

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
부정기건화물선시황 고공행진으로 사상최고의 호황	2
선협, 방제분담금 부과기준 현실에 맞게 조정 건의	3
단일선체 유조선(VLCC) 개조시 PMA 적용면제 건의	5
선협 등 7개 해운기관 해사고 혁신방안 양해각서 체결	8

해운이슈	10
국제기구 및 선진국, 해운산업에 대한 규제 점차 강화	10

업계동정	18
------	----

해사정보	31
정부, 내년 해양수산업예산 3.5% 증가한 4조305억원 편성	31
광양항 3단계 1차 컨테이너부두 준공식 거행	35
세계박람회(BIE) 유치국 결정, 11월27일 총회에서 확정	37
일본 톤세제도 도입 자민당의 의석수 약화로 적신호	42
호주 뉴캐슬항의 체선현상 지난 6월말에 비해 급감	44
중국 항만개발 지속시 향후 시설과잉문제 대두될 듯	45

해운일지	46
------	----

부정기건화물선시황 고공행진으로 사상최고의 호황 케이프사이즈 벌크선 1일 용선료 20만달러에 육박

부정기건화물선시황의 고공행진이 지속되면서 사상최고의 호황을 맞고 있다. 특히, 케이프사이즈 벌크선 1일 용선료가 처음으로 20만달러를 돌파하는 등 연일 최고치를 경신하고 있다.

한국선주협회가 최근 외신과 해운리서치기업들의 자료를 분석한 결과에 따르면, 부정기건화물선의 운임수준을 나타내는 발틱운임지수인 BDI는 10월3일 현재 9,561 포인트로 지난 1월초 4,421 포인트에 비해 2배 이상 상승했으며, 지난 2006년 6월초 2,478 포인트에 비해 4배 가량 상승했다.

더구나, 철강원료를 수송하는 케이프사이즈 벌크선의 운임지수인 BCI는 10월3일 1만4,000여포인트로 금년 1월초 6,026 포인트에 비해 2.3배 이상 상승했으며, 지난 2006년 6월초의 3,082 포인트에 비해 4.5배 이상 상승하는 등 사상최대의 호황을 기록하고 있다.

이에 따라 부정기 벌크선 용선료의 고가행진이 지속되고 있다. Fearnleys의 주간보고서에 따르면, 최근(10월1~5일) 케이프사이즈 벌크선(17만 2,000DWT)의 경우 주요 항로인 유럽-극동항 철광석 수송항로에서 1일당 스팟용선료가 최근 20만달러에 육박하고 있다. 금년초 1일당 8만1,000달러 수준이던 용선료가 2.5배 가량 오른 것이다.

이와함께 13만5,000~16만5,000DWT급 선박의 경우도 태평양라운드에서 1일 용선료가 17만달러를 상회하고 있다.

이에 따라 철광석과 석탄의 운임도 급등하고 있다. 10월3일 현재 호주 동안-일본항 석탄운임은 톤당 34.5달러 수준을 유지하고 있으며, 브라질 선적-일본항 철광석 운임은 톤당 79달러 수준을 유지



하고 있다.

이는 중국의 철강생산 확대 등으로 철광석 수요 급증하면서 부정기건화물선 시황이 사상최고치를 기록하면서 케이프형 벌크선의 1일 용선료가 12만달러를 기록했던 지난 2004년 12월의 초호황 국면을 크게 상회하는 것으로 이상과열 현상이 지속되고 있다.

케이프사이즈 선박의 강세로 인해 파나막스형 선박의 용선료도 가파르게 상승하고 있다. 7만DWT급 파나막스형 선박의 경우 태평양라운드 1일 용선료가 7만8,000달러를 기록하고 있다. 이에 따라 10월3일 현재 북미 걸프-일본/극동항 곡물운임이 톤당 106.82달러를 기록하고 있으며, 북미서안-일본항 곡물운임도 톤당 72달러 수준에 달하고 있다.

올들어 케이프사이즈 벌크선을 중심으로 부정기건화물선 시황이 이같이 급등세를 보이고 있는 것은 호주 및 브라질의 철광석 수출물량이 급격히 증가하는데 전례 없는 현물운임의 상승요인과 함께 기간용선료의 강세가 주된 원인으로 풀이되고 있으나, 이러한 요인들 만으로는 최근의 시황강세를 설명하는데 한계가 있는 것으로 지적되고 있다.

시황리서치 기관들도 최근의 초호황 장세에 대해 뚜렷한 분석을 내놓지 못하고 있을 정도로 상승일변도가 지속되고 있다.

선협, 방제분담금 부과기준 현실에 맞게 조정 건의

해양환경관리법시행령 및 시행규칙(안) 의견제출

한국선주협회는 최근 해양환경관리법시행령 및 시행규칙(안)에 대한 검토의견을 해양수산부에 제출하고, 법령개정시 반영하여 줄 것을 요청했다.

협회는 검토의견을 통해 해양환경관리법시행령의 사업관리단의 구성(제18조)과 관련하여 원활한 관리단 업무를 위해서는 정부 학계 및 업계의 적절한 협의가 필요한 사항이나 관련 사업관리단에 업계 담당자가 누락되어 있다고 밝히고, 이의 개선을 건의했다.

협회는 또 해양환경관리위원회의 위원(제19조) 구성에 대해 해양환경에 대한 심의에 해양관련업계의 대표가 참여할 수 있도록 관련조항을 신설, 해양환경에 관한 정책을 논의함에 있어서 민·관·업계가 함께 논의하여야 한다는 입장을 전달했다.

이와함께 해양오염영향조사(제16조) 규정에 대해서는 오염물질 배출에 따른 피해는 유출량도 문제가 되지만 더 큰 문제 및 영향은 유출지역에 따라 좌우되고, 오염물질 유출사고시 해류의 흐름이 연안쪽이 아니라면 방제도 용이하며 그 피해도 연안에서 발생하는 소규모 유출사고보다 적다고 강조하고, 이 조문 3항2에 오염물질의 확산으로 양식시설 등의 대량 피해가 예상되는 경우에 명시되어 있듯이 피해가 확대되는 경우 이미 긴급한 조사를 명하고 있으므로 배출량에 의한 긴급조사는 불필요한 조항인 만큼 삭제하여 주도록 건의했다.

방제선·방제장비의 배치기준(별표 7)의 경우 5만톤 이상의 유조선과 10만kl이상 저장시설에 각각 별도로 배치하게 되어 있는 방제선을 한척만 배치토

록 개정하거나, 기름저장시설에 규정된 배치기준보다 높은 방제선·방제장비가 배치되어 있을 경우 유조선의 방제선 배치 면제되도록 개선하여 줄 것을 요망했다.

이와 관련하여 협회는 유조선이 운송하는 기름이 저장시설로 이송되는 과정 또는 저장시설의 기름이 유조선으로 이송되는 과정의 경우 선박 및 저장시설에 별도의 배치기준을 적용, 그 결과 방제선 및 방제장비 이중배치로 방제분담금 과다 징수의 한 원인으로 작용하고 있다며, 이 경우 선박 및 기름저장시설에 적정규모의 방제선 1척을 배치토록 하고 그 비용을 적정수준으로 선사 및 정유사에 분담하는 것이 보다 합리적이라고 강조했다.

분담금의 부과기준 및 절차(별표 9)의 경우도 과다하게 책정되어 있다고 밝히고, 방제분담금을 이해관계자인 방제조합에서 발주한 연구용역을 기준으로 요율(안)을 결정하는 것은 형평성에 어긋난다고 지적했다. 특히, 한국선주협회 및 정유협회의 경우 관련 정보 제공시기 및 내용의 부실함 등을 문제로 용역시 검토 위원에서도 빠져 있었다며, 결론적으로 수익자의 시각에서 논리를 개발하고 결정한 인상안에 불과한 만큼 개선이 필요하다는 입장을 피력했다.

현재 보유한 방제능력은 7,562톤으로서 목표방제능력 7,500톤을 초과달성했으나, 실제 해양오염사고의 유출량은 최근 10년간 평균 1,158kl에 불과하고, 사고 규모별로는 10kl이상 100kl미만으로서 설립 초기 단가 산정시 최소 단위인 100톤보다 소규모

인 만큼 주요 오염원인자는 분담금 부과 주 대상인 기름저장시설이나 유조선사가 아닌 소형 영세어선인 점 등을 종합하면 신규투자의 필요성은 없는 것으로 판단된다고 강조했다.

다만, 현재의 방제능력(7,562톤) 산정 기준은 유회수기 기준으로서, 방제선박, 유처리제 등 기타 장비의 적정성을 검토할 필요가 있다고 밝히고, 방제분담금 요율 산정의 기초가 되는 순투자금액을 산정함에 있어 정부가 투자했던 부분(방제선 건조비 지원액 등)마저 향후 민간이 부담하게 될 방제분담금만 가지고 대체하겠다는 사고는 법률적 측면이나 재무회계적 측면에서 불합리한 처사임을 거듭 강조했다.

협회는 방제분담금의 법적성격이 원인자 부담금이라는 이유로 해양오염 주원인의 염려가 있다고 간주되는 기름 저장시설의 소유자인 정유 회사와 유조선, 비유조선의 소유자인 선박회사가 부담하여 10여년 이상 동안 조합의 살림이 운영되고 있다고 밝히고, 실제로 해양오염을 발생시키고 있는 주원인자는 분담금 부담자가 아닌 소형 영세어선인 점등을 감안하면 원인자 부담금의 성격보다 헌법 제35조의 국가의 환경보전의무의 공익적 성격이 강하다고 볼 수 있다며, 국가가 지원하는 합헌적인 현실적 방제분담금요율을 적용하여 줄 것을 요청했다.

한국선주상호보험, 日 정부로부터 국제적 인정 획득 KP&I 가입증서만으로 일본 기항 허용, 불편 해소

한국선주상호보험이 일본 정부로부터 인정받게 됨에 따라 앞으로 우리나라 선박들이 일본 항만에 기항 할 때의 시간과 비용 낭비 등 불편이 해소될 전망이다.

일본 국토교통성은 9월27일 한국선주상호보험조합(회장 이윤재, KP&I)을 지정보험자(Designated Insurer)로 추가 선정한다고 관보를 통해 밝혔다.

이에 따라 KP&I에 가입된 선박은 27일 이후부터 일본 국토교통성의 보험가입확인증서를 따로 발급받을 필요 없이 KP&I 가입증서만으로 일본 항만에 기항할 수 있다.

종전에는 KP&I 가입 선박들이 일본 국토교통성으로부터 P&I 보험가입 사실을 확인하는 증서를 받아야만 일본 항만에 기항할 수 있었다.

이 증서 발급받는 데는 보통 3~4일이 걸리고 40~50만원이 드는데다 매년 갱신해야 해 불편했다. 국토교통성은 그간 일본 보험사와 IG(International Group; 선진 P&I 클럽)만을 지정보험자로 승인해왔다.

해양수산부 관계자는 “일본 국토교통성이 이번에 KP&I만을 지정보험자로 추가 선정한 사실은, KP&I가 그동안 신뢰할 만한 재정상태와 사고처리 경험을 확보함으로써 선진 P&I 클럽과 함께 국제무대에서 서비스를 수행할 수 있음을 입증한 것”라고 평가했다.

KP&I는 지난 2000년부터 서비스를 시작해 2007년 9월 현재 우리나라 선박 506척(357만GT, 117개사)이 가입하고 있으며 연간 보험료로는 77억여원을 수입하고 위험부담준비금은 90억여원이 적립돼 있다.

단일선체 유조선(VLCC) 개조시 PMA 적용면제 건의

해양부 개조선박 대외경쟁력 고려, 적용면제키로



한국선주협회는 단일선체 유조선(VLCC)의 대형벌크선(VLOC) 개조시 검사용접근설비(PMA) 적용을 면제하여 줄 것을 해양수산부에 건의했다.

협회는 해양수산부에 제출한 건의서를 통해 국제해양오염방지협약(MARPOL) 부속서 I 개정으로 단일선체 유조선(S/H VLCC)의 퇴출시한이 도래함에 따라 국내외 해운업체에서는 동종의 선박을 재활용하기 위해 이중선체 유조선 또는 대형벌크선(VLOC)으로의 개조작업을 진행중에 있다고 밝히고, 타국이 적용사례 및 개조선박의 대외경쟁력을 고려하여 PMA 적용의 면제를 요청했다.

국내에서 단일선체 유조선을 대형벌크선으로 개조하는 경우 PMA 설치여부가 논란이 되고 있으나, 지난 2006년 11월29일부터 12월28일까지 터키 이스탄불에서 열린 국제해사기구(IMO) 제82차 해사안전위원회(MSC)에서 이중선체 유조선으로 개조시 PMA 적용을 면제한다는 의견을 승인한 바 있다.

이에 따라 협회는 단일선체 유조선의 이중선체 유조선 개조시와의 형평성과 경쟁국가의 적용사례, 그리고 작업의 어려움과 선박의 대외 경쟁력 등을 고려하여 대형벌크선으로의 개조시 PMA 적용을

면제시켜 줄 것을 건의했다.

이같은 건의에 대해 해양수산부는 회신을 통해 단일선체 유조선을 대형벌크선으로 용도변경시 PMA 적용여부는 주관청의 결정사항으로 판단되므로 국적선의 국제경쟁력 강화를 위해 PMA 설치를 면제하겠다고 밝혔다.

해양수산부는 PMA 설치를 면제하는 대신 용도변경 후 철저한 안전관리가 이루어 질 수 있도록 회원선사에 통보하여 줄 것을 당부했다.

한편, 단일선체 유조선의 대형벌크선 개조현황을 비롯하여 배경, 비용, PMA 적용현황 등은 다음과 같다.

[개조현황] 단일선체 유조선이 MARPOL 협약 발효로 국제해운 시장에서 퇴출시한이 도래함에 따라 동 선박을 재활용하기 위해 이중선체 유조선 또는 대형벌크선으로 개조하는 사례가 발생하고 있다. 단일선체 유조선의 대형벌크선으로의 개조시 주요한 개조, 수리 또는 변형으로 간주한 PMA 적용여부에 대한 심층 검토가 필요한 것으로 지적되고 있다.

[개조배경] 대형벌크선 신조시 고가의 선가 및 건조기간이 부담으로 작용하고 있다. 케이프사이즈(18만DWT) 벌크선의 경우 신조가는 8,300만달러, 대형벌크선(30만DWT)의 신조가는 약 1억2,000만달러 수준이다. 더구나, 신조 건조시 2010년 이후에나 인도가 가능하다. 이에 반해 단일선체 유조선을 재활용한 대형벌크선으로의 개조비용과 시간적 부담은 크게 경감된다. PMA 적용제외시 6개월 이내 인도 가능하며, 비용도 6,300만달러 수준으로 저렴하다. 이는 단일선체유조선의 선가 4,300만

와 개조비용 약 2,000만달러를 합한 금액이다. PMA 적용시 적당 638만달러의 추가비용과 1개월 이상의 공기지연이 예상된다.

이와함께 유사한 선체구조로 개조가 용이한 것도 개조를 서두르는 이유이다. 단일선체 유조선과 대형벌크선은 공히 2열 종격벽 구조로 매우 유사한 선체 구조를 가지고 있으며 화물창(Cargo Hold) 이중저, 화물창 덮개(Hatch Cover) 신설 및 화물 비중차에 따른 적절한 선체보강 작업등으로 비교적 용이하게 개조가 가능하다.

그리고 저렴한 운임으로 외국선사와 경쟁우위를 확보할 수 있는 잇점이 있다. 개조시 일본 대형선사들과의 경쟁력 확보는 물론, 검증된 운임 및 수송방식으로 획기적인 원료수송 원가절감이 가능하다는 것이다.

[PMA 적용기준] 적용대상은 △2006년 1월1일 이후 건조되는 총톤수 500톤 이상의 유조선 및 총

톤수 20,000톤 이상의 벌크선 △1986년 7월1일 이후에 여객선으로 개조되는 화물선 △주관청이 PMA 적용을 결정한 선박이다. 1986년 7월1일 이후 주요한 개조, 수리, 변형 이루어진 선박 중 주관청이 합리적이고 실행가능하다고 판단한 경우 적용된다.

[PMA 적용상 문제점] 개조된 이중선체 유조선에는 PMA 적용이 면제됨에 따라 형평성 문제가 발생할 소지가 농후하다. IMO 제82차 MSC에서는 단일선체 유조선을 이중선체 유조선이나 FPSO/FSU로 개조하는 경우 주요한 개조임에도 PMA 적용을 면제한다는 제49차 선박설계 및 설비 전문위원회(2006. 2. 20 ~ 24, 런던) 의견을 승인하였다.

대형벌크선으로의 개조를 주요한 개조로 간주한다 하더라도, PMA가 면제되는 이중선체 유조선의 개조작업과 비교시 개조범위도 소규모이며, 공사기간도 짧으므로 더욱 완화된 기준적용이 타당하다는 것이다.

사실상, 접근설비 설치작업자체가 난해하여 조선소에서도 작업을 기피하는 경향이 있다. 신조설계 및 블록제작 단계에서는 PMA 설치가 용이하나, 개조선박의 경우 설치작업이 어렵다. 그 이유는 고소 Stage 설치 및 기존 구조물 간섭으로 인한 시공이 곤란하고, 기존 선체구조의 일부 훼손 및 변경이 불가피한데다 신조설치 대비 구조 안전성이 결여되기 때문이다. 향후 결합 발생시 치명적 인명사고가 우려된다.

또한, PMA 설치에 따른 추가 소요비용의 과다도 문제점으로 지적되고 있다. 대형벌크선 개조선박에 PMA 적용시, 적당 638만달러가 추가로 소요되며, 업계 전체로는 9,570만달러의 비용이 발생하는 것으로 추산되고 있다.

그리고, 조선소 공기 추가소요 및 강제 사용량 증가에 따른 비용은 국내 수리조선소가 없는 관계로



해외조선소에 지불해야 하는 등 외화유출을 초래할 수 밖에 없는 실정이다.

