

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
국적선사, 한전 서부발전 유연탄 수송입찰 보이콧	2
선협, 승선근무 예비역제도 도입관련 선상세미나 개최	3
아시아선주대표자회의 해운경제검토위원회 개최	5
10개 국적외항선사 '무역의 날'에 30억\$ 등 수출탑 수상	7

해운이슈	12
BBCHP 선박 수입신고는 반드시 해야 한다.(하)	12

업계동정	18
------	----

해사정보	27
선박투자회사법개정안 11월21일 국회 법사위 통과	27
충남 태안 앞바다에서 유조선 유류유출 사고 발생	29
항만자유무역지역·경제자유구역 투자유치협의회 출범	35
2006년말 세계 풀컨테이너선대 942만TEU로 17% 증가	42
브라질 국영석유회사, 일본대형선사와 수송협력 확대	44
올 상반기 중 전세계 해적피해 126건으로 전년과 비슷	45

해운일지	46
------	----

국적선사, 한전 서부발전 유연탄 수송입찰 보이콧 인근국가 자국선이용 고려, 국제입찰 철회요청

국적외항선사들은 한국전력 서부발전이 11월29일 실시된 유연탄 수송입찰에도 보이콧했다. 우리나라 외항해운선사들은 서부발전이 지난 11월15일 실시한 입찰에 이어 이번에도 국제입찰에 참여할 수 없다는 입장을 분명히 했다.

한국선사들은 국내해운업체와 안정적인 수송망을 구축하여 해운·조선·철강 등 관련 산업의 발전과 일자리 창출에 앞장서야 할 대표적 공기업인 한국전력 서부발전이 이같은 의무를 망각하고 국제입찰을 시행하는 것은 어떠한 명분으로도 용납될 수 없는 중대한 국익 손상행위라고 주장하고 있다.

또한, 한국선사들은 한국선원의 고용안정 및 일자리 창출을 통한 청년실업난 완화 등을 위해 일부 선원을 제외하고는 한국선원을 고용하고 있으며 이로 인해 저임금 외국인선원 고용이 자유로운 일본 등에 비해 선원비 부담이 높아 일본선사와의 입찰에서 불리한 요소로 작용할 수 밖에 없으며, 이와같은 문제는 국내선주의 문제가 아니라 국내 노사관계에서 기인하는 구조적인 문제로서 국내선주들만으로는 해결이 불가능한 상황임을 강조하고 있다.

국적선사들은 서부발전을 비롯해 한국전력 발전 자회사들이 국제입찰을 철회할 경우 국적선사간의 공정경쟁을 통한 유연탄 수송운임의 합리화로 한국전력의 비용절감과 국가경제 발전에 적극 기여할 만반의 준비가 되어 있음도 아울러 밝히고 있다.

이에 앞서 한국전력의 자회사인 서부발전은 2011년부터 호주, 캐나다 등에서 수입될 연간 136만톤~160만톤의 유연탄 20년 장기수송 선박 2척에 대해 2007년 11월6일 국제입찰을 공고한 바 있으며,

국적선사들이 입찰에 불참한 가운데 일본선사를 대상으로 입찰에 붙였다.

이날 서부발전은 일본의 NYK, K-LINE, MOL 등 3개사를 대상으로 입찰을 시행하였으며, 이중 MOL만이 입찰에 참여하였으나 MOL의 입찰운임이 톤당 17\$로서 서부발전의 예정가(*주) 14\$보다 무려 3\$이나 높아 유찰된 것으로 알려지고 있다.

서부발전은 금번 입찰이 사실상 실패함으로써 유연탄 수송선 확보에 차질이 빚어질 것이 불가피하며 이는 곧 전력공급의 안정성에도 직접적인 영향을 미칠것으로 우려되고 있다.

한편, 한국선주협회는 이에 앞서 서부발전에 보낸 협조공문을 통해 해운업체와 한국전력공사는 안정적인 수송망을 구축하여 우리나라의 경제 발전과 일자리 창출에 앞장서야 함에도 불구하고 대표적인 공기업인 한국전력 서부발전이 이와같은 공기업의 의무를 망각하고 국제입찰을 시행하는 것은 어떠한 명분으로도 용납될 수 없는 중대한 국익 손상행위라는 입장을 분명히 했다.

협회는 최근의 어려운 국내외 안보상황과 전략물자의 국적선사 수송필요성 및 인근 국가의 자국선 이용 수송관행 등을 감안하여 국제입찰을 철회하여 줄 것을 서부발전에 요청하였다

협회는 일본, 대만 등의 경우 제철원료 및 연료탄 등 국가기간산업에 이용되는 전략 물자는 자국해운선사와 장기수송계약을 체결하여 수송하고 있다고 강조하고, 국적선사를 대상으로 입찰을 시행하여 줄 것을 요망했다.

선협, 승선근무 예비역제도 도입관련 선상세미나 개최

주제발표와 함께 승선중인 선원들의 의견 중점 수렴



한국선주협회는 12월3일부터 8일까지 한진해운 소속 ‘한진베이징’ 호에서 해양수산부를 비롯하여 국방부, 한국해양대학교, 한국해기사협회, 전국해상산업노동조합연맹, 한국도선사협회 등의 관계자들이 참석한 가운데 승선근무 예비역제도 도입관련 선상세미나를 개최했다.

이번 선상세미나 및 산업기능요원 간담회에서는 제1주제에서 한국해양대학교 김시화 학장이 ‘승선근무예비역제도의 발전방안 및 외국사례’를, 제2주제에서 한국선주협회 김영무 상무가 ‘한국해운산업의 현황과 전망’을, 제3주제에서 한국해기사협회 추영호 회장이 ‘한국 해운산업에 있어 해기사의 역할’을 주제로 각각 발표가 있는 뒤 토론이 있었다.

한국해양대학교 김시화 학장은 주제발표를 통해 “21세기 글로벌 경제환경에서는 국가의 자연자원이

나 자본으로부터 얻는 ‘국가의 부보다 기술이나 지적통찰을 갖춘 ‘국가의 사람들’이 창출하는 국가의 부가 중요하다”며, 인적자원 육성의 중요성을 역설했다.

김 학장은 “우리나라는 21세기 신 해양시대 동북아 물류거점국가로서 해운력 세계 5강 진입을 국가적 목표로 삼고 있으며, 승선근무인력은 국가경제의 생명선을 지키는 병참병력으로 평화시에는 ‘국가의 부’를 창출하고, 전시 및 유사시에는 재교육없이 즉각 해군 및 수송선단에 투입할 수 있는 실제적인 병력”이라고 강조하고, 승선근무예비역 병역제도 개정으로 국방창출은 물론, 해양한국의 전략적 인적자원을 안정적으로 확보할 수 있는 기반을 다지는 계기를 마련했다고 지적했다.

이어 한국선주협회 김영무 상무는 “우리나라는



지난 1997년 선박도입관세 면제를 시작으로 하여 1998년 국제선박등록제도 도입, 2002년 제주선박 등록특구제도와 선박투자회사제도 도입, 2003년 수출입은행자금 이용 신조선박 확보, 2005년 선박 톤세제 도입, 2007년 승선근무예비역 병역제도 도입 등으로 해운관련제도가 크게 개선되었다"고 밝히고, 우리나라가 세계 5대 해운강국 진입을 위해서는 더욱 분발해야 한다고 말했다.

특히, 김 상무는 "우리나라가 세계 5대 해운강국이 되려면 실질소유 선박량이 6,000만DWT에 달해야 하며, 이를 충족시키기 위해서는 현재 한국상선대가 3,000만DWT인 점을 고려할 때, 3,000만DWT의 추가확보가 필요하다"고 강조하고, 정기선 부문을 비롯하여 부정기선, 탱커부문 등 분야별로 국내선사가 세계 5위 수준에 시급히 진입해야 한다고 지적했다.

김 상무는 "우리나라가 명실상부한 해운강국이 되기 위해서는 해운전문인력 양성을 통한 안정적인 해기인력 확보와 선박등록지 선택의 자유확보, 선박확보금융 활성화, 정기선 및 부정기선분야에서의 글로벌 해운기업 육성 등

이 시급하다고 말했다.

한국해기사협회 추형호 회장은 "우리나라 해운산업이 최근 반세기동안에 급격히 성장한 데에는 해기사들의 역할이 컸다"고 강조하고, 해기전승과 양질의 해기인력 확보를 위해 해운 관련단체들과 합심하여 승선근무예비역 병역제도를 도입함으로써 해양강국의 기틀을 마련했다고 평가했다.

또한, 이번 선상간담회에서는 승선근무예비역 제도의 편입시점, 군사훈련 시행시기, 방법에 대한 산업기능요원의 의견 수렴과 함께 산업기능요원과 일반 군복무와의 차이점에 대한 토론이 있었다.

이와 함께 승선중인 선원들에 대한 애로사항을 듣고 산업기능요원의 관리 및 급여, 복지수준에 대한 토론도 있었다.

이번 간담회에는 국방부 김화석 부이사관과 권대일 사무관, 해양수산부 홍상표 사무관, 한국해양대 김시화 학장, 한국해기사협회 추형호 회장, 전국해상산업노동조합연맹 김수조 본부장, 한국도선사협회 이현식 이사, 한진해운 심우성 부장, 김장현 교관, 한국선주협회 김영무 상무, 김정훈 대리가 참석했다.



아시아선주대표자회의 해운경제검토위원회 개최

세계경제와 해운시황 등에 대한 공동발표문 채택

아시아선주대표자회의(ASF : Asian Shipowners' Forum) 해운경제검토위원회는 11월21일 타이베이에서 제20차 중간회의를 개최하였다. 이 회의에는 아세안(ASEAN), 중국, 대만, 홍콩, 일본 그리고 한국의 회원 선협을 대표하여 16명이 참석하였으며, 공동발표문을 채택했다. 이날 발표된 공동발표문의 주요골자는 다음과 같다.

▶ 세계경제

해운경제검토위원회는 세계경제가 5년 연속 건실한 성장세를 이어가는 데 주목했다. 지난 10월 G-7 소속 재무장관들과 중앙은행장들이 모여 작성한 성명서에 언급된 바대로 세계경제가 5년 연속 건실한 성장세를 이어가는데 대하여 주목하였다. 하지만 지난 몇 주간 미국 발 서브프라임 모기지론 부실 사태로 인한 불확실성은 점차 글로벌 금융시스템으로까지 확산되는 양상을 보이고 있다.

그렇다고 이러한 상황이 세계교역에 어떠한 결과를 초래할 지를 판단하기에는 성급하다할 것이다. 대표자들은 시장현실에 근거하지 않은 반응을 자제하고 세계경제에 예의 주시해야한다는데 뜻을 모았다.

▶ 건화물 및 유조선부문

해운경제검토위원회는 중국향 철광석을 위시한 해상물동량의 급증, 호주 등지에서의 체선으로 인한 수급변화, 시장에서의 투기현상과 같은 요인들로 인해 건화물 시장은 유례없는 호황을 누리고 있는 것으로 보고되었다. 뿐만 아니라 국제적인 선박수요에 부응하여 선박 건조설비가 일시에 확대될 수 없는 현실을 감

안하면, 당분간은 시장을 위축시킬 경제요소가 출현하지 않을 것이라는 데에 의견을 같이했다.

위원회는 또 2007년도 3/4분기 누적 원유수입량이 작년 동기대비 15% 증가했음에도 불구하고 미국의 원유생산 증가로 인한 수입량 감소, 기록적인 유가인상과 단일선체유조선퇴출 지연 등에 따라 약세를 보인 유조선부문 시황에 주목하였다.

다른 한편 미국의 석유비축량 감소, 전통적인 동기 계절수요, 서아프리카발 중국차 항로와 같은 장거리항로의 수요증대, VLCC(Very Large Ore Carrier)나 FPSO(Floating Production, Storage and Offloading system)로의 개조에 따른 단일선체 VLCC선박 감소 등과 같은 시황반동 잠재요소에도 주목하였다.

▶ 정기선부문

해운경제검토위원회에서는 미주 태평양 항로에 있어서, 2007년 상반기 총 물동량이 전년동기 대비 약 7% 증가된 것으로 보고되었다. 이는 미국 주택시장의 침체로 주택관련 자재의 물동량이 감소했음에도 불구하고 일반소비제품과 건설관련 자재의 비교적 양호한 교역신장에 기인하는 것이다. 선박수급 문제에 있어서는 2008년도에도 90% 이상의 예상적취율과 더불어 한해동안 수요공급의 균형이 지속될 것이라는 전망에 참가자들 대부분이 의견을 같이했다.

또 아시아역내 교역에 있어서는 일증간의 지속적인 물동량 증가를 위시하여 동아시아의 교역량 성장세로 활황장이 지속되고 있는 점에 주목하였다. 인도, 파키스탄, 중동 등 서아시아지역에서도 20%라는 기록적인 물동량 증가와 함께 해운시황이 호황을 보였다.



하지만, 어느 정도 운임이 상승되었음에도 불구하고 현 운임수준으로는 유가폭등으로 인한 운항원가 보전은 물론, 투자금 회수나 미래수요를 위한 설비투자에는 턱없이 부족한 상황이라는데 깊은 우려를 표명했다. 연료유 가격과 내륙철도운임의 급상승 그리고 이제 시작단계에 불과한 미국발 서브프라임 모기지론 부실사태와 같은 운항원가 인상요인에 대해 예의 주시해야한다는 점이 재확인되었다.

베트남, 인도 등 몇몇 아시아 국가와 미국 항만에서의 화물처리능력 부족과 시급히 개선되어야할 미국의 컨테이너 처리능력과 같은 항만 인프라 및 체선관련 문제도 보고되었다. 이런 점에서 위원회는 이러한 문제를 해결하고 고객이 요구하는 종합적이고 효율적인 서비스 수준을 지속적으로 유지하기 위해서는 아시아 정기선사의 대표자들이 강력한 리더십과 면밀한 판단력 그리고 치밀한 경제상황분석력으로 무장하여야 한다는데 역점을 두었다.

▶ 정기선 해운의 독점금지법 적용면제

위원회는 선사간 업무제휴에 관한 독점금지법 면제

제도가 중국, 인도, 일본, 싱가포르 및 EU에서 재검토 중이라는 사실에 주목하였다. 특히, 중국에서는 지난 8월에 반독점법이 통과되었고, 인도는 지난 9월 경쟁법 시행을 위하여 인도 공정거래위원회에 법적 권한을 부여하는 법안을 채택하였다. 위원회는 세계 교역량이 팽창하는 상황에서 해운산업을 효율적으로 영위해나가기 위해서는 해운산업에 대한 독점금지법 면제제도가 필수불가결하다는 오랜 전통적 견해의 가치를 재확인하였으며 아울러 이 제도가 모든 교역국 경제에도 혜택을 준다는 점을 강조하였다.

대표자들은 이 문제와 관련하여 여러 국가와 지역에서 진행되고 있는 현황에 대해 아시아선주대표자회의 전체가 인식을 같이 하는 것이 매우 중요하다는데 동의하였다. 또한 위원회 대표자들은 독점금지법 면제제도 폐지를 추진 중이거나 검토 중인 국가의 관련 당사자에게 면제제도의 필요성을 이해시키는데 필요한 조치를 취해야 한다는데 의견을 같이 했다.

▶ 기타 이슈

해운경제검토위원회에서는 미국이 늦어도 2012년 7월까지의 외국 선적항에서 「방사선탐지장치」와 「비투과이미지생성장치」를 이용, 모든 자국입항 컨테이너에 대하여 전수검사를 시행한다는 법률이 최근 채택되었음이 보고되었다.

대표자들은 이 법률이 전수검사의 실현가능성 및 새로운 장비의 구입문제 등 실행 단계에서부터 수많은 문제점을 포함하고 있다고 우려를 표명하였다. 특히, 위원회는 이런 식의 가상적 억측이 불러올 수 있는 국제적인 서플라이체인상의 막대한 차질 같은 최악의 시나리오에 피해야 한다고 강조하였다.

아울러 대표자들은 해적, 무장강도 문제 및 해운관련 WTO 교섭 현황 등 최근에 거론되고 있는 기타 현안에 대해 의견을 교환하였다.

10개 국적외항선사 '무역의 날'에 30억\$ 등 수출탑 수상 STX팬오션 30억\$, 대한해운 9억\$ 등 실적에 따라 받아



산업자원부와 무역협회는 11월30일 서울 삼성동 코엑스 오디토리움에서 노무현 대통령과 김영주 산자부장관, 이희범 무역협회장 등 각계 인사 1000여명이 참석한 가운데 '제44회 무역의 날' 기념식을 가졌다.

'무역 7000억달러 달성, 희망찬 대한민국'이라는 주제로 열린 이날 행사는 주제 영상상영과 수출 유공자 포상 등의 순으로 진행됐다.

올해 연말까지 수출과 수입액은 각각 3670억 달러,

3520억 달러로 전체 무역액은 7190억 달러를 기록, 무역 100억 달러 달성 33년만에 7000억달러를 넘어선 것으로 무역협회는 예상하고 있다.

무역규모가 7000억 달러를 넘는 것은 한국이 세계 11번째다. 이 가운데 자국 생산품보다는 중계무역 중심인 네덜란드, 벨기에를 제외하면 실질적으로는 9번째다.

이날 기념식에서는 삼성전자가 처음 제정된 450억

달러 수출의 탑을 받는 등 모두 1289개사가 100만달러 이상 수출의 탑을 받았으며, STX팬오션, 대한해운, 대보해운, 티피씨코리아, 남성해운, 선우상선, 에스에이치마린, 삼호해운, 거영해운, 동진상선 등 총 10개 국적 선사들도 받았다.

이로써 STX팬오션은 작년 20억불 수출탑에 이어 올해에는 30억불 수출탑을 받게 됐으며, 대한해운은 작년 6억불 수출탑에 이어 올해에는 9억불 수출탑을 받게 되었다. 대보해운은 작년 1억불에 이어 올해에는 2억불의 수출탑을 받게 되었으며, 남성해운과 선우상선은 작년 7000만불 수출탑에서 올해에는 1억불 수출탑을 받게 됐다. 또한 삼호해운은 작년 2000만불 수출탑에 이어 올해에는 3000만불 수출탑을, 거영해운은 작년 1000만불 수출탑에서 올해에는 2000만불 수출탑을 받게 된다.

