

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
선협 파나마운하 통항료 인상억제 정부에 건의	2
해운업계, 해기사 병역제도 개선 대책회의 개최	4
동아탱커 등 15개 외항선사 선주협회 회원가입	5
ASF 해운경제검토위원회 정기선사항 회복예상	9

해운이슈	14
세계해운업계 파나마운하 통항료 인상안에 반대	14

업계동정	20
------	----

해사정보	29
평택·당진항 상용화 노·사·정 세부협약서 체결	29
울들어 부산항 컨테이너물동량 큰 폭으로 증가	30
세계박람회기구에 여수박람회개최 계획서 제출	31
부정기건화물선 시황 전 선형에 걸쳐 급등세 지속	38
아시아역내 정기항로 공컨테이너공급에 차질	40
말라카해협에서의 선박통항 안전기금 설치추진	44

해운일지	46
------	----

선협 파나마운하 통항료 인상억제 정부에 건의 ASF 의장명의로 파나마운하청에 의견서 제출



한국선주협회(회장 이진방)는 최근 파나마운하 확장에 따른 통항료의 대폭적인 인상계획과 관련하여 해양수산부와 외교통상부에 인상폭이 합리적으로 조정될 수 있도록 외교적인 노력을 기울여 줄 것을 요청했다.

이와함께 협회는 한국선주협회장 명의와 아시아 선주대표자회의(ASF : Asian Shipowners' Forum) 의장 명의로 파나마운하관리청에 항의서한을 제출하고, 향후 소요되는 운하확장 건설비용을 공사전에 이용자들에게 전가하는 부당성을 지적하고, 최대한의 형평성이 확보될 수 있도록 대안을 제시해 줄 것을 강력히 촉구했다.

지난 2000년 파나마운하 관리권이 미국에서 파나마로 이관된 이후, 파나마운하관리청은 운하운영을 영리목적으로 전환하고 선종별로 운하이용 수요

에 따라 이용료를 차등 적용하면서 통항료를 지속적으로 인상하여 왔다.

또한 파나마 정부는 금년부터 착공하여 2014년 완공하는 운하확장공사계획을 수립하고 지난해 10월 국민투표를 통해 이를 결의한 바 있다.

이와 관련하여, 파나마운하관리청은 지난 2월2일 대폭적인 운하통과료 인상안을 공표하고 각계각층의 의견을 수렴하고 있다. 그러나 이번 인상안은 확장공사의 재원을 마련하기 위한 것으로서 그 인상폭이 대략 연 13%에 달하고, 심한 경우 17%에 이르기까지 하는 심각한 수준이며 시행시점이 불과 수개월밖에 남지 않는 등 해운업계로서는 도저히 수용하기 곤란한 상황이다.

이에 따라 협회는 이번 파나마운하 통항료 인상안에 대한 문제점을 지적하고 보다 합리적인 대안



을 제시해줄 것을 요구하는 의견서를 운하관리청에 제출했다. 이 의견서는 한국선주협회장 명의뿐 아니라, 아시아선주대표자회의 의장(이진방 한국선주협회장) 명의의 의견서로서 동아시아 역내 해운산업 전체의 입장을 담고 있다. 협회는 이 의견서 제출에 앞서 아시아역내 ASF 회원 선주협회로부터 의견을 수렴했다.

이 의견서에서 우리 협회와 ASF는 이번 인상을 이 과도하게 높게 책정된 점을 지적했다. 특히 지난 4월 파나마운하 관리당국이 발표한 운하확장계획서상의 재원조달방안에 의하면, 통항비 인상안이 연 3.5%, 또는 많아도 8%를 넘지 않는 것으로 나타나 있음에도 불구하고 확장공사 초기에 이렇듯 높은 인상을 시행할 경우, 국제 해운은 물론 세계경제 자체가 크게 위축될 것이라는 우려를 표명하였다.

