츠 제전 개최(8/10-13, 삼척맹방해수욕장), 신개념 통합전자항법시스템 국내 대응방안 연구 중간보고회 개최
- 여수지방해양수산청, 광양항 항만종합감시시스템 실시설계용역 준공

- 해양수산부, 국제물류투자펀드 설립을 위한 투자설명회 개최, 광양항 통항분리방식 관제시행

- 해양수산부, 해양수산행정서비스 고객만족도 조사(8/13-31)

- 한국선주협회, 외국인해기사 승무기준, 범위고나련 지침 개정의견 해양수산부에 제출
- 해양수산부, 해양스포츠제전위원회 개최

1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15

- 해양수산부, 해상교통안전법 전면 개정을 통한 해양안전관리법 제정관련 법안검토 전문가 회의 개최, 국제항해 화물선 해양사고(침몰) 방지대책 수립
- 목포해양대학교, GICOMS 고도화그룹 워크숍 개최

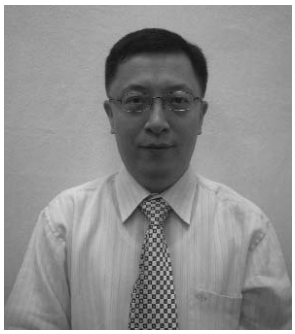
- 한국선주협회, 런던 현지 민관합동사무소(KMC) 설립에 관한 의견 해양수산부에 제출
- 해양수산부, 해양부 출범 11주년 기념식을 겸한 여수엑스포 유치 결의대회 개최, 제5회 '올해의 선원' 포상, 부산북항 재개발사업 지구단위계획 및 기본설계 용역착수

- 해양수산부, 해군예비역의 해기인력화 추진 실무협의회 개최

- 한국선주협회, 해무위원회 개최
- 부산지방해양수산청, 해양사고 방지를 위한 국제여객선 사업자 간담회 개최

• 해양수산부, 해사고 혁신방안관련 2+1 승선훈련 시행계획 수립 대책회의 및 목포-상해 국제여객항로 정상화 추진회의 개최, 해상교통관제시설(VTS) 낙뢰피해 예방대책 마련, 제2차 국립해양박물관 건립 자문위원회 개최
• 해양수산부, 해사고 2+1 교육과정의 효율적 운영 및 해사고 졸업생 취업률 제고 실무자 회의 개최
• 해양수산부, 광역 해상교통관제망(VTS) 구축을 위한 워크숍 개최(8/27-28)
• 해양수산부, 목포/상해간 국제여객선 운항사업자 모집공고, 화물선 해양사고 방지대책 설명회 개최, 해기사 명예의 전당 설립을 위한 현장확인 및 유관기관 협의
16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
• 해양수산부, GNSS 보강시스템 및 GPS상시관측소 운영관련 업무협의회 개최
• 해양수산부, 외국인선원 관리체제 개선을 위한 지침개정, 항만재개발 사전환경성 검토방법 및 협의절차 규정고시
• 해양수산부, 국제물류투자펀드 주요 투자 기관대상 현장 설명회 개최
• 한국선주협회, BBC HP 수입신고 조사관련 대책회의 개최
• 한국선주협회, 해운산업에 대한 외화대출 용도제한 철폐 해양수산부와 한국은행에 건의
• 해양수산부, 인증 종합물류기업 간담회 개최
• 한국선주협회, 해무부서장회의 개최
• 해양수산부, 해사고 혁신방안 설명회 개최
• 해양수산부, VLCC(초대형 유조선)를 VLOC(초대형 광탄선)로 개조시 문제점 검토회의 개최
• 여수지방해양수산청, 해양관광산업 활성화와 크루즈산업 육성방안 토론회 개최

우리의 해상운송 법체계 선진화를 위한 발판
– 상법 해상편 전부 개정 –



(법제사법위원회 입법조사관 이욱희)

1. 시작하며

우리나라는 해상운송물동량 기준으로 세계 5위의 화주국인 동시에 선박보유량 기준으로 세계 8위인 운송국가로, 해상화물운송 규모가 이처럼 큰 만큼 해상운송과 관련된 분쟁이 발생할 가능성도 크다 할 것이다.

이들 해상운송계약과 관련한 분쟁이 발생할 경우에는 당사자 간의 계약 뿐만아니라 약관 1)

등에 근거하여 분쟁을 해결하지만, 법이론상으로는 상법 제5편 해상편이 중요한 근거가 된다.

