

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
외항해운업계 서해안 기름제거에 팔 걷어부쳐	2
선협 · 선원노련, 국제선박 정책연구소위원회 개최	3
2008년도 국가필수선박 지정선박 30척에서 50척으로 확대	4
KMI, 내년도 해운시황 조정불구 높은 수준 유지전망	9

해운이슈	11
2007년도 외항해운업계를 달군 주요이슈	11

업계동정	20
------	----

해사정보	28
2012여수세계박람회 유치성공 관계자 격려 및 해단식	28
서해안 오염해안 70% 방제, 세계가 놀란 '민관군 협력'	29
해운시황 조정에도 불구, 신조선가 상승세 지속전망	36
해운시황 전망, 해운업계 예상치의 정반대가 정답?	40
2007년 9월이후 컨테이너선의 용선시황 하락세 지속	43
중국 2010년까지 수입원유 50% 자국선 수송	45

해운일지	46
------	----

외항해운업계 서해안 기름제거에 팔 걷어부쳐 한국선주협회 자원봉사단 구성, 방제작업 참여



한진해운을 비롯하여 현대상선 STX팬오션, SK 해운, 대한해운 등 국내 외항해운업계가 서해안에 서 발생한 유조선 충돌사고시 바다에 유출된 기름 제거 작업에 발벗고 나섰다.

한국선주협회(회장 이진방)는 협회 직원을 비롯하여 외항해운업계 임직원들로 서해안 기름유출 제거를 위한 자원봉사단을 구성, 12월17일, 18일 양일간 태안 현지에서 방제작업에 동참했다.

12월17일(월) 오전 8시에 집결하여 현지로 떠난 외항해운업계 방제자원봉사단은 한진해운과 현대상선 각각 40명, SK해운 34명, 대한해운과 유코카 캐리어스 각각 8명, 협회 직원 12명, 장금상선, 고려해운, 대보해운, KSS해운, 태영상선 등에서 3-4명씩 160여명에 달한다.

이들 선사외에도, STX 팬오션은 그룹차원에서

130여명이 12월14일부터 16일까지 3일간 휴일을 반납하고 사고현장에서 기름제거 작업을 펼쳤으며, 폴라리스워핑과 13개 외항해운업체들로 구성된 해신회에서도 방제를 위한 봉사활동을 벌이고 있다.

그리고, 흥아해운은 지난 2005년에 해양수산부의 1사 1어촌 자매결연 운동에 참여하여 자매결연을 맺은 충남 태안의 신진도가 이번 기름유출 사고로 인해 피해를 입음에 따라 신진도 어촌계에 기름제

거를 위한 방제복구 장비를 지원하는 등 물심양면으로 지원을 아끼지 않고 있다.

이밖에도 대다수 선사들이 자체적인 스케줄에 따라 서해안 현지에서 기름제거를 위한 자원봉사에 나서는 등 방제활동에 적극 참여하고 있으며, 바다살리기운동본부 등 관련단체들도 해양환경 피해를 최소화하기 위해 자원봉사단을 현지에 급파하는 등 해운업계의 참여가 크게 확산되고 있다.



선협 · 선원노련, 국제선박 정책연구소위원회 개최

한국선원 고용, 필수 및 지정선박 규모 등 협의



한국선주협회와 전국해상산업노동조합은 12월21일 협회 대회의실에서 국제선박 정책연구소위원회를 개최하고, 한국인선원의 고용규모를 비롯하여 국가필수국제선박 운영규모, 선원의 정년연장 방안 등을 협의했다. 사측에서 선원정책소위원회 사측위원 및 선협 집행부, 그리고 노측에서 선원정책소위원회 노측위원 및 노련 집행부 등이 참석한 가운데 열린 이날 회의에서는 한국선원의 경쟁력 제고방안과 복지문제 등을 중점적으로 논의했다. 특히, 한국인선원의 고용규모와 관련해서는 기존 한국선원에 대한 고용보장을 노사합의의 기본전제로 하고, 한국해운 발전을 위해 최소 5,000명의 한국선원을 유지한다는데 의견을 모았다.

또 국가필수선대 및 지정선박 규모에 대해서는 300척을 지정하여 운영하는 것이 바람직하다는 의견과 함께 국가필수국제선박 운영규모를 2010년까지 88척을 확보하기로 하고, 이를 위해 양측이 노력하기로 했다.

이와함께 지정선박의 외국인선원 승선방안에 대해서는 선박 1척당 외국인 부원 8명을 승선할 수 있

도록 하되, 선사별 또는 선박별 상황에 따라 단위 노사합의로 해기사 1명, 부원 7명의 승선을 허용하는 방안을 검토하기로 했다.

그리고, 선 · 기장을 제외하고 연도별로 일반선박의 외국인 승선규모를 점차적으로 확대한다는데 의견을 모으고, 우선 2008년에는 해기사 2명, 부원 8명을 선사별 정원제도로 운영하고, 2009년 운영방안은 2008년중에 논의하기로 했다.

선원 복지기금 조성문제는 현 노사합의와 별도 합의하되, 외항상선선원정책협의회에서 논의하기로 했으며, 한국선원의 유급휴가 자격발생 승선기간을 8개월 승선에서 6개월 승선으로 축소하는 방안을 검토하기로 했다. 이밖에도 한국선원의 미사용 유급휴가 보상과 관련해서는 미사용 유급휴가 보상 계산식에 사용되는 통상임금을 1.5배로 해야 한다는 의견이 있었으며, 한국선원의 정년연장과 관련해서는 각사업장별 정년을 1년 연장하고 1년은 근로를 연장하는 방안을 긍정적으로 검토하기로 했다. 이날 협의된 사항에 대해서는 외항상선선원정책협의회를 개최하여 공식 합의하기로 했다.

2008년도 국가필수선박 지정선박 30척에서 50척으로 확대 선협, 2008년도 국가필수선박 지정계획에 따라 신청접수

2008년도 국가필수선박 지정계획이 최근 확정됐다. 지난 2006년에 처음으로 시행된 국가필수선대제도는 전시와 같은 국가 비상사태에 대비하여 국적선원으로 구성된 국적 상선대를 평상시에 유지하는 제도로써 필수선박으로 지정된 선박에 대해서는 외국인 선원고용을 제한하고 이에 대한 손실을 정부에서 보상해 주고 있다. 2008년에는 지정선박이 50척으로 늘어난다. 다음은 국가필수선대제도의 목적과 추진경과, 향후 계획 등을 정리한 것이다.(편집자 주)

한국선주협회는 2008년도 국가필수선박 지정계획이 최근 확정됨에 따라 회원사를 대상으로 신청을 접수받고 있다.

국가필수선대제도는 국가 비상사태시 군수물자 및 국민경제에 긴요물자를 안정적으로 수송함으로써 국가안보상 제4군의 역할을 수행하고, 전시 선박 및 선원동원은 개전 초기 내항운송(군 직접 통제) 위주로 구성되어 사태가 장기화할 경우 외항상선대 활용이 긴요한 데다 선박과 함께 내국인 위주 선원을 그대로 활용함으로써 비상시 추가 교육·훈련 없이 즉시 임무수행이 필요함에 따라 도입된 제도이다.

국가필수선대제도의 법적근거는 ‘국제선박등록법’에서 국가필수국제선박의 지정을 규정(제8조)으로 국제선박에 대한 지원을 통해 해운산업의 경쟁력을 높이고 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 하고 있다.

동법 시행령에서는 국가필수국제선박의 지정기준과 지정절차, 지정해제, 필수선박에 대한 외국인 선원의 승선제한, 손실보상의 기준 및 절차를 규정하고 있으며, 동법률시행규칙에서 국가필수국제선박의 운송물자 및 국가필수국제선박의 지정 신청과 손실보상의 신청 등 시행에 관해 필요한 사항을 구체적으로 규정

하고 있다.

▶ 추진 경과

해양수산부는 이를 위해 지난 2003년 12월에 한국 해양수산개발원에 ‘국가필수선대제도 타당성 분석 및 정책대안 연구’ 용역을 의뢰했으며, 이를 토대로 국가선박의 선원수급 안정화 추진방안을 마련했다.

이어 2005년 2월에는 국가필수선대 시행관련 관계부처 협의를 거쳐 3월에는 국가필수선대 시행과 관련한 노·사·정 협의에서 2006년도 운영규모 30척 지정에 합의했다. 그 해 12월28일 벌크선(10척), 유조선(6척), LNG선(11척), 컨테이너선(3척) 등 30척에 대해 2006년도 국가필수국제선박으로 지정했다.

그리고, 해양수산부는 2005년 12월30일 2006년도 국가필수선박 손실보상기준을 고시했으며, 2006년 12월29일 2006년도 국가필수선박 손실보상금으로 10억 6,500만원을 지급했다. 2007년에도 벌크선(10척), 유조선(6척), LNG선(11척), 컨테이너선(3척) 등 30척을 국가필수선박으로 지정했다.

이와함께 해양수산부는 2008년도 국가필수선박을 50척으로 확대지정키로 하고, 이번에 계획을 공표했다.

▶ 2007년도 운영현황

2007년 국제선박등록법에 등록된 국제선박 중 국가필수국제선박으로 지정이 가능한 선박은 138척으로 집계됐다.

[국가필수선박 지정대상 선박('06. 5)]

선종	벌크선 (광탄선)	원유선	석유제품 선(케미 칼럼용)	LPG/ LNG선	컨테이 너선	기타	계
척수	54	11	5	21	31	16	138

기타선은 자동차선 7척을 비롯하여 일반화물선 6척, 원목선 1척, 핫코일선 1척, 케미칼운반선 1척 등이다.

특히, 2007년도 국가필수국제선박 지정은 국가필수선대의 단계적 확대계획과 예산 등을 감안하여 전년도와 동일한 30척으로 지정했다.

선종별 선박척수도 전시 국가필수선박 추정규모를 고려하여 2006년 국제선박 보유현황과 선사의 국가필수국제선박 지정신청 현황을 감안하여 지정했다.

[국가필수선박 추정규모]

구분	선종	벌크선	유조선	LNG/LPG	컨테이너선	계
국가필수선대 추정규모	척수 (천GT)	38 (1,959)	15 (3,346)	33 (564)	2 (162)	88 (6,031)
'06년도	척수 (천GT)	10 (646)	6 (831)	11 (1,080)	3 (140)	30 (2,697)
'07년도	척수 (천GT)	10 (646)	6 (798)	11 (1,083)	3 (141)	30 (2,668)

▶ 국가필수선대 운영계획

해양수산부는 2008년에는 국가필수선대 지정척수

[국가필수선대 지정 총규모]

선종	양곡운 반선	유조선	LPG/ LNG선	광탄선	컨테이 너선	계
척수 (천GT)	3 (192)	15 (3,346)	33 (564)	35 (1,767)	2 (162)	88 (6,031)

를 확대했다. 전시소요물량을 수송하기 위해 필요한 국가필수선박 추정규모를 총 603만톤(G/T), 88척으로 추정했다.

그리고, 해양수산부는 국가 전략물자 및 국민경제 주요물자의 안정적 수송을 위해 국가필수선대 확대계획

[국가필수선대 확대계획]

당 초			변 경 안			
'06-'08년	'09-'11년	'12년 이후	'06-'07년	'08년	'09년	'10 년이후
30척	55척	88척	30척	50척	70척	88척

을 앞당겨 2008년도에 50척으로 확대지정기로 했다.

한편, 국제선박등록법에 등록된 국제선박 중 2008년도 국가필수국제선박으로 지정이 가능한 선박은

[국가필수선박 지정대상 선박('07. 11)]

선종	벌크선 (광탄선)	원유선	석유제품 선(케미칼 용)	LPG/ LNG선	컨테이 너선	기타	계
척수	55	10	7	19	32	14	137

137척으로 집계됐다.

▶ 2008년도 국가필수선대 지정계획

해양수산부는 2008년도 50척에 대한 선종별 척수

[2008년 국가필수선대 지정계획]

구분	선종	벌크선 (양곡/광 탄선)	유조선	LNG/L PG선	컨테이 너선	계
국가필수 선대 추정 규모	척수 (천GT)	38 (1,959)	15 (3,346)	33 (564)	2 (162)	88 (6,031)
'06 년도	척수 (천GT)	10 (646)	6 (831)	11 (1,080)	3 (140)	30 (2,697)
'07 년도	척수 (천GT)	10 (646)	6 (798)	11 (1,083)	3 (141)	30 (2,668)
'08년 도(안)	척수 (천GT)	15	10	15	10	50



는 국가필수선박 추정규모와 30척에서 50척으로 늘어난 비율(66.7%) 및 지정가능 대상 선박현황 등을 참조하여 선종별로 척수를 산출했다.

해양수산부는 미국의 안보선대인 MSP 등록선박 47척(2003년)가운데 38척이 컨테이너선으로 지정되어 있는 등 컨테이너를 통한 다양한 화물운송의 필요성이 증대됨에 따라 컨테이너선의 지정을 점차 확대해 나가고 있다.

국가필수국제선박 50척 지정·운영을 위한 손실보상금 예산은 2008년도 예산(안)에 반영했다. 2008년도 예산액(안)은 25억원이다.

2008년도 충무계획과 연계하여 국가필수선박 활용도 증대되고 있다. 충무계획상 동원지정선박을 우선하여 지정 비상시 임무수행의 일관성을 높일 계획이다.

한편, 국가필수선박의 지정요건(국제선박등록법시행령 제3조)은 국제총톤수 2만톤 이상, 선령 15년 이하인 선박으로서 군수품·양곡·원유·액화가스·석탄 또는 제철원료를 운송하는 선박으로 제한하고 있다.

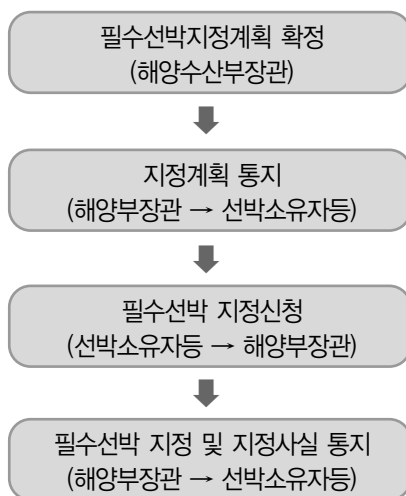
또 지정 우선순위를 보면, 대한민국 국적을 가진 화주와 장기운송계약을 체결한 선박을 우선 지정할 수 있도록 했다. 신청선박이 지정선박을 초과하여 경합시에는 대상선박의 선복량이 크고 선령이 적은 선박을 우선하되, 선박소유자 등의 적정배분을 고려하는 것을

원칙으로 하고 있다.

▶ 국가필수선박의 지정절차

국제선박등록법시행령 제4조에 의거하여 해양수산부장관은 관계중앙행정기관의 장과 협의한 후, 당해연도 12월 5일까지 다음 연도의 필수선박지정계획을 확정한다. 해양수산부장관은 필수선박지정계획을 국제선박의 선박소유자등에게 통지하여야 하며, 필수선박의 지정을 받고자 하는 선박소유자 등은 해양수산부장관에게 필수선박의 지정을 신청해야 한다.

[국가필수선박의 지정절차]





해양수산부장관은 당해연도의 12월말까지 필수선박을 지정하고, 그 지정사실을 선박소유자등에게 통지해야 한다.

필수선박은 정부의 1회계연도를 단위로 하여 특별한 사정이 없는 한 계속하여 지정한다.

해양수산부는 이 절차에 따라 필수선박 지정대상 선박(총 137척/국제총톤수 2만톤 이상, 선령 15년 이하)을 중심으로 선사로부터 지정신청을 받아, 2008년도 필수선박을 확정하여 지정하고 지정사실을 한국선주협회를 통해 선사에 통지한다.

▶ 국가필수선박 지정에 따른 손실보상

손실보상의 기준(국제선박등록법 시행령 제7조)을 보면, 손실보상 인원은 사관 1명, 부원선원 1명 등 적당 2명이다. 이는 국가필수선박의 적당 외국인 선원승선 제한(8명→6명)에 따라 외국인 선원 대신 한국인 선원 고용으로 인한 인권비성 손실금 보상이다.

외국인 선원 승무기준은 지난 2005년 8월18일 노사 합의에 따라 국제선박은 사관 1명과 부원 7명을 승선 시킬 수 있고, 국가필수선박은 부원 6명만 승선시킬 수 있다.

손실보상금 산정기준은 필수선박 승선 한국인 선원의 연간 평균임금과 국제선박 승선 외국인선원 연간 평균임금의 차액을 보상 기준금액으로 하되(국제선박

등록법 제7조제1항), 선원의 직종 및 등급별, 선박의 종류별 구분하여 산정(국제선박등록법 제7조제2항)하여 예산의 한도 내에서 보상한다.

손실보상기준은 선원의 직종과 선박의 종류를 감안하여 정하되 원활한 필수선박의 지정 및 관리를 위하여 배정 예산범위 내에서 지급될 수 있도록 산정한다.

또한, 필수선박의 외국인 선원 승선제한기준(6명)을 초과하여 외국인(정비인력)을 승선시키고자 할 경우, 사전에 당해 선박에 대한 선박수리계획(수리기간, 정비인원, 정비사항 등)을 수립하여 해양수산부에 승인을 받은 경우에만 외국인 정비인력의 승선을 인정하는 등 외국인선원 승선에 대한 엄격한 통제도 병행된다.

선협 회장단, 내년도 사업계획 등 심의 2008년도 정기총회 1월18일 개최기로

한국선주협회는 12월13일 회장단회의를 갖고 2008년도 중점사업 추진방향 및 예산규모 등을 협의했다.

이진방 회장주재로 열린 이날 회장단회의에서는 먼저 사무국으로부터 2007년도 주요업무 추진실적 및 예산집행내용을 보고받은 뒤 2008년도 주요사업계획 및 예산편성방안을 논의했다.

특히, 이날 회장단회의에서는 내년 1월10일 총회 대책 회장단회의를 갖고 사업계획 등을 검토하고, 1월18일 2008년도 정기이사회와 총회를 열어 주요사업계획 및 예산안을 최종적으로 심의의결기로 했다.