현재 국적외항선사들이 개조예정 및 검토 선박은 대한해운 1척, 장금상선 3척, 시도상선 4척, 폴라리스 3척, 창명해운 2척, 현대상선 2척 등 15척에 달하고 있다.

[타국 PMA 적용사례] 국제적으로 PMA 적용사례는 아직까지 없는 것으로 조사되고 있다. PMA 발효(2006. 1. 1) 이후 현재까지 개조사례는 없으며 최근 영국, 싱가포르, 홍콩 등의 등록선박이 개조를 추진중이나 PMA설치는 대체수단(Raft) 비치로 같음하였다.

[국제협약 및 국내법에 따른 PMA 면제근거] 주요 개조의 정의에 따라 개조선박의 사안별로 주요 개조여부를 판단하여 적용 또는 면제를 결정하도록 하고 있다. SOLAS 제2-1장 제1규칙 3.1 및 MSC/Circ.650에 따라 규정된 구획의 변형 또는 복원성 손상여부 발생시 주요개조로 판단하고 있다. 각 개조선박의 설계도면을 근거로 주요개조여부를 판단하여 선박별로 적용 또는 면제 결정이 가능하다.

이와함께 국내법 또는 국제협약에 근거해서도 주요개조에 해당되지 않는다고 판단할 수 있다. 선박안전법 제5조의2제1항 및 동 법시행규칙 제17조에 근거하여 배의 길이 · 너비 · 깊이 또는 선박의 용도

(PMA 적용사례)

선사명	기국	적용여부
BW SHIPPING	싱가폴	적용면제
ZODIAC MARITIME	U.K	적용면제
	라이베리아	적용면제
HOSCO	홍콩	적용면제



가 변경되는 경우 변경허가를 받도록 명시되어 있으나, 동 변경허가를 주요한 개조의 판단기준으로 보기에는 무리가 있다. 설사 국내법의 근거가 미비하여 국제협약을 적용한다 하더라도 주관청은 동 개조를 SOLAS 제2-1장 제1규칙 3.1 및 MSC/Circ.650에 해당하는 주요개조가 아니라고 판단할 수 있다.

그리고, 협약 해석상 VLCC의 VLOC개조를 주요 개조로 판단한다 하더라도 주관청 결정에 따라 PMA 적용면제가 가능하다. SOLAS 제2-1장 제1규칙 3.1에는 주관청이 합리적이고 실행가능(Reasonable and Practicable)하다고 인정하는 한 주요 개조선박은 1986년 7월1일 이후에 건조된 선박의 요건에 적합하여야 한다고 명시하고 있다. PMA의 실효성, 적용상의 문제점 및 타기국 적용사례 등을 종합적으로 검토해 볼 때 개조선박에 PMA 적용 면제가 합리적이다.

또한, 국내법에도 적용상 문제점이 있는 기준은 면제가 가능토록 명시하고 있다. PMA적용상의 문제점 및 타기국 적용사례 등을 근거로 주관청이 PMA 적용을 면제할 수 있다.

선협 등 7개 해운기관 해사고 혁신방안 양해각서 체결 유능한 해기사 양성, 고부가가치 해운물류인력 확보



한국선주협회 등 7개 해운단체(기관)는 실무능력을 갖춘 유능한 해기사 양성과 고부가가치 해운물류인력 확보를 위해 상호협력해 나가기로 했다.

해양수산부를 비롯하여 한국선주협회, 한국해운조합, 선박관리업협회 및 부산·인천해사고등학교, 한국해양수산연수원 등 7개 기관은 9월13일 해양부에서 '해사고 혁신방안' 실행을 위한 양해각서(MOU)를 체결했다.

산학정은 MOU를 통해 △학사관리 개선을 통한 해기사 교육질 향상 △효율적인 실습체계 개선 △실습학생 장학금 지원 △현장실습 확대 및 취업확대 △장기승선 유도를 위한 교육훈련 및 경력개발 지원 △육상 해운물류 양성 등에 대해 상호 협력하기로 했다.

또한 해사고 혁신을 지속적으로 추진하기 위해 '해사고 혁신 추진협의회'를 구성해 매월 1회 이상 회의를 개최하고, 현안이 발생할 때마다 수시로 회의를 열기로 했다.

해양부는 그동안 해사고 졸업생들이 졸업 후에도 해기사면허 취득을 위해 필요한 실습경력(1년)을 갖추는 과정에서 이탈하는 경우가 많아 이를 개선하기 위해

2+1 교육체제(2년 좌학, 1년 승선실습)를 도입하고 내년부터 한국해양수산연수원의 실습선(2척)을 활용해 체계적인 단체승선실습을 실시할 계획이다. 이와 함께 졸업생들의 취업을 지원하고, 장기승선을 유도하기 위한 중장기대책을 수립해 시행할 예정이다.

'해사고등학교 혁신방안'의 성공적 수행을 위한 상호협정 양해각서'의 주요내용을 보면, 각 기관은 기관별 전문성을 바탕으로 해사고등학교 재학생·졸업생의 교육훈련과 경력개발에 직접 참여하여 실무능력을 갖춘 유능한 해기사 양성 및 고부가가치 해운물류인력 확보에 적극 협력하기로 했다.

특히, 각 기관은 '해사고등학교 혁신방안'의 성공적 수행을 위하여 해사고등학교 학사관리 개선을 통한 교육의 질 향상 등이 원활히 추진될 수 있도록 공동 노력하기로 했다.

그리고, 해사고등학교 혁신방안의 지속적인 추진 및 활성화를 위하여 "해사고등학교 혁신 추진협의회"를 구성하여 운영하기로 했다. 동 협의회는 한국선주협회 해무팀장, 한국해운조합 경영지원1팀장, 한국선박관리업협회 사무국이사, 부산해사고등학교 교감, 인천해사고등학교 교감, 한국해양수산연수원 승선실습 센터장, 해양수산부 선원노정팀장 등으로 구성하며, 간사는 해양수산부 선원노정팀 해기담당장이 맡기로 했다.

또 동 협의회는 협력분야 사업들의 원활한 추진을 위하여 각 기관별 역할분담에 대한 세부계획을 마련하고, 해사고등학교 혁신방안 추진관련 현안 발생시 동 협의회에서 적극적으로 해결방안을 도출하며, 회의운영은 분기 1회 이상 정례개회를 원칙으로 하며, 현안 발생시에는 각 기관간 협의하에 수시로 개최하기로 했다.

EC 정기선해운 독금법적용제외 관련지침 초안공포

내년 10월부터 시행되며, 5년간 한시적으로 적용

구주위원회는 2007년 9월14일부로 해상운송서비스에 관한 EC 조약 제81조의 적용에 관한 지침초안을 공포했다.

한국선주협회가 입수하여 분석한 EC의 지침전문을 요약정리한 바에 따르면, 동 지침은 해운부문에 대하여 EU 경쟁규칙의 변화의 측면에서 제안되었다. 주요골자를 보면, 정기선동맹 포괄면제가 이러한 변화에 의해 전면 폐지되었고, 부정기선 서비스에 대해서 EU 경쟁규칙을 적용한다는 것이다.

동 지침은 EU항만을 입·출항하는 선박과 관련한 사업자와 사업자단체에게 그들의 협정이 제81조에 상응하는지의 여부를 평가하는데 도움을 주기 위한 것으로 현재, 위원회는 동 초안에 대하여 의견을 수렴중이다.

동 초안은 △정기선 서비스와 부정기선 서비스의 정의, △EU 회원국간 교역 효과 △연계 시장 정의 △해상운송 부문에 대한 동업종간(horizontal) 협정(기술협정, 정기선사간 정보교환 및 부정기선사간 풀협정) 등을 다루고 있다.

동 지침은 내년 10월부터 시행될 예정이며, 5년간 한시적으로 적용된다.

이에 따라 내년 10월 중순부터 해운동맹에 대한 독점금지법(경쟁법) 적용제외 제도가 폐지되는 유럽에서는 업계/단체에 의한 정보교환을 일반공개 정보외에 집계가 끝난 정보 등에 한정해 용인될 방침이다. EC가 이번에 분명히 한 경쟁법적용 가이드라인의 원안에 의하면, 화물의 이동이나 선복량에

관한 과거의 정보는 집계한 형태로 개별기업을 식별할 수 없으면 1년 미만에서도 적법이 될 수 있으나, 운임, 선복량, 코스트 등 상업적으로 영향을 미치는 정보의 교환은 위법으로 했다.

가이드 라인 원안은 유럽 위원회가 9월14일에 공시했으며, 내용에 대해서는 8주간 의견을 수렴한다.

정기선 업계가 주목하는 정보교환의 허용범위에 대해서는 일반적으로 공개되고 있는 정보나 집계된 정보는 인정해 개별선사를 특정할 수 있는 정보는 위반이라는 견해를 나타냈다. 과거의 정보는 당초 '1년이상 경과하고 있는 것' 이 조건이었지만, 이번은 '그 때의 상황에 따르고 판단한다' 고 변경했으며, 선복수급의 최신정보도 경쟁제한이 되지않는 경우가 있도록 완화했다.

그리고, 운임지표도 운임정보가 적절히 집계되고 있으면 용인한다는 것이다. 선복량의 예측정보는 집계된 정보에서도 일반 공개되어 있지 않은 경우, 특히 과점 시장에서는 신중한 취급이 필요하다는 것이다. 아울러 공급/운임에 관한 예측 리포트의 교환에 대해서는 위법으로 했다.

한편, 이용자인 하주와 정보를 공유하는 것으로 문제(위법성)가 경감되나, 선사들만 새로운 정보를 교환하는 것은 위반으로 해 정보교환의 투명성을 높이는 노력을 선사 측에 요구하고 있다. 투자계획이나 소식을 향상 등에 연결되는 경영관련 정보의 경우 하주에게 이익이 환원되거나 반경쟁적 효과가 있을 때에는 정보교환이 인정된다.



국제기구 및 선진국, 해운산업에 대한 규제 점차 강화 최근에는 중국과 인도 등 개도국들도 규제수위 높여

최근들어 국제기구를 비롯하여 선진국들이 해양환경 보전과 관련한 규제를 대폭 강화하고 있는데다 중국과 인도 등 화주국가인 개도국들도 해운산업에 대한 규제수위를 높여 나감에 따라 해운경영 여건이 날로 악화되고 있다. 특히, 이같은 규제강화는 선박의 운항원가를 높여 해운기업의 채산성에도 악영향을 끼치고 있어 이에 대한 대책마련이 시급한 실정이다. 다음은 해운산업에 대한 국제기구 및 각국의 규제조치를 정리한 것이다.(편집자 주)

1. 해양환경과 관련된 규제조치

해양환경 보전을 위한 규제강화는 국제해사기구(IMO)와 선진국들의 주도로 추진되고 있다. IMO는 해양환경 보전을 위해 선박의 대기오염배출규제협약을 채택, 발효시킨데 이어 밸러스트배출 통제협약도 2009년부터 시행할 예정이다. 또 밸러스트 탱크 보호도장기준도 2006년 12월8일 수주한 물량부터 벌크선과 탱커선에 한해 우선 적용된다.

그리고, 미국의 로스앤젤리스(LA)와 롱비치(LB)항만은 오염물질 저감을 위해 항계 20마일 이내에서 저속운항토록 하고 있으며, 향후 강제규정으로 확대시켜 나갈 방침이다. 이와 함께 캘리포니아주는 금년 1월부터 선박의 보조기기(발전기, 보일러) 사용연료(SOx 0.5% 이하 포함된 연료유 사용)를 규제하고 있다.

▶ 밸러스트수 배출 규제협약

국제해사기구(IMO)가 2004년에 제정한 선박의 밸러스트수 배출 규제협약의 이행을 앞두고 최근 들어 해운회사들의 고민이 깊어지고 있다.

이 협약은 2009년 1월부터 신조되는 400G/T 이상의 모든 선박에 대해 밸러스트수 처리장치를 설치하도록 요구하고 있으나, 아직까지 IMO의 승인

을 받은 밸러스트 수 처리장치가 없을 뿐만 아니라 최근 신조선의 발주가 폭주하고 있어 국제기준에 맞는 선박을 2009년부터 신조하기가 현실적으로 불가능하기 때문이다.

선박 밸러스트수 배출 규제협약은 해양 생태계에 악영향을 미치는 외래 생물종과 콜레라와 같은 병원균이 선박의 밸러스트 수를 통해 전 세계 해양으로 이동하는 것을 차단하기 위해 400톤 이상의 선박에 대해 밸러스트 수 관리계획과 관리 기록부를 작성하여 시행하도록 요구하고 있다.

이에 따라 국제항해에 종사하는 모든 선박은 육지에서 200마일 이상 떨어진 수심 200미터 이상의 바다에서 밸러스트 수를 교환해야 하고, 선박에 들어 있는 밸러스트수를 바다에 배출할 때는 국제기준에 맞는 처리장치를 사용해 관리하도록 규정하고 있다.

지난번 IMO에서 개최된 해양환경보호위원회에서 선주들은 이같은 문제점을 집중적으로 거론하며, 협약의 이행 시기를 연기해달라고 요청했다.

그러나 회의에 참석한 각국 대표들은 이미 협약을 비준한 국가도 있기 때문에 협약의 적용시기를 늦추는 것은 불가능하다는 입장을 표시하면서 2008년 4월 회의에서 이 문제를 최종적으로 결정하기로 했다.

한편, 유럽연합(EU) 조선소협회는 현실적으로 있지도 않은 밸러스트 수 처리장치를 선박에 설치하라고 요구하는 것은 어불성설이라고 비판하면서 조선소와 선사의 경우 이미 2009년 치의 선박 건조계약을 끝낸 상태이기 때문에 IMO 기준을 이행하기가 쉽지 않다는 입장이다.

▶ 미국, 독자적인 밸러스트수 규제법안 추진

미국 정부가 도입을 검토하고 있는 독자적인 밸러스트수 처리 규제법안이 최근 의회의 상원 통상과학 운수위원회를 통과했다. 동 법안은 IMO의 밸러스트수 규제에 비해 100배 엄격한 기준을 담고 있으며, 향후의 스케줄은 불명하지만 상원 본회의에서 심의될 것으로 예상되고 있다.

법안은 민주당의 다니엘 이노웨 의원이 제출한 것으로 특히 플랑크톤 처리에 대해 엄격한 내용이 되고 있어 동물플랑크톤과 식물플랑크톤 모두 '10 입방미터당 1개'로 규정, IMO 기준을 100배 웃돌고 있다.

동내용에 대해 밸러스트수 규제를 잘 아는 관계자는 "플랑크톤 1개 찾는데 방대한 코스트가 든다"고 지적해 거의 현실성이 없다는 견해를 표명했다.

▶ 대기오염방지규칙의 발효

지난 2004년 5월18일 대기오염방지규칙의 발효요건이 충족됨에 따라 오는 2010년 강화된 배출기준을 적용하는 방안이 IMO에서 논의중이다. 더구나 CO₂ 배출의 추가규제와 관련하여 2005년에 배출지표를 마련했으며, 2010년 배출규제 방침이 수립, 시행될 예정으로 있다.

이 협약의 주요골자를 보면, 질소산화물 배출기준 적합증서를 취득한 엔진 장착 등 일정기준 이하로 질소산화물이 배출되는 엔진 또는 세정장치를 설치하도록 규정하고 있으며, 황산화물 배출억제를

위해 연료유의 황 함유량을 일반해역의 경우 4.5% 이하로 규제하는 한편, 황산화물배출제한지역(발틱해, 북해 등)에 대해서는 1.5% 이하로 제한하고 있다.

이밖에도 할론 등 오존파괴물질 사용을 금지하고, 휘발성 유기화합물의 배출을 금지하고 있다.

▶ 선박재활용협약 채택추진

지난 2003년 IMO 총회에서 선박재활용지침 관련 총회 결의서를 채택했다. 선박의 신조시부터 폐선까지 선박에 사용되고 탑재되는 유해한 물질의 관리를 위해 지침서를 채택한 것이다. 이어 IMO는 2005년 총회에서 선박재활용에 대한 강제적용을 위해 선박재활용협약 초안을 채택했다. IMO는 2007년까지 선박재활용협약의 개발을 완료하고, 오는 2009년 외교회의에서 채택 할 방침으로 있다.

이 협약이 채택되어 발효될 경우 선사측에서는 △Green passport 의 작성(선박운항 중 발생하는 재활용물질 관리서) △유해물질목록표 확보 △운항 중 잠재 유해 물질의 사용 최소화 △폐기물 생성의 최소화 등에 주력해야 한다.

그리고 노후선박의 해체시 △재활용 시설의 선정 및 계약 △재활용 준비 및 재활용 계획서의 작성 △오염방지를 위한 준비사항의 실행 △재활용 준비 검증증서 확보 등 제반절차를 밟아야 하는 등 사전준비를 철저히 해야한다.

▶ 오염사고 형사처벌에 대한 EU규칙

1999년 2월 에리카호, 2002년 11월 프레스티지호의 오염사고로 해양오염에 대한 경각심이 고조된 가운데 사고로 인한 오염이외에도 고의적으로, 또는 업무상 과실로 인한 폐유유출로 북해 및 볼틱해에 미세한 유류막이 광범위하게 상존한다는 환경단체의 주장이 제기되었다.

이에 따라 고의적으로(또는 중대한 과실로) 오염

사고가 발생할 경우 이에 대해 형사처벌을 하도록 하는 EU규칙이 2005년 9월 채택되었다.

이에 대하여 2005년 12월, Intercargo, Intertanko, 그리스해운협력위원회(Greek Shipping Cooperation Committee), 로이드선급 등으로 구성된 연합체(Coalition)는 동 EU규칙의 법적 타당성 검토를 위하여 영국고등법원에 제소하였다. 영국고등법원은 2006년 7월 연합체의 소송에 대한 판결을 위해 구주사법재판소에 동 규칙의 의미를 명확히 해달라는 선결적 판결(preliminary ruling)을 요청하였다.

