

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



선원의 고용안정과 일류 해운국가로의 도약
노·사·정 공동선언문 서명
8(화) 주 최 한국해상노동조합, 한국선주협회



신년사	2
-----	---

협회소식	4
세계 5대 해운강국 도약 기반조성에 역량 집중키로	4
일류 해운국가 도약을 위한 노·사·정 공동선언문 서명	8
선협·무협, 선화주협의회 정기선분과위원회 개최	10
한국선주협회 업무활성화를 위한 워크숍 개최	12

해운이슈	14
초대형 메가급 컨테이너선의 출현, 메가급 위기인가?	14

업계동정	23
------	----

해사정보	32
해양환경관리제도 혁신, 통합해양환경행정 시대 개막	32
2010년 인도일 기준, 단일선체유조선 국내입항 금지	35
지난해 부산항 컨테이너화물 처리량 1,300만TEU 돌파	37
일본 여당과 야당, 외항해운 톤세도 도입 결정	40
지난해 아시아발 유럽행 컨테이너물동량 19% 증가	42
북미동안 취항선사들 아시아 기항지 합리화 모색	43

해운일지	46
------	----



신년사

해운가족 여러분! 무자년(戊子年) 새해가 밝았습니다. 해운인 여러분과 가정에 건강과 행운이 충만한 한 해가 되기를 기원합니다.

돌이켜 보면, 지난해 세계경제는 고유가와 중동지역의 정세불안, 그리고 미국발 서브프라임 사태에도 불구하고 선진국의 경기회복과 중국 등 아시아지역의 고도성장에 힘입어 견실한 성장세를 보였습니다.

해운시황 역시 당초의 우려와는 달리 강세를 보였습니다. 부정기선시황의 경우 중국의 원자재 수요증가와 개도국들의 경기호조에 힘입어 사상최고의 호황을 기록하였으며, 원양정기선시황도 아시아-유럽항로의 교역량 증대로 다소 개선되었습니다.

이와 함께 유조선시황은 겨울철 성수기로 접어들면서 급등세를 보였으며, 한-일항로의 경우에도 취항선사들의 운임회복을 위한 다각적인 노력의 결실로 하반기 이후 운임이 회복되는 양상을 보이고 있습니다.

하지만, 동남아항로와 한-중항로는 선복과잉에 따른 집화경쟁과 고유가로 인한 운항원가 상승, 물동량 증가세의 둔화 등으로 운임회복이 지연됨으로써 어려움을 겪기도 하였습니다.

아울러, 한 해를 마무리하는 시점에서 발생한 서해안의 대형 유류오염사고는 해양안전의 중요성이 얼마나 중요한지를 여실히 보여주었습니다.

우리 해운업계에서도 자원봉사단을 구성하여 현장에서 방제작업에 적극 참여하였습니다만, 지금 이 시간에도 현장에서 수고하시는 군부대와 해경 관계자, 그리고 인근 피해지역 주민과 자원봉사자들의 노고에 대해 진심으로 감사드립니다.

모두 아시겠지만, 올해 세계경제는 지난해 보다 다소 부진할 것으로 예상됩니다. 국제유가의 고공행진 지속과 미국발 서브프라임의 여파, 그리고 세계금융시장의 불확실성 증대 등은 세계경제의 성장을 저해할 것으로 보여집니다.





해운시황의 경우 항로와 선종에 따라 다소 차이가 있겠지만, 전반적으로 양호한 상태를 지속할 것으로 예상되나, 동남아항로와 한-중항로 등 근해항로의 운임회복도 여의치 않을 것으로 전망됩니다.

따라서 항로별로 취항선사들간 상호협력 체제를 더욱 강화하여 상생의 방안을 모색하고, 더 나아가 급변하는 세계해운환경에 신속히 대응할 수 있는 자생능력을 시급히 배양시켜 나가야 하겠습니다.

해운가족 여러분!

새해에도 우리 협회는 회원사들의 권익보호와 우리나라 외항업계의 국제경쟁력 강화를 위해 열과 성을 다함은 물론, 회원사간의 결속력을 더욱 다져 한국해운이 세계정상으로 도약할 수 있도록 기반조성에 총력을 기울여 나가겠습니다.

또한, 선화주간에 상생의 협력관계를 구축하는 한편, 국가필수선박제도의 효율적인 시행으로 해기전송을 도모하고, 노사간 협력을 확고히 다지는데 최선의 노력을 경주해 나가고자 합니다.

국제협약의 제·개정작업과 국제기구 활동에 적극 참여하여 우리 해운의 이익을 도모하고, 해양환경 보전과 해상안전을 위해 더욱 노력하는 한편, 해운산업에 대한 대국민 이미지 제고를 위한 사회협력사업 참여와 홍보활동에도 많은 노력을 기울여 나가겠습니다.

그리고, 새해에는 경제회복을 위해 새로운 기업환경 조성과 함께 성장중심의 경제정책을 펼칠 것으로 예상되는 CEO형 정부가 출범함으로써 긍정적인 변화가 있을 것으로 예상됩니다.

아무쪼록 금년에는 우리나라가 세계 5대 해운강국으로 도약할 수 있는 기반을 확고히 다지는 알찬 한해가 되도록 우리 다함께 노력합시다.

끝으로 해운산업 발전을 위해 애쓰시는 해양수산가족과 지금 이 시간에도 바다에서 구슬땀을 흘리시는 해상직원 여러분들의 노고에 깊은 감사를 드리며, 새해에는 여러분들이 소망하시는 일모두가 뜻대로 이루어지기를 진심으로 기원합니다.

한국선주협회 이진방 회장

세계 5대 해운강국 도약 기반조성에 역량 집중키로 선협 2008년도 정기총회에서 중점사업계획 등 의결



한국선주협회는 올해 회원사들간의 신뢰와 화합을 바탕으로 우리 나라가 세계 5대 해운강국으로 도약하기 위한 기반조성에 모든 역량을 기울여 나가기로 했다.

이와 함께 금년에는 우리 해운산업의 위상이 크게 제고된 만큼 해운빌딩을 조기에 확보하여 임대 수입 등으로 수익을 창출, 해운산업에 대한 대국민 이미지 개선사업과 홍보사업 등을 펼쳐 나가기로 했다.

특히, 이진방 회장은 이날 정기총회에서 인수위원회에서 확정된 정부 조직개편안에 대해 해양산업의 중요성을 간과한 것으로 미래의 성장동력인 해양산업의 육성 및 진흥을 위해 전담부처의 기능이 오히려 확대되어야 한다고 강조했다.

한국선주협회는 1월18일 협회 대회의실에서 외항해운업계 대표 60여명이 참석한 가운데 2008년도 정기총회를 열고 이같은 내용을 골자로 한 금년도 협

회 중점추진 사업계획과 예산안을 심의, 의결했다.

또 이날 정기총회에서는 박찬재 전무이사가 일신상의 이유로 사임함에 따라 후임에 김영무 상무이사를 전무이사로 승진선임했다.

외항해운업계 대표와 해양부 관계자 등이 참석한 가운데 열린 이날 정기총회에서는 먼저 협회 사무국으로부터 2007년도 주요업무 추진실적 및 수지결산내용을 보고받고 이를 승인하는 한편, 2008년도 주요업무 추진계획과 예산안 등을 심의한 후 이를 통과시켰다.

이날 정기총회에서 이진방 회장은 개회사를 통해 『올해 해운시황은 전반적으로 견조한 양상을 유지할 것으로 보이나, 해운시장에 영향을 미치는 잠재적인 변수가 워낙 많은 만큼 항상 리스크에 대비하는 마음가짐이 무엇보다도 중요하다』며, 금년에는 우리나라 해운산업의 위상에 걸맞는 협회로 거듭나기 위해 빠른 시일내에 해운빌딩을 확보하고, 이를

통해 수익을 창출하여 해운에 대한 대국민 이미지 개선사업과 홍보사업 등을 추진할 수 있도록 최선을 다하겠다고 말했다.

이 회장은 또 『금년에는 경제성장을 최우선으로 하는 친기업 정부가 출범함으로써 긍정적인 변화가 있을 것으로 예상된다』고 밝히고, 『그러나, 인수위원회가 정부의 조직을 개편하는 과정에서 해양산업의 중요성을 간과하고 있는 것 같다. 해운을 비롯한 해양산업은 국부창출의 원동력이자, 미래의 성장동력으로서 그 잠재력이 무한한 만큼 오히려 확대 개편되어야 한다』고 강조했다.

이어 강무현 해양수산부 장관은 치사를 통해 『지난해 우리 해운업계는 참으로 많은 일들을 이루어냈다』고 밝히고, 『국적 외항선이 718척에 선복량이 1,800만톤을 넘었으며, 외화가득액도 300억불에 이를 것으로 추정되는 등 이제 우리 해운산업은 명실상부하게 국가 경제성장의 한 축을 담당하는 산업으로 당당히 자리매김하였다』며, 정부의 정책에 적극 협조해 준 외항해운업계에 고마운 마음을 전했다.

특히, 강 장관은 『이러한 성과에 안주하기에는 우리를 둘러싼 국내외 여건이 그리 호의적인 것 같지는 않다』고 강조하고, 동북아지역의 증가하는 물동량을 둘러싸고 글로벌 선사와 우리 선사간의 시장 지배력을 강화하기 위한 경쟁이 갈수록 치열해지고 있으며, 지난 2003년부터 시작된 해운시황의 호조가 앞으로 얼마나 지속될 것인지 예측하기 어려울 정도로 불확실성이 높아지고 있는 상황을 고려하여 정부는 정부대로 우리 해운기업의 경쟁력 강화를 위하여 더욱 노력하겠다고 말했다.

협회는 이날 정기총회에서 우리나라가 명실상부한 선진해운국으로 발돋움할 수 있도록 국제경쟁력 강화에 주력하는 한편, 회원사간 유대를 더욱 강화

하고 업계 공동이익과 발전을 위해 노력해 나가기로 했다.

협회는 또 지난 1월 체결한 한국인 선원의 고용안정과 일류 해운국가로의 도약을 위한 노사정 합의 사항이 성실히 이행되어 선원수급난이 해소될 수 있도록 노력하고, 승선근무예비역 병역제도가 원활하게 시행될 수 있도록 세부규정을 합리적으로 마련하는데 역점을 두기로 했다.

철광석, 유연탄, 원유, LNG 등 대량화물의 국제선 수송을 확대하기 위한 선화주간 협력체제를 더욱 공고히 하여 국가 전략물자의 안정적 수송기반을 마련하고, 근해 정기선 항로의 안정화를 위해 시장상황을 지속적으로 모니터링하여 근해선사의 발전방안을 강구해 나가기로 했다.

이밖에도 국제활동의 폭을 넓혀 한국해운의 위상을 드높이고, 우리의 입장이 최대한 반영되도록 노력하는 한편, 해운산업에 대한 대국민 이미지도 제고에 주력하고, 협회의 조사분석기능을 강화하기로 했다.

〔한국선주협회 2008년도 업무추진 기본방향〕

1. 우리나라가 명실상부한 선진해운국으로 발돋움할 수 있도록 해운산업의 국제경쟁력 강화에 주력한다. 톤세제도 등에 대한 일몰제 적용에 적극 대응하여 해운세제의 일관성 확보에 주력하며, 선원선박제도 개선 등 선진해운 인프라 구축과 운영을 위해 적극 노력한다.

2. 회원사간 유대를 더욱 강화하고 업계 공동이익과 발전을 위해 노력한다. 해운시황 모니터링 시스템 구축과 사장단 연찬회, 위원회 및 업종별 간담회를 통해 정보공유를 활성화시키고, 더 나아가 우리 해운산업의 지속적인 발전을 도모한다.

3. 선·화주간 상생의 협력관계를 구축한다. 철

광석·유연탄·원유·LNG 등 대량화물의 국적선 수송을 확대하기 위한 선·화주간 협력체제를 더욱 공고히 하여 국가 전략물자의 안정적 수송기반을 마련한다.

4. 근해 정기선 항로의 안정화 대책을 적극 추진한다. 날로 격화되고 있는 근해 정기선 항로의 시장 상황을 지속적으로 모니터링하여 근해선사의 발전 방안을 강구하고, 원양과 근해 정기선사간 역할분담 및 협력관계 강화를 통한 상생의 기반조성에 주력한다.

5. 선박금융의 다양화에 더욱 노력한다. 선박금융 시장의 활성화를 위해 지속적으로 노력하며, 국내외 선박금융 시장의 정보교환을 위한 채널을 구축하여 선박금융 이용의 효율화를 도모한다.

6. 항만의 생산성 향상을 위해 적극 노력한다. 부산·인천·평택항의 항만노무공급체제 상용화 조기 정착과 전국 항만으로의 확대시행을 통해 항만운영의 합리화와 생산성 향상을 도모하며, 우리 선사들의 국내외 전용터미널 확보를 위해 적극 노력한다.

7. 선원비 경쟁력 제고에 역점을 둔다. 국가필수 국제선박제도의 개선 및 확대시행을 통해 해기전송의 토대를 마련하고, 해기사를 포함한 외국인선원의 고용확대를 적극 추진하는 한편, 해기교육의 내실화를 도모한다.

8. 선원의 복지증진과 관련제도 개선을 추진한다. 선원의 소득세 면제와 함께 선원관련 세제 및 사회보험제도의 개선을 적극 추진하며, 해기사의 병역대체복무제도가 유지되도록 노력한다.

9. 선원노동환경의 국제적 변화에 능동적으로 대처해 나간다. 선원관련 국제회의 및 협약 제·개정 작업에 적극 참여하여 우리 입장이 최대한 반영되도록 노력한다.

10. 해상안전 확보 및 해양오염 방지에 주력한다.

작년 서해안에서 발생한 유류오염 사고나 선박 침몰사고 등 유사사고가 발생하지 않도록 적절한 대책을 수립하여 시행한다.

11. 해양환경관련 국제협약의 합리적인 시행을 위해 노력한다. IMO에서 추진중인 배기가스 배출기준 강화, 재활용 물질분류, 신개념 선박건조기준 개발 등에 있어서 우리의 입장이 최대한 반영되도록 최선을 다한다.

12. 국제활동의 폭을 넓혀 한국해운의 위상을 드높이고, 우리의 입장이 최대한 반영되도록 노력한다. IMO, UNCITRAL, ILO, WTO 및 APEC 등 국제해운협약 다자간 부문에서 논의중인 사안에 적극 대처하고, 개별국가 또는 지역별로 검토중인 해운 관련 법제 논의 과정에 적극 참여한다.

13. 새로운 해운시장 개척을 위해 노력한다. 동지중해·흑해 및 중남미 국가들과의 해운협력을 적극 추진하고, 시장진입 장벽이 있는 해외시장 진입환경 개선을 위해 박차를 가한다.

14. 선주책임 강화를 주요 내용으로 하는 국내의 관련법령 제·개정 동향을 면밀히 분석하고, 이에 능동적으로 대처한다. 특히, 우리 해운이 불이익을 받는 일이 없도록 국제민간해운단체 및 각국 선주협회와의 공조체제를 확고히 한다.

15. 해운산업에 대한 대국민 이미지 제고를 위해 노력한다. 세계 5위의 해운국으로 도약하기 위해서는 해운산업에 대한 국민적 지지기반 확보가 절대적으로 필요한 만큼, 사회기여사업 등을 발굴하여 지속적으로 추진한다.

16. 해운홍보의 효율성을 제고하고 조사분석 기능을 강화한다. TV방송을 비롯한 언론매체와 유명 포털사이트의 해운특집 협찬 등을 통해 해운산업의 중요성을 널리 알리는 한편, 해상정보의 신속한 입수와 분석, 활용을 위해 R&D 기능을 강화한다.

한국선주협회 김영무 전무이사 프로필

한국선주협회 김영무 전무는 업무관장 능력과 추진력에서 타의 추종을 불허할 정도로 완벽을 추구하는 정통 해운인이다. 맺고 끊음이 확실하고, 뛰어난 친화력으로 투터운 인맥을 갖고 있어 해운 및 항만업계에서 마당발로 통한다.

김 전무는 지난 1977년 해양대학교 항해학과 졸업과 동시에 2년간 해군장교로 복무한 뒤 곧 바로 대한선주에 입사하여 항해사로 해상근무를 시작했으며, 조양상선에서 1등 항해사로 근무하다 1983년 1월에 한국선주협회에 입사, 오늘에 이르기까지 25년간 협회에 몸담고 있다.

특히, 김 전무는 해운관련 실무와 이론에 밝은데다 지난 1989년 11월 국제해사기구(IMO)에서 운영하고 있는 스웨덴 소재 세계해사대학(World Maritime University)으로 유학, 2년간의 석사과정을 마쳐 석사학위를 취득하기도 했다.

김 전무는 지난 1992년 1월 유학을 끝나치고 협회 업무팀에 복귀, 현재까지 전반적인 해운정책 업무와 관련된 팀들을 지휘하면서 △선박도입관세 철폐를 비롯하여 △제주선박등록특구제도 △선박투자회사제도 △수출입은행 선박금융 국적외항선사 지원 △선박통세제도 △승선근무 예비역 병역제도 도입 △한국인 선원의 고용안정과 일류해운국가의 도약을 위한 노사합의 등 굵직한 외항해운 숙원사업들을 해결하는데 결정적인 역할을 했다.

이와 함께 김 전무는 해양수산부 규제개혁위원회 해무분과위원과 위원장과 국무총리실 규제개혁위원회 분과위원 등을 역임하면서 해운규제 철폐 및 완화에 크게 기여하였으며, 현재에도 관세청 수출입통관물류시스템 민관협의회 위원, 평택지방항만정책심의회 위원, 한국항해항만학회 재무위원, 한국해양문화재단 운영위원으로 활동중이다.



김영무 전무이사

최근 두달사이에 12개사 외항화물운송사업에 진출 광양선박, 성제해운, 지오리드오션쉬핑, 하나마린 등

지난해 12월과 올 1월에 12개사가 해양수산부에 외항화물운송사업을 등록, 외항해운에 진출했다.

지난해 12월에만 청야해운, 단성해운, 엠이씨해운, 대원마리타임, 에스에스마린, 광양선박, 성제해운, 지오리드오션쉬핑, 하나마린 등 모두 9개사가 등록을 했으며 새해 들어서도 1월 중순까지 디엠씨마리타임, 동림탱커, 미포쉬핑 등 3개사가 등록한 것으로 알려졌다. 이로써 현재까지 해양수산부에 외항화물운송사업자로 등록한 외항 국적선사 수는 152개사로 늘었다.

최근에 등록한 선사들 가운데서도 주목을 받는 선사는 광양선박, 단성해운, 미포해운 등이다.

광양선박은 대한해운의 계열선사로 1989년 2월에 설립된 자본금 52억원의 대형 내항업체이다. 지금까지 포항제철의 내항운송(전용선 운항) 화물을 전문적으로 수송해 왔는데 이번에는 포항제철의 근해항로 수출 철강제품을 전용선에 의해 수송하기 위해 외항운송 사업면허를 받게 되었다. 현재 포항제철과 COA를 체결하고 1월1일부터 홍콩-일본-중국 지역으로의 수출 철강제품 운송을 시작한 상태이다. 보유선박은 4,000DWT급 2척으로 당분간은 포항제철의 수출화물만을 근해항로에서 운송할 것으로 알려졌다.