그리고 운하확장에 수반되는 비용은 원칙적으로 확장된 운하를 사용함으로써 그 이점을 향유하는 사용자가 부담하는 것이 공평한 것인데, 확장되지 않은 현재 운하를 통항하는 이용자에게 그 비용을 전가하는 것은 부당하다고 강조하고 가능한 한 최대한의 형평성이 확보될 수 있도록 대안을 제시해줄 것을 요청했다.

협회는 의견서를 통하여 파나마운하 확장공사에 따른 전체적인 통항료인상 청사진을 제시하지 않고 단지 2년간의 단기 인상안만을 일방적으로 발표하는 등 충분한 의견수렴도 거치지 않고 무리하게 시행하게 되면 업계 입장에서는 비용측면의 인상요인을 사업계획에 반영할 수 없을 뿐만 아니라 안정적인 선사 경영에도 심대한 악영향을 끼칠 것이라는 점, 그리고 더 나아가 이는 해운산업 전반의 건전한 발전을 저해할 것이며, 이는 곧바로 세계경제에도 부정적 충격을 미치게 될 것이라는 우려를 표명했다.

협회는 이번 의견서에서 이상의 세가지 우려사항

을 고려하여 이번 인상안을 철회하고 장기적이고 구체적인 통항료 인상방안을 충분한 시간여유를 가지고 제시해줄 것을 거듭 촉구했다.

아울러 협회는 정부에 우리 입장이 관철 될 수 있도록 외교적인 노력을 기울여 줄 것을 건의했다. 협회는 3월14일 개최되는 파나마운하 통항료 인상계획과 관련된 청문회에 주파나마 우리 대사관의 책임자를 참석시켜 우리 해운업계 및 아시아역내 해운업계 입장을 대변해 줄 것을 요청했다.

ASF는 한국, 중국, 일본, 호주, 대만, 홍콩의 선주협회와 필리핀, 말레이시아, 인도네시아, 미얀마, 싱가포르, 태국, 베트남의 선주협회가 연합하여 구성된 아세안(ASEAN) 선주협회 연합회를 회원으로 하는 아시아역내의 최대 민간 선주단체로서 산하 회원선사의 보유선박이 세계상선대의 40%이상을 점유하고 있다. ASF 의장직은 회원 선주협회가 1년 씩 순번제로 번갈아 가며 맡고 있으며, 이번 제16차 의장직은 한국선주협회장이 수행하고 있다.

한편, 한국선주협회는 협회와 아시아선주대표자회의의 입장을 파나마운하청에 전달하기 위해 정해용 상무를 3월 14일 파나마의 파나마 시티에서 열린 파나마 운하 통항료 인상관련 공청회에 참석시켰다.

정 상무는 이날 공청회에서 대폭적인 운하 통항료 인상 계획을 전면 재검토하여줄 것을 요청했다.



해운업계, 해기사 병역제도 개선 대책회의 개최

산업기능요원제도 폐지에 따른 대책마련 시급

한국선주협회는 3월14일 협회 회의실에서 병역제도 개선을 위한 대책회의를 갖고 개선방안을 협의했다.

한국해양대학교 김시화 학장을 비롯하여 노사정 관계자들이 참석한 가운데 열린 이날 회의에서는 오는 2012년 산업기능요원제도 폐지와 관련하여 한국상선대의 원활한 운항과 유지, 해기전송 등을 위해서는 해기사를 대상으로 한 병역제도의 개선이 필요하다는데 의견을 같이하고, 이에 대한 대책을 중점적으로 논의했다.

이날 회의에서 김시화 학장은 “한국상선대의 유지를 위해 상선근무가 현역근무와 같다는 것을 병무청 및 국방부, 해군에 적극적으로 설득할 필요가 있다”고 강조하고, 현역복무기간이 1년6개월인데 반해 상선의 복무기간을 3년으로 정한다면 현역복무보다 훨씬 어렵고 기간이 장기간이어서 설득력이 있다고 말했다.