현재, 구주사법재판소의 최종판시를 기다리고 있으며, 만약 동 규칙에 대하여 구주의회의 손을 들어줄 경우 EU회원국에 입출항하는 300톤 이상의 모든 선박은 오염사고 발생시 형사처벌의 가능성이 높아졌으며 고의적인 유출은 물론 고의성이 없더라도 직무소홀로 인한 유출에 대해서도 적용되어 처벌받게 될 것으로 전망되고 있다.

▶ 미국 상원, 선박배기가스 규제법안 심의

최근 미 상원의원이 발의한 선박 배기가스 배출 규제법안(Marine Vessels Emission Reduction Act 2007)의 공청회가 열려 관심을 끌었다. 이 법안은 항해 선박은 미국 연안의 200해리 내에서 연료의 유황함유비율을 현재의 2.7%에서 최소 1% 이하로 줄이는 것은 물론, 2012년부터 모든 선박에 대해 배출가스를 줄이기 위한 선진기술의 도입을 의무화하고 있다.

이 법안은 특히 기존의 IMO의 '선박의 대기오염 방지협약(Prevention of Air Pollution from Ships : MARPOL Annex VI)'의 이행이 미비하다는 우려와 함께 선박에서 배출된 대기 오염물질로 인해 미국 항만 인근 주민들의 환경권이 침해되고 있다는 여론이 반영된 것이다.

또한 이 법안은 현재 미국의 LA/LB 등 주요 항만을 중심으로 강화되고 있는 환경기준과의 연계성을 고려된 것이어서 귀추가 주목되고 있다.

▶ 캘리포니아주 선박대기오염규제 입법추진

미국 캘리포니아주가 독자적으로 선박대기오염 규제를 위한 입법을 추진하고 있다.

전 세계적으로 선박 및 해상의 안전과 환경보호를 위해 국제해사기구(IMO)는 국가간 논의 및 협의를 통해 새로운 국제규제들을 제정하여 시행하고 있지만, 일부 국가에서는 독자적인 법을 제정하여 규제함에 따라 이들 국가 항만에 입항하는 선박들은 어쩔 수 없이 해당국가의 규제를 따르고 있다.

그러나, 이번에 미국 캘리포니아주에서 추진하고 있는 대기환경규제는 선주들에게 상당한 비용부담을 떠안게 할 것으로 예상되고 있다.

이러한 규제가 입법화될 경우 선박은 별도의 연료를 사용해야 하며, 이 연료유의 가격이 기존에 비해 3배나 되는 고가인테타 국내에서는 생산되지 않아 선박운항비용의 증가는 물론, 연료유 수급에 상당한 차질을 빚을 것으로 우려되고 있다.



또한, 현재 운항중인 컨테이너선, 자동차운반선 및 일부 벌크선에서는 여분의 연료 저장시설이 없으므로 별도의 연료저장탱크를 신설해야 하는 등 어려움이 많을 것으로 예상되고 있다.

2. 해운산업에 대한 규제강화

▶ 독점금지법 적용제외 철회

2000년대 들어와 유럽연합(EU), 호주, 싱가포르 등이 정기선해운에 대한 독점금지법 적용 면제제도 변경을 위한 논의에 착수하였다. 한편, 전 세계 해운업계는 정기선해운의 독점금지법 적용제외규정이 철폐될 경우, 생존을 위한 파괴적 경쟁이 유발되어 세계해운시장의 붕괴로 이어질 것으로 보고 현행 체제의 유지를 위해 적극 노력하고 있는 실정이다.

[EU의 동향]

구주집행위원회(European Commission)는 '정기선동맹에 대한 독점금지법 적용면제제도'를 담은 'Regulation(EEC) No 4056/86'의 폐지문제를 수년간 검토해 왔다.

그 결과, EU는 2005년 12월 동 폐지제안인 'Proposal for a Council Regulation repealing Regulation (EEC) No 4056/86'을 확정하고 입법권을 갖고 있는 구주연합각료이사회(Council of the European Union)에 제출하였다.

이어 유럽연합 해운동맹 포괄면제 규칙인 Reg. 4056/86을 폐지하는 각료이사회 규칙을 2006년 9월 25일 공표하였다. 동 규칙은 2년간의 유예기간 종료 후 발효예정이며, EC는 유예기간 중 해운업에 대한 경쟁법 적용지침을 개발할 예정이다.

이와 관련하여 EC 경쟁총국은 정기선해운 부문 컨소시엄에 대한 독점금지법 포괄면제제도는 계속해서 시행되어질 것이고, 동 조치는 정기선사들 간

의 협력을 촉진할 것이며 그들로 하여금 보유 선복을 더욱더 효율적으로 이용할 수 있게 할 것이라는 EC측 입장을 밝혔다. 하지만, EC가 세계 해운업계의 의견을 어느정도 수렴하여 경쟁법 적용지침을 개발한다 하더라도 정기선사들의 영업활동이 크게 위축될 것으로 예상되고 있다.

[일본의 동향]

일본 공정거래위원회(Fair Trade Commission)도 유럽, 미국, 호주 등에서의 관련 움직임에 주목하고, '경쟁법제 및 정책에 대한 연구그룹'을 출범시킨 후 자국법제(해상운송법) 내에 포함되어 있는 해운산업에 대한 독점금지법 적용 면제제도에 대한 재검토에 들어갔다.

이와 관련하여 동 그룹은 2006년 6월 16일자로 현행 해운산업에 대한 독점금지법 적용면제제도 폐지작업에 착수할 것을 권고하는 내용의 보고서를 공정거래위원회에 제출하였다.

일본 공정거래위원회는 동 보고서 내용을 공시하고 2006년 9월 15일까지 이해당사자의 의견을 조회하였고 이와 함께 동 위원회는 독금법 적용 면제제도 유지에 대한 근거가 없다는 종전의 입장을 전면적으로 철회하지는 않았으나, 당초 입장에서 일부 후퇴하여 12월 6일자로 최종결정권을 상대적으로 현행 체제에 우호적인 입장을 갖고 있는 것으로 추정되는 일본 국토교통성에 이관하였다. 국토교통성은 현행 제도 유지여부에 대해 검토에 착수하였다.

[미국의 동향]

미국경쟁법의 개선방안을 검토중인 미국 경쟁법 현대화위원회(AMC : Antitrust Modernization Commission)는 최종보고서를 2007년 상반기중에 의회와 대통령에게 제출한다.

AMC는 미국경쟁법의 현대화를 위한 입법 및 행정적 권고사항 등을 포함한 최종보고서를 마련하여



대통령과 의회에 제출하기 위한 목적으로 2004년 4월부터 3년간 존속하는 한시기구로서 경쟁법의 문제점과 개선방안을 중점적으로 연구하고 있다.

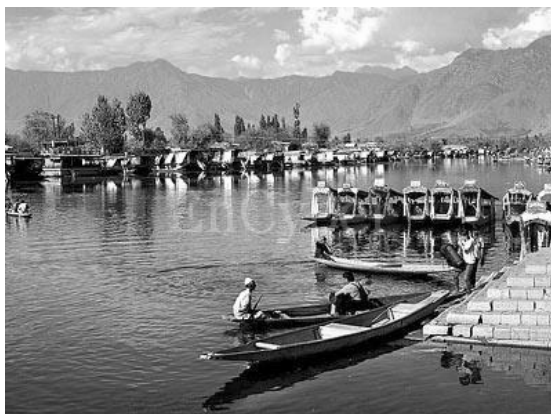
AMC가 2006년말까지 연구한 최종보고서 초안은 미국의 경쟁법 집행은 근본적으로 건전(fundamentally sound)하다는 입장이며, 변화하는 글로벌 경제를 반영하고 시장의 변화에 충분히 탄력적(flexible)이라는 평가를 내린 것으로 알려졌다.

하지만, 경쟁법 적용면제는 △경쟁에 의해서는 소비자후생증대라는 사회적 목표를 달성하기 어려운 경우와 △시장실패를 치유하기 위한 경우에 한해 매우 제한적으로 적용하여야 한다는 권고사항을 강조하고 있는 것으로 전해졌다.

[인도의 동향]

인도경쟁위원회(Competition Commission of India)가 최근 정기선사들에 대한 규제를 강화하면서 운임 담합을 금지하도록 촉구하고 나섰다.

인도 화주들은 최근 런던에 소재하고 있는 19개 글로벌 선사들의 해운동맹인 India Pakistan Bangladesh Ceylon Conference(IPBCC)의 자의적인 운임 인상에 불만을 토로한 함에 따라 인도 정부는 지난 2002년 제정된 경쟁법(Competition Act) 수정안을 의회에 제출했다.



수정안의 주요골자를 보면, 카르텔 구성을 통해 부과된 불공정 행위에 대해서는 운항수입의 10% 이상 또는 불공정 행위로 벌어들인 수익의 3배 이상에 해당하는 벌금을 부과한다는 것이다. 그리고 인도는 화주와 선주 간의 운임 협상을 공정히 진행하기 위한 조정 기구의 설립을 검토하고 있다.

이같은 인도의 움직임은 유럽연합이 2008년 10월부터 해운동맹의 행위를 금지하는 움직임과 궤를 같이하고 있는데, 앞으로 각국의 규제 움직임이 확산될 것으로 예상됨에 따라 선사들의 입지가 더욱 좁아질 것으로 전망된다.

[중국의 동향]

중국은 지난 2006년 화주단체들의 고발에 따라 정기선사들의 중국에서 터미널처리비용을 부과하는 것이 부당하다고 결정한 바 있으며, 일-중항로에 만연되어 있는 제로 운임 등 운임덤펍 행위를 근절하기 위해 선사들을 대상으로 관련 자료를 제출토록 요구한 바 있다. 중국이 이같은 조치를 발동한 것은 최근 들어 유럽연합(EU) 등이 그 동안 정기선사들에게 부여했던 독점적 혜택을 점차적으로 철폐하기 시작한 것과 궤를 같이 하는 것으로 해석된다. 중국은 최근 들어 자국에 취항하는 컨테이너 정기선사들의 불공정 해운서비스 제공행위에 적극 개입하고 있다.

이처럼 중국은 해운동맹 폐지에 대한 구체적인 공식입장을 정하지는 않은 상황이나 각종 규제 제도를 도입하고 있으며, 해운시장에 대한 직접적인 규제도 강화하고 있다.

특히, 중국은 지난 8월30일 역사상 최초로 '독점금지법'을 제정(2008년 8월1일 발효)함으로써 시장경쟁체제의 면모를 갖추게 될 것으로 예상되는데, 이 법의 제정에 따라 그 동안 중국 시장 내에서 활동하던 물류기업들이 공정하게 경쟁할 수 있는 기반이 마련되었다고 할 수 있다.

특히, 농업 등 일부 행위만을 이 법의 적용 예외로 하고 있어 해운, 항만, 물류 기업들에게도 이 법이 적용될 것으로 보이며, 이에 따른 파장이 예상된다. 중국은 '해운조례'에서 해운동맹의 공동가격 설정 등을 인정하고 있으나 상위법인 독점금지법이 발효되면 이같은 행위가 독점적 행위로 규제 대상이 될 수 있기 때문이다.

이에 대해 중국 교통부 관계자는 좀 더 면밀한 법률적 검토가 필요하다는 정도의 입장을 표명하고 있어 이에 대한 결론이 귀추가 주목되고 있음에 취항선사들의 세심한 주의가 요망되고 있다.

[호주의 동향]

호주정부는 지난 2004년 6월부터 외항선사간의 협의체(동맹, 협의협정, 컨소시엄 등)에 대한 독점금지법 적용제외를 정한 '1974년 거래관행법' 제 10장의 개정작업에 착수하였다.

호주정부 자문기관인 생산성위원회는 2005년 2월 외항선사간 협의체의 포괄적 독금법 적용제외를 폐지하고 개별심사의 대상으로 전환해야 한다는 중간보고서를 발표하였다.

이어 동 위원회는 지난 2005년 11월 최종보고서를 작성하여 호주 정부에 제출했는데, 그 내용은 2004년 10월 작성한 보고서와 거의 유사한 것으로 알려져 있다.

그러나 보고서를 접수받은 호주 정부는 아직까지도 독금법 적용제외 폐지여부 결정을 미루고 있으며, EC의 최근 결정을 고려하여 폐지여부가 조만간 결정될 것으로 전망되고 있다.

[싱가포르의 동향]

싱가포르 의회가 지난 2005년 10월 경쟁법(Competition Act)을 의결함으로써 2006년 1월부터 대부분의 규정이 시행에 들어갔다.

하지만, 싱가포르 경쟁위원회는 2005년 12월6일

정기선사의 경쟁법 면제에 관한 구체적인 세칙안을 공표하고, 동 세칙안의 시행을 주관부처인 통상산업부에 권고하였다.

이에 따라 싱가포르의 정기선 컨소시엄의 경우 10년을 기한으로 포괄적용제외를 허용하고, 동맹 및 항로안정화협정의 경우 기한을 명시하지 않은 채 당분간 포괄적용면제를 인정키로 결정했다. 동 세칙은 2006년 7월에 확정됐으며, 1월부터 소급 적용되고 있다.

▶ 미국 등 해상보안활동 강화

[미국, 컨테이너 화물 100% 사전검색 의무화]

부시 미국 대통령은 8월3일 그동안 술한 논란을 불러일으켰던 컨테이너 화물에 100% 사전 검색을 의무화하는 법률에 최종 서명했으며, 이는 미국이 자국의 '물류보안(supply chain security)'을 확보하기 위해 마지막 수단을 동원했음을 의미한다.

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.

그러나 현재 미국 해운 및 화주단체 등은 국제 교역구조와 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.

[멕시코 미국판 24시간 규칙시행]

멕시코는 사전 예고한 바와 같이 9월1일부터 모든 수입화물에 대해 화물정보(manifest)를 선적 36시간 전에 신고하도록 하는 이른바 24시간 규칙을 시행하고 있다.

이 규칙은 이미 시행하고 있는 수출화물 신고제도와 신고시간을 통일한 것이 특징인데, 멕시코로 수출하거나 멕시코에서 환적 되는 모든 화물은 선적항에서 선적36시간 에 화물정보를 신고하지 않으면 입항이 금지된다.

한편, 미국은 2001년 9.11 테러가 일어난 이후 자국의 물류보안을 강화하기 위해 미국행 컨테이너 화물에 대한 정보를 선적 24시간 전에 신고하는 것을 의무화했다.

▶ 베네수엘라, 해운항만산업 통제강화

최근들어 에너지 개발시설을 국유화하는 등 국가 기간 시설에 대한 정부 통제를 강화하고 있는 베네수엘라가 이번에는 해운과 항만 부문의 국가 개입을 강화하는 제도를 내놓았다. 최근 미국의 JOC에 따르면, 베네수엘라는 최근 화물 유통제도를 도입하고, 지방으로 넘겨졌던 항만 개발권한을 다시 중앙정부에서 회수한 것으로 전해졌다.

이에 따라 모든 수출입 화물은 베네수엘라에 등록된 선박이나 베네수엘라와 해운협정을 체결한 선박으로만 운송할 수 있다.

베네수엘라는 이같은 규정을 위반한 화주에 대해서는 운임에 해당되는 금액만큼 벌금을 부과하는 한편, 선원에 대해서는 선원 자격을 박탈하기로 했다.

또한 베네수엘라는 이같은 조치와 함께 2001년 법령에 따라 지방에 위임했던 항만 개발권을 무효로 하는 포고령을 발령, 항만 개발에 대한 중앙정부의 관리를 강화할 계획이다.

▶ 중국, 각종 규제조치 잇따라 추진

중국은 최근들어 선사들의 공동 운임 부과행위, 제로운임 등에 대한 규제를 강화하는 등 해운시장에 대한 규제수위를 더욱 높여 나가고 있다.

특히, 중국 교통부는 금년 3월 교통부 '국제해운 동맹 및 운임협의기구 등에 대한 관리감독 강화'를 시행하고 있다. 4월15일까지 중국에 취항하는 모든 정기선 해운동맹 및 운임협의기구에 대해 중국주재 연락사무소와 그 대표 등을 지정하여 등록토록 하는 한편, 운임이나 각종 할증료를 부과하거나 변경할 때는 반드시 하주 또는 하주단체와 협의하도록 했다. 또 동맹협의를, 운영협의, 운임협의서는 체결



일부터 15일내에 교통부에 보고 등록하도록 했다.

이와함께 중국 교통부는 해상교통 안전과 선박의 해양환경 오염방지를 강화하기 위해 지난 7월 '해운기업 안전 및 오염방지 관리규정'을 발표했다. 내년 1월1일부터 시행되는 이 규정의 주요 내용을 살펴보면, 해운기업은 안전 및 오염방지 관리 제도를 구축하거나 개선해야 한다.

구체적으로는 적절한 안전 및 오염방지 전담요원 배정, 안전 및 오염방기관리에 있어 선장의 최종결정권 확인, 관련 교육훈련제도의 구축 등을 마련해야 하며, 선박소유자나 경영인 및 용선자 등은 소속 선박의 안전 및 오염방지 관리업무를 기타 해운기업에 위탁할 수 있도록 했다.

중국교통부에서 별도로 지정하는 해운기업은 안전관리체계를 구축하고, 관할해사당국으로부터 안전 및 오염방지능력 합격증명서, 선박은 안전관리증서를 발급받도록 규정하고 있으며, 관할해사당국은 해운기업이 합격증명서를 발급받지 않았거나 해운기업 또는 선박이 합격증명과 안전관리증서 발급요건에 미달한 사항을 발견한 경우, 즉시 시정을 요구할 수 있다. 시정에 불응하는 경우에는 운항금지, 입출항 금지 등 강제 행정처분을 내릴 수 있도록 규정하고 있다.

3. 향후 전망 및 대응방안

이처럼 각국의 해운시장 규제강화에 따른 움직임은 그 속도가 빠르지는 않으나, 각국별로 체계화되고 있다.

이에 따라 해운시장에 있어서 선사들의 입지는 약화되는 한편, 화주들의 입김은 더욱 강화될 것으로 예상되고 있다.