이날 회장단회의에서는 △해운세제 일몰제 적용대책 추진 △BBC HP 선박수입 미신고에 따른 대책 △외국인선원 고용범위 확대추진 △대기오염물질 배출 기준 강화 △‘HEBEL SPIRIT’호 기름유출사고 현황 및 방제작업 △한-중 해운회담결과 △아시아선주대표 자회의(ASF) 분과위원회 중간회의 개최일정 △해운 기금 조성현황 등을 보고받았다.

미국의 해난사고 대부분 제한시계에서 부적절한 항법 미 연안경비대, 안전운항 관련 'Safety Alert' 공표

최근 미국에서 심각한 손해를 야기한 해난사고들은 대부분이 제한시계에서 부적절한 항법으로 인해 발생한 것으로 분석됨에 따라 미국 연안경비대(US Coast Guard)는 12월13일 Safety Alert를 공표했다.

제한시계에서는 처음부터 항해를 시작하지 않거나, 혹은 항해도중 시정이 악화된 경우에는 안전한 장소에서 대기하는 것이 사고를 피할 수 있는 가장 좋은 방법이나, 선박 운항의 지연은 선주 또는 용선자의 이익과 직접적으로 대립되기 때문에 현실적으로는 실행이 불가능한 실정이다.

이에따라 US Coast Guard는 12월13일 Safety Alert를 공표하여 선주로 하여금 선박 운항의 지연에 의한 손해가 뜻하지 않은 사고에 의한 손해보다 훨씬 그 정도가 미미함을 강조하는 명문화된 '제한시계에서의 항해'에 관한 일련의 규칙을 제정할 것을 강요하고 있다.

그리고 이러한 규칙들은 선박에 항해에 관한 책임사항을 분명히 규정함과 동시에 육상의 운항 관리자들에게 의한 간섭 혹은 애매한 추측들까지 배제할 수 있는 것 이어야 한다고 규정하였다.

즉, 원칙적으로 제한시계에서 선박의 운항을 자제시키려데 그 목적이 있는 것으로 보여진다. 만약, 제한시계에서도 반드시 항해를 해야 한다면 무중신호 등 안전운항 절차를 반드시 이행하도록 권고하고 있다.

특히, 시정의 상태는 안전속력 결정의 가장 중요한 요소이다. 만약 필요하다면, 타효를 유지할 수 있는 최소한의 속력까지 감속하여야 한다. 선속의 감속은 항해사 혹은 선장으로 하여금 주변 상황을 분석할 수 있는 시간적인 여유를 제공할 수 있으며, 위급상황에서

적절하게 선박 조종을 수행할 수 있도록 해주기 때문이다.

또한, 견시원의 배치도 중요하다. 추가 견시원을 안전이 허락하는 한, 가장 선수 방향으로 최소 한명 이상 배치하여야 한다. 견시원은 충분한 휴식을 취한 후, 다른 업무로부터 자유로워야 하며 승선 중 적절한 견시에 관해 주기적인 교육을 받아야 한다.

최소한 쌍안경과 통신기구는 지참하여야 하며, 무엇보다도 구명동의 혹은 기타 구명기구를 착용하고 바다가 미끄럽지 않은 신발을 착용하여야 한다.

또한, U.S Coast Guard는 갑판에서 일하는 견시원을 제외한 다른 선원의 경우, 견시원이 바다로 빠졌을 때를 가정하여, 위치를 표시할 수 있는 기구(자기점화 등, 연막)를 휴대할 것을 권고하고 있다.

이와 함께 자주 선박의 위치를 파악해야 한다. 제한시계를 항해하는 경우, 종종 선위 파악의 중요성을 간과하고 있다. 레이더 및 전자항해기구에 대한 과도한 의존은 관측된 형상이 화면상에 표현되기까지의 시간 지연으로 인해 당직항해사 혹은 선장의 상황에 대한 빠른 판단을 저해할 수 있다. 특별한 경우, 적어도 매 3분마다 선위를 파악하는 것이 필요하다.

그리고 타 선박의 관찰도 소홀히 해서는 안된다. 타선의 방위, 거리, CPA는 매우 자세하게 관찰되어야 한다. 타선과의 통신은 그 선박의 의도를 파악하기 위한 목적으로 사용하되, 충분한 시간을 두고 이루어져야 하며 레이더의 Short & Long Range Scanning을 반복적으로 실시하여 타선의 접근을 미리 파악하는 것이 중요하다.

KMI, 내년도 해운시황 조정불구 높은 수준 유지전망

부정기선 운임지수(BDI) 연평균 7000~9000포인트

2008년 건화물선 시장의 운임은 BDI 기준으로 연평균 7000~9000포인트를 형성할 것으로 전망되고 있다.

한국해양수산개발원(KMI)은 '2008년 세계해운전망' 보고서에서 2008년에는 금년 하반기에 비해서는 다소 조정될 가능성이 있으나 연평균으로 볼 때 그 수준이 그리 낮지는 않을 전망이라며 이에 따라 2008년 건화물선 운임은 초호황기인 금년 수준 또는 그 이상도 달성이 가능할 것으로 예상된다고 밝혔다.

다만, 중국 경제의 고도 성장에 따른 부담과 이에 따른 중국 정부의 각 산업별 경제조절 정책, 거품 가능성 등 중국의 불확실성이 여전히 문제가 되고 있다고 지적했다.

동 보고서에 따르면, 최근 들어 FFA 마켓에서 상당한 역할을 하고 있는 투자기관들은 철저한 수익을 무기로 시장에 참여하기 때문에 현물시장의 변동이 있을 경우 이들 자본의 움직임이 연동될 수 있으며, 또 리스크를 기반으로 한 선사들의 공격적인 용선 및 신조선 투자 등은 향후 선사들의 부담으로 다가온다는 점도 내년에 유의해야 할 점으로 지적되고 있다.

2008년 건화물선 신조 인도량은 전년에 비해 11% 늘어 공급량 증가가 지속될 것으로 예상되나 물동량이 전년대비 4% 증가하여 3억톤을 돌파할 것으로 예상되며, 해체량은 450만톤(DWT)으로 증가하면서 선박량 증가세를 상쇄할 것으로 전망된다.

따라서 2008년 건화물선 해운시황은 수요측 요인이 견조한 증가세를 보이는 경우 선박 공급량 충격은 덜할 것으로 예상된다. 특히 중국의 석탄 수입국 전환에 따른 톤/마일 증가와 호주 항만의 체선 등 이러한 공급



증가 요인을 감소시키는 원인으로 작용할 전망이다.

KMI가 국내 건화물선 운영선사 6개업체를 대상으로 향후 건화물선 시장 전망에 대한 조사를 실시한 결과 주요 선사들의 경우 향후 2009년 이후까지도 큰 하락이 없는 장기적인 호황이 가능할 것이라는 의견도 나오고 있다.

내년 정기선 해운시황 전망을 살펴보면 KMI는 2008년 세계 정기선 해운시장이 중국의 경제성장이 수요를 견인하고 과잉공급 문제도 현실화 될 가능성도 크지 않으나 고유가의 지속 등으로 선사들의 채산성은 계속 악화될 것으로 예상하고 있다.

2008년 세계 해상 컨테이너물동량은 전년대비 10.8% 증가한 1억5,830만TEU에 이를 것으로 전망되며, 2008년 세계 컨테이너 선박량은 전년대비 13.4% 증가한 1,235만6,000TEU에 이를 것으로 예상된다.

2008년 인도되는 신조 컨테이너선 선박량은 153만 2,000TEU로 나타났으며 이는 2008년 전체 예상 선박량의 12.4%에 해당된다.

선형별로는 8,000TEU급 이상이 28%, 4,000~4,999TEU가 18%, 3,999TEU 이하의 중소형 선박은 29%를 차지할 것으로 예상된다.

태평양항로의 내년 해상 컨테이너 물동량은 총 2,242만TEU로 전년대비 8.8% 증가할 것으로 전망된다. 동향항로는 1,590만TEU로 전년대비 8.9%, 서향항로는 652만TEU로 전년대비 8.5% 증가할 것으로 예상된다.

태평양항로의 선대 연간 수송능력은 3,097만TEU로 전년대비 1.9% 증가할 전망이다. 동향항로는 전년대비 6.6% 증가한 1,773만TEU, 서향항로는 전년대비 3.7% 감소한 1,323만TEU에 이를 것으로 예상된다.

평균소석률은 72.4%로 전년대비 4.5% 포인트 상승할 것으로 예상된 가운데 동향항로 소석률은 89.7%로 전년대비 1.8% 포인트, 서향항로는 49.3%로 전년대비 5.5% 포인트 상승할 전망이다.

태평양항로의 운임은 다소 상승할 전망이다.

유럽항로의 내년 컨테이너 수송 물동량은 전년대비 8.6% 증가한 1,469만TEU를 기록할 것으로 전망되고, 연간 수송능력은 전년대비 8.8% 증가한 1,837만TEU를 기록할 것으로 전망된다.

동향항로가 전년대비 6.3% 증가한 782만TEU, 서향항로는 전년대비 10.8% 증가한 1,055만TEU에 이를 것으로 예상된다.



내년도 유럽항로의 평균 소석률은 80%와 같은 수준을 유지할 것으로 예상되며 특히 동향항로의 소석률은 60%로 전년대비 1.4% 포인트 증가하고, 서향항로는 94.8%를 기록하여 전년대비 2%포인트 하락할 전망이다.

유럽항로 운임은 물동량 및 선박량 증가세가 10% 이하로 둔화될 것으로 보이나 초대형선의 집중 투입으로 소폭의 운임하락을 기록할 것으로 전망된다.

근해항로의 전망을 살펴보면 내년 한중항로의 운임은 전년대비 소폭 하락할 것으로 전망되며, 내년 한일항로 운임은 2007년과 비교해 수출운임은 보합세를 유지하고 수입운임은 소폭 상승할 것으로 전망된다.

동남아항로는 2007년과 비교해 내년도 수출 운임은 소폭 상승하고, 수입 운임은 보합세를 기록할 것으로 예상되고, 한러항로는 전반적으로 2007년 운임 수준이 유지될 것으로 보이는 가운데 수출 운임은 소폭 상승한 반면 수입 운임은 보합세를 기록할 전망이다.

내년 세계 석유 해상물동량은 지속되는 고유가와 전반적인 소비위축 등으로 수요가 다소 둔화되었음에도 불구하고 중국, 인도, 브라질 등의 수요 확대로 증가율은 소폭 회복할 것으로 전망된다.

톤-마일 기준으로 한 내년도 세계 석유 해상물동량은 2007년에 비해 3.6% 증가한 12조 9770억 톤-마일을 기록할 것으로 예상된다.

내년 세계 유조선 선박량은 8.8% 증가한 4억1,890만톤을 기록할 것으로 전망된다. 특히 2008년에는 VLCC 선대가 사상 최초로 1억5,000만톤(DWT)을 돌파할 것으로 전망되며, 파나막스 및 핸디사이즈 선대도 높은 증가세가 기대된다. 2007년 현재 전체 유조선 선대에 대한 이중선체 선박의 비중은 76%이며, 오는 2010년에는 85%에 이를 것으로 전망되고 있다.

내년 중동/극동항 VLCC 운임은 평균 WS 84.2 포인트로 2007년보다 다소 높게 전망되고 있다.



2007년도 외항해운업계를 달군 주요이슈 BDI지수 1만포인트 돌파, 서해안 기름유출 사고 등

다사다난했던 정해년(丁亥年)은 이제 노을 속으로 사라지고 곧 무자년(戊子年) 새해를 맞는다. 2007년 한해도 여느 때와 마찬가지로 나라 안팎에서 크고 작은 사건이 끊이지 않았으며, 특히 해운부문에서도 예외없이 크고 작은 이슈들로 인해 희비가 교차되기도 했다. 특히, 부정기건화물선시황이 폭등하여 발틱운임지수(BDI)가 사상 최초로 1만포인트를 넘어섰는가 하면, 한해를 마무리하는 마지막달인 12월에는 서해안에서 대규모 기름유출사고가 발생하여 모든 이들의 가슴을 졸이게 했다. 다음은 2007년도 외항해운업계의 주요이슈를 정리한 것이다.(편집자 주)

▶ BDI운임지수 1만포인트 돌파

건화물선 해운경기를 가늠할 수 있는 BDI(Baltic Dry Index)가 지난 10월 10일 1만218포인트를 기록, 역사상 최초로 1만포인트를 돌파한데 이어 지난 12월4일에는 1만285포인트로 최고봉을 기록했다.

이후 소폭의 조정을 거치면서 12월20일 현재 9,392포인트로 하락했지만 여전히 높은 수준을 유지

하고 있다. 이에 따라 벌크선의 용선료도 크게 폭등, 케이프사이즈 벌크선의 1일 용선료가 한 때, 25만달러에 육박하기도 했다.

Fearnleys의 주간보고서에 따르면, 17만 2,000DWT급 케이프사이즈 벌크선의 TCT Cont/Far East 용선료는 12월20일 현재 21만 7,000달러를 기록하고 있으며, 파나막스이 경우는 대서양횡단이 1일 8만달러에 육박하고 있다.

특히, 2007년중 17만2,000DWT급 케이프사이즈 벌크선의 TCT Cont/Far East 1일 용선료는 연초에 8만1,000달러로 최저치를 기록했으며, 최고치는 24만5,000달러를 기록한 것으로 분석됐다.

또한, 북미걸프-극동항 곡물운임도 톤당 120달러를 웃도는 등 케이프사이즈는 물론, 파나막스와 핸디막스 등 선형에 관계없이 벌크선시황이 폭등세를 보이고 있다.

이러한 벌크선의 초호황은 중국 철강석 수요가 꾸준히 증가하고 있는데다 호주항만의 체선현상으로 인한 벌크선의 공급부족이 심화됐기 때문으로 분석되고 있다.

최근 벌크선 시장이 초호황을 이어가면서 케이프 사이즈 신조가 늘어나고 있으며, 수주강세 및 선박 건조설비 부족이라는 구조적인 수급불균형으로 인



해 케이프사이즈 벌크선의 신조선가가 천정부지로 뛰고 있다.

또한 비용 및 시간적 부담이 최소화하기 위해 싱글 VLCC가 벌크선으로 개조되고 있으며, 신조 중인 탱커도 벌크선으로 개조되는 일까지 일어나고 있다. 또한 벌크선 용선료도 상승하고 있어 미국을 중심으로 곡류 수송을 위해 컨테이너선을 활용하는 사례들이 늘어나고 있다.

전문가들은 벌크선의 시황은 신조선의 대량인도에도 불구하고, 중국의 수요지속과 인도, 러시아, 브라질 등의 경제호조에 힘입어 당분간 고공행진을 이어갈 것으로 전망하고 있다.

▶ 서해안에서 대형 기름유출사고

충남 태안 앞바다에서 예인선 삼성 T-5가 예인 중이던 부선이 2007년 12월7일 7시15분에 투모 정박중이던 유조선과 충돌하여 유조선 화물창이 파공되어 원유유출 사고가 발생하였다. 이 사고로 유조선에 실려 있던 원유 1만2,547kl가 해상에 유출되었다.

파손된 유조선은 홍콩국적의 14만6,848톤 허베이 스피리트(Hebei Spirit)호이고, 예인선 삼성 T-5호에 예인되던 부선인 삼성 1호(1만 1800톤)는 300톤급 해상크레인을 적재하고 있었다.



사고가 발생하자, 해양수산부는 이날 8시30분에 중앙사고수습본부를 설치하고 긴급 대책회의를 개최하여 전국 가용 방제장비를 태안지역으로 집결토록 하는 등 발빠른 조치를 취했다.

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

기름유출 사고 보름이 지난 12월22일 현재 민·관·군 총력 방제와 자원봉사 물결이 이어지면서 해안가의 응급 방제율은 모래 해변을 중심으로 70%를 넘어섰으며 해상도 일부 타르 덩어리만 남아 응급방제가 거의 완료되는 등 빠른 진척을 보이고 있다.

사고 발생 당시 모항 앞에서 만대까지 40km의 해안가에 밀려왔던 검은 찌꺼기는 10일이 지나면서 상당부분 수거돼 일부 구간에만 기름찌꺼기가 산발적으로 남아있는 상태다.

외국 전문가들은 태안의 방제속도를 보고 “기적을 일궈내고 있다”며 놀라고 있다. 기름 방제 현황을 찾은 유엔과 유럽연합(EU)을 비롯해 스페인·일본·싱가포르·미국 등 세계 각국의 전문가들은 “불과 10여일만에 이렇게 빨리 기름을 제거하다니 놀랍다”고 입을 모았다.

12월14일부터 현장 조사와 사고수습 지원을 하고 있는 미국 연안경비대(USCG) 소속 방제전문가와 미국 해양대기청(NOAA) 해양생태계 연구원으로 구성된 미 방제실 무팀은 “짧은 시간에 해안 부착유를 제거한 것은 매우 놀랍다(incredible)”

고 했다.

▶ 승선근무예비역제도 도입

승선근무예비역제도가 국회본회의를 통과했다. 국회는 7월3일 개최된 제10차 국회본회의에서는 국회의원 181명의 찬성과 2명의 기권으로 승선근무 예비역제도 도입을 주요내용으로 한 병역법 일부개정법률안을 통과시켰다.

이에 따라 2008년 1월1일부터 해기사 면허를 소지하고 3년간 승선근무를 하게 되면 현역복무를 대체하게 됨으로써 해기사 수급난이 해소될 전망이다.

한국선주협회를 비롯하여 한국해기사협회, 한국 및 목포해양대학교 등 관련 업계에서는 현행 병역법상 산업기능요원제도에 의한 대체복무제도로 유지되어 오던 승선근무 인력의 병역제도가 정부의 방침에 의거하여 오는 20012년부터 폐지됨에 따라 이에 대한 대책마련에 주력하여 왔다.

특히, 한국선주협회, 전국해상산업노동조합연맹, 수협중앙회, 한국해기사협회, 한국해운조합, 한국선박관리업협회, 한국원양어업협회, 한국해양대학교, 목포해양대학교 등 해양수산단체 및 학교는 지난 3월에 승선근무예비역 병역제도도입 추진위원회를 구성했다.