특히, 김 학장은 또 상선대가 제4군이라는 논리 개발이 필요하며, 한국해양대에서도 이에 대한 방안을 마련했다고 밝혔다.

한국해양대에서 마련한 방안은 병역법에 학군무관후보생 사항을 신설하는 것이다. 해군학군무관후보생 과정을 마치고 선박직원법 규정에 의한 항해, 기관사의 면허가 있는 사람으로서 현역장교의 병적에 편입되지 아니한 사람은 승선근무 예비역에 편입하도록 하는 방안이다.

또 제2안으로서 병역법에 승선근무예비역 관련 사항을 신설하는 방안이다. 선박직원법의 규정에 의한 지정교육기관에서 정규교육과정을 마치고 선박직원법 규정에 의한 3급 이상의 항해·기관사 면

허가 있는 사람은 승선근무 예비역에 편입하는 방안이다. 대학측에서는 이러한 방안이 관련법령에 반영되도록 노력하고 있다.

해양수산부 관계자는 이런 대책논의가 늦은 감은 있지만, 지금이라도 대책을 수립하여 추진한다면 조속한 시기에 해결될 수 있도록 노력하겠다고 밝혔다. 종전의 산업기능요원 제도의 존속이 어려우며 새로운 제도로입을 위해서는 이에 합당하는 논리개발이 필요하다는 것이다. 그리고 해양대 뿐만 아니라 해사고도 어떤 방법으로 해결할지에 대해 방법을 강구해야 한다는 의견도 제시됐다.

한국선주협회 박찬재 전무는 “해기사에 대한 병역문제가 향후 문제가 없도록 대책을 완벽히 수립하는 것이 필요하다”며, 정부의 정책방향을 파악하여 그 방향으로 추진하는 것이 바람직하다고 강조했다.

전국해상산업노동조합연맹 김수조 본부장은 “형평성에 문제가 있으므로 급수제한은 제외하는 것이 타당하다”고 밝히고, 상선의 승선근무기간을 늘리는 문제도 검토할 필요가 있다고 지적했다. 이밖에도 이날 회의에서는 여러 가지 의견들이 제시됐다.

이날 회의에서는 제시된 의견들을 취합하여 3월 중에 관계기관에 공동건의서를 제출기로 했다.

이날 회의에는 한국해양대 김시화 학장과 최재성 교수, 목포해양대 금종수 교수, 한국해기사협회 박영삼 차장, 선박관리업협회 이재호 부장, 한국해운조합 장현석 팀장, 전국해상산업노동조합연맹 김수조 본부장, 박성구 국장, 해양수산부 선원노정팀 추교필 팀장, 홍상표 사무관, 한국선주협회 박찬재 전무, 이철중 차장 등이 참석했다.

동아탱커 등 15개 외항선사 선주협회 회원가입

한국선주협회 회원사 모두 107개사로 늘어

동아탱커를 비롯하여 케이원해운, 씨엔에프로직스, 블루스타해운, 아시아용선, 선도해운, 동방, 시노파이스트해운, 듀오해운, 범영해운, 인트란스해운, 동일원양해운, 씨넷쉬핑, 세림오션쉬핑, 세경선박 등 외항해운 15개사가 최근 한국선주협회 회원으로 가입, 회원자격을 취득했다.

이로써 한국선주협회 회원사는 모두 107개사로 늘었다.

이번에 협회 회원으로 가입한 동아탱커(대표 이종명)은 2006년 5월에 설립되어 11월에 해양수산부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 자본금은 5억원으로 14만6,939DWT급 케이프 사이즈 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 용선선박도 여러 척 운항중이다. 화물운송보관업, 유류수송업, 무역업 및 대행업 등을 겸하고 있다.

또 케이원해운(대표 이동건)은 2005년 5월에 설립되어 2006년 9월에 외항부정기화물운송사업 등록증을 받아 본격적으로 외항해운에 진출했다. 이 회사의 자본금은 100억원으로 현재 9만5,822DWT급 원유운반선을 보유, 운항하고 있다. 내항화물운송업과 선박의 용선 및 대선업도 겸하고 있다.