글로벌 해운시장의 변화에 따른 이 같은 문제는, 해운시장 규제가 바람직한가에 대한 것인데, 각국별로 상황을 달리할 것으로 예상되나 현재로서는

과거에 비해 선사에 대한 규제가 강화될 것이라는 데 이견이 없다는 점이다.

또한, 이러한 해운시장의 규제는 단순히 선사들의 불공정 행위를 적발하는 문제를 떠나 물류 기업의 성장 및 보호로 귀착될 수 있는데, 예를 들어 중국은 독점금지법 제정으로 중국 기업의 인수합병 시이를 심사토록 하고 있어 일부 전문가들은 중국 물류기업에 대한 인수합병이 더욱 어려워질 것으로 예상하고 있다.

마지막으로 각국별로 체계화되고 있는 해운시장에 대한 규제 문제는 향후 해운 경쟁력을 평가하는 요소로 작용할 것으로 전망되고 있는데, 이는 글로벌 이슈로서 어느 방향으로든 해운시장에서 문제를 해결하는 데 국가가 선도적 역할을 하게 될 것으로 예상되기 때문이다.

특히, 우리나라의 경우 한중일 삼국간의 협력을 기초로 한 적극적인 검토가 필요할 것으로 판단되는데, 글로벌 해운시장에서의 선사들에 대한 규제 강화 움직임과 함께 한중항로가 개방될 예정으로 있는 우리나라는 국적선사의 보호 차원에서 이 같은 기능의 확대필요성에 대한 검토가 요구된다.

아울러, 해양환경 보전을 위한 국제기구의 규제 강화에 대해서는 한국선주협회가 지속적으로 대응 논리를 개발하고, 필요한 경우 아시아선주대표자회의(ASF)와 공조를 통해 적극 대응해 나가고 있으나, 개별국가의 규제강화 조치에 대해서는 대응하는데 한계가 있는 실정이다.

이에 따라 협회는 사안별로 정부의 해운협정 체결과정에 적극 참여하여 업계의 입장을 대변하고 있으며, 정부 차원에서도 양자간 협상 등을 통해 개선될 수 있도록 대정부 건의 등을 강화하고 있다. 이와 더불어 선사에서도 취항항로와 취항선대의 특성을 고려하여 이에 대한 대비를 준비해야 할 것으로 분석되고 있다.

거양해운

케이프사이즈 2척 신조발주

벌크선사인 거양해운(대표 박정원)이 케이프사이즈 벌크선 2척을 대한조선에 발주했다고 9월 10일 공시했다. 2척의 선가는 총 1,610억3,850만원으로 오는 2009년 8월과 2009년 9월에 인도받을 예정이다.

거양해운은 “이번 케이프사이즈선박의 신조발주는 신조선 확보 및 마켓 운영을 통한 사업규모를 확대하기 위한 것”이라고 밝혔다.

[거양해운 고정자산 취득 결정내용] △취득 목적물 : 벌크선 2척 △취득 목적물 규모 : Capesize급 벌크선 △취득가액 : 1,610억3,850만원(자산총액 대비: 48.75%) △거래상대방 : 대한조선 △자본조달방법 : 유보자금 및 외부자금 조달 △취득방법 : 직접취득 △사내이사회결의일(결정일) : 2007년 9월3일 △취득예정일 : 1차선 2009년 8월, 2차선 2009년 9월 △기타 : 벌크선 2척 취득금액은 총 1억7,150만달러로 이사회 결의일 외환은행 1회차 고시환율 매매기준율(939.0)로 환산한 금액이며, 환율의 변동 등 불가피한 사유에 의하여 변동 가능성 있음. △국적취득조건부 나용선(BBCHP)임.

대한해운

대한민국 최고기업대상 수상

대한해운(대표 이진방 회장)은 9월12일 사단법인 한국경영인협회가 주최하고 대한상공회의소·한국경제신문사가 공동후원한 2007년 대한민국 최고기업대상 시상식에서 2005년도에 이어 ‘운수창고 부문’ 대한민국 최고기업 대상을 차지



하였다.

한국경영인협회는 국내기업의 경쟁력을 객관적으로 평가하고 시상함으로써 세계적 최고기업으로의 성장·발전에 기여하기 위해 한국투자증권 리서치본부와 공동개발한 기업평가 모델을 활용, 저명 인사들로 구성된 심사위원회(위원장 윤계섭, 서울대 교수)가 최종 심의하여 수상업체를 선정하였다.

대한해운은 1968년 창립 이래 포스코, 한국전력공사, 그리고 한국가스공사 등 국내 주요 화주들과의 장기 해상운송계약으로 국가 기간산업발전에 이바지하는 국내 최대전용선사로 최근 주력사업인 벌크와 LNG수송 외에 유조선까지 사업영역을 확대하여 세계적인 에너지·자원 전문수송선사로의 입지를 굳혀가고 있는 대한민국 대표 해운기업 중의 하나이다.

동사는 2007년도 상반기 매출이 8,387억원, 영업이익이 1,349억원, 그리고 순이익 1,947억원으로 국내 대형선사 중 최고의 영업이익율과 순이익율을 달성하였다.

그리고 최근 계속되는 사상 최고의 벌크 호황기에 대응하는 적극적이고 공격적인 영업전략과 안정적인 대규모 전용선대를 바탕으로 2007년도에는 사상최대의 성과를 올릴 것으로 기대된다.



또한, 미래 성장동력을 강화하기 위하여 올 상반기에 대형 벌크선 12척, 가스운반선 1척, 유조선 1척 총 7,000억원의 대규모 선박투자를 추진하여 현재까지 벌크선과 탱커선 위주로 총 26척이나 발주하여 보다 안정적이고도 경쟁력있는 영업기반을 구축한다는 방침이다.

동영해운

인천사무소 개설

동영해운(대표 김병래)은 인천지역의 대고객 서비스 제고를 9월17일 인천사무소를 개설, 본격적인 업무를 개시했다. 인천사무소의 주소는 인천광역시 중구 항동 3가 1번지 대한통운빌딩 3층(중부경찰서 우측)이다.

△전화 : 032-772-0661/3 △팩스 : 032-772-0664

동진상선

한중일 펜돌럼서비스 개설

동진상선(대표 오용환)이 9월7일부터 한-중-일 펜돌럼서비스를 개설했다. 동진상선은 기존의 부산-상하이 노선을 확대해 한국과 중국, 일본 하가타를 잇는 3국간 서비스를 개시했다고 최근 밝혔다.

이 서비스 기항지는 부산(금)-울산(토)-닝보(월)-상하이(화)-하카다(목)-부산(목)순이다. 서비스 선박은 기존 부산-상하이 노선을 운항했던 586TEU급 컨테이너선 '브라이트데이(BRIGHT DAY)' 호가 계속 이어간다.

동진상선 관계자는 "기존 부산발 상하이 노선을 연장해 최근 늘고 있는 상하이, 닝보 기점의 중국

화동지역 화물을 공략하고 이 지역 수출입 하주들의 니즈에 부응하기 위해 서비스를 개설하게 됐다"고 말했다.

한편, 동진상선은 9월1일부로 직원들에 대한 승진인사를 단행했다. △과장 : 서울사무소 서명옥 △대리 : 해사부 조일안, 서울사무소 강현애, 김영미, 이희정, 기획관리실 이수진

KSS해운

케미컬탱커 2척 도입추진

KSS해운(대표 윤장희)이 상장을 통해 얻어진 자금을 활용하여 3,850DWT 케미컬탱커 1척을 신조하고 6,500DWT 케미컬탱커 1척도 도입할 계획이다.

KSS해운은 지난 7월27일 한국증권선물거래소의 상장예비심사에서 통과됐으며 오는 10월17일~18일 주식공모 후 상장하게 된다.

총공모주식수는 17만3,894주로, 이중 우리사주조합에 총공모주식수의 20%인 3만4,779주가 우선배정되고 나머지 주식 13만9,115주가 일반 공모된다. 이중 10만4,336주는 기관투자자에게, 그리고 일반청약자에게는 3만4,779주가 공모된다. 일반청약자는 우리투자증권(주) 본·지점을 통해 청약할 수 있다. 1주당 액면가액은 5,000원이다.

주당 공모가액은 6만원으로 KSS해운은 주식공모를 통해 약 104억3,364만원의 자금을 확보하게 되며 이중 94억9,800만원을 케미컬탱커 2척을 취득하는데 쓸 계획이다.

3,850DWT의 케미컬탱커는 일본에서 신조하는 방식으로 취득할 계획이고 6,500DWT 케미컬탱커는 중고시장에서 약 5년정도의 선령을 가진



선박을 확보할 예정이다.

KSS해운은 “석유화학제품의 수입지인 중국, 인도와 수출지인 일본, 중동지역이라는 물동량의 흐름을 가지고 있는 아시아시장이 향후 세계 석유화학산업의 메카로서 호황기를 유지할 것을 감안해 석유화학제품을 37년째 운송한 탁월한 노하우와 경험을 바탕으로 운송시장에 탄력적으로 대처하여 물동량을 확보하고 소형 케미컬 운반선 위주에서 중대형 케미컬 운반선으로 선박 확충 및 영업영역을 확대할 계획”이라고 밝혔다.

특히 KSS해운은 이미 발주한 8,500DWT 규모의 신규 케미컬탱커가 오는 2009년 12월에 인도받게 되고 이번 공모를 통해 새로 케미컬탱커 2척을 추가 확보함에 따라 향후 케미컬 운송사업 부문에 있어 생산성이 향상될 것으로 기대하고 있다.

SK해운

영국 현지법 외화채권 발행



SK해운(대표 이정화) 영국 현지법인이 국내 최초로 외화 채권을 국내에서 발행해 미화 5,000만 달러를 확보했으며 운영자금으로 쓸 계획이다.

SK해운이 100% 투자해 설립한 영국현지법인인 SK Shipping Europe PLC는 산업은행을 통해 미화 5,000만달러 규모의 외화변동금리채권(FRN : 일명 김치본드)을 공모를 통해 성공적으로 발행했다고 최근 밝혔다.

김치본드는 3년 만기의 발행조건으로 한국기업평가와 한국신용평가에서는 모두 ‘BBB+’의 신용등급을 받았다.

SK Shipping Europe은 SK해운의 글로벌 전략실행의 핵심거점 중 하나로서 세계 해운과 금융의 중심지인 영국에 기반을 두고 글로벌 비즈니스를 수행하여 왔으며, 현재 전 세계 수위의 대형 벌크선 운항선사로 그 입지를 확고히 하고 있다. 특히 유럽내에 확고한 입지를 구축하고자 최근 영업확충에 박차를 가해 왔다.

SK해운의 한 관계자는 “영국현지법인의 글로벌 경영확대를 위한 재원 확보차원에서 이번 김치본드를 발행하게 되었다”며, “본 건은 우리 기업의 해외법인이 본사의 보증없이 국내에서 공모로 발행한 첫 사례라는 점과, 이를 통해 해외현지법인의 독자적인 자금조달원 확충에 성공했다는 데에 의미가 있다”고 강조했다.

그는 또 “앞으로도 SK해운이 자원수송을 중심으로 한 세계 최고 수준의 글로벌 해운기업으로 도약하기 위한 노력을 꾸준히 지속해 나갈 것”이라고 설명했다.

SK해운은 동 김치본드발행과 관련 9월19일 오전 서울 중구 남대문로 밀레니엄힐튼 호텔에서 SK해운 이정화 사장이 참석한 가운데 산업은행과 김치본드 발행 서명식을 가졌다.

최봉식 산은 발행시장실장은 “이번 김치본드 발행은 국내 채권시장을 통한 우리 기업의 글로벌 전략지원이라는 의미외에도 외국기업에 대한 채권발행 주선과 외화유동성을 활용할 수 있는

새로운 투자수단의 제공 등 국내 자본시장의 선진화에도 기여할 것으로 기대된다”며, 앞으로 산은은 국내기업의 해외법인 뿐만 아니라 순수 외국기업에 대해서도 김치본드와 아리랑본드의 발행을 적극 유치함으로써 우리금융시장이 동북아의 금융허브로 도약하는데 일조하겠다고 말했다.

STX팬오션

한국 증권선물거래소에 상장

STX팬오션(대표 이종철)이 9월21일 한국 증권선물거래소에 상장했다. 이 회사는 13~14일 3억 4300만 주(액면가 100원, 총 발행주식 수의 20%)를 주당 1720원에 공모주 청약해 5901억원 을 조달했다.

2005년 싱가포르 증권시장에 직상장한 STX팬오션은 국내 상장으로 한국 기업 최초로 양 시장

에 원주를 동시에 상장한 회사가 됐다. 이종철(사진) 사장은 기념사에서 “투명 경영 실현과 함께 글로벌 기업으로의 위상을 한층 강화시키는 계기가 됐다”고 말했다.

한편, STX팬오션(대표 이종철)이 중국-인도간 정기 컨테이너 서비스를 제공한다.

CSI(China Straits India)로 명명된 동 서비스는 STX팬오션과 양밍, 에버그린, TS라인, 사무테라가 각 1500TEU급 컨테이너선박 1척씩 총 5척을 투입해 오는 10월 중순경부터 주 1항차 서비스를 제공하게 된다.

CSI는 10월 15일 상해를 시작으로 닝보, 홍콩, 싱가포르, 콜롬보, 나바샤바, 싱가포르, 파시르구당, 람차방, 홍콩, 상해를 운항하게 되며 35일이 소요된다.

STX팬오션은 세계 유수의 선사들과 함께 중국-인도 서비스를 공동개설함에 따라 성장하고 있는 중국, 인도지역에서의 마켓 점유율 신장 및 기존 서비스간 상호 시너지 효과가 기대된다고 밝혔다.

천경해운

한-중-일 팬들럼서비스

천경해운(대표 김지수)은 STX팬오션(대표 이종철)과 함께 근해항로 컨테이너 운송의 경쟁력 향상 및 대하주 서비스 제고를 위해 9월26일부터 한국과 일본, 중국을 연결하는 한-중-일 팬들럼 서비스를 개시했다고 최근 밝혔다.

STX 팬오션과 1,000TEU급 선박을 1척씩 투입하여, 부산(수) - 울산(수) - 광양(목) - 신강(토) - 대련(월) - 부산(수) - 니이가타(금) - 나오에츠(토) - 토야마(일) - 부산(수) 스케줄로 운





항하게 되며, 한-일 구간에서는 주 2-3항차로 서비스를 제공한다.

천경해운은 “이번 한중일 팬들림 서비스를 통해 중국 신강, 대련항과 일본 3개 항만을 잇는 직항 서비스를 구축함으로써 본 항로를 이용하는 하주들에게 보다 신속하고 편리한 운항 서비스를 제공할 수 있게 되었다”고 밝혔다.

창명해운

대규모 선대 신조발주

창명해운(대표 이경재)이 최근 국내외 조선소에 3억5500만달러 규모의 선박 9척을 신조 발주한 것으로 알려졌다.

창명해운은 대한조선에 케이프사이즈 벌크선 1척, 오리엔트조선에 3만3,000DWT급 로그선 4척, 중국 칹허조선(Zhenghe Shipyard)에 3만3,000DWT급 핸디사이즈 벌크선 4척 등 총 9척, 3억5,500만달러 규모의 선박을 발주했다.

창명해운이 대한조선에 발주한 케이프사이즈 벌크선은 17만6,000DWT급으로 납기가 2008년 9월로 선가는 9,500만달러인 것으로 알려졌다.

또 오리엔트조선에 발주한 3만3,000DWT급 로그선 4척은 2009년에 2척, 2010년에 2척이 인도될 예정이다. 칹허조선에 발주한 3만3,000DWT급 핸디사이즈 벌크선 4척은 오는 2009년 중반에 첫 호선이 인도되고 이후 3개월 간격으로 3척이 인도될 예정이다.

창명해운은 이미 칹허조선에 지난 5월께 5만7,000DWT급 수프라막스 벌크 4척을 2008년부터 2009년까지 인도받는 조건으로 신조 발주한 바 있다.

태영상선

벌커선 2척 신조발주

태영상선(대표 박영안)은 최근 벌커선 2척을 신조발주했다.

최근 6,000DWT급 보유 선대의 지속적인 확충을 통한 영업력 및 시장위상 제고를 강화하고 있는 것으로 알려지고 있는 태영상선(대표 박영안)이 지난 9월10일 6,150DWT급 벌크선 2척을 중국 난징 우시조선소에 신조발주했다고 최근 밝혔다.

이번 신조발주는 지난 5월 인도받아 운항을 개시한 ‘TY EVER’ 호에 이은 동급선형 4, 5차선으로, 전장은 99.3미터이고, 선평은 17미터, 선심 8.5미터이며, 속력은 12.1노트이다. 납기는 각각 2009년 5월, 2009년 10월이다.

한편, 태영상선은 국내 육상직원을 대상으로 리더십 향상 교육을 실시했다. 지난 9월 1일, 2일 양일간 경기도 청평 마이더스 리조트호텔에서 진행된 이번 교육은 ‘기업환경 변화와 리더의 역할’, ‘효율적 관계를 위한 커뮤니케이션 스킬’, ‘리더십 개발’ 및 ‘아웃도어 프로그램인’ 등의 SECTION으로 나뉘어 진행됐다.

상호토론식으로 진행된 이번 리더십 향상 교육은 신문지 탐 쑥기, 블라인드 앤 블라인드 등 이채로운 프로그램을 도입하여 교육생들의 열정적인 호응과 참여를 이끌어 내기도 했다.

이번 연수에 참여한 한 태영상선 관계자는 “리더십이 학습과 훈련에 의해 고양될 수 있음을 알게 됐을 뿐 아니라, 임직원간의 진솔한 커뮤니케이션과 다양한 체험 학습의 기회를 통해 상호신뢰에 기반한 리더십의 실천 경험을 할 수 있어 많은 도움이 되었다”며 소감을 밝혔다.

태영상선은 올해부터 승선교육, IT교육, 마켓

팅교육, 리더십교육 등 4단계 교육제도를 시행하여 임직원들의 신지식 습득과 자기역량 강화에 대한 투자를 강화하고 있다.