그런데 현행 해상편은 오늘날 대규모 선박을 운송수단으로 사용하면서 세계를 무대로 해운업을 영위하는 다양한 형태의 현대적인 해상기업 활동을 제대로 반영하지 못하고 있고, 새로운 해상운송 환경에 적합한 여러 국제해상조약의 내용을 수용하지 않고 있으며, 해상화물운송장제도 등 변화된 현대 해상실무를 적절하게 반영하지 못하고 있고, 구성에서도 "운송"과 "용선(傭船)"이 혼재되어 이해하기 어렵게 되어 있어 우리의 화주 및 선주로부터 외면받고 있다는 지적이 그동안 계속 있어 왔다. 2)

해상운송 실무에서도 각종 해상거래가 대부분 국제적 약관에 따라 이루어지고 준거법도 외국법이며 우리의 법원이 관할법원으로 선호되지 않고 있는 것이다.

정부는 이와 같은 문제인식을 담아 상법 해상편

1) 이들 해상운송계약은 대체로 계약당사자의 개별 의사보다는 정형화된 계약조건에 따라 계약이 성립되는 부합계약의 성격을 지닌다.

2) 각종 해상거래가 대부분 국제적 약관에 따라 이루어지고 준거법도 외국법이며 우리의 법원이 관할법원으로 선호되지 않고 있는 이유 등으로 우리 해상법의 발달을 위한 촉진제가 없었다고 하며, 심지어 각종 국가고시에서 출제가 되지 않는 분야(송상현 · 김현, 「해상법원론」, 박영사, 2005, iv쪽)라고 함. 이는 우리의 해상편이 놓여있는 현실을 그대로 나타낸다고 할 것임.

의 체계를 현대화하기 위한 「상법 일부개정법률안」을 2006년 1월 17일 제출하게 되었다.

이에 따라 국회법제사법위원회는 2006년 11월 24일 이 법률안을 전체회의에 상정한 후 법안심사 제1소위원회 차원의 간담회(2007년 6월 4일) 및 수차례의 소위원회 심사를 거쳐 지난 7월 2일 전체회의에서 일부 수정하여 의결하였고, 본회의는 7월 3일 법제사법위원회의 심사대로 의결, 정부는 8월 3일 공포하였다.

2. 개정법률의 준비 과정

상법 분야가 대체로 전문성이 필요하지만 특히 해상편은 국제적인 해상운송 실무에 대한 이해가 있어야 하는 점에서 이번과 같은 해상편의 체제를 전부 개정하기 위하여는 정부 · 학계 및 업계의 장시간의 노력이 전제될 필요가 있었다.

이번 개정법률을 준비하는 데에도 사단법인 한국해법학회가 자체적으로 "해상법개정문제연구회"를 구성하여 약 2년 6개월(2001. 9. 28 ~ 2004. 3. 27) 동안 활동하면서 개정시안을 마련한 바 있고, 법무부도 2004년 6월 24일 상법(해상편)개정특별분과위원회를 구성하여 1년 3개월 동안 활동하였으며, 공청회(2005년 9월 26일)를 개최하여 이해관계자들의 의견을 수렴하여 중요 관계부처인 해양수산부와 협의를 거쳤다.

개정법률은 이와 같이 약 4년 동안 학계 · 업계(한국선주협회 및 한국하주협의회 등) 및 관계부처의 의견을 수렴하고 많은 관계자의 이해를 조정하여 제출되어 법안심사에서 이해조정이 필요한 쟁점이 명확하게 부각되었기 때문에 더욱 효율적인 법안심사가 가능하게 되었다.

3. 개정법률의 주요 특징 [3]

□ 구성상의 특징

개정법률은 해상편의 구성에서 종래의 해상운송계약을 운송과 용선으로 구분하고, 용선계약은 다시 항해용선, 정기용선 및 선체용선으로 구분하면서 이들을 각 절(節)로 대등하게 편성하였다.

이는 현행 해상편이 개품운송계약과 용선계약을 구별하지 않고 이를 혼합하여 규정함으로써 이해하는 데에 어려움이 있었고, 오늘날 해상운송에서 주된 내용을 차지하고 있는 개품운송계약보다도 오히려 용선계약에 관하여 더 많은 규정을 두고 있는 등 현실적합성이 부족하다는 그동안의 지적을 개선하기 위한 것이었다.