또 단성해운은 반도체 및 LCD장비부품 전문업체인 단성일렉트론을 보유하고 있는 단성그룹의 계열 해운회사이다. 이 회사는 2만6,056G/T 벌크선 '디에스코맨더' 호를 보유하고 있으며, 중국-호주-인도 등지의 항로에서 곡물과 철광석, 석탄 등 벌크화물을 수송할 계획이며 주요하주는 SK, 알마다, 곡물 메이저 카길 등이라고 사업계획에서 밝혔다.

일류 해운국가 도약을 위한 노·사·정 공동선언문 서명 한국인 선원 고용안정 등 세계 5대 해운강국 기반구축



한국인 선원의 고용 안정과 일류 해운국가 도약을 위한 노·사·정 공동선언문이 채택됐다. 이번 공동선언문은 일등 해운국을 만들기 위해 노·사·정이 한마음으로 뭉쳐 국내 해운사에 새 전기가 마련될 전망이다.

해양수산부는 1월 8일 오전 10시경 해양수산부 청사 대회의실에서 강무현 해양수산부장관, 박희성 한국해상산업노동조합연맹 위원장, 이진방 한국선주협회장등 노사정 관계자들이 참석한 가운데 '한국인 선원의 고용 안정과 일류 해운국가 도약을 위한 노·사·정 공동선언문 서명식'을 개최했다.

이 자리에서는 한국적 국제선박 300척을 필수 및

지정선박으로 관리해 한국인 선원을 최소한 5,000명 이상 유지하되 나머지 선박에는 단계적으로 외국인 선원의 고용을 확대, 2010년부터 선장과 기관장을 제외한 외국인 선원의 고용을 자율화한다는 합의안이 발표됐다.

이번 노·사·정 공동선언은 갈수록 치열해지는 글로벌 해운시장 경쟁에서 그동안 우리나라가 선진 해운 강국으로 도약하는데 제약요인으로 작용했던 선원문제에 대한 상생 협력의 해결방안을 마련했다는 점에서 2004년 선박 톤세제 도입에 이은 또 하나의 획기적인 조치로 평가되고 있다.

해운업계 노·사와 정부가 지난해 6-12월 수차

례에 걸친 마라톤 실무협약
와 노·사 대표간 협의를
거쳐 지난해 12월28일
노·사간 합의에 이어 이번
에 노·사·정 공동선언문
에 전격 서명했다.

노사간 합의 내용에는 △
한국인 선원 최소 5000명
유지 및 현행 고용수준 보
장 △ 한국인 선원 규모 유
지를 위해 필수선박 및 지
정선박으로 300척을 지

정·관리하여 외국인 선원 고용 제한 △나머지 일반
선박에 대하여는 단계적으로 외국인 선원의 승선을
확대하되 2010년부터 선·기관장을 제외하고는 외
국인 선원 고용 전면 자율화 △한국인 선원의 유급
휴가 확대 및 정년 연장 등 선원의 근로조건 개선과
복지 증진을 위한 다양한 조치들이 포함돼 있다.

해양수산부는 그동안 해운산업 육성하기 위해
‘해운하기 좋은 나라’라는 캐치프레이즈를 내걸고
다양한 선진 해운제도를 도입해왔다. 1998년 국제
선박등록제, 2002년 선박투자회사제, 2004년 선박
톤세제 도입 등이 그 예.

이러한 조치들에 힘입어 우리나라 해운산업이 세
계 8위의 선복량을 보유하고 있으며, 2007년말 현
재 300억불에 육박하는 외화를 벌어들여 반도체,
자동차, 무선통신기기에 이어 단일산업으로는 4번
째의 외화가득산업으로, 전체 서비스 산업중에는 약
44%의 비중을 차지하는 핵심 산업으로 성장했다.

대부분의 해운 선진국이 자국선박에 인건비가 저
렴한 외국인 선원을 대체 고용하고 있는 것과는 달
리, 우리나라는 이번 노·사·정 합의를 통해 우리
나라의 우수한 해기인력이 지속적으로 양성될 수 있



는 제도적 기반을 마련하는 한편, 선박 금융, 조선
등 고부가가치 핵심연관 서비스산업이 활성화될 것
으로 기대되고 있으며, 제도적 측면에서 ‘선진해운
제도의 완결판’이라고 긍정적으로 평가되고 있다.

그동안 우리나라 국적선박은 세계 해운호황에 힘
입어 2003년 420척, 2006년 612척, 2007년에는
718척으로 획기적으로 증가했으며 이런 추세라면
2010년에는 1000척이 넘어설 것으로 예상되고 있
으나 한국인 선원을 늘리는데 한계가 있어 국적선
대 확충에 우려가 제기되었던 것이 사실이다.

그러나 이번 노·사·정간 합의를 통해 해운업계
가 국적선대를 확충하는데 제약이 될 수 있는 요인
을 상당부분 완화시켜 줌으로써 글로벌 해운시장에
서 외국의 선사와 대등한 여건하에서 경쟁할 수 있
도록 제도적 기반을 마련해주었다는데 그 의의를
찾을 수 있다.

이와 더불어 이번 협상과정을 통해 해운업계
노·사는 그동안 대립과 갈등관계로 인식되었던
전통적인 노·사 관계에서 벗어나 상호 발전을 위
한 동반자라는 선진형 노·사관계 모델을 제시해
주었다.

선협 · 무협, 선화주협의회 정기선분과위원회 개최

정기선항로 유류할증료 부과 및 운임문제 등 협의

한국선주협회와 한국무역협회는 1월28일 협회 대회의실에서 선화주협의회 정기선분과위원회를 열고 정기선항로의 할증료 부과문제를 협의했다.

선화주측 관계자들이 참석한 가운데 열린 이날 회의에서 화주측은 유가상승으로 인한 운임인상은 이해하지만 할증료 부과와 급격한 운임인상은 선사측에서 자재해 줄 것을 요망했다.

특히, 화주들은 운임상승은 국내 제조업체의 경쟁력을 약화시켜 결국 공장의 해외 이전 등으로 물동량을 감소시키는 등 수요가 줄어 운임이 하락되는 악순환 반복될 것이라며, BAF, EBS 부과 근거 자료를 제시해 줄 것을 선사에 요청하였고 선사측에서 관련 자료를 제공키로 했다.

화주들의 운임인상 자재요청에 대해 선사측에서는 예상치 못한 유가상승으로 운임인상 및 유류할증료(BAF), 긴급유류할증료(EBS) 등 할증료 부가가 불가피하다고 강조했다.

선사측에서는 현재 구주항로는 BAF만 부과하고, 미주항로는 BAF 외에 긴급유류할증료(EBS : Emergency Bunker Surcharge)를 부과하고 있으나, 유가상승분을 채우기엔 부족하다며, 컨테이너 선사 영업이익률을 3% 이하로 떨어지는 등 유가폭등으로 선사들의 채산성이 악화되고 있는 현실을 설명했다.

선사측에서는 또 2008년도 운임협상부터는 유류비를 운임에서 분리하여 별도로 부과할 예정이라고 밝혔다.

이와함께 선사측에서는 현재 국적선사들은 국내 하주를 위해 중국발 화물에 비해 낮은 운임을 부과

하고 있다고 설명했으며, 이에 화주측도 동의했다.

이밖에도 선사측에서는 낮은 운임으로 채산성이 계속 악화될 경우 한국발 선박량을 축소할 수도 있다는 의견을 제시했다.

이날 회의에서 화주측은 2008년도 선하주 워크숍을 2008년 5월 또는 6월에 개최하자고 제안, 상반기중에 개최하는데 의견을 모았다.

이날 회의에는 선주측에서 고려해운 안익현 상무, 한진해운 김성영 상무, 동아해운 변재현 이사, 장금상선 유재기 부장, 선주협회 황영식 부장, 황해 정기선사협의회 문주일 국장, 한국근해수송협의회 김근홍 국장이 참석했다.

화주측에서는 한국복합물류 정길영 전무, LG전자 범한판토스 최대현 상무, 대우일렉 김환두 이사, 한국타이어 임윤식 팀장, 무역협회 김길섭 국장, 백재선 부장이 참석했다.



선협 · 해상노련, 외항상선 선원정책협의회 개최

국제선박 단체협약 외국인선원 기본임금 개정키로

한국선주협회와 전국해상산업노동조합연맹은 1월21일 부산 마린센터 해상노련 회의실에서 외항상선 선원정책협의회를 갖고, 국제선박 단체협약 외국인선원 기본임금 개정을 비롯하여 선협 비회원사 국제선박 단체협약 심의문제, 외국인 실습생 승선문제 등을 협의했다.

선주측 해무위원들과 노조측 대표들이 참석한 가운데 열린 이날 회의에서는 먼저 외국인선원 기본임금 개정문제를 논의했는데, 국제노동기구(ILO)의 AB선원 권고임금 인상안을 수용하기로 했다.

또 선협 비회원사 국제선박 단체협약과 관련해서는 지정선박 외국인 고용규모 및 고용협의회 의무를 준수하는 조건으로 단체협약을 승인하는 방안 등을 협의했으나, 좀더 검토하기로 했다.

또한, 외국인 실습생 승선문제와 관련, 면허취득을 위한 국제협약 규정에 의거하여 항해사는 1년, 기관사는 6개월 이상 승무경력이 있어야 하나, 외국인 실습생 승선에 관한 명확한 규정이 없어 실습생 승선 및 양성에 어려움을 겪고 있다. 특히, 외국인은 실습생으로 고용수리 및 승선공인이 안돼 부원 또는 특별작업 인력 등 적합하지 못한 직책으로 승선하고 있다.

이에 따라 이날 회의에서는 면허취득 및 한국선박 승선을 위해 정당하게 실습을 희망하는 자에 대해 한국선박 승선실습 허용하는 방안을 논의했으며, 이 문제는 차기회의에서 결정하기로 했다.

이밖에도 이날 회의에서는 지정선박 선정에 관한 보고가 있었다. 보고된 내용에 따르면, 선협 회원사 국제선박(톤수, 선령 불문)을 대상으로 매년 기준일(10월 말) 등록 국제선박 중 지정선박을 300척 선정

하여 운영하며, 의무 유지기간은 1년 단위로 갱신한다는 것이다.

또한, 한국인선원 5천명 이상 유지한다. 기준일 현재 외항상선에 고용된 한국인선원이 5천명 미만일 경우 회사별 한국인선원 의무고용 T/O도 함께 할당되며, 선·기장은 반드시 한국인 이어야 한다.

외국인선원의 선사별 정원(T/O)제도도 운영된다. 지정선박의 경우 지정선박(8명)과 필수선박(6명)의 승선허용 외국인선원 수의 합을 총 T/O로 운영하되, 단, 필수선박은 부원 6명까지만 승선이 가능하다.

일반선박의 경우는 소속선박 중 지정선박과 필수선박이 아닌 국제선박의 승선허용 외국인선원 수의 합을 총 T/O로 운영한다.

또 선협 비회원사가 소속 국제선박 및 지정선박에 참여하지 않은 선사의 국제선박은 2007년 현재의 국제선박 외국인선원 승선규모(8명/척)를 유지한다.

이날 회의에는 선주측에서 두양상선 정성부 부사장을 비롯하여 STX팬오션 이권희 전무, 이원건 실장, 대한해운 박찬민 상무, 고려해운 문형태 상무, SK해운 김신관 상무, 현대상선 이택규 상무, 협회 이철중 차장 등이 참석했다.

노조측에서는 두양상선 조치구 위원장을 비롯하여 삼선로직스 장태근 위원장, KSS해운 문철수 위원장, 대한해운 주치문 위원장, 태연연합 광갑상 위원장, STX팬오션 김필두 위원장, 신성해운 김동명 위원장, 한진해운 하성민 위원장, 흥아해운 박은수 위원장, 현대상선 이중환 위원장, SK해운 김두영 위원장, 국적선해운노조 안이문 위원장, C&동남아 해운 한승근 위원장, 천경해운 김용백 위원장이 참석했다.

한국선주협회 업무활성화를 위한 워크숍 개최 2월1일부로 해무, 업무팀장급 인사이동 단행



한국선주협회는 2월 2일(토), 3일(일) 양일간 경기도 양평 한화콘도에서 협회 업무 활성화를 위한 워크숍을 개최하고, 협회 중장기 업무추진방향에 대한 주제발표와 토론을 가졌다.

협회 사무국 전직원과 한국근해수송협회의, 동남아정기선사협회의 사무국 직원들이 참석한 가운데 2일2일 하오 1시부터 7시까지 진행된 워크숍에서 협회 김영무 전무는 인사말을 통해 “오늘 워크숍의 목적은 직원 상호간에는 물론 협회 본회와 협의체 간 업무내용을 이해함으로써 현안사항에 대한 대응책을 효율적으로 마련하는데 있다”고 강조했다.

김 전무는 또 협회 업무 활성화와 우리나라 해운산업의 지속적인 발전방향에 대한 의견을 기탄없이 개진하여 줄 것을 당부했다.

이어 이철중 해무팀 차장은 국적선원의 안정적 고용과 일류 해운국가 도약을 위한 노·사·정 공동선언문에 대한 설명과 함께 향후 추진방향에 대한 의견을 제시했으며, 김세현 과장은 해상안전부문, 김경훈 대리는 선원수급 개선방안 등에 대한 업무추진방향에 대해 설명했다.

이와함께 방수일 비상계획부장은 해기사 수급과 관련하여 퇴역하는 해군부사관과 장교 등을 대상으로 재교육을 통해 해기사로 공급하는 방안

의견을 제시했으며, 협회 해무팀에서 이를 적극 검토하기로 했다.

그리고 업무팀 박승진 사원과 이주연 사원은 각각 해운경영환경과 항만 및 물

류제도 개선방안에 대해 설명했으며, 문준영 차장은 해운세제 현황과 관세청 관련업무 등에 대해 설명했다. 또 국제팀 조봉기 부장과 김호성 대리는 국제해운협력부문에 대한 현황과 향후 추진방향 등에 대해 각각 설명했으며, 총무팀 이용주 이사와 정위섭 차장도 협회 회원사 관리방안과 퇴직연금문제 등 향후 중점 추진업무에 대해 의견을 제시했다.

또한 한국근해수송협회의 김근홍 국장은 한-일 항로의 현황과 현안사항에 대한 향후 업무추진방안을 설명한 뒤, 공컨테이너의 적기 회수를 위해 본회에서 적극 지원하여 줄 것을 요청했다.

이밖에도 이날 워크숍에서는 해운산업의 규모가 확대되고, 그 중요성이 날로 부각됨에 따라 협회 업무의 활성화가 필요하다는 지적이 있었으며, 이를 위해 조사홍보업무를 강화하는 한편, 신입직원들에 대한 오리엔테이션과 국내외 행사를 위한 매뉴얼을 개발하기로 했다.

워크숍 둘째날인 3일에는 전직원이 아침 9시부터 12시30분까지 산행을 통해 단합을 다졌다.

한편, 한국선주협회는 2월1일부로 업무팀 황영식 부장을 해무팀장으로, 국제팀 조봉기 부장을 업무팀장으로, 해무팀 이철중 차장을 국제팀으로 발령내는 등 팀장급에 대한 인사이동을 단행했다.

시민단체와 해양수산단체, 해양수산부 존치 요망 대통합민주신당과 민주당 등 국회에 진정서 제출



대통령직 인수위원회가 16일 해양수산부 통폐합을 확정 발표함에 따라 그동안 해수부 해체 항의 성명서 발표, 인수위 항의 방문, 300만 서명운동 등 강력한 반대운동을 벌여왔던 시민단체들이 해양수산부 존치를 위해 국회에 진정서를 제출했다.

시민단체들은 진정서를 통해 '국부창출의 원동력이자 미래의 성장동력인 해양산업의 중요성을 간과한 인수위원회의 해양수산부 폐지방침에 결사반대하며, 세계5대 해양강국을 향한 우리들의 꿈이 실현될 수 있도록 국회가 적극 나서달라'고 주문했다.

이와함께 '해양수산부의 폐지에 반대하는 의원모임'은 해양수산부 폐지 반대가 대통합민주신당이 당론으로 결정되고 10여명의 의원을 추가로 확보하면 2월 임시국회에서 정부조직법 수정안을 부결시킬 수 있을 것으로 예측하고 있다.

한편, '해양수산부의 폐지에 반대하는 의원모임'은 지난 1월14일 기자회견을 열어 △해양영토주권을 확보하기 위해 △국가 성장 동력인 해운, 항만 산업의 발전, 지속가능한 수산자원의 보전, 통합적인 해양환경 관리의 효율성을 위해 △지난해 온 국민의 정성과 노력으로 유치한 '2012여수세계박람회

'의 성공적인 개최준비를 위해 △태안 유류사고와 같은 대형 해상재난을 효과적으로 대처하고 해양생태계 복원을 위해서 해양수산부가 반드시 존치되어야 한다고 밝혔다. 이어 전국의 시민단체와 해양 및 수산단체 등 136개 단체로 구성된 '해양수산부 존치를 위한 국민연대'(이하 국민연대)가 1월 31일 국회 본청 앞에서 해양수산부 폐지반대를 위한 대규모 집회를 갖고 해양수산부의 존속을 위해 국회가 적극 나서줄 것을 강력히 촉구했다.

이날 집회에는 전남과 부산, 인천지역 등 전국에서 올라 온 국민연대 1,200여명이 참석했으며 국부창출의 원동력이자 미래 성장동력인 해양의 중요성을 망각한 정부 조직개편안에 반대한다는 내용의 결의문을 채택했다.

국민연대를 대표해 전국해상산업노동조합연맹 김수조 본부장은 결의문 낭독을 통해 "21세기 해양의 시대를 맞이하여 해양행정 전담부처의 기능은 오히려 확대되고 강화되어야 한다. 삼면이 바다이고 남북이 분단된 섬나라나 다름없는 우리나라에서 해양의 중요성을 망각한다면 우리의 미래는 암울할 수밖에 없다"고 강조했다.

초대형 메가급 컨테이너선의 출현, 메가급 위기인가?

선대 대형화 급진전으로 운임상승에 한계 봉착 우려

최근들어 1만TEU급 초대형 컨테이너선이 잇따라 시장에 투입되면서 선박과잉이 우려되고 있다. 과연 메가급 컨테이너선이 규모경제의 잇점을 살릴 수 있을지, 아니면 메가급 위기로 다가올지 기대와 우려가 교차되고 있다. 다음은 로이즈 쉬핑 에코노미스트(Lloyd's Shipping Economist)지 2007년 10월호에 실린 스테판 메튜(Stephen Matthews)의 「Mega-risk」를 번역한 것이다.(편집자 주)

▶ 정기선사 초대형 선박 신조발주 쇄도

최근 몇 달간 차세대 초대형선박에 대한 정기선사들의 신조발주가 쇄도했다. 위기 가능성이 점증하는 이때에 정기선사들은 왜 이런 결정을 하는지 스테판 메튜스(Stephen Matthews)가 검토했다.