팬스타라인닷컴

내년부터 남해안 크루즈 서비스



팬스타라인닷컴(대표 김현겸 회장)이 남해안의 천혜 해양관광 자원과 부산의 해운대, 광안리, 태종대 등을 연계하는 남해안 순항 크루즈 서비스를 내년 1월부터 실시하기로 했다.

이와 관련하여 팬스타라인닷컴은 9월20일 남해안 순항 크루즈 서비스 개선을 위해 부산시청에서 허남식 부산시장이 참석한 가운데 부산을 모항으로 하는 크루즈 도입과 크루즈 터미널 설치를 위한 외국인 투자유치 지원에 관한 양해각서(MOU)를 부산시와 체결했다.

부산시는 이번에 추진되는 남해안 순항 크루즈 사업은 주 5일 근무제의 정착과 국민 소득의 증가에 힘입어 크루즈 이용객의 수가 해마다 증가하고 있어 앞으로 유망 성장 관광 상품으로 해양 관광산업 성장에 크게 기여할 것이라고 밝혔다.

또한 남해안을 운항하는 크루즈와 부산 내륙의 다른 관광상품과 유기적으로 연계해 나갈 경우

국내 관광객뿐 아니라 중국, 일본 등 외국인 관광객 유치에도 큰 도움이 될 것으로 예상되며 부산항이 크루즈 허브항으로서의 면모를 갖추어 나갈 것으로 기대된다고 덧붙였다. 부산시는 남해안 순항 크루즈 운항을 위해 팬스타의 국내선 크루즈 터미널 설치를 위한 부지 알선 및 외국인 투자 유치를 위한 행정지원을 할 계획이다.

팬스타라인닷컴은 1만톤급 선박을 도입해 10월초부터 3개월간의 수리작업을 거쳐 내년 1월부터 남해안 순항 크루즈 서비스에 투입할 계획이다. 동 선박은 700명이 승선할 수 있으며, 연회장과 수영장 등을 구비하고 있다.

팬스타는 남해안 운항을 기본으로 하되 용호만 매립지 신설부두를 모항으로 하여 부산~완도, 부산~완도~제주 등을 2박 3일 또는 3박 4일 상품을 개발해 선보임은 물론 계절에 따라 기항지를 변경해 여행객에게 국내 관광지의 아름다움을 알릴 계획이다.

또한 남해안 순항 크루즈 서비스에는 이 같은 기항지 관광뿐만 아니라 선내에서의 재미를 더하기 위해 다양한 공연 프로그램도 서비스할 방침이다.

한진해운

GRI 지속가능보고서 발간

한진해운(대표 박정원/www.hanjin.com)이 국내 해운업계 최초로 회사의 경제적 성과와 사회적 책임을 위한 제반 활동 및 향후 계획 등을 종합한 '2006 GRI(Global Reporting Initiative) 지속가능 보고서'를 발간하였다.

이 보고서에는 지난해 경영성과를 비롯하여 △윤리/투명경영 △상생경영/사회공헌 △환경보호



활동 및 △고객에 대한 의무와 책임 등이 자세히 기록되어 있으며, 이윤 추구라는 기업의 기본적인 기능을 넘어서 환경과 사회에 대한 기업의 책임을 다하여 지속적으로 존경받는 기업이 되기 위한 한진해운의 노력을 포함함으로써, 지역 및 글로벌 사회와 함께 공존, 발전해 나간다는 선언적 표시로 기업 이미지 및 대외 신뢰도 제고에도 크게 기여할 것으로 기대된다.

한진해운은 그동안 추진해왔던 다양한 정책과 성과를 고객, 주주 및 지역사회 등 제반 이해관계자들에게 투명하게 공개하고 적극적으로 의견을 수렴함으로써 지속가능경영에 대한 동사의 확고한 의지를 명확히 하였다고 밝혔다.

이번 보고서 발간에 대해 한진해운 박정원 사장은 “급변하는 경영환경속에서 ‘지속 가능경영’은 이제 모든 기업에게 있어서 매우 중요한 패러다임”이라고 강조하고, “그 동안 한진해운은 ‘투명경영, 사회공헌, 환경보호경영’ 등의 노력을 통해 지역과 글로벌 경제에 기여하여 왔으며, 급변

지속가능보고서 발간을 계기로 한진해운이 사회와 인류가 필요로 하는 가치 있는 글로벌 일류 종합물류기업이 되기 위해 더욱 매진할 것”이라고 언급했다.

한진해운은 앞으로도 매년 혹은 격년으로 지속가능보고서를 발간하여 고객, 주주 및 공공도서관 등에 배포하는 등 보다 적극적이고 열린 커뮤니케이션을 추진해 나갈 계획이다.

GRI는 Global Reporting Initiative의 머리글자를 딴것으로서 세리즈원칙을 제정한 미국의 NGO(국제비정부기구)인 세리즈(CERES; Coalition for Environmentally Responsible Economies; 환경에 책임을 지는 경제를 위한 연합)와 국제연합환경계획(UNEP) 등이 중심이 되어 1997년 설립한 기구로 네덜란드 암스테르담에 위치해 있다.

GRI의 참가자는 세계 각국의 기업, NGO, 컨설턴트, 회계사단체, 사업자단체 등으로, 환경보고서 작성에 관여하고 있는 단체와 개인이 모두 망라되어 있다.

지속가능보고서는 화주, 주주 등 이해관계자에 대한 경제적 책임 뿐 아니라 환경적, 사회적 위험과 기회를 체계적으로 관리해 기업의 영속성을 유지하기 위한 각종 활동과 성과를 담은 보고서이다.

현대상선

동유럽 공략에 박차

현대상선(대표 노정익, www.hmm21.com)이 최근 급성장하는 동유럽 지역의 수송 서비스 제고를 위해 내륙물류 서비스 강화에 본격적으로 나섰다.



현대상선은 최근 독일 함부르크(Hamburg)와 폴란드 브와바(Mlawą)를 잇는 '직통 컨테이너 화물 전용수송열차 서비스(Express Rail Service)'를 개시했다고 최근 밝혔다.

이에 따라 아시아에서 폴란드로 수출되는 화물은 선박으로 함부르크까지 운송된 후 전용수송열차로 수송할 수 있게 되었다.

현대상선에 따르면 이번 전용열차 서비스 개설로 △부산에서 브와바까지 기준으로 종전에는 수송시간이 총 36일 소요되던 것을 28일로 일주일 가량 단축할 수 있게 되어 화주의 물류비를 절감할 수 있게 되었고 △정시 수송체계를 구축하여 폴란드 내에 입주한 한국기업 등 주요 화주들이 계획적이고 효율적인 생산체계를 이룰 수 있게 되었으며, △특히 폴란드 브와바에 위치한 LG전자 현지공장의 물류 시스템 안정화에도 기여하는 효과를 거두게 되었다고 현대상선 측은 설명했다.

현대상선 관계자는 "이번 전용열차 서비스 개통으로 동유럽 지역, 특히 최근 폴란드로 활발히 진출하고 있는 한국기업들이 큰 혜택을 볼 것으로 기대하고 있다"며, "지난해 개통한 로테르담(Rotterdam)과 슬로바키아(Slovakia)간 전용열차에 이어 이번에 함부르크(Hamburg)와 폴란드간 전용열차를 개설했으로써 아시아에서 동유럽까지 더욱 저렴하고 빠르게 화물을 수송할 수 있게 되었다"고 말했다.

현대상선은 2005년 9월부터 아시아와 네덜란드 로테르담(Rotterdam)항과 슬로바키아(Slovakia)의 갈란타(Galanta) 간에 직통 컨테이너 화물전용 수송열차를 운영해 오고 있는데, 이번 폴란드 지역 서비스 개시를 계기로 앞으로도 신흥시장으로 주목받는 동유럽 내륙물류 서비스 강화에 박차를 가한다는 방침이다.

한편, 현대상선은 미국의 물류 전문지로부터 7년 연속 서비스 우수성을 공인받았다.

현대상선은 미국의 저명한 물류 전문지인 '로지스틱스 매니지먼트(Logistics Management)'가 매년 평가하여 발표하는 'Quest for Quality Awards'에서 7년 연속「최고의 수송서비스를 제공하는 우수 선사」로 선정되었다.

현대상선에 따르면, '로지스틱스 매니지먼트'가 최근 6,000여명의 고객을 대상으로 실시한 수송서비스 만족도 조사에서 △정시성(On-Time Performance) △서비스 품질(Value) △IT 시스템(Information Technology) △고객 관리(Customer Service) △장비 및 운영(Equipment & Operations) 등 서비스 전반에 걸친 평가항목에서 현대상선이 고르게 높은 평가를 받아 우수선사로 뽑혔다는 것이다.

'로지스틱스 매니지먼트'는 물류 전반에 걸친 정보를 제공하는 월간지로 매년 물류 각 부문에서 업체별 서비스 품질을 심사하여 'Quest for Quality Awards'라는 이름으로 우수업체를 선정하고 있다.

24번째를 맞는 올해 조사에서는 전 세계 120여 개의 해운·물류 업체를 대상으로 평가를 실시해 16개 기업을 선정했으며, 현대상선은 그 중에서도 7년 연속 수상이라는 영예를 안은 것이다.

목포해양대학교

대학본부 신축 건물로 이전

목포해양대학교(총장 신철호)는 9월5일과 6일 대학본부를 신축 건물로 이전하였다.

신축 대학본부는 건물 연면적 5,656㎡(1,714평)에 지하 1층, 지상 5층 규모로 66억 8천여만원



의 예산이 투입되어 건축되었으며, 개청식은 10월 9일 가질 예정이다.

각 층별 현황으로는 지하층에 전기실, 기계실, 사위실이 있으며 1층에는 총무과와 학생과와 취업실습과, 2층에는 총장실과 교무과, 기획실이 있으며 3층에는 전자계산소와 전산실습실, 산학협력단이 배치 되었으며, 4층에는 어학실과 어학강의실, 5층에는 회의실과 전시실이 배치되어 있다.

한편, 목포해양대학교는 전국 122개 대학이 참여한 '2007년 중앙일보 대학평가'에서 교육여건 및 재정 부문 종합순위 전국 11위를 차지하며 광주·전남지역 권역 우수대학으로 선정되었다.

목포해양대학교는 그동안 교육 및 연구 활성화와 학생복지 증진을 위해 적극적으로 투자하고, 수요자 중심의 현장교육을 강화함으로써 현장실습참여 학생비율(전국 1위), 교육비 환원율(전국 4위), 기숙사 수용율(전국 5위)에서 특히 우수한 평가를 받았다.

올해로 14년째를 맞는 중앙일보 대학평가는 종합평가와 학문분야 평가로 나뉘 6월부터 4개월 동안 진행되었으며, 종합평가 대상은 전국 4년제 대학 가운데 지난해까지 졸업생을 배출하지 않은

신설대와 산업대, 교육대, 종교대를 제외한 122개 대학(국.공립 24개, 사립 98개)이었다.

인천항만공사

혼합 폐기물 분리처리 예산절감

인천항만공사(IPA, 사장 서정호)가 2007년도 사내 우수 혁신사례로 '혼합 폐기물 분리 처리로 환경 보전 및 예산 절감' 사례를 선정했다. 인천항만공사는 이번 혁신사례를 통해 무려 41억원의 비용 절감 효과를 거둘 것으로 기대하고 있다.

인천항만공사 우수 혁신사례로 선정된 '혼합 폐기물 분리 처리' 공법은 기획예산처 주관으로 실시된 BP(Best Practice, 경영혁신 우수사례) 경진대회에 출품되기도 했다.

건설본부 건설팀이 추진했던 '혼합폐기물 분리 처리'는 인천항 남항 아암물류단지(제2투기장)에 컨테이너 장치장을 조성하면서 시도된 새로운 공법이다. 이 컨테이너 장치장 부지는 이전까지 원목 야적장으로 사용되던 곳이라 지표면에 골재와 나무껍질 등이 혼합돼 있는 상태였다.

당초 부지조성 공사를 하면서 골재가 포함된 수피 등 지표면을 걷어내 폐기 처분할 예정이었으나, 공사를 진행했던 윤성태 당시 건설팀 대리가 골재와 나무껍질의 분리재활용 가능성을 눈여겨보면서 새로운 혁신사례가 탄생하게 됐다.

윤 대리는 골재에서 분리된 나무껍질의 재활용 가능성을 알아보기 위해 국립산림과학원에 이 수피 성분 분석을 의뢰했고, 토양개량제 원료로 사용 가능하다는 통보를 받았다.

결국 골재와 섞여 쓰레기장으로 향할 뻔 했던 나무껍질은 분리 처리 공정 후 공개매각 절차를 팔리는 귀한 몸이 되고 말았다. 인천항만공사는



해당 부지에서 수거한 총 6,750톤의 폐기물 처리 비용 5억8천만원을 절감하는 효과를 거뒀다.

이같은 공법은 현재 아암물류단지 입주를 위해 부지조성 공사를 진행 중인 여러 업체 전체로 전파되면서 해당 부지에서 발생 예정인 4만톤 가량의 폐기물 처리 비용 41억원을 절감할 수 있게 됐다.

인천항만공사는 이외에도 '갑문 10만시간 무재해 달성'을 또 다른 우수사례로 선정했다. 한편 장려작으로 선정된 '항만생산성 향상을 위한 3S 혁신 추진 사례'를 오는 10월 개최 예정인 해양수산부 혁신사례 경진대회에 출품했다.

케이엘넷

로지스빌 이용료 인하

물류IT전문기업 주식회사 케이엘넷(www.klnet.co.kr, 대표 : 박정천)은 9월12일 전자세금계산서 발급 및 관리 등의 서비스를 하고 있는 로지스빌(LogisBill)의 이용료를 이용실적에 따라 10%에서 최고 50%까지 인하한다고 밝혔다.

케이엘넷의 로지스빌은 기존의 인편이나 우편으로 전달하던 세금계산서 관련 업무를 국세청 고시 제2001-4호에 의거한 적법한 절차에 따라서 세금계산서 및 입금표, 거래명세표 등을 EDI

를 통해 전자적으로 주고받는 방식으로 설계된 전자세금계산서 자동화 서비스로서 표준전자세금계산서 국가공인인증 1호이다.

이는 전자세금계산서의 발급 및 관리 이외에 거래명세서, 입금표 등의 발급 문서를 전자문서 공인인증서를 통해 전자서명한 후 전자적으로 발행·승인·취소·인쇄·결제 등의 다양한 기능을 구현해 업무효율화 제고에 큰 도움을 주고 있어 가입고객 기업들이 지속적으로 증가하고 있는 추세다.

금번 로지스빌 이용료 인하와 관련 케이엘넷의 박정천 대표이사는 “현재 로지스빌 이용고객은 LG전자, 범한판토스, 고려해운, 장금상선, 부산 허치슨터미널, PECT를 비롯해 2천여 업체로 갈수록 증가하고 있는 추세이며, 특히 최근에는 해운 물류업계의 도입이 확산되고 있어 이러한 추세에 발맞춰 로지스빌의 이용료 인하를 통해 보다 많은 기업들이 사용할 수 있도록 이용료를 인하하게 되었다”고 설명했다.

케이엘넷의 로지스빌 이용료는 전자세금계산서와 거래명세서로 구분되고 건당 전자세금계산서 220원, 거래명세서 120원으로 이용건수에 따라 서비스료가 부과되었으나, 9월 사용분 부터는 이용건수에 따라 10%에서 최고 50%까지 할인해 준다.

한편, 케이엘넷의 로지스빌을 이용하려면 로지스빌 서비스 사이트(www.logisbill.com)에 접속하고 온라인으로 회원가입을 하면 된다.

평택항만공사

중국 칭다오시 부시장 등 접견

중국 칭다오시 후샤오쥔 부시장을 포함 12명으



로 구성된 방문단 일행이 9월20일 평택항 홍보관을 방문해 동북아 물류중심항만으로 성장해가는 평택항의 개발 및 발전현황을 살펴보았다.

방문단에는 마더랑 산둥성 교통청 항항국 처장, 정밍후이 칭다오시 교통위원회 주임, 왕즈쥔 칭다오시 항항관리국 국장, 청도강평국제물류유한공사 리지엔귀 사장 등 시 주요 인사들로 구성되어 있어, 이번 방문의 중요성을 보여주었다.

이날 후샤오쥔 부시장을 비롯한 방문단은 평택시청을 방문, 송명호 시장에게 “평택-청도간 카페리 개설에 평택시가 적극 협력해 줄 것”을 요청하고, 이어 한영구 부시장과 후샤오쥔 부시장이 평택항-청도항간 신규 항로개설의 우선 추진과 항만발전을 위해 노력한다는 회담 요약서에 서명했다.

칭다오시는 평택시와 1999년 우호교류와 경제협력관계 수립을 위한 합의를 했으며 산둥반도 동단 서쪽에 위치해 있다. 서해를 경계로 평택시와 마주하고 있는 도시로 연간 화물취급량이 7,300만톤에 이르는 중국의 4대항만 중 하나다.

한국복합운송협회

제1기 국제물류전문가과정 개설

한국복합운송협회(회장 김인환)는 오는 10월15일부터 19일까지 제1기 국제물류전문가 과정을 실시한다. 업계 종사자들의 물류지식을 함양시키기 위해 실시되는 이번 교육은 △SCM혁신전략(한국EXE컨설팅 권대욱부장) △물류센터의 운영혁신(CJ물류연구소 임춘우 박사) △3PL사업 전개방향(한솔CSN 최근상 팀장) △SCM의 위험관리와 글로벌 소싱(인천대학교 홍석진 교수) △글로벌로지스틱스 트렌드 및 혁신(A.T. Kearney 조상욱 부사장) 등의 커리큘럼으로 이

루어져있다.

수강을 원하는 사람은 교육신청서(교육비 송금 포함) 및 훈련위탁계약서를 협회(Fax 733-0700)로 보내면 된다.

한국조선협회

제4회 조선의 날 행사



한국조선협회는 9월13일 COEX 인터컨티넨탈 호텔에서 한덕수 국무총리, 김영주 산업자원부장관 및 박규원 한국조선협회장 등 조선산업계 주요인사 300여명이 참석한 가운데 ‘제4회 조선의 날’ 기념식을 개최했다.