씨엔에프로직스(대표 김석태)는 2000년 12월에 설립됐으며, 2006년 8월 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 이 회사는 현재 2만9,099DWT급 벌크선 1척을 보유하고 있고 용선선박도 운항중이다. 부대사업으로 내항화물운송업과 선박의 용선 및 대선업도 겸하고 있다.

블루스타해운(대표 이용호)은 2005년 3월에 설립된 회사로서 2006년 11월 해양수산부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 이 회사

의 자본금은 5억원이며, 현재 1만7,825DWT급 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 무역업도 병행하고 있다.

아시아용선(대표 이상훈)은 지난 1992년 8월에 설립된 회사로서 2007년 1월 외항부정기화물운송사업을 등록증을 취득했다. 석유화학제품 운송에 주력하고 있으며, 7,000DWT급 석유제품/케미칼 겸용선 1척과 9,304DWT급 케미칼운반선 1척을 보유, 운항하고 있다. 해운중개업, 대리점업, 복합운송주선업, 무역 및 무역대리점업도 하고 있다.

2002년 5월에 설립된 선도해운(대표 금용철)은 2006년 7월에 해양수산부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득하여 외항해운에 본격적으로 진출했다. 운송, 도매, 서비스, 해상운송, 무역, 해상중개, 대리점업을 겸업하고 있다. 이 회사는 현재 5200~7,000DWT급 일반화물선 3척을 보유하고 있다.

(주)동방(대표 장세강)은 지난 1957년 7월에 설립된 회사로서 2006년 9월 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 화물취급업, 보관 및 창고업, 도시간 철도운송업, 도로화물운송업, 해상 및 내륙수상운송업, 항공 및 해상운송주선업, 복합운송주선업, 해운대리점업, 종합물류업 등을 겸하고 있는 이 회사의 자본금은 229억원이며, 1만1,000DWT급 철강재운반선 1척을 보유, 운항하고 있다.

또 시노파이스트해운(대표 오창주)은 지난 2003년 1월에 설립, 2006년 1월에 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 자본금은 11억원으로 현재 1만2,349DWT 벌크선 1척을 보유하고 있다. 복합운송주선업과 석유화학화물 중개업 및 대리업,

무역업 등을 겸하고 있다.

지난 1997년 1월에 창립된 듀오해운(대표 김병철)은 2006년 11월에 외항부정기화물운송사업 등록을 마쳤으며, 선박대여업과 해운중계 및 서비스업, 국제복합운송업 등을 병행하고 있다. 이 회사는 2,700DWT와 7,018DWT 일반화물선 2척을 보유하고 있다.

범영해운(대표 이기탁)은 2004년 7월에 설립되어 해상운송업을 비롯하여 국제해운대리점업, 해상기술용역업, 용선 및 해운중개업 등 해운관련사업을 펼쳐 왔으며, 2006년 8월에 외항부정기화물운송사업을 등록증을 취득, 외항해운업에 본격 진출했다. 6,500DWT급 2척을 보유하고 있다.

인트란스해운(대표 김종업, 신식우)은 지난 2005년 1월에 설립되어 2006년 8월에 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 무역업을 비롯하여 복합운송주선업, 해운대리점업 등을 겸하고 있다. 4,217DWT와 7,136DWT 일반화물선 2척을 보유하고 있다.

동일원양해운(대표 김성태)은 지난 2001년 5월에 설립됐으며, 2006년 10월에 해양수산부에 외항부정기화물운송사업을 등록했다. 강선건조 및 수리업, 선박용선 및 매매업, 국제해운대리점업 등을 병행하고 있다. 7,058DWT급 일반화물선 1척을 보유하고 있으며 여러 척의 용선선박을 운항하고 있다.