즉, 제2장 운송과 용선에서 개품운송계약에 관한 규정을 용선계약(특히 항해용선계약)과 구별하여 별도의 절(제1절)로 둠으로써 개품운송계약의 성격

3) 이 부분은 국회법제사법위원회 전문위원 검토보고서를 정리하였음.

4) 상법(해상편)개정특별분과위원회의 논의 과정에서 최근 상법에서 회사법을 분리해 별도의 법을 제정한 일본의 사례를 참고하여 해상편 자체를 분리하는 문제에 대해서도 논의하였으나, 우리의 경우 회사편이 상법에서 분리되지 않고 있는 사정 등을 고려하여 이번 개정안에서는 체계를 정리하는 수준으로 논의를 정한 바 있음(전문위원 검토보고서).

5) 이러한 해상법 체제의 변경은 민법과 비교하여 볼 때 제1장은 총칙적인 규정에, 제2장은 법률행위 내지 계약법적 성격의 규정에, 제3장은 비계약적 채권에 관한 규정에 각각 해당한다고 볼 수 있고 이는 장차 해상법이 단행법화 할 수 있는 길을 열어두는 역할을 하게 된다고 함(김현, 상법(해상편)개정공청회 발표문, 2005. 9. 26, 4쪽).

이나 기능이 용선계약과 전혀 다름을 분명하게 하였다.[4]

이러한 해운실무를 반영하여 개정법률은 상법 "제5편 해상"을 총 3장으로 개편하여 제1장 해상기업, 제2장 운송과 용선, 제3장 해상위험으로 분류하였다.[5]

현행 해상편과 개정법률의 체계를 비교하면 다음과 같다.

제5편 해상(현행)	제5편 해상(개정법률)
제1장 선박 제2장 선박소유자 제3장 선장	제1장 해상기업 제1절 선박 제2절 선장 제3절 선박공유 제4절 선박소유자등의 책임제한 제5절 선박담보
제4장 운송 제1절 물건운송 제2절 여객운송	제2장 운송과 용선 제1절 개품운송 제2절 해상여객운송 제3절 항해용선 제4절 정기용선 제5절 선체용선 제6절 운송증서
제5장 공동해손 제6장 선박충돌 제7장 해양사고구조 제8장 선박채권	제3장 해상위험 제1절 공동해손 제2절 선박충돌 제3절 해난구조

□ 개정방식의 특징(해상편 전부개정형식의 상법 일부개정)

개정법률이 해상편 구성의 변경에 따라 기존 조문의 순서를 재배치하는 등 변경할 부분이 많아 해상편 전부를 개정하는 형식(상법 전체 기준으로는 일부개정)을 취하고 있지만, 외형상 신설 · 개정 · 삭제되는 조문 수는 개정된 전체 조문 수(조 기준) 157개 중에서 30여 개에 해당하여 실질심사는 이들 30여 개 조문에 집중되고 나머지 조문은 최근의 입법경향에 맞게 자구정리를 하였다.

□ 개정의 최소화

현행 해상편 규정 중 그동안 판례 및 학계 등에서 논의되었던 많은 쟁점을 한 번의 개정작업으로 수용하기에는 그 작업이 너무 방대하고 장시간이 필요하기 때문에, 이번 개정법률에서는 해상편의 구성을 새롭게 하고 변화된 현대해상실무를 반영하며 선주 및 화주 등 해상운송 당사자 간의 이해조정이 비교적 쉬운 부분에 초점을 맞추어 개정 대상을 최소화하였다.

4. 개정법률의 주요 수정내용

앞에서 살펴본 바와 같이, 개정법률은 상법 해상편을 전부개정하는 형식을 취하였지만 주요 내용을 개정한 것은 30여 개 조문에 불과하고 그 내용 또한 국회에 제출하기 전에 4년여 기간 논의되면서 쟁점을 최소화하였으며 법제사법위원회 심사과정에서

6) 개정법률의 주요 내용 및 심사과정은 「상법 일부개정법률안」심사보고서를 참조. http://www.assembly.go.kr

7) "계산단위"라 함은 세계통화기금(IMF)이 1979년에 사용하는 특별인출권(Special Drawing Right, SDR)으로, 특별인출권의 가치는 미국 · 영국 · 일본 등 주요국의 통화가치에 바탕하여 결정되어 매일 공표됨(2006. 11. 1. 기준으로 1 계산단위는 1.120410유로, 1.529470미달러, 180.814000엔, 0.759948파운드, 1,421.950000원에 해당함. IMF홈페이지 참조).