이날 행사에서 삼성중공업(주) 배석용 부사장이 세계 최초로 플로팅 도크를 이용하고 메가블록 공법을 개발한 공로로 산업훈장을 수상하였으며, 대선조선(주) 안재용 전무가 산업포장을, 현대중공업(주) 서덕원 부장이 대통령표창을, STX조선(주) 차상선 상무와 (주)한진중공업 이연동 과장이 국무총리표창을 수상하였다.

이밖에도 국내 조선산업 발전에 기여한 공로로 현대중공업(주) 이태범 부장 등 8명이 산업자원부장관 표창을 수상하였음.

이날 행사에서 한덕수 국무총리는 기념식 치사를 통해, 우리 조선업계가 어려운 여건 속에서 세

계 1위 산업의 위상을 지켜온 것에 대해 그간 조선산업 발전을 위해 애써온 조선 산업인의 노고를 치하하고, 조선산업을 둘러싼 환경변화를 적극적으로 수용하여 새로운 시장을 창출하고 선점해감으로써 세계 1위 산업의 위상을 지켜나갈 것을 강조했다.

이어 김영주 산업자원부 장관은 축하리셉션 축사를 통해, 우리나라 조선산업은 2003년부터 4년 동안 선박 수주량, 건조량, 수주잔량 측면에서 세계1위를 유지해 올 정도로 명실상부한 세계 최고 수준으로 평가하고, 향후 크루즈선과 같은 고부가 선박 기술을 개발하고 LNG 저장탱크기술과 같은 핵심원천기술을 확보함으로써 산업의 경쟁력을 계속 유지해 나갈 것을 강조했다.

이날 기념식에 앞서 열린 세미나에서는 조선협회 한종협 상무가 “세계 신조선 수급전망”을 주제로 발표한 것을 비롯하여 조선산업을 둘러싼 국내외 환경변화와 대응방안에 관한 주제발표와 열띤 토론이 이어졌다.

한국해양수산연수원 오는 2010년 교사 이전

한국해양수산연수원(원장 박찬조)은 9월18일 동삼동 혁신지구로 교사를 이전하기 위한 첫 삽



을 떼다. 이로써 용당동에 위치하여 해양수산 전문인력을 양성하던 한국해양수산연수원은 2010년 동삼동 시대를 준비하게 됐다.

연수원 신축교사는 66,708㎡(20,179평) 규모로 2010년 7월말 완공이 계획되어 있으며, 연약지반 공사는 (주)에서건설에서 실시한다.

한국해양수산연수원은 교사신축으로 △교육시설비 효과 제고 및 교육투자 제정절약 △고객 편의성 제고로 교육복지 실현 △국제기준에 맞는 교육시설로 경쟁력 있는 해기사 양성 △국제협약의 요건 충족으로 White List 배제 방지 해운수산환경에 부응하는 해양수산 전문인력 양성기반 구축 등이 가능할 것으로 기대되고 있다.

한국해양오염방제조합 방제실무 향상을 위한 워크샵

한국해양오염방제조합(이사장 이용우)은 9월 17일부터 19일까지 2박3일에 걸쳐 부산시 기장군에 위치한 해양수산인력개발원에서 ‘제6회 방제실무 향상을 위한 워크샵’을 개최하였다.

이번 워크샵에는 조합 임직원 등 총 72명이 참석, 지난 1년 동안의 주요 오염사고시의 방제비용징수, 방제조치사례 및 연구과제 결과 발표를 통하여 향후 개선방안과 이의 실행방안을 진지하게 모색하였다.

주요 발표 및 토의사항은 △2007년도 주요 방제비용징수 사례 3건(인천지부 외 2) △방제조치 사례(제주지부) △청방선을 이용한 수중침적폐기물 수거활성화 방안(포항지부) △해상유출유 초기 확산예측방법(마산지부) △침몰선(유일호, 오성호) 잔존유 회수 사례를 통한 향후 침몰선 잔존유 회수 시스템 개선 방안(포항지부) △기름오염

자갈 자동세척기연구 개발 사례(여수지부)등의 주제발표 및 △ 방제대응시간단축방안 △유출유 회수율 증대 방안 △방제대응 태세 점검 개선 보완 사항 등의 분임토의를 실시하였다.

특히, 해양경찰청 해양오염관리국 이승환 HNS 관리계장은 “OPRC- HNS 협약수용 방안 및 향후 HNS 방제 대책” 특별강연을 통하여, 방제조합이 국내외 해양환경 변화에 적극적으로 대응하도록 주문하였다.

해양환경관리공단 출범에 앞서 실시한 이번 워크숍은 그동안 방제조치를 하면서 미흡했던 분야의 개선방안을 도출하는 등 조합설립 후 지난10년을 뒤돌아 볼 수 있는 좋은 기회였으며, 앞으로도 이러한 워크숍을 통하여 상호 정보교류 및 개선방안 도출로 오염사고시 향상된 방제조치를 실시하여 자원의 보고인 바다를 깨끗하게 가꾸어 나가는데 일조할 것으로 평가되고 있다.

한국해운조합

제17대 정유섭 이사장 취임

한국해운조합 제17대 정유섭 이사장의 취임식이 9월 19일 오전 11시 해운조합 대회의실에서 회장단, 임직원들이 참석한 가운데 개최됐다.

정유섭 이사장은 취임식에서 연안해운 산업 발

전에 필요한 사항, 개선해야 할 사항 등을 파악해 실질적이고 현실적인 방향으로 개선해 나감으로써 연안해운하기 좋은 환경을 조성하고 날로 증가하고 있는 여객선 이용객들의 만족도를 한 단계 더 높여 여객선 이용객 1,500만명 시대를 앞당기겠다고 포부를 밝혔다.

또한 급변하는 사회환경에 능동적으로 대처하여 ‘변화의 주체’가 될 수 있도록 구성원 개개인을 전문성과 도덕성으로 재무장키고, 비전 및 실천전략을 새롭게 마련하여 해운조합을 보다 더 경쟁력 있고 역동적인 조직으로 거듭나도록 하겠다고 덧붙였다.

아울러 조합원, 임직원들에게 연안해운과 조합 발전이 내 손으로 이루어진다는 자긍심과 주인의식을 가지고 힘과 지혜를 한데 모아 연안해운의 탄탄한 발전과 조합원의 경쟁력 강화를 위해 최선을 다해 주기를 당부했다.

정 이사장은 지난 9월 4일 개최된 제4회 임시총회에서 선임됐으며 9월 19일부터 임기가 시작된다. 행정고시 22회인 정 이사장은 1981년 총무처에서 공직생활을 시작했으며 1982년 여수지방해운항만청 총무과장으로 바다 행정 및 해운물류 분야에 주로 종사한 이래 25년간 해운항만청과 해양수산부에서 근무하였으며 기획관리실 행정관리담당관, 해양정책국 해양정책과장, 수산정책국 수산정책과장, 국립해양조사원장을 거쳐 인천지방해양수산청장을 역임했다.

또한 IMO(국제해사기구) 산하 국제해사대학(스웨덴) 유학 후 UN산하 ILO(국제노동기구, 제네바)와 주미한국대사관에 근무하는 등 해운물류 및 국제적인 식견을 두루 갖춘 인물로 평가를 받아 왔다. 저서로는 정과장의 제네바통신(1997년, 청년사)과 마이클디버의 “미국을 연주한 드러머 레이건” 번역(2005년, 열린책들) 등이 있다.





정부, 내년 해양수산업예산 3.5% 증가한 4조305억원 편성 신항만 개발 등 항만 및 해운관련 예산은 2% 줄여

내년도 해양수산 총지출이 예산과 기금을 합해 올해보다 3.5% 늘어난 4조305억원으로 편성됐다.

해양수산부는 9월27일 이같은 내용을 골자로 하는 2008년 해양수산 예산안을 발표하면서 △수산업의 자생력 확보와 어업인의 삶의 질 향상 △해양과학기술 개발 및 해양영토 관리 △동북아 물류중심항만 구축 △해양환경 보전 등에 중점을 두었다고 밝혔다.

또한 한정된 재원을 효율적으로 배분하기 위해



[일반지출 기준, 총지출안]

(단위 : 억원)

구 분		2007년 예산	2008년 예산안	증감	%
총 지 출 (총계기준)	합 계	38,925 (58,214)	40,305 (56,505)	1,380 (Δ1,709)	3.5 (Δ2.9)
	해운항만	20,559	20,150	Δ409	Δ2.0
	해양수산업	17,616	19,008	1,392	7.9
	해양환경	750	1,147	397	52.9
○ 예산 일반지출		33,660 (52,220)	34,812 (50,507)	1,152 (Δ1,713)	3.4 (Δ3.3)
- 일반회계		7,929 (24,206)	10,410 (25,376)	2,481 (1,170)	31.3 (4.8)
- 특별회계(5개)		25,731 (28,014)	24,402 (25,131)	Δ1,329 (Δ2,883)	Δ5.2 (Δ10.3)
		25,731 (28,014)	24,402 (25,131)	Δ1,329 (Δ2,883)	Δ5.2 (Δ10.3)
○ 기금 일반지출		5,265 (5,994)	5,493 (5,998)	228 (4)	4.3 (0.1)
- 수산발전기금		5,265 (5,994)	5,493 (5,998)	228 (4)	4.3 (0.1)

※ 주 : 일반지출 = 총계 - 내부거래(회계 · 계정간 전출금, 기금 전출금)
- 여유자금 운영

사업효과가 낮은 사업을 감액하는 등 세출 예산의 13.6%(3,115억원)를 구조 조정해 핵심사업 위주로 재편하였다고 강조했다.

부문별로 △해양수산업어촌부문은 올해보다 7.9%(1392억원) 늘어난 1조9,008억원 △해양환경부문은 53.1%(397억원) 증가한 1,147억원 △해운항만부문은 2.0% (409억원) 줄어든 2조150억원으로 편성했다.

▶ 어업인 삶의 질 향상 중점 지원

해양수산업어촌부문에 1조 9,008억원 편성은 수산자원의 감소와 시장 개방 확대 등으로 어려움에 처해있는 수산업의 경쟁력 제고와 어업인 삶의 질 향상 등 수산업 · 어촌 종합 대책을 차질 없이 뒷받침할 것으로



보인다.

우선 수산자원 조성 및 관리를 위해 지난 2005년부터 추진해 온 연안어선 감척에 1,000억원을 투자해 내년에 완료할 예정이며 근해어선 감척은 올해보다 21% 증가한 350억원을 편성했다.

위생적인 수산물 공급을 위해 노량진 수산시장 현대화 및 수산물 물류가공센터 건립을 본격 추진하는 등 수산물 유통시설 현대화 및 소비촉진 사업에 올해보다 31% 증가한 840억원을 편성했다.

이와 함께 수산물 가공업체 등의 해외 진출에 필요한 컨설팅을 지원하는 해외투자지원센터도 설립 운영하게 된다.

또, 양식수산물 재해보험사업을 새로 추진하고 어선원 재해보험 내실화 등 어업인 정책보험 사업에 올해보다 45% 증가한 290억원 편성해 어업경영의 안정장치를 더욱 강화할 예정이다.

이외에도 교통여건이 열악한 도서 및 어촌지역에 어선·어구 등을 손쉽게 수리할 수 있도록 어업기자재 이동수리 및

점검반 운영하고 낚치 우량품종을 재해로부터 보호하기 위한 육종백업시스템을 구축할 계획이다.

▶ 깨끗한 해양환경 조성

미래 해양산업 육성과 해양자원을 이용한 고부가가치 창출을 위해 해양생명공학, 해양심층수 및

[해운항만부문 주요내역]

(단위 : 억원)

프로그램	단위사업	2007예산	2008예산안	증△감	%
합 계		20,559	20,150	△409	△2.0
• 신항만 개발		12,250	11,802	△448	△3.6
	부산항 신항 개발	5,288	5,123	△165	△3.1
	광양항 개발	2,707	2,497	△210	△7.8
	평택·당진항 개발	954	1,030	76	8.0
	인천북항 개발	637	568	△69	△10.8
	인천신항 개발	428	233	△195	△45.6
	목포신외항 개발	89	100	11	12.4
	포항영일만신항 개발	697	851	154	22.1
	울산신항 개발	1,400	1,400	-	-
	보령신항 개발	50	-	△50	순감
• 주요항 및 일반항 건설		5,113	5,180	67	1.3
	주요항 건설(5개항)	1,948	1,892	△56	△2.9
	일반항 건설(22개항)	1,627	1,755	128	7.9
	부산북항 재개발	-	100	100	순증
	항만시설 유지보수	1,538	1,433	△105	△6.8
• 항만 민자유치 및 기술개발		1,190	1,119	△71	△6.0
	컨테이너부두 개발 지원	1,000	900	△100	△10.0
	첨단물류기술개발 등	190	219	29	15.3
• 항만운영 및 해상운송		1,060	1,069	9	0.8
	항만인력공급체계 개편	204	206	2	1.0
	연안선사 유류비 지원	341	300	△41	△12.0
	항만운영 및 관리 등	515	563	48	9.3
• 해양 및 해상 교통 안전관리		684	685	1	0.1
	항로표지 확충 및 안전관리	579	576	△3	△0.5
	해상교통관제시스템 운영 등	105	109	4	3.8
• 해양인력 양성 및 관리		262	295	33	12.6
	해양인력 양성 지원	215	243	28	13.0
	선원근로복지 향상 등	47	52	5	10.6



해양에너지 개발 등 해양과학 기술개발에 올해보다 30% 늘어난 1,060억원을 투입한다.

또한 해양 영토관리 강화를 위해 EEZ 등 관할 해역 해양 조사비를 올해보다 46% 증가한 220억원으로 편성했다.

해양생물의 수집·보관 및 조사, 연구를 위한 해양생물자원관을 2012년까지 건립하기 위해 내년에 토지매입 및 착공소요 280억원을 새로 편성하였다.

특히 내년부터 해양환경 보호에 관한 신규사업도 강화할 계획으로 보전 가치가 있는 갯벌, 습지 등 해양보호구역에 방치된 폐어망과 폐타이어 등 해양쓰레기를 수거하는 사업을 본격적으로 벌인다.

▶ 신항만 건설과 노후항만 재개발

해운항만 분야는 치열하게 전개되고 있는 동북아 물류중심항만 선점경쟁에서 우위를 점할 수 있도록 항만 시설의 지속적인 확충과 함께 물류부지 및 배후수송망 확충, 항만운영의 생산성 제고 등 항만 활성화에 중점

을 두었다.

이에 따라 투자 우선순위가 높은 부산항 신항 및 광양항 등 8대 신항만 건설 등 SOC투자에 전체 해운항만예산의 약 60%인 1조 1,802억원을 편성했다.

또, 항만배후부지에 글로벌 물류기업을 유치하여 고부가가치의 화물을 창출할 수 있도록 부산항 신항 및 광양항 배후부지 조성에 올해보다 2배 증가

한 1,565억원을 편성했다

특히 노후항만 재개발을 통한 새로운 항만부가치 창출을 위해 내년에 신규로 부산 북항 재개발 사업에 100억원을 편성했다. 국내 물류기업의 해외진출을 지원하는 국제물류투자펀드도 조성할 계획이다.

2008년 부산항 신항 18선석 및 광양항 19선석 완공, 2009년 포항영일만신항 4선석 개장에 대비, 배후수송시설 등 기반시설에 투자를 집중하고, 평택·당진항 등 기타 신항만은 연차별 투자계획과 공사 진척도에 따라 적정소요를 반영할 계획이다.





해양수산부, 전국 노후 항만부지 10곳 재개발계획 확정

주변지역 여가·휴식공간 및 새로운 성장거점으로 개발

노후 항만부지와 그 주변지역을 시민의 여가·휴식공간 및 새로운 성장 거점으로 재개발해 나가기 위한 국가계획이 마련되었다.

해양수산부(장관 강무현)는 9월19일 항만재개발위원회를 열어 부산북항 등 전국 10개 항만의 효율적인 재개발과 지속가능한 이용을 도모하기 위한 '항만재개발기본계획'을 확정하였다.

제1차 항만재개발 기본계획에 포함된 10개 항만은 인천항(영종도투기장), 대천항(준설도투기장), 군산항, 목포항, 여수항, 광양항(묘도투기장), 제주항, 부산항, 포항항, 목호항이다.

1차 선정된 항만은 전국 52개 항만(무역항, 연안항)중 시설 노후도, 항만의 기능·활용도, 대체부두 확보 여부 및 재개발 착수 여건 등의 조사항목에서 재개발 가능한 것으로 평가된 항만이다.

'제1차 항만재개발 기본계획'에는 부산북항 1,424천㎡를 포함하여 전국 10곳의 항만부지 총 12,616천㎡에 대한 토지이용구상과 기반시설 소요사업비 총 4조 7천억 원의 단계별 투자계획을 담고 있다.

재개발 사업 시행에 소요되는 비용은 시행자 부담으로 하되, 항만별 사업타당성 검토를 통하여 필요할 경우 방파제·도로·통신 등 기반시설에 대해서는 국가가 보조 또는 융자할 계획이다.

항만별 토지이용계획은 각 항만 및 지역의 특성과 관련부처, 지자체 의견을 최대한 반영하여 지역발전의 거점이 될 수 있도록 하였다.

이번에 확정된 기본계획은 향후 5년마다 타당성을 검토하여 결과를 반영하게 되며, 여건변화 등을 이유로 중앙부처 또는 지자체의 변경요청이

있을 때에도 변경할 예정이다.

기본계획이 확정됨에 따라 해양수산부는 사업제안서 심사를 위한 업무처리지침 마련 등 항만재개발 사업의 본격 추진에 대한 준비에 착수할 계획이다.

항만재개발 사업 제안은 정부를 비롯하여 시·도 및 법률에서 정한 공기업, 민간투자자가 할 수 있다.