씨넷쉬핑(대표 문태욱)은 2000년 4월에 설립되어 2006년 9월에 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 화물중개업과 복합화물운송주선업, 내외항 운송사업을 하고 있다. 사선인 7,000DWT급 일반화물선 1척과 용선선박을 운항하고 있다.

세림오션쉬핑(임택수)은 2006년 4월에 설립됐으며, 6월에 해양수산부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 해운중개업과 복합운송주선업 등 해운부대사업도 겸하고 있다. 사선으로

6,831DWT 일반화물선 1척을 보유하고 있다.

지난 2000년 2월에 설립된 세경선박(최종선)은 인천에 본사를 두고 있으며, 2006년 9월에 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득, 외항해운에 본격적으로 진출했다. 선박매매 및 중개업 등 부대사업도 겸하고 있다. 7680DWT급 부선 1척과 예선 1척을 보유하고 있다.

한편, 이번에 협회에 가입한 신규회원사의 대표이사 약력은 다음과 같다.

■ 동아탱커 이종명(李鍾明) 대표이사

△고려대학교 경영학과 졸업(1990. 2) △NYU(New York University) MBA(경영학 석사) 졸업 2학기(1993. 6) △동아유조선 기획실장(1993. 7월) △동아유조선 대표이사 취임(2000. 6) △동아탱커 대표이사 취임(2006. 5)

■ 케이원해운 이동건(李東建) 대표이사

△연세대학교 정치외교학과 졸업(1961. 2) △삼신평업사 대표(1968-) △부방테크론 회장(1979-현재) △부산방직공업 대표이사 회장(1981-현재) △서울은행 비상근 이사(1987-1993) △부산정보대학 재단이사(1988-현재) △세명대학교 재단이사(1991-현재) △주한 이탈리아 명예영사(1994-2005) △부방 회장(1994-현재) △국제로타리 재단 관리위원(2003-2007) △외교부 무임소 대사(국제친선담당, 2003-2007)

■ 씨엔에프로직스 김석태(金石泰) 대표이사

△한국해양대학교 항해학과 졸업(1986. 2) △범양상선 해상근무(1986-1991) △거양해운 신조감독(1991-1995) △고려해운 부정기선 용선, 영업 및 운항담당(1995-2000) △씨엔에프로직스 설립 및 대표이사 취임(2000. 12)

■ 블루스타해운 이용호(李龍虎) 대표이사

△목포해양대학교 항해학과 졸업(1979. 2) △한국해양대학교 대학원 해운경영학 석사(1997. 2) △한국해양대학교 대학원 해운경영학 박사(2001. 2) △SANKO LINE 항해사 및 선대감독(1981-1989) △한진그룹 물류기지 개발업무(1991-2001) △동남해운 대표이사(2002-2003) △블루스타 대표이사(2005. 10-현재)

■ 아시아용선 이상훈(李祥勳) 대표이사

△한국해양대학교 항해학과 졸업(1984. 2) △라스코해운, 범양상선(1984-1988) △유니버설해운(1988-1992) △아시아용선 대표이사 취임(1992. 7)

■ 선도해운 금융철 대표이사

△한국외국어대학교 졸업(1988. 2) △조양상선(1988-1998) △칠산상선(1998-2000) △대해상선 이사(2000. 3) △선도해운 대표이사 취임(2003. 9)

■ 동방 장세강(張世康) 대표이사

△연세대학교 이공대 전기공학과 졸업, 육군 소위(ROTC 제7기) 임관(1969. 2) △육군중위 만기제대(1971. 6) △대한마이크로전자(1971-1977) △한국화약그룹(1977-1990) △동방 종합기획조정실 부실장(1994. 4) △ " 전무이사(1995. 12) △ " 부사장(2000. 1) △ " 대표이사 취임(2006. 7)