8) 오늘날 일반화된 컨테이너에 의한 복합운송 관련 규정을 상법에 수용하는 것이 필요한데, 이 경우 상법총칙 편에 두는 것이 당연하지만 상법에 항공운송 규정이 없고 우리나라의 지정학적 위치로 인하여 복합운송은 대부분 해상운송에 부수하여 이루어진다는 점을 고려하여, 개정법률은 상법 해상편에 복합운송규정을 두는 것으로 하였음(전문위원 검토보고서).

도 전문위원실을 중심으로 실무적으로 검토를 마쳤기 때문에 법안심사 제1소위의 집중심사기간에는 크게 5개 주요 쟁점에 초점을 두었다.[6]

□ 운송인 책임한도의 중량기준 도입에 따른 경과조치를 신설함(제797조 제1항)

우선, 현행 규정은 운송물의 중량에 따른 배상책임제한규정을 두고 있지 않아서 자동차 또는 핫코일 등과 같이 선적단위는 1개이지만 중량이 무거운 고가물인 경우에 손해가 발생하면 제대로 보상을 받지 못하는 불합리한 경우가 생길 수 있는 문제점이 지적되어, 개정안은 오늘날 세계적으로 널리 통용되고 있고 주요 해운국들이 수용하고 있는 「헤이그-비스비 규칙」에 맞추어 운송인의 책임한도를 매 포장당 또는 선적단위당 666.67 계산단위[7]로 상향 조정하면서 중량기준을 도입하여 중량 1킬로그램당 2×계산단위의 금액 중 큰 금액으로 책임한도를 정하도록 하였다.

그러나 중량기준이 도입되면 외국의 화주(특히 미국 소재 등)들은 자국에서 클레임을 처리하기보다는 훨씬 나은 보상이 예상되는 한국에서 소송을 제기할 것이 자명하고, 이러한 약점을 이용하여 악의적인 클레임 청구가 남발할 가능성이 농후하며, 이로 인해 우리 국적선사들은 많은 시간과 비용을 지급하지 않을 수 없게 될 것이라는 반대의견이 제기되었으나, 법제사법위원회는 중량 기준을 도입하되 공포 후 3년이 지난 후 시행하도록 하여 중량 기준 도입의 파장을 최소화하도록 하였다.

□ 복합운송인의 책임을 산정하는 기준을 법문에 명확히 함(제816조 신설)

다음으로, 오늘날 물건운송은 항공 · 해상 · 육상 운송수단을 함께 동원하여 송하인의 문전에서 수하인의 문전까지 운송물을 운송하는 복합운송이라는 특징을 가지고 있는데, 현행 해상편은 복합운송에 관하여 전혀 규정을 두고 있지 않아 실제의 운송 상황을 반영하지 못하고 있다는 비판이 제기되어 왔으며, 이에 따라 개정안은 관련 규정을 신설하게 되었다. [8]

그런데 당초 개정안은 어느 운송구간에서 손해가 발생하였는지 불분명한 경우 및 손해의 발생이 성질상 특정한 지역으로 한정되지 아니하는 경우에는 "주된 운송구간"에 적용될 법에 따라 책임을 지고, 주된 운송구간은 법원이 운송거리 · 운임 그 밖의 제반사정을 참작하여 정하도록 규정되어 있었다.

그러나 법안 심사과정에서 "주된 운송구간"이라는 불확정개념은 법률관계의 조속한 안정과 분쟁의 자율적인 해결을 저해할 우려가 있고 우리의 경우 복합운송구간 중 해상운송구간이 가장 긴 경우가 많으므로, 당사자 사이에 특별한 약정이 없는 한 해상운송구간에 적용될 법에 따라 책임을 지도록 명문으로 규정하는 것이 바람직하다는 지적이 있어, 운송인은 운송거리가 가장 긴 구간에 적용되는 법에 따라 책임을 지도록 하되 다만, 운송거리가 같거나 가장 긴 구간을 정할 수 없는 경우에는 운임이 가장 비싼 구간에 적용되는 법에 따라 책임을 지도록 수정하였다.

□ 개품운송계약에서 적용범위 규정을 삭제함(안 제817조 삭제)

그동안 운송이 우리나라와 외국 사이에 이루어지

는 경우 해상편의 적용 여부가 자주 문제되었던바, 개정안은 현대 해상운송의 주를 이루고 있는 개품운송계약에서 출발지 · 도착지 등이 우리나라일 경우 당사자가 준거법의 지정 기타의 방법으로 운송인의 의무 또는 책임에 관한 해상편의 강행규정을 무력화하는 것을 방지하기 위한 규정을 신설하였다.