티피씨코리아와 에스에이치마린과 동진상선은 올해 처음으로 수출의 탑을 받게 되는데, 티피씨코리아는 2억불 수출탑을, 에스에이치마린은 5000만불 수출의 탑을, 동진상선은 2000만불 수출탑을 받게 된다. 반면 산업포장을 신청한 STX팬오션의 이종철 대표이사의 결과는 아직 나오지 않았다.

'무역의 날'은 지난 1964년 우리나라가 최초로 수출 1억달러를 달성한 11월 30일을 기념해 매년 개최되는 행사로 올해로 제 44회를 맞이하고 있다. 무역의 날 기념식에서는 수출증대, 무역진흥에 기여한 기업이나 단체에게 수출 실적에 따라 수출의 탑이 수여되고 있으며 또한 유공자에게도 그 공로에 따라 금탑·은탑·동탑산업훈장과 산업포장, 대통령·국무총리·산업자원부장관·한국무역협회장 표창 등이 수여되고 있다.

지금까지 무역의 날에는 주로 제조업체를 대상으로

정부포상이 수여돼 왔으나, 최근 서비스산업이 수출산업으로서 국가경제에 차지하는 비중이 확대됨에 따라 서비스산업 육성 차원에서 대표적인 서비스 수출산업인 해운업까지 확대됐다. 2005년에는 해운업계를 대표해 한국선주협회가 대통령표창을 수상한바 있으며 작년 무역의 날에서는 한진해운이 50억불 수출의 탑을 수상했고, 현대상선은 30억불을, STX팬오션은 20억불의 수출의 탑을 수상했다. 그리고 대한해운이 6억불 수출의 탑을, 유코카캐리어스가 5억불, SK해운과 동아해운이 각 3억불, 고려해운이 2억불, 대보해운이 1억불의 수출의 탑을 수상했다. 남성해운과 선우상선이 각 7000만불, 거영해운과 범주해운, 삼호해운, 인터해운, 천경해운이 각 2000만불, 거영해운과 쉬핑팬드가 각 1000만불, 새한가스선과 타임머천마린이 각 500만불, 대호상선이 300만불 수출의 탑을 수상했다.

한편 수상자 수출실적은 작년 7월1일부터 올해 6월 30일까지 1년간 실적으로, 국내 수출입 화물의 운임수입중 외국인으로부터 받은 수입, 삼국간 운임수입, 대선수입중 외국인에 대한 선박 임대수입, 국적선사가 직접 운영하는 국내터미널 운영수입중 외국선사 화물의 하역료, 국적선사가 외국에서 운영하는 터미널에서 발생하는 모든 수입이 포함됐다.

[수출의 탑 수상 업체 명단] △30억불 : STX팬오션(작년 20억불 수상) △9억불 : 대한해운(작년 6억불 수상) △2억불 : 대보해운(작년 1억불 수상), 티피씨코리아(신규) △1억불 : 남성해운(작년 7,000만불 수상), 선우상선(작년 7,000만불 수상) △5,000만불 : 에스에이치마린(신규) △3,000만불 : 삼호해운(작년 2,000만불 수상) △2,000만불 : 거영해운(작년 1,000만불 수상), 동진상선(신규)

한국선주협회, 여수엑스포 유치기원 출정식 개최

해양수산부, 외교부, 여수엑스포 유치위원회 후원



한국선주협회는 11월14일 19:00~21:30 서울 잠실 올림픽공원 올림픽홀에서 해양수산부, 외교통상부, 2012 여수엑스포 유치위원회 등의 후원하에 “희망의 돛 출정식 및 한마음 콘서트” 행사를 개최했다.

이날 행사에서 이진방 한국선주협회장은 개회사를 통해 “오늘, 우리는 2012년 여수세계박람회 유치를 위한 우리 국민들의 결연한 의지와 염원을 담은 ‘희망의

돛’을 출범시키기 위하여 한마음 한뜻으로 이 자리에 모였다”고 말하고, 우리의 소망을 실은 ‘희망의 돛’이 오대양의 험난한 풍파를 헤쳐 나가 육대주 곳곳을 누비며 세계박람회 회원국가들의 표심을 사로 잡을 수 있기를 간절히 바란다고 강조했다.

이 회장은 또 “세계박람회는 전세계에 국력을 과시할 수 있는 ‘경제·문화 월드컵’으로서, 10조원 이상에 달하는 막대한 경제효과와 함께 선진국으로 진입하는 관문으로서 상당한 의미를 지니고 있다”며, 11월26일 파리에서 열리는 세계박람회 총회에서 여수가 개최지로 결정되어 해양선진국을 향한 우리 모두의 소망이 이루어 지기를 소망했다.

협회는 해양을 주제로 추진되는 여수박람회 유치를 위해 해양수산관련 업(단)체로서 지난 10월19일 유치위원회와 유치후원협정을 체결한데 따라 서울 시민 속으로 자연스럽게 박람회 유치 열기를 확산할 수 있도록 대규모 이벤트 행사를 추진했다.

특히 이날 행사에서는 희망의 돛 전달식과 퍼포먼스 등 과 함께 M-net 방송과 공동으로 한마음콘서트도 열린다. 콘서트에는 슈퍼주니어, M(이민우), 윤도현밴드(YB), 강진 등이 출연했다.

이날 행사에는 한국선주협회 이진방 회장을 비롯하여 강무현 해양수산부 장관, 이인기 국회 여수박람회 유치 특별위원회 위원장, 김호영 외교통상부 차관, 김영록 전라남도 행정부지사, 오현섭 여수시장, 정찬용 여수세계박람회유치 부위원장, 외항해운업계 대표와 항만업계 대표, 해양수산단체장, 그리고 일반시민 등 2,000여명이 참석했다.

세계박람회 유치, 10년간 도전끝에 결실을 맺다! 2012 여수세계박람회 유치신청에서 성공까지



2007년 11월 27일 모두가 잠든 새벽 5시, 종로구 계동에 위치하고 있는 해양수산부 청사의 불은 밤새 꺼지지 않았다. 해양수산부 및 해양수산 관련기업의 임직원 1,000여명은 매서운 날씨에도 불구하고 청사 앞에 모여 프랑스 파리에서 낭보가 전해오기만을 초조하게 기다리고 있었다.

“여수! 꼬레아!”

우리나라 여수가 27일 새벽 5시 50분(이하 한국시간) 프랑스 파리 팔레 데 콩그레 (Palais des Congres) 컨벤션 센터에서 개최된 세계박람회(BIE) 총회에서

2012여수세계박람회 유치국으로 확정되는 순간 해양수산부 청사앞은 일순간 흥분의 도가니로 바뀌었다. 축포가 터지고 일부 직원들은 감격에 겨운 눈물을 흘리기도 했다.

해양수산부 직원들과 해양수산인들이 이번 2012여수세계엑스포 유치성공에 임하는 감회는 남다르다. “해양입국”의 기치아래 해양수산부가 발족한 그 이듬해인 1997년, 바다를 주제로 여수세계박람회를 유치 신청한 이후 근 10년 가까운 노력의 결과가 비로소 그 결실을 맺었기 때문이다. 특히 2002년 중국 상하이와

4차 투표까지 가는 치열한 접전 끝에 석패한 쓰라린 경험을 이미 경험한 바 있는 해양수산부 직원들의 긴장감은 그 어느 누구보다 컸으며 2012 여수세계박람회 유치가 확정되는 순간 신설부처로서의 여러 가지 어려움을 극복해온 10년간의 노력이 주마등처럼 스쳐 갔기 때문이다.

2005년 3월, 2012 여수세계박람회 준비기획단을 관계부처 합동으로 해양수산부내 설치한 이후 해양수산부는 결코 두 번 울지 않는다는 결의 아래 5년 전 실패를 타산지석으로 삼아 여수세계박람회 유치를 위하여 철저한 준비를 해 왔었다. 준비기획단을 통해 2012 여수세계박람회의 기본사업계획을 수립함은 물론 2006년 5월 유치위원회를 구성했다.

해양수산부는 2012 여수세계박람회의 주무부처로서 유치위원회에 대한 예산과 인력을 적극 지원하여 왔다. 특히 유치위원회의 5급 이상 간부직원 24명(위원장 및 부위원장 제외)중 11명의 핵심인재를 파견함으로써 중추적 역할을 수행하여 왔고 2007년 7월부터는 유치위원회와는 별도로 해양수산부내 전담 태스크 포스를 발족시켜 유치활동을 측면 지원했다.

특히 강무현 장관은 지난 5월 장관 취임이후 총 5차례에 걸쳐 아프리카, 유럽 등 무려 19개 BIE 회원국을 뛰어 다니며 해외 유치활동을 전개했다. 이중 11개국이 모로코의 텃밭인 아프리카와 지중해 지역의 국가로서 모로코의 이슬람권 및 아프리카 연합이라는 감정적 호소에 대응, 경제협력 등 실질적인 측면을 부각시켜 BIE 회원국의 지지표를 꾸준히 확보해 왔다. 한편, 이는 차관을 비롯한 고위 간부들도 아프리카와 남태평양 국가를 대상으로 유치사절단으로 파견되어 유치활동을 왕성하게 전개한 바 있다.

국적선사 및 원양어업기업 등 해양수산업·단체들도 유치 활동에 일익을 담당했다. 동원산업 김재철 회



장은 유치위원회 위원장으로서 유치활동의 선봉장으로서 활약하였으며 현대상선, 한진해운, 대한해운 등 글로벌 네트워크를 가진 국적선사도 유치사절단에 동행함은 물론 BIE 회원국내 현지법인 등을 통하여 물밑 유치활동을 적극적으로 펼친 바 있다.

이와 함께, 선주협회, 항만물류협회, 컨테이너부두공단 등 해양수산관련 업·업체들은 여수세계박람회 국내홍보와 지난 9월 개최된 제2차 세계 심포지움 개최를 위해 약 40억원의 후원금을 기탁한 바 있다. 특히, 선주협회는 포털 사이트 다음과 공동으로 여수세계박람회 유치기원 희망메시지 접수 이벤트를 주관하고 전국 5대도시를 순회하는 희망의 돛 한마음 릴레이를 전개하는 등 범국민적 여수세계박람회 유치 붐 조성에 기여했다.

해양수산부는 여수세계박람회 유치가 성공함에 따라 그동안 유치활동 중심조직을 박람회 준비조직으로 조속히 재편하는 한편, 가칭 “2012여수세계박람회지원특별법” 제정을 추진하여 박람회 준비를 차질 없이 이행할 계획이다. 아울러 해양을 주제로 한 여수세계박람회가 명실공히 우리나라 해양산업의 경쟁력을 한 단계 업그레이드시키는 계기가 될 수 있도록 해양환경보전, 해양자원개발 등 해양신산업 창출을 위한 정책적 노력과 예산지원을 배가할 계획이라고 밝혔다.

BBCHP 선박 수입신고는 반드시 해야 한다.(하)

도입관세 없다고 수입신고 않으면 제재받아

지난 1998년 이전 까지만해도 해운선사들은 BBCHP 선박확보절차(선주협회 실수요자 추천 → 해양부 선정 → 한국은행 신고)등을 이행하는 과정에서 자연스럽게 수입신고 절차를 숙지하였다. 그러나, 1998년 이후에는 외환자유화로 실수요자 선정절차가 폐지됨에 따라 신설회사 실무자나 새로 소임을 맡은 담당자들이 제반 절차를 제대로 숙지하지 못하여 수입신고를 누락하는 사례가 최근 적발되어 문제가 되고 있다. 다음은 BBCHP 선박의 수입신고의 필요성과 제반절차 등을 '브릿지 합동 관세사무소 김덕용 관세사'의 도움을 받아 정리한 내용을 (상)(하)로 나누어 심는다.(편집자 주)

5. 단순나용선 및 임차선박의 국내입항하는 경우에 도 수입신고 대상인지?

단순나용선은 수입으로 보지 아니하고 국내입항시에만 운수기관으로 운수기관의 입항신고 및 출항허가(관세법 제135조 및 제136조)를 받아야 한다.

기간용선의 조건으로 임차한 선박이 우리나라에 입항한 경우 당해선박이 관세법상 외국무역선에 해당되는 외국과의 무역에 관련된 용도에만 제공하는 때에는 「운수기관」으로 처리하여 외국물품의 수입에 관한 관세법상 제규정을 적용하지 아니함(재무부 관세제도 1242~371, 79. 6. 8)

대법원의 판례에서도 단순나용선의 국내입항하는 경우 수입으로 보지 않는다고 판결

“내국인이 외국 국적의 선박을 그에 대한 사실상의 소유권 내지 처분권을 취득함이 없이, 단지 개항된 우리나라 항구와 공해 간을 운항할 목적으로 우리나라에 들어온 때에는 그 선박에 관하여 관세법상의 수입이 있다고 할 수 없다.”고 판결(대법원 97도795, 1997. 9. 9)

6. BBCHP선박의 수입신고 시기

일반물품의 수입시기는 국내반입일 또는 장치일

로부터 30일 이내 수입신고 한다.

선박의 수입신고는 선박운용방법의 특성상 일반물품 신고시기와 달리 다음과 같이 수입신고 시기를 관례로 하고 있다.

가. 국내로 수입하여 내항선으로 사용하는 경우, 국내로 반입하기 전 항구에 정박하였을 때

나. 국내 조선소에서 건조한 외국적 선박

- 선박 등기하여 해양수산부에 등록할 경우에는 보세구역(조선소)에서 반출할 때 수입신고를 하여야 하고 출항하는 경우에는 출항시 수출신고를 하여야 한다.

- 해외 매각물품의 경우는 수출신고(반송신고에 준함)를 보세구역에서 반출하기 전에 신고 한다.

다. 외국 항행중 인수 받은 선박, 중고선 선박을 매매하고 최초 입항하는 것을 관례로 한다.

7. 수입신고를 하지 않을 경우 처벌규정

관세법 제269조(밀수출입 죄) 수입신고를 하지 아니하고 선박을 수입하는 경우 5년 이하의 징역 또는 관세액의 10배와 물품원가중 높은 금액 이하에 상당하는 벌금에 처함.

관세법 제275조(징역과 벌금의 병과) 제269조 내지 제271조 및 제274조의 죄를 범한 자는 정상에 의하여 징역과 벌금을 병과할 수 있다.

관세법 제280조(법인처벌) 법인의 임원·직원 또는 사용인이 법인의 업무에 관하여 이법에 규정된 벌칙에 위반되는 행위를 한 때에는 그 행위자를 처벌하는 외에 법인도 처벌한다.

관세법 제282조(몰수·추징) 제2항 제269조 제2항 및 제3항 또는 제274조 제1항 제1호의 경우에는 범인이 소유 또는 점유하는 그 물품을 몰수한다. 다만, 제269조제2항의 경우로서 다음 각호의 1에 해당하는 물품은 이를 제외한다. <개정 2004. 10. 5>

1. 제154조의 보세구역에 제157조의 규정에 따라 신고를 한 후 반입한 외국물품
2. 제156조의 규정에 따라 세관장의 허가를 받아 보세구역이 아닌 장소에 장치한 외국물품

제3항 제1항 및 제2항의 규정에 의하여 몰수할 물품의 전부 또는 일부를 몰수할 수 없는 때에는 그 몰수할 수 없는 물품의 범칙 당시의 국내도매가격에 상당한 금액을 범인으로부터 추징한다.

밀수출입죄는 수입신고를 하지 아니하거나 또는 수입하는 물품과 다른물품으로 신고하여 수입한 경우에 성립한다.

만약의 경우에 “특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률”을 적용할 경우 형사처벌과 벌금이 다음과 같이 중과 될 수 있다.

제6조(관세법 위반행위의 가중처벌)제2항 : 관세법 제269조 제2항에 규정된 죄를 범한자는 다음의 구분에 따라 가중 처벌한다.

1. 수입한 물품원가가 5억원 이상일 때에는 무기 또는 5년 이상의 징역에 처한다.
2. 수입한 물품원가가 2억원 이상 5억원 미만일 때에는 3년 이상의 유기징역에 처한다.

제6항 : 수입한 물품원가의 2배 벌금을 병과한다.



밀수출입죄는 적법한 통관절차를 통하여 수입, 수출 또는 반송해야 하는 물품을 신고 없이 또는 신고한 물품과 다른물품을 반출, 반입하려는 인식 즉 범의가 있어야 한다.

「범의」의미는 현행 형법 제13조[범의]라 함은 “죄의 성립요소 사실을 인식하지 못한 행위를 범하지 아니한다”. 단, 법률의 특별한 규정이 있는 경우에는 예외로 한다. 라고 되어 있어 죄의 성립요소인 사실인식의 고의를 지칭 한다.

또한 휴대품, 이산화물, 선용품, 우편물 등 인지 여부와 관련 없으며 관세가 있는 것이나, 무세품이거나 관련없이 신고하지 않으면 무신고 수입죄(밀수입죄)가 적용된다.

BBCHP의 형식적인 소유권이 외국적인데 BBCHP선박이 국내입항신고 하고 출항허가를 받았지만 국내최초 입항시에 담당자의 단순오류 및 착오로 신고하지 않을 경우에도 밀수입죄가 성립될 수 있다.

담당자의 실수로 수입신고 시기를 모르고 신고하지 않는 경우 밀수입죄만 성립하느냐? 하지만 과태



로 적용 규정이 있음에도 불구하고 수입대상 선박을 무신고 하는 경우에는 과태료 적용대상이 되지 않는다.

또한 형식적으로 수입신고를 하기는 하였으나, 신고방법의 오류 또는 신고누락으로 신고의 효력이 수입물품에 미치지 못하여 수입신고가 없는 것으로 간주되어 밀수입죄를 구성하는 경우가 있다.

관세법 기본통칙269-0...1(소유권 미취득 외국적 선박의 반입시 밀수입죄 등 해당여부)

- 내국인이 외국국적의 선박을 그에 대한 사실상의 소유권 내지 처분권을 취득함이 없이 단지, 개항된 우리나라 항구와 공해간을 운항할 목적으로 우리나라에 들어온 때에는 그 선박에 관하여 관세법상의 수입이 있다고 할 수 없어 관세포탈죄 또는 밀수입죄에 해당되지 아니한다.