이와 함께 이 위원회는 승선근무 예비역 병역제도의 도입을 국방부와 국무총리실 국무조정실, 해양수산부에 건의했다.

위원회는 또 두차례에 걸쳐 서명운동에 참여한 1만5,000여명의 서명부를 국회에 제출하고, 해기사 병역제도의 의원입법을 건의했다.

이에 지난 5월29일 윤원호 의원 등 59인이 발의한 병역법 일부개정법률안과 6월5일 정부가 제출한 병역법 일부개정법률안을 6월18일 열린 제268회 국회(임시회) 제3차 국방위원회에 상정한 후 제안설명과 대체토론을 거쳐 법률안심사소위원회에 회부하였다.

이상 2건의 법률안에 대하여 6월25일 열린 제268회 국회(임시회) 제3차 법률안심사소위원회에서 심도 있는 심사를 한 결과, 2건의 법률안은 각각 폐기하고 위원회대안으로 제안하기로 의결했다.

그리고, 이날 열린 제4차 국방위원회는 법률안심사소위원장의 심사보고를 듣고, 법률안심사소위원회가 제안한 대안을 위원회안으로 받아들여 이상 2건의 법률안을 본회의에 부의하지 아니하기로 하고 위원회대안을 제안하기로 의결했다.

이번 병역법개정으로 해운업체는 안정적으로 해기인력을 확보하고, 해양대학교와 해사고는 병역혜택 확대로 지속적으로 우수학생을 모집할 수 있게 됐다.

특히 세계 5위 해운강국으로 가기 위한 초급해기사 확보가 원활히 이루어져 장기적으로 해양인프라를 확보하고, 전신나 유사시에는 국가안보를 대비할 수 있게 돼 국가경제와 안보에 크게 기여하는 계기가 될 것으로 보인다.



▶ 항만노무 상용화제도 정착

지난 2005년 5월6일 '항만노무공급체제 개편을 위한 노사정 협약서'가 체결된 지 2년여만인 올해 부산항과 인천항, 평택항의 노무공급체제가 상용화로 전환했다. 인천항과 평택항은 100% 상용화로 전환됐고 부산항 5개 부두의 항운노조원 870여명에 대한 상용화가 완료됐다. 올해는 약 130여년간 이어져온 도급제 방식의 항만인력공급 방식이 상시 고용체제로 전환되기 시작한 역사적인 한해로 기억될 것이다.

상용화가 적용된 3개항만 노사는 일단 표면적으로는 큰 무리없이 상용화체제가 도입, 정착됨에 따라 반색하는 분위기다.

항만인력공급체제 개혁의 핵심은 항운노조 소속의 근로자를 항만물류기업이 상시 고용하는 방식으로 전환하여 기업에게 인력운영의 자율성을 주고 항운노조의 독점적 노무공급권을 소멸시키는 것이다.

참여정부 이전에도 항운노조의 상용화를 추진하였으나 항운노조의 반발, 대규모 보상금의 요구 등으로 실패하였다. 하지만 참여정부에서는 지원특별

법 제정과 항만별 노사정 개편위원회를 구성한 후 노사정이 타협과 합의를 통하여 항만노조 상용화를 이루어 냈다.

부산항은 2007년 1월부터 상용화체제를 도입하였으며, 노조원 1,224명이 물류기업에 상시 고용되었다. 노조가 강하게 요구하던 작업권 보상없이 상용화를 도입하였고, 향후 5년간 45%의 인력에 대해 구조조정이 가능할 것으로 예측된다.

인천항은 2007년 7월 상용화체제 도입이 확정되었으며, 노조원 1,741명이 물류기업에 상시 고용될 예정이다. 부두별 인력배분, 근로시간 등에 대해 타항만의 상용화 지침이 될 정도로 상세한 부분까지 노사정이 합의하였다.

평택항은 2007년 7월 상용화체제가 도입되었으며 노조원 275명이 물류기업에 상시 고용되었다. 전체 노조원 모두가 상용화 대상에 포함되어 개별 단위 노조의 노무공급권이 완전 소멸되는 첫 번째 사례로 평가되고 있다.

항운노조 상용화로 물류기업의 인건비가 절감되고, 항만생산성이 향상되었을 뿐 만 아니라 항운노조원도 4대보험 혜택을 모두 받는 등 근로조건이

향상되었다. 이번 항만인력공급체제 개혁은 외국의 항만개혁과 비교시 대규모 파업, 장기간 항만폐쇄, 강제적인 구조조정 등과 같은 사회적 갈등 없이 해결되었으며, 개혁에 따른 소요비용도 상대적으로 적은 비용이 소요된 것으로 분석되고 있다.



▶ 2012 여수세계박람회 유치 성공

2007년 11월27일 새벽 6시경 프랑스 파리 팔레드 콩그레에서 열린 제142차 세계박람회기구(BIE) 총회의 개최지 선정을 위한 투표에서 피말리는 접전 끝에 여수가 모로코 탕헤르를 물리치고 2012년 세계박람회 개최지로 최종 선정되었다.

여수세계박람회 유치를 통하여 우리나라는 10조원의 생산유발 효과와 4조원의 부가가치 유발효과가 기대되며 약 9만명의 새로운 일자리 또한 만들어질 것으로 기대된다.

사실 이번 BIE총회에서 세계박람회 투표는 한 치 앞을 내다 볼 수 없는 치열한 경쟁양상을 보였다. 특히 모로코를 지원하는 것으로 보이는 신규가입국이 대거 늘어나고 모로코 국왕이 각국 원수들에 대한 지지를 호소하기 위해 순방 외교를 펼치고 있다는 소문이 퍼지면서 이번에도 2002년도에 모나코 총회에서 중국 상해에 패해 눈물을 흘렸던 악몽을 되살아날지도 모른다는 위기감이 한국 유치단에 퍼지기도 했었다.

하지만 이번에 14표로 모로코 탕헤르를 누르고 박람회 유치에 성공함으로써 여수 지역 뿐만 아니라 이번 유치전을 주도한 해양수산부의 위상이 한층 높아졌다. 이번 2012 세계박람회 유치성공의 원인은 무엇보다도 중앙부처와 지자체간 효율적인 역할분담은 물론 현대자동차 등 민간기업의 적극적인 지원으로 BIE 회원국을 대상으로 한 효율적인 유치활동이 가능했기 때문으로 분석된다. 특히, 해양수산부 강무현 장관 이하 관계자들의 뜨거운 열정과 함께 한국선주협회 등 해운항만업계의 적극적인 지원과 유치에 대한 활동이 이번 세계 박람회 유치를 성공으로 이끈 원동력이 된 것으로 평가되고 있다.

한국선주협회(회장 이진방)는 10월19일 2012년 여수세계박람회 유치를 위해 후원금 30억원을 여수엑스포유치위원회에 기탁했다.

이날 개최된 후원협정 체결식에서 한국선주협회 박정원 수석부회장은 “엑스포는 전세계에 국력을 과시할 수 있는 경제·문화 월드컵으로서 10조원 이상에 달하는 막대한 경제효과 뿐만 아니라, 선진국으로 진입하는 관문으로서 상당한 의미를 지니고 있다”고 강조하고, “우리 외항해운업계의 정성을 한데 모은 후원금이 여수엑스포 유치라는 유종의 미를 거두는데 보탬이 될 수 있기를 기원한다고 말했다.

여수세계박람회는 오는 2012년 5월 12일부터 8월 12일까지 3개월간 전라남도 여수시 신항부지 일원에서 개최되며, 세계박람회 개최를 위한 인프라 시설 확충에 약 7조 7000억원, 박람회 부지 및 시설조성에 1조 7000억원이 투자될 예정이며 박람회장을 중심으로 한 여수 인근에는 호텔, 리조트 등 박람회 참가자의 숙박시설 건립 등을 위해 민간에서 2조원이 투자될 계획이다.

정부는 준비기획단 운영과 원활한 사업집행을 위해 2008년 사업예산을 조기에 확보함은 물론 가칭 ‘2012여수세계박람회지원특별법’ 제정을 추진하고 있다.



▶ 선·하주 협력 MOU 체결

우리나라 선주와 하주들이 역사상 처음으로 수출입 화물의 안정적 수송과 양 산업의 동반 성장을 위해 적극 협력해 나가기로 했다. 그 일환으로 지난 6월 22일 한국선주협회(회장 이진방)와 한국무역협회(회장 이희범)는 삼성동 무역센터 51층 중회의실에서 해양수산부 강무현 장관과 산업자원부 김영주 장관 등 정부 부처와 업계 관계자들이 참석한 가운데 선하주간 협력을 위한 협약서(MOU)를 체결했다.

선하주들은 이번 MOU 체결을 계기로 국내 주요 선하주업체들이 참여하는 '선하주협의회'를 정례적으로 개최하고, 선하주 관계를 증진하기 위한 실질적인 사업들을 공동으로 발굴하여 추진해 나가기로 했다. 또한 해양부와 산자부도 이러한 선하주 협력 활동을 지원하기로 했다.

선하주간 협력관계 모색은 지난 1999년에도 추진되어 (가칭)수출입물류개선협의회를 만들기로 한 바 있으나 운임에 대한 합의가 이루어지지 않아 끝내 무산된바 있다. 이번에 국내 선하주가 MOU 체결을 통해 협력관계를 구축하게 됨에 따라 수출입 화물의 원활한 수송과 경제 활성화에 크게 기여할

것으로 기대되고 있다. 이와 관련 한국선주협회와 한국무역협회는 지난 10월 19일부터 22일까지 중국 석도와 위해에서 2007년도 선하주 워크숍을 개최하고, 선하주간 협력증진을 통한 공동 발전방안을 중점적으로 논의한 가운데 특히 10월 21일 오후 중국 위해에서 열린 선하주 간담회에서 선하주 양측은 중남미지역 등 부상하는 신흥지역에 대한 물동량 수요, 국적선사의 참여방안 등의 연구용역을 공동으로 진행시키기로 했다.

또한, 선하주는 실질적인 선하주협력을 위해 해양수산부와 산업자원부 등 관계부처 관계자와 양측 운영위원이 참여하는 정기적인 모임을 분기별 혹은 반기별로 갖기로 하는 한편 실무진들은 최소 매월 한차례씩 모여 양측의 현안문제에 대해 논의하기로 했다. 또 이번에 논의된 문제를 내년초에 실행시키기 위해 지속적으로 논의하기로 했다.

선하주간의 협력분위기가 그 어느때 보다도 고조되고 있는 가운데 한국전력공사의 자회사인 한국서부발전이 국적외항선사들의 반발에도 불구하고 지난 11월에 유연탄 장기수송을 위한 국제입찰을 강행함으로써 비난을 받기도 했다.

▶ 미국 컨테이너 100% 사전검색 의무화

부시 미 대통령은 2007년 8월3일 그동안 술한 논란을 불러일으켰던 컨테이너 화물에 대해 100% 사전검색을 의무화하는 법률에 최종 서명했다.

이는 미국이 자국의 '물류 보안(supply chain security)'을 확보하기 위해 마지막 수단을 동원했음을 의미하는 것이다.



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 하고 있다. 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.

전문가들은 이 법안이 미국에서 처음 상정됐을 때 현실적으로 문제가 많다고 보고 부시 미 대통령 뿐 아니라 해운·무역업계, 관련 정부 부처 등이 이에 반대하는 입장이었음을 지적하며, 이 법률의 통과가 2008년 미국 대통령 선거를 겨냥한 민주당과 공화당의 이해가 반영된 '정치적인 타협의 산물'로 평가하고 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 있다.

전문가들은 이 제도가 시행될 경우 예상되는 문제점으로 현재의 기술로는 컨테이너 화물의 100% 검색이 사실상 불가능하다는 점을 지적하고 있다.

이 제도가 미국이 주장하는 바와 같이 물류보안을 확보하는 데 기여하기보다는 지나치게 비용 지출만 강요하게 된다는 것이다.

한편, 우리나라의 경우는 미국과 컨테이너 보안



협정(CSI)을 체결하고 2003년부터 부산항에서 미국 수출 컨테이너 화물에 대한 사전 검색제도를 시행하고 있는데, 11월부터 부산항 감만 터미널에서 100% 검색 시범사업을 실시하고 있다.

▶ EC 독금법 적용제외 철폐

구주위원회(EC)는 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 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.

이와 관련하여 일부에서는 초안에 알맹이가 없다고 평가하고 있다. 아울러 위원회가 이전에 공포한 타 지침들, 즉 동업종간 협력 협정에 관한 지침



(Guidelines on Horizontal Cooperation Agreements)과 조약 제81조 3항의 적용에 관한 지침(Guidelines on application of Article 81(3) of the Treaty)의 보완적인 성격에 그쳤다고 혹평하고 있다.

이에 따라 2008년 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.

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 소석률 향상 등에 연결되는 경영관련 정보의 경우 하주에게 이익이 환원되거나 반경쟁적 효과가 있을 때에는 정보교환이 인정된다

▶ 상법 일부개정법률안 국회통과

법무부가 마련하여 국회에 제출한 상법(해상편) 일부개정안법률안이 제268회 임시국회 마지막 날인 7월3일 최종적으로 수정가결되었다.

이번 상법(해상편)개정은 지난 2001년 9월 한국해법학회가 해상법개정문제연구회를 구성하여 상법개정방향에 대한 검토를 개시한 이래 학계, 법조계 및 선하주업계 등 각계각층이 근 7년간 노력한 결실이며, 1991년 개정이후 16년만의 개정이다.

한국선주협회는 이번 상법(해상편) 개정작업에 적극 참여하여 외항해운업계의 입장을 최대한 반영한 결과, 당초 법무부가 제안한 개정안 중 선주책임 한도액을 헤이그-비스비 규칙과 동일하게 증액하되 시행시기를 3년간 유예하고, 선하주간 준거법합의에도 불구하고 우리 상법의 적용을 강제하는 조항의 삭제 등 일부수정되는 등의 성과가 있었다.

이에 앞서 한국선주협회 상법 해상편 개정안(정부안)에 대한 검토의견을 국회에 제출하고, 의안 심의과정에서 우리 해운업계의 의견을 합리적으로 반영하여 줄 것을 건의했다.

협회는 검토의견을 통해 상법 개정안의 대부분 조항들에 대해서는 이견이 없으나, 핵심조항이라 할 수 있는 운송인의 책임한도에 중량책임 제한제



도를 도입(제797조)하는 조항과 개품운송에 대한 선주책임제한규정에 대해 한국 상법을 강제 적용하도록 새로이 규정(제817조)한 조항 등을 삭제하여 줄 것을 요청했다.

협회는 의견서에서 이러한 내용들은 해상운송과 관련된 여러 경제주체들 간의 역관계를 운송인에 대해 크게 불리한 방향으로 변경함으로써 그 균형을 더욱 심화시켜 지금까지 유지되어 오던 상거래 관행에 큰 혼란을 초래할 가능성이 있다며, 국회의 정책적인 배려를 요망했다.

협회는 또 이러한 규정들은 해상운송 관련 핵심 경제주체인 운송인들 뿐만 아니라 화주들에게조차 제도 도입으로 인한 이익 보다는 역으로 부담만을 가중시키는 불합리한 조문들이라고 강조하고, 상법 개정안 심의시 우리 해운업계의 의견이 긍정적으로 수용되어 해운 및 무역입국으로의 도약을 위한 제도적 틀이 되어질 수 있도록 합리적인 방향으로 개정하여 줄 것을 건의했다.

▶ ASF, 상설사무국 설치

제16차 아시아선주대표자회의(ASF, Asian Shipowners Forum)가 5월28일부터 30일까지 한국선주협회 주관으로 부산 해운대 웨스틴조선호텔에서 개최, ASF 상설사무국 설치문제를 비롯하여 5-S위원회에서 논의된 주요의제들에 대한 입장을 정리한 공동발표문이 채택됐다.

특히, 그동안 논의되어 왔던 상설사무국 설치문

제와 관련해서는 모든 결정을 각국 회장단이 참여하는 회장단회의에 일임함에 따라 금번 회의에서 처음으로 회장단회의가 열렸으며, 이 자리에서 ASF 상설사무국을 싱가포르에 설치하기로 결정했다.

또 사무국의 업무를 관장하는 사무국장 선임과 관련해서는 6월중에 각국 선주협회가 적격후보자 1인을 추천하면, 7월에 싱가포르에서 회장단회의를 갖고 적격심사 절차를 거쳐 결정하기로 했다.

이같은 결정에 따라 ASF 회장단은 지난 7월 싱가포르에서 회합을 갖고 우리나라와 일본, 중국선주협회에서 추천한 사무국장 후보를 심사한 뒤 중국선주협회에서 추천한 중국원양운수총공사(COSCO)의 Wang Cheng 부장을 신임 사무국장으로 선출했다.

싱가포르에 설치된 ASF 상설사무국은 앞으로 ASF의 위상제고를 위한 국제활동에 적극 참여함은 물론, 이슈 발생시 회원국 선주협회의 의견을 수렴하여 ASF 의장명의로 국제기구 등에 의견을 제출하고, ASF 회원 선주협회간 협력증진을 위한 업무에 주력하게 된다.





고려해운

5개 부서 12개팀으로 통합

고려해운(대표 박정석)은 12월5일부로 서울 본사의 조직을 대팀제로 개편하고 임원 인사를 단행했다고 최근 밝혔다.

이에 따라 인사팀과 총무팀이 통합되어 인사팀으로 변경됐으며, 자금팀과 회계팀이 통합돼 재정팀으로 다시 태어났다. 수입관리팀, 비용관리팀, 업무팀은 업무심사팀으로, 해사팀과 기기관리팀은 해사기기팀으로 변경됐다. 또한 영업 전략부 소속의 해외 영업팀이 신설됐다.

서동우 전고려해운항공 전무가 고려해운으로 인사발령되었으며 조직개편에 따라 임원들의 보직도 변경됐다.

고려해운 관계자는 “기존의 6개 부서 20개 팀을 5개 부서 12개 팀으로 축소하여 조직을 슬림화하고 이를 통해 조직 운영의 효율화를 극대화함으로써 고객 만족에 최선을 다해 나가겠다”고 말했다.