우선, 기본계획에 적합한 범위 안에서 사업계획을 수립하여 시·도지사는 직접, 공기업 및 민간투자자는 시·도지사를 경유하여 해양수산부장관에 승인을 요청할 수 있다.

아울러, 공기업 또는 민간투자자가 광양항, 군산항, 여수항, 포항항, 목호항 등 주변지역이 포함된 항만의 재개발 사업에 참여할 경우에는 주변지역 전체 면적의 3분의 2 이상에 해당하는 토지소유자의 동의를 받아 신청해야 한다.

한편, 기본계획이 확정·고시됨에 따라 항만재개발 시범사업으로 추진 중인 부산북항 재개발 사업은 더욱 속도를 낼 전망이다.

지난 7월 확정된 마스터플랜을 토대로 사업계획을 입안하여 부산시 도시관리계획으로 결정하고 사업계획 확정과 사업구역 및 사업시행자 지정 등을 올해 안에 마무리할 계획이다.

정부는 노후항만이 국민 생활과 함께하는 공간으로 변모할 수 있도록 항만재개발 사업 추진에 만전을 기해나갈 계획이다. 이를 위해 기존 T/F팀을 정규직제로 전환하는 등 전담조직도 정비할 예정이다.

광양항 3단계 1차 컨테이너부두 준공식 거행

지난 2002년 개발, 5년여간의 공사 끝에 완공



광양항의 오랜 숙원사업이던 3단계 1차 부두가 마침내 준공되었다.

한국컨테이너부두공단 (이사장 정이기)은 9월6일(목)오전 11시 한덕수 국무총리를 비롯한 국내외 주요인사, 항만관계자, 지역주민 1,000여명이 참석한 가운데 광양항 3단계 1차 부두 준공식을 가졌다.

한덕수 국무총리는 “전남 광양과 인접한 여수가 2012년 세계박람회를 유치하기 위해 노력하고 있다”며, 여수세계박람회 유치는 광양항의 국제 경쟁력과 인지도를 크게 높이는 중요한 계기가 될 것이라고 말했다.

이날 광양항 3단계 부두 준공식에 참석한 한 총리는 “우리는 21세기 동북아 중심항만 건설을 목표로 20년전부터 광양에서 대역사를 시작했다”며, 광양항 개발에 지지와 성원을 보내준 지역민과 국민들의 관심이 16개 선석의 대규모 컨테이너 부두로 성장할 수 있는 배경이 됐다고 설명했다.

이와 함께 “전남 광양지역을 동북아 물류중심으로 발전시키겠다는 전략하에 종합적인 개발계획을 진행하고 있다”며, “공사가 완료되는 2020년에 총 연장 11km에 달하는 34개 선석의 최신 설비의 광양항이 눈앞에 펼쳐질 것”이라고 말했다.



총리는 이를 위해 “2004년부터 광양만권 90km²를 경제자유구역으로 지정하고 2020년까지 13조 원을 투입해 명실상부한 종합물류기지로 발전시켜 나갈 계획이 추진돼 왔다”면서 “앞으로 광양만권은 물류와 비즈니스, 첨단 생산기능 그리고 교육·의료와 R&D의 중심지로 거듭나게 될 것”이라고 덧붙였다.

한 총리는 “광양항 개발로 기대되는 생산유발과 고용창출 등 경제적 효과를 감안할 때 광양항은 이 지역의 발전뿐만 아니라 국민경제에도 크게 기여할 것으로 확신한다”고 강조하고, 정부는 동북아 물류중심 비전의 핵심인 광양항의 성공을 반드시 이루어 낼 것이라고 다짐했다.

이번에 준공된 광양항 3단계 1차 부두는 연간 160만TEU(TEU는 20피트짜리 컨테이너 1개를 나타내는 단위)를 처리할 수 있는 5만톤급 4개 선석의 컨테이너 전용부두로 “컨”공단이 지난 2002년 개발을 시작하여 5년여간의 공사 끝에 완공하였다.

이날 준공식 식순은 식전 행사인 풍물패의 신명나는 퓨전놀이예 이어 주빈 기념사, 광양항 홍보영상물 상영, 유공자 포상, 하역시범, 주빈의 현장

근무자 격려로 치러졌다.

특히 이번 준공식은 여타 준공식과는 달리 광양항 물량유치를 위한 선사 간담회, 국제학술세미나 등 광양항의 활성화를 위한 행사가 새롭게 연계되어 열렸다.

공단에서는 이날 세계적인 선사이자 광양항 최대 이용고객인 머스크라인(Maersk Line) 아시아·극동지역 본부장, 사토시 이노우에 세계항만

협회(IAPH) 사무총장, Hapag-Lloyd 등 주한외국선사 대표자 협회원들을 초청하여 간담회를 가졌다.

뿐만 아니라, 강무현 해양수산부 장관이 참석한 가운데 3단계 1차 부두 개장 기념 학술세미나도 동시에 열려 각계 전문가들이 광양항의 발전 방향에 대해서 논의하였다.

또한, 광양항의 랜드마크 ‘월드마린센터’ 준공식도 이날 함께 개최된다. 월드마린센터는 지하 1층 지상 19층 규모로 국제회의장, 해외 바이어를 위한 오피스텔, 네델란드 해운물류대학, CIQ기관과 해운항만 관련업체, 금융기관 등이 입주하여 항만물류의 원스톱(One-stop) 서비스를 제공하는 국제물류 비즈니스 센터로 광양항 이용 고객에게 편의를 제공하게 된다.

한편, 이번 3단계 1차 부두 준공으로 광양항은 5.7km에 달하는 단일 직선 부두길이, 17m의 깊은 수심, 연간 550만 TEU의 처리능력과 16개 컨테이너 선석을 갖춘 초대형급 항만으로 거듭나게 되었다.

앞으로 광양항은 부두와 배후물류단지의 지속적인 개발을 통해 동북아는 물론 국제물류허브로 빠르게 성장할 것으로 기대된다.

세계박람회(BIE) 유치국 결정, 11월27일 총회에서 확정

인천, 대구, 평창에 이어 국제대회 유치, 마지막 도전



현지시간 11월26일 우리나라를 비롯한 모로코, 폴란드 등 유치후보국들은 결정투표에 앞서 자국의 지지를 호소하는 마지막 프리젠테이션을 각각 30분에 걸쳐 실시할 예정이며 순서는 폴란드, 한국, 모로코로 정해진 것으로 알려졌다.

앞서 지난 7월 평창

여수세계박람회 유치위원회는 한국시간으로 오는 11월27일 새벽, 프랑스 파리(현지시간으로 26일 저녁)에서 2012년 세계박람회 개최지가 최종 결정된다고 밝혔다.

이번 세계박람회 유치국 결정은 인천, 대구, 평창 등 우리나라가 금년 대형 국제대회 유치에 도전해온 가운데 마지막 이벤트라는 점에서 전 국민적 관심이 고조되어 있는 상황이다.

여수세계박람회 유치위원회가 발표한 유치국 발표일은 지난 9월11일 파리에서 개최된 제 4차 신사협정회의에서 결정됐다.

세계박람회기구(BIE) 사무국은 한국, 모로코, 폴란드 등 3개 유치후보국이 참석한 가운데 신사협정회의를 열어 제142차 총회 첫날인 11월26일에 2012년 세계박람회 개최지 결정투표를 실시하는 것으로 결론지었다.

이 동계올림픽 유치에 성공하지 못했지만 여수세계박람회유치위원회는 세계박람회 만큼은 꼭 대한민국에서 유치하겠다는 필승전략을 세워놓고 있는 상황이다.

여수세계박람회 유치위원회 김재철 위원장은 “올해 도전하는 마지막 국제 행사인 만큼 국민들에게 낭보를 전해줄 수 있도록 남은 70여일 동안 최선을 다해 땀 것”이라고 했다.

한편 여수박람회 유치위원회는 개최국 결정이 임박해감에 따라 사절단 파견, 국내외 홍보활동, 회원국 주요인사 교섭 등 활발한 유치활동 및 다각적인 홍보활동을 전개하고 있다.

특히 9월12일부터 16일까지 서울과 여수에서 치러진 제2차 국제심포지엄에서는 유치위원회 뿐 아니라 정부관계자, 민간기업 대표들도 BIE 각국 대표들에게 여수 지지를 적극적으로 호소한 바 있다.



부산 신항 대형선박 수리조선소 건설 이견으로 난항 조선업계, 대형선박 신항유치차원 정책적인 지원필요

부산 신항 대형선박 수리조선소 건설문제에 대한 업계와 정부간 이견으로 추진에 어려움을 겪고 있다.

업계측에서는 수리조선소가 현재로서는 신조선 건조보다 경쟁력이 떨어지지만 앞으로 신항에 대형선박들이 더 들어오게 하기 위해서는 정책적인 지원이 필요하다는 입장인데 반해 정부측에서는 타업종과의 형평성과 경제적인 측면을 고려, 정부가 지원한다는 것은 말이 되지 않는다는 입장을 견지하고 있다.

부산항경쟁력촉진협의회는 9월20일 오전 8시 부산시청 동백홀에서 제3차 회의를 갖고 부산 신항 남컨테이너 부두 끝단에 대형선박 수리조선소 건설방안을 논의했으나, 의견차가 심해 결론을 내리지 못했다.

특히 정부가 기반시설을 지어주면 그 위에 민간이 조선소를 건립하겠다는 업계의 입장과 철저히 민간 투자로 가야 한다는 정부의 입장은 회의 막판까지 평행선을 그었다.

한국해양대 오진석(선박전자기계공학) 교수가 해운항만업 조선기자재산업 등과의 전후방 연관 효과를 들며 수리조선소 조성의 필요성을 설명했다.

이에 대해 광인섭 부산해양수산청장은 “분석에 따르면 17년 이면 투자비 회수가 가능하다는데 이 정도라면 정부 지원 없이 민간부문에서 전액 투자해야 한다”고 지적한 뒤 수리조선소의 위치도 부산만이 아니라 전국을 동일하게 놓고 분석해 봐야 하기 때문에 수리조선소를 조성하게 되더라도 반

드시 부산에 조성한다는 보장은 없다고 못박았다.

이에 김성태 동일조선(주) 사장은 “부산항의 미래를 보고 수리조선소를 기간산업으로 정부가 생각해 달라는 것이 우리 입장”이라며, 최근 한해 국내에서만 길이 300m 이상의 초대형 선박이 300대 이상 건조되고 있는 현실을 감안한다면 수리조선소의 필요성은 더욱 절실하다고 주장했다.

이승규 부산항발전협의회 대표도 “부산항에서 선박이 유류와 선용품, 수리 등 세가지 서비스를 한꺼번에 받을 수 있는 원스톱 서비스가 이뤄져야 경쟁력이 생긴다”면서 경제성만 따진다면 모든 조선업체들이 신조선으로 가야 하겠지만 허브항으로서 부산의 경쟁력을 정책적으로 고려해야 한다고 거듭었다.

이처럼 민간과 정부의 의견이 첨예하게 엇갈리자 허남식 부산시장이 “민간이 수리조선소를 건설할 때 경제성이 떨어지는 부분을 어느 정도까지 재정지원해 줄 수 있느냐는 문제를 놓고 부산시와 정부, 부산항만공사가 충분히 논의한 뒤 용역방안을 검토하자”며 절충안을 제시했다.



유통단지개발촉진법시행령·시행규칙 개정 입법예고

물류터미널 운영 활성화위한 물류터미널 기능확대

건설교통부는 물류시설 관련 법체계를 일원화하고, 5년 단위의 물류시설개발종합계획제도 도입을 통한 물류시설의 효율적인 확충을 위하여 추진 중인 유통단지개발촉진법 전부개정법률이 지난 8월3일 공포됨에 따라 이의 원활한 시행을 위하여 유통단지개발촉진법 시행령·시행규칙 전부개정안을 마련하여 9월19일 입법예고하였다.

관련법령 체계를 위해 유통단지개발촉진법과 물류시설개발종합계획제도(5년 단위), 화물유통촉진법(화물터미널, 창고)을 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법령으로 일원화했다.

이번에 입법예고된 주요내용을 보면, 물류터미널의 운영 활성화를 위한 물류터미널의 기능 확대, 물류단지에 필요한 전기시설 및 전기통신설비 등 간선시설의 설치범위 명확화, 공공사업자가 공급하는 토지 등의 선수금 수령요건 완화 및 공정성과 투명성을 확보하기 위한 물류단지의 토지·시설 등의 공급방법 마련 등이다.

▶ 법체계 일원화 및 물류터미널의 운영합리화·활성화

물류시설 관련 법체계의 일원으로 화물유통촉진법상의 화물터미널 및 창고 관련 규정이 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률로 이관됨에 따라 현행 화물유통촉진법 하위법령에서 규율하고 있던 화물터미널 및 창고 관련 규정을 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 하위법령으로 이관하여 규정하였다

또 일반물류터미널의 경우 대부분 주차장 및 사

무실 임대위주로 운영됨에 따라 경영에 어려움이 있어 물류터미널에 부가가치물류인 가공·조립시설(물류터미널 전체 연면적의 1/4이하)을 설치할 수 있도록 하여 운영의 합리화를 도모하였다.

이와 함께 국가·지자체·공공기관(철도공사·토지공사·도로공사·주택공사·수자원공사·농촌공사)·지방공사·특별법인 및 민·상법인만이 복합화물터미널사업을 등록할 수 있었으나, 해운물류를 담당하는 항만공사도 동 사업을 할 수 있도록 공공기관의 복합물류터미널사업자의 범위를 확대하였다

▶ 물류단지개발사업의 원활한 개발 및 촉진을 위한 제도개선

물류시설에 필요한 전기시설 등 간선시설의 설치범위가 명확하지 아니하여 설치의무자(공급자)와 물류단지개발사업시행자간에 이견이 발생함에 따라 설치의무자의 전기시설·전기통신설비·가스공급시설 등 간선시설의 설치범위를 명확화하였다.

또한, 이용자의 편의를 증진하기 위하여 간선시설을 특별한 사유가 없는 한 건축물 사용승인까지 완료하도록 하던 것을 물류단지개발사업 준공검사신청일까지 완료하도록 하였다.

그리고, 물류단지개발사업시행자가 분양하려는 토지 소유권을 확보하고 분양토지에 대한 개발사업의 공사진척율이 10%에 달하였을 때 선수금을 받을 수 있도록 하고 있으나, 공공기관의 적극적인 물류단지개발 참여로 영세사업자에게 물류시



설을 원활히 공급하기 위하여 공공기관에 한하여 산업단지와 같이 실시계획승인을 얻은 사업시행 토지면적의 30%이상의 토지에 대한 소유권을 확보하고 물류단지개발사업의 공사에 착수한 때 선수금을 받을 수 있도록 완화하였다.

또 물류단지 분양가격 산정시 조성원가의 구성 항목이 구체적이지 아니하여 현실성이 없고 논란의 소지가 많아 택지 및 산업단지 등과 같이 조성원가의 항목을 구체화 및 현실화하였다.

아울러, 물류단지지정권자가 지역여건 및 물류시설용지수급계획상 특히 필요하다고 인정하는 경우 분양가격을 따로 정할 수 있도록 함에 따라 사업시행자의 재산권을 침해할 우려가 있어 이를 폐지하였다.

선수금 납부자에 대한 정산규정이 없다는 이유

로 일부 사업시행자가 분양을 받은 자에게 정산금 산정시 그 이득분을 정산하지 않음에 따라 사업시행자가 선수금 납부자와 정산하는 경우 선수금납부일부터 정산일까지 시중은행 1년만기 정기예금 이자율에 해당하는 금액을 정산금에서 차감하도록 하였다.

이밖에도 사업시행자가 개발한 물류단지의 토지·시설 등의 공급방법을 구체적으로 규정하지 아니하여 투명성 및 공정성이 미흡함에 따라 원칙적으로 토지·시설 등의 공급은 사업시행자가 미리 정한 가격으로 추첨의 방법에 따라 공급하도록 하였다.

이번 ‘유통단지개발촉진법시행령 및 시행규칙’ 전부개정안은 법제처 심사, 국무회의 심의 등을 거쳐 오는 2008년 2월4일부터 시행될 예정이다.

부산항 컨테이너 환적화물 3개월 연속 큰폭 증가

부산항 컨테이너 환적화물이 지난 3개월간 연속해 전년 대비 20% 이상 늘어나는 등 부산항의 화물 급증세가 계속되고 있다.

부산항만공사(BPA)에 따르면 지난달 부산항에서 처리한 컨테이너 화물은 114만TEU(1TEU는 20피트짜리 컨테이너 1개)로 이 가운데 환적화물은 지난해 8월 대비 20.6% 증가한 52만 4,000TEU로 잠정 집계됐다.

이에 따라 환적화물은 지난 6월부터 3개월 연속 지난해 같은 기간에 비해 20%(6월 24.9%, 7월 26.4%) 이상 급증했고, 올 들어 8월말까지 전체적인 물동량 증가율도 전년 동기 대비 15%나 늘어났다. 이는 머스크와 MSC 등 글로벌 선사들이 올 들어 부산항에서 처리하는 환적화물을 꾸준히

히 늘리고 있기 때문으로 풀이된다.

수출입 화물도 국내 수출입 호조에 따른 해상물동량 증가와 최대 교역국인 중국의 물동량 강세, 컨테이너세 폐지 등에 힘입어 지난달 한 달 처리량이 지난해 8월보다 13.4% 증가한 62만 2,000TEU에 달했다.

한편 올 들어 지난달까지 부산항에서 처리한 컨테이너 화물은 수출입화물 489만6,000TEU, 환적화물 398만2,000TEU 등 총 888만4,000TEU로 지난해 같은 기간의 795만4,000TEU보다 11.7% 증가한 것으로 집계됐다.

BPA 강부원 마케팅팀장은 “최근 부산항의 환적화물 급증세는 부산항이 그만큼 국제 경쟁력을 갖추고 있음을 반증하는 것”이라고 말했다.

경기도, 평택항 배후지 자유무역지역(FTZ) 지정방안 추진

황해경제자유지역과 연계, 자유로운 무역활동 지원 등

경기도 평택항 배후지를 자유로운 무역활동을 위한 지원과 관세 혜택이 주어지는 자유무역지역(Free Trade Zone)으로 지정하는 방안이 추진된다.