■ 시노파이스트해운 오창주 대표이사

△한국해양대학교 항해학과 졸업(1985. 2) △SANKO LINE 해상근무(1985-1991) △Star Shipping A/S, Norway 용선 및 대리점업무(1991-1993) △대양상선 영업 및 기획관리업무(1993-1998) △시노파이스트해운 대표이사 취임(1998. 11)

■ 듀오해운 김병철(金秉喆) 대표이사

△서강대학교 영어영문학과 졸업(1986. 2) △국제해운 해상운송영업(1985-1986) △조양상선 해상운송영업(1986-1996) △듀오해운 대표이사(1997-현재)

■ 범영해운 이기탁(李基鐸) 대표이사

△한국해양대학교 기관학과 졸업(1981. 2) △대한선박, 범양상선 해상근무(1981-1987) △신성해운 공무부 이사역임(1988-2001) △부광해운 설립 및 전무이사 역임(2002-2006) △범영해운 설립 및 대표이사 취임(2004. 7)

■ 인트란스해운 김종엽(金鍾燁), 신식우(申植雨) 대표이사

[김종엽 대표이사] △Bellevue University 졸업(1985) △Chart Top(선물회사, 미국)(1996-1998) △(주)전방 구매팀장(1998-2002) △Goldenpole 이사(2002-현재) △인트란스해운 대표이사 사장(2004.12-현재)

[신식우 대표이사] △여수대학교 대학원(1997. 8) △범양상선(1985-1988) △오리엔트해운 이사(1991-1992) △(주)신성해운 대표이사(1993-2002) △로슬린코퍼레이션 대표이사, 이사(2001-2004) △신성하이테크 대표이사(1996. 12-현재) △싱크로인터네셔널 대표이사(2003. 1-현재) △인트란스해운 대표이사(2005. 1-현재)

■ 동일원양해운 김성태(金成泰) 대표이사

△한국해양대학교 기관학과 졸업(1972. 12) △해군중위 예편(1975. 2) △해외취업선 해상근무(1975-1982) △동진상운, 동진산업기술 해무부장 역임(1982-1986) 한국박용기관학회 고문(1999. 3)

△한국선급 품질인증 운영위원회 위원(1999. 11) △(사)국제해양수산물류연구소 이사장 취임(2001. 3) △한국해양대학교 명예 경영학 박사학위 취득(2001. 2) △(주)코르웰, (주)코르웰조선, 동일선박공업 대표이사(현재)

■ 씨넷쉬핑 문태욱(文泰郁) 대표이사

△단국대학교 영어영문학과 졸업(1993. 2) △협우해운 영업과장(1993-1997) △범영해운 영업팀장(1998-2000) △씨넷쉬핑 대표이사(2004. 4-현재)

■ 세림오션쉬핑 임택수(林澤洙) 대표이사

△목포해양대학교 항해학과 졸업(1980. 2) △일본제일중앙기선 해상근무(1982-1989) △태영상선 영업담당이사 역임(1989-2004) △진양해운 상무이사(2004. 4-2006. 4) △세림오션쉬핑 대표이사 취임(2006. 5)

■ 세경선박 최종선(崔鍾先) 대표이사

△동의과학대학 졸업(1983. 3) △선화선박 공무감독(1987. 2-1988. 12) △세경선박 입사(2000. 2) △세경선박 대표이사 취임(2005. 9)

해기사 면허체제 및 선원교육훈련 개편추진 해운 및 수산관련단체 연구용역 발주키로



한국선주협회와 해양수산부는 해기사 면허체제 및 선원교육훈련을 국제협약(STCW)에 맞게 개편하기 위해 한국해양수산연수원에 연구용역을 발주키로 했다.

협회는 3월16일 해양수산부를 비롯하여 전국해상산업노동조합연맹, 한국해기사협회, 한국원양어업협회, 한국해운조합, 수협중앙회, 한국선박관리협회, 한국어선통신사협회, 한국선박통신사협회

등 해운 및 수산단체 관계자들이 참석한 가운데 해기사 면허체제 및 선원교육훈련 개편방안에 대해 논의했다.