[조직개편] △인사팀과 총무팀 : 인사팀 △자금팀과 회계팀 : 재정팀 △수입관리팀, 비용관리팀, 업무팀 : 업무심사팀 △해사팀과 기기관리팀 : 해사기기팀 △영업 전략부 소속의 해외 영업팀 신설

[임원 인사] △선임 : 서동우 전무(해사, 운항, 선원, 선박관리부 담당) △보직 변경 : 안익현 상무(컨테이너 영업부 담당), 이정경 상무(부산사무소장) △정구석 상무(중국 담당, 상해 주재)

대한해운

창립39주년 기념식 거행

대한해운(대표 이진방)이 12월12일 오전 11시 본사 6층 강당에서 해·육상 및 관계사 임직원 그리



고 임우회 회원이 참석한 가운데 '창립 39주년 기념식'을 가졌다.

이진방 회장은 기념사에서 “2007년에는 약 15억 불을 투입하여 총 21척의 선박을 확보함으로써 창사이래 최대 규모의 투자를 단행하는 한편, 전용선대의 안정적인 영업활동과 적극적인 부정기선의 영업전략으로 사상 최고의 실적을 달성하여 국내외 당사의 위상을 유감없이 드러냈다”며 “또한 가스선 및 탱커선 사업의 다각화와 싱가포르 현지 법인의 성공적인 설립으로 글로벌 선사로서의 입지를 확고히 다지는 한 해가 되었다”고 말했다.

이회장은 이어 “우리에게는 40년 가까이 쌓아온 노하우와 열정이 있고, 도전정신과 강한 정신력으로 임직원 모두의 지혜와 역량을 하나로 모아 정진한다면 비전 2010을 넘어 세계 일류의 에너지·자원 전문 수송선사로 성장할 것”을 확신하며 힘찬 도약을 강조했다.

이날 행사에는 이진방 회장의 유공직원과 장기근속자 표창수여가 있었다.

한편, 1968년에 설립된 대한해운은 국가기관사업에 필수적인 원자재를 수송하는 분야에서 선도적인 역할을 하여 왔으며, 부정기선 부문의 영업경쟁력 강화로 세계적인 에너지·자원 전문 수송선사로 성장했다.

[수상자 명단] △해상직원 : 유공사원(3명)=텔타



프라이드호 선장 정재영, 아네모네호 기관장 김웅찬, 군자란호 갑판장 최봉준, 20년 장기근속자(7명)=텔타프라이드호 일등항해사 이대희, 아도니스호 기관장 김도현, 아카시아호 통신장 정선옥, 마리골드호 갑판장 남구진, 군자란호 갑판장 최봉준, 텔타프라이드호 조기장 박근철, 군자란호 조기장 박종상

△육상직원 : 유공사원(4명)=부정기선1팀 차장이동정, 보험법무팀 과장 이상욱, 부정기선2팀 대리 조태원, 공무팀 대리 강문장, 20년 장기근속자(2명)=총무팀 차장 이훈용, 총무팀 사원 유기택

선우그룹

내년 해운매출액 10억\$ 목표

선우상선과 선우S&T(옛 봉신), 선우중공업 등으로 이루어진 선우그룹은 2008년도 해운부문 매출 10억달러(1조원)를 목표로 설정했다.

이 그룹은 올해 매출이 2006년대비 168% 증가한 5억 5,000만달러(잠정)를 기록할 전망이다, 내년에는 올해대비 88% 정도 늘어난 10억 4,000만달러를 달성한다는 목표다. 해운부문 이익의 경우도 올해 4,400만달러로 전년대비 224% 증가할 것으로 전망하는 한편 내년에는 82% 가량 증가한

8,000만달러를 목표로 설정했다.

해운부문 영업이익은 올해 3,279만달러(추정)에서 내년에는 107% 증가한 6,783만달러를 목표로, 영업이익율을 올해 6%대에서 내년에는 6.5%대로 끌어 올린다는 계획이다.

이같은 계획은 지난 12월21일 오후에 열린 선우상선 송년행사에서 참석임직원들에게 발표했다.

이날 정인현 사장은 이같은 목표달성을 위해 직원들에게 주인의식을 강조하는 한편 해운부문의 확대이외에도 북한 진출계획, 에콰도르를 비롯한 리투아니아 등지에서의 에너지사업 부문 진출 계획 등에 대해서도 큰 틀에서의 추진 계획을 밝혔다.

선우그룹은 올해 조선소 인수를 비롯해 에콰도르 유전개발사업 참여 등을 추진하는 등 착실하게 외형확대에 나서고 있어 주목을 받고 있으며, 다양한 벌커부문과 케미칼탱커와 원유수송 등 탱커사업을 영위하고 있다.

SK해운

임원 승진인사 단행

SK해운(대표 이정화)은 박건웅씨를 상무로 승진 선임하는 등 임원 승진인사를 단행했다.

[승진]△상무 :박건웅, 김영진, 황신, 김원환, 박광배

STX팬오션

이종철 사장 부회장으로 승진

STX팬오션 이종철 사장이 STX그룹 해운·지주(무역)부문 총괄 부회장으로 승진했다. STX그룹은 '2008년 매출 25조원, 해외매출 260억불' 달성을





▲ 이종철 부회장

위한 글로벌 경영 가속화를 위해 해운·무역 / 조선·기계 / 플랜트·건설 / 에너지의 4대 사업부문을 축으로 부회장단을 중심으로 한 '사업부문별 책임경영체제' 구축에 따른 집행임

원 인사를 단행했다고 12월26일 밝혔다.

STX그룹은 이종철 부회장, 이상욱 부회장 승진을 포함해 사장 승진 3명, 부사장 승진 5명, 전무 승진 11명, 상무 승진 14명, 부상무 승진 25명 등 총 60명에 대해 승진인사를 실시하고 부회장 1명, 전무 1명, 상무 1명, 부상무 1명 총 4명을 신규 선임하는 창사이래 최대 규모의 임원인사를 실시했다. 이와 아울러 실장 승진 및 신규 선임 27명에 대한 인사도 함께 실시했다.

올해 최대 호황기를 맞고 있는 벌크선 사업의 성공적인 전개로 역대 최대 규모의 매출과 경상이익을 달성한 이종철 STX 팬오션 사장을 해운·지주(무역)부문 총괄 부회장으로 승진선임했다.

[STX팬오션 임원승진] △사장 : 김대유 △부사장 : 추성엽 △전무 : 심재운, 이승원, 최임엽, 김태정 △상무 : 김혁중, 인현진 △부상무 : 손점열, 유연직, 박동일, 권오인, 김성일, 김영철 △실장 : 양경호, 김원규, 박일현, 김혁기, 권오성

[전보] △(주)STX 전무 서충일(STX 팬오션 전무)

파크로드

벌크선 2척 신조발주

파크로드(대표이사 염은선)가 3만2500DWT급 벌크선 2척을 신조발주했다.

3만2,500DWT급 벌크선 2척에 대한 R/G가 발급됨에 따라 신조작업이 지난 10월에 착수됐으며, 이 선박들은 오는 2009년 하반기와 2010년 상반기에 인도된다.

파크로드는 이번 벌크선 신조로 선대 및 영업력 강화는 물론 전체적인 선령이 하향될 것으로 기대되고 있다.

한편 지난 7월9일자로 이기웅 상무이사를 영업본부장 겸임 파크로드 싱가포르 지사 법인장(사장)으로 인명했으며, 김원장 상무이사를 경영기획 본부장 겸임 파크로드 중국 지사장(사장)으로 선임했다.

이번 인사는 실적향상과 조직의 인화에 열정을 발산한 직원을 대상으로 승진위주로 단행했다고 파크로드측은 언급했다.

한진해운

해외지역그룹장 회의 개최

한진해운(대표 박정원)이 12월17~18일 양일간 여의도 본사에서 박정원 사장 주재로 '2008년 컨테이너부문 해외지역그룹장 회의'를 열고 2008년도 사업 계획에 대하여 논의했다.



이번 회의에는 미주, 구주 및 아시아지역 3개 해외지역 그룹장(본부장)과 본사 관련 임원 및 팀장 등 약 60여명이 참석하여 내년도 해운환경 변화, 시장동향과 컨테이너 영업·물류관련 주요 이슈에 대해서 토의하고 대응전략을 점검했다.

아울러, 2008년 향로 및 선대 운영계획에 대해 면밀하게 검토하고 효율적인 물류 운영방안에 대해서도 다양한 의견을 교환했다.

특히, 한진해운은 금번 회의에서 당사 매출의 대부분을 차지하고 있는 해외지역 매출 및 수익성 제고를 위해 미주/구주/아시아 3개 해외지역의 2008년도 컨테이너 사업 계획 및 세부 달성방안에 대해 심도 있는 토론을 펼쳤다.

최은영 부회장은 인사말에서 “다가오는 2008년에는 우리 모두 준비하는 자세로 위기와 기회에 대처할 수 있는 능력을 갖추어 주위 환경변화에 상관 없이 목표 달성을 이루어 낼 수 있기를 기대한다”라고 언급하고, “또한 지난 5월 창립기념일에 발표한 ‘Vision 2017’을 통해 10년 후 한진해운이 세계 초일류 종합물류기업으로 거듭날 수 있도록 모든 노력과 열성을 다해주길” 당부하였다.

한편, 한진해운은 최근 언제 어디서나 원격으로 운항선박을 관리할 수 있는 종합적인 ‘선박관리 Portal 전산시스템’을 구축하였다.

선박관리 포탈 시스템은 크게 ‘선박관리, 선원관리, 선원교육’의 세가지 기능으로 구성되어 있으며, 기존 개별적으로 운영되고 있던 단위업무시스템을 선박관리 포탈 시스템으로 통합함으로써 보다 효율적이고 체계적인 관리가 가능하게 되었다.

특히, 인터넷 기반으로 구축되어 언제 어디서나 쉽게 종합적인 원격 관리가 가능하며, 각 운항 선박별 운항 성과(Performance)와 안전수준(Safety Level) 진단을 통해 최적의 선박관리가 가능할 수 있도록 ‘선박 Monitoring’ 기능을 획기적으로 강화

하였다.

한진해운은 이번 선박관리 포탈 시스템 구축을 통해 선박과 육상간 상호 데이터 호환이 개선되고 선박관리 기능이 향상됨으로써 안전운항 및 정시운항 능력이 더욱 강화될 것으로 기대된다고 밝혔다.

이에 앞서 한진해운은 올 상반기에 전체 운항선박에 대상으로 ‘선박 안전문화혁신 캠페인’을 실시하였으며, 지난 10월에는 우수한 해상인력 양성을 위해 모의 선박조정 시뮬레이션 장비 등 최첨단 시설을 갖춘 운항훈련원을 개원하는 등 안전운항을 위한 다양한 노력들을 지속적으로 기울여 오고 있다.

현대상선

2008년도 경영전략회의 개최

현대상선(hmm21.com, 대표 노정익)이 2008년도 경영전략회의를 금강산에서 개최해 화제를 모았다.

현대상선은 12월2일부터 5일까지 금강산에서 노정익 사장 및 미주, 구주, 아시아 등 해외조직의 주재원과 본사 임직원 등 150여 명이 참석한 가운데 2008년도 경영전략회의를 갖고, 각 사업부문의 내년도 영업 전략과 구체적인 추진방안에 대해 논의했다.

노정익 사장을 비롯한 회의 참석 임직원들은 회의에 앞서故정몽헌 회장 추모비를 참배하고, 회의 중간 중간 교예공연 관람, 삼일포 관광 등 다양한 일정 속에 2007년을 마무리 짓고 2008년도를 준비하는 시간을 가졌다.

현대상선이 이 날 논의한 2008년도 영업계획에 따르면, 컨테이너선 부문과 비컨테이너선 부문(벌크선, LNG선, 유조선 등) 모두 신규선박 확충 및



영업망 확대 등을 통해 영업력을 강화하는 한편 미 개척 틈새시장 진출로 특정 시황과 상관없는 안정적인 수익 기반 확충에 힘쓸 예정이다.

먼저 컨테이너선 부문에서는, 최근 성장세가 두드러지고 있는「아시아-구주」간 항로를 비롯해「아시아-미주」간, 아시아 역내 항로 등에서 잇달아 신규 항로를 개설하고 선복 확대를 추진할 계획이다. 특히「아시아-구주」간 항로의 경우 국내 선사로서는 최대인 8,600TEU급 신규 컨테이너선 4척을 투입하고 북유럽 및 서지중해 등 신규 시장에 항로를 개설해 영업력을 대대적으로 확대하게 된다. 항로 개편과 더불어 성장이 기대되는 신흥 시장에 신규 법인을 설립하는 등 해외영업조직 확장을 통한 수익성 강화 노력도 이어갈 방침이다.

비컨테이너선 부문에서도 신규 선박을 확보하고 다각적인 영업라인 구축을 통해 영업력을 한층 강화할 예정이다. 특히 케미컬선, LPG선 등 특수선 사업 분야의 비중을 더욱 확대하고 전담 주재원 규모도 늘려 본격적인 시장 개척에 나선다는 계획이다.

현대상선 노정익 사장은 개회식에서 “2008년에는 물동량 증가와 해운시황의 회복이 예상되나, 비용 증가와 세계경기의 불확실성을 염두에 둔 영업 전략을 수립하여 불황기에도 수익성이 보전되는 강인한 기업 체질을 완성해 나가야 할 것”이라며, “변동성이 심한 시장 환경 속에서도 양호한 실적을 보여준 올해의 성장 탄력을 계속 이어나가 벌크선 부문의 성장성과 컨테이너선 부문의 안정성이라는 두 마리 토끼를 다 잡는 한 해가 되기를 기대한다”고 말했다. 한편, 현대상선은 최근 임원 승진인사를 단행했다.

[승진] △전무 : 김윤기(金允基), 권주석(權周錫)
△상무 : 최경호(崔京鎬), 이택규(李宅圭), 최형규(崔衡奎), 김수호(金洙浩) △상무보 : 이용욱(李容

郁), 양승인(梁承仁)

[선임] △상무보 : 임영수(任英洙)

흥아해운

창립 46주년 기념식

흥아해운(대표 이윤재 회장)은 창립 46주년을 맞아 이윤재 회장을 비롯한 임직원들이 참석한 가운데 12월7일 창립기념식을 가졌다.

이윤재 회장은 기념사를 통해 “회사의 발전을 위해 헌신적으로 직무를 수행하여온 육·해상 임직원 여러분과 변함없는 격려와 성원을 보내주신 국내·외 협력회사와 화주 및 주주여러분께 진심으로 감사의 말씀을 드린다”고 말하고, 해운환경은 우리의 의지와 관계없이 계속 변하고 있으며, 불확실한 미래를 대비하기 위해서 모든 임직원들이 끊임없이 변화해야 함을 강조하였다.

이 회장은 또 실패를 두려워하지 말고 항상 도전하는 자세로 업무에 임해야 뿐만 아니라, 자기 개발에도 많은 시간과 노력을 다해주시기를 당부하였다.

이날 행사에는 장기근속자를 비롯하여 모범사원 및 우수 해상직원, HR 아카데미 우수상, 어학 성적 우수자 등에 대한 시상도 있었고 부상으로 순금 메달과 금일봉이 전달되었다.

목포해양대학교

C&중공업과 산학협력 교류협정

목포해양대학교(총장 신철호)는 (주)C&중공업(대표이사 임갑표)과 12월20일 대학본부 2층 회의실에서 산학협력 교류협정을 체결하였다.

목포해양대학교와 C&중공업은 우수한 해양전문 인력을 양성함으로써 신해양시대를 맞아 두 기관



의 발전은 물론 우리나라 해양산업의 발전에 기여할 목적으로 산학협력 교류협정을 체결한다. 목포해양대학교에서는 그 동안 쌓아 온 연구력을 바탕으로 공동연구 등을 통하여 C&중공업에 기술지원을 하게 되고, C&중공업은 목포해양대학교에 각종 교육시설을 제공하며, 학생실습 및 인턴사원 채용 등 취업을 지원하게 된다.

산학협력 교류협정 체결 내용으로는 학술정보의 상호교환, 학술적 자문, 연구지원의 외부수탁을 포함한 산학공동연구의 실행, 세미나, 교육시설 등을 통한 인력 교육프로그램의 공유, 현장실습, 견학, 연구기자재 및 시설물의 최대한 활용, 산업장학생 및 인턴제 운영으로 지역혁신인력 공동육성, 전문인력의 수급 및 졸업생의 취업에 관한 상호 협력, 상호 구성원 간 정기적인 간담회 개최, 기타 양 기관간의 우호관계를 깊게 하고 조선, 해양, 해운산업발전에 서로 가치가 있다고 인정되는 사항, 기타 상호 관심 분야 등이 포함되어 있다.

C&중공업은 C&그룹이 새롭게 시작하는 신조선주력 회사로서 공장면적 26,714㎡에 PANAMAX급 10척을 건조할 수 있는 시설을 갖추고 있으며, LR급 정유운반선과 MR급 정유운반선, PANAMAX급 살물선(83K DWT), HANDYMAX급 살물선 등이 주생산선종이다.

C&중공업은 사업초반 83K DWT급 PANAMAX BULKER의 건조를 시작으로 하여 2010년 이후 고부가가치 선박을 건조할 예정이며 2010년 이후 연간 매출액 5,000억원을 목표로 하고 있다.

인천항만공사 공공혁신전국대회에서 대상

인천항만공사(IPA, 사장 서정호)가 공공기관 및 지방자치단체의 혁신 성과를 평가하는 제8회 공공혁신전국대회에서 대상을 차지했다.

인천항만공사는 12월11일 사단법인 한국공공자치연구원이 주최한 공공혁신전국대회에서 인천항만공사가 출품한 혁신사례 ‘혼합폐기물에서 희망을 보다(수피 혼합폐기물 분리처리 재활용 방안)’가 공기업의 경영혁신을 통한 수익모델 개발을 평가하는 공공기관 사업역량 부문에서 대상을 차지했다고 밝혔다.

대상을 받은 ‘혼합폐기물에서 희망을 보다’는 2007년 건설팀이 추진했던 사업으로 아암물류단지 지표면에 혼재돼 있던 골재와 나무껍질을 분리처리함으로써 폐기물 감소와 재활용 등으로 약 5억8천만원의 비용 절감과 환경 보전 효과를 가져온 경영혁신 사례다.