지난 2006년 하반기에 도하 언론을 떠들썩하게 장식했던 사건이 '엠마 머스크(Emma Maersk)' 호의 취항이었다. 이 선박은 20피트 컨테이너 1만 1,000 개를 실을 수 있는 초대형 컨테이너 전용선으로 같은 크기의 자매선 8척 중 첫 번째 선박으로 발주자인 덴마크의 머스크라인에 인도되었다.

이 배가 아시아를 출항하여 유럽에 처녀 기항했을 때 각국의 신문은 단일선적 물량으로는 사상 최대의 크리스마스 상품이 중국으로부터 도착했다고 대서특필했었다.

1년이 지난 지금 '엠마' 호는 같은 사이즈의 자매선 5척과 선대를 이루어 운항되고 있으며 아직도 나머지 2척이 건조 중에 있다. 중국의 정기선사 코스코(COSCO : China Ocean Shipping Co.)도 최근에 1만62TEU급 컨테이너선 '코스코 아시아(Cosco Asia)'를 인도받아 운항을 시작하였으며 앞으로 1TEU가 넘는 초대형 컨테이너선의 인도가 줄지어 기다리고 있다.

이 밖의 몇몇 다른 정기선사들도 1만TEU가 넘는

컨테이너선박을 발주하기로 결정했다. 소위 메가 컨테이너선이라고 불리는 이들 신세대 선박이 초대형선박의 기준을 새롭게 만들어 가고 있다.

▶ 초대형 선박 투입에 대한 의견 분분

정기선사들은 이러한 추세에 당위성에 대해 설득력 있는 근거를 제시하고 있다. 하지만 동시에 위기도 함께하는 것이 사실이며 시기상 적절한 투자인지에 대해서는 의견이 갈리고 있다. 즉 이미 발주된 최근 물량이 가히 폭발적인 수준이었으며 아직도 인도대기중인 신조물량이 남아있는 상황으로서 경제, 금융, 교역 모두 향후전망이 불확실한 이때에 과연 초대형 컨테이너선을 투입하는 것이 올바른 결정인지에 대해서 의견이 분분하다.

해운수요 증가요인에 대한 확신과 머스크라인의 전격적인 메가 컨테이너 투입과 같은 현 상황에서 다른 정기선사들도 메가 컨테이너선 투입이라는 매혹적인 유혹을 외면할 수 없다는 것은 너무도 당연한 일이다.

그에 따라 아시아-유럽항로에 8,000-1만TEU 사이즈 선박을 투입하기로 결정한지 불과 얼마 지나지 않은 주요 정기선사들도 1만TEU 이상인 신세대 선박을 투입하기로 결단하고 있는 실정이다. MSC와 CMA CGM도 메가 컨테이너선의 신조발주

[1만TEU 이상 컨테이너선 현황(2007. 10 현재)]

운항사	선주사	척수/TEU/DWT	조선소/발주번호	인도년도	선가(\$m)
인도선박					
Maersk	AP Moller	6/14,000/157,000	Lindo/203-08	06-07	미상
Cosco	Cosco	1/10,062/114,000	Hyundai/1801	07	130
발주선박					
Maersk	AP Moller	2/14,000/157,200	Lindo/209-10	07-08	미상
Maersk	Rickmers	4/13,100/140,000	Hyundai/2150-53	10-11	미상
Maersk	Moller	6/10,000/120,000	Lindo/211-16	08-09	미상
MSC	MSC	5/13,200/135,000	Dawoo/4135-9	10	미상
MSC	MSC	2/11,300/128,500	Hyundai/1942-3	09	미상
MSC	MSC	2/11,000/114,000	Samho/343-4	08-09	미상
MSC	MSC	8/13,300/150,000	Samsung/1708-15	11	170
CMA CGM	CMA CGM	8/12,500/142,500	Daewoo	10	165
CMA CGM	Offen	4/10,000/120,000	Hyundai/1890-93	08	미상
CMA CGM	Offen	4/11,400/128,500	Hyundai/1954-7	09	미상
CMA CGM	CMA CGM	8/11,400/135,000	Hyundai/1992-9	09-10	150
CMA CGM	NSB	4/11,000/130,000	Daewoo/4125-28	10	136
Cosco		3/10,062/114,000	Hyundai 1802-4	08	130
Cosco		4/10,000/120,000	Nantong 48-51	08	미상
CSCCL	CSCCL	8/13,300/150,000	Samsung	11-12	170
NOL/APL		4/10,000/120,000	Hyundai/2158-61	10-11	미상
NOL/APL		4/10,000/120,000	Daewoo	10-11	미상
Zim		8/10,000/114,000	Samho345-8/355/393-5	10	130
Zim	Zodiac	8/12,600/142,500	Samsung	12	170
미정	Zodiac	5/10,070/113,900	Samho/433-37	10-11	
CSAV	Dohle	8/12,560/142,500	Samsung/1793-1800	10-11	161
CSAV	CSAV	4/12,000/140,000	China Shipbldg	10-11	160
미정	NSC	8/12,800/142,500	Hanjin-Phil/026-029/034-037	10-11	162
미정	Nordcapital	8/13,100/145,000	Hyundai/2154-7+2164-7	10-11	175
Coscon	Seaspan	5/13,100/145,000	Hyundai /2177-81	11	181
Coscon	Seaspan	3/13,100/145,000	Samho/452-54	11	181
미정	Niki	9/12,500/142,500	STX	11	159
미정	Dohle	4/12,600/142,500	Samsung 1829-32	11	167.5
미정	Offen	9/12,500/142,500	Daewoo/	10-11	165
미정	Rickmers	4/13,100/140,500	Hyndai/2170-73	11	미상

(자료) LSE / Containerisation International /LR Fairplay

※ 주: 이 표에는 확인된 발주물량만 포함되어 있고 선택사양은 제외

를 마쳤으며 이미 발주한 1만TEU 미만 선박에 대해서도 사이즈를 확대하여 발주사양을 갱신하였다.

앞으로 선박의 사이즈가 얼마로 확대될 것인가는 다음 문제이다. 머스크의 메가 컨테이너선은 공식적으로 사이즈가 1만1,000TEU이다. 그러나 이 수치는 재화중량톤수 15만8,000톤을 기초로 공 컨테이너 없이 적재할 경우를 가정한 수치이다. 만약 선박의 장폭심(帳幅深)을 기초로 하고 공 컨테이너 적재를 포함한 일반적인 경우를 가정한다면 적재가능 컨테이너 수는 1만4,000TEU를 넘을 것이다.

▶ 발주배경에는 몇가지 특징있어

최근의 발주 배경에는 몇 가지 기술상의, 디자인상의 특징들이 있다. 그중 하나는 최근 엔진 제조사들이 프로펠러를 하나로 유지하면서 실린더 수를 늘려 추진력을 높이는데 성공해 14기통 엔진을 상용화한 것이다.

사실 프로펠러가 두 개인 쌍 추진장치로 신조할 경우 부담스러운 추가비용으로 선주들이 이를 기피해왔던 것이 사실이다. 이와 같은 기술상의 발전은

종전까지 인식되어 오던 1만TEU 한계가 이제 1만5,000TEU로 확대되는 것을 의미한다. 이는 동시에 디자인상의 변화도 가능케 하는 것으로서 즉, 장폭비율을 완화하여 복원성 문제를 해소할 수 있게 된 것이다.

또한 선사들은 여러 항만의 수심제한 때문에 선박의 흘수가 확대되는 것에 부정적인 입장을 보이고 있으며 흘수는 현재와 같이 최대 14-15미터를 넘지 않기를 바라고 있다.

대다수의 선주의 주문사양은 용적면에서는 1만2,000에서 1만3,500개의 컨테이너를 실을 수 있는 공간을 갖되 중량 면에서는 그 보다 낮게 디자인하는 추세이다. 표는 LSE가 입수한 자료를 토대로 1만 티이유 이상의 최신 컨테이너선의 주문사양을 보여주고 있다. 하지만 단기간에 주문량이 폭주하고 있는 것이 현실이고 개인회사의 경우에는 신조 주문 내역이 공개 안 되는 경우도 있으므로 자료에서 일부 제외된 경우도 있을 것이다.

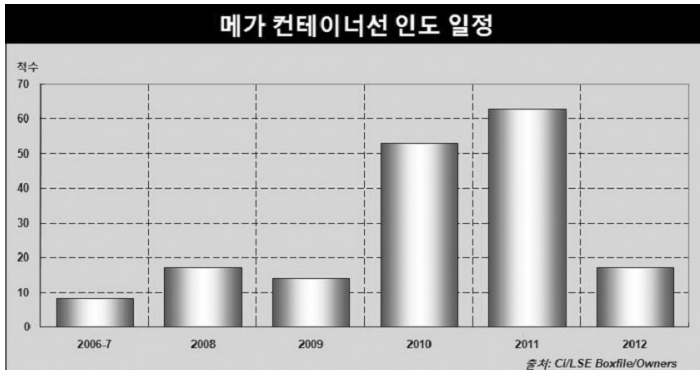
머스크, MSC, CMA CGM 이외에도 메가 컨테이너선 발주선사로는 CSCL, Cosco, 한진해운, NOL/APL, Zim 등이 있다. 한 가지 재미있는 사실은 이들 선사들은 그렇지 않은 다른 선사와 달리 메가급 선박의 도입을 일류선사 대열에 합류하기 위한 매우 중차대한 도약으로 생각하고 있다는 점이다.

▶ 일부 대형선사에 선복집중 초래

하지만 머스크 같은 초대형 공룡선사도 더 큰 선박을 주문하고 있는 현실을 생각하면 이런 대형화 추세가 결국 선도적



인 몇몇 선사에게 선복이 더욱 더 집중되는 결과만을 초래할 것이라고 보는 것도 타당하다. 선두그룹



에 속해있는 머스크, MSC, CMA CGM 3사가 1만 TEU급 이상 시장에서의 지배력은 현재까지 40%에 달하고 있으며 향후 용선부문까지 더해진다면 더 커질 것이다.

이런 추세에 반대입장을 확고히 하고 있는 선사로는 대만의 에버그린이 있다. 에버그린의 최대선박은 8,000TEU 수준이고 張榮發 회장은 메가급 선박 대열에 합류하지 않은 채 곳곳이 버티고 있다. 그의 믿음은 그런 초대형 선박을 가득 실을 화물을 계속해서 확보하는 것이 불가능하다는 것이며, 엉겁결에 끼어들어 속 썽지 않겠다는 생각이다. 일본의 대형 3사 역시 같은 입장으로 메가급 선박의 발주를 유보하고 있다.

현재까지 발주된 1만TEU급 이상 메가급 선박의 총 슬롯 합계는 아무리 보수적으로 잡아도 204만 TEU에 달한다. 초기 건조된 머스크 선박, 이미 발주된 선박, 1만 teu 이상으로 발주사양이 변경된 선박들을 뒤흔든 대부분의 메가급 선박은 2009년 이후에 인도될 예정이고 아래 그래프에서 볼 수 있듯이 2010년 2011년에 인도시기가 몰려있다.

10월초까지 발주된 메가급 신조물량을 평균계약 단가로 따져 합산하면 약 265억 달러로 추산된다.

▶ 초대형 선박 발주 금융줄은 KG펀드

이런 거대선박의 상당부분은 독일의 KG펀드가 발주원이다. 대부분이 장기 용선부 건조물량이긴 하지만 일부는 용선여부가 확정되지 않았거나 용선주가 누구인지 알려지지 않은 경우도 있다.

Dohle, Offen, Nordcapital, Rickmers와 같이 널리 알려진 KG펀드 뿐만 아니라 NSC Schiffahrtsgesellschaft, Zodiac이나 그리스계인 Niki같은 대선업 개인회사들과 Seaspan이나 Danaos같은 대선업 주식회사들도 활발한 움직임을 보이고 있다.

CMA CGM이나 MSC, CSCL, Zim같은 몇몇 정기선 운영사들은 직접 주문을 내기도 하고 심지어 머스크같은 경우는 대선업자를 통해 선박을 확보하기도 하는데 메가급 선박의 1/4이 Rickmers로부터의 용선으로 충당했다고 한다. 이 경우 용선은 최소 10년 이상의 장기용선으로서 대선업자 역시 이런 선박의 장기적 전망을 밝게 본다는 것을 말해준다.

2007년 들어 메가급 선박의 발주물량 폭주현상은 5월부터 9월까지 5개월 동안의 발주물량이 100척을 넘는다는 사실에서도 확인된다. 이로서 10월 초 현재까지의 총 발주물량은 170척에 이르며 확인되지 않은 물량까지 합하면 그 숫자는 더 늘어날 것으로 보인다. 이는 컨테이너선복의 신조발주물량이 현재운항중인 선복의 60%에 육박하는 수치이다.

▶ 향후 4년간 두자리수 증가예상

이러한 최근 신조발주 현황은 선복수요의 신장세가 조금이라도 누그러진다면 당장 공급과잉상태로 빠져드는 것이 아니냐는 우려를 낳고 있다. 발주량 감소로 수급불균형에 다소 개선의 기미가 보일 듯할 때 이런 발주량 증가는 향후 컨테이너 선복의 과

잉공급이 예상된다. 전세계 컨테이너선의 총선복은 향후 4년간 매년 연간 2자리수의 증가세를 보일 것으로 예상된다. 당연히 수요가 그만큼 따라줄 것인 지가 관건이다. 특히 대부분의 메가급 선박이 취항하게 될 아주-구주간 항로에 있어서는 더욱 그렇다.

이런 초대형 선박을 발주하는 선사사의 믿음은 확고하다. 앞으로 이런 배를 채우고 남을 물량이 뒷받쳐 줄 것이고, 따라서 이런 대형선들이 규모의 경제 효과를 발휘할 것이라는 믿음이다.

뿐만 아니라 경쟁사가 선박규모를 키워 규모의 경제를 도모하는데 뒤처져서 시장점유율을 뺏길지도 모른다는 두려움이 있는 것이다. 대열에 합류할 건지 말건지는 모두에게 공통된 질문이다. 문제는 모두가 선박 사이즈를 키우는 과정에서 무리하게 확장될 소지가 있다는 점이다.

대선업사이건 운항선사이건 이런 초대형 선박에 투자를 감행하는 선사는 여전히 장기적 시황을 긍정적으로 전망하고 있으며 물동량이 지속적으로 증가할 것이라고 믿고 있다. 특히 동서 항로의 물동량은 충분할 것이라고 예측하고 있다.

그런 선사들은 해상 컨테이너 물동량의 성장률이 최근 추세와 마찬가지로 매년 5~10%정도를 유지할 것으로 전망하고 있다. 2007년도 아주-구주 항로에 있어서의 20% 이상 성장세를 그 근거로 들고 있다.

중국의 대 유럽 수출성장세가 꺾일 조짐이 없고 제조업의 중국이전 현상이 일시적인 것이 아니므로 강세 교역량이 유지될 것으로 보는 것이다. 이 선사들은 과거의 선복과잉 예측은 이미 빗나갔으며, 선복수요의 과소평가로 선복부족현상이 이어지고 있다

고 진단하고 있다.

더군다나 2차 항로에서도 선복수요가 증가세를 보이고 있으며 이는 동서항로에 투입된 메가급 선박의 상당부분을 차지하고 있다.

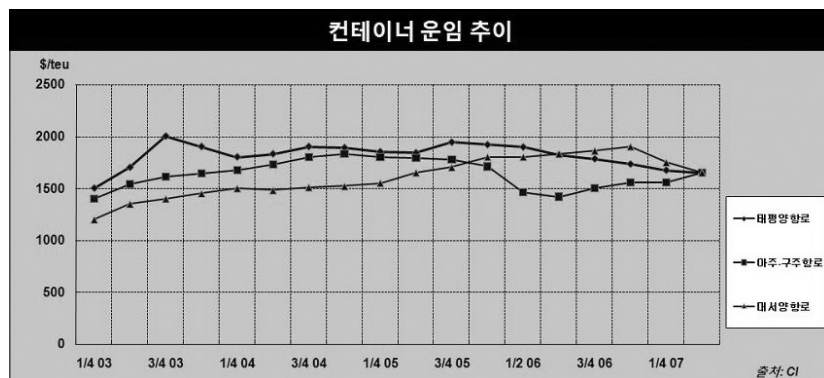
▶ 태평양항로 2009년 이후 수요증가 전망

태평양항로는 2007년 들어 성장세가 한 자릿수로 현격히 줄었으며 2008년에도 올해와 비슷할 것으로 전망되고 구주 물량도 다소 주춤할 것이다. 하지만 초대형 선박이 인도되는 2009년 이후부터는 다시 수요가 증가할 것으로 예측하고 있다.

이와 같은 수요에 맞추기 위해서는 더 큰 선박이 필요하며 적시에 투입하기 위해서는 지금 발주를 해야 한다는 것이 발주선사의 논리이다. 게다가 초대형선을 건조할 수 있는 조선소에는 컨테이너선만 건조하는 것이 아니라 벌크선이나 가스선 발주도 같이 들어온다는 점도 감안을 해야 한다.

초대형 선박의 발주는 기본적으로 자본비나 용선료를 근거로 산출된 계산에 근거한다. 관건은 적취율이나 운임, 육해상 운항비를 얼마로 가정했는가이다.

업계 한편에서는 우려의 목소리도 나오고 있다. 신조발주량이 쌓이고, 운임전망이 불안하며, 운항비가 치솟고 있는 이때에 엄청난 자본투입해서 그에 따른 용선료나 이자를 감당할 수 있겠냐는 우려



이다. 채산을 맞추기 위해서는 그 큰 선박에 화물을 채워야 하고 운임도 떨어져서는 안 되는 것이다.

▶ 신조선가의 상승으로 채산성 의문

1만2,000~1만3,000TEU 사이의 메가급 선박을 한국에서 건조할 경우 신조선가는 1억6,000~1억7,000만달러 사이에서 형성되어 있다. 바꿔 말하면 1TEU 당 신조선가가 1만2,800달러라는 얘기다. 이 숫자는 불과 몇 년 전 8,000~1만TEU 선박의 경우가 1만불 수준이었던 것에 비해 월등히 높은 수준이다. 최근 OOCL이 발주한 8,600TEU 선박의 선가가 1억2,070만달러로 알려졌다. 이는 TEU당 1만4000달러에 달하는 금액이다.

TEU당 신조비용의 상승은 신조선가에 반영된다. 순전히 신조선가로만 따졌을 때, 신조선 규모의 경제효과는 기대할 만하다. 그러나 건조비용의 상승으로 불과 2년 전에 발주하여 현재까지 계속해서 인도되고 있는 1만TEU 이하 급의 선박이 각고 있는 장점들을 소거해 버리고 있는 것이다.