특히, 이날 회의에서는 우리나라 해기사 면허체제가 너무 세분화되어 있는데다 선원교육훈련에 대한 국제협약과의 형평성 차원에서 개편이 필요하다는 의견을 같이하고, 개편방안에 대해 한국해양수산연수원에 연구용역을 의뢰하기로 했다.

해운 및 수산단체들은 이같은 연구용역의 효율적인 시행을 위해 실무자 각 1명씩을 연구진에 합류시키기로 했다.



ASF 해운경제검토위원회 정기선시황 회복예상

파나마운하 통항료의 인상계획에 우려 표명

아 시 아 선 주 대 표 자 회 의 (ASF: Asian Shipowners' Forum)의 해운경제검토위원회 (SERC: Shipping Economics Review Committee)는 2007년 2월28일 일본의 오키나와에서 제19차 중간회의를 개최하고, 해운시황 및 동향과 해운이슈 등에 대해 의견을 교환한뒤 공동발표문을 채택했다.

이 회의에는 ASEAN, 중국, 대만, 홍콩, 일본 그리고 한국의 선주협회를 대표하여 19명이 참석했다. 중간회의에서 채택된 공동발표문의 내용은 다음과 같다.

▶ 세계경제 개관

회의 참가자들은 세계경제의 흐름, 특히 미국과 아시아의 동향에 대해 의견을 교환하였다. 위원회는 2006년 4/4분기에 3.5%의 성장을 기록하였으며, 주택시장의 침체에도 불구하고 안정적인 개인 소비와 자본투자를 바탕으로 2007년도에도 지속적인 소폭의 성장세를 계속할 것으로 보이는 미국경제에 주목하였다.

동아시아의 경제상황은 중국경제의 동력을 발판으로 견실한 경제성장이 지속될 것으로 기대되었다. 아울러 위원회는 베트남의 WTO가입도 아시아 경제에 긍정적인 효과를 낼 것으로 의견을 모았다.

▶ 벌크 및 유조선부문

벌크화물 부문에 있어서 중국항 철광석을 비롯한 교역량의 꾸준한 증가세로 작년 한해 전반적인 시장이 강세를 유지한 것으로 보고되었다. 2007년도



세계경제의 호황과 중국을 위시한 벌크화물 수요증가에 힘입어 호황세가 계속될 것으로 예측되었다. 또한 2006년도에 신조선 인도물량이 정점에 달하였으며 2007년과 2008년에는 하향세가 예상됨에 따라 선박 수급상황도 개선될 것으로 예견되었다.

유조선부문에 있어서는 2006년 가을의 유가하락과 동반하여 이례적으로 침체된 시장이 계속되고 있는 것으로 보고되었다. 그러나 중국과 신흥경제권역에서의 유류운송수요증가로 시장회복의 기미가 보인다는 것이다.

유조선시황과 관련, 위원회는 향후 유조선시황이 2010년도에 있을 단일선체 유조선 퇴출이 얼마나 원만하게 실시되느냐에 따라, 그리고 지정확적인 상황변화와 함께 얼마나 많은 신조유조선이 시장에 투입되느냐에 따라 크게 영향 받을 것으로 내다봤다.

▶ 정기선부문

위원회는 미주 태평양항로의 경우 교역량이 두 자릿수의 증가세를 보였음에도 불구하고 대부분의 정기선사가 연료비, 육상운송비 및 미국에서의 항



만비 등 비용 증가와 저 운임으로 2006년도에 저조한 실적을 보인 점에 유념했다. 2007년도 시황에 측과 관련, 미국의 양호한 경제상황을 감안할 때, 미주화물은 9-12%증가할 것으로

예측되는 반면 투입 가능한 선박 증가분은 이와 동등한 수준이거나 다소 낮을 것으로 예측했다.