인천항만공사는 이 혼합수피 분리처리 방안이 아암물류단지 전체로 확산 적용될 경우 최대 41억원의 비용 절감 효과가 있을 것으로 예상하고 있다.

공공혁신전국대회는 각 지방자치단체와 공공기관을 대상으로 우수 경영혁신 사례를 발굴해 벤치마킹함으로써 기관의 혁신 역량을 높이는데 기여하기 위해 창설된 대회로 올해로 8년째를 맞고 있다.

이번 8회 대회에는 총 48개 기관이 총 50개 경영혁신 사례를 출품해 인재육성과 고객만족, 사업역



량, 업무성과, 책임경영 등 5개 부문에서 자웅을 겨뤘다.

인천항만공사는 지난해 7회 대회에 처음 참가해 2등상에 해당하는 최우수상을 수상한데 이어, 두 번째 출품인 올해 최고 영예인 대상을 차지하는 성과를 거둬 혁신선도 공기업임을 대외적으로 입증했다.

한편, 인천항만공사는 이날일 시상식에 앞서 서울 전경련회관 국제회의장에서 열린 공공혁신전국대회 혁신컨퍼런스에 박용문 부사장과 혼합폐기물 분리 처리를 담당했던 윤성태 대리가 참석해 직접 혁신사례를 소개하는 시간을 가졌다.

울산항만공사

액체화물업체 대표와 간담회

울산항만공사(UPA·사장 김종운)는 12월21일 액체화물업체 대표자와의 간담회와 울산항 이용업체 실무자와의 간담회를 잇따라 열어 울산항 현안 및 내년도 운영 방향 등과 관련한 의견을 교환했다.

이날 간담회에서는 △울산신항 개발을 포함한 액체화물 중심항 구축 방안 △울산항 포트세일즈 및 마케팅 강화 방안 △겨울철 해상교통 및 항만안전 대책 등에 대한 논의가 진행됐다.

간담회에서 양측은 울산항 활성화와 수익 증대를 위해서는 장기적인 계획에 입각한 적극적인 해외 마케팅 활동의 전개와 안전한 항만운영이 담보돼야 한다는 데 인식을 같이했다.

특히 충남 태안에서 발생한 초대형 기름유출 사고와 관련, 양 측은 국내 최대의 액체화물 취급 항만인 울산항에서는 대형사고가 일어날 위험성이 상존해 있는 만큼 각별한 주의와 예방 노력을 기울이기로 의견을 모았다.

업체 관계자들은 선박의 자유로운 입출항이 가능

하도록 주기적인 수심 측량과 유지 준설의 적기 시행이 시급하다는 의견을 제시했다.

이에 대해 UPA는 “준설의 필요성에 대해 깊이 공감하고 있다”고 전제한 뒤, “가능한 한 이른 시일내에 우선순위를 정해 준설에 나설 계획”이라고 밝혔다.

UPA는 온산항 입주 물류업체에 대한 수도공급 요청에 대해서는 “울산시 업무인 만큼 행정협의회 등을 통해 업체의 요구를 전달하겠다”고 밝혔다.

장생포 고래연구소 대회의실에서 진행된 울산항 이용 선사 및 대리점, 하역업체, 화주 등 실무자와의 간담회에서는 울산항 이용을 둘러싼 애로사항 해소 방안이 집중 논의됐다.

업체 관계자들은 △가스 선박의 야간작업 허가 △부두 내 휴게소 신설 △제5부두 분진 방지를 위한 방진시설 설치 △항로 등부표의 등질 개선 등의 조치가 필요하다는 의견을 제시했다.

이에 대해 UPA는 담당부서별 검토 및 유관기관과의 협의 등을 통해 개선이나 보완이 필요하다는 판단이 내려질 경우 즉각 조치에 나설 방침이라고 밝혔다.

이날 간담회에서 UPA는 내년도 예산안에 반영돼 있는 울산항 유지 보수 계획을 설명했다. 또 이달 초 구축한 고객맞춤형 정보제공 서비스에 대한 시연회도 가졌다.

한국컨테이너부두공단

한국항만협회와 상호협력 협약

한국컨테이너부두공단우리공단(이사장 정이기)은 12월18일 한국항만협회(이사장 이용기)와 상호협력 협약을 체결하였다.

양 단체는 이번 협약을 통해 △국내외 항만개발 주요 파악을 위한 정보의 상호교류 및 공동연구 △

항만건설 CALS 및 지하 시설물 GIS DB에 관한 기술 지원 및 교류 △항만건설 신기술 개발 및 적용과 확산을 위한 공동협력 △항만건설기술 향상을 위한 정보의 제공 및 공유, 교육훈련 지원 △항만 시설물의 안전관리 및 재해·재난 방제를 위한 정보기술 공유 △국내외 항만건설 정보화를 위한 정보 교류 및 공동 시장 개척 △남북경제협력 증진을 위한 항만개발사업 지원의 공동협력 △유비쿼터스 구현을 위한 첨단 지능형 항만건설 정보시스템 구축 협력이 탄력을 받아 추진되며, 우리나라 항만건설 기술 개발과 항만건설 산업의 발전에 크게 이바지 할 것으로 예상된다.

한국해기사협회

육상직 해기사 간담회 개최

한국해기사협회(회장 추형호)는 12월18일 해기사협회 회의실에서 육상에 근무 중인 해기사 20여명을 초청, 협회현황 및 2007년도 주요사업 등 협회 활동내역에 대한 설명과 함께 협회 활성화를 위한 일선 회원들의 각종 의견 수렴 및 협회 발전방향을 논의하기 위한 해기사 간담회를 가졌다.



이날 간담회는 추형호 회장의 인사말과 함께 '승선근무 예비역 제도 병역법 개정'과 '시행령(안)' 관련 입법 추진과정 및 추진방향 등 협회의 주도적인 역할에 대한 설명이 있었다.

이와 함께 협회 자산가치 증가에 기여하고 나아가 협회의 대내외적인 영향력을 향상시키며 강당과 복지시설의 확충으로 협회회원 및 가족, 회원사에 다양한 복지혜택을 제공하기 위한 회관 증축에 대한 설명이 있었다.

이 날 간담회에 참석한 한국해양대학교 김시화 학장은 향후 관련법(시행령)을 시행함에 있어서 발생될 문제점 및 미비점 보완에 많은 지원과 관심을 가져 줄 것을 당부하였다.

이어, 참석자 및 임직원 소개 후 △협회현황 및 정책사업에 대한 설명 △최근 해사관련 법령 개정 현황 △국제협약의 최근 동향 △2008년도 대의원 선거 및 투표에 관한 설명을 하고 난 뒤, 해기사협회의 발전적 방향 모색 및 현장의 애로사항 등에 관하여 의견을 나누었다.

특히, 노사정 실무 협의시 논의되고 있는 외국인 해기사 고용과 관련한 필수선박, 지정선박, 일반선박 중 필수선박/지정선박의 증선에 대해 지대한 관심을 보였으며, 이에 따른 거시적 관점에서 안정적인 해기전승에 필요한 사항과 현안 문제점 등에 관하여 열띤 논쟁이 있었다.

그리고 초급해기사의 산업기능요원 TO 배정의 문제, 승선해기사의 삶의 질 향상을 위한 방안 등이 중점적으로 논의되었다.

이에 추형호 회장은 이날 간담회에서 개진되고 논의된 주요 내용을 적극 검토하여 관계당국에 건의하는 등 관련정책이 반영될 수 있도록 노력할 것을 약속하였다. 이날 간담회에는 한국해양대학교 김시화 학장 외 15명이 참석했다.



2012여수세계박람회 유치성공 관계자 격려 및 해단식

정부, 국회, 재계 등이 합심하여 일궈낸 결과 축하

해양수산부와 2012여수세계박람회 유치위원회는 12월28일 서울 롯데호텔에서 강무현 해양수산부장관, 김재철 위원장, 한국선주협회 이진방 회장 등 관계자 300여명이 참석한 가운데 500여일의 대장정을 유치성공의 대미로 장식한 이후 그 마무리를 알리는 유치위원회의 해단식을 가졌다.

유치위원회는 지난 2006년 5월12일 세계박람회 유치신청서를 BIE에 제출한 이래 500여일 동안 2회에 걸친 심포지엄과 총회에서의 프리젠테이션, 그리고 현지실사 등을 통하여 여수엑스포 유치의 당위성과 개최의지를 BIE 회원국에게 확실하게 각인시킴으로써 11월27일 마침내 파리총회에서 'YEOSU KOREA'를 올려 퍼지게 했었다

이날 해단식은 그동안 여수세계박람회 유치를 위해 고생한 관계자들의 노고를 치하하고 정부, 국회, 재계등 사회각계각층이 합심하여 일구워 낸 유치성공을 자축하는 축하의 자리로서 '박람회 유치, 500일간의 장정'을 영상으로 다시 한번 느끼면서 그동안 특별히 수고한 인사들에 감사패 전달과 만찬으로 이어졌다.

김재철 위원장은 해단식에서 “오늘 유치성공의 결과가 있기까지 500여일간을 정부와 국회, 재계, 지자체등 모두가 혼신의 힘을 다해 열심히 뛰어 주신 정성에 대하여 다시 한번 감사의 말씀과 함께 이제 여수세계박람회의 성공적인 개최와 경제·사회·문화적 파급효과를 극대화 하기위해 지금부터 아주 치밀한 준비가 필요하다”고 말했다.

또한, 강무현 해양수산부장관은 축사를 통해

“여수세계박람회를 역사상 가장 성공한 박람회로 자리매김 할 수 있도록 할 것”이라며, “유치성공에서 나타난 범국민적 역량을 박람회 준비에 집중시킨다면 이는 그리 어렵지 않을 것”이라고 강조했다.

2012여수세계박람회는 2012년 5월12일부터 8월12까지 3개월 동안 전라남도 여수시 신항지구 일대에서 개최하게 되며, 총 관람객은 약800만명으로 예상되고 있다. 경제적 파급효과로는 생산유발 10조원, 부가가치 창출 4조원 등이 될 것으로 분석하고 있다.

한편, 해단식에 이어 유치위원회는 앞으로 청산 절차에 들어가는 등 모든 업무가 종료하게 되며, 1월초 '2012여수세계박람회 준비기획단'이 구성되어 박람회 개최준비에 따른 제반업무를 수행할 것으로 알려졌다.

해양수산부 관계자에 따르면, 여수박람회 개최를 돕기 위한 내용을 규정한 '여수세계박람회지원법안'이 관계부처 협의를 거쳐 1월초 입법예고될 예정이며, 동 법안에는 조직위원회 설립과 박람회 사업의 원활한 진행을 위한 각종 인·허가 사항에 대한 의제 조항 등이 담겨질 것이라 한다.

또한 준비기획단에서 지난 4월 BIE에 제출된 실사보고서를 기반으로 1월초 박람회 전시장 배치에 대한 기본계획 용역에 착수하는 한편, 오는 박람회 개최 4년 전인 내년 5월12까지 BIE측에 인정 신청을 하는 등 본격적인 박람회 준비에 착수하게 될 것이라 전했다.

서해안 오염해안 70% 방제, 세계가 놀란 ‘민관군 협력’

외국전문가 “방제속도와 함께 과정도 효과적이고 적절”



“10여년 전 일본에서 가장 큰 피해가 났던 유조선 ‘나훗카 호’의 정유 유출사고와 비교하면 (유출량) 1.7배에 해당하는 데도 굉장히 빨리 제거가 돼있어 놀랐다.” (일본 방제전문가팀 요텐유키오(余田幸夫)외무성 북동아시아 조정관)

“2개월 걸릴 작업을 불과 1주일 만에 해내 놀랐다”

12월17일 충남 태안 앞바다 기름 오염 사고 현장을 방문한 일본 해상보안청 및 해상재해방지센터 소속 전문가 등 6명으로 구성된 일본 긴급지원팀은 천수만 인근 영목항 등을 둘러본 뒤 “해경과 자원봉사자 등 민간과의 협력이 잘 이뤄지고 있는 것 같다”고 말했다.

▶ 자원봉사자들이 방제에 큰 힘

일본 긴급지원팀을 이끌고 있는 요텐 유키오 외무성 북동아시아 조정관은 특히 “1~2개월 정도

걸려서 할 수 있는 일을 불과 1주일 만에 해낸 것 같다”며 “자원봉사자들이 방제에 큰 힘이 된 것으로 보인다”고 평가했다.

요텐 조정관은 “원유 유출 사고 후 딱딱해지는 기름 덩어리들은 일본 원유 유출 사고에서도 발생했었다”며 “일본 후쿠티 마을에서 발생한 중유 유출 사고에서도 원유 찌꺼기들이 발생했고 한국과 같은 같은 방법으로 수거했었다”고 밝혔다.

지난 1997년 1월2일 일본 후쿠이(福井)현 미쿠니(三國)정 앞바다에서 발생한 러시아 선적 나훗카 호 기름 유출 사고는 유조선이 폭풍으로 두동강 나면서 중유 6240여kl가 유출됐으나 일본 전역에서 밀려든 30여만명의 자원봉사자들로 기름 제거에 성공하면서 ‘30만명의 기적’으로 잘 알려져 있다.

▶ 짧은 기간에 응급방제 마무리

충남 태안 앞바다 기름 유출 사고 11일째인 12월17일, 민·관·군 총력 방제와 자원봉사 물결이 이어지면서 해안가의 응급 방제율은 모래해변을 중심으로 70%를 넘어섰으며 해상도 일부 타르 덩어리만 남아 응급방제가 거의 완료되는 등 빠른 진척을 보이고 있다.

사고 발생 당시 모항 앞에서 만대까지 40km의 해안가에 밀려왔던 검은 찌꺼기는 10일이 지나면



서 상당부분 수거돼 절반 정도인 20km 구간에만 기름찌꺼기가 산발적으로 남아있는 상태다.

사람과 장비의 접근이 어려워 아직 기름이 남아 있는 가의도~모항, 정자두 해안 등 5km 지역에는 군 병력과 장제전문 업체들이 집중 투입돼 방제작업에 가속도를 내고 있다.

타르 덩어리의 확산세와 확산량도 급속히 약화됐으며, 천수만 입구의 얇은 유막도 경비정과 방제정을 동원한 막바지 방제작업으로 거의 없어져 오염 물질의 천수만 유입가능성도 매우 낮아졌다.

▶ 외국전문가들, 기적 일궈내어

외국 전문가들은 태안의 방제속도를 보고 “기적을 일궈내고 있다”며 놀라고 있다. 기름 방제현장을 찾은 유엔과 유럽연합(EU)을 비롯해 스페인·일본·싱가포르·미국 등 세계 각국의 전문가들은 “불과 1주일여 만에 이렇게 빨리 기름을 제거하다니 놀랍다”고 입을 모았다.

12월14일부터 현장 조사와 사고수습 지원을 하고 있는 미국 연안경비대(USCG) 소속 방제전문가와 미국 해양대기청(NOAA) 해양생태계 연구원

으로 구성된 미 방제실무팀은 “짧은 시간에 해안 부착유를 제거한 것은 매우 놀랍다(incredible)”고 했다.

지난 12월15일 태안 앞바다를 찾은 스페인 바르셀로나 국립대 루이스 램코프 박사 등 스페인 해양생태학 전문가들은 현장을 둘러본 소감을 묻는 질문에 “생각했던 것보다 빠르게 오염원이 제거되고 있는 것은 고무적인 현상이며, 다른 나라에서 유례를 찾아보기 어려울 정도”라고 감탄했다.

12월16일부터 사고 피해지역을 살펴보고 있는 유엔환경기구(UNEP), 유럽공동체(EU), 유엔개발계획(UNDP) 등 국제기구 공동조사단도 “한국정부가 초동조치를 신속히 하고 관계기관, 지방정부, 군당국, 시민단체, 자원봉사자 등이 체계적으로 협력하고 있는 것이 무척 인상적”이라고 말했다.

▶ 정부와 국민의 조치 매우 적절

특히 국제기구 조사단은 “원유유출사고 이후 우리 정부와 국민의 조치와 대응이 매우 적절하



고, 즉각적이며, 효과적이었다”고 평가하고 “현장 상황을 봤을때 모든 상황들은 전문적으로 대응이 잘되고 있는 것으로 판단하고 있다”고 말했다.

유처리제의 사용이나 타르 덩어리의 유해성 여부 등에 대해서도 블라디미르 사하로프 단장은 “국제적 기준에 따라 유처리제를 정상적으로 사용한 것으로 판단된다”고 밝혔고, “바다에 떠 다니고 있는 오일 타르의 경우 일반적으로 막 쏟아져 나온 원유보다 유해성이 훨씬 적은 것”이라며 “사고 이후 한국 정부의 대응책이 타당했다고 생각한다”고 분석했다.

스페인 바르셀로나 국립대의 루이스 램코프 박사도 “타르 덩어리는 기름이 분해되는 과정에서 나오는 것으로 일단 독성이 많이 제거된 상태이기 때문에 피해는 크지 않을 것”이라며 “미관상의 문제는 있지만 상대적으로 수거가 쉬운 장점도 있다”고 강조했다.

▶ 진짜 중요한 방제는 이제부터

외국 방제 전문가들과 생태학자들은 철저한 조사와 분석을 통한 지속적인 방제와 체계적인 생태계 복원 계획 수립을 주문했다.

미국 해양대기청 에드 레빈 연구원은 “기름이 안 보일 정도로 줄었다고 방제 작업을 멈춰서는 안 되며 진짜 중요하고 힘든 방제 작업은 이제부터 시작”이라고 했고, 스페인 바르셀로나 국립대의 루이스 램코프 박사는 “눈에 보이는 기름 제거에 덧붙여 생태계에 미치는 피해실태를 분석하고 체계적으로 이를 복원하는데도 관심을 기울여야 한다”고 강조했다.

유엔 등 국제기구 조사단은 “생태계 복원은 오랜시간이 요구된다”며 “긴급 상황의 효율적 관리, 대응, 처리체계와 중장기 환경복원방안을 포함하여 종합적인 방안 검토가 필요하다”고 조언했다.