구주항로에 있어서는 강세시향으로 2007년도 운임이 인상되기는 하였으나 이는 기껏해야 이전 년도의 부진을 복구하는 정도에 불과하다. 태평양항로에서는 2005년 수준을 밑돌고 있으며 운임인상을 위해서 노력하고 있긴 하지만 여전히 선복수요가 저조한 상황이다. 대서양항로에서는 약간 나아지긴 했지만 여전히 현상유지 수준에 머물고 있다. (그래프 참조)

▶ 선복량 증가로 운임 인상 어려워

향후 몇 년간 선복이 대량 증가한다는 측면에서 보면 운임인상은 물론 현재 운임의 유지도 어려울 것이다. 물량이 현재처럼 비교적 강세를 보이고 운임이 현 수준을 유지한다 해도 치솟는 운항원가로 획기적으로 이익을 실현하기란 요원한 일일 것이

다. 선박 대형화에 따른 규모의 경제효과가 가져다 줄 운항단가 절감은 아무래도 한계가 있을 것이다.

신조발주를 하면서 선사들이 걱정하는 것은 국제 불안한 금융시장에 미칠 영향이다. 금융비용의 상승은 물론 경제전반에 악영향을 미쳐 선사의 예측과 반대로 수요가 감소하는 경우이다.

이제까지 발주가 나간 선박의 발주선가와 성약이 이루어진 최상한가 일일 용선료 6만달러를 기준으로 1항차 56일에 소요되는 용선비용이 336만달러이다. 여기에 연료비 168만달러가 추가된다. 아주로 회항하는 항차에는 화물이 없어 운임수익과 비용이 거의 같은 수준이며 구주항 항차의 경우 TEU당 500달러의 순익은 올려야 한다. 여기에 터미널 사용료, 피더 비용, 내륙운송비용, 무역불균형에 따른 공컨테이너 처리비용이 더해져야 한다. 이런 모든 것을 감안하면 구주항 화물 운임이 현수준을 유지하지 않으면 수익을 기대할 수 없게 된다.

▶ 초대형선 1일 금융비용 5만달러 수준

대선업자의 입장에서 신조선가 1억6,000만달러에 대한 금융비용을 생각해보자. 선가의 80%인 1억2,800달러를 연리 6%로 10년간 원금분할상환 조건으로 차입하는 경우 1일 금융비용이 5만달러 수준이다.

건별 대출조건은 다소 유동적으로서 예컨대 최종 일시상환 조건을 붙여 상환초기의 부담을 줄일 수는 있겠지만 용선료부담으로 용선주의 운신의 폭은 제한 적이며 현실운임과 치솟는 운항원가로 인한 정기선사의 걱정이 해소될 것 같지는 않다.

설상가상 KG 펀드 개인투자자들이 수익을 요구하고 나서게 되면 용선료가 인상되어 운영선사의 융통성은 더욱 줄어들 것이다. 바로 이러한 요소가 대선업자의 KG 펀드 이용을 가로막아 왔던 요인이며, 그 대신 담보대출이나 리스로 전환하게 했던 요

인이었다.

예를 들어 씨스팬(Seaspan)은 최근 현대중공업과 1만3,100TEU급 컨테이너선 8척에 대한 신조계약을 성약했다. 납기는 2011년 1월에서 10월 사이이며 척당 계약가는 1억8,100만달러이다. 씨스팬은 최근 9억2,000천만달러의 신용편의와 기업공개 시 확보한 회전신용편의의 요건변경을 통하여 첫 번째 분할 불입자금을 조성할 계획을 가지고 있는데 이렇게 되면 대출한도가 13억불까지 증액되는 것이다. 동 계약은 크레디트 스위스, 중국수출입은행, 중국상업은행 및 스미토모 미쓰이금융그룹과 더불어서 디엔비 노르 은행에 의해 조성될 것이다.

▶ 신용편의 등을 통해 자금조달

한편, 신용편의는 코레스 계약에 의해 은행 상호간에 외화자금의 단기금융 등 여러 가지 신용을 공여하는 것을 코레스 금융이라하며 이러한 신용공여의 여러 형태를 총칭하여 크레디트 퍼실리티라고 부른다. 이러한 credit facility에는 일반적으로 1) 어음대부(loan bybill), 2) 어음할인(discount of bill), 3) 인수금융(acceptance credit), 4) 리파이낸스(refinance), 5) 당좌대월(overdraft), 6) mail credit, 7) 신용장 확인 등이 있다.

또 기업공개 시 확보한 회전신용편의는 대출은행이 사전에 자금공급 규모를 파악하고 차입자에게 일정기간 이 자금규모내에서 계속해서 차입할 수 있도록 하는 대출기법을 가리킨다. 예컨대, 1년 동안 US\$10,000,000의 회전신용편의를 제공하였고 US\$10,000,000을 대출하였다가 6개월째에 US\$5,000,000을 갚았다면, 다시 US\$5,000,000을 대출받을 수가 있고, 대출은행은 차주의 요구에 따라 자금을 공급하여야 하기 때문에 항상 자금을 준비하여 두지 않으면 안 된다. 그러므로 은행은 이를 보상받기 위하여 한도금액과 대출금액과의 차액

에 대하여 약정수수료를 징수하는 것이 보통이다.

씨스팬은 기존의 금융보다 낮은 리보+0.5% 금리를 확보했으며 금리스왑을 통해 최종적으로 확보한 금리는 2025년까지 평균 고정금리로 5.7%수준이다.

금리스왑(Interest Rate Swap)은 동일한 통화표시에 서로 다른 형태의 이자지급 현금흐름을 교환하는 계약임. 가장 전형적인 금리스왑계약은 고정금리와 변동금리가 교환되는 형태인데 이를 특히 고정금리-변동금리 스왑(Fixed-floating Swap)이라고 한다. 여기서는 미리 정해진 명목상의 원금에 대해서 미리 정한 만기까지 고정금리 이자지급과 변동금리 이자지급의 현금흐름이 스왑당사자간에 서로 교환되는 것이다.

원금은 양 거래자에 있어 서로 동일한 금약이기 때문에 원금의 교환은 일어날 필요가 없으며 매 이자지급 시기에는 변동금리와 미리 정해진 고정금리의 차이만큼 지불이 일어나게 된다. 계약시점에서 스왑가격의 결정은 교환되는 현금흐름의 현재가치가 같도록 하는 고정금리를 결정하는 것이다. 이러한 전형적인 스왑으로부터 거래자의 필요에 따라 무한한 변형이 가능한데 거래조건의 조정에 따라 스왑의 가격도 다시 조정되어야 한다.

씨스팬은 8척을 모두 1일 5만5,000달러로 12년간 상하이의 코스코(Cosco)용선기로 하였다. 5만5,000달러에는 중개료가 포함되어 있지 않다.

씨스팬의 최고경영자인 게리 왕(Gerry Wang)은 “이번에 신조되는 8척에 대한 12년 장기대선은 우리 회사의 현금흐름을 안정적이게 하는 것은 물론 선도적인 우수 고객들에게 고정 용선료로 장기대선을 통해 안정적인 선복을 공급한다는 우리의 목표에도 부합하는 것이다”고 말했다. ‘씨스팬 매니지먼트 서비스’는 건박건조 진척상황을 감독하고, 선박인도일로부터 척당 1일 6,750달러 정도의 운항비로 운항할 예정이다.

▶ 현재 발주선박 금융조건 비교적 양호

이러한 선박운항코스트를 기초로 하면, 적당 연간 1,700만달러, 8척 총 1억 3,600만달러 이상의 세전수익 증가가 예상된다.

이러한 메가 컨테이너선들의 발주 계약 대부분과 이에 대한 자금은 최근 금융권에서의 문제점(현재는 높은 이자율로 대출해야 가능성이 있음)이 발생하기 이전에 체결되고 조달되었다.

그러므로 대부분의 대선업자는 경쟁적인 조건으로 자금을 확보했었을 것이다. 그럼에도 불구하고, 현 수준의 운항원가와 수익률을 고려한다면, 이러한 선박들에 있어서 용선요율 변동 폭이 좁아진다는 것은 분명하다.

이로 인해 대선업자에게는 비경제적일 것이고 선박운항자에게는 운임과 견적을 따질 수 없게 할 것이다. 양측이 갖고 있는 위험은 변동 폭이 더 줄어들지는 아니면 변동폭이 동시에 사라지는지의 여부이다. 마찬가지로 자금조달비용의 증가와 운임하락 압박은 메가급 선박의 추가 발주가 어려워질 수 있다는 것을 의미한다.

대부분 신조 선박의 최대선폭이 확장된 파나마운하를 통과할 수 있도록 설계되고 있다. 하지만 머스크 선박은 예외이다. 왜냐하면 선폭이 56미터에 22개의 컨테이너를 한줄로 배치하기 때문에 선폭이 너무 넓다. 아울러 선폭이 52미터로 알려진 MSC 소속 선박들은 확장된 파나마운하를 통과할 수 있을지 의문이 든다.

▶ 파나마운하 확장, 항만준설 등 시급

파나마운하 확장공사는 2014년 완공될 예정이다. 그 시점에는 메가 컨테이너선박이 이미 서비스 중일 것이다. 하지만 적어도 몇몇의 미국 주요 항만이 대형선박을 충분히 수용할 수 있도록 준설공사를 하지 않는다면 메가 컨테이너선의 운항에 차



질이 빚어질 것이다. 이는 최근 선박운항자들이 아주-구주항로에 지금까지 발주한 메가 컨테이너선을 투입하지 않을 것이라 점을 의미한다.

이러한 지역에는 항만과 터미널에서의 체선문제가 존재한다. 그리고 선박의 회전율을 증가시키고 운항스케줄을 제때 맞추는 등 터미널의 효율적인 운영을 위하여 대규모 투자가 필요할 것이다. 아시아지역에서 이를 달성하는 것은 큰 문제가 될 소지는 없지만, 유럽과 미국에서 지역세력의 반대와 어떠한 지연 계획으로 메가 컨테이너선이 서비스에 투입될 때 선박을 수용할 수 있는 시설이 부족할 수 있다는 문제가 존재한다.

그래서 운항스케줄이 중요해 질 것이고 정기선사들은 체선으로 인한 지연없이 빠른 항만 회전율을 확보하면서 최소 환적으로 빈번한 서비스를 원하는 화주의 요구를 맞추도록 운항스케줄을 조절해야 하는 어려움에 직면할 것이다.

아울러 정기선사들은 추가적인 비용이 발생하지 않으면서 운항선박과 피더선간의 연결과 관련한 서비스 네트워크의 균형을 반드시 유지하여야 한다.

대형선박에 대한 건조 열풍은 직기항의 횡수를 줄이고, 피더서비스 횡수가 증가하며, 주요지역에서의 소수 대규모 허브항만의 출현을 의미한다.

빈번한 정기선서비스 즉, 1주일 간격 직항서비스에 대한 화주의 바람과 결부된 화물량의 증가는 그

러한 대형선박이 투입될 경우 지금과 같이 똑같은 항만을 직기항할 가능성이 있다는 것을 의미한다. 물론 조금의 조정이 불가피 할 것이고 선박을 수용할 수 있는 능력을 갖춘 항만과 터미널이 있다는 것을 전제로 한다.

▶ 정기선사들 이익극대화 위한 스케줄 연구

정기선사들은 적재능력 증가로부터 이익을 최대한으로 뽑아내기 위해 혁신적인 운항스케줄을 연구하고 있다. 머스크, MSC 및 CMA CGM과 같은 세계 3대 선사는 메가 컨테이너선을 이용하여 아주-구주 항로에서 한 가지 이상의 서비스를 제공할 수 있는 능력을 배양하기 위하여 충분한 수의 선박을 발주했다. 이는 선박에 좀 더 유연한 운항스케줄 옵션을 부여하는 것이다.

이러한 신조 선박은 운항면에서 특히 연료유 사용측면에서 규모의 경제를 이룩할 수 있다. 운항원가에 있어서 주요 위험요소는 컨테이너 운송체인의 내륙요소로부터 발생할 가능성이 있다.

항해구간에 있어서 최대로 선박운항을 보장하고 또한 규모의 경제를 이룩하는데 가장 큰 어려움은 효율적인 항만 회전율의 제공 여부이다. 이는 컨테이너의 적재·하역과 관련할 뿐만 아니라 터미널 시스템과 타 운송수단으로의 컨테이너 적재의 효율성과도 관련한다.

이러한 측면에 있어서 지연은 선박과 육상간 컨테이너 처리에 영향을 미칠 수 있으며, 이로 인해 체선될 가능성이 있다. 육상쪽에서의 비용 발생은 대형선박에 의해 달성될 규모의 경제효과를 상쇄시킬 수도 있다.

▶ 향후 전망

정기선사의 대규모 선박량 증가 계획에 바로 이어지는 야심에 찬 전략은 수요적 불확실성, 높은 건

조비용 및 상승하는 운항원가 측면에서 분명히 위험한 것이다. 단기적으로 정기선사는 막대한 투자에 대한 상응하는 이익을 얻어내는데 고군분투해야 할지 모른다.

하지만 정기선사들은 장기적인 전략을 취할 것이다. 만약 해운시장이 2-3년간 고전을 면치 못한다면, 장기적인 수요증가 예측은 긍정적이다.

초대형 정기선사는 아마도 단기적인 위험을 견뎌낼 수 있는 위치에 있다. 하지만 확실한 점은 취약한 위치에 있는 선사 또는 유수의 선사와 어깨를 나란히 하기위해 그러한 위험을 감수하기를 꺼려하는 선사로부터 재정적으로 탄탄한 선사의 분리가 가속화된다는 것이다. 최근 상황을 고려하여 예상컨대, 새로운 막강 선사들이 출현할 것이며 기존의 유수 선사의 수가 줄어들 것이다.

이미 진행 중인 메가 컨테이너선의 더 많은 발주 계획을 주저하게 만드는 선박금융 조달비용 증가 가능성과 운임의 불확실성은 그러한 발주계약이 체결되기 전 그러한 계획에 대하여 확신이 없었다는 것을 의미한다.

하지만 이러한 상황은 빠르게 증가하는 선복수요와 맞물렸고 많은 사람들이 예측한 것보다 더 오래 지속되었기에 혼란스러움을 가중시켜왔다. 컨테이너 정기선사들의 낙관론이 맞아주기를 바랄뿐이다.





고려해운

중동항로 서비스 개시

고려해운(대표 박정석)은 중동지역에서의 입지를 보다 강화하고 신규 시장 진출을 위한 교두보를 마련하고자 2월부터 한국-중동 항로 서비스를 시작한다고 최근 밝혔다.

고려해운이 이번에 새로 시작하는 중동항로는 'Far East Middle East Service(FMS)'로 한진해운과 동아해운, STX팬오션 등과 공동운항 형태로 2,500TEU급 컨테이너선 5척을 투입해 주1항차 운영된다.

FMS의 기항지 로테이션은 부산-상해-심천(치완)-싱가포르-호파칸(KHOR FAKKAN)-두바이(자벨알리)-카라치-싱가포르-치완-부산순이다.

고려해운은 3,000TEU급 컨테이너선 'EMIRATES WASL'호 1척을 FMS에 투입해 오는 2월23일 부산항 출항을 시작으로 본격적인 서비스에 들어간다.

한편, 고려해운 관계자는 "이번 서비스로 중동지역의 물량 증대에 적극 대처하고 파키스탄 등 신규 시장으로 진출함으로써 고객의 다양한 요구를 충족시켜줄 수 있을 것"이라고 밝혔다.

대한해운

지난해 경상이익 4,229억원

세계적인 벌크 전문선사인 대한해운(대표 이진방 회장)이 지난해 벌크선 초호황에 힘입어 창사 이래 최대 규모인 1조9,713억원의 매출을 올렸다.

대한해운은 1월18일 공시를 통해 2007년 매출은 전년 대비 71% 증가한 1조9,713억원, 영업이익은 271% 증가한 3,310억원, 경상이익은 258% 증가한 4,229억원을 각각 기록해 창사 이래 최대 실적을

달성했다고 밝혔다.

대한해운의 이러한 실적은 지난해 원화강세를 감안할 때 대단한 높은 실적으로 특히 4분기 영업이익은 1,109억원을 달성해 전분기 대비 30%, 전년 동기 대비 142%로 급증한 것으로 나타났다.

이러한 실적향상에 대해 대한해운은 "광탄선과 LNG선을 중심으로 한 전용선대의 안정적인 영업 활동과 더불어 벌크선 시황상승에 대응하는 적극적인 영업전략으로 국내 대형 해운기업 중 최고의 영업이익율(17%)과 경상이익율(21%)을 달성했다"고 설명했다.

지난해 사상 최대 경영실적을 올린 대한해운은 올해 매출 2조5,000억원, 영업이익 5,200억원이 목표로 잡았다. 이는 지난해 실적 대비 각각 약 30%, 60% 상승한 것으로 지난해 17%였던 영업이익률을 20%까지 높여 국내의 해운선사 중 최고 수준을 기록한다는 계획이다.

대한해운의 2007년 실적은 창사 이래 최고이다. 약 2조원의 매출과 3,300억원이 넘는 영업이익이 가능했던 것은 대표적인 벌크선 운임지수인 BDI가 2007년 연초 4,421포인트에 비해 지속적인 상승세로 연평균 약 7,000포인트를 기록한 시황호조에 적극 대응했던 것이 가장 큰 원인이라고 할 수 있다. 최근에 벌크선 시황이 다소 하락세를 보이고 있지만, 금년도에도 해운시황이 견조하게 유지될 것으로 예상하고 있다.

특히, 대한해운은 이미 확보한 경쟁력 있는 용선선복의 상당부분을 초호황기에 조기 대선함으로써 시황변동 리스크를 크게 낮추었으며 또한 안정적인 수익구조를 확립했다. 당사의 ROE(당기순이익/평균 자기자본)는 53.48%에 달해 국내기업 중에서도 최고 수준의 실적을 달성한 것으로 알려졌다.

대한해운은 지난해 벌크선과 유조선 등 총 21척, 15억달러를 투자했다. 또 경영실적의 대폭적인 증



가로 국내외로부터 많은 주목을 받은 대한민국 대표적인 해운기업 중의 하나로 우뚝 성장했다.

한편, 대한해운은 올해도 막대한 영업이익을 기반으로 지속적인 신규 투자에 나서 벌크선, 유조선, LNG선을 중심으로 하는 세계적인 에너지 자원 전문수송선사로 성장해 나갈 계획이다.

동아탱커

케이프사이즈 1척 추가발주

동아탱커(대표 이종명)가 최근 현대중공업에 18만DWT급 케이프사이즈 벌크선 1척을 추가 발주한 것으로 알려졌다.

최근 발표된 신조선 마켓데이터에 따르면 동아탱커는 현대중공업에 18만DWT급 케이프사이즈 벌크선 1척을 2011년 인도받는 조건으로 신조 발주했다.

내항탱커 선사로 유명한 동아탱커는 외항벌크선 사업에 본격적으로 뛰어들면서 지난해 무려 5척의 케이프사이즈 벌크선을 발주한 바 있다.

현재까지 확인된 바로는 현대중공업이 18만DWT급 케이프사이즈 벌크선 3척을 수주, 이번에 수주한 1척을 포함, 동아탱커에서 케이프사이즈 벌크선 총 4척을 수주하게 됐다.

동아탱커는 현대중공업으로부터 2009년 8월에 첫 호선을 인도받은 후 2010년 7월에 2호선, 2010년에 3호선, 2011년에 4호선을 차례로 인도받게 된다.