경기도에 따르면 황해경제자유지역과 연계해 평택시 포승면 평택항 배후부지 160만6천㎡를 무역활동이 자유로운 자유무역지역으로 지정하는 방안을 추진키로 했다.

경기도는 이달중 평택항 배후지 자유무역지역 지정 신청안을 포함한 황해경제자유구역 지정 보완 신청안을 재정경제부에 제출키로 했다.

경기도가 자유무역지역 지정을 추진중인 평택항 배후단지는 평택항 전체 매립지 1천370만㎡ 가운데 내항과 접한 1단계 사업부지로 항만 물류와 지원시설, 컨테이너 야적장과 공공시설, 공원 등이 들어설 예정이다.

평택항 배후단지는 다국적 물류기업을 유치, 항만관련 R&D시설과 가공·포장·조립 등 부가가치가 높은 종합물류클러스터로 조성되며 도와 해양수산부는 820억원을 들여 오는 2009년까지 완공할 계획이다.

경기도 관계자는 “평택항 일대 경제자유구역 활성화를 위해서는 인근 항만배후단지를 관세와 무역활동에 대한 지원 혜택이 주어지는 자유무역지역으로 연계 지정하는 안이타당하다는 전문가들의 의견에 따라 자유무역지정을 적극적으로 추진하고 있다”고 말했다.

한편, 경기도는 충청남도와 공동으로 평택(포승지구), 화성(향남지구)과 충남 서산, 당진, 아산 등

5곳 6,800만㎡를 황해경제자유구역으로 지정해 줄 것을 신청했으며, 9월말에 이 지역에 대한 추진체계와 사업시행 계획 등을 보완한 신청안을 재정부에 제출했다.

정부, 가스시설의 안전관리 강화

산업자원부는 대규모 가스시설에 대한 정밀안전진단과 안전성평가를 의무화 하고, 가스사고 발생 시 통보 의무를 명시하는 내용으로 고압가스 안전관리법, 액화석유가스의 안전관리 및 사업법, 도시가스사업법이 개정됨에 따라 이의 시행을 위한 세부사항을 정하기 위해 최근 ‘가스 3법 시행규칙을 개정·공포하였다.

이번 시행규칙 개정은 금년 초 인천 LNG 인수기지 가스누출 사건을 계기로 보고체계 정비, 안전점검체계 강화 등의 필요성에 따른 것이다.

주요내용은, 15년 이상 경과한 LNG 인수기지와 저장능력 총 합계가 1,000톤 이상인 LP가스 충전소 및 저장소는 매 5년마다 한국가스안전공사로부터 정밀안전진단을 받도록 의무화 하고, 상기 시설을 설치하는 연도 및 설치 후 매 5년마다 안전성평가를 받도록 했다.

LNG탱크, LP가스탱크 및 고압가스탱크에서 가스 누출시 즉시 그 사실을 전화 또는 팩스로 가스안전공사에 통보하고, 공사는 이를 산업자원부 및 관할 지자체장에게 보고하도록 의무화 했다.

정부는 이번 시행규칙 개정으로 노후 가스시설에 대한 정기적 진단과 평가를 통해 대형 가스 사고를 근원적으로 예방하고, 가스누출 사고발생 시 보다 신속하고 체계적인 대처를 통해 공공의 안전 확보에 기여할 것으로 기대하고 있다.



일본 톤세제도 도입 자민당의 의석수 약화로 적신회

최근 참의원 선거에서 야당세 확대로 도입 불투명

최근 실시된 일본의 참의원선거에서 톤세제 도입을 적극 추진했던 자민당이 과반수 의석확보에 실패함에 따라 야당의 협조없이 톤세제도 도입이 어려울 것으로 전망되고 있다.

일본 선주협회의 마에카와 회장은 9월26일 정례회견에서 2008년도 도입을 추진하고 있는 톤세제에 대해 “직전 참의원 선거에서 자민당의 다수의석 확보실패로 야당의 이해를 얻지 않으면 톤세제 도입이 어렵다”고 밝히고, 향후 특히 민주당의 의원들에게 톤세제를 설명해 이해를 구하고 싶다고 하며, 국회의 정세변화에 부응하여 민주당과의 협력을 강화할 뜻을 비쳤다.

특히, 마에카와 회장은 “취임 후 국회의원들을 다양하게 접촉하고 있지만, 후쿠다 정권의 출범으로 어떤 체제가 될지 기다리고 있는 부분이 있다”며, “조만간 국회의원 100여명에 대해 참석을 요청, 간담회를 개최할 예정이며 이 자리에서 우리가 요망하는 톤세제의 이해가 깊어 지기를 바란다”고 말했다.

마에카와 회장은 “왜 톤세제인가하는 논의는 있을 것이나, 협회의 입장은 국제경쟁을 하는데 있어서 세계의 70% 가까운 배를 운항하는 나라의 선사가 이미 톤세제를 도입하고 있어, 같은 씨름판 룰로 국제경쟁을 하게 해 주어야 한다”고 강조하고, “불리한 상황에서 경쟁하면 시간이 갈수록 경쟁력을 상실한다”며 톤세제 도입의 필요성을 역설했다.

마에카와 회장은 또 “해운회사가 돈을 벌고 있는데 감세하는 문제에 대해 논란이 있을 수 있지

만, 이 상황이 언제까지나 계속 되지 않는다는 점에 유의해야 한다”며, 해상운송을 담당하는 일본 선사가 국제경쟁에 살아남아 건전하게 업무를 수행할 수 있어야 하며, 이는 곧 무역물자의 안정수송을 통해 일본의 경제·국민 생활에 공헌할 수 있기 때문에 해운업계에서는 톤세제 도입을 요망하고 있다고 밝혔다.

또한, 마에카와 회장은 “일본선사들은 일본에 기반을 두지만 국제경쟁에 노출된 산업으로서 국내 여타산업과는 약간 다른 생각이 있어도 되는 것이 아닌가”하는 생각이 든다고 하며, 11월부터 12월 초에 걸쳐 톤세제 동비의 필요성을 각계에 설명하고 이해를 구할 계획이라고 말했다.

마에카와 회장은 후유시바 국토 교통상은 아베 내각 시대부터 톤세제에 대해 적극적으로 생각해 주고 있어 재임은 다행스럽게 생각한다고 덧붙였다.

그리고, 말라카해협에서의 국제협력과 관련해서는 9월초 싱가포르 회의에서는 말라카·싱가포르 해협을 지나는 선박으로부터 징수하는 분담금의 구조는 통항료가 아니고 자발적인 협력의 구조가 되어야 한다는 입장을 밝혔으며, 내년 10월에 열리는 말레이시아 회의에서 구체화될 것으로 기대한다고 밝혔다.

마에카와 회장은 외국인 선원문제에 대해 대량의 신조선을 발주하고 있어 선박 직원의 수급은 상당히 타이트해 지고 있으며, 마지막의 임금교섭은 리즈너블한 수준의 임금인상이면 어쩔 수 없다는 입장을 보였다.

멕시코, 미국의 LA/LB 대체 항만 개발 본격화

항만개발 최대 걸림돌로 작용했던 광업권 취소

멕시코는 그동안 여러 가지 사정으로 추진이 지연됐던 바자 캘리포니아 지역의 푼타 콜로넷(Punta Colonet) 항만개발 사업을 본격화할 움직임을 보이고 있다.

멕시코 정부는 최근 이 지역의 항만개발 계획을 확정하고, 그동안 항만개발을 추진하는데 최대 걸림돌로 작용했던 광업권도 취소한다는 방침을 정했다. 푼타 콜로넷은 미국 산디에이고 항에서 남쪽으로 150마일 정도 떨어진 태평양 연안에 있는데, 멕시코는 이 곳에 컨테이너를 연간 500만TEU 처리할 수 있는 대형항만을 건설할 계획이다.

그동안 이 항만의 처리능력에 대해서는 미국의 LA/LB 항만을 합친 정도로 한다는 의견과 뉴욕/뉴저지 항만 규모로 개발한다는 등 여러 가지 견해가 흘러나왔는데, 처리능력이 500만TEU로 확정됨에 따라 개발되는 항만의 규모는 미국에서 3번째로 큰 뉴욕/뉴저지 항만 정도인 것으로 분석되고 있다.

한편, 멕시코 교통부 차관은 최근 로이터 통신과의 인터뷰에서 총 공사비가 50~60억달러 정도 들어가는 이 항만 개발사업에 대한 입찰을 오는 12월에 실시할 계획이라고 밝혔다. 다만, 멕시코는 응찰자에 대한 심사일정 등을 고려해 최종 사업자를 2008년 하반기에 확정할 가능성이 크다는 분석이 나오고 있다.

멕시코가 이 지역에 컨테이너항만을 개발하려고 나선 것은 2004년 미국 서부 항만에서 심각한 체증 현상이 발생했기 때문인데, 멕시코는 이 곳에 항만을 건설하면 아시아에서 북미로 운송되는

컨테이너 물동량의 상당부분을 흡수할 수 있을 것으로 내다보고 있다.

이 경우 현재 미국 LA/LB 항만으로 운송되는 아시아 컨테이너 물동량이 이 곳으로 이동할 것으로 보여 미국 항만 및 물류업계의 우려가 커지고 있는 실정이다.

특히 푼타 콜로넷 항만으로 들어온 화물이 철도를 통해 미국 남서부 지역으로 운송될 것이기 때문에 미국 LA/LB 항만의 타격이 클 것으로 보인다.

한편, 멕시코 정부는 최근 앞으로 2012년까지 445억달러를 투입해 운송 인프라를 확충한다는 계획을 발표함에 따라 푼타 콜로넷 항만 건설이 더욱 탄력을 받을 전망이다.

베트남 국영조선소 10개 신설추진

베트남 국영 조선소인 비나신(Vinashin)이 조선소 10곳을 추가로 건설할 예정이다.

비나신은 최근 조선소 건설 부지를 물색하기 위해 연안지역을 집중적으로 조사해 왔는데, 이 가운데 우선 선정된 중부 지역의 Dung Quat 주에 초대형 유조선을 건조할 수 있는 드라이 도크를 신설할 계획이다.

또한 비나신은 이 곳에 2010년까지 엘엔지와 엘피지 운반선을 제외한 모든 선형의 선박을 건조할 수 있는 시설을 갖출 예정이다.

비나신은 이와 함께 글로벌 경제 성장에 따라 최근 수요가 급증하고 있는 벌크 선을 건조하는 방안도 검토하고 있는데, 앞으로 새로 건설하게 되는 조선소 10곳을 모두 합치면, 비나신이 운영하는 조선소는 모두 30개로 늘어나게 된다.



호주 뉴캐슬항의 체선현상 지난 6월말에 비해 급감

10월1일 현재 체선선박 39척으로 절반가량 줄어

호주 뉴캐슬(NC)항의 체선현상이 급격히 감소한 것으로 나타났다. 10월1일 시점으로 동 항만에 체선된 선박은 39척으로 지난 6월말의 피크시의 체선선박 75척에 비해 절반으로 줄었다.

뉴캐슬항은 세계 최대의 석탄 선적항만으로 여름철 태풍 피해의 영향으로 체선이 확대되어 태평양 역내의 파나마스, 케이프사이즈 벌크선의 선복 부족 현상을 야기시킨 요인이 되어 왔다.

호주 항만의 소식통에 따르면, 10월1일 현재 뉴캐슬항의 체선은 △파나마스형 벌크선 22척을 비롯하여 △케이프사이즈 16척 △핸디막스 1척 등으로 2주전인 9월24일에 비해 핸디막스의 체선이 7척 감소했으며, 6월말에 비해 케이프사이즈, 파나마스 등 합계 36척이 감소했다.

호주 전체 항만의 체선도 점차 해소되고 있다.

10월1일 현재 전체 항만의 체선은 모두 113척으로 지난 3월말의 220척에 비해 100척 이상 감소했다.

뉴캐슬항은 연간 약 9,000만톤의 발전용 석탄(일반탄)을 출하하는 세계 최대의 석탄수출항으로서 일본은 일반탄 수입의 약 60%를 이 항만으로부터 수입하고 있다.

이 항만은 지난 6월의 태풍 피해의 영향으로 석탄 출하가 일시정지되어 체선의 확대와 함께 호주-일본간을 중심으로 석탄선의 배선이 늦어지는 등 선박확보에 어려움을 야기시켰다.

그러나, 뉴캐슬항은 현재도 일부 선박의 입항을 제한하는 등 체선 완화의 대책을 계속 추진하고 있다. 이는 향후 동절기에 접어들면서 다시 일반탄 수송을 위한 배선이 증가할 가능성이 있기 때문이다.

올 1-7월 아시아역내 컨테이너물동량 8% 증가

아시아역내 정기항로의 컨테이너물동량이 약 8% 증가한 것으로 나타났다.

아시아 역내 주요선사가 정리한 2007년 1~7월의 컨테이너 화물량은 전년동기대비 8% 증가한 634만TEU로 집계되었다. 이 가운데 건화물은 7% 증가한 602만TEU, 냉동화물은 28% 증가한 32만TEU를 기록했다.

일본 관계항로에서는, 수출은 3% 증가한 117만3,000TEU, 수입 역시 3% 증가한 152만TEU에 달했다. 일본으로부터의 수출이 두자리수 증가한 국가를 보면, 남중국이 23% 증가한 12만1,000TEU, 베트남이 29% 증가한 4만3,000TEU, 인도네시아가 37% 증가한 6만6,000TEU 등으로 각각 집계됐다.

특히, 인도네시아 전용은 작년 상반기 동안에 월평균 6,000~7,000TEU 수준에 그쳤으나, 올들어 월평균 1만TEU에 달하는 등 급격히 증가하고 있다.

일본항로 이외로 수출이 성장한 지역은 남중국으로 전년동기대비 46% 증가한 63만 TEU를 기록했으며, 기타 주요국이 11% 증가한 123만TEU, 베트남이 29% 증가한 19만 TEU를 기록했으며, 태국, 싱가포르도 안정된 성장을 나타냈지만, 홍콩과 말레이시아 등은 감소세를 기록했다.

중국 항만개발 지속시 향후 시설과잉문제 대두될 듯

중국 위엔화 평가절상시 수출물동량 감소에 직면



따라서 중국 위엔화 평가절상은 수입은 증가시키나 수출은 감소시키므로써 컨테이너항만 물동량을 감소시킬 수 있다. 이와 더불어 인도나 베트남과 같은 신흥 공업국에서 글로벌 시장을 겨냥한 공산품 수출이 증가하고 있는 한편, 이들 국가는 항만개발을 통해 중국 항만의 잠재적 경쟁자로 부상하고 있다.

중국이 현재의 속도로 항만개발을 지속할 경우 과다개발에 따른 시설과잉 문제가 대두될 것이라는 우려가 제기되고 있다.

현재 진행되고 있는 항만개발계획은 2009년까지 약 6,000만TEU의 항만물동량 취급능력 증가를 목표로 하고 있는데, 이는 2006년 중국 전체 항만물동량의 73%에 해당하는 수치이며, 홍콩과 싱가포르 항만의 물동량 합계를 훨씬 상회하는 수치이다.

이러한 우려의 근거에는 △중국 위엔화의 평가절상으로 인한 수출의 감소 △신흥 공업국의 거센 도전 △미국 경제성장의 둔화 등 대내외 요인들이 있다. 중국 컨테이너 화물은 주로 의류, 장난감 등 제조 수출품에 국한되어 있으며, 수입품은 철광석이나 곡물류 등의 건화물에 집중되어 있다.

중국의 대외무역 성장률 역시 2003년 37%를 정점으로 작년 24%를 기록했으며, 수출의 경우도 올해 20%, 내년 15%로 2002-2004년의 25%를 훨씬 하회할 것으로 예상되어 이러한 우려에 힘을 실어 주고 있다.

또한 미국의 경제성장이 둔화되면서 소비심리가 위축되고 있어 중국산 제품의 수입 감소로 이어질 것으로 예상되고 있다.

중국의 항만 과다개발은 우려는 2011년 이후에나 문제가 될 것이며, 중국항만의 최대 현안은 항만적체이므로 이를 해결하는 것이 급선무라는 의견 또한 제시되고 있다.

따라서 중국 항만당국으로선 항만적체의 문제를 해결하고 과다개발 우려를 불식시키기 위한 노력도 필요한 것으로 지적되고 있다.

• 한국선주협회, 국제항해 선박의 승
무기준 개선 해양수산부에 건의

- 해양수산부, 해상교통관제 발전방향 등을 모색하
기 위한 워크숍 및 컨테이너부두 타당성조사 용
역 중간보고회 개최
- 부산지방해양수산청, 부산항 감만부두 선석통합
(대한통운-허치슨) 추진상황 점검회의개최
- 국회 농림해양수산위원회, 선박평형수 관리법 제
정안 의결

• 해양수산부, 한국-동아시아해조정기구
(COBSEA)간 협력방안 검토회의 개최

- 해양수산부, 해사고 혁신방안 추진을 위한 '혁신추
진협의회' 개최
- 정부 국무회의, 선박펀드 투자 대상선박 확대 등을
위한 선박투자회사법 의결

- 해양수산부, 국제해사분야 정책 리더국가
지위 확보관련 IMO 전략과제 연구용역 중
간보고회 개최, 전국 연안항 기본계획 수립
공청회 및 항만수요예측센터 트리거를 적용
방안 설명회 개최
- 한국해양수산연수원, 인천항 인근해역 해상
교통환경평가 중간보고회 개최

• 해양수산부, 아프리카국에 대한 해사협력
실무회의 개최, 광양항 3-3단계민자사업
실시협약(안) 확정 및 사업시행자 지정

- 한국선주협회, BBC/HP 선박 수입미신고에 따른
제재계획 철회 관세청 등에 건의
- 해양수산부, 국립해양박물관 시설사업 기본계획
고시, 부산신항만(1단계) 민자사업 법인세 인하효
과 반영 협의