그러나 법안 심사과정에서 상법 조항을 광범위하게 강제적으로 적용하는 것은 실제 상거래가 빠르게 변천하고 또 약관도 많이 생성되고 있는 것에 비추어 문제가 있고, 상법은 사법(私法)으로 어떤 법이 적용될 것인지는 강제에 의해서가 아니라 법 자체의 우월성으로 결정될 사항이라는 지적이 제기되어 이 규정을 삭제하였다.

□ 전자선하증권의 효력 규정을 명확히 함(제862조 신설)

개정안은 현행 종이선하증권을 대신하여 전자선하증권 제도를 도입하고 있는데, 종이선하증권의 법적 효력, 특히 상환증권성, 지시증권성, 처분증권성 및 선하증권교부의 물권적 효력이 전자선하증권에 적용되는지가 직접적으로 규정되어 있지 않다는 문제점이 지적되어 종이선하증권과 같은 법적 효력을 가진다는 명문의 규정을 신설하였다.

□ 나용선(裸傭船) 용어를 "선체용선"으로 수정함(제5절 신설)

끝으로, 개정안이 선체만을 빌리는 경우에 대하여 "선박임대차"라는 용어 대신 "나용선"이라는 용어를 사용한 것은 실무관행을 존중하기 위한 취지였으나 일본식 표현이라는 지적에 따라 국립국어원의 자문을 받아 "선체용선"으로 수정하였다.

5. 마무리하며

「상법 일부개정법률」이 해상편의 체제를 전면적으로 개편하고 국제적인 해상기준에 적합한 조항을 도입하는 등 외형상 많은 내용을 개정하는 것임에도, 제268회 임시국회에서 통과될 수 있었던 것은 학계 및 업계 그리고 정부 차원에서의 준비과정이 충실하였고 법제사법위원회 법안심사 제1소위원회에서도 법안 내용을 미리 검토하여 정부안 중 받아들일 부분과 검토가 필요한 쟁점 부분을 구분함으로써 쟁점 위주로 집중적으로 심사하는 등 선택과 집중 심사를 성공적으로 수행하였기 때문이라고 생각된다.

한편, 유엔의 국제거래법위원회(UNCITRAL)[9]에서는 새로운 국제해상운송 기준을 마련 중인데, 더 현대화된 상법 개정법률을 만들기 위한 우리의 노력이 헛되지 않기 위해서는 정부 · 학계 및 업계가 새로운 국제동향을 우리 상법에 수용할지를 미리 검토하는 수고를 아끼지 말아야 할 것이다.

끝으로 이번 상법 개정법률을 심사하는 과정에서 알게 된 민간부분에서 분투하고 계시는 많은 분의 노고에 대하여 감사한 마음을 전하고자 한다.

9) United Nations Commission on International Trade Law

선원의 복지 향상을 위하여 …

한국선원복지고용센터 이사장 김용태

우리나라 경제 발전의 근간인 해운산업의 최일선에서 온갖 역경과 어려움을 훌륭히 헤쳐 나가면서 피땀 어린 노력과 열정으로 해운강국의 위상을 드높여 주신 선원 여러분께 이 지면을 빌어 진심으로 깊은 감사와 존경을 보냅니다.

바다는 우리의 미래가 살아 숨 쉬는 도전의 장이요, 기회의 창입니다.

18세기 이후 2세기 동안 해가 지지 않았던 영국의 영광 뒤에는 바다를 삶의 터전으로 여기고 과감히 진출했던 영국인들의 진취적인 도전정신이 있었기 때문일 것 입니다.

이러한 점을 미루어 볼 때 우리 선원 여러분들의 늠름한 기상과 패기로 여러 악조건을 극복하고 도전하면서 바다와 더불어 살아가는 모습을 보면 우리의 앞날은 그 어느 때보다 밝은 것 같습니다.

선원여러분들께 풍요로운 삶과 희망을 드리고자 선원법에 근거를 두고 2001년에 우리 센터를 설립하여 그동안 선원 여러분의 삶의 질 향상을 위하여 나름대로 최선을 다하고 있습니다만 아직도 여러분의 기대에 충분히 부응하지 못하고 있는 것이 현실인 것 같습니다.