한편 지난 1968년 설립된 동아탱커는 연안 케미컬 탱커선사로 알려졌으나 지난 2005년 1994년 건조된 14만9,400DWT급 Dong-A Saturn호를 3,000만달러에 인수하며 외항 부정기 사업으로 사업영역을 다각화한 이후 꾸준히 벌크선대를 강화하고 있다.

동아탱커는 이후 1993년 건조된 15만DWT급

Dong-A Rhea호를 3,750만 달러에, 1986년 건조된 14만7,000DWT급 Dong-A Helios호를 2,100만달러에 매입하면서 총 3척의 케이프사이즈 벌크선대를 운영하고 있다.

Dong-A Rhea호는 현재 스팟시장에 Dong-A Are호, Dong-A Saturn호, Dong-A Helios호 등 나머지 3척은 장기용선시장에 투입돼 있다.

동아탱커는 현재 7,000DWT급 탱커 6척을 연안 운송에 투입하고 있는데 최근 STX조선에 2009년 인도예정인 1만3,000DWT급 IMO II 케미컬 탱커 4척을 발주한 바 있다.

선우상선

태안 방제작업 자원봉사활동



선우상선(대표 정인현) 임직원들은 1월5일 오전 8시부터 오후 4시까지 기름유출사고로 피해를 입은 충남 태안반도를 지원하기 위해 태안군 신두리 해수욕장 인근 지역에서 자원봉사 활동을 펼쳤다.

신두리 해수욕장 인근 지역은 이미 방제작업이 상당 부분 진행되어 수면 상의 기름띠는 거의 제거된 상태였으나, 해안가 바위 및 모래에는 아직 기름이 넓은 지역에 걸쳐 묻어 있어 지역 주민들과 함께 제거 작업에 힘을 쏟았다.

한편 선우상선의 한 직원은 “방제 작업에 실제 참여해 보니 겨울철 굴이나 김 양식으로 바쁘게 일해야 할 지역 주민들이 기름 제거 작업에 모두 매달려 있는 모습이 아주 안타까워 보였으며, 이 어려움을 극복하는데 조금이나마 보탬이 되었으면 하는 바람으로 임직원들이 십시일반 모은 성금 1,000만원을 태안군청에 전달할 예정”이라고 밝혔다.

STX팬오션

올해 벌크선 등 13척 발주

STX팬오션이 올해 벌크선 11척, 컨테이너선 2척 등 총 13척의 선박을 신조발주할 계획이다. STX팬오션은 1월8일 오전 STX남산타워 23층 대회의실에서 2008년 첫 이사회를 갖고 이와같은 내용의 선박투자계획을 확정했다.

STX팬오션은 올해 초대형광탄선(VLOC) 2척을 2억6,000만달러에 발주하고, 케이프사이즈 벌크선 3척을 2억5,650만달러에, 핸드막스 벌크선 4척을 1억5,400만달러에, 핸드사이즈 벌크선 2척을 6,340만달러에 신조 발주하는 등 벌크선 총 11척을 7억3,390만달러에 발주할 계획이다.

또 핸드사이즈 컨테이너선 2척을 8,000만달러에 발주해 올해 총 13척의 선박 신조에 8억1,390만달러를 투자하기로 했다. 이는 지난해 15억8,900만달러보다 48.8% 줄어들었지만 지난 2006년 3억7,400만달러에 비하면 여전히 높은 수준이다.

STX팬오션은 올해 매출 목표를 지난해 56억4,300만달러보다 47.1% 증가한 83억달러를 목표로 잡았다. 영업이익은 7억7,900만달러로 42.4% 증가하는 것으로 잡았고 경상익은 8억700만달러로 전년대비 53% 증가하는 것으로 잡았다.

또한, STX팬오션은 현재 9본부, 13실, 50팀, 1TFT인 조직을 9본부, 13실, 55팀, 1TFT로 팀을 5

개 신설하는 조직개편을 단행키로 했다.

한편, STX팬오션이 중국 연운항에 중국선사와 합작으로 선박관리업을 주로 하는 합작사를 최근 설립했다.

STX팬오션은 지난 1월18일 STX팬오션(중국)이 41%, 청도STX-KEYUN Logistics가 10%, 연운항오션쉽핑에이전시(Lianyungang Ocean Shipping Co. Ltd)가 49%를 각각 출자해 연운항글로벌오션쉽핑(Lianyungang Global Ocean Shipping Co. Ltd)을 새로 설립했다고 최근 밝혔다.

연운항글로벌오션쉽핑은 총 200만위안(2억6,074만원)의 자본금이 출자되며 주로 선박운항관리와 같은 선박대리점업을 하게 된다.

STX팬오션은 연운항글로벌오션쉽핑을 통해 장강 등 중국 내륙수로를 이용하는 운송사업에 본격적으로 진출할 계획인 것으로 알려졌다.

한편 STX그룹은 연운항글로벌오션쉽핑을 계열사로 편입시킴에 따라 계열사수가 48개사로 늘어나게 됐다.

팬스타라인닷컴

3월말부터 주말크루즈 재개

국내 최초로 주말크루즈와 국제크루즈를 선보이며 폭발적인 인기를 모았던 팬스타라인닷컴이 오는 3월말 크루즈사업을 재개한다.

팬스타라인닷컴(대표이사 김현겸)은 지난해 12월 21일 일본에서 크루즈용 선박을 도입해, 중단됐던 주말크루즈와 연안크루즈, 국제크루즈사업을 재개할 계획이라고 밝혔다.

팬스타라인닷컴이 이번에 확보한 선박은 전장 130m의 1만5,000톤급 카페리선인 팬스타허니(Panstar honey)호로 고급 2인실 스위트 객실과



4~6인 가족객실, 단체 기업이 이용 가능한 단체실 등 총 500여명 수용할 수 있다. 팬스타허니호에는 현재 부산에서 개조작업이 진행중인데 레스토랑과 실내공연장, 극장, 문화체험실, 어린이를 위한 시설과 쇼핑몰 등 다양한 부대시설을 구비하게 될 예정이다.

팬스타라인닷컴은 지난 2004년 12월, 국내 최초로 주말크루즈를 선보인 팬스타라인닷컴은 국내외 관광객들로부터 큰 호평을 받았다. 팬스타의 주말 크루즈는 한일간 투입되는 카페리선을 이용해 1박 2일동안 태종대와 물운대, 광안대교, 해운대 등 부산의 아름다운 절경과 환상적인 야경을 감상하고 선상에서 쏘아올려지는 수천발의 불꽃놀이, 이국적인 선상 이벤트 등으로 많은 사랑을 받았다.

그러나 팬스타라인닷컴은 지난해 4월 부산-오사카 카페리항로를 증편하면서 주말 크루즈를 중단했고 이번에 팬스타허니호를 확보하면서 크루즈사업을 본격적으로 재개하게 됐다.

팬스타라인닷컴은 3월말 주말크루즈와 연안크루즈, 국제크루즈를 동시에 시작할 계획인데 주말크루즈는 부산-오사카 카페리항로에 취항중인 팬스타드림호나 팬스트드림호의 스케줄을 조정해 활용하고 연안크루즈와 국제크루즈에는 팬스타허니호를 투입할 계획이다.

이번에 새롭게 선보이는 연안크루즈는 한려수도와 다도해 해상국립공원을 통과하는 코스로 부산-

통영-여수-완도-제주라인을 잇는 항로를 기본항로로 하고 시즌별로 서해안과 동해안을 아우르며 전국 연안의 아름다운 바다와 관광지를 배경으로 코스를 잡을 계획이다.

연안크루즈는 3박 4일 일정으로 진행되며 고객이 원하는 일자의 선택 크루즈를 즐길 수 있고 또 자기차량을 가지고 승선할 수도 있어 기항지에서 원하는 관광도 가능하다. 또 국제크루즈는 한달 1~2회씩 일본의 주요 온천지 등 관광명소를 위주로 편성될 예정이다.

팬스타라인닷컴은 3개월을 주기로 연안크루즈와 국제크루즈 스케줄을 발표할 계획인데 4주를 기준으로 3주는 연안크루즈, 1주는 국제크루즈 형식으로 정기적으로 운항한다는 방침이다.

한편 팬스타라인닷컴은 이번 크루즈사업 재개로 “선상공연 등 다양한 크루즈체험과 해양관광과 연계되는 기항지 관광을 제공해 한국적인 크루즈 문화를 만들고 전국민에게 신선한 해양관광문화를 제공할 수 있을 것으로 기대한다” 밝혔다.

창명해운

이 사장 해운물류경영대상 수상

창명해운 이경재 사장이 최근 한국해운물류학회(회장 모수원)가 선정하는 ‘2008년 해운물류경영대상’ 수상자로 선정됐다.

한국해운물류학회는 2월1일 해운물류경영대상 선정위원회를 개최하고 창명해운의 이경재 사장을 수상자로 결정했다고 밝혔다.

창명해운은 2004~2006년 3년 동안 매출액 대비 경상이익 27%, 매출액 대비 경상이익 23%, 매출액 대비 영업이익 24% 등을 달성해 급변하는 해운 시장에서 용선과 대선을 통해 이익을 창출하는 새로운 유형의 해운경영방식을 도입해 규모에 비해

효율적인 경영성과를 낸 것이 높은 평가를 받았다.

전형위원은 한국해운물류학회의 모수원 회장, 해운물류학회 하영석 수석부회장, 한국해사문제연구소 박현규 이사장, 해양수산개발원 이정환 원장, 한국선주협회 김영무 전무, 한국물류협회 신유균 상근 부회장, 매일경제신문의 신현철 기자 등이 맡았다.

한편 해운물류학회는 2월12일 오후 6시30분 COEX 310호에서 시상식을 개최할 예정이며 제17회 해사문화상 수상자인 배병태 한국해법학회 명예 회장에 대한 시상식도 이날 함께 개최하기로 했다.

천경해운

김윤홍 상무 전무로 승진



천경해운(대표 김지수)이 2월1일자로 김윤홍 상무를 전무이사로 승진발령하는 등 임원인사를 단행했다. 김윤홍 전무(51세)는 지난 1983년에 천경해운에 입사해 줄곧 천경해운을 지켜온 천경맨으로 2003

년에 상무이사로 승진한 바 있다.

한편 천경해운 부산사무소장을 역임해왔던 김창이사는 이번에 상무로 승진되면서 천경해운 계열사인 (주)천경으로 자리를 옮겼다.

△총괄본부장(전무이사) 김윤홍 △(주)천경 상무이사 김창 △부산사무소장 대행 권영현

한진해운

5만t급 대형 컨선 평택항 기항

한진해운(대표 박정원)은 경기도 평택항에서 중국을 거쳐 미국 동부연안을 연결하는 미주항로에



5만t급 대형 컨테이너선을 투입했다.

특히 이 배는 서해항만에 취항하는 컨테이너선 가운데 가장 큰 규모로, 그동안 서해항만에 취항한 가장 큰 컨테이너선은 3만t급이었다.

경기도는 1월25일 평택항 동부두 7번 선석에서 김문수 경기도지사와 강무현 해양수산부장관, 송명호 평택시장을 비롯한 하역업체 관계자 등 150여명이 참석한 가운데 미주항로 취항식을 가졌다.

강 장관은 “미주항로 개설로 평택항은 세계적인 무역항으로 성장할 수 있는 발판을 마련했다”고 축하의 말을 전한 뒤 “국내 해운산업이 GDP의 4위를 차지하는 동력 산업으로 성장했는데 최근 해양정책을 총괄하는 해양수산부의 정책기능이 분산되는 위기를 맞고 있어 안타깝다”고 말했다.

김 지사는 “서해안 항만 중 최초로 미주항로 개설이라는 역사적 의미가 매우 크다”며 “평택항이 세계적 물류 허브로 도약할 수 있도록 다함께 노력하자”고 말했다.

미주항로에는 한진해운 소속 ‘한진샌프란시스코호’(5만t급)를 포함해 5만t급 컨테이너선 8척이 돌아가며 주 1회 평택항을 출발해 중국 칭다오, 닝보, 상하이를 거쳐 부산, 미국 동부 뉴욕, 월밍턴까지 운항하게 된다.

이날 오전 평택항에서 첫 취항한 한진샌프란시스코호는 길이 289m, 폭 32m 규모로 20피트짜리 컨테이너 4,024개를 동시 선적할 수 있다.



미주항로 취항은 급증하는 수.출입 물동량에 따라 지난해 12월 평택항 동부두 7번 선석을 준공한 데 따른 것으로 7번 선석은 기존 5-6번 선석에 이어 평택항 컨테이너 전용부두로 운영될 예정이다.

현재 평택항에는 이번에 개설된 미주항로를 포함해 중국, 일본, 동남아 등지를 오가는 12개의 컨테이너선 항로가 운항 중이다.

현대상선

신임 사장에 김성만씨 선임



현대상선이 신임 사장으로 김성만(金聖晩) 전 한국유리공업 부회장을 영입했다.

현대상선은 지난 1월 11일 사임한 노정의 사장의 후임으로 김성만씨를 선임했다고 14일 공식 발표했다.

김성만 신임 사장은 1947년생(61세)으로 경기고와 서울대 공대(공업교육), 미국 미시간대 대학원(산업공학 석사)을 졸업하고 미국 신시내티전자(Cincinnati Electronics)를 거쳐 한국유리 사장과 부회장을 차례로 역임한 전문경영인이다.

현대상선은 “김성만 사장은 국내외 기업에서 30여 년간 근무한 풍부한 경륜과 광범위한 인적 네트워크를 가진 전문 경영인으로 특히, 한국유리의 요직을 모두 역임하면서 무차입 경영을 실현하는 등 탁월한 리더십을 발휘해 왔다. 현대그룹의 주력기업이자 글로벌 메이저 해운기업인 현대상선의 안정 성장을 지속시키는데 주도적인 역할이 기대된다”고 선임배경을 설명했다.

현대상선은 또 “김 사장은 경실련의 경제정의기

업상, 공인회계사회의 투명경영대상을 수상하는 등 원칙적이고 투명한 경영으로 대내외에서 높은 평가를 받아와 앞으로 현대그룹이 추구하는 투명 경영·윤리경영을 정착시키는데 책임자라는 점도 중요한 발탁배경”이라고 덧붙였다.

김 사장은 “중요한 시기에 중책을 맡아 막중한 책임을 느낀다. 현대상선이 세계적인 기업으로 한 단계 도약하는데 미력이나마 힘을 보태겠다”고 취임 소감을 밝혔다.

현대상선은 김 사장의 등기이사 및 대표이사 선임절차는 임시주총이 아닌 3월 정기주총에서 다른 안건과 함께 처리한다는 방침이다. 정기주총이 불과 2개월여 남아 있어 굳이 별도로 임시 주총을 여는 것은 비효율적이라는 판단 때문이다.

따라서 김 사장은 3월 주총이후 정식으로 현대상선 사장에 취임해 최고 경영자로서 본래 임무를 정상적으로 수행하게 될 예정이다.

현대상선은 1월14일 열린 이사회에서 사내 등기이사 중 한사람인 이동렬(李東烈) 전무(벌크선영업 본부장)를 임시 대표이사로 선임해 2개월 여간 업무를 대행기로 결정했다.

[金聖晩 사장 약력] △1947. 9. 15 서울 출생 △1966. 2 경기고등학교 졸업 △1972. 2 서울대학교 공과대학졸업(공업교육학 학사) △1974. 5 美 University of Michigan 졸업(산업공학 석사) △1975~1978 美 Ohio州 Cincinnati Electronics 근무 △1978. 8 한국유리공업(주) 이사(기술담당) △1992. 2 기획조정실장 겸 기술본부장/부사장 △1995. 5 판유리사업본부장/부사장 △1996. 3 한국유리공업(주) 사장 △1997. 3 한국유리공업(주) 대표이사 사장 △2003. 4 한국유리공업(주) 부회장

한편, 지난해 5조919억원의 견조한 매출을 기록했던 현대상선이 올 한해는 이보다 25% 증가한 6조3,515억원을 매출 목표로 잡았다.

현대상선은 1월24일 이사회를 열고 2007년 재무재표 및 영업보고서를 승인하고 2008년 사업계획을 논의하면서 이와같은 목표를 잡았다.

현대상선은 지난해 7% 증가한 5조919억원의 매출을 올렸으며 영업이익은 3,142억원을 기록해 전년대비 무려 222.8%나 증가했다. 매출과 영업이익이 크게 증대되면서 경상이익도 전년대비 47.5% 증가한 1,987억원, 당기순이익도 39.2% 증가한 1,707억원을 달성했다.

현대상선은 이와 같은 경영실적 개선에 대해 구주 및 아주노선 컨테이너 물동량이 증가하고 운임이 상승했으며 벌크선 운임이 크게 상승한 것에 기인한다고 분석했다.

현대상선은 지난해 견조한 경영실적 개선을 바탕으로 올 한해 매출목표를 전년대비 25% 증가한 6조3,515억원으로, 영업이익 목표는 23% 증가한 3,868억원으로 세워 놓았다. 컨테이너 예상수송량은 294만TEU로 잡았는데 이를 위해 이를 위해 올해 8,600TEU급 컨테이너선 4척과 4,700TEU급 컨테이너선 5척 등 9척의 컨테이너선을 추가로 투입하기로 했다. 또 올 한해 총 투자금액은 1조1,080억원을 책정했으며 이중 선박확보를 위해 8,327억원을 투자하기로 했다.

선박투자운용회사 협의회 창립총회 갖고 공식 출범

선박투자회사제도의 발전과 선박투자운용회사의 협력을 도모하게 될 '선박투자운용회사 협의회'가 1월23일 공식 출범했다.

한국선박운용(대표이사 김연신)과 KSF선박금융(대표이사 신주선), 세계로선박금융(대표이사 박동호), C&선박금융(대표이사 정영제) 등 4개 선박운용회사는 1월 23일 서울 안국동에 위치한 일반음



식점에서 협의회 창립총회를 가졌다.

이날 회의에서 4개 회원사는 회칙을 확정하고 초대회장에 한국선박운용 김연신 사장을 추대했다.

김연신 회장은 인사말을 통해 "선박펀드가 발전해야한다는 뜻이 모두 일치돼 오늘 협의회를 만들게 됐다. 국민소득 2만불을 달성하고 선진국에 진입하기 위해서는 국가경쟁력의 핵심기반산업인 해운과 조선산업이 발전해야하고, 이를 토대로 한 새로운 사업들도 발굴돼야 한다"고 말했다.

또한 조선과 해운산업을 근간으로 한 산업의 발전을 이룩하기 위해서는 선박금융을 잘 활용해야 한다고 덧붙였다.

해양수산부 지회진 해운정책팀장은 "선박투자회사 출범 5년 동안 많은 발전을 이룩해왔으나 최근 국제금융시장의 악화로 많은 어려움이 예상 된다. 협의회가 더욱 발전하여 해양수산부에 정식등록단체로 거듭나길 바라고, 운영상 상호간에 선의의 경쟁을 통해 선박금융시장이 확대 발전할 수 있는 방안을 모색하길 바란다"고 말했다.

마지막으로 김연신 회장은 "광화문에 선박금융빌딩을 지을 때까지 협의회를 열심히 이끌어가자"고 당부했다.