대법원 판례

- 외국의 선박을 국내거주자가 취득하면서 편의치적의 방법으로 외국에 서류상으로만 회사를 만들어 놓고 그 회사의 소유로 선박을 등록하여 그 외국의 국적을 취득하게한 다음 이를 국내에 반입하여 수입신고를 하지 않고 사용하였다면, 비록 그 선박이 관세법 등 관계법령에서 정하는 소정의 적법한 절차를 밟아 수입하는 경우에 관세가 부과되지 않는 물품에 해당한다고 하더라도 무신고 수입으로 관세법상 밀수입죄에 해당한다(대법원 2003도 8014, 2004. 3. 26)

8. 밀수입죄와 외국환거래법 등의 관계

선박임대차 계약을 하는 경우 외국환거래법 제18조에 의거「임대차 계약」(소유권 이전 포함)을 외국환은행장에게 신고하여야 한다. 3천만불 이상일 경우 한국은행에 신고해야 한다.

외국환거래법 제18조를 위반한 경우 외국환거래법 제28조에 의거 2년 이하의 징역 또는 1억원 이

하의 벌금에 처한다. 다만, 위반행위의 목적물의 가액의 3배가 1억원을 초과하는 경우에는 그 벌금을 목적물의 가액의 3배 이하로 한다.

제28조에 해당한 경우 외국환거래법 제30조에 의거 몰수하며, 몰수할 수 없는 때에는 그 가액을 추징한다. 또한, 동 법 제31조에 의거 해당법인과 개인에 대하여도 각각 벌금형을 과한다.

관세법상의 무신고 수입(수출입죄)과 외국환거래법상의 무허가 신고 수출입죄의 입법목적, 그 대상물품과 구성요건, 그 수출입 및 통관절차에 관한 규정 등을 비교·종합하여 보면, 귀 금속 등의 수출입 및 통관에 관한한 외국환거래법은 관세법의 특별법으로 보아야 할 것이므로, 통관에 필요한 절차를 거치지 않고 귀금속 등을 수출입한 행위에 대해서는 외국환거래법상 무허가 신고 수출입죄에 의하여 처벌할 수 있을뿐, 관세법이나 그 가중처벌 규정인 특정범죄가중처벌 등에 관한 법률위반(관세)죄로 적용하여 처벌할 수 없다고 판결(대법원 2005도 6484, 2005. 12. 23)

기타 금속을 수입한 행위에 대해서는 특별법인 외국환관리법에 의하여 처벌하여야 하고 관세법 제137조(간이 입출항 절차), 제181조는 적용될 수 없는 법이므로, 관세법에 위반됨을 전제로 하여 특정범죄 가중처벌 등에 관한 법률 제6조제4항을 적용할 수 없다고 대법원은 판결하였다.(대법원 1996. 12. 23, 선고 96도2354판결)

9. 수입 미신고한 BBCHP선박도 몰수·추징이 되는지?

선박이 외국을 항행하고 있는데 몰수·추징 대상인지? 의문이 있으나 밀수입죄 적용에 해당되면 관세법 제282조(몰수·추징)하도록 되어 있다.

밀수입죄는 형사소송법 준용(관세법 제319조)을 하게 되며, 관세법에 규정된 벌칙에 위반된 행위를

할 때에는 그 행위자와 법인도 처벌(관세법 제280조)하는 양벌적용을 받게되며, 밀수입죄에 해당되는 경우 그 물품을 몰수하도록 되어 있다. 몰수할 수 없는 경우에는 그 물품의 국내도매가격 상당액을 추정한다.

(1) 몰수에 대한 의미

“몰수”의 의미는 형법 제41조 제9호에 규정된 형의 종류로서 “징역이나 금고 따위의 형벌에 추가하는 재산형의 하나로서, 범죄 행위에 제공한 물건이나 범죄행위의 결과로 얻은 물건 따위를 국가가 강제로 소유권을 박탈하는 것”을 의미하고, 몰수는 원칙적으로 다른 형벌에 추가하여 과하는 부가형이지만, 예외적으로 행위자에게 무죄의 재판을 하지 아니할 때에도 몰수의 요건이 있는 때에는 몰수만을 선고할 수 있다.

관세법 제282조의 규정에 의한 몰수는 임의적 몰수가 아니라 필요적 몰수이므로, 몰수의 요건에 해당하는 경우에 반드시 몰수하여야 하며, 몰수하여야 하는 물품을 몰수하지 아니하면 위법한 행정이 되고, 몰수한 물품은 관세법에 적법하여 수입된 것으로 의제되며 몰수는 판결선고 전에도 할 수 있고, 판결선고 후에도 할 수 있으며, 판결 선고후에 몰수하는 경우 몰수물이 압수되어 있는 경우에는 판결이 확정된 후 검사의 집행지휘에 의하여 몰수를 집행하는 것으로 종료하고, 몰수물이 압수되어 있지 아니하면 검사가 몰수선고를 받은 자에게 그 제출을 명하고, 이에 불응할 경우 몰수 집행명령서를 작성하여 집달관에게 강제집행을 명하는 방법으로 집행할 수도 있다.

(2) 추징에 대한 해석

“추징”은 형법상으로는 “몰수 하여야 할 물건을 몰수할 수 없을 때에 몰수할 수 없는 부분에 해당하는 값의 금전을 징수하는 강제처분”을 의미하고, 형법상으로는 “조세를 비롯한 기타 공과금을 납부

하지 않는 경우에, 그 부족금액을 징수하는 처분”을 말하므로 관세법 제282조의 추징은 형법상의 추징을 의미한다.

추징은 관세법 제282조 제3항은 “몰수할 물품의 전부 또는 일부로 몰수할 수 없을 때에는 그 몰수할 수 없는 물품의 범칙당시의 국내 도매가격에 상당한 금액을 법인으로부터 추징한다.” 라고 규정하고 있다.

관세법이 규정하고 있는 추징은 일반 형사법상의 추징과는 달리 징벌적 성격을 띠고 있어 여러 사람이 공모하여 관세를 포탈한 경우에 범칙자의 1인이 그 물품을 소유하였거나 점유하였다면 그 물품을 몰수할 수 없을 때에는 그 물품의 범칙당시의 가액을 그 물품의 소유 또는 점유사실의 유무를 불문하고 범칙자 전원으로부터 각각 추징하여, 공범이외에 범칙물을 점유하며 알선한 자에 대하여도 가액전부를 추징한다.

관세법 제282조 제3항에 규정된 “몰수할 수 없는 때”라 함은 범인이 이를 소비, 은닉, 훼손, 분실하는 등의 경우는 물론 그 소재장소로 말미암은 장애사유로 인하여 몰수할 수 없는 때도 이에 해당된다.

몰수할 수 없는 때에 범칙당시의 국내 도매가격의 상당한 금액으로 추징하는 경우, 감정가액을 기준으로 하여 관세 등을 합산하여 국내 도매가격을 산출하는 방식으로 시가액 산출표에 근거하여 추징금액을 산정할 수 있다.(관세법 기본통칙 282-0...2 시가역산법에 근거한 추징금액 산정 방법)

10. 몰수품 처분과 관세법의 조사

관세법 제326조(몰수품 등의 처분) 세관장은 이 법의 규정에 의하여 몰수되거나 국고에 귀속된 물품을 공매 기타의 방법에 처분할 수 있다.

관세법 제290조 세관공무원은 사법경찰권을 가지고 관세법이 있다고 하는 때에는 범인, 범죄사실



및 증거를 조사할 수 있으며, 법 제291조(신문)에 따라 신문과 제292조(조서작성)에 의거 조서를 작성하여 검찰에 고발할 수 있다.

11. 선박의 수입신고 절차

선박의 수입통관 절차는 일반 수입화물 통관절차와는 많이 다르다. 입출항 스케줄내에 수입통관이 끝나야 한다는 점, 통상 화물선등에는 관세가 무세인 점, 선박에 공급적재되어 있는 잔량유류에 대한 SURVEY 실시 및 과세 등 그 절차도 일반화물통관 절차와는 많이 다르다.

(1) 필수구비서류

선박수입통관 시 필요한 구비서류는 다음과 같다.

- B/L
- COMMERCIAL INVOICE
- PACKING LIST
- 계약서(가격과 조건 및 선박명세가 표현되어 있어야 함)
- INVENTORY LIST
통신장비 리스트, 기타 선박설비등에 대한 명세가 반드시 있어야 함.
- 최근 직전 주유 INVOICE(주유 INVOICE가 없는 경우는 동종 유류에 대한 주유시 단가표가 있어야 함)
- 타소장치 허가서(관세법상 타소장치를 하는 경우)
- 사업자 등록증 및 해상운송사업 등록증(해양수산부)
- SURVEYOR'S REPORT
- 자격변경시 필요서류
 - 자격변경신청서(선장이 작성)
 - 승무원명부(선장이 작성)
 - 승무원 휴대품 목록(선장이 작성)
 - 선용품목록(선장이 작성)
 - 잔존유류확인서(선장이 작성)

- 검사보고서(세관검사 담당자가 작성)
- 기타세관장이 필요하다고 인정하는 서류
 - 외항선으로 사용된다는 것을 입증할수 있는 서류(해상화물운송사업 등록증 등 해양수산부 발행서류)
 - SURVEYOR'S REPORT : 잔량유류 확인
 - 이 서류로 인해 검사 생략할 수도 있음.

(2) 수입통관 절차

① 입출항 스케줄 확인

선박은 국내항에 정박해 있는 동안 수입통관 절차를 완료하여야 하고 또한 외국무역선으로 자격변경 등 업무가 하역 완료시점이후에 가능하기 때문에 업무가능 시간을 정확히 하기 위해 입출항 스케줄 및 하역완료시점 등을 정확하게 확인하여야 한다.

② 타소장치 허가

관세법상 외국물품을 장치할 수 있는 곳은 보세구역이고 외국무역선이 자유롭게 입출항 할 수 있는 항구는 개항에 한한다. 따라서 관세법상 개항으로 지정되어 있지 않은 항구에 선박이 입항하거나 개항이더라도 항구에 접안하지 않고 외항에 정박해 있는 상태로 통관을 하게 될 경우에는 타소장치 허가를 득하여야 한다. 타소장치 허가신청은 관할세관에 할 수 있다.

타소장치라는 말은 외국물품을 보세구역이외의 곳에 장치를 한다는 의미이다.

③ SURVEY 실시

관세법상 화물선은 관세가 무세가 적용되고 부가가치세는 면세가 적용된다. 그러나 선박에 주유적재되어 있는 연료유 등 유류에 대하여는 그 잔량에 대하여 관세, 특소세, 교통세 등이 과세되기 때문에 전문 유류 검정인(SURVEYOR)에게 잔량 유류를 검정을 의뢰하여 검정하여야 한다.

④ 수입신고



필수구비서류가 구비되고 잔량유류 검정이 완료되면 선박이 정박되어 있는 항구를 관할하는 세관에 수입신고를 한다. 선박수입통관 시에는 유류에 대한 관세 등 제세를 동시에 납부하여야 하는데 납부하여야 하는 세목과 세율을 다음과 같다.

- a. FUEL OIL(FO) : BUNKER C 등
 - 관 세 : 기본세율5%
 - 부가세 : 10%
 - 특소세 : 17%
 - 교육세 : 특소세액의 15%
- b. DIESEL OIL(DO)
 - 관 세 : 기본세율5%
 - 부가세 : 10%
 - 교통.에너지.환경세 : 358원/ℓ
 - 교육세 : 교통세액의 15%
- c. LUBRICATING OIL(LO) : 용도 및 제조사에 따라 그 종류가 다름
 - 관 세 : 기본세율 7%
 - 부가세 : 10%

⑤ 하역완료

수입신고 및 신고수리가 완료된 후 외국무역선으로 자격변경 및 관세환급이 가능하게 하는 절차를 이행하기 위해서는 하역작업이 완료되어야 한다.

⑥ 자격전환 승인신청

선박을 수입통관 한 뒤 외국항행용역에 사용하기 위해서는 선박의 자격을 관세법상 외국무역선으로 자격전환 승인을 받아야 한다. 자격전환 승인신청은 관할세관에 신청을 하고 신청시 잔량 유류에 대하여 세관에서 검사를 실시하고 이때 검사된 수량만큼 추후 관세환급을 받을 수 있다.

⑦ 관세 등 환급 신청

상기의 절차를 완료한 뒤 선박이 외국무역선이 되어 출항 한 뒤에는 관세환급을 신청할 수 있다. 관세환급액은 최초 수입신고시 잔량유류에 대하여 납부한 관세 등 세금의 범위 내에서 출항전 잔량유류만큼에 상당하는 세액이다. 환급신청은 관할 세관에 할 수 있다.



고려해운

조난중인 중국선원 구조

고려해운(대표 박정석)은 KMTC PUSAN호(선장 홍성열)가 중국 시아먼항을 출항하여 상하이항으로 항해중인 11월4일 09시15분경 중국 근해(닝보항 남동쪽 약 100마일 부근)에서 조난자를 발견하고 신속히 구조작업을 벌인 결과, 성공적으로 구조를 완료했다고 밝혔다.

구조된 선원은 중국 국적의 MIU BI SHOU DO씨로 밝혀졌으며, 구조당시 11시간 이상을 해상에서 높은 파도와 싸우며 긴 대나무에 의지하여 사투를 벌인 것으로 알려졌다.

해당 어선은 11월3일 23시30분경 항해 중 전복되었으며, 당시 어선에는 10명의 선원이 승선 중인 것으로 밝혀졌으나, KMTC PUSAN호에서 구조한 MIU BI SHOU DO씨를 제외한 9명은 현재까지 실종된 상태다.

MIU BI SHOU DO씨는 KMTC PUSAN호가 11월4일 23시경 상해에 접안하는 즉시 닝보 해사국 및 출입국 관리 담당의 보호하에 하선하였으며, 당시 중국 관계자는 KMTC PUSAN호 측에 자국 선원 구조에 대한 깊은 감사를 전한 것으로 밝혀졌다.

이 소식은 11월5일 오전 중국상해인민광보방송국(상해내 유력 라디오 매체)에서 긴급 뉴스로 방송됐다.

대한해운

이 회장 '올해의 CEO' 선정

이진방 대한해운 회장이 포브스코리아가 선정한 '2007 올해의 CEO' 중견·벤처부문에 선정되는



영예를 안았다.

포브스코리아와 한국기업평가는 유가증권, 코스닥시장의 12월 결산 상장기업 1568개를 대상으로 분석하여 평가한 결과 중견·벤처부문에 이진방 대한해운 회장을 '2007 올해의 CEO'로 선정했다고 밝혔다.

포브스지 인터뷰에서 이진방 회장은 “주가가 너무 올라 부담스럽다”며 “사업이나 주가나 산이 깊으면 골도 깊은데 조심스럽다”고 말했다. 이 회장은 “1990년대 중반에 LNG선 사업에 뛰어들었고, 2002년부터 건화물 사업에 필요한 배를 많이 확보한 전략이 주효한 것 같다”고 밝혔다.

이 회장은 “세계적인 철강회사들이 제철소 설비를 증설하고 있고 중국과 인도가 화력발전소를 늘리고 있기 때문에 물동량이 늘어나 2010년~2012년까지 수요가 늘어날 전망”이라며 “2010년까지 호황이 이어질 것”이라고 내다봤다.

이러한 호황을 놓치지 않기 위해 대한해운은 올 상반기에 벌크선 10척, 유조선 1척 등의 구매에 6300억원을 투자한다고 발표하고, 유조선은 중조선으로 지난 6월에 인수했으며, 벌크선은 2009년~2010년 인수할 예정이다.



한편, 대한해운 이진방 회장은 11월7일 한국해양대학교에서 열린 '대한해운 발전기금 5억원 기증식'에서 기탁증서를 전달하였다.

대한해운은 해양 특성화 선도대학인 한국해양대학교 및 목포해양대학교에 매년 장학기금을 후원하고 있으며, 이번 발전기금은 '연구장학기금'으로 교수진의 해양연구개발 및 우수학생들의 장학금 등으로 사용될 예정이다.

한국선주협회장이자 한국해양대학교 명예 경영학 박사인 이진방 회장은 국내 해운산업이 세계적인 경쟁력을 갖추 수 있도록 해운인력 양성을 위한 장학지원 뿐 아니라 해양연구 보조 등의 다양한 사회책임활동을 펼치고 있다.

또한, 대한해운은 최근 인하대학교에 해양법 국제 학술대회 연구를 지원하고 세계 해양 포럼에 '2007 세계 해양 포럼 행사'를 후원하기도 하였다.

STX팬오션 영국법인 98,000 DWT급 벌크선 2척 발주

STX팬오션(대표 이종철) 영국법인은 10월31일 98,000 DWT급 벌크선 2척을 STX 대련조선소에 발주했다.

금번 신조발주는 영국법인의 Atlantic 시장으로의 본격적인 진입을 위한 일환으로 추진되었다. 영국법인은 사선대를 구축함으로써 화물영업 강화를 통한 안정적인 영업기반을 구축할 수 있는 토대를 마련하였으며, 현재 용선 위주의 선대에 경쟁력을 제고할 수 있을 뿐만 아니라 Market에서의 신인도 상승을 기대할 수 있게 되었다.

영국법인은 2005년 설립 이후 벌크시장의 고시황 하에서도 활발한 영업활동을 통해 금년 예상 운항이익이 3천만불을 상회하는 괄목할 만한 영업성



과를 달성할 전망이며, 이러한 자체 수익원을 바탕으로 사선을 발주하게 된데 큰 의미가 있다.

한편, STX팬오션은 11월8일 출범 3주년을 맞아 오는 2010년 Global TOP 5 해운사 도약을 위한 결의를 다졌다.

이종철 사장은 이날 출범 3주년 기념사를 통해 “지난 3년을 돌아해보면 참으로 많은 변화와 성장이 있었다”고 밝히고, “인력 면에서는 지난 3년간 육·해상 각각 130여명의 인력이 새로 STX팬오션의 가족으로 합류하였고, 선대운영 규모도 약 400여척으로 대폭 신장하여 규모의 경쟁력을 갖추게 되었다”고 강조했다.