선원여러분들이 바라는 복지와 고용안정의 최고 목표를 설계하기에는 경제적 · 시간적 부담 등으로 단시간 내에 성취할 수는 없지만 이를 하나씩 하나씩 챙겨 선원 여러분들께서 긍지와 자부심을 가질 수 있도록 최선의 노력을 다하겠습니다.

우선 이 기회를 통해 선원 여러분들을 위하여 우리 센터의 선원복지정책을 소개해 드리면,

첫째, 선원 취업 알선 및 취업 정보 제공

선원직에 대한 원활한 취업을 위하여 다양한 취업정보를 제공하고 있습니다. 선사에서는 구인등록을, 선원에게는 구직등록을 받아 상호 연계하여 취업정보 제공을 통한 취업알선을 도모하고 있으며, 또한 연근해어선원의 구직 · 구인 업무가 활성화 될 수 있도록 구조적인 개선대책을 세워나갈 계획입니다.

둘째, 선원 자녀 장학사업 시행

저소득 선원자녀의 고등ㆍ대학생을 대상으로 매년 장학생을 선발하여 장학금을 지급하고 있으며, 신청은 9월에서 10월 초순까지이며 올해 2억5천만원의 장학금을 11월에 지급할 계획입니다. 또한 장학금 수혜대상자가 해마다 증가하고 있어 장학금을 증액하여 수혜의 폭을 확대토록 하겠습니다.

셋째, 선원 휴양시설(콘도) 이용ㆍ지원

선원 및 선원가족의 건전한 여가활동을 지원하기 위하여 휴양콘도를 구입·운영하고 있습니다.

현재 우리 센터에서 보유하고 있는 콘도 구좌 수는 22구좌로서 전국적인 연결망을 갖고 있어 이용하기에 상당히 편리하며 또한 장기승선 선원을 위하여 휴양콘도 이용 시 지원금을 지원하고 있으니 휴가ㆍ하선 시 많이 이용하시기 바라며,

넷째, 선원 결혼 예식비 지원

우리 젊은 선원들의 사기진작을 위하여 본인 결혼 시 승선경력에 따라 결혼 예식비를 최대 100만원까지 지원하고 있으며, 향후 선원자녀 결혼 시에도 예식비를 지원할 수 있도록 사업을 계획, 추진하고 있습니다.

다섯째, 선원휴게소 설치ㆍ운영

선박 기항 시 선원 여러분들의 편안한 휴식 공간 마련을 위하여 광양항(컨부두)ㆍ인천항ㆍ포항신항ㆍ울산항등에 선원휴게소를 운영하고 있으니 동항만에 기항 시 많은 이용 있으시길 바라며,

여섯째, 선원 무료 셔틀버스 운행

우리 선원들이 부두 출입 시 안전사고 예방 및 교통편의 제공을 위하여 각각의 항만실정에 맞게 시간표를 편성하여 7대의 무료 셔틀버스를 현재 운행 중에 있습니다. 운행지역은 부산감천항, 울산항, 포항항, 인천항, 군산항, 광양항(포스코, 컨부두)이며 향후 셔틀버스 운행항만을 전국적으로 확충해 나갈 계획입니다.

이외에도 직무상 재해를 입은 선원에게 조속한 사회복귀를 위하여 재활 직업훈련 시 훈련비용을 지원하고 있으며, 또한 원양어선원 가족 조업 현지 방문, 순직선원 추모사업, 순직선원 장제비 지급 등 다양한 복지 업무를 수행하고 있습니다.

앞으로 우리 센터에서는 선원 여러분들의 삶의 질 향상을 위하여 다음 사업에 역점을 두고 이를 추진해 나갈 계획입니다.

먼저 전국 주요항만(어항)에 선원복지회관을 점진적으로 확충하여 근로 조건이 열악한 선원들의 권익증진은 물론 한 단계 더 높은 복지혜택을 누릴 수 있도록 하겠으며, 또한 장기승선 선원의 안정된 노후 생활을 위한 전직 지원 등 체계적이고 종합적인 복지업무 시스템을 구축 운영해 나가고자 합니다.

한편 선원 여러분들의 다양하고 좋은 의견을 수렴하여 알차고 실질적인 고용·복지 프로그램을 마련토록 하여 선원 여러분들의 권익증진을 위하여 최선의 노력을 다할 것을 약속드리며,

끝으로 여러분과 여러분의 가정에 늘 건강과 행운이 가득하시기를 바라며 언제나 안전항해를 기원합니다.