전국해상산업노동조합연맹

신임 위원장에 방동식씨 선출



전국해상산업노동조합연맹 26대 위원장에 방동식 전국선박관리선원노동조합 위원장이 당선됐다.

전국해상산업노동조합연맹은 1월25일 오전 부산마린센터 3층 국제회의장에서 2008년 정

기전국대의원대회를 개최하고 제 26대 연맹위원장에 입후보한 박희성 후보와 방동식 후보의 결선투표를 실시했다. 이 결과 방동식 후보가 51대 40으로 박희성 위원장을 누르고 26대 연맹위원장에 당선됐다.

신임 방동식 위원장은 지난 2005년 치러진 제25대 연맹위원장 선거에서 박희성 위원장이 43대 40, 3표차로 고배를 마신 바 있다.

방 위원장은 “먼저 저를 선택해 주신 대의원 여러분께 감사의 말씀을 드린다. 먼길을 아주 힘들게 돌아온 기분이다. 앞으로 제가 제시한 7대 공약을 실현시켜나가는데 총력을 기울이겠다”고 당선 소감을 밝혔다.

방 위원장은 선거운동기간중 △확실한 개혁으로 구태탈피 △각 정책협의회를 연맹 선원정책의 핵심 위원회로 발전 △가맹단위노조의 지원 및 육성 대책 수립 △해외출장 자제 어려운 가맹노조 지원 △전문가들로 정책자문단 구성 △직원의 자질향상 및 의식개혁 교육 실시 △가맹단위노조에 군림하지 않고 봉사하는 따뜻한 연맹 등 7대 공약을 약속한 바 있다.

방 위원장은 정기총회 직후 기자간담회를 갖고

존폐위기를 맞고 있는 해양수산부를 지키기 위해 해운항만유관기관들과 강력한 연대투쟁을 벌여나간다고 밝혔다.

방 위원장은 “현재는 선원행정이 해양수산부로 일원화돼 있으나 해양부가 국토해양부, 농수산식품부로 쪼개지면 선원행정이 어떻게 되겠는가? 통합 선원행정을 유지하기 위해서라도 해양수산부는 반드시 존치돼야한다”고 지적했다.

해상노련 조직 운영과 관련해서는 “새술은 새부대에 담아야한다는 말이 있듯이 호흡을 맞추는 팀이 필요하다”고 밝혀 취임후 대대적인 조직개편을 시사했다.

그러나 방 위원장은 “외부 인력을 영입하기 보다는 객관적인 직무 평가를 통해 인력을 적재 적소에 배치하고 평가에 따른 처우를 개선해 조직의 효율성을 끌어올리겠다”고 밝혀 조직내부 개혁을 통한 개편을 추진하겠다는 뜻을 밝혔다.

한편 방 위원장은 목포해양대학교 기관학과 출신으로 신한해운, 범양상선, 조양상선, 성장해운, 동서해운, 대한해운, 동국상선 등 외항상선 근무 경력이 17년에 달하며 전국선박관리선원노동조합(구 해외취업선원노동조합)에서 20년 넘게 근무해왔다.

케이엘넷

17억원규모 공급계약 체결

물류IT전문기업 (주)케이엘넷(대표 박정천)은 1월 23일 (주)E1과 16억 8000만원 규모의 “E1 컨테이너터미널 운영시스템 구축” 공급 계약을 체결했다고 밝혔다.

이번 사업은 “E1 인천컨테이너터미널의 하역과 연계된 컨테이너 야드(CY), 컨테이너화물 조작장(CFS), 게이트, 야드 등 터미널의 모든 활동 전반에 걸친 물류 인프라와 첨단물류관리시스템을 연결하

여 터미널의 고객서비스를 제고시키는 목적으로 추진된다.

이 운영시스템 구축이 완료되면 인근의 선광인천 컨테이너터미널과도 정보연계가 용이해져 인천항의 증가하는 컨테이너를 신속하고 효율적으로 처리하게되는 됴으므로 E1컨테이너터미널의 경쟁력 제고에 크게 기여할 것으로 기대된다. 계약기간은 2008년 1월부터 10월까지 10개월간이다.

케이엘넷 박정천 대표는 “에너지 전문기업인 (주)E1에서 야심차게 추진하고 있는 물류사업의 핵심인 E1컨테이너터미널의 운영시스템 구축 용역을 수주하게 되어 기쁘다”고 말하고 “지난해 말 개발완료된 WEB 버전의 터미널운영시스템도 조만간 선보일 계획이어서 수주에 활기를 펼 것으로 기대한다”고 밝혔다.

한국선급

대형컨선 기술력 인정받아

한국선급(KR, 회장 오공균)은 최근 그리스 최대 선사 중 하나인 Danaos Shipping 사가 현대중공업에 발주한 1만TEU급 대형 컨테이너선 3척에 대한 신조계약에서 한국선급을 주관 선급으로 선정하였다고 16일 밝혔다.

그동안 신조발주시 품질과 기술적인 측면을 최우선으로 고려해 온 그리스의 대형 컨테이너 선사인 Danaos사가 처음으로 한국선급을 주관선급으로 선정한 것은 한국선급의 신조선 검사에 대한 기술력이 세계적인 수준임을 인정받은 것으로 평가받고 있다.

Danaos사의 Coustas 회장은 한국선급 오공균 회장과의 대담에서 “한국선급이 세계조선강국인 한국 조선소들과의 협력관계가 잘되고 있으며, 우수한 기술인력과 신조선 검사능력이 우수함을 잘

알고 있어 한국선급의 높은 수준의 서비스가 가능할 것으로 기대하고 있다”고 밝혔다.

이와 관련하여 Danaos사는 자사 기술진을 한국선급 대전 본사에 파견하여 초대형 컨테이너선박 건조를 위하여 한국선급이 개발한 각종 소프트웨어에 대한 기술교육을 받은 바 있다.

한국선급은 그동안 세계일류선급으로의 도약을 위해 기술력과 국제신뢰도 향상에 꾸준히 노력해 왔다. 한국선급이 개발한 공통구조규칙 설계 프로그램인 SeaTrust-CSR은 국제적으로 기술력을 인정받고 있다. 특히 SeaTrust-CSR은 한국 내 대형 조선소에서 실제선박의 구조설계에 적용하여 그 우수성이 확인되었으며, 조선소에서도 이를 적극 활용하여 구조설계의 생산성을 높일 수 있을 것으로 평가받고 있다.

항해객화선사협회

회장단 1년 유임의결

항해객화선사협회(회장 박원경)는 2월1일 서울 마포의 한 음식점에서 정기총회를 개최하여 회장단 개선문제를 논의하여 회장단 전체를 1년간 유임시키기로 하고 감사에는 새로 진천항운의 사장인 안완수씨를 선임했다.

14개 회원사 중 휴향중에 있는 목포의 포시즌크루즈를 뺀 13개 회원사 대표들이 참석한 가운데 열린 이날 정기총회에서 주요한 토의 내용은 회장단 개선 문제였다. 회장단의 일부가 사임의사를 밝혔기 때문에 이 문제가 논의되었으나 박원경 회장(한중훼리 대표), 이상조 부회장(단동훼리 대표), 한준규 부회장(대인훼리 대표) 등 회장단 3인이 동시에 1년간 유임하기로 했다. 또한 C&훼리 주재환 사장의 사직으로 결석이 된 감사에는 안완수 진천항운 사장을 새로 선임했다.



해양환경관리제도 혁신, 통합해양환경행정 시대 개막

해양환경관리법 1월20일부터 새롭게 태어나 시행

해양환경을 체계적으로 보전·관리하고, 국가 차원의 해양환경정책을 종합적으로 추진하기 위하여 1월20일부터 ‘해양환경관리법’이 시행됨에 따라 드디어 통합해양환경행정의 지평을 열었다.

강무현 해양수산부 장관은 “해양환경의 종합적 관리, 폐기물의 해양배출기준 강화, 국가긴급방제 계획 수립, 해양환경관리공단 출범 등 대내외적으로 다양하게 변화하고 있는 해양환경여건에 적합한 법체계를 마련해 현행 해양오염방지법을 폐지하고 ‘해양환경관리법’을 제정·시행한다”고 밝혔다.

또한, “바다골재 채취 등 각종 해양이용행위에 대한 해역이용영향평가제 실시 등 해양환경 분야의 새로운 수요에 대처하고 해양환경에 대한 기본법을 갖추어 공유수면매립 등 각종 개발중심의 국가 해양정책에 환경적 측면을 고려해 개발과 보전이 상호 상생하여 지속가능한 발전이 될 수 있는 계기가 마련됐다”고 말했다.

해양수산부는 이에따라 생체 농축성·독성·장거리 이동성 및 유전성이 강한 다이옥신 등 잔류성유기오염물질에 대하여 체계적 조사·연구를 통한 관리방안을 마련하는 한편, 해양환경자료에 대한 정도관리 및 분석능력 인증 제도를 도입해 국민에게 보다 정확하고 신뢰성 있는 해양환경자료를 제공할 예정이다.

나아가 바다골재 채취 등 각종 해양이용행위가 해양환경 및 생태계에 미치는 영향을 평가해 이해당사자간 분쟁을 조정하는 ‘해역이용협의제도’를 강화하고 환경영향평가를 위한 ‘해역이용영향평

가제’를 실시해 무분별한 해양이용행위에 대한 사전·사후관리를 해 나간다는 방침이다.

한편, 지난 1995년 7월 전남 여수 앞바다 시프린스호 기름 유출사고를 계기로 설립된 ‘해양오염방제조합’이 기름방제 업무 외에 해양환경의 보전·관리에 필요한 각종 사업을 종합적으로 수행하는 ‘해양환경관리공단’으로 개편돼 ‘민간전문종합기관’으로 육성된다.

이밖에 효율적 해양환경감시체계 마련을 위해 해수욕장, 연안해역, 폐수·하수종말처리장 등 해양오염 취약지역에서의 각종 오염물질 배출행위에 대한 사전점검을 위해 해양환경 단속업무에 종사하는 지자체 및 해양수산부 공무원에 대해 법무부와 협의해 ‘특별사법경찰권’을 부여도 추진하고 있다. 해양환경관리법 시행으로 달라지는 제도의 주요내용은 다음과 같다.

▶ 해양시설의 신고제도 신설

해양시설 설치·운영자는 해당 지방해양수산청에 신고해야 한다. 해양시설의 신고의무와 법령 준수사항을 연계관리함으로써 사후 단속보다는 사전예방활동을 통하여 효과적인 해양환경정책이 이루어질 것으로 예상된다.

▶ 국가긴급방제계획의 수립시행

해양경찰청장은 해양오염방제 또는 추가적인 해양오염방지를 위하여 긴급히 행하는 방제를 위하여 국가긴급방제 계획을 수립하여 해양환경관리위원회의 심의를 거쳐 시행한다. 우리나라는

1999.11에 기름오염 대비·대응 및 협력에 관한 국제협약에 가입하였으며, 협약당사국은 오염사고를 대비한 국가긴급계획을 수립·이행의 의무를 국내법에 반영한 것이다.

법정계획으로서 국가긴급방제계획을 수립하여 시행하도록 하여 각종 오염사고에 대비한 방제능력의 향상과 해양환경개선에 기여하게 될 것으로 보인다.

▶ 해양환경 측정·분석기관에 대한 관리 강화

해양환경 측정·분석기관에서 생산되는 해양환경자료의 신뢰성이 향상된다. 해양환경측정·분석기관에 대하여 정기적인 평가, 교육실시, 자료검증 등을 실시하고, 정도관리 평가결과 적합한 능력이 있는 기관에 대하여 분석능력인증서를 부여하는 등 해양환경자료의 정확도·정밀도 관리를 강화한다.

한편, 해양환경 측정기기에 대한 형식승인 및 정도검사는 해양환경관리법 공포(2007. 1) 후 3년 후에 실시하도록 유예기간을 두어 점진적으로 국제표준 기준에 적합한 정도검사를 시행할 예정이다.

▶ 해양에서 잔류성유기오염물질의 조사 실시

해양에서의 다이옥신 등 잔류성유기오염물질의 오염실태 및 진행상황을 과학적 측정·조사를 하고 해양환경관리에 문제가 있다고 인정되는 경우 관련부처에 사용제한 등 필요한 조치를 요구하도록 하고 있다.

잔류성유기오염물질의 오염실태를 지속적으로 파악하여 신속한 조치를 함으로써 환경호르몬에 의한 해양환경오염을 예방·방제하여 안전하고

깨끗한 해양환경을 보전하는데 기여할 것으로 예상된다.

▶ 해양환경기준 제도 개선

해양환경기준이 해역별·용도별로 세분화 된다. 그동안 해역별 3등급으로 나누어 해양환경기준을 설정하고 있으나 해역이용수요 증대 및 이용방법의 다양화 등에 따라 항만·해수욕장·양식장·발전소 주변해역 등 해역이용목적에 맞추어 해역별·용도별 선진형 해양환경기준을 제공한다.

또한, 지역 환경의 특수성을 감안하여 시·도지사도 관할해역에 대해서는 별도의 강화된 해양환경기준을 만들 수 있도록 하였다.

▶ 환경친화적 방오도료의 사용 및 방오시스템 검사

선박 또는 해양시설에서는 유해한 방오도료 및 방오시스템의 사용을 원칙적으로 금지하나, 유해하지 아니한 방오도료 및 방오시스템을 사용하거나 설치하는 기준과 방법을 정하고 있다.

방오시스템을 사용하는 경우 해양수산부장관의 검사를 받아야 하며 검사에 합격 시 방오시스템 검사증서를 교부하도록 하고 있다.

해양환경 및 생태계의 많은 피해를 주는 유기주석화합물의 사용을 규제함으로써 해양오염예방 및 해양생태계 복원에 기여하며, 무분별한 방오도료의 사용에 따른 해양환경오염의 예방 및 국제협약의 준수에 기여하게 된다.

▶ 해양환경개선부담금 제도 개선

폐기물 해양배출행위 등에 대하여 해양환경개선부담금을 부과하였으나, 선박 또는 해양시설에서 기름오염사고 등 대통령령이 정하는 규모이상의 오염물질을 배출하는 행위에 대해서도 해양환경



경개선부담금을 부과한다.

기름배출의 발전소 온배수, 준설토 투기 등 해양환경의 훼손 및 해양오염을 유발할 수 있는 각종 해양이용행위에 대하여 오염원인자 부담원칙에 의거 해양환경개선부담금을 징수할 수 있는 근거를 마련했다.

또한, 부담금의 사용용도를 신설하여 해양환경 개선 및 해양오염에 따른 어업인피해의 지원 등으로 친환경적 해양환경개선사업에 사용하도록 했다.

▶ 해양환경관리업의 신설

기존의 폐기물해양배출업, 방제업 및 유창청소업을 포함한 폐기물해양수거업 및 퇴적오염물질수거업을 추가하여 해양환경관리업으로 신설하여 등록기준, 취소사유, 관리기준 등 유사규정을 통합하여 적용할 수 있도록 했다.

폐기물해양수거업 및 퇴적오염물질수거업은 법적 근거가 없어 건설산업기본법 등 타법의 기준을 준용하는 등 해양환경사업의 참여에 애로가 많았다.

이에 해양환경관리법에 적정 등록기준 등을 정하여 근거를 둬으로써 해양환경개선을 전문으로 하는 민간업체의 육성과 발전을 도모하는 한편, 민간의 해양환경관리업의 참여 기회가 확대되리라 예상된다.

▶ 폐기물의 해양배출 규제강화에 따른 폐기물의 검사대행제도 도입

폐기물 위탁자는 현행 해양경찰청에서 수행하고 있는 해양배출 폐기물의 검사업무를 환경관리공단 등 민간 전문검사기관에게도 대행할 수 있도록 하였다.

해양투기폐기물에 대한 검사항목의 증가, 분석방법의 변경, 검사기간의 과다소요 등으로 민원인

의 불편이 야기되었다.

검사대행제도는 민간전문기관의 전문성 및 효율성을 도모할 뿐만 아니라 폐기물위탁자의 운송·저장·처리비용 등이 절감됨에 따라 경제이익 제고 및 민원발생 요소를 사전에 해소할 수 있을 것으로 기대된다.

▶ 해역이용협의제도 강화

골재채취법에 따른 바다골재채취(예정지 지정, 채취허가, 채취단지지정) 및 다른 법률의 의제되는 경우에도 해역이용협의 의무를 준수해야 된다.

그간 해역이용협의의 회피·누락이 다수 발생되어 타법에 의한 공유수면 점·사용허가(또는 매립면허) 의제조항이 있을 때도 해역이용협의를 거치도록 명시함으로써 공유수면을 이용하는 각종의 개발사업 등을 대상으로, 해역을 이용함에 따른 제반 문제와 특히 해양환경에 미치는 영향여부를 사전에 고려하고 저감방안을 제시하기 위한 제도적 장치를 둬으로써 해양이용의 종합적·체계적 관리가 될 것으로 기대된다.

▶ 해양환경관리공단 설립

해양환경관리공단 출범과 함께 본격적으로 해양환경개선사업 등을 추진한다.

공단은 유류오염방제외 해양폐기물 재생 및 해양환경개선사업 등 해양환경 관리·보전업무를 종합적·체계적으로 수행하며, 지난해 12월7일 태안에서의 허베이 스피리트호 유류유출사고 시 오염사고수습 및 해안방제 등에 체계적이고 조직적으로 방제활동을 하고 있다.

공단은 축적된 한국해양오염방제조합의 해양환경 분야 전문지식, 경험, 인력, 장비 등을 활용함으로써 해양환경관리 민간조직의 업무 효율성이 크게 강화될 것으로 기대된다.

2010년 인도일 기준, 단일선체유조선 국내입항 금지

61%인 단일선체용선율 금년 42%, 2009년 30% 축소

태안앞바다 기름유출사고를 일으킨 원인 중 하나로 지목되는 단일선체 유조선의 국내통항이 올해부터 어려워지게 된다.

해양수산부에 따르면 SK 에너지, GS 칼텍스, S-오일, 현대 오일뱅크, SK 인천정유 등 국내 5대 정유회사는 국내 해역에서 운항하는 단일선체 유조선의 용선율을 올해말까지 42%, 내년부터는 30% 미만으로 줄이기로 했다.

이는 2011년 1월1일 우리나라 해역에서 단일선체 유조선의 운항을 전면 금지하기에 앞서 단일선체 유조선의 운항을 줄이기 위한 것으로, 내주 환경관리법 선박규칙에 명시될 예정이다.

해양부 관계자는 “당초 단일선체 유조선의 운항을 금지하는 시점을 2011년보다 앞당기려 했으나, 준비에 시간이 모자라다는 정유사들의 의견에 따라 적어도 정유사들이 빌려 기름을 실어 나르는 배의 경우 가능한 한 단일선체 유조선 이용을 삼가도록 한 것”이라고 말했다.

현재 우리나라 정유회사들은 SK에너지와 SK 인천정유가 계열사의 유조선을 이용하는 것 외에 GS칼텍스나 현대오일뱅크, S-오일 등은 100% 다른 나라 국적 유조선을 빌려 기름을 실어나르고 있다.