▶ 정부, 생태계복원 장기계획 마련

이에 따라 정부는 태안 앞바다 기름 유류사고로 인한 해양 및 연안환경 피해를 과학적으로 조사하고 적극적인 대책을 마련하기 위해 국내외 전문가를 총망라한 유류오염 사고 영향 조사 및 평가를 위한 전문단을 구성, 환경영향 조사를 하고 생태계 복원 장기계획을 마련키로 했다.

해양연구원을 중심으로 구성된 국내전문단은 미국 해안경비대(USCG) 소속 오염방제전문가팀과 유럽연합(EU)과 유엔개발계획(UNDP), 유엔환경계획(UNEP) 등 국제기구 공동조사단 등과의 긴밀한 협조체제를 통해 태안 유류사고 환경영향 조사 및 생태계복원 장기계획을 마련하기 위한 현장조사를 하고 있다.

해양수산부 우동식 해양환경정책팀장은 “특히, 해양수산부의 이러한 즉각적인 조치는 과학적인 오염영향 조사 뿐만 아니라 이번 사태로 인해 발생한 해양 및 연안생태계 복원을 장기적으로 추진할 의지를 표명했다는 것에 큰 의미를 둘 수 있다”고 말했다.





여수세계박람회 유치 계기로 세계 5대 해양강국 도약

KMI 전형진 박사, 여수세계박람회 유치 기념 포럼'에서



20012년 여수세계박람회를 전략적 이벤트로 삼아 세계 12위에 머물고 있는 한국의 해양력을 5위로 끌어올려야 한다는 주장이 제기됐다.

해양수산개발원 전형진 박사는 12월14일 전남대 여수캠퍼스에서 열린 '2012여수세계박람회 유치 기념포럼'에서 "엑스포를 통해 해양력을 5위로 올릴것과 이를 위해 조속히 여수엑스포의 준비를 위한 조직위를 구성하고 지원방안을 반영한 특별법을 만들어야 한다"고 주장했다.

전 박사에 따르면 '살아있는 바다, 숨쉬는 연안'을 주제로 한 여수엑스포는 여수를 포함한 남해안 지역의 관광 발전, 한국과 일본, 중국을 잇는 해양크루즈 관광산업 발전, 국민의 해양에 대한 관심 제고와 해양인력 확대, 해양산업과 과학기술 발전의 새로운 계기 마련, 통합 해양행정체제 강화와 해양외교력 강화를 불러오게 된다.

이 때문에 한국이 세계 5대 해양강국으로 발전하는 계기가 될 수 있다는 것이다.

우리나라의 종합해양력은 세계 12위 수준으로 부문별로는 해양자원부문이 세계 21위, 수산 13위, 해운 10위, 조선 1위, 해양관광 22위, 환

경보전 30위, 안전관리 6위, 해양과학기술 15위 등이다.

전 박사는 "스페인 바르셀로나의 경우 1992년 이전에는 스페인 변방의 작은 도시에 불과했으나 1992년 올림픽을 계기로 지중해 최고의 크루즈 기항지로 발전했다"며, 이는 스페인이 범선을 주제로 개막공연을 하고 크루즈 선박 15척으로 바다 위에 뜬 호텔을 준비해 세계 크루즈 선사를 대상으로 치밀한 전략을 세워 실천한 결과라고 설명했다.

그는 이에 따라 한국이 2012년 여수엑스포를 세계 5위 해양강국으로 발전하는 전략적 이벤트로 삼아야 한다고 강조했다.

이와 함께 한국이 세계 5위의 해양강국으로 도약에 성공한다면 국내총생산에서의 해양부문 비중이 현재의 7.8%에서 10.1%로 늘어나고 취업자



수는 210만명에서 313만명으로 증가할 것이라고 추정했다.

또 2016년께는 연간 125조원의 부가가치와 295만명의 고용이 창출될 것이라고 전망했다.

한편, 전 박사는 4년이라는 짧은 시간 동안 여수 엑스포 개최준비를 성공적으로 하기 위해서는 통

합적인 운영조직인 조직위원회를 조속히 구성하고 출입국·통관·관세·세금·운송 우대방안과 예산·인원·행정처리 지원 근거 등 엑스포와 관련한 모든 지원방안을 마련해야 한다고 지적했다.

또 여수세계엑스포의 유산이 될 여수프로젝트의 경우 조직위와는 별도의 사업추진체계가 필요하며 여수선언도 2~3년 가량 준비해 국제적으로 구속력 있는 선언을 발표해야 한다고 강조했다.

이날 포럼은 전남대 지역사회발전연구소가 주최했으며 김기태 GS 칼텍스 상무, 서현곤 여수시의회 박람회 특위위원, 이상을 여수시 박람회 준비위 상임집행위원장, 이상훈 여수시 지역혁신협의회 의장, 이원교 전남대 수해양대학 교수, 조동문 전남매일 기자 등이 토론자로 참여해 다양한 의견을 제시했다.

서해안 유류유출 사고 피해보상 현지 설명회 개최

18일부터 피해보상 상담위한 피해조사지원단도 운영

해양수산부는 지난 7일 발생한 'HEBEI SPIRIT' 호 유류유출사고와 관련 피해 어민과 주민들의 원활한 피해보상 청구를 돕기 위해 20월 18일 태안군청 대강당에서 피해보상 청구절차 등에 관한 설명회를 개최했다.

해양수산부는 아울러 법무부, 한국해양수산개발원(KMI), 해양연구원(KORDI) 등 민관전문가들로 피해조사지원단을 구성해 12월18일부터 태안 현지에 개설되는 지원단 사무소에 상주하면서 어민들의 피해보상 청구에 필요한 자료수집 등에 관해 전문적인 상담 서비스를 제공하고 있다.

현재 피해현장 사진, 비디오 자료 등의 기초적인 입증자료는 그동안 언론보도를 통해 중요성이 널리 홍보됨에 따라 비교적 잘 수집되고 있는 것으로 판단되나 이러한 입증자료가 보험사나 국제

유류오염보상기금에 의해 제대로 인정받기 위해서는 관련 전문가들에 의한 객관성 있는 보완과 검토가 요구되는 데 따른 것이다.

해양수산부는 어민들의 보험금 사정에 필요한 객관적인 증빙자료 수집과정과 보상청구 절차를 최대한 지원하여 국제유류오염기금과 보험사로 부터 적절한 보상을 받을 수 있도록 총력을 기울일 방침이라고 밝혔다.

이번 피해조사단의 첫 설명회에는 이은 해양수부차관, 최민호 충남도행정부지사, 수협관계자, 어촌지도사, 피해시군 관계자, 피해어민 대표들이 참석 한 가운데 관계전문가이 보상청구절차, 기준, 청구방법 등에 대한 설명, 피해어민들로부터의 의견 수렴, 질의응답 순으로 진행됐다.



내년도 부산항 환적화물 볼륨인센티브 150억원 예상

컨테이너 1TEU당 1만원으로 매년 100~120억원 지급

부산항 환적화물 물동량을 늘리기 위해 부산항을 기항하는 선사들에 지급하는 볼륨인센티브 규모가 내년 150억원으로 사상 최대에 이를 전망이다.

부산항만공사(BPA)에 따르면 올해 부산항 환적화물 물동량 증가 추이에 따라 내년에 선사들에 지급할 볼륨인센티브는 150억원 규모로, 지난 2003년 이 제도를 도입한 이래 가장 큰 규모가 될 것으로 추산됐다.

기준 연도와 전년도의 환적화물 물동량을 비교해 50억원은 전체 환적화물의 선사별 비율에 따라 지급하고 나머지 액수는 선사별로 1년간 늘어난 환적화물 1TEU(20피트 길이 컨테이너 한 개)당 1만원씩 지급하는 볼륨인센티브는 해마다 100억~120억원 수준으로 지급돼 왔다. 지난해 환적화물의 증가분에 따라 올해 5월 지급된 볼륨인센티브도 107억원에 그쳤다.

이처럼 예년의 볼륨인센티브 규모에 비해 내년에 지급될 볼륨인센티브가 크게 늘어난 것은 세계 2위 선사인 MSC가 지난 4월부터 아시아 환적기지를 중국 닝보항에서 부산항으로 옮긴 데 따른 것이다.

MSC가 내년에 BPA로부터 받는 볼륨인센티브의 총액은 올해 1월부터 지난 10월까지의 물동량 추이에 비춰 볼 때 45억원에 이르러 단일 선사가 받은 볼륨인센티브로서는 역대 최고액을 기록할 것으로 추정되고 있다.

두번째로 많은 볼륨인센티브를 받게 될 선사는 CMA CGM으로 볼륨인센티브 규모가 13억여원에 이를 전망이다. 국적선사로서는 한진해운이 3

위 그룹을 형성하며 10억원가량의 볼륨인센티브를 받을 것으로 추정됐다.

BPA 관계자는 “현재 인센티브 형식으로 지급되고 있는 예산은 볼륨인센티브와 터미널운영자에 대한 인센티브, 선박 입출항 횟수에 따른 입출항료 감면 등 세 가지”라며 “볼륨인센티브 제도는 도입 이후부터 거액을 들이는 데 비해 효과가 실증적으로 검증되지 않는다는 비판이 있는데다 인센티브 비용만 연간 200억원이 넘는 예산이 소요되는 만큼 내년에는 이 모든 인센티브 제도에 대해 개편작업을 벌일 방침”이라고 밝혔다.

해양부, 수난구호법시행규칙 개정시행

해양수산부는 12월18일 수난구호법시행규칙 일부 개정을 공포, 이날부터 시행에 들어갔다.

해양수산부가 수난구호법시행규칙을 개정한 것은 지난 8월3일 수난구호법 개정으로 광역해상수난구호대책위원회가 설치됨에 따라 이를 반영하고, 선박구난 시 신고 내용 및 서식을 정하는 등 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완하기 위해서이다.

수난구호법시행규칙 개정의 주요골자를 보면, 법 제11조의2제2항에 ‘지역해상수난구호대책위원회’의 설치근거 규정 신설 및 해양경찰청 조직변경에 부합하도록 광역해상수난구호대책위원회도 법률에 정비됨에 따라 시행규칙 제2조의2에 있던 지역해상수난구호대책위원회 설치근거를 삭제했다.

또 보상금 지급신청방법 및 구난작업을 하고자 하는 자의 제출서류 및 서식을 정하고, 법 제18조에 선위위치통보 종류가 규정됨에 따라 제4조를 정비했다.

해양부, 선체보호도장기준 제정 내년 7월 시행

산적화물선 이중선측 공간내부 보호도장 의무화

해양수산부는 12월14일 선체보호도장기준을 제정고시, 2008년 7월1일부터 시행한다.

동 기준은 2006년 12월8일 국제해사기구에서 해상인명안전협약 제2-1장 제3-2규칙을 개정하여 선체 보호도장 제도를 신설함에 따라 이를 국내수용하기 위한 것으로 국제항해 종사하는 총톤수 500톤이상 선박으로서 해수전용 평형수 탱크 및 길이 150미터이상 산적화물선의 이중선측 공간 내부에 보호도장을 의무화하도록 하고 있다.

선체보호도장기준의 주요골자를 보면, 선체 보호도장 시스템 시험의 기본요건인 평형수탱크 모의실험 및 응축체임버 시험, 도장을 위한 환경조건 등을 마련(제4조)하였으며, 도장작업 기록 및 도장시스템 시방서 등에 대한 기록은 도장기술철에 문서화되어야 하며 조선소가 제공(제6조)하도록 했다. 또 지정시험기관의 기준을 정하여 보호도장 인정시험에 필요한 시설과 인력 및 전담부서 등을 갖추도록 하는 한편, 도장시스템 적합증서는 평형수탱크의 모의실험 및 응축 체임버 시험에 만족할 경우 교부하며, 유효기간 등을 정했다.

도장검사자는 미국부식학회(NACE) 및 노르웨이 FROSIO 자격, 도장인증기술협회의 고급감리원 및 도장감리사 자격을 가진 자로 규정했다.

한편, 이 기준은 2008년 7월1일부터 시행한다. 다만, 2008년 7월1일 이후 건조계약이 체결된 선박, 2009년 1월1일 이후 용골이 거치되는 선박 또는 2012년 7월1일 이후 인도되는 선박부터 적용한다. 현존선 등에 대한 적용유예와 관련하여 이 기준 적용일 전에 건조계약이 체결되었거나 용골

거치 또는 인도되는 선박은 이 기준을 적용하지 않는다.

이밖에도 적합증서에 관한 경과조치로서, 도로의 제조자가 지정시험기관에서 적합증서를 받을 때까지 국제선급연합회에 가입된 선급의 형식승인을 받아 한국선급에 제8조제1항의 도장시스템 승인을 신청할 경우 한국선급은 시험성적서를 확인하여 이 기준에 적합하면 제8조제4항의 적합증서에 가름하여 별지 제8호서식의 적합확인서를 교부할 수 있다.

BPA, 2008년 예산안 5천720억원 확정

부산항만공사(BPA) 내년 예산안이 BPA 설립 이후 최초로 항만위원회에서 계수조정까지 가는 진통 끝에 일부 삭감된채 통과됐다.

부산항만공사(BPA) 항만위원회는 12월21일 부산 중구 중앙동 사옥에서 제40차 항만위원회를 열어 총 5천720억원에 달하는 내년도 사업계획과 예산안 등을 심의하고, 항만시설 사용 및 운영 등에 관한 규정을 개정했다. BPA의 내년도 예산 규모는 올해 3,357억원보다 70%나 늘어난 것으로 항만위원들의 사용처에 대해 집중적인 추궁을 받았다.

해양대 교수인 이수호 의원은 “외부차입액만 3천억원에 이를 만큼 내년 예산이 크게 늘어났다”면서 예산이 크게 늘어난 이유와 외부차입 방식에 대한 설명을 요구했다.

이에 BPA는 부산 신항 2-1단계 부두 및 부지조성 사업에 1,555억원을, 부산항 개항 이래 최대 프로젝트라 불리는 부산항 북항 재개발 사업 실시설계와 1-1단계 공사 착공에 523억원을 배정하는 등 부산항 경쟁력 제고를 위한 항만건설에 4,248억원을 투입한다고 해명했다.



해운시황 조정에도 불구하고, 신조선가 상승세 지속전망

우리투자증권 송재학 애널리스트, 조선 및 해운 분석

우리투자증권 송재학 애널리스트는 12월24일 조선·해운업과 관련한 분석을 통하여 “올해 마지막으로 발표된 신조선가 지표가 또 한번의 급상승세를 시현했다”고 밝히고, 신조선가의 상승 흐름은 내년에도 계속 될 것이며, 안정적인 수주량 확보로 세계 조선산업은 한 단계 레벨업 될 것이라고 내다봤다.

송 애널리스트는 이어 컨테이너 및 건화물 해운 시장은 비수기 영향으로 인해 대부분 지수가 하락하고 있으며, 최근 유조선운임지수(WS)가 급등했지만 단기적인 흐름으로 판단돼 내년 초에는 하락할 것으로 예상된다고 말했다.

그는 “국내 조선업종에 대해 포지티브 투자의견을 유지하고 톱픽으로 현대중공업(TP 650,000원)을 제시”하며, 현대미포조선(TP 500,000원)과 대우조선해양(TP 72,000원)에 대해서도 매수 투자의견을 제시했다.

2007년 마지막으로 발표된 신조선가 지수는 또 한번의 급상승세를 시현했다. 12월21일 기준, Clarkson 신조선가 지수는 전주대비 2포인트 상승한 184포인트를 기록했는데, 이는 신조선가의 강세 속에서도 최근 한달 동안에 5포인트 상승한 것이다.

그만큼 세계 조선시장에 있어서 펀더멘털 상 긍정적인 흐름이 이어지고 있는 것으로 판단된다. 세부 선종별 가격도 상승했는데, 초대형유조선(VLCC)이 전주대비 100만달러 상승한 1억4,600만달러로 역대 최고가를 경신했다. 송 애널리스트의 분석을 요약하면 다음과 같다.



12월에 들어서면서 선종별 발주량이 줄어 들고 있지만, 조선사들의 수주잔량 급증과 건조 도크 부족으로 인해 신조선가 상승 흐름이 나타나고 있는 것이다. 신조선가의 상승 흐름은 2008년에도 계속될 것이며, 안정적인 수주량 확보로 세계 조선산업은 한 단계 Level-up될 것으로 예상된다.

현 시점 조선업종은 Valuation 측면에서 매우 저평가되어 있는 상황이며, 신조선가 상승과 영업 실적 급증세를 고려할 때 조선업종의 주가는 상승 반전이 가능할 전망이다.

국내 조선업종에 대해 긍정적인 투자의견을 유지하며, Top pick으로 현대중공업(TP 650,000원)을 제시한다. 또한 현대미포조선(TP 500,000원)과 대우조선해양(TP 72,000원)에 대해서도 Buy 투자의견을 추천한다.

한편, 연말에 들어서면서 세계 해상운송시장은 전반적으로 하향 안정화되고 있다. 컨테이너 및 건화물 해운시장은 비수기 영향으로 인해 대부분 지수가 하락하고 있으며, 최근 유조선운임지수(WS)가 급등했지만, 단기적인 흐름으로 판단되어

2008년초에는 하락할 것으로 예상된다.

12월19일 기준 HR종합용선지수는 전주대비 4.4포인트 하락한 1,342.5포인트를 기록했다. 4/4분기 내내 뚜렷한 방향성이 없이 등락을 반복하고 있다.

12월21일 기준 중국 상해 항운교역소의 종합 컨테이너운임지수(CCFI: China Containerized Freight Index)는 전주대비 5.2포인트 하락한 1,154.0포인트를 기록했다. 2008년 컨테이너 해운시장은 컨테이너 해상물동량 증가가 가속화되면서 수급상황이 개선되고 유류비를 보전하기 위해서라도 컨테이너 해상운임 인상은 불가피할 것으로 보인다.

12월20일 기준 발틱운임지수(BDI: Baltic Dry Index)는 전주대비 557포인트 하락한 9,392포인

트를 기록했다. 향후에도 겨울철 비수기로 인해 BDI의 상승 반전은 쉽지 않을 전망이다.