이 사장은 또 “영업형태도 과거 본사 중심의 Dry-Bulk 위주 영업활동에서 벗어나 해외 Network을 강화하여 법인중심의 현지 완결형 Business Model을 개발하고 Tanker, Container 사업을 확대해서 사업의 Portfolio를 발전시켰을 뿐만 아니라, 성공적인 싱가포르 상장과 국내 상장을 통해 회사의 가치를 높여 시가총액이 10조원에 육박하는 괄목할 만한 성장을 이룩하였고, 특히 올해는 해운시황 호조와 임직원들의 노력에 힘입어 매출 55억불, 영업이익 5억불에 달하는 사상 최고



의 실적이 예상된다"며, 임직원들의 헌신적인 노력과 열정을 격려했다.

이 사장은 "내년에는 우리의 기존 핵심사업에서 Full Potential을 이끌어내서 수익을 극대화하는 한편, 미래 성장동력 확보에 투자를 집중하여 우리가 지난 3년간 이룩한 성과를 뛰어넘을 발판을 다지는 해로 삼아야 한다"고 말하고, 이를 토대로 오는 2010년 국내 제1의 선사를 넘어 Global TOP 5 해운사 실현을 더욱 앞당길 수 있도록 지혜와 역량을 모아 합심·분발하여 줄 것을 당부했다.

장금상선

제1회 해운농구리그 우승

장금상선(대표 정태순)이 해운인들의 많은 관심 속에 시작된 제 1회 해운농구리그 정규시즌 우승컵을 안았다.

지난 2월 첫경기를 시작으로 11월20일 현대상선과 한진해운의 경기를 마지막으로 성공리에 막을 내린 제1회 해운농구리그는 지난 1년간 팀당 8경기씩을 치루며, 건전한 경쟁을 통한 적선사간의 긴밀한 유대관계와 건강한 해운인을 만드는데 큰 역할을 해왔다.

원년대회 우승팀 장금상선은 탁월한 실력과 팀워크

및 훌륭한 매너로 시종일관 리그선수를 달리며 해운리그를 이끌어왔다.

전반기 전승으로 장금상선의 독주가 예상 됐지만, 후반기 들어 참가선사들의 전력상승과 인원보강 등으로 인해 장금상선은 6승2패로 정규리그를 마감하며 리그 원년 우승을 차지했다.

제1회 해운농구리그는 앞으로 12월경 치루어질 2위팀 현대상선, 3위팀 고려해운의 플레이오프를 거친 승자와 장금상선의 챔피언전을 끝으로 07년 첫 시즌을 마감할 예정이다.

내년시즌엔 선우상선, 유코카캐리어스, 대형포워더팀 등을 추가하여 리그가 운영 될 예정이다. 내년 해운농구리그에 참가하고자 하는 해운업체는 리그 총무 고려해운 임정근 계장에게 오는 12월말 까지 참가신청을 하면 된다.

한편 자세한 경기내용 및 결과는 해운농구리그 공식카페(cafe.daum.net/haeunleague)에서 확인할 수 있다.

KSS해운

탱커 1척 신조기로

KSS해운(대표 윤장희)은 11월19일 이사회를 개최하고 4,000DWT급 탱커(오일/케미컬 탱커) 1척을 신조하기로 했다.

신조금액은 약 155억원으로, 건조는 일본 Shitanoe조선소에서 담당하며, 선박은 오는 2010년 6월30일 인도될 예정이다. 선박 인수조건은 국적취득 조건부 나용선이다. KSS해운은 이번 탱커 신조는 중장기 선박 확보 계획에 다른 것이라고 밝혔다.

[KSS해운 신규 투자내용] △4,000DWT급 OIL/CHEMICAL TANKER 1척 신조 △투자금액(원) : 155억원(자기자본 대비: 15.32%) △투자목적



: 중장기 선박 확보 계획에 따른 선박투자 △투자
기간 : 2007년 4/4분기~2010년 6월 30일까지 △
투자내역의 투자금액은 향후 투자 환경 변화와 부
대비용의 발생 등에 따라 변경 될 수 있음

조강해운

중부발전 유연탄 용선입찰 낙찰

조강해운(대표 이광희)은 한국전력공사의 자회사
인 한국중부발전이 지난 11월21일 국적선사를 대
상으로 6만톤 발전용 유연탄에 대한 수송선박 용
선입찰에서 수송선사로 낙찰됐다.

이번 입찰은 전자입찰로 이루어졌으며, 한국중부
발전은 입찰에 참여한 선사중 26.60달러를 써낸
조강해운을 낙찰자로 선정했다.

이로써 조강해운은 12월1일부터 12월10일까지
인도네시아 Samarinda에서 유연탄 6만톤(±10%)
을 싣고 보령(고정)항구까지 운송한다.

창명해운

케이프사이즈 2척 신조추진

창명해운(대표 이경재)은 한국선박운용의 동북아
35호와 36호 선박투자회사를 통해 케이프사이즈
벌커 2척을 신조하기로 했다.

한국선박운용은 11월12일 해양수산부로부터 동
북아 35호와 36호 선박투자회사에 대한 인가를 받
았다고 밝혔다.

동북아 35호와 36호가 해양부 인가를 받음에 따
라 오는 12월중에 투자자를 모집할 계획이다. 선박
인도일은 2010년으로 대한조선에서 건조하게 되
며 선가는 척당 8900만불이다.

선가의 18%는 선박펀드를 통해 모집되고, 72%는

DVB Bank에서, 그리고 나머지 10%는 창명해운이
부담하기로 했다.

천경해운

목포-도쿄-요코하마-나고야항로 개설

천경해운(대표 김지수)이 오는 12월초부터 주 1항
차로 목포-도쿄-요코하마-나고야간 정기 컨테이
너 서비스를 개설한다.

목포시는 이와 관련 11월9일 오후 2시 시청 상황
실에서 천경해운, 목포신항만(주)와 대불국가산단
에 소재한 생산업체인 (주)제오빌더 등 25명이 참
석한 가운데 '대일 정기 컨테이너 항로 개설 협약
식' 을 가졌다고 밝혔다.

이로써 천경해운과 (주)제오빌더, 목포신항만(주)
는 목포-도쿄-요코하마-나고야를 잇는 대일 정기
컨테이너 항로 개설 협약체결을 통해 목포신항을
동북아 물류중심항만으로 성장시키는 발판을 마련
하게 되었다.

이번 대일 정기 컨테이너 서비스를 위해 천경해
운은 746TEU급 선박인 '스카이 라이트(SKY
Light)' 호를 비롯한 3척의 선박을 번갈아 투입할
방침이며, 연간 7,000TEU의 제오빌더에서 생산
되는 제오라이트 일본 수출품을 수송하게 된다.

목포시는 "이번 항로 개설은 목포시와 전남도에
서 파격적인 인센티브 지원을 비롯하여 전남도, 목
포시, 목포신항만(주)의 유기적인 협조를 통해 이
루어진 성과"라며, 앞으로도 목포시와 전남도는 목
포신항 활성화를 위해 컨테이너 화물에 대해 인센
티브를 지원할 예정이라고 언급했다.

정종득 목포시장은 "목포신항이 2004년 11월 개
장된 이래 자동차, 철 구조물, 미군화물 등 전략화
물을 유치해 10월 현재까지 702만톤의 물동량을



처리했으나, 지역 산업 기반이 취약하고, 신생 항만으로서 해외인지도가 낮아 화물유치에 많은 어려움을 겪어 왔다. 그러나 이번 정기 컨테이너 항로 개설로 도약할 수 있는 새로운 전기를 맞이하게 되었다”며, 정기 컨테이너항로 개설을 계기로 목포시를 비롯한 관계기관·기업·단체, 지역사회가 더욱 노력하여 목포신항을 명실상부한 동북아 물류중심 항만으로 성장시켜 나가자고 협력을 강조했다.

태영상선

경영혁신형 중소기업 인증

태영상선(대표 박영안)은 11월30일 서울지방중소기업청으로부터 ‘경영혁신형 중소기업’으로 인증 받았다.

‘경영혁신형 중소기업’ 인증제는 마케팅, 조직혁신, 지식·정보관리, 인적자원관리, 생산·서비스 운영 프로세스 개선 등을 통한 기업이윤 창출에 기여한 중소기업을 경영혁신형 중소기업으로 발굴하여 금융지원은 물론 중소기업청이 제공하는 각종 지원시책을 우대, 지원하게 되는 제도이다.

지난해 업계 최초로 종합물류기업(CILC)으로 인증 받은 태영상선은 이번 ‘경영혁신형 중소기업’ 인증으로, 그동안 착실히 추진해 온 지식경영 및 품질경영을 한층 더 업그레이드 할 기반을 마련하게 됐다.

지난 1955년 창립된 태영상선은 최근 6,000DWT 급 벌커 4, 5차선을 발주하는 등 지속적인 선대 확충으로 영업력 및 시장위상 제고를 강화하는 등 대화주 서비스제고에 박차를 가하고 있다.

(주)한진

방폐물 해상운송사업자로 선정

(주)한진(대표 이원영)은 국책사업인 한국수력원자력(주)의 중·저준위 방사성 폐기물 해상운송 전담 사업자로 선정되었다.

이번 사업은 향후 20년간 울진, 고리, 영광 등의 원전에서 사용된 장갑, 작업복 등 중·저준위 방사성 폐기물(이하 방폐물)을 지난 11월9일 착공한 경주시 양북면에 위치한 월성원자력환경관리센터(이하 방폐장)로 운송하는 국내 유일의 환경물류 서비스이다.

특히, 한진은 방폐물을 방폐장까지 안전하게 수송하기 위해 국내 최초로 방폐물 운송 전용선박도 건조한다. 이 선박은 국내외 법규 및 관련 기술 기준을 엄격히 적용하여 안전성과 견고성이 충분히 확보되도록 이중선체구조, 위성항법장치, 자동 충돌방지장치, 2중 엔진 및 축계장치, 화재예방장치, 비상전원설비, 방사선 안전장비 및 차폐설비 등을 설계에 반영하였고, 건조 과정에서 국제협약 및 관련법에 따라 검사 및 증서발급 등을 정부대행기관(KR: 한국선급)에 의하여 실시하고, 별도의 감리 회사로 하여금 감리 활동을 수행토록 하여 최고의 안전성과 품질이 보장되도록 할 계획이다.

이 선박은 전장 79m, 폭 16m, 총 190TEU를 적재할 수 있는 2,600톤급 전용선으로 최악의 순간에도 폐기물이 유출되는 것을 막을 수 있는 최첨단 특수 선박이다. 한진은 방폐물 운송 난제를 해결하는 동시에 국내 환경물류의 중요성을 부각시키는 데도 앞장서 나갈 계획이다.

한진해운

구주정기항로 서비스 개편

한진해운(대표 박정원, www.hanjin.com)은 CKYH 얼라이언스(코스콘, 케이라인, 양밍라인, 한진해운)와 함께 11월말 신규노선 CNX 개설과 더불어 기존 노선의 경쟁력 강화 및 차별화된 서비스 제공을 위해 12월부터 구주노선을 전격 개편한다.

금번 개편을 통해 총 7개 구주노선 중 5개 노선이 개편되며, 기항지 일부 조정과 신규선박 교체 투입을 통해 서비스 다양화와 선박(Vessel Space) 공급량을 증대 시킨다.

FEX(Far East Europe Express) 노선의 경우 12월18일부터 기존 5,500TEU급 선박 3척을 6,500TEU급으로 순차적으로 교체 투입하여 한국, 중국지역에 선박(Vessel Space) 공급량을 증가시켜 고객의 안정적인 화물 운송이 가능해진다.

또한, 상해와 홍콩의 경우 각각 주 3회와 2회 서비스에서 주 4회로 증가, 다양한 서비스를 통해 고객 만족도를 제고할 것으로 기대된다.

한진해운은 CKYH 얼라이언스와 함께 금번 구주 서비스 개편을 통해 다양한 기항지와 스케줄을 확보하고, 안정적인 선박 공급을 통해 고객 편의를 극대화 나갈 예정이다. 구체적인 서비스 구간 및 각 선사별 선박 투입은 다음과 같다.

□ AEX(Asia Europe Express) △서비스구간 : 상하이-닝보-카오슝-포트켈랑-콜롬보-함부르크-로테르담-르아브르-콜롬보-포트켈랑-홍콩-상하이 △투입선박 : 5,500TEU급 X 8 (HJS) △주요변동사항 : 안티안 기항에서 카오슝 기항으로 변경

□ FEX(Far East Europe Express) △서비스구

간 : 신장-광양-부산-안티안-싱가포르-함부르크-로테르담-펠릭스토우-싱가포르-카오슝-신장 △투입선박 : 5,500/6,500TEU급 X 8 (HJS) △주요변동사항 : 카오슝 기항에서 안티안 기항으로 변경, 5,500TEU를 6,500TEU로 순차적 변경

□ CNX(China North Europe Express) △서비스구간 : 청도-상하이-홍콩-싱가포르-제다-함부르크-앤티워프-르아브르-제다-싱가포르-청도 △투입선박 : 4,000-6,900TEU급 X 8(HJS, UASC) △주요변동사항 : 11월20일부 신규 노선 개설

□ NCX(North China Express) △서비스구간 : 상하이-닝보-샤먼-홍콩-난샤-싱가포르-로테르담-함부르크-앤티워프-싱가포르-홍콩-상하이 △투입선박 : 8,000/9,000/10,000TEU급 X 8(COSCO) △주요변동사항 : 대련, 청도 기항에서 샤먼, 난샤 기항으로 변경

□ NNX(New North China Express) △서비스구간 : 대련-신장-청도-안티안-홍콩-펠릭스토우-함부르크-로테르담-난샤-대련 △투입선박 : 8,000/9,000TEU X 8(COSCO) △주요변동사항 : 샤먼, 난샤 기항에서 대련, 청도 기항으로 변경

□ SCE(South China Europe Express) △서비스구간 : 상하이·닝보·샤먼·카오슝·안티안·싱가포르·로테르담-펠릭스토우·앤티워프·싱가포르·카오슝-상하이△투입선박 : 7,500-8,000TEU X 8(K-LINE, YML)

□ JES(Japan Europe Service) △서비스구간 : 고베-나고야-도쿄-홍콩-싱가포르-포트사이드-로테르담-펠릭스토우-르아브르-포트사이드-싱가포르-안티안-고베 △투입선박 : 5,500TEU X 8(K-LINE, YML)



현대상선

해운전문분야 해외인력 교환

현대상선(대표 노정익, hmm21.com)이 해운법 등 전문분야 강화를 위해 해외 전문가들과의 교환 프로그램을 실시하고 있다.



현대상선은 국제상호보험조합인 영국의 UK P&I Club(이하 P&I) 및 로펌 Holman Fenwick & Willan(이하 HFW)과 인력교환 프로그램을 실시하고 있다. P&I와 HFW로부터는 계약·분쟁 전문가와 변호사가, 현대상선으로부터는 보험법제부에 근무하는 직원이 각각 상대방 회사로 파견하는 형태이다.

P&I 아시아퍼시픽 본부에서 파견된 펠릭스 라이(Mr. Felix Lai)씨와 로펌 HFW에서 온 스티븐 와이즈(Mr. Steven Wise)씨는 11월19일부터 12월1일까지 2주 동안 진행되는 교환 프로그램에 참가해 각각 1주일간 현대상선에서 근무했다.

이외에 P&I 런던 본사 및 홍콩지점에서 폴 세션스(Mr. Paul Sessions)씨가 펠릭스 라이 씨와 함께 현대상선을 방문해 11월20일 화요일 현대상선 본사에서 열린 해운법규 관련 세미나를 진행했다.

이들은 현대상선 각 영업부서와의 회의 및 세미

나를 통해 해상법률분쟁에 관한 각종 자문을 제공하고 해운실무와 관련한 다양한 사례를 분석하는 업무를 맡고 있다.

각종 계약업무에서 발생할 수 있는 분쟁요소들을 비롯해 현업 부서에서 맞닥뜨릴 수 있는 까다로운 해운 법규 관련 사항을 심도 있게 논의한다. 또한 인사동 방문 등 한국문화 체험과 함께 현대상선의 LNG 선박을 직접 방문하여 해운강국으로서 한국의 위상을 몸소 느끼는 시간도 가졌다.

홍콩으로 파견된 현대상선 직원 또한 2주간의 일정으로 영국 해상법에 대한 이해 및 각종 계약 분쟁 대처 방안 등에 대한 실무연수를 받았다.

교환 프로그램을 마련한 현대상선 측은 “해외의 해운법제 전문가들로부터 업무와 관련된 법률 자문을 받으면서 까다로운 해운법규에 대한 이해를 증진하고 실무에도 도움이 될 수 있을 것으로 기대한다”며, 앞으로도 해운 전문 로펌, 보험회사 등 해외 전문 인력과의 교환 프로그램을 통해 직원들의 업무 능력을 향상하고 국제적인 해운기업으로서의 전문성을 강화할 예정이라고 말했다.

흥아해운

케미컬 탱커선 3척 신조발주

흥아해운(대표 이윤재 회장)은 11월17일 문정동 본사에서 이윤재 회장과 녹봉조선소 유정수 사장을 비롯한 양사 관계자들이 참석한 가운데 1만 2,000DWT급 케미컬 탱커선 2척에 대한 신조 계약을 체결하였다.

금번 발주한 선박은 2007년 1월부터 발효될 강화된 국제 규격(IMO rule)에 부합하는 IMO II Type 케미컬 탱커선으로 전 화물창이 스테인레스 스틸(stainless steel) 재질의 탱크로 건조되는 부가가치가 높은 최고급 사양 선박이다.



올해 4월 6,600DWT급 선박을 매입하면서 케미컬 탱커선대의 고사양 대형화를 통한 경쟁력 강화와 수익성 위주의 영업전략을 추진 중인 당사는, 금번 발주한 케미컬 탱커선 두 척을 추가로 확보함으로써 화물운송능력이 기존 선대보다 70% 이상 증가하게 되었다.