이들 정유회사 중 GS칼텍스는 내년부터 모든 이용 유조선을 이중선체로 바꾸기로 했고, 나머지 업체들은 단계적으로 단일선체 유조선 용선율을

줄여나가기로 했다고 해양부는 밝혔다.

이후 2010년부터 국내외 단일선체 유조선 소유자는 선박이 얼마나 오래됐는지에 관계없이 해당 선박을 인도받은 날이 되면 이를 국내 해역에서 이용할 수 없게되고, 2011년 1월 1일 부터는 국내 해역에서 단일선체 유조선 운항이 전면 금지된다.

지난해 12월7일 태안앞바다에 기름 1만2,547kl를 유출한 허베이 스피리트 호는 1993년 건조된 선박으로 단일선체다.

만약 선체가 이중이었다면 삼성중공업의 해상 크레인 부선과의 충돌로 인해 구멍이 났다 하더라도 완충이 됐을 것이기 때문에 피해가 줄어들 수 있었다는 게 해양부의 지적이다.

지난해 우리나라 해역을 오간 유조선 437척 중 단일선체 유조선은 52.4%에 달하는 229척이었다.

한편, 국적외항선사의 경우 단일선체유조선의 운항과 관련하여 적취율을 조절할 수 있는 능력이 없으며 정유사의 선택에 따라갈 수 밖에 없는 상황이다. 국내 정유사에서 저렴한 선박을 주로 이용한 결과, 안전관리가 우수한 국적선사의 적취율도 낮은 실정이다.

선사가 기존 계약에 대해 보호받지 못하면 용선비 손실 및 위약금 등을 일방적으로 선사가 감내하여야하는데, 2009년 퇴출시 위약금은 1억 8,000만불에 달할 것으로 예상된다.



해양수산부, 전국 컨테이너부두 유비쿼터스항만 구현

RFID 시스템 활용, 연간 840억원 물류비용감소 효과



반·출입 자동화 운영 시스템을 통해 자동 수집된 컨테이너 및 차량의 추적정보를 이용, 실시간으로 화주, 선사, 운송사 등의 물류주체에게 화물, 컨테이너, 차량 추적정보를 제공할 수 있게 됐다.

또한 종전의 Bar Code체제로 운영되던 게이트반·출입시스템도 자동인식시스템으로 바뀌게 됨에 따

지난해 부산항에 이어 올해 2월1일부터는 전국 모든 컨테이너항만에 최첨단 유비쿼터스 기술인 무선전파인식(RFID)이 도입된다.

RFID란 항만을 통한 모든 수출입 물류에 무선 전파인식 기술을 활용해 RFID칩에 인식된 물류 정보를 실시간으로 관련 업계 및 기관에 제공하는 것으로 항만물류에 효율성을 높일 전망이다.

해양수산부는 지난 2005년 'RFID 기반 항만물류 효율화' 시범사업을 시작으로 2006년 부산항 14개 컨테이너 전용터미널과 2007년 인천·평택·군산·광양항의 10개 컨테이너전용터미널 등 전국 모든 컨테이너 항만에 RFID 기술기반의 인프라를 구축하여 u-Port를 구현하게 됐다.

이번 u-Port 구현으로 컨테이너 및 차량의

라 차량의 진입시간을 단축시켜 생산성을 제고할 뿐만 아니라 러시아워에 배후도로의 교통난도 크게 해소될 것으로 예상된다.

이와 함께 항만내의 하역장비효율성 제고를 위해 추진중인 RTLS(실시간위치추적시스템) 기반의 장치장자동화사업 및 운영모델에 대한 KS표준화 제정이 완료되면 물류비 감소와 항만생산성 증가로 연간 840억원의 항만매출액 증대 효과뿐만 아니라 우리나라가 세계시장에서 RFID 기술 표준화를 선점할 수 있을 것으로 전망된다.

컨테이너 및 차량의 실시간 위치추적을 원하는 경우 홈페이지(<http://www.GCTS.go.kr>)에서 원하는 정보를 얻을 수 있으며 이 경우 화물의 보안을 위해 자가화물에 대하여만 정보가 제공된다.

지난해 부산항 컨테이너화물 처리량 1,300만TEU 돌파

인천항의 처리량은 165만TEU로 전년대비 20% 증가

부산지방해양수산청(청장 박인섭)은 2007년 한 해동안 부산항이 처리한 물동량이 사상 최대인 13,260,477TEU로 최종 집계되었다고 밝혔다.

이는 지난 2006년에 비해 10.1% 증가한 수치로서, 2005년(3.1%), 2006년(1.7%)의 부진한 물동량 증가율에서 탈피하여 높은 성장세를 이어갈 수 있는 발판을 마련한 것으로 평가된다. 또한 당초 목표치인 1,264만TEU를 5%(62만TEU) 가까이 초과 달성함으로써 세계 5위 컨테이너 항만의 자리를 지켰다. 이와 같은 물동량 증가에는 전국 해상컨테이너 물동량의 양호한 증가세, 컨세폐지에 따른 부산항 가격 경쟁력향상, 국내 최대 교역국인 대중국 수출입 물량증가 등에 힘입은 수출입화물 증가와, 작년 4월 MSC가 중국닝보항에서 부산항으로 환적거점을 이전한 데 따른 환적화물 증가가 결정적인 요인인 것으로 평가된다.

부산지방해양수산청 관계자는 올해에도 수출입 비중이 큰 국내 우량 대기업과 글로벌선사를 대상으로 적극적인 마케팅 활동을 전개하고, 중국 및 일본내 지방항과의 협력관계 강화 및 신항 배후부지의 본격적인 운영 시작 등으로 높은 물동량 성장세를 이어나감으로써 부산항이 동북아 허브항만으로 도약하는 데 지속적인 노력을 해 나갈 것이라고 밝혔다. 한편, 2007년 인천항의 연간 컨테이너 물동량이 165만5,436TEU로 전년대비 20.2% 증가한 것으로 집계됐다.

인천항만공사(IPA · 사장 서정호)가 2007년 인천항 연간 항만운영 통계를 집계한 결과, 12월 한 달간 모두 155,575TEU를 기록하면서 연간 합계

에서 165만TEU를 넘어선 것으로 나타났다.

인천항이 2007년에 기록한 증가율 20.2%는 부산항(13,279,000TEU · 10.3% 증가)과 광양(1,706,291TEU · 2.8% 감소 추정) 등 국내 3대 컨테이너항만 중 가장 높다. 인천항만공사는 올해 선사, 화주에 대한 지원 등 공격적인 마케팅 전략을 전개한다는 계획 아래 2008년 컨테이너 목표를 200만TEU로 설정했다. 최근 3년 평균 20% 성장세를 기록한 인천항은 올해부터 광양항과 국내 2위 컨테이너 처리 항만 자리를 놓고 선의의 경쟁을 벌일 것으로 보인다. 지난해 인천항의 처리량은 광양항의 97.2%까지 접근했다.

인천항의 2007년 컨테이너 물동량을 지역별로 분석해 보면 전체 물동량 가운데 대중국 물량이 전년보다 24.4% 증가한 1,090,657TEU(전체 컨테이너 물동량의 65.9%)를 기록했다. 대중국 물량 점유율은 전년보다 1.9% 늘어나 인천항에서 중국과의 교역이 차지하는 비중이 점점 높아지고 있음을 보여줬다.

2위는 홍콩(107,569TEU · 2.4% 증가)이 차지했고, 전년도 4위에 그쳤던 태국이 9% 증가한 55,861TEU를 기록하며 3위로 올라섰다. 교역량 4위를 차지한 일본은 전년 대비 25.3% 증가한 42,883TEU를 기록한 반면 말레이시아는 23.2% 감소한 42,254TEU를 기록하는데 그쳤다.

인천항 2007년도 전체 화물량은 전년보다 6.4% 증가한 1억3천790만톤을 기록했다. 또한 2007년 한 해 동안 총 21,582척의 선박이 인천항을 찾아 전년보다 2.9%(톤수는 4.5%) 늘었다.



베트남 하이퐁신항 개발협력사업 추진 MOU 체결

해양수산부, 개발도상국 항만개발지원 적극 추진

해양수산부는 베트남 교통부와 하이퐁신항(라쿠옌항) 개발협력사업 추진을 위한 MOU를 1월 28일 체결했다고 밝혔다.

해양부는 이번 MOU에서 라쿠옌항 전체에 대한 타당성조사 및 기본설계 등을 지원하고, 방파제, 항로준설, 배후수송시설 등에 대해서는 2009년부터 5,000억원 규모의EDCF(대외경제협력기금) 차관사업을 시행할 계획이다. 라쿠옌항이 활성화 되는 시점에 국내 민간기업이 직접투자를 원할 경우 사업권 확보를 지원한다는 내용도 포함돼 있다.

베트남 정부는 수도 하노이가 위치한 북부 베트남을 우선적으로 개발하기 위해 라쿠옌항을 2030년까지 37개 선석 규모로 신규 건설할 계획이다. 현재 개발기본계획이 수립된 라쿠옌항은 이를 통해 베트남 수도권의 관문항으로 발돋움 할 것으로 전망된다.

1970년대 부산항, 인천항 등의 개발을 위해 IBRD, ADB 등으로부터 차관을 공여 받았던 우리나라가 부산신항, 광양항 등의 개발경험을 살려 개발도상국의 항만개발을 계획단계에서부터 건설, 운영단계까지 일괄적으로 지원하게 된 것이다. 이 과정에서 항만설계사, 건설사 등 국내 기업의 참여를 통해 국제경쟁력을 강화하고 해외 항만 진출의 활성화가 기대된다.

해양부 조종환 항만국장은 “일본은 1970년대부터 항만개발계획 수립, 설계 및 건설단계에서 무

상지원 및 차관사업을 통해 아시아, 아프리카 권역의 항만 및 관련산업에 일본 기업들의 진출을 적극 지원하고 있다. 우리도 중장기적인 안목을 가지고 지금부터라도 후진국, 개발도상국을 대상으로 경제발전의 핵심인프라 시설인 항만개발을 적극 지원할 필요가 있다”고 강조했다.

해양부는 2008년 중에 타당성조사 및 기초자료 조사를 완료하고 2009년 방파제에 대한 차관사업을 착수할 예정이며, 향후 캄보디아, 알제리, 앙골라 등 개발도상국 대하여 항만분야 협력지원사업을 적극 발굴하여 지속적으로 추진할 예정이다.

선박기자재 업체 영국 ShipServ사 세미나 개최

선박기자재 전자상거래 및 공급업체인 ShipServ(본사 영국)는 2월21일 부산 한진해운빌딩 21층 대강당에서 우리나라 선박소유자와 선박관리자를 대상으로 'Maritime E-commerce'에 대한 세미나를 개최한다.

동사는 6,000여 가지 선박기자재를 전 세계 선박 3,500여척에 공급하고 있으며, 이번 세미나에서는 선박기자재 등의 거래와 관련된 내용들이 중점적으로 소개된다. 이번 세미나 참가비는 무료다.

세미나 참가를 희망하는 사람은 협성점점 강승남(전화 : 051-463-6551, 이메일 : mailhead@hyopsung.co.kr), Shipperserv William Chung 아태지역 영업이사(이메일 : wchung@shipperserv.com)에게 통보하여 등록하면 된다.

일본선사 단일선체 유조선 조기 개조 및 매각 추진

서해안 대형유류오염사고로 용선료 급격히 하락

서해안의 대형유류오염사고를 계기로 일본 선사들이 현재 운항중인 단일선체 VLCC의 조기 개조와 매각을 적극 추진하고 있다.

이는 태안 원유 유출 사고에 따른 여파로 단일선체 유조선의 수요가 급격히 감소함에 따라 용선료가 급락하는 등 시장퇴출 분위기가 확산되고 있기 때문이다.

일본의 NYK사와 MOL사는 현재 보유하고 있는 싱글헬 탱커를 개조 및 매각할 예정이다. MOL사는 오는 2월29일 1995년 건조된 다이아몬드 호프호 매각 입찰을 실시한다.

선박 중개업체들은 이 선박을 인수하는 매입자는 벌커로 개조하든지 아니면 FPSO 또는 원유 저장용으로 사용할 수 밖에 없을 것으로 내다보고 있다.

한 브로커에 따르면, 현재 시장에서는 싱글헬 VLCC를 운항하기 위해 매입하려고 하는 사람이 없다고 밝혔다. 싱글헬 탱커의 해상 운임은 지속적으로 하락하고 있는 상태다.

MOL사는 현재 5척의 단일선체 VLCC를 운영 중이며 이중 한 척은 이미 개조가 확정됐다.

NYK사는 2척의 단일선체 VLCC를 보유하고 있으며 2척 모두 벌커로 개조될 예정이라고 밝혔다.

신조선 시장에서도 탱커의 발주 인콰이어리가 늘어나고 있는 것으로 나타났다.

국내 조선업체 관계자들에 따르면, 오만이 VLCC 10척의 신조선 발주 입찰을 실시하고 있으며 또 다른 중동 선주들을 중심으로 4~5척 정도의 VLCC 신조선 안건이 진행중인 것으로 나타났다.

또 유럽 선주들도 VLCC 신조선 발주 시장에 참여할 움직임을 보이고 있다. 스테나 벌크사가 26만7천DWT급 VLCC 6척을 발주할 예정이다.

이 회사는 러시아의 소브콤플로트사와 공동으로 6척의 VLCC를 9억달러에 발주할 계획이다. 이번 신조선 프로젝트의 입찰은 2008년 2분기중 실시될 예정이다. 중국의 CSC사는 이미 2척의 VLCC를 상하이외고교조선소에 발주했다.

지난 한해 발주됐던 VLCC의 척수가 30척에 못 미쳤다는 점을 감안하면 올해 현재까지 발주가 확실히 되고 있는 VLCC는 무려 20척을 넘어서고 있다.

아시아, 세계 해운선물거래 중심 부상

세계 해운선물거래(FFA; Forward Freight Agreement) 시장에서 아시아권의 비중은 이미 30%에 이르렀으며, 그 팽창속도가 더욱 가속화되고 있다. 특히, 5년 후에는 세계 해운선물거래 시장에서 아시아권의 비중이 50%에 도달할 것으로 예상되고 있으며, 아시아권의 선물거래업체도 150여개까지 증가할 것으로 전망되고 있다.

세계 해운선물거래 시장의 중심이 기존의 유럽에서 아시아권으로 이동하는 것으로 판단한 발틱해운거래소(the Baltic Exchange)는 이미 새로운 시장의 형성 및 정착에 대비하고 있다.

아시아권에서의 독자적인 해운선물거래 시장 설립에 대한 적극적인 참여를 다양하게 촉구하고 있으며, '아시아 화물시장 이용자정보 이용자그룹(Asian Freight Market User Information User Group)' 형성을 주도하고 있다.

금년에는 아시아권에서 화물 및 항로를 포함한 해운선물거래의 대상이 빠른 속도로 확대되고 본격적인 중앙 해운거래검색(central freight screen) 시스템 출범도 가능할 것으로 보고 있다.

이에 따라 선주 및 화주는 물론 해운중계업체, 포워딩업체, 선물거래업체 등은 이와같은 움직임에 적극 참여하는 방안이 요구되고 있다.



일본 여당과 야당, 외항해운 톤세도 도입 결정

2008년 정기국회에서 세제관련법률 개정통해 시행

일본 여당과 야당이 외항해운 톤세제도를 도입하기로 결정함에 따라 일본적 외항상선대에 대한 톤세제가 빠르면 금년 상반기중에 시행될 전망이다.

일본 자민당 세제조사회는 2007년 12월13일 소위원회회를 열고 2008년도 세제개정시 외항해운의 톤수표준세제(간주이익 과세)를 창설키로 결정하고 세제개정대상에 포함시켰다.

톤세제 주요골자를 보면, 조세특례조치(대상 인정기한 2년)로 도입되지만 5년간의 계속 적용에 재인정을 받으면 10년간의 적용이 가능토록 제도의 안정성을 확보했다. 또 제도면에서는 통상의 법인세와 톤세 중 하나를 택할 수 있도록 편리한 사용에 중점을 두었다.

이와함께 대강에는 톤수세제가 적용되는 순서, 조건 등을 명시했다. 순서와 관련해서는 국토교통성의 기본방침에 따른 톤세신청서인 '안정 해상운송 확보계획'을 작성, 제출하여 국토교통성 장관의 인정을 받아 적용된다.

인정기준과 관련, 5년간에 계획인정의 전년도 일본선적을 2배로 하는 것, 일정수의 일본인 선원의 훈련실시, 운항·대선하는 일본선적 1척에 배치할 수 있는 일정규모의 일본인 선원확보 등을 정하고 있다.

또 사업자는 적용을 받으려고 하는 사업년도의 개시전에 톤수세제를 선택하는 것을 세무서장에 신고해야 한다.

조특의 대상이 되는 인정기한은 해상운송법의 시행 기일부터 2년간의 2010년 3월31일까지로 하고, 적용기간은 인정 후에 개시하는 사업년도로부터 5년간이며, 5년 경과후에는 국토교통성에

의한 실시평가를 받아 계획갱신, 재인식정을 받을 수 있어 합계 10년간 적용이 가능하다.

적용을 받을 때까지의 수속 등은 개정 후의 해상운송법으로 기재될 전망으로, 국토교통성은 2008년 통상국회에 해상운송법의 일부 개정안을 제출할 예정이다.

이밖에도 해운관련 세제로서 국제선박의 등록면허세의 경감조치, 외항 컨테이너의 고정자산세의 특별조치의 연장에 대해서는 연장을 인정해 각각 2년간의 연장을 세제개정 대강에 명기되는 등 일본선주협회에서 건의한 사항들이 대부분 수용되었다.

한편, 일본 의회의 최대 야당인 민주당도 2007년 12월26일에 책정한 세제개정 대강에 외항해운 분야에서의 톤수표준세제 창설을 포함시켰다.

여당과 함께 야당인 민주당도 톤세제도 도입을 결정함으로써 일본에서의 톤세제도는 기정 사실화되고 있다.

민주당은 톤세제 도입근거를 조세특별조치(조특)에 명시키로 했다. 가칭, '조특투명화법'에 근거해 적용상황을 분명히 하고, 엄밀한 정책평가를 실시하는 한편, 필요한 부문에 대해서는 법률의 원칙에 포함시켜 효과가 부족하거나 불필요한 요소는 폐지한다는 방침이다.

이와 관련하여 일본선주협회 前川弘幸(마에카와) 회장은 환영의 뜻을 표명했다. 마에카와 회장은 최근 입장표명을 통해 "2008년도 여당 세제개정 대강에 일본선주협회가 간절히 바라고 있었던 '톤수표준세제'의 창설이 인정되었다"며, 톤세제도 도입을 적극 환영했다.

미국 관세국경보호국, '10+2' 규칙 공식적으로 발표

컨테이너화물 수입업자와 선사, 사전에 자료 보고

미국 관세국경보호국(U.S. Customs and Border Protection : 이하 CBP)은 1월2일자로 미국으로 들어오는 컨테이너 화물 수입업자와 선사로 하여금 사전에 일정 자료를 보고하도록 하는 일명 '10+2' 규칙을 공식적으로 발표했다.