발틱운임지수(BDI)는 9,000포인트대에서 박스권 등락이 지속될 것으로 보이며, 2008년 2/4분기 성수기를 앞두고 다시 상승할 것으로 전망된다.

12월21일 기준 유조선운임지수(WS: World Scale)는 전주대비 5포인트 하락한 295포인트를 기록했다. WS는 전반적으로 연말에 상승하는 계절성을 지니고 있는데, 이번 상승 흐름은 역대 경험하지 못했던 급등세였다고 할 수 있다. 특히 최근 3주 동안의 단기 급등은 지나친 수준이었으며, 투기적 수요도 크게 늘어나면서 유조선 용선시장에서 부담 요인으로 작용하고 있다. 향후 유조선 운임지수(WS)는 1월까지 하락세를 지속하면서 정상화될 것으로 전망된다.

현대차그룹 물류계열사 글로벌스 외항해운에 진출 6,000톤급 벌크선 매입, 해양수산부에 해운업 등록

현대차그룹의 물류 계열사인 글로벌스가 육상 운송에 이어 해운업에도 전격 진출했다.

그동안 현대·기아자동차의 완성차 해상운송 물량은 유럽계 해운업체가 전량 맡아왔으나, 이번에 글로벌스가 벌크선박 매입을 통해 1단계로 40만대 규모의 운송량을 확보하면서 향후 육운·해운을 아우르는 글로벌 종합 물류기업으로 발돋움할 전망이다.

글로벌스는 1차적으로 6000톤급 벌크선을 매입한 뒤 해양수산부에 외항화물운송사업 등록을 마친 것으로 알려졌다. 글로벌스는 현대·기아차의 해상운송 물량 중 첫 단계로 총 규모중 20% 정도를 확보하고 내년부터 100% 확보를 목표로 세부적인 사업 '마스터 플랜'을 마련하고 있는 것으로 알려졌다.

업계 관계자는 "글로벌스가 용선계약, 선박 추가매입, 경쟁입찰 등 여러가지 방법에 대한 세부적인 논의를 진행하고 있다"며 "내년부터 본격적인 해운업 확대에 돌입할 것으로 전망된다"고 말했다.

현대·기아차의 해상 운송물량은 연간 220만대 수준이다. 금액으로 따지면 지난 2005년 1조원, 지난해는 9,400억원을 기록했다. 지금까지 현대·기아차 운송물량은 유코카캐리어스가 100% 처리해 왔다. 유코카캐리어스는 노르웨이 선사인 왈레니우스와 빌헬름센이 지분을 각각 40%씩 갖고 있는 업체다.

물류계열사의 이번 해운업 진출로 현대·기아차측은 이달 중순부터 총물량의 20%를 유코카캐리어스가 아닌 글로벌스에 맡긴 것으로 전해졌다. 자동차물류 전문기업인 글로벌스가 현대·기아차 해상운송을 맡을 경우 육상운송에 이어 업무 간 시너지 효과가 발생할 것으로 전망되고 있으나, 그룹사가 계열사를 신설하여 자가화물을 수송한다는 측면에서 기존 해운업계가 크게 경계하고 있다.



해양부, 2007년 해양수산부문 10대 뉴스 선정 발표

‘허베이 스피리트호 유류유출 사고’ 톱 뉴스로 뽑혀

태안 앞바다와 지역 어민들의 마음까지 검게 물들었던 ‘허베이 스피리트호 유류유출 사고’가 올해 해양수산 뉴스 중 가장 인상 깊었던 톱 뉴스로 꼽혔다.

해양수산부는 해양수산 정책고객, 내부직원 등을 대상으로 12-26일 2007년 해양수산 10대 뉴스를 선정하기 위한 설문조사를 벌인 결과 ‘허베이 스피리트호 유류유출 사고’가 98%의 압도적인 지지를 얻어 10대 뉴스 중 1위에 올랐다고 최근 밝혔다.

2위에는 온 국민의 염원이 결실을 맺은 ‘2012년 여수세계박람회 유치 성공’이 95% 지지로 선정됐다.

이외에 ‘2007 해양수산 10대 뉴스’에는 △부산, 인천, 평택항 항운노조 상용화 △소말리아 ‘마무노’ 호 선원 피랍 및 전원석방 △해양환경관리법 제정 △전국 노후 항만 재개발 추진 △최초의 해양과학기술 법제화를 통한 심층수 시장 조성 △양식수산물재해보험법안, 수산동물질병관리법안 제정 △글로벌 국제 네트워크 구축을 위한 국제물류투자펀드 조성 △안전한 수산물 공급을 위한 수산물 이력추적제 제도화 등이 올랐다.

올 한해 해양수산 10대 뉴스는 12월 터진 ‘허베이 스피리트호 유류유출 사고’로 좋지 않은 소식이 톱 뉴스를 장식했으나 해양수산 각 방면에 걸쳐 기념비적인 뉴스가 많았던 해였다.

항만분야에서는 100년만의 개혁인 ‘부산, 인

천, 평택항 항운노조 상용화’를 이뤄냈고, 전국의 낡은 노후 항만에 대한 재개발이 추진돼 관광, 레저 기능을 결합한 신 개념의 복합 항만시설이 새로 들어설 전망이다.

해양환경분야에서는 국내 최초로 해양과학기술 법제화를 통한 심층수 시장 조성이 추진돼 신개념 사업으로 각광받고 있으며 깨끗한 바다를 보전하기 위한 해양환경관리법이 제정돼 체계적인 바다의 관리가 가능해질 전망이다.

수산분야에서는 국민들에게 안전한 수산물을 공급하기 위해 어장에서 식탁까지 수산물 전 과정의 정보를 투명하게 공개하는 ‘수산물 이력추적제’가 제도화 됐다. 이와 함께 양식수산물에 대한 방역 및 검역제를 도입하는 ‘수산동물질병관리법안’과 자연재해에 의한 양식업 피해 시 공정한 보상을 보장하기 위한 ‘양식수산물재해보험법안’ 등도 국내 수산업을 선진화 시키는 계기가 될 것으로 기대된다.

해운물류분야에서는 해외 항만개발, 해외 물류센터 개발, 물류기업 인수 합병 추진 등 국제 물류 투자로 글로벌 국제 네트워크를 구축하기 위한 국제물류투자펀드가 설립돼 우리나라 물류산업 경쟁력을 한 단계 업그레이드 시키는 효과를 거둘 것으로 전망된다.

한편, ‘마무노’호가 소말리아 해적에 의해 납치된 후 다행스럽게 전원 석방됐으나 원양 어선 및 선원 안전 보장 문제가 숙제로 남은 한 해였다.

부산 해양산업 매출액 10조원으로 부산전체 12.5%

‘부산지역 해양산업 실태조사 및 분석’ 용역보고서

부산의 대표적인 산업으로 불리는 해양산업이 부산지역 전체 산업에서 차지하는 위치는 어느 정도나 될까? 부산지역 해양산업의 현주소를 알려주는 종합적인 연구결과가 나왔다.

해양산업발전협의회는 12월14일 오후 부산시청에서 지난 3월 부경대 송정현(해양산업경영학부) 교수팀에게 의뢰한 ‘부산지역 해양산업 실태조사 및 분석’ 용역 결과를 최종 발표했다.

이 보고에 따르면 부산지역 해양산업의 사업체 수는 부산 전체 사업체 수(26만7,066개)의 3.13%인 8,347개로 나타났다.

이 가운데 수산업이 5,787개로 가장 큰 비중을 차지했으며 조선산업(903개)과 항만물류산업(719개), 해양관광(521개), 해운산업(346개) 등이 그 뒤를 이었다.

해양산업 종사자 수는 부산 전체 산업 종사자(112만2,259명)의 5.33%인 5만9,838명이었으며, 이 가운데에도 수산업의 종사자가 2만6,148명으로 가장 큰 비율을 차지했다. 항만물류산업과 조선산업도 각각 1만3,865명과 1만1,566명으로 많은 인력이 종사하고 있는 것으로 조사됐다.

매출액 부문에서는 해양산업이 부산 전체 한해 매출액(80조8,900여억원)의 12.5%인 10조1,500여억원을 차지했다.

가장 매출액이 큰 해양산업은 항만물류산업으로, 연간 3조5,125여억원의 매출액을 기록했다. 조선산업(2조4,000여억원)과 수산업(2조3,400여

억원), 해운산업(1조4,900여억원)도 비교적 비중이 높았으나, 해양관광(780여억원)은 상대적으로 아주 낮은 매출을 나타냈다.

해양산업이 창출하는 연간 부가가치는 3조2,465억여원으로 조사됐으며, 이 가운데 수산업이 1조1,071억여원의 연간 부가가치를 창출, 가장 부가가치가 높은 해양산업인 것으로 밝혀졌다. 수산업 가운데에도 전통적인 1차산업 성격을 지닌 어업이 연간 4,260여억원의 부가가치를 창출한 반면, 3차산업에 가까운 수산물 보관·유통업이 연간 5,340여억원으로 더 높은 부가가치를 창출했다. 수산가공업은 연간 1,450여억원의 부가가치를 창출했다.

수산업의 뒤를 이어서는 항만물류산업(9,776억원), 조선산업(6,603억원), 해운산업(3,108억원) 등이 이름을 올렸다.

해양산업 업체들은 또 부산지역 구·군별로 뚜렷한 분포를 이루는 특징도 보였다.

수산업의 경우 전체 사업체의 20%에 가까운 1,152개 업체가 서구에 밀집해 있었으며 사하구(1,134개)와 강서구(994개)도 높은 밀집도를 보였다.

해운산업과 항만물류산업은 각각 전체의 절반에 해당하는 169개 업체와 386개 업체가 중구에 몰려 활력을 잃고 있는 부산의 구도심을 해운·항만산업 관련 기업들이 지키고 있는 것으로 나타났다.



해운시황 전망, 해운업계 예상치의 정반대가 정답?

케이프사이즈시황, 최근 4년동안 3년간 크게 벗어나



모든 산업계가 매년 연말을 앞두고 앞으로 1년간의 시황을 전망해 본다. 물론, 해운업계도 예외는 아니다. 해운업계에서는 선사별로 세계 유수 리서치 기관들이나 선사 시황분석 관계자들의 전망을 토대로 향후 1년간의 시황을 예측하고, 이를 기초로 사업계획을 짚는다.

하지만 최근 4년간 부정기건화물선 가운데 케이프사이즈 선박의 용선료 전망만 보더라도 시황 전망은 ‘업계의 전망치와 정반대’로 간다는 것을 단적으로 증명해 주고 있다.

이같은 사실은 최근 일본해사신문이 이를 중점적으로 보도함으로써 해운시황 전망이 쉽지 않다는 것을 보여줬다.

이 보도에 따르면, 17만DWT급 케이프사이즈 벌크선의 주요 4개 항로 용선료 평균을 기준으로 2004년 연초 예상치는 1일 5~6만달러로 예상했으나, 실적은 6만9,000달러로 나타나 오차범위가 플러스 15~38%에 달했다.

또 2005년에는 연초 7만달러를 예상했는데, 실적치는 5만달러로 오차가 마이너스 29%에 이르렀다. 하지만, 2006년에는 전망치가 4~5만달러로

실적치 4만5,000달러와 오차범위가 거의 없었다.

그러나, 2007년에는 전망치가 4만5,000달러에 불과했으나, 실적은 11만6,500달러로 2.6배나 급등했다. 2008년에는 13만달러에서 16만달러로 리서치기관 및 선사별로 전망치 격차가 크게 나타나고 있는데, 이같은 전망 또한 어느정도 오차를 줄일 수 있을지 관심거리이다.

이처럼 과거 4년간을 되돌아 보면, 2007년의 부정기선 시황은 예측과 실적이 가장 격차가 많은 해로 기억될 것으로 보인다.

일본해사신문이 지난해 초는 해운·하주 관계자들을 대상으로 한 시황예측 설문조사 결과, 금년의 케이프사이즈(철강 원료선)의 시황 전망(주요 4개항로 평균)은 고가 7만5,000 달러, 저가 3만달러로 연간 평균 4만5,000달러라는 견해가 가장 많았다.

해운조사관련 대기업 트럼프데이터서비스에 의하면, 금년 1월부터 12월21 일까지의 주요 4개항로의 케이프사이즈 용선료 실적은 11만6,500달러로 연초 예측과의 격차는 2·6배에 달했다.

선사 시황분석 담당자 측면에서는 급격한 시황상승으로 곤욕을 치르기 일쑤다. 급격한 시황상승은 저가계약의 온상이 되기 때문이다.

예를 들어 브라질-극동간의 철광석 수송사례를 보면, 1월 평균의 용선료는 1일당 8만5,000달러였지만, 11월 평균은 23만달러까지 상승했다. 1항차 단위의 스왑용선이라면 큰 문제가 없지만, 철강메이커와 연간 단위의 수송계약을 연초에 체결했을 경우, 해운회사는 실질적으로 반값 이하의

수송 운임으로 계약기간의 대부분을 소화해야 함으로써 손해를 볼 수 밖에 없다.

정반대의 경우도 있다. 대형화주와 고가운임으로 수송계약을 체결한 후 용선시황이 하락하면 해운회사가 이익을 본다. 이 때문에 외항해운, 특히 부정기선부문이 '시황산업의 꽃'이라 여겨지는 근거다.

그럼, 2008년의 부정기선 시황을 어떻게 볼까? 12월 시점에서 해운 각사의 시황분석 담당자들은 케이프사이즈 선형의 1일당 평균 용선료를 연평균 13만~16만달러로 예상하고 있다.

사실상, 시황강세를 증명하는 플러스요인은 많다. 현재, 철강-자원메이커간에 예비 교섭중인 2008년도 선적분 철광석 가격은 인상되는 것으로 보는 것이 압도적인 견해이다. 중국을 필두로 3월 말 계약기간을 향해 철광석 인수가 증가할 것으로 예상되고 있기 때문이다. 또한, 채선문제도 해운시황에 있어서는 순풍이다. 호주 뿐만 아니라 브라질에서도 하역을 기다리는 채선이 20~30일까지

확대하고 있어 선박의 가동률이 감소하고 있다.

특히, 케이프사이즈 선형 운항선사들이 표준적인 케이프사이즈의 가동률을 지금까지의 연간 10항차 전후(약 170만톤)에서 6항차 전후(약 100만톤)로 하향수정함에 따라 결과적으로 시장에서의 선박부족은 지속될 것으로 전망되고 있다.

더구나, 2008년에 전세계에서 준공예정인 철강 운반 전용선은 53척으로 한정적이며, 공급면으로도 크게 우려되는 수준은 아니다.

이에 반해 부정적인 요인으로는 미국발 서브프라임 문제와 23만DWT급 이상의 초대형 광석선(VLOC)의 준공러쉬 등이다. 서브프라임 문제는 금융면 뿐만이 아니라, 미국의 주택착공 건수의 감소로 연결되면 시멘트, 강재 등 마이너화물의 물동량에 영향을 줄수 있기 때문이다.

그리고, VLOC는 12월7일에 준공한 일본선사인 MOL의 32만DWT급 '환' 호를 시작으로 2008년에 12척이 준공될 예정이다. 수송 능력이 높은 만큼 선복공급 확대의 소지가 있다.

중국 항만의 컨테이너물동량 처리 1억TEU 돌파 상하이항, 무인자동화 컨테이너터미널 시험가동

중국 컨테이너항만의 연간 처리물동량이 지난해 9,300만TEU에서 올해는 1억TEU를 넘어선 것으로 나타났다.

중국 국영신문인 인민일보(People's Daily)와 중국일보(China Daily)는 지난 11월28일 천진에서 이를 축하하는 경축식을 거행했다고 밝혔다. 중국 교통부는 중국의 컨테이너처리량이 지난 20년 전에는 다른 국가들에 비해 적은 수준이었으나 급격한 성장을 했다고 밝혔다.

지난해 중국은 총 56억톤의 화물을 처리했는데, 이 가운데 12개 항만이 1억톤이상을 처리한 대형항만이며, 특히 상하이 항은 연간 5억3,000만톤의 화물을 처리해 세계 1위의 화물처리량을 기록했다.

한편, 상하이항은 무인 자동화 컨테이너터미널의 시험가동에 들어갔다. 세계 최대 항만크레인 제조업체인 ZPMC와 상해해사대학, 상해교통대학, 상해통지(同濟)대학 등이 공동으로 개발한 'ZPMC 전자동 컨테이너터미널 하역시스템'이 최근 상하이항 창싱도에서 시험운영에 들어갔다. 상해해사대학 황유팡 부총장은 "이는 세계적인 무인자동화 컨테이너 터미널시스템으로, 기존 재래식에 비해 작업효율이 50% 향상되는 반면, 운영비용과 오염은 크게 줄일 수 있을 것"이라고 전망했다. 이에 앞서 스위스 다국적 기업인 ABB에서 개발한 자동화 벌크화물터미널 시스템이 상하이 뤼징항에서 가동된바 있다.



중국, 중-일항로 운임덤핑 4개 선사 불공정행위 제재

벌금부과, 외항선운영자격 박탈 등 강도 높은 처벌

올들어 컨테이너 정기선사들의 불공정 해운행위에 대한 규제를 대폭 강화한 중국이 최근 상하이지역에서 중일항로 4개 선사의 불공정 행위를 적발하고 벌금부과, 외항선운영자격 박탈 등 강도 높은 제재를 가했다.

지난 12월19일 상하이 항만관리국에서 개최된 '중일항로 해운시장질서 정돈(整頓)회의'에서 중국 교통부는 지난 1년동안의 조사를 거쳐, 상하이 지역의 중일항로 시장에서 안통국제(安通國際) 등 4개 선사의 운임덤핑, 선하증권 불법발급 등 불법적으로 운영하여 온 사실을 포착하였다고 밝혔다.

이에 따라 안통국제, 더상항운(德翔航.), 중와이통운(中外通.) 등 선사에 대해서는 벌금부과와 더불어 향후 일정기간 중일간 노선, 스페이스, 선편 증가를 금지하고, 지난 연초에 운임덤핑으로 이미 경고조치를 받은 바 있는 호우다선무(浩.船.)사에 대해서는 외항선운영자격을 박탈하기로 했다.