2008년 8월과 12월에 각각 인도 예정인 2척의 선박은 고부가가치 화물의 운송이 가능하여 매출 증가와 더불어 안정적인 수익이 기대되며, 그동안 극동지역과 동남아 지역에 편중되었던 서비스 범위를 싱가포르를 중심으로 인도와 중동까지 광역화 시킴으로써 인도 및 중동 등지에서 중국으로 수입되는 화물을 선점하는데 유리한 입지를 확보하게 되었다.

동사는 이어 12월4일 케미컬 탱커선 1척을 추가로 발주했으며, 금번 발주된 선박은 지난 11월 발주한 2척의 케미컬 탱커선에 이어 전 화물창의 재질이 스테인레스 스틸(stainless steel)인 IMO II Type의 최고사양 선박이다.

2011년에 인도될 예정인 본 선박으로 고부가가치 화물 서비스 및 광역 서비스 제공이 가능하여 world wide 서비스의 또 다른 동력이 될 것으로 기대되고 있다.

한편 동사는 원가상승과 환율하락으로 인한 어려운 경영환경 속에서도 컨테이너선 위주의 정기선 영업에서 탈피하여 케미컬 탱커 선대의 지속적인 확충을 통한 지속적인 선대확충을 통한 지속적인 성장을 이룩하기 위하여 노력하고 있다.

이번 신조선 확보는 싱가포르를 지역 거점으로 World wide 서비스를 제공할 수 있는 계기를 마련함과 동시에 그동안 컨테이너 정기선서비스에 치중했던 사업구조를 다각화함으로써 경영의 안정성을 도모할 수 있게 되었다.

바다살리기국민운동본부

정태순 장금상선 사장 총재 취임

장금상선 정태순 사장이 사단법인 바다살리기국민운동본부의 새로운 총재가 됐다.

이와 관련 바다살리기국민운동본부 각지방 본부장들은 11월13일 오후 5시 명동 로얄호텔에서 만장일치로 정태순 사장을 신임 총재로 추대했다.

이로써 정태순 신임총재는 C&그룹 임병석 회장에 이어 향후 3년간 바다살리기 국민운동본부를 이끌게 되었다.

이날 총재 이취임식에서는 임병석 전 총재가 정태순 신임 총재에게 단기를 전달했으며 또한 정태순 신임총재는 임병석 전총재에게 감사패와 꽃다





발을 전달했다.

임병석 전총재는 인사말에서 “총재로서 활동한지 6년이 되었는데 막상 마지막이라고 생각하니 감회가 깊다”며, “오랫동안 총재로 활동하면서 음악회를 개최했던 것과 해양환경 활동 등을 했던 것을 소중하게 간직할 것이며 어려운 여건에서 개최한 지역본부 행사에 적극적으로 후원도 못하고 참여하지 못한 것이 아쉽다”고 말했다.

임병석 전 총재의 이임사에 이어 정태순 신임 총재는 “전임 총재님의 거듭된 요청에 오늘 이 자리에 섰다”며, “미약하나마 전임 총재님과 회원님들이 이끄신 것을 이어 가겠으며 앞으로 이를 함에 있어서 회원들의 뜻을 받들고, 바다살리기국민운동본부의 설립목적과 취지에 부합되게 일을 추진하도록 하겠다”고 밝혔다.

정태순 신임 총재는 1948년 12월20일 경남거창에서 태어나 서울 동성고등학교와 한국해양대학교 항해과를 각 68년과 71년에 졸업했다. 정태순 신임 총재는 또한 2000년부터 현재까지 한중항로정기선사 협의회인 황해정기선사협의회의 회장으로 활동하고 있으며, 모교의 요트선수단 후원 회장과 서울지역 CEO클럽회장을 역임하며 모교발전과 장학사업에 진력하고 있다.

한편, 바다살리기국민운동본부는 지난 1998년 설립되어 황폐화 되어가는 바다환경의 현실을 국민들에게 알리고 후손에게 깨끗한 바다를 물려주기 위해 매년 바다청소 및 주요 하천 청소, 바다환경의 중요성 홍보활동 등 바다살리기 국민운동을 전개하고 있다.

또한 해양환경보전과 발전을 위해 헌신한 단체나 개인에 대한 공로를 치하하고 해양환경보전에 대한 국민 인식 개선과 참여분위기를 확산하는 계기를 마련코자 해양수산부의 후원으로 대한민국해양환경대상을 지난 2004년부터 매년 시상해오고 있다.

한국해양대학

오거돈 전 장관 제5대 총장에 선출

한국해양대학교 제5대 총장 제청자로 오거돈 전 해양수산부 장관이 선출됐다.

한국해양대학교는 11월16일 교수, 학생 대표, 직원 등으로 이뤄진 선거인단 570명이 총장 제청자 선출 투표를 실시한 결과 오 전 장관이 득표율 55.43%로 1위를 차지했다고 밝혔다. 1, 2차 투표에서도 오 전 장관은 1위를 했으나 과반수를 확보하지 못해 3차 투표까지 진행됐다.

이번 선거에는 외부 인사인 오 전 장관과 박한일 해양개발공학부 교수를 포함한 7명의 교수가 후보로 나섰다.

오 전 장관은 당선 소감에서 “교수활동과 공직생활을 오랫동안 했지만 해양계의 인재를 키우는 것으로 인생사업을 마무리하고 싶어 출마했다”며, 타 후보를 비롯한 학내 구성원의 화합을 이끌면서 풍부한 인적 네트워크를 활용해 대학발전기금 등 재정도 대폭 확충하겠다고 말했다.

그는 또 타 대학과의 통폐합과 관련, “충분한 의견수렴을 거쳐 전국 해양수산 관련 대학과 통폐합을 추진하는 것은 바람직하다고 생각한다”면서 “그러나 부산대 등과 통합하는 것은 자칫 흡수 통합의 형태로 해양대의 입지를 좁게 할 수 있는 만큼 신중하게 생각해야 한다”며 선을 그었다.

그는 공약으로 학내 통합적 리더십 확보, 국립대 법인화 반대와 해양특성화 강화, 발전기금 300억원 확보, 수익사업 모델 개발, 우수 학생 유치 등을 내세웠다. 오 전 장관은 해양대 총장임용추천위원회가 내년 1월까지 교육인적자원부에 총장임용 제청을 한 뒤 대통령이 임명하면 3월부터 공식적인 총장에 취임하게 된다.



선박투자회사법개정안 11월21일 국회 법사위 통과

선박투자회사 관련제도 운영의 효율성 제고위해



1사 1척의 원칙과 선박투자회사의 존립기간을 축소하는 내용을 담은 선박투자회사법 일부개정 법률안이 지난 11월16일 농림해양수산위원회 의 결을 거쳐 11월21일 법제사법위원회에 통과됐다.

개정안의 내용은 선박투자회사가 다수의 자회사를 설립하고 각각의 자회사들이 1척의 선박을 보유하도록 하여 1개의 선박투자회사가 여러 척의 선박을 소유할 수 있도록 했다. 선박투자회사와 관련한 제도 운영의 효율성을 높인다는 취지다.

또한 선박투자회사의 최소 존립 기간을 5년에서 3년으로 완화해 해운시장의 변화에 따른 선박 운용의 탄력성을 제고하게 된다.

이밖에 행정의 투명성과 예측가능성을 높이기 위해 지나치게 포괄적인 선박투자회사·선박운용회사 및 자산보관회사에 대한 감독·검사 규정 등을 명확하게 했다.

전문위원 검토보고서에 따르면 형형 법률은 선

박투자회사에게 단지 1척의 선박만을 보유할 수 있도록 제한하고 있으며, 이는 여러 척의 선박 보유를 허용할 경우 각각의 선박에서 발생하는 수익 및 지출 내역을 투자자가 알기 어려우므로 이로 인한 회계 부정의 발생 가능성을 미연에 방지하기 위한 것이다.

그러나 이같은 제한으로 인하여 복수의 선박을 운용하고자 하는 선박운용회사는 개별 선박마다 선박투자회사를 설립하여야 하고, 이는 회사의 설립 및 운영에 따른 비용이 중복 발생하게 함으로써 결국 투자자의 투자수익이 그 만큼 감소하는 결과를 초래하고 있어, 선박투자회사 운영의 투명성만 보장된다면 현재의 '1사 1척 원칙'을 계속 고수할 필요는 없다고 판단했다.

회사존립기간과 관련해서도, 현행 법률은 선박투자회사의 존립기간을 최소 5년으로 규정하고 있어 이는 투자자에게는 장기적이고 안정적인 투



자기회를 제공하고, 선박을 대선(貸船)하여 운항하는 선사에게는 안정적인 선박 활용을 보장하기 위한 취지에서 마련된 것이다.

그러나 이러한 제한으로 인하여 중소형 선박과 같이 투자금액이 그리 크지 않은 경우에도 무조건 최소 5년씩 선박투자회사를 존립토록 함으로써 도리어 투자자의 조속한 투자금 회수를 어렵게 하고, 선박운항회사의 선박 매입을 더디게 하는 등의 문제를 초래하고 있어 중소형 선박에 대한 투자 활성화와 해운시장 변화에 따라 탄력적인 자산 운용이 가능할 수 있도록 선박투자회사의 최소 존립기간을 '3년으로 완화하고자 하는 개정안은 타당하다고 전문검토보고서는 밝히고 있다.

또한, 자금차입의 제한도 완화된다.

현행 법률은 선박투자회사가 차입하거나 사채를 발행할 수 있는 한도를 자본금의 10배로 제한하고 있으며, 이는 자본금 규모를 크게 초과하는

과도한 자금차입 등으로 인하여 선박투자회사의 건전한 운영에 장애를 초래할 가능성을 방지하기 위한 것이다.

그러나 실제 현실을 보면 일반적으로 자본금 5,000만원 규모로 설립되는 선박투자회사의 입장에서 자금차입 한도액인 5억원을 차입한다 하더라도 수십억원 이상이 소요되는 계약금을 지불하기가 곤란해 결국 선박운용회사 또는 선박운항회사가 대신 금융기관으로부터 1개월 내외의 단기 자금을 차입(브릿지론)하는 임시변통이 이루어지고 있는 실정이다.

따라서, 이러한 편법적 자금운용 상황을 시정하기 위해 선박투자회사가 6개월 이내에 유입될 투자 자금의 범위내에서 일시적으로 자금을 차입할 수 있도록 허용하고자 하는 개정안은 적절한 조치로 보여지며, 자금유입 시한을 3개월로하는 것이 바람직하다고 전문위원 보고서는 밝히고 있다.

해양수산부 공무원, 케임브리지 국제인명사전 등재 21세기 탁월한 2000명의 지식인에 포함되는 영예

해양수산부는 국제협력관실 지정훈(池政勳) 사무관(36세·사진)이 최근 영국 케임브리지 국제인명센터(IBC) 인명사전에 등재되었다고 최근 밝혔다.

해양부에 따르면 지사무관은 지난해와 올해 미국 마퀴스(Marquis) 후즈후(Who's Who) 인명사전에 2년 연속 등재된 데 이어 이번 영국 케임브리지 국제인명센터가 선정하는 '21세기 탁월한 2000명의 지식인(2000 Outstanding Intellectuals of the 21st Century)'에 포함되는 영예를 안게 됐다.

지정훈 사무관은 마퀴스 후즈후 2007년판과 2008년판에 연속 등재된 데 이어 이번 케임브리지 국제인명센터 인명사전 등재로 미국인명정보기관(ABI)을 제외한 세계 3대 인명사전 중 2곳에 이름을 올리게 됐다.

지 사무관은 오염물질에 대한 수산생물의 반응을 전공하여 다수의 논문을 국내외 학술지에 게재하는 등 활발한 연구 활동을 진행해왔으며 지난 2005년부터 해양수산부에서 근무하고 있다.

그는 "아내(국립수산물품질검사원 근무)와 함께 국가에 도움이 되고 국민에게 봉사하는 해양수산 공무원으로 업무에 매진하겠다"고 밝혔다.



충남 태안 앞바다에서 유조선 유류유출 사고 발생

정부, 중앙사고수습본부 설치하여 방제작업에 전력



충남 태안 앞바다에서 예인선 삼성 T-5가 예인 중이던 부선이 2007년 12월7일 07시15분에 투묘 정박중이던 유조선과 충돌하여 유조선 화물창이 파공되어 원유유출 사고가 발생하였다.

해양수산부는 이날 08시30분에 중앙사고수습 본부를 설치하고 긴급 대책회의를 개최하여 전국 가용 방제장비를 태안지역으로 집결토록 하였으며, 현재 해경 경비함정 12척 및 해양오염 방제조합 방제선 3척이 방제작업을 벌이고 있다

특히, 해양수산부는 사고직후 중앙사고수습본부를 설치, 관련기관 등에 사고상황을 전파하고, 장관주재 긴급 대책회의를 개최하여, 전국 가용 방제 장비의 대산향 집결 지시 및 현장 사고수습대책본부 인원보강(본부 국장급), 인근 지방청 인력지원 보강(인천, 평택, 군산, 목포)등의 조치를 취했다.

이와함께 사고상황 파악을 위해 해양수산부 장관 및 해양경찰청장이 이날 10시50분에 현장지휘차 출동하였으며, 해경 경비함정 12척 및 해양오염방제조합 방제선 3척이 사고현장 출동, 방제작업 개시 및 피해확산 방지를 위해 소방방재청, 지자체 등 관계기관에 협조를 요청했다.

아울러, 충남 태안 앞바다 유조선 기름 유출 사고 방제대책본부는 12월9일 해군과 해경 함정, 방제선 등 선박 100여 척과 헬기 6대, 유회수기와 흡착제 등 방제 장비와 인력을 총동원, 사고 해역과 태안 일대 해안에서 민·관·군 입체 방제작업을 벌이고 있다.

이어 정부는 9일 오후 한덕수 국무총리 주재로 긴급관계장관을 열고 태안유류오염사고에 대한 피해 최소화과 대책마련을 논의했다. 이날 회의에



서 한덕수 국무총리는 주민들에 대한 피해 보상과 복구가 최대한 빨리 이뤄지도록 필요한 모든 절차와 지원을 아끼지 말 것을 지시했다. 회의를 마친 후 한총리는 '중앙사고수습본부'를 방문하여 관계자들을 격려하고 사태수습에 최선을 다해줄 것을 당부했다.

이날 오전 5시께부터 사고해역과 해안에서는 군 장병과 경찰, 공무원, 주민, 기업체 직원 등 인력 6650여 명이 투입돼 3일째 방제 작업을 계속했다. 육군은 8일 400여 명을 지원한 데 이어 이날 환경대대 등 4개 부대 1580여 명을 추가로 긴급 투입했다. 정부가 8일 오염 피해가 예상되는 태안 일대에 재난 사태를 선포하고 범정부적 대책 마련에 나섬에 따라 인력과 장비가 크게 보강됐다.

특히 방제대책본부는 사고 선박 주위 반경 3마

일 가랑 흩어진 기름띠가 근소만 아래 1~2km 남쪽으로 얇은 유막 형태로 확산되고 있어 이 기름띠가 양식장이 밀집된 가로림만과 근소만 일대로 흘러들지 않도록 오일펜스를 설치하는 한편, 기름띠가 분해돼 얇게 바깥 바다쪽으로 나갈 수 있도록 남쪽 해상 방제에 총력을 기울이고 있다.

강무현 해양수산부 장관은 이날 브리핑에서 “기름띠가 얇은 유막형태로 계절풍인 북서풍을 타고 남쪽해상으로 확산되고 있다”며 “만리포 해수욕장 인근 가로림만 200m구간에 오일펜스를 설치한 데 이어 근소만 피해를 막기 위해 태안군 관장각에서 안흥간에도 오일펜스를 설치하는 등 기름띠의 확산 방지와 수산물 피해 예방을 위해 총력전을 펴고 있다”고 강조했다.

▶ 유조선 파손부위 폐쇄...기름유출 멈춰

이날 오전 7시30분께 사고 원유선인 ‘허베이 스피리트호’의 원유 탱크 가운데 충돌사고로 손상됐던 1번 탱크의 파손 부위에 대한 응급 폐쇄 작업이 완료되면서 원유의 해양 유출은 멈췄다.

사고 유조선은 바지선과의 충돌로 좌측에 있던 5개의 원유적재 탱크 가운데 1번, 3번, 5번 탱크에 각각 직경 30cm에서 1m 크기의 구멍(파공)이 생기면서 지금까지 1만500kl(추정)의 원유가 해양으로 유출됐다. 방제대책본부는 파손 부위에 대한 응급조치가 완료됨에 따라 선주측과 협의해 선체를 안전한 곳으로 이동하는 방안을 협의 중이다.

▶ 조류·바람타고 확산

유조선 충돌사고 인근 해역에는 남쪽으로 폭 1마일, 길이 12마일에 걸쳐 갈색의 얇은 기름막이 형성됐다. 해안의 경우 학암포, 구름포, 백리포~만리포 해안, 모항까지 약 17km에 걸쳐 검은 기름막이 광범위하게 붙어있다.



▲ 한덕수 국무총리가 긴급 관계 장관회의를 열고 대책을 협의하고 있다.

해양수산부가 12월8일 오후 6시 현재 파악한 태안 앞바다 유류유출 피해상황에 따르면 태안군 소원·원북·이원·근흥면 150km해안 가운데 17km구간인 4개면 2100ha에 걸쳐 어장피해가 발생했다. 또 해수욕장 6곳 약 221ha가 기름띠 오염 피해를 입었다.

이와 관련 해양수산부는 “예상했던 것보다 바람이 더 거세게 불어 기름이 해안에 더 빨리 달라 붙었다”며 “유출된 기름이 해안에 들러붙었을 뿐 아니라 해수면 아래로 가라앉기도 해 수산물과 생태계가 피해를 입었다”고 우려했다.

특히 해상의 얇은 기름띠가 해류와 바람을 타고 남쪽으로 더 확산될 것으로 우려돼 오일펜스 설치 및 유처리제 살포 등 피해지역 확산 방지에 민·관·군이 구슬땀을 흘리고 있다. 기름이 해안에 붙는 것은 불가항력이겠지만 양식장이 밀집한 근소만·가로림만에 기름이 흘러가지 않도록 총력을 기울이고 있다.