이는 미국 'SAFE Port Act 2006' 제203조 이행을 위해 이미 예고된 바 있다. CBP는 우선 3월 3일까지 이에 대한 의견을 수렴하기로 하고, 이를 토대로 입법화를 추진할 것이라고 밝혔다.

'10+2' 규칙에 따르면 수입업자는 10가지 자료를, 선사는 2가지 자료를 사전에 CBP에 보고해야 한다. 선사는 선박명, 운항선사, 선하적 항만 등의 정보(Vessel Stow Plan)를 출항 48시간 전에 보고하여야 하며, 항만에서 컨테이너 이동 및 화물 적재 여부 등 컨테이너 상태 정보(Container Status Message : CSMs)를 지속적으로 보고해야 한다.

수입업자의 경우, 컨테이너 화물, 위치 및 목적지 등과 관련한 10가지 정보를 출항 24시간 전에 CBP에 보고해야 하는데, 정보들은 CBP가 승인한 전자자료교환시스템(electronic data interchange system)을 통해서 전송하도록 의무화하고 있다.

그러나 대다수의 화주와 선사들이 이러한 규칙에 강한 불만을 표시하고 있어, 입법화가 쉽지 않을 전망이다. 실제로 정보데이터 작업 및 화물 운송 지연으로 발생하는 비용에 대해 선사와 화주 모두 우려를 표명하고 있다.

규칙으로 인해 화물수송이 평균 이틀 이상 지연

될 것이라고 물류기업들은 보고 있으며, 화물운송이 하루 지연될 경우 추가적으로 드는 비용이 3억 달러에 이를 것으로 전망하고 있다.

또한 물류기업의 거래정보 및 선사의 선박적재 계획까지 미국정부에 제출해야 해 기업정보의 대외유출 가능성도 제기되고 있다.

북미 서해안 항만 컨테이너취급량 저조

지난해 북미 서해안의 주요항만에서 처리된 컨테이너화물 증가세가 크게 둔화된 것으로 나타났다. 특히, 로스앤젤리스(LA)항을 비롯하여 타코마, 시애틀항의 경우는 전년도에 비해 취급물량이 줄어든 것으로 나타났다. 2007년 한해동안 북미 서해안 주요항만의 컨테이너 취급량을 보면, △롱비치(LB)항은 731만2,465TEU로 전년대비 0.3% 늘었으며 △오�클랜드항은 238만6,363TEU로 5.2% △뱅크버항은 230만7,289TEU로 4.5% △포트랜드 26만132TEU로 21.3% 등이 각각 증가했다.

이에 반해 △LA항은 835만5,129TEU로 전년대비 1.4% △시애틀항은 197만3,505TEU로 0.7% △타코마항은 192만4,934TEU로 6.9% 등이 각각 줄어든 것으로 집계됐다.

이에 따라 북미 주요 7개항만의 컨테이너화물 처리량은 총 1,177만9,000 TEU로 전년도에 비해 0.1% 증가한데 그쳤다. 북미 서해안 주요항만의 컨테이너화물 취급량이 이같이 저조한 것은 미국 경제의 침체분위기가 반영된 것으로 미국의 수입 컨테이너화물 증가세도 현저히 둔화되고 있다.

그동안 미국 내륙의 인터모달 수송루트의 게이트웨이로서 성장해 온 타코마 등 북부항은 철도 코스트의 상승으로 취급량이 감소했다.



지난해 아시아발 유럽행 컨테이너물동량 19% 증가 북유럽향은 전년대비 18%, 지중해향은 22% 늘어

지난해 아시아지역에서 유럽지역으로 수출된 컨테이너화물이 크게 증가한 것으로 나타났다.

지난해 아시아발-북유럽주 및 지중해향 컨테이너화물(동맹선사 수송량)은 전년대비 19% 증가한 951만5,000TEU로 집계됐다. 최종 도착지별로는 북유럽향 전용이 18% 증가한 619만 1,000TEU, 지중해 전용이 22% 증가한 332만 4,000TEU를 각각 기록했다.

아시아발 유럽향로는 수요의 둔화가 현저하게 나타난 북미향로와는 대조적으로 지난 2006년부터 두자리수의 높은 성장률을 유지하고 있다. 정기선 각사는 유럽향로의 경우 향후 당분간 10%대의 성장이 지속될 것으로 전망하고 있다.

특히, 유럽향로의 운임동맹은 지난 2006년 9월부터 MSC가 가입함에 따라 동사의 취급량이 많은 지중해 전용의 지역별 쉐어 등에서 전년과 다른 경향을 보이고 있다.

북유럽주로 나간 아시아지역의 선적국별 물동량 증감현황을 보면 △중국이 전년대비 23% 증가한 373만8,000TEU로 전체의 60%를 차지했으며, 홍콩이 전년대비 2% 감소한 40만8,000TEU를 합한 점유율은 67%에 달했다.

이어 두자리수의 증가율을 기록한 국가는 △한국이 27% 증가한 28만TEU △베트남이 17% 증가한 28만5,000TEU △태국이 20% 증가한 27만 4,000TEU △일본이 11% 증가한 48만 5,000TEU를 각각 기록했다.

이와함께 필리핀과 대만도 9%대의 증가율을 기록했으며, 일본의 경우도 1/4분기에 한자리수의

성장을 보였지만, 그 이후 서서히 증가세가 두드러지면서 5월부터는 거의 두자리수의 증가율을 유지했다.

이에 반해 홍콩은 전년대비 2%, 인도네시아는 1% 감소한 21만TEU에 그쳤다.

또한, 도착지 기준으로는 △독일이 21% 증가한 127만4,000TEU를 기록했으며, 이어 △영국이 13% 증가한 142만7,000TEU를 기록하는 등 대부분이 증가세를 보였다.

그리고, 급성장하고 있는 신흥지역의 증가세가 두드러졌는데, 러시아와 폴란드는 전년대비 각각 34%와 33% 증가한 것으로 나타났다. 더구나 러시아·핀란드·발트 3국의 합계 취급량은 60만 TEU로, 프랑스(북유럽주)나 벨기에를 능가하는 규모로 성장하고 있다.

한편, 아시아발 지중해 전용향로에서는 일제히 20~30% 정도의 성장을 지속하고 있다.



북미동안 취항선사들 아시아 기항지 합리화 모색

장거리 운항에도 불구하고 코스트 감축에 한계

아시아발 북미 동해안항 정기 컨테이너항로의 비용증가가 과제로 부각되는 가운데 이 항로에 취항중인 정기선사들이 아시아지역의 기항지를 합리화하는 방안을 적극 모색하고 있다.

장거리 운항인 북미 동해안 전용은 연료삭감이 매우 중요한 과제가 되고 있기 때문에 파나마운하 통항으로 선형도 대형화하지 못하고, 선사의 자조 노력에 의한 코스트 감축은 특히 어려운 실정이다.

동해안 전용은 서해안 전용과는 달리 2007년에 호조를 유지했다. 미국 통관 통계서비스를 제공하는 JOC-PIERS의 자료에 의하면, 지난해 1-9월 누계의 아시아발 북미항에서 차지하는 동해안 화물의 비율은 24.5%로 지난 2006년 연중의 23%를 웃돌고 있으나, 동해안 서비스에 대한 선사측의 어려움은 날로 가중되고 있다.

미국 남동부에서의 인구증가의 경향을 근거로 장기적으로는 이 지역의 수송수요가 지속적으로 증가할 것으로 예상되고 있지만, 최근에 비수기로 접어들면서 물동량의 증가추세가 현저하게 둔화되고 있다.

이 지역에 취항중인 일본선사의 한 관계자는 “일부에서 소석율이 80%를 밑도는 등 수급이 다소 악화되고 있는데다 서해안 서비스에 비해 항로 거리가 길고, 연료유를 많이 소비하기 때문에 고비용으로 운영되고 있다”고 고충을 토로하고 있다.

이에 대한 대응책으로서 지적되고 있는 것이 아시아지역에서의 기항지 축소이다. 부산이나 상하이, 카오슝 등 기존의 기항지를 엄선하는 형태로 항로를 운영하는 것으로 연료유의 소비절감을 꾀

할 수 있다는 것이다.

연료유 가격이 톤당 500달러를 초과하는 기록적인 고가를 유지하는 가운데 북미 동해안 전용은 ‘이미 풍전등화’라고 지적하는 관계자들도 있다.

이는 파나마운하를 통항하기 때문에 선형이 최대 4,000TEU급에 한정되어 원래 6,000TEU급이 운항하는 서해안 전용보다 컨테이너당 수송 코스트가 높기 때문이다. 이와함께 파나마운하 확장에 수반하는 통항료 인상 등 연료유 이외의 코스트 요인도 있다.

2007년에는 서해안항 화물의 내륙수송 운임의 대폭적인 인상 등으로 동해안항 화물 중시의 경향이 있었다. 하지만, 2008년 시즌은 고유가에 따른 연료유 급등으로 항로수지의 악화나, 미국의 경기후퇴에 수반하는 화물수요의 정체 염려도 있어 동해안 서비스를 위한 스페이스 증가는 곤란한 형국이다.

한편, 아시아발 북미항로의 2008년도 운임협상이 연료유 연동문제 등으로 난항을 겪고 있다.

아시아-북미항로에 취항중인 정기선사들로 구성된 태평양항로안정화협정(TSA)은 2008년도 선사와 화주와의 운임교섭 상황에 대해 연료유 코스트의 공평한 부담에 대해 진전이 있다고 밝혔으나, 연료유를 100% 보전하는 문제에 대해서는 화주들과의 이견이 있는 것으로 알려지고 있다.

TSA측은 2007년 후반기부터 수요가 증가하고 있다고 주장하고 있다. 이와함께 2008년 물동량 예측에 대해서는 연 3-5% 정도의 성장을 예상하는 등 미국경제의 침체가 지속될 것으로 보고있다.



일본 대형 3사 2008년 3월기 결산 최고치 기록예상

2007년 4-12월 경상이익 전년동기비 83-150% 늘어

일본 대형 3사의 2007년 4-12월 결산에서 경상이익이 전년동기에 비해 2배 가량 늘어나는 등 과거 최고치를 기록한 것으로 나타났다.

일본 해운대기업 3사의 2008년 3월기 통기의 연결실적에서 경상이익이 전년대비 1·6-2배로 확대될 것으로 예상되는 등 과거 최고이익을 갱신할 것으로 전망되고 있다.

케이프사이즈를 비롯하여 전대미문의 고수준을 유지한 드라이벌크선 부문이 수익을 견인한데다 자동차전용선의 안정적인 수익, 컨테이너선의 수익개선도 전반적인 수익증대에 기여한 것으로 분석되고 있다.

NYK와 MOL이 2007년 9월 중간시점의 통기 예상으로부터 증액하여 수정했지만, K-Line은 벌크선의 증익과 연료유 상승에 의한 컨테이너선의 수익 악화가 상쇄해 종전 예상치를 그대로 두었다.

▶ NYK 결산 및 통기 예상치

NYK는 지난 2007년 4-12월 결산에서 경상이

익이나 순이익 등에서 MOL에 크게 뒤진 것으로 나타났다.

이 기간중 NYK의 매출액은 1조6,023억엔으로 전년동기에 비해 20.9% 증가했으며, 영업이익은 전년동기대비 93% 증가한 1,486억엔을 기록했다. 또 영업이익은 1,497억엔으로 86.3%, 순이익은 931억엔으로 91.4% 증가했다.

NYK는 2007년 4월-2008년 3월의 통상기 결산에서 매출액은 2조5,800억엔으로 전년대비 19.2% 증가하고, 영업이익과 경상이익은 각각 2,000억엔으로 전년대비 90.6%와 86% 증가할 것으로 예상하고 있다. 순이익은 1,200억엔으로 84.5% 증가할 것으로 추산하고 있다.

▶ MOL 결산 및 통기 예상치

MOL의 경상이익은 처음으로 3,000억엔에 달할 것으로 예상되고 있다. MOL은 2007년 4-12월기에서 매출액은 1조4,484억엔으로 전년동기대비 24.7% 증가했으며, 영업이익은 2,199억엔으로 82.8% 증가했다. 또 경상이익은 2,324억엔으로 80.6% 늘었으며, 순이익도 66.3% 증가한 1,456억엔을 기록했다.

철강원료 등을 수송하는 드라이벌크 부문이 전체의 이익을 크게 견인했다. 약 30%의 운항선박을 시황에 연동시켜 상승이 계속 되는 부정기선 시황으로부터 큰폭의

[일본 대형 3사의 결산내용]

선사	매출액	영업이익	경상이익	순이익
NYK	16,023 (20.9)	1,486 (93.0)	1,497 (86.3)	931 (91.4)
	25,800 (19.2)	2,000 (90.6)	2,000 (86.0)	1,200 (84.5)
MOL	14,484 (24.7)	2,199 (82.8)	2,324 (80.6)	1,456 (66.3)
	19,300 (23.1)	2,850 (69.6)	3,000 (64.4)	1,900 (57.1)
K-Line	9,846 (23.0)	1,007 (153.5)	1,010 (142.0)	680 (91.1)
	13,000 (19.8)	1,280 (108.6)	1,280 (100.2)	840 (63.1)

※ 주 : 단위는 억엔, 상단은 2007년 4-12월 실적, 하단은 2008년 3월기 예상실적, ()는 증감률(%)

이익을 실현했다. 컨테이너선 사업도 북미, 유럽 모두 운임이 회복된 것도 수익증대에 기여했다.

특히, MOL의 매출액 가운데 부정기전용선 부문이 31%, 컨테이너선 부문이 22% 증가했다. 그룹 계열기업에서는 도쿄마린, MOL근해, MOL테크노 트레이드 등이 그룹 매출액 증가에 합세했다. 로지스틱, 페리·내항사업은 각각 8% 증가했다.

부문별 경상이익은 부정기 전용선사업이 78% 증가했으나, 유조선 부문은 대형원유탱커 VLCC 시황이 침체됨에 따라 이익측면에서 감소했다.

MOL은 2008년 3월기 통기 결산전망과 관련해서는 매출액 100억엔, 경상이익 200억엔, 순이익 50억엔을 각각 증액하여 수정했다.

이에 따라 MOL의 2008년 3월기 결산에서 매출액은 1조9,300억엔으로 전년대비 23.1%, 경상이익은 3,000억엔으로 64.4%, 순이익은 1,900억엔으로 57.1% 증가할 것으로 내다봤다.

MOL이 이같이 목표치를 증액한 것은 신조선 70척이 투입될 예정이고 이 가운데 자원 수송관련이 50척으로 연료유 상승 등의 손익압박 요인도 있지만, 선가가 비교적 낮은 시점에서 발주한 데 기인한 것이다.

▶ K-Line 결산 및 통기 예상치

K-Line은 2007년 4-12월 결산기에서 전년 동기대비 23% 증가한 9,846억엔의 매출액을 올렸다. 영업이익은 1,007억엔으로 전년동기대비 153.5% 증가했으며, 경상이익은 1,010억엔으로 142.0%, 순이익은 680억엔으로 91.1% 증가했다.

동사는 연료유가 상정에 비해 톤당 56달러 상승했기 때문에 110억엔의 이익감소 요인이 발생했지만, 케이프사이즈를 시비로한 드라이벌크의 시황급등에 힘입어 부정기 전용선의 이익이 대폭 증가했다. 운임이 상승한 유럽항로에서의 컨테이

너선 부문의 이익도 전체 수익에 기여했다.

이 기간중 전체 매출액 가운데 컨테이너선 부문은 22% 증가한 4,536억엔, 부정기선 부문은 30% 증가한 4,473억엔을 기록했다. 이 기간중에 신조선 18척이 준공되어 시장에 투입됨으로써 영업규모가 확대됐던 것도 수익증가의 한 요인으로 분석됐다.

특히 사업 부문별 경상손익을 보면, 유럽항로를 중심으로 운임이 크게 개선한 컨테이너선이 95억엔의 흑자로 전환되어 전년동기의 적자로부터 150억엔 규모의 수익이 개선됐다.

MOL은 2008년 3월기 결산과 관련, 매출액은 전년대비 19.8% 증가한 1조3,000억엔, 영업이익은 108.6% 증가한 1,280억엔, 경상이익은 100.2% 증가한 1,280억엔, 순이익은 63.1% 증가한 840억엔으로 전망했다.

BIMCO, SOx 규제 신 제안 IMO에 제출

국제해사기구(IMO)에서 협의중의 선박 연료유에 대한 SOx(황산화물) 차기 규제와 관련하여 국제해운협의회인 BIMCO가 새로운 제안을 제시했다.

IMO에 제시한 새로운 제안은 종전 BIMCO안에 비해 일반해역의 연료 유황분 규제를 완화하는 한편, 지정해역 '마이크로 SECA'의 규제를 0.1% 또는 0.2%로 정제유 레벨을 강화하고 있다.

종전 BIMCO안은 일반해역 규제가 1.5%(16년 이후)로 장애요인이 있었지만, 새로운 안은 3%로 확대한 것으로 정유사의 투자 코스트 등의 부담경감을 도모한 것으로 분석되고 있다.

새로운 BIMCO안에 대해 석유업계 관계자는 "일반해역의 규제가 완화된 점은 긍정적으로 평가되나, 여전히 유황분 3%는 어려운 수준"이라며, 공급상의 문제도 있어 단기간으로 단번에 내리는 것은 어렵다는 입장을 표명했다.



- 한국선주협회, 2008년도 맞춤형 해기사 양성교육과정 수요 해양수산부에 통보
- 해양수산부, 한·인도 해운회담(1/17-18, 해양수산부 대회의실)

- 해양수산부, 2008년 맞춤형 해기사 양성과정 운영을 위한 관련단체 협의회 개최

- 한국선주협회, 단일선체 유조선 적취율 관련 의견 해양수산부에 제출
- 한국선주협회·한국무역협회, 2008년도 선하협회의 정기선 분과위원회 개최
- 해양수산부, 국제물류투자펀드 운용사의 '2008년 투자계획서' 검토회의 및 선박용 연료유의 황 함유량 허용기준 협의

- 한국선주협회, 해운산업 발전을 위한 선원정책연구 중간보고회 개최
- 해양수산부, 국가항만보안 계획 수립을 위한 용역 중간보고회, 마리나법(가칭) 제정을 위한 연구용역 중간보고회 개최

- 한국선주협회, 해양사고 예방관련 국민제안에 대한 의견 해양수산부에 제출
- 해양수산부, 해양환경보전전문위원회 및 해양보호구역 관리 개선방안 관련 관계자 회의 개최

- 해양수산부, 해양퇴적물 처리방안 및 기술개발 워크숍 개최

- 한국선주협회, 외항상선 선원정책협의회 개최
- 해양수산부, 울산신항을 동북아 유류허브로 육성하기 위한 관계기관 회의, 해양환경관리공단 창립기념 현판제막식 개최, 2008년 해양수산분야 국가안전관리집행계획 발간배포

- 해양수산부, 선박투자 활성화를 위한 금융기관 간담회 및 한·일 운항 쾌속여객선 안전운항관련 전문가회의 개최

- 해양수산부, 옹도항로 개선을 위한 의견수렴 회의 개최