이에 앞서 지난해 중일항로에서 중국선사간 극심한 저가운임경쟁으로 경영난이 지속되자, 9월 말 교통부는 중일항로의 운임덤핑 등 불공정행위 조사에 나섰다. 동 항로를 운항하는 모든 선사에 대해 10월15일까지 투입 선박량, 수출입 물동량, 각종 할증료와 회사의 손익계산서 등 선박운항과 관련된 자세한 보고서를 제출하도록 요구하고, 본격적으로 세부조사에 들어갔다.

그러나 실제 조사과정에서 운임판단기준이 명확하지 않아, 조사가 지연되어 왔으며, 금년 말에 이르러 겨우 조사를 마무리하게 되었다.

금년말 현재 상하이지역에서 중일항로를 운항

하는 중국선사는 12개에 달하고 있으며, 평균운임은 TEU당 700달러 수준을 유지하고 있다.

한편, 교통부는 내년에도 중일항로에서의 불공정행위에 대한 규제를 지속적으로 강화할 방침이다. 구체적으로 운임신고와 선복, 스페이스, 노선의 신규 투입에 대한 신고를 의무화하고, 전담팀을 구성하여 해운시장에 대한 감독.감시를 강화할 예정이다.

또한, 운임협의기구를 설립하여 운임구조를 조정하고, 운영선사에 대해서는 신용평가제를 도입할 계획이다.

전문가들은 향후 한중항로 개방에 따라 우리나라 항로를 둘러싸고 중일항로와 같은 선사들의 운임덤핑 등 불공정행위가 발생할 수 있으므로, 사전에 대책마련이 필요하다고 강조했다.

COSCO, 순이익 전년동기 비 50% 증가

중국 최대의 컨테이너 운송업체 중국원양(中國遠洋·차이나코스코)은 글로벌 해운 시장의 부흥에 힘입어 올해 전체 순이익이 전년 동기 대비 50% 증가할 것으로 예상했다. 중국원양은 올해 순이익을 121억 7,000만위안(미화 16억5,000만달러)으로 전망했으나 20일(현지시각) 예상치를 182억6,000만위안으로 상향 조정했다고 최근 파이낸셜타임스가 보도했다.

중국원양은 주력 사업인 컨테이너 운송업 외에도 건화물 사업으로 큰 순이익을 올리고 있다. 올해 상반기 건화물선 사업으로 달성한 순이익은 62억4,000만위안에 달한다. 애널리스트들은 인도·중국과 같은 개발도상국들의 경제 성장이 건화물선의 수요를 증가시켰고 이에따라 중국원양이 애초 예상한 올해 순이익을 상향 조정했다고 분석했다.

2007년 9월이후 컨테이너선의 용선시황 하락세 지속

12월 1,700TEU급 이하 소형선 한달전보다 5% 하락

2007년에 부정기선건화물선의 용선료는 초강세를 보인데 반해 컨테이너선의 용선료는 지난 9월 이후 하락세를 보이고 있는 것으로 나타났다.

특히, 컨테이너선의 용선료(차터레이트)는 2007 하반기 들어서도 중대형선이 시장에서의 성약이 극히 미미한 양상을 보이는 등 용선지표만이 소폭 상승하는 상황이 전개되었다.

한편, 매물이 많은 1,700TEU급 이하의 소형선형은 10월경부터 조금씩 하락하여 12월 상순 시점에서는 1개월전에 비해 용선료가 5%가량 하락하는 등 수급의 불균형이 두드러지고 있다.

중대형선의 성약이 나오지 않는 가운데 점차 부진해지는 소형선 용선시장의 침체 여파로 내년초 이후에도 용선료의 하락추세가 계속될 것으로 분석되고 있다.

2006년 후반부터 서서히 회복세를 보이기 시작한 컨테이너선 용선시장이 활발해지기 시작한 것은 2007년초 부터이다. 영국의 브로커 클락슨에 의하면, 2,750TEU급 용선료는 지난 2006년 12월 1일 1만8,000달러를 바닥으로 하여 상승세로 전환, 2007년 1월에는 2만달러대로 회복됐으며, 9월에는 2년만에 3만달러대까지 상승했다.

예년의 추이를 보면, 전기선향로 개편이 일단락되는 5-6월을 경계로 하여 용선료의 가격변동은 제자리 걸음을 했다. 그리고 여름철 비수기가 시작되는 7월경부터 서서히 하락하여 시장이 침체되는 게 보통이었다. 그러나 2007년에는 움직임

이 안보이는 채 조금씩 상승했다. 이러한 경향은 거래문의가 많은 2,800TEU급 이상의 선형이 시장에서 매물이 거의 사라짐으로써 시세상승을 포함한 기대심리가 반영되어 지표만 상승한 것으로 전문가들은 분석하고 있다.

실제로 매물이 없기 때문에 2007년 하반기부터 중대형선의 성약은 거의 볼 수 없게 되었다고 한다.

한편, 시장에 나오는 매물이 많은 1,700TEU급 이하의 소형선형은 10월경부터 서서히 하락하기 시작하여 12월에 들어서도 하락세가 지속되고 있다.

원래 1,700TEU급 이하의 소형선형은 척수가 많은 데다 용선기간도 대부분 단기이기 때문에 수급상황이 타 선형에 비해 민감하게 나타나는 경향이 있다. 영국의 브로커 HR 용선지수(1997년 1월 15일=1000포인트)에 의하면, 12월 5일자는 1,344포인트로 1개월전에 비해 약 3%의 하락했다. 2,500TEU형 이상의 중·대형선형이 시장에서 자취를 감춰 현재 상태로서는 매물이 있는 1,700TEU형 이하가 시장을 움직이고 있다.

소형선형의 거래문의가 빈번한 아시아역내 항로에서는 순조롭게 화물의 이동이 성장하고 있지만, 수급불균형과 연료유 가격의 상승으로 이 항로 취항선사들이 수지개선에 어려움을 겪고 있다.

금년의 경우 컨테이너선의 용선료는 연초부터 서서히 상승하는 경향이 계속 되었지만 내년은 당분간 소형선형의 침체 등으로 완만한 하락세를 보일 것이라는 전망이 나오고 있다.



최근 유조선 해운시황 급등 돌발적인 요인 작용

이중선체유조선 수요 집중되는 등 심리적 요인

최근 유조선 해운시황의 급등은 이중선체유조선에 대한 수요집중과 단일선체유조선의 개조 등으로 인한 돌발적인 요인에 기인한 것으로 분석되고 있다.

세계 유조선 해운시황은 중동-극동항 VLCC 운임의 경우 지난 10월 첫째 주에는 평균 WS 50.0 포인트로 2005년 중반 이후 최저 수준을 나타냈으나 11월에는 추수감사절 연휴를 기해 급등하기 시작했다.

12월 첫째 주 중동-극동항 VLCC 운임은 평균 WS 235.0 포인트를 기록, 평균 WS 308.5 포인트로 역사상 최고치를 기록한 2004년 11월 이후 최고 수준을 나타냈다.

세계 유조선 운임이 이와 같이 단기간에 예측하기 어려운 수준까지 급등하는 데는 현실적으로 이해하기 어려운 돌발적인 요인들이 작용하고 있는 것으로 분석되고 있다.

우선 단일선체 유조선에 대한 주요국 및 지역의 운항금지 조치, 국제해사기구(IMO)의 규제강화 등 퇴출 압력이 가중되면서 이중선체 유조선에 대한 수요가 집중되는 등 심리적 요인이 작용하고 있으며, 특히 급년들어 상당기간 지속된 시황악화가 단일선체 유조선의 수익성을 극도로 악화시킴에 따라 이들 선박의 퇴출 및 광탄선으로의 개조가 가속화되면서 일시적인 선박부족 현상이 강하게 확산되고 있다.

단일선체 유조선 운임은 WS 지수를 기준으로 이중선체에 비해 10 포인트 이상 낮은 수준에서

형성되고 있으며, 최근 광탄선으로의 개조가 추진되는 단일선체 유조선은 약 30척에 이르는 것으로 알려지고 있다.

또한, 중동 해역에서 1개월 이내에 선적이 가능한 VLCC 유조선 선대 규모가 최근 3주간 33척, 49척 및 48척으로 연간 평균치 67척의 70%에도 못 미치는 것도 극심한 선박부족 현상에 대한 우려를 야기하고 있다.

최근에는 이와 같이 유조선 해운시황 급등을 야기하는 돌발 요인이 작용하고 있으나 근본적으로는 이중선체 선박의 신조인도량 급증과 OPEC의 소극적인 태도에 따른 원유물동량 증가세의 둔화 등 선박공급 과잉에 대한 요인들이 잠재하고 있는 것으로 분석되고 있다.

프랑스 CMA CGM, 미국 US Line 인수

프랑스의 글로벌 선사인 CMA CGM이 US Lines를 인수하기로 했다고 밝혔다.

US Lines은 이미 CMA CGM과 미국-호주 및 뉴질랜드-아시아 노선에서 공동운항 중에 있다.

US Lines은 연간 수송능력 10만TEU인 피더선사로 모두 5개의 계열사로 구성되어 있다. CMA CGM은 이번 인수에 따라 계열사인 ANL의 운항 능력이 상당히 증가할 것으로 기대하고 있다.

US Lines와 ANL은 현재 노선을 서로 보완해 주는 서비스를 하고 있는데, 이에 따라 미 서안-호주 및 뉴질랜드-남중국 등 삼각교역 서비스가 매우 용이하게 이뤄질 수 있을 것으로 예상된다.

중국 2010년까지 수입원유 50% 자국선 수송

COSCO, 이미 총 240만DWT의 신조 유조선 발주

중국의 유조선단들이 2010년까지 자국으로 수입되는 원유의 50%를 담당할 전망이다.

중국 국가발전개혁위원회 산하의 종합교통연구소(ICT)의 최근 연구에 따르면 중국인이 운영하는 유조선들이 공급을 확실하게 하기 위해서는 적어도 수입원유의 60%를 운송해야 한다고 강조했다. 그러나 자국 유조선들은 지난해 수입원유의 16%만이 중국 유조선에 의해 수송됐다고 ICT 관계자는 밝혔다.

ICT의 Luo Ping 연구원은 “2015년까지 중국 수입 원유의 60%가 자국선사에 의해 운송되는 것이 장기적인 목표여야 한다”고 강조했다.

중국은 매년 1억 3,000만톤 이상의 원유를 수입하고 있으며, 대략 90%가 선박으로 운송되고 있다. 미국에 이어 세계 2위의 원유수입국인 중국은 운송비와 전쟁과 같은 불확실성에 노출돼 있다.

Luo Ping 연구원은 “중국의 주요 해운사 모두가 원유 운송량을 증가시키기 위해 계획을 실행에 옮겼다”고 말하고, “거의 모든 중국의 주요 해운사들이 2010년까지 그들의 현 수입원유 운송량을 적어도 2배로 증가시킨다는 목표를 설정했다”고 밝혔다. 중국원양운수그룹(COSCO)은 2010년까지 현재 507만DWT에서 1,000만DWT의 유조선단을 보유할 계획이다.

이러한 확장된 유조선단은 한해 3,500만톤을 운송할 수 있을 것이며, 이것은 2010년의 중국 수입원유수송량의 15% 이상에 해당되며, 현재보다 8%보다 증가한 것이라 COSCO의 Zhang Liang 부사장은 말했다.

Zhang Liang 부사장은 “COSCO는 이미 총 240만DWT의 신조 유조선을 발주했으며, 나머지는 용선과 중고선도입 등으로 해결할 계획”이라고 덧붙였다.

또다른 중국의 주요 선사인 CSD(China Shipping Development Co. Ltd.)는 중고선 도입과 용선을 통해 현재 390만DWT의 유조선대에서 850만DWT로 2010년에 확장시킬 계획이다.

CSD는 350만DWT의 신조 유조선을 발주했으며, 적어도 12척에서 14척의 초대형 유조선(VLCC)를 포함한 유조선단 확장계획에 따라 CSD는 현재 수입원유 세어를 5%에서 15%까지 끌어 올릴 것으로 보인다.

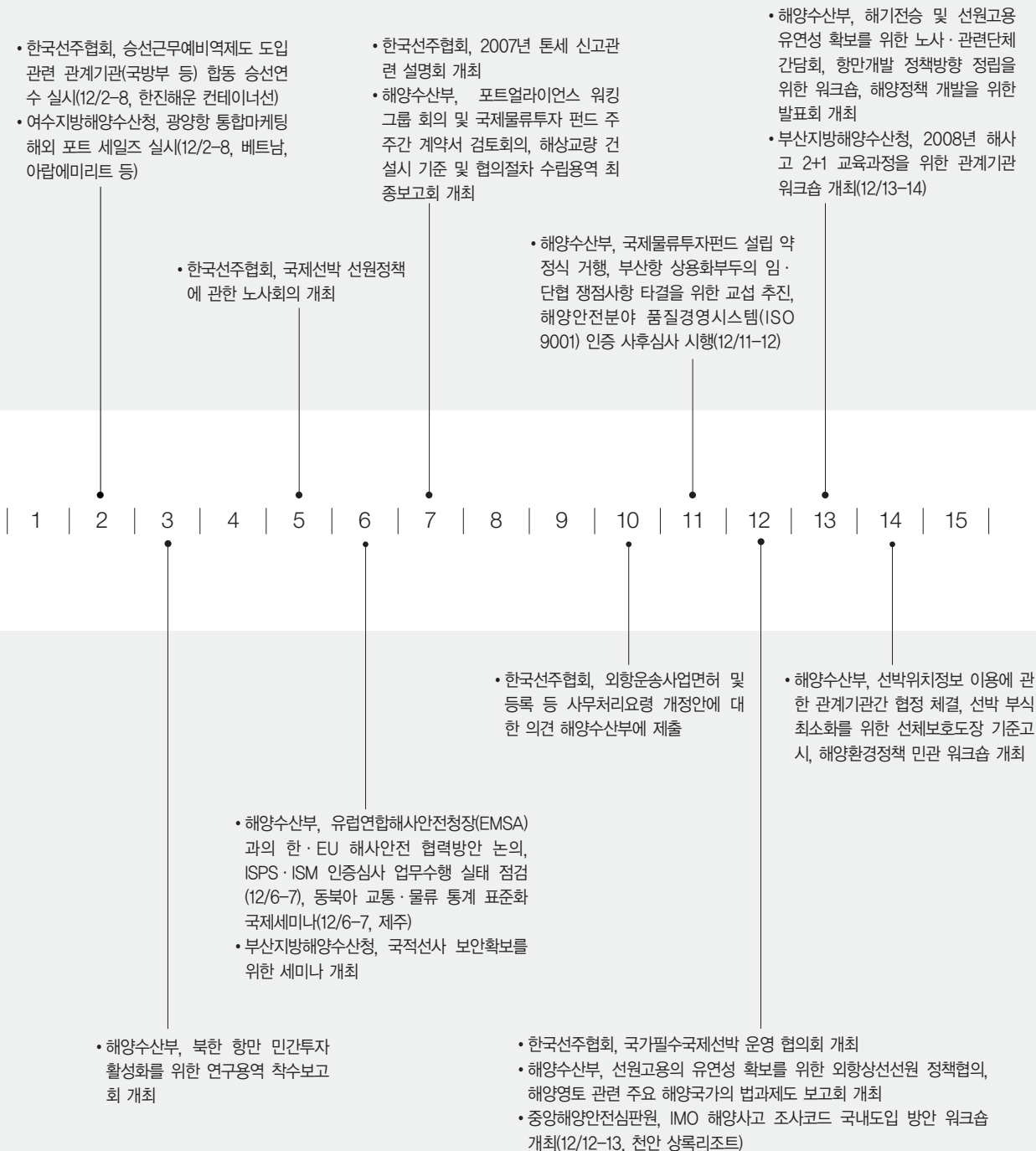
이들 중국 2개 선사는 2010년에는 수입원유의 50%를 운송할 수 있을 것으로 기대하고 있다.

뉴캐슬항 석탄출하 할당제도 지속 시행

호주의 석탄적출항인 뉴캐슬의 Port authority-PWCS(Port Waratah Coal Services)은 이번에, 하역을 기다리는 체선을 완화하기 위해(때문에) 실시하고 있는 석탄출하 할당제도(CBS)를 내년에도 계속할 방침을 결정했다.

PWCS는 뉴캐슬항에서 만성화하고 있는 체선을 완화하기 위해 호주의 경쟁 당국인 ACCC의 허가를 얻어 2004년부터 석탄출하 할당제도를 도입했다. 이는 생산자 마다 4분기단위의 출하량의 범위를 마련해 출하량을 평준화하는 것으로 체선의 완화를 도모하기 위한 것이다.

PWCS는 이 제도를 2006년말에 일단 취소했지만, 그 후 뉴캐슬항의 체선이 악화되면서 재개했다.



- 한국선주협회, 외항해운업계 자원봉사단 (160여명) 구성하여 서해안지역에서 기름제거 작업(12/17-18, 태안군 일대)
- 해양수산부, 항만 및 물류보안체제 구축 실용화 방안 최종보고회 개최

- 부산지방해양수산청, 해기사 명예의 조형물 현상공모 작품선정

- 해양수산부, 부산항 신항 (3단계 잔여부지 16천 ㎡ 및 광양항(공동물류센터 증축 부분 7천 ㎡배후단지 입주기업 선정

- 해양수산부, 2012여수세계박람회 유치위원회 해단식 및 유치성공 관계자초청 리셉션 개최

- 해양수산부, RFID기반 항만물류 효율화 사업 최종보고회 개최

- 해양수산부, 기후변화대응 해양수산 분야 종합대책 공청회 개최

- 한국선주협회, 선원고용의 유연성 확보를 위한 외항상선선원정책 협의회 개최
- 해양수산부, 민자사업 운영수입 리스크관리 발전방안용역 최종보고회 개최

- 해양수산부, 선박연료유 황 함유량 기준관련 유관기관 협의, 남북 해운물류 협력 활성화를 위한 세미나 및 마린법(가칭) 제정을 위한 연구용역 중간보고회 개최