▶ 기름띠 해안 유입 방지 집중

사고 해역에는 전국 방제 선박과 장비가 총 동

원됐다. 해군 함정 16척과 병력 2698명, 해경 함정 39척, 방제조합 선박 39척, 어선 16척 등이 동원돼 7개 선단을 구성, 책임 구역을 분할해 방제작업을 펼치고 있다. 특히 만리포 앞바다에 형성된 두꺼운 유출유를 유회수기를 이용해 집중 회수하는 한편 해안가의 얇은 유막 형태의 기름띠는 어선들이 유흡착재를 이용해 방제작업을 벌였다.

특히 해경 소속 1000t급 이상 대형함정 8척과 300t급 방제정 3척 등 11척은 높은 파도 속에서 야간에도 방제작업을 계속했다. 어장과 양식장 등 환경 민감 해역 인근 해상에서는 유처리제 사용을 억제하는 한편 외해로 이동하는 유출유는 물포와 유처리제를 사용해 분산처리하고 있다.

▶ 민·관·군 6,650명 투입, 진공흡입차 25대 지원

특히 만리포, 천리포, 모항, 백리포 등 4개 기름띠 밀집지역 해안의 경우 진공흡입차(탱크로리) 25대를 동원, 두꺼운 기름층을 회수하고있으며, 만리포와 학암포에는 수거 폐유 저장소(5곳)와 방제 물품 보급기지(2곳)를 설치, 방제작업의 효율성을 높이고 있다.



방제조합과 민간 방제업체 18개사도 투입돼 모항~만리포 구간을 8개 지역으로 구분, 집중적인 방제작업을 실시하고 있으며, 가로림만과 학암포, 근소만, 모항, 태안화력발전소 취수구 등 어장과 양식장이 모여있는 지역은 환경민감 자원 보호를 위해 오일펜스 8.5km를 설치했다. 이날 하룻동안 기름 회수기 50대와 기름흡착제 20t, 유화제 15만kl가 투입됐다.

▶ 군, 기름띠 제거 총력 지원

특히 군은 사고 해상과 서해안 지역에 병력 3100여명과 함정 16척을 긴급 투입, 방제작업을 총력 지원하고있다. 군 별로는 육군이 4개 부대 1600여명, 해군은 병력 1100여명과 함정 16척, 공군 413명 등이다. 군은 충청남도의 지원 요청에 대비해 추가 투입할 병력을 대기시켜 놓고 있다.

투입된 군 병력은 해안가로 밀려온 원유를 흡착포로 제거하고, 오염된 갯벌과 백사장의 모래를 퍼 담아내는 작업을 하고 있다. 해군 함정은 유처리제와 유흡착제 등을 바다에 살포하는 등 해경을 도와 방제작업을 적극 펼치고 있다.

방제대책본부는 앞으로 가능한 인력과 장비를 추가 동원, 유출된 기름띠가 연안으로 더 확산되는 것을 방지하는 데 주력하는 한편, 양식어장 등 피해 지역의 기름띠 제거와 추가 오일펜스 설치를 강화할 방침이다.

▶ '재난사태 선포' 어떤 조치 이뤄지나

정부가 12월8일 유조선 기름유출 사고로 피해가 예상되는 충청남도 태안군, 서산시, 보령시, 서천군, 홍성군, 당진군에 대해 재난사태를 선포함에 따라 이번 재난 수습을 위한 국가적 대응체제가 가동됐다.

노무현 대통령은 중앙재난안전대책본부장인 박

명재 행정자치부장관으로부터 재난사태 선포계획을 보고 받고 모든 인적 물적 자원을 총 동원해 피해를 최소화할 것을 지시했다.

정부가 재난사태를 선포한 것은 2005년 4월 강원도 양양·고성 지역 산불 발생 때 이후 두 번째다. 재난사태 선포는 재정지원을 목적으로 하는 '특별재난지역' 선포와는 달리 재난을 신속히 수습하기 위한 인적·물적 동원과 지원을 포괄하는 조치다.

재난사태가 선포됨에 따라 중앙정부와 지방자치단체는 재난 지역의 피해 조기 수습을 위해 재난정보발령, 인력·장비·물자 동원, 공무원 및 민방위대 비상소집 등 필요한 조치를 취하고 정부기관도 소관분야별 협조·지원을 원활하게 할 수 있게 됐다.

또 재난사태가 선포되면 위험구역 지정과 대피명령 등 법에 의한 응급조치는 물론 해당 지역에 대한 여행 자제도 권고할 수 있다. 재난사태 선포에 근거해 내려진 명령에 따르지 않으면 최고 200만원의 벌금이 부과된다.

현행 재난·안전관리기본법에 따르면 극심한 인명 또는 재산 피해가 발생하거나 발생할 것으로 판단될 경우 중앙안전관리위원회(위원장 행정자치부장관) 심의를 거쳐 3개 시·도 이상이면 국무총리가, 2개 시·도 이하면 행자부 장관이 각각 재난사태를 선포할 수 있다.



한-아세안 FTA 서비스분야 협정문에 공식 서명

영업활동 지원 강화, 직·간접 투자여건 개선기대

한-아세안 양측이 자유무역협정(FTA) 서비스 분야 협정문에 공식 서명함에 따라 국내 기업들의 아세안 서비스 시장 진출 확대가 기대되고 있다.

금융, 통신, 운송 등 상품생산을 위한 중간재로 사용되는 서비스무역의 자유화를 통해 아세안으로 진출한 우리 기업의 영업활동 지원을 강화하는 기반이 마련됐으며, 상업적 주재 등을 통한 서비스제공이나 지분소유를 통한 직·간접 투자여건 개선효과를 누릴 수 있을 것으로 기대된다.

특히 태국을 비롯해 필리핀, 인도네시아 등 정권 교체에 따라 외국인 기업에 대한 규제가 강화될 수 있는 일부 아세안 국가들이 양허(개방) 수준 이하로 규제를 강화할 수 없도록해 한국기업의 안정적 서비스분야 진출이 가능해졌다.

또한 아세안 시장을 통해 서비스 산업의 진출 경험을 축적, 선진국에 비해 경쟁력이 낮은 서비스 분야의 국제 경쟁력을 한층 높이는 기회도 될 것으로 기대된다.

한편, 대외경제정책연구원(KIEP)의 연구결과 따르면, 이번 협정으로 자본축적 효과를 고려할 때 우리나라의 물류·유통산업은 협정이 없었을 때보다 3.10%, 운송·통신업종은 0.86%, 금융 및 사업서비스업은 2.60%의 생산 증가를 보일 것으로 추정된다.

아울러 컴퓨터와 통신, 해운 등 우리측 주요 관심분야에 대한 아세안의 개방폭이 확대돼 우리나라 기업들의 대 아세안 직·간접 투자여건 개선이 예상된다.

특히 이번 협정에는 태국과 필리핀, 인도네시아

등 정권 교체에 따라 외국인기업에 대한 규제가 강화될 수 있는 일부 아세안 국가들이 양허 수준 이하로 규제를 강화할 수 없게 하는 내용이 명시돼 있어 우리 기업들이 이 지역에서 안정적으로 서비스 분야 진출이 가능해졌다.

이와 함께 정부는 이번 서비스 협정체결과 현재 아세안과 협상을 벌이고 있는 투자협정이 내년 중 체결되고 올해 6월 발효된 한·아세안 FTA 상품 무역협정에 따라 오는 2012년부터 한국과 아세안 선발 6개국의 역내 상품 교역의 90%가 무관세로 이뤄지면 한·아세안 자유무역지대가 본격적으로 출범할 수 있을 것이라고 내다봤다.

아울러 이번 서비스협정 체결로 일본과 중국 등 경쟁국들의 아세안 시장 진출도 견제하는 효과도 기대할 수 있게 됐다는 것이 정부의 설명이다.

아세안 국가별로 한국 기업에 이익이 될 것으로 기대되는 주요 협정내용을 정리했다.

□ 말레이시아 = 해운 서비스 개방과 외국인 지분 제한 완화(30%→49%)로 싱가포르의 대체 물류기지 역할을 할 것으로 기대되며, 우리 기업의 진출 가능성도 높아질 전망이다.

말레이시아는 컨테이너 처리 물동량 기준으로 세계 제8위의 해운 강국으로 아세안 국가 중 싱가포르를 제외하고는 최대의 해운력을 보유하고 있다. 말레이시아의 주요항만인 포트 클랑(Port Klang)은 세계 14위의 컨테이너물동량 처리 능력을 가지고 있다.

또 통신 서비스 양허 개선(외국인 지분제한 완화: 30%→49%)으로 이동전화, 부가통신 등을 중



심으로 우리 기업의 진출 가능성이 높아졌다.

통신서비스 양허 수준은 아세안 역내 서비스기본협정(AFAS) 중 가장 개방된 수준인 AFAS V보다도 높은 수준이다.

□ 인도네시아 = 통신 분야의 외국인 지분제한 완화(35%→40%), 건설 및 엔지니어링 서비스 분야를 추가 개방함으로써 향후 대규모로 진행될 인프라 확충 계획 등에 우리 업체의 참여가 확대될 수 있는 기반을 마련했다.

인도네시아 정부는 인프라 확충을 위해 향후 5년간 총 1450억 달러의 외자 유치를 추진 중이다. 지난해 우리나라의 대(對)인도네시아 건설 수주 실적은 약 75억5000만 달러로 아세안 국가 중 세 번째로 높은 수준이다.

또 금융서비스 분야에서의 합작회사 설립 제한이 완화됨에 따라 우리의 주요 투자국인 인도네시아에 진출한 우리 기업에 대한 금융 지원이 보다 원활하게 이루어질 것으로 기대된다.

□ 태국 = 일정한 전문 직종에 한해 계약서비스 공급자의 인력이동을 신규 양허함으로써, 컴퓨터 시스템 통합업체, 경영컨설팅, 호텔, 레스토랑 업체의 우리 직원들이 태국에 관련 서비스 공급을 위해 입국시 종전보다 법적 안정성을 보장받을 수 있게 됐다.

계약서비스 공급자(Contractual Service Suppliers)란 A국의 법인에 소속된 직원으로서 B국에 서비스를 공급하기 위해 일정한 계약을 맺고 B국가에 입국·체류하는 자를 말하며, 대부분 전문직종에 해당된다.

아울러 태국은 외국인 사업법의 적용범위 확대를 통해 외국인 투자 기업에 대한 규제를 강화하는 입법안을 추진중이나, 현재 과도 정부 내에서는 처리 방향이 불투명해 추후 입법관련 논의 동향을 고려해 추가 협상토록 함으로써 자의적인 규

제 강화를 견제할 수 있는 장치도 마련했다.

□ 필리핀 = 광산개발 서비스 개방을 통해 우리 기업들이 풍부한 필리핀의 광물자원(금속성 광물 자원 총 8억5000톤 추정) 개발을 위해 안정적으로 진출할 수 있는 기반을 마련했으며, 레스토랑, 호텔업, 여행사업의 전면 개방으로 필리핀 관광분야에 진출한 우리 기업들이 혜택을 볼 수 있을 것으로 기대된다.

□ 싱가포르 = 기존에 체결된 한-싱가포르 FTA에서 네거티브 방식에 따라 이미 높은 수준의 개방이 이루어졌으며, 이번 한-아세안 FTA 서비스협상에서 사회복지 서비스 등에서 일부 분야가 추가 개방됐다.

□ 브루나이 = 전반적으로 세계무역기구(WTO) 도하개발아젠다(DDA) 수준의 양허안을 제출했고, 특히 건설, 통신, 해운, 항공 등 우리측 주요 관심분야에서 WTO의 서비스 교역에 관한 정부간 협정(GATS) 또는 DDA를 넘는 추가 개방이 이루어져 이 분야에서 우리 기업들의 진출 가능성이 확대된 것으로 기대된다.

□ 미얀마 = 아세안 회원국 중에도 후발 개도국이지만, 이번 서비스협정 체결을 통해 광범위한 분야에서 개방이 이뤄졌다. 개방 분야 중 미래 성장가능성이 있는 분야를 연구해 선별적으로 진출한다면 장기적인 이익 실현가능할 것으로 기대된다.

□ 라오스 베트남 캄보디아 = 라오스의 경우 아직 WTO 미가입국으로서 개방수준이 높지는 않으나, 엔지니어링, 건설, 금융 등 우리기업의 주요 관심분야를 개방함으로써 우리기업들의 추가 진출 가능성이 높아지게 됐다.

베트남, 캄보디아의 경우 WTO 가입 당시(각각 06년, 04년)의 양허 수준이 높아, 이미 우리기업들이 양국에 진출하는데 어려움이 없는 상황이다.

항만자유무역지역 · 경제자유구역 투자유치협의회 출범

해양부, 다양한 투자관련 기관, 한 배 타고 힘 모은다

한·미, 한·EU 등 외국의 주요 경제권과의 자유무역협정(FTA) 체결을 계기로 조성된 새로운 외자유치 여건을 활용해 부산·광양항 항만자유무역지역 및 배후의 경제자유구역 등의 항만 특구에 외국기업과 해외진출 한국기업 등의 진출을 효율적으로 지원하기 위해 다양한 관련 단체들이 참여한 ‘투자유치협의회’가 발족된다.

해양수산부는 11월21일 한국무역협회에서 항만 특구를 직접 관리하는 항만공사, 컨공단 및 경제자유구역청과 직·간접적인 관계가 있는 지자체, 대한무역진흥공사(KOTRA) 및 무역협회 등 모두 17개 기관이 참여하는 투자유치협의회를 발족한다고 최근 밝혔다.

해양수산부에 따르면, 이 협의회는 그간 각 기관의 투자유치 활동이 제 각각 따로 행해진 데 따른 비효율성을 최소화하고 투자유치전략 및 정보의 교환, 공유를 통해 투자유치 효과를 극대화하기 위해 구성된 것으로 예를 들어 중국에 진출한 우리 제조업체들의 경우 중국의 기업 소득세 감면혜택 폐지, 가공무역 금지품목 확대와 인건비 상승 및 노무관리 강화 등 기업 환경 악화로 국내 복귀를 희망하는 수요가 있는 것으로 조사된 바 있어 협의회가 이들을 지원하기 위한 유치체계로서의 역할을 할 수 있을 것으로 기대된다.

아울러 해양부는 FTA 타결을 계기로 한국에 대한 투자를 검토하는 일본·중국 등 주변국과 미국, 유럽 등의 기업들이 늘어날 것으로 보여 이들 수요를 적

극 흡수하기 위한 공조체제로서 협의회를 적극 활용한다는 방침이다.

해양부는 이번 협의회 발족을 계기로 투자유치와 관련된 모든 정보를 공유할 수 있도록 개발 중인 국제물류정보센터(KLIC)에 투자유치협의회 전용공간도 개설, 운영할 방침이다.

또한, 각 기관이 제공하는 인센티브와 공급부지 및 주변 산업환경 등을 망라하는 투자유치 가이드 북을 제작하여 대한(對韓) 잠재 투자기업들이 한국의 투자 환경을 한 눈에 알 수 있도록 서비스할 예정이다.

한편, KOTRA가 조사한 바에 따르면 한미 FTA 타결 직후 한국 투자 확대를 검토 중인 외국기업은 미국 44개, 유럽연합(EU) 6개, 중국 11개, 일본 7개 기업 등 68개에 이르는 것으로 나타났다.

해양부 이장훈 국제기획관은 “이러한 유치활동을 통해 본격적인 외국인 직접투자(FDI)가 이루어질 경우, 우리 항만의 새로운 물동량 창출은 물론 고부가가치 물류허브를 지향하는 정부 정책이 더욱 탄력을 받을 것으로 기대한다”고 밝혔다.





제8회 동북아 항만국장회의 및 항만심포지엄 개최

한 · 중 · 일 3개국 항만국장, 항만간 협력방안 논의



제8회 동북아 항만국장회의가 11월19일 정부중앙청사 별관3층 국제회의실에서 한 · 중 · 일 3국 항만국장이 참석한 가운데 개최된데 이어 11월21일에는 광양에서 항만심포지엄이 열렸다.

이번 행사는 해양수산부가 주최하고, 한국컨테이너부두공단, 광양시, 한국항만협회가 공동으로 주관하였으며, 한 · 중 · 일 3국의 항만국장과 항만협회장을 포함한 항만당국 120여명이 참석하여 지속적인 항만 발전방향을 모색하였다.

11월19일 서울에서 열린 항만국장회의에서는 최근 각국 항만이 직면하고 있는 문제점 및 현안사안과 동북아 3국 항만의 공동발전을 위한 협력방안에 대해 논의하였다.

같은 날 광양항의 랜드마크인 월드마린센터에서 개최된 항만협회장 회의에서는 지속가능한 항만개발과 항만협회의 역할에 대한 토론이 있었고 이어 11월21일 항만심포지엄에서는 ‘항만자원의 효율적 활용 및 지속가능한 항만개발’, ‘동북아 항만물류 효율화 증진 방안’ 등에 대한 발표와 심도 있는 토론이 진행되었다.

참석자들은 회의 참석 후, 국제물류중심으로 역동적으로 발전하고 있는 광양항 컨테이너부두, 배후물류단지와 울촌산단 등을 시찰하고, 송광사, 낙안읍성 등 한국전통의 미를 느낄 수 있는 주변 관광유적지도 방문하였다.

지난 2000년 9월 일본 동경에서 개최된 제1회 동북아 항만국장회의 이후, 매년 한국, 중국이 교대로 항만분야 정부관계자 협력체인 동북아 항만국장회의, 민간분야 협력체인 항만협회장회의 등 각국의 민관이 공동으로 참여하는 항만심포지엄을 개최하고 있다.

지난 2004년에는 한국(서울, 부산), 2005년에는 중국(북경, 연태), 2006년에는 일본(동경, 미야자키)에서 개최된 바가 있으며, 올해는 서울에서 항만국장회의를 열었으며 광양에서는 11월21일 항만협회장회의 및 항만심포지엄을 개최했다.

동북아 항만국장회의에서는 주로 최근 각국의 항만이 직면하고 있는 각종 문제점 및 현안사안에 대해 상호 논의를 하고, 각국의 국책연구기관이 참여하는 공동연구과제에 대한 결과보고를 받고 이를 항만정책에 반영하는 방안을 논의하고 있다.

특히, 올해는 최근 항만정책변화 방향 및 중장기 개발계획에 대해 각국의 정부관계자가 설명을 하고, 동북아 3국 항만의 공동발전을 위한 협력방안에 대해 구체적으로 논의를 진행했다.

또한, 한 · 중 · 일 3국 국책연구기관에서 공동으로 진행하는 3개 연구과제의 진행 상황에 대해 보고를 받고 연구주제와 관련한 각국의 관심사안에 대해 집중적으로 토의했다.

IMO, 소말리아영해 구호목적 군사활동보장 결의 채택

현행 국제법 체계에서 취할 수 있는 실질적 조치 포함

해양수산부는 11월29일 영국 런던에서 열린 국제해사기구(IMO) 제25차 총회에서 우리나라와 주요 이해 당사국들이 주도하여 소말리아 해적퇴치를 위한 IMO 결의서가 채택되었다고 밝혔다.

한편, 해양수산부는 최근의 해적활동이 연안해역을 넘어 주요 무역항로를 위협함으로써 국제사회가 용인할 수 있는 수준을 넘고 있음에 따라 현행 국제법 체계에서 취할 수 있는 실질적인 조치가 포함된 결의서가 채택되게 되었다고 밝혔다.

금번에 채택된 결의서의 주요내용을 보면, 소말리아 과도정부로 하여금 외국함대들이 해적의 추적·검거를 위하여 필요한 경우 영해 진입에 동의한다는 점을 UN 안보리에 통보하도록 하고 있다.

또 실효적인 해적퇴치를 위하여 소말리아와 그 인접국가간 지역협정(Regional agreement)을 체결토록 하고, 다른 국가들도 이의 실현을 위하여 적극적으로 지원하도록 하고, 소말리아와 그 인접국가들의 해적퇴치역량이 낮은 점을 감안하여 금번 결의서가 충실히 이행될 수 있도록 IMO 회원국과 관련 기구들이 기술협력(Technical assistance)을 제공하기로 했다.

해양수산부는 금번 총회에 외교통상부와 합동대표단을 현지에 파견, 미국, 영국, 프랑스, 일본 등 주요 회원국과 긴밀히 협의하는 한편, 덴마크 등 소말리아 해적피해국과 공조를 강화하는 등 적극적인 교섭활동을 전개함으로써 금번 결의서 통과에 주도적으로 기여하였다고 밝혔다.

앞으로 해양수산부는 금번 결의서가 실효적으로 집행될 수 있도록 IMO회원국간 후속조치 협

의과정에 적극적으로 참여하는 한편, 소말리아와 그 인접국가들의 해적퇴치역량 강화를 위한 각종 지원활동을 적극적으로 추진할 계획임을 밝혔다.

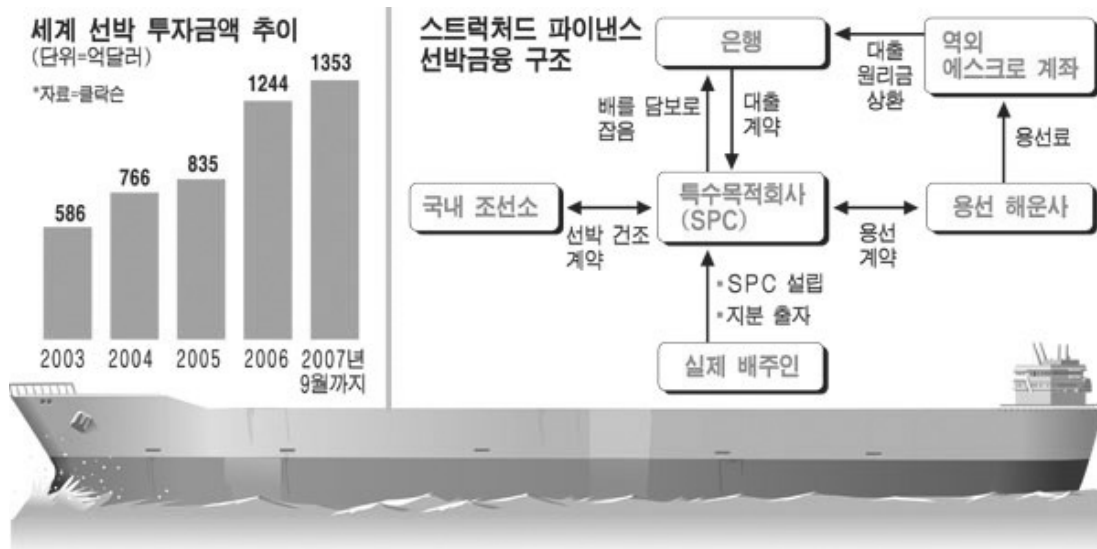
국제해사기구(IMO)는 해양의 안전과 환경보호를 다루는 UN산하 전문기구로 167개국이 참여하고 있으며 우리는 4회 연속 A그룹 이사국으로 활동하고 있다. 총회는 매 2년마다 열리는 국제해사기구의 최고 의사결정기구이며 금번 25차 총회에서는 해적퇴치문제를 가장 중요한 이슈의 하나로 채택하였다.





세계 조선점유율 35%인데 선박금융은 고작 6% 수준

지난해 세계 선박금융 신디케이션 주선금액 764억\$



한국의 조선산업은 세계 최강이다. 수주 잔량 기준 세계 1위에서 6위까지 모두 한국 조선소가 차지하고 있을 정도다. 중대형 선박 세 척 가운데 한 척은 한국에서 만들어지고 있다. 하지만 배를 잘 만드는 한국이 선박금융시장에선 힘을 못 쓰고 있다. 상업은행 선박금융 주선 실적 세계 10위 안에 우리나라 은행은 단 한 곳도 없다.

매일경제 보도에 따르면, 지난해 세계 선박금융 신디케이션 주선 금액은 764억달러. 주선 규모 상위 20개 은행 대부분이 유럽계고, 한국계 금융회사로는 유일하게 산업은행이 14위로 1.2% 비중을 차지하고 있을 뿐이다.

공적수출신용기관(ECA)인 수출입은행이 차지하는 비중 3.5%(추정치)를 포함해도 세계 선박금융시장에서 한국계 은행이 차지하는 비중은 6~7%에 머물 것으로 추측하고 있다.

설영환 수출입은행 선박금융부장은 “한국이 선박 건조 세계 1위라는 위상을 잘 활용한다면 다른 어떤 투자금융(IB) 분야보다 선박금융에서 빠른 속도로 성장할 수 있을 것”이라고 말한다.

선박금융은 크게 대출과 선수금환급보증, 채무보증으로 나뉜다. 이 가운데 가장 많은 비중을 차지하는 게 대출이다.

대출 가운데서도 프로젝트 파이낸싱(PF)의 일종인 스트럭처드 파이낸스 대출이 가장 많다. 어렵게 보이지만 단순화하면 아파트 담보대출과 비슷하다. 아파트를 사려는 사람이 아파트를 담보로 대출을 받아 구매자금으로 활용하듯이 선주가 조선소에 발주한 배를 담보로 잡히고 은행에서 돈을 뺀다는 것이다.(그림 참고)

한국계 은행이 선박금융시장에서 낮은 점유율을 차지하는 것은 돈을 뺀다는 선주사들이 대부분

유럽계이기 때문이다. 그리스와 노르웨이, 스웨덴 등 유럽 선주들이 오랫동안 거래를 해온 유럽 은행에서 돈을 빌려가고 있다.

하지만 이런 상황을 개선할 여지는 얼마든지 있다. 고객 대부분이 우리나라 조선소에 자주 들르기 때문에 정보 수집에 유리하다는 이점을 바탕으로 조선소와 은행이 잘 협조하면 한국계 금융기관 점유율이 높아질 수 있다.

한국 중국에 이어 세계 선박 건조시장 3위를 차지하고 있는 일본은 저금리를 무기로 자국에서 만드는 배의 선박금융은 대부분 자국 은행에서 맡고 있다.

일본 내 시장을 바탕으로 성장한 스미토모미쓰이그룹은 최근 두바이와 싱가포르 등에 사무소를 열며 아시아 선박금융시장을 노리고 있다.

한국도 일본처럼 국내 조선시장을 바탕으로 성장한 이후 동남아 등 신흥시장에 진출하는 전략을 쓰는 것이 바람직하다.

권용일 산업은행 선박항공기금융1팀 차장은 “국내 은행은 유럽계가 차지하고 있지 않은 신용도가 낮은 선주사를 공략해야 한다. 베트남 말레이시아 등 신흥시장 발주 물량을 가져와야 하는데, 선주사들의 신용도를 판단하기가 쉽지 않은

문제가 있다”며, 선주사 국가 금융기관과 제휴해 선주사 정보를 얻는 방식이 바람직하다고 말했다.

국내 해운사를 키우는 것도 장기적으로 한국 선박금융시장을 강화하는 방법이다.

국내 해운사들이 선박을 많이 발주할수록 국내 은행들에 기회가 많아지기 때문이다. 현재 국내에는 10위권 해운사가 한 곳밖에 없다.

세계적으로 인프라스트럭처 사업에 대한 민간 참여 확대와 중동지역 오일머니 급증으로 인해 발전과 수송, 에너지 관련 PF시장이 빠르게 커지고 있다. 지난해 세계 PF시장은 2,093억달러로 3년 만에 배나 늘었을 정도다.

하지만 PF 대출 주선도 영국 RBS가 1위를 차지하는 등 유럽계의 독무대다. 10위 은행 중 7개가 유럽계다.

다행스러운 점은 우리나라 기업에서 석유화학 설비와 발전시설, 담수화 설비 등 플랜트 수출을 위한 수주 금액이 2004년 84억달러에서 2005년 158억달러, 지난해 254억달러로 빠른 속도로 늘고 있다는 점이다.

사우디아라비아와 카타르 등에서 플랜트 금융 지원에 참여한 우리은행의 홍대희 IB담당 부행장은 “플랜트는 10년 이상 장기로 금융 지원이 이뤄

진다는 점에서 리스크가 높다는 편견이 있다”며 “하지만 구조를 잘 짚다면 프로젝트에서 나오는 리스크가 거의 없기 때문에 장기 투자 마인드로 접근할 필요가 있다”고 말했다.

수주 잔량 기준 조선소 순위

1	현대중공업(한국)
2	삼성중공업(한국)
3	대우조선해양(한국)
4	현대미포조선(한국)
5	STX조선(한국)
6	현대삼호중공업(한국)
7	다렌선박중공업(중국)
8	지안난창성조선(중국)
9	와이가오지아오조선(중국)
10	후둥중화조선(중국)

※자료=클락슨 리서치, 2007년 9월 말 기준.

선박금융 주선 금융사 순위

1	DnB NOR뱅크(노르웨이)
2	노르디아뱅크(스웨덴)
3	BNP파리바(프랑스)
4	씨티그룹(미국)
5	포르티스(네덜란드)
6	HSH노르드뱅크(독일)
7	칼리온(프랑스)
8	SG CIB(프랑스)
⋮	⋮
14	산업은행(한국)

※자료=딜로이트, 2006년



유럽 최고재판소, EU 유류오염방지법 불법성 판결 절차상 문제와 일부 불법성 존재하는 것으로 해석

룩셈부르크에 위치한 유럽최고재판소(The European Court of Justice)는 10월23일 현행 EU 유류오염방지법(spill law)에 일부 불법성이 있음을 최종 판결하였다.

지난 2005년 제정되어 금년 3월에 비로소 발효된 EU 유류오염방지법이 유류유출 및 투기에 의해 해양을 오염시킨 선장 및 선주에 대하여 형사적 책임을 묻도록 되어 있으나, 절차상 문제와 일부 불법성이 존재하는 것으로 해석했다.

유럽최고재판소는 현행 유류오염방지법은 효율적인 법집행을 위해 개별 회원국이 형사처벌제도를 도입하도록 하였으나, 이 경우 형사관할권의 문제가 발생할 소지가 있으며, 특히 형사처벌의 형태와 수준을 규정함에 있어서 법리적 타당성이 결여될 가능성이 큰 것으로 보았다.

또한, 형사관할권과 관련하여 문제의 소지가 있는 이러한 형사처벌제도는 EU 차원의 법률적 행위(legal action)권을 보유한 EU 집행위원회(the European Commission)에 권한을 남겨두는 것이 타당함을 분명히 하였다.

이에 따라 근본적인 불법성을 내포하고 있는 것으로 판명된 EU 유류오염방지법은 그 효력을 잠정적으로 상실했으며, 법률

개정절차에 들어갈 예정이다.

EU 각료이사회(European Directive of the Council)와 집행위원회는 이와 같은 문제를 제거한 새로운 법안 마련에 착수할 것이며, 새로이 마련될 법안의 세부 내용은 기존 유류오염방지법과 차이가 없는 가운데 형사처벌의 결정 및 집행절차에 대한 조정이 있을 것으로 예상된다.

개정될 법안에도 프랑스와 스페인에서 발생한 Prestige 및 Erika호 유류오염사고를 계기로 도입된 기존법의 취지를 살려 다음의 내용이 포함될 전망이다.

EU 관할 해역에서 유류오염사고를 유발한 선박의 선장, 선사 및 선주는 사고에 따른 피해에 대한 책임이 있으며, 이에 따른 벌금은 최고 180만 달러에 이르고 기본적인 안전조치에 문제가 있을 경우 강력한 형사처벌이 뒤따른다.



상하이항무그룹, 상하이항 컨테이너하역료 인상기로

내년 1월부터 외고교 터미널 등의 하역료 11-21%

최근 중국의 최대 항만기업인 상하이항무그룹(SIPG)은 홈페이지를 통하여 내년 1월1일부터 외고교 터미널과 양산항의 대외고역 컨테이너화물의 하역료를 11-21% 정도 인상한다고 밝혔다.

SIPG의 인상계획에 따르면, 내년년부터 외고교 컨테이너하역료는 올해 515위안보다 10% 인상한 566.5위안(약 76달러), 양산항은 올해 425위안보다 21% 인상된 515위안(약 69달러)으로 상향 조정한다는 것이다.

SIPG 관계자는 이번 하역료의 인상으로 내년에는 1억2,000만달러(9억위안)의 추가 수익이 발생할 수 있을 것으로 기대하고 있다.

이와함께 중국 2위 컨테이너항만인 선전항도 컨테이너 하역료의 인상을 검토 중에 있으며, 이르면 11월중에 발표될 것으로 알려졌다.

선전 서부항만(츠완항)의 다수지분을 보유하고 있는 차이나머천트즈의 푸위닝 회장은 기자와의 인터뷰에서 현재 컨테이너 하역료의 인상을 검토 중에 있다고 밝혔다. 그러나, 금년에 이미 6% 인상하였고 현재 하역료의 수준이 북부 항만보다 높은 점을 감안할 때 인상폭은 상하이항보다 낮을 것으로 전망되고 있다.

이처럼 중국의 주요 항만들이 컨테이너하역료 인상을 적극 추진하는 이유는, 앞으로 컨테이너물동량이 지속적으로 증가할 전망이고 일본, 한국



등 경쟁국 항만의 하역료에 비해 저렴하기 때문인 것으로 풀이되고 있다.

이밖에도 WTO 가입 이후 중국 항만당국의 행정기능 전환에 따른 행정성 비용의 감소도 하역료 인상을 위한 여유를 제공하고 있으며, 주요 항만들이 이미 상장하였거나 혹은 상장을 준비하면서 수익성을 더욱 중시하게 된 것도 주요 요인으로 작용하고 있다.

한편, 선사들의 경우 항만하역료가 원가에서 차지하는 비중이 낮고 화주에게 전가할 수 있어서 항만업체의 하역료 인상 요구에 크게 반대하지 않는 것도 간접적으로 이를 부추기는 역할을 하고 있다는 지적도 나오고 있다.

전문가들은 이번 상하이항의 하역료 인상조치에 이어 기타 컨테이너화물 비중이 높은 텐진, 닝보 등 항만도 조만간 하역료 인상을 추진할 것으로 전망하고 있다.



2006년말 세계 풀컨테이너선대 942만TEU로 17% 증가

일본선사 NYK ‘세계 컨테이너선대 및 취향현황’ 발표

세계 풀컨테이너선대가 큰 폭으로 증가한 것으로 나타났다.

일본선사인 NYK가 최근 발표한 조사보고서 ‘세계 컨테이너선대 및 취향현황, 2007년판’에 의하면, 2006년말 세계 풀컨테이너선의 총선복량은 942만TEU로 전년대비 17%증가, 과거 최고치를 갱신했다.

2006년 한햇동안의 풀컨테이너선 신조준공량은 전년도에 비해 44% 증가, 처음으로 연간 100만TEU를 돌파했다. 8,000TEU 이상이 전체의 약 40%를 차지하는 등 선대대형화가 가속화되고 있으며, 1만TEU급 초대형 선박도 등장했다.

그러나, 2006년도 신조 풀컨테이너선 발주량은 2% 감소한 155만TEU로 지난 2003년에 피크를 기록한 이후 다소 감소하고 있는 것으로 분석됐다. 하지만, 컨테이너선대의 대형화가 현저하고,

2007-2009년 중에도 100만TEU대의 높은 수준의 준공량이 지속될 것으로 전망했다.

NYK의 조사그룹이 정리한 이 보고서는 2006년말 시점에서 확인된 정보를 기초로 집계한 것으로 2007년들어 발주가 잇따르고 있는 1만TEU급 초대형선은 준공 전망에 포함되지 않았다.

세계 컨테이너물동량은 영국 Drewry의 추정치를 인용, 2006년에 1억2,830만TEU로 지난 1990년에 비해 4·4배 규모로 늘었으며, 2005년에 비해서는 10% 증가했다.

세계 컨테이너물동량은 지난 1990년 이후 증가세를 지속하고 있는데, 성장률이 5%를 밑돈 것은 아시아 국가들의 통화위기 다음 해인 1998년과 미국에서 테러사건이 일어난 2001년 등 2년 뿐이다.

더구나, 2002년부터는 5년 연속으로 10% 대의 성장이 지속하는 등 물동량의 높은 증가세가 선복

[세계 컨테이너선복량 추이 및 전망]

구 분		999 이하	1,000~ 1,999	2,000~ 2,999	3,000~ 3,999	4,000~ 4,999	5,000~ 5,999	6,000~ 6,999	7,000~ 7,999	8,000~ 8,999	9,000 이상	합계
2006	척수	66	80	61	22	37	23	17	7	34	24	371
	TEU	52,368	104,688	164,629	75,623	160,290	124,034	111,925	52,220	280,382	230,343	1,356,502
2007	척수	100	131	61	31	49	23	19	5	20	12	451
	TEU	79,271	180,111	156,973	105,949	219,416	122,806	123,619	36,039	167,193	110,892	1,302,269
2008	척수	52	93	54	23	64	23	28	1	24	13	375
	TEU	40,792	132,697	141,402	79,977	282,071	125,635	183,936	7,668	200,801	132,718	1,327,697
2009	척수	23	44	23	19	60	13	34	2	14	25	257
	TEU	18,685	70,255	60,374	63,756	262,402	62,724	221,288	15,336	116,854	252,266	1,146,940
2010이후	척수	6	12	0	2	9	3	7	3	4	12	58
	TEU	5,280	19,725	0	6,852	38,886	15,000	45,148	23,004	33,182	124,770	311,847
2007~2010 합계	척수	181	280	138	75	182	62	88	11	62	62	1,141
	TEU	144,028	402,788	358,749	256,534	802,775	329,165	573,991	82,047	518,030	620,646	4,088,753

량 증가의 주요인으로 작용하고 있다. 컨테이너 항만의 취급물량도 큰폭으로 증가하여 2006년에는 4억TEU를 돌파, 4억4,000만 TEU에 이르렀다.

컨테이너선박의 총척수는 2006년말 현재 3,970척으로 전년보다 359척이 증가했다. 8,000TEU급 이상이 118척에 100만3,000TEU를 기록하고 있으며, 이 중 28척이 9,000TEU 이상이다. 세계 최대의 1만TEU급 2척은 머스크라인이 건조했다.

이와함께 2006년 컨테이너선 해체량은 12척, 1만5,000TEU에 그친 반면, 신조선 준공량은 42만TEU 증가한 135만7,000TEU를 기록하는 등 처음으로 총선복량도 연간 100만TEU 이상 확대했다. 또 2006년도 신규 컨테이너선 준공은 371척으로 집계됐으며, 평균선형은 3,656TEU로 전년도에 비해 5% 대형화됐다.

선사별로는 MSC가 19만4,595TEU로 가장 많고, 머스크라인은 이보다 1만TEU 가량 적은 것으로 분석됐다. 운항선복량은 머스크라인이 164만5,180TEU로 세계 컨테이너선대의 17%, MSC는 96만8,585TEU로 10%를 각각 차지했다.

얼라이언스별로 보면, 기간항로는 CKYH가 188척, 92만3,914TEU(점유율 18%)로 선두를 기록했으며, 이어 머스크라인, 그랜드얼라이언스, MSC, 뉴월드얼라이언스(TNWA) 순으로 각각 집계됐다.

또한, 선령 20년 이상의 노후선 비율은 11%에 달했으나, 25년 이상의 선박은 4.7%로 전년에 비해 약 4%포인트 저하했다.

이밖에도 2006년에 8,000TEU급 이상의 대형선 발주량이 35척, 54만TEU로 전체의 35%를 차지했으며, 2007년 이후에는 124척, 114만TEU가 준공될 예정이다.

차이나쉬핑, 글로벌 종합물류기업으로 성장 가속화 중국 정부의 중앙기업 통합 및 해외진출 전략으로

최근 중국 정부에서 중앙기업의 통합 및 해외진출 전략을 적극 추진함에 따라 차이나쉬핑은 글로벌 종합물류기업으로의 성장에 박차를 가하고 있다.

차이나쉬핑그룹의 플래그십 기업인 CSCL는 12월5일에 A주(23억 3천만주) 상장을 통해 25억 달러에 달하는 자금을 모집했다. 이번 기업공개를 통하여 모집되는 자금은 주로 컨테이너선 발주와 기타 9개 자회사의 지분 인수 등에 활용될 계획이다. 2007년 9월말 현재 CSCL는 컨테이너선 153척(44만TEU)을 보유하고 있는데, 2010년까지 선복량을 63만 TEU로 확대할 예정이다.

한편, 차이나쉬핑은 벌크선대의 확충에도 적극 나서고 있다. 지난 2월 광저우 룽쉐(龍穴)조선소에 23만 톤급 VLOC 4척을 발주한데 이어 10월에 4척을 추가 발주했으며, 또한 같은달 다렌선박조선소에 30만톤급 VLOC 4척을 발주했다. 11월에 들어서는 그룹산하 조선소인 중하이 양도(장수)조선소에 5만7,000톤급 벌크선 32척(183만 DWT)을 발주했다. 이와 같은 벌크선 건조붐은 지난해 10월부터 올해까지 소우강, 보우강, 우강과 2억톤에 달하는 수입철광석 장기운송계약을 체결하였기 때문이다.

이밖에도 그룹산하 터미널 업체인 차이나쉬핑 터미널(中海碼頭)도 국내외 터미널투자를 적극 추진하고 있다. 현재 국내외 26개 터미널을 운영하고 있는데, 총 안벽길이는 9,500m, 연간 처리능력은 1,850만TEU에 달하고 있다.

또한 25개 선석(안벽길이 8,500m, 연간 처리능력 1,750만TEU)이 개발중에 있으므로, 2010년에 이르면 총 60개 선석, 안벽길이 18,000m, 연간 처리능력은 3,600만TEU에 달할 것으로 전망된다.



브라질 국영석유회사, 일본대형선사와 수송협력 확대 NYK와 MOL 프로덕트탱커와 VLCC 수송계약 체결

브라질 국영석유회사인 페트로브라스(본사 리오데자네이로)는 석유제품이나 원유 수송을 위해 일본대형선사들과 수송계약을 확대하고 있다.

외신에 따르면, 일본선사인 NYK는 11월19일 나프타나 가솔린을 수송하는 프로덕트탱커 1척을 대상으로 신규 수송계약을 체결했다.

MOL도 원유 수송에 사용중인 기존 아프라막스 탱커를 신조선으로 대체했다.

페트로브라스는 일본의 南西石油(본사 오키나와현)의 매입, 리오데자네이로 연안의 해저 유전 개발 등 석유관련 해상운송량이 증가추세에 있다. 이와함께 사탕수수를 원료로 한 가솔린 대체연료(바이오에탄올)의 대일 수출계획도 있어 일본대형 선사들이 페트로브라스와의 협력관계 강화를 적극적으로 모색하고 있다.

NYK가 페트로브라스와 수송계약을 맺는 것은 이번이 처음이다. NYK가 운항하는 4만5,000-5만DWT급(MR형) 프로덕트탱커 1척을 페트로브라스에 정기용선 계약을 통해 대선하는데, 계약기간은 내년 1월부터 3년간이다. 페트로브라스가 출하하는 나프타나 가솔린 등 석유제품 수송에 투입, 주로 유럽지역에 배선될 전망이다.

한편, MOL도 신조 아프라막스탱커 1척을 기존 선과 대체투입했다. MOL은 페트로브라스와 대형 유조선인 VLCC '아틀랜틱 리버티' (31만DWT, 1995년 준공)호와 아프라막스형 '아틀랜틱 히어로' (9만6,000DWT, 1992년 준공)호 등 2척을 대

상으로 페트로브라스와 정기용선 계약을 체결한 상태이다..

이들 선박 가운데 기존의 아프라막스형 1척을 11월15일에 일본의 조선소에서 준공한 신조선 'GUANABARA' (10만6,000DWT)호로 대체하는 한편, 유조선도 금년중에 교체하여 페트로브라스를 위한 원유수송을 강화시킬 방침이다.

페트로브라스는 11월들어 엑스모빌 계열의 南西石油의 매입을 정식으로 발표했다. 南西石油이 아시아의 석유제품 거점으로 부각되고 있어 원유나 석유제품의 신규 수송수요가 기대되고 있다.

더구나, 브라질 국내에서 사업화를 진행시키는 바이오 에탄올에서도 南西石油의 항만시설을 활용할 것으로 예상돼 향후 브라질-일본간의 바이오 에탄올 수송으로 연결될 가능성이 농후한 것으로 분석되고 있다.

브라질은 최근에 리오데자네이로 연안의 해저 유전의 개발에 잇따라 성공함에 따라 지난 2005년 일일 168만배럴에 그쳤던 원유생산량이 앞으로 크게 증가하여 원유 순수출국으로 변할 전망이다. 특히 11월 초순에는 브라질내 최대 규모의 해저유전이 새롭게 발견됨으로써 원유생산에 수반하는 선박수요의 증가가 기대되고 있다.

동사의 원유나 석유제품의 수출입에서는 해운 회사의 트랜스페트로가 브라질 국내의 조선소와 대규모 선대정비를 계획하는 한편, 본사 직할로 해운 회사와 일부 탱커를 계약하는 경우도 있다.

올 상반기 중 전세계 해적피해 126건으로 전년과 비슷 승객과 승무원 피해 238명으로 전년동기비 17% 증가

올 상반기중 전세계에서 발생한 해적피해건수는 전년도와 비슷하지만, 승객 및 승무원 피해는 크게 증가한 것으로 나타났다.

국제상공회의소(ICC : International Chamber of Commerce)의 산하조직인 국제해사국(IMB : International Maritime Bureau) 해적정보센터(쿠알라룸푸르)가 최근 발표한 보고서에 따르면, 올 상반기 중 전세계에서 발생한 해적피해 보고건수는 126건으로 전년동기의 127건에 비해 1건 줄었다.

그러나, 이 기간중 해적으로부터 받은 승객 및 승무원 피해는 모두 238명으로 전년동기의 198명에 비해 40명(17%)이 늘어난 것으로 집계됐다.

수마트라 해저지진의 영향을 받은 2005년 상반기를 제외하면 최근 몇년간 몸값 목적의 유괴나 인질사건은 증가하는 추세에 있다. 더구나 해적피해건수는 주춤한 양상을 보이고 있지만 피해내용은 점차 흉포화되고 있다.

이 기간중 동남아시아 지역에서 발생한 해적피해 건수는 38건(인도네시아 24건, 말레이시아 6건, 말라카해협 2건, 싱가포르해협 1건)으로 지난 2006년 상반기의 51건에 비해 크게 줄었다. 세계 전체에 차지하는 동남아시아 해적피해건수 비율도 약 30%에 그쳤다.

동남아시아에서의 해적피해가 이같이 크게 줄어든 것은 말레이시아, 인도네시아, 싱가포르 연안 3국이 해상경계를 대폭 강화한데 기인한 것으로

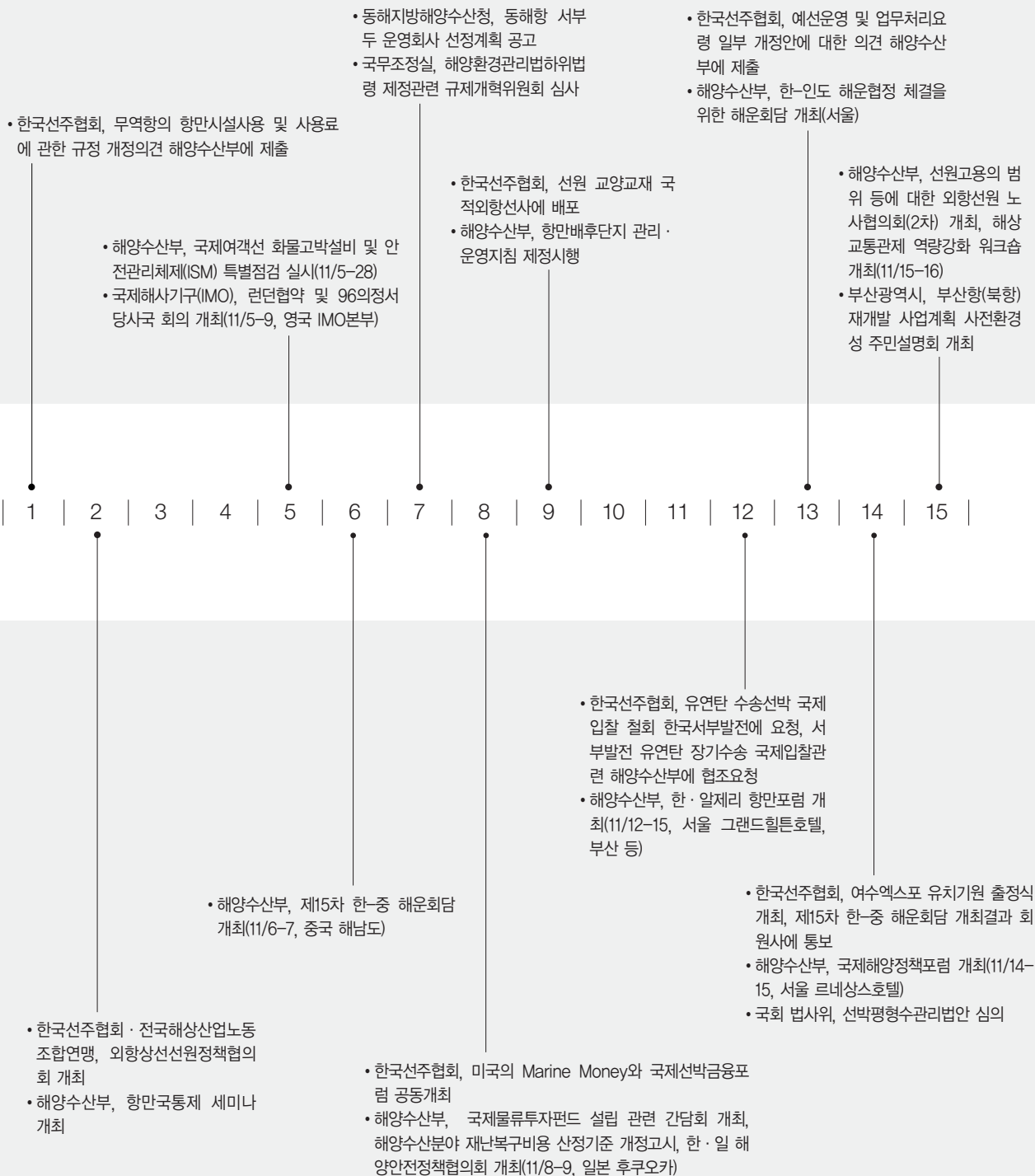
분석되고 있다. 하지만, 인도네시아는 여전히 세계에서 가장 해적사건 발생건수가 많은 나라로 분석되는 등 동남아시아에서의 경계가 필요한 것으로 지적되고 있다.

한편, 최근들어 해적사건이 증가하고 있는 곳은 아프리카 지역으로 이 지역에서 발생한 해적피해는 모두 60건으로 전년동기의 29건에 비해 52% 증가한 것으로 나타났다. 특히, 나이지리아, 소말리아에서의 선박억류와 승무원들의 인질, 유괴 등이 두드러지고 있다.

나이지리아에서의 해적피해 발생건수는 19건이지만 피해자수는 살해된 1명을 포함한 76명이다. 나이지리아에서는 주로 항만에 묘박중인 선박이 표적이 되고 있다.

또한, 금년 상반기중 소말리아에서는 17건의 해적피해 사건이 발생했으며, 85명의 승무원이 인질로 잡혔고 1명이 살해되었다. 이 지역에서는 소말리아 연안을 항행중의 선박을 무장집단이 납치해 승무원을 인질로 잡고 몸값을 요구하는 경우가 허다하다.

현재 IMB는 소말리아 연안으로부터 200마일 이상 떨어져 항행하도록 권고하고 있지만, 실제로는 200마일 이상 떨어진 해상에서 해적들의 습격을 받은 사례도 보고됐다. 소말리아 국내의 정정불안으로 선박의 납치 및 인질사건 해결이 어렵고, 해적들은 몸값을 받아 많은 무기를 사들이고 있는 것으로 전해지고 있다.



• 한국선주협회 · 전국해상산업노동조합연맹, 국제선박정책연구 소위원회 개최

• 한국선주협회, 2007년도 산업기능요원 배정 인원 조정결과 국적외항선사에 통보
• 해양수산부, 포스코와 해양기후변화대응 양해각서(MOU) 체결, 제8차 동북아(한·중·일) 항만국장회의 및 항만 심포지움 개최 (11/19~22, 서울, 광양)

• 해양수산부, IMO A그룹 이사국 4연속 진출, 글로벌 물류사업단 2008년 예산 및 사업계획 등 협의

• 한국선주협회 · 전국해상산업노동조합연맹, 국제선박정책연구 소위원회 개최
• 해양수산부, '광양항 항만클러스터 협의회' 구성 및 활성화 방안 논의

• 한국선주협회, 외국인선원 관리지침 개정의견 해양수산부에 제출

• 한국선주협회, 유연탄 수송선박 국제입찰 철회 한국서부발전에 요청, 서부발전 유연탄 장기수송 국제입찰관련 해양수산부에 협조요청

• 정부, 국가항만보안계획 수립을 위한 워크숍 개최(11/29~30, 아카데미하우스)

• 해양수산부, 해기사 면허체계 및 교육훈련 개편 연구용역 최종보고회 개최, 제3차 한중 트럭페리 복합운송관련 물류협력회의 개최(11/26~29)

• 해양수산부, 항만전산시스템 장애 방지대책 논의, 국제여객선 위치추적 운영방안 검토
• 해양수산부 · 한국선급 · 한국선주협회 · 한국조선협회 · 한국해양연구원, 한국해사센터(KMC) 개소식 거행(영국 런던)
• 국회 본회의, 선박투자회사법 등 심의의결

• 한국선주협회, 국제노동기구(ILO) 전문가 초청 특강 실시(통해해사노동협약)
• 해양수산부, 해양수산부 직제 및 직제시행규칙 개정(안) 공포 · 시행

• 해양수산부, 제163차 해양수산행정규제개혁위원회 개최