따라서 더욱 여유없는 수급상황이 전망된다. 다른 한편 위원회는 미국 육운비용을 위시한 비용측면의 증가에 대해 깊은 우려를 표명하였다. 이런 상황을 감안할 때, 모든 태평양항로 선사대표는 비용이 계속 상승하는 상황에서 서비스품질을 유지하기 위해서는 운임회복이 불가피함을 화주들에게 이해시키는 노력을 계속하는 것이 중요하다는 데 의견을 같이했다.

또 위원회는 아시아역내 해운시황은 교역량측면에서 강세가 계속될 것이며 중국경제의 활황은 아시아역내의 컨테이너 교역량 증가에도 주요 동력으로 계속 작용할 것으로 예상했다. 또한 베트남 컨테이너 시장의 급성장은 더욱 긍정적인 효과를 부가할 것으로 주목하였다.

아울러 용선료하락과 연쇄선복효과로 인한 선박과잉 가능성에 우려를 나타냈다. 또한 연료비를 비롯한 지속적인 비용상승은 운송인에게 불리하게 작

용할 것으로 우려하였다. 이런 측면을 고려할 때, 현재의 운임수준은 최근의 비용상승으로 인한 적자를 보전하기에는 부족한 수준이라는 점에 의견을 같이 하고 적절한 운송서비스를 유지하고 증가되는 수요에 필요한 지속적인 인프라투자를 위해서는 적법한 교역협정 하에서 운임회복을 위한 추가적인 노력이 필수적이라는데 인식을 같이했다.

이와함께 교역시황에 대한 하주의 이해를 도모하기 위해 참석자들은 하주측과의 협력관계 유지가 관건임을 재차 확인하였다. 이러한 노력의 일환으로 2006년 6월, 12월 두차례 도쿄에서 개최된 일본 정부관료, 동경주재 선하주가 참여한 '컨테이너 해운포럼'이 보고되었다. 위원회는 상호대화를 바탕으로 한 건설적인 선하주관계 증진을 위한 최선의 노력을 계속하기로 합의하였다.

이밖에도 위원회는 미주 태평양교역과 동시에 아시아역내 교역을 위해 선사대표자들, 특히 모든 교역권역의 영업담당자들은 경제적으로 지속 가능한 비용기반의 가격정책을 견지해 나가기로 하였다. 아울러 실측치와 예측치 간의 갭은 괴리로 인한 불필요한 혼란을 막기 위하여 해운업계가 제3자의 시황예측에 주의를 기울여야 한다는 점이 지적되었다.

▶ 정기선해운의 독점금지법 적용면제

EU 및 호주, 중국, 홍콩, 일본, 싱가포르에서의 최근 경쟁법제 동향에 대해 보고가 있었다. 참석자들은 EU에서의 정기선동맹에 대한 포괄면제 폐지에 대해 깊은 우려와 함께 그밖의 많은 국가에서의 우호적인 조치에 주목하였다.

참석한 대표들은 건전한 해운발전과 국제교역의 수요증대에 부응하기 위한 투자촉진을 위해서는 독금법 면제제도가 존속될 수밖에 없다는 종래의 ASF입장을 재확인하였다. 이런 유래깊은 안정화장

치의 후퇴는 전례없이 교역이 확장되고 있는 시점에서 서비스를 퇴락시키고 투자를 위축시킬 리스크를 안고 있다.

즉, 독금법 면제제도는 무역전반에 긍정적인 효과를 가져오는 것이다. 운송인은 무역의 측면지원이라는 취지에서 선사간의 협력이 매우 중요하다는 사실을 화주와 정부 등 관련 당사자들이 잘 이해할 수 있도록 최선의 노력을 경주해 나가기로 하였다.

▶ 기타 주요이슈

파나마운하관리청(PCA: Panama Canal Authority)이 최근 공시한 통항료 인상안에 대한 보고가 있었다. 이번 인상안은 제3관문 공사비 충당을 위해 2007년부터 2009년까지 전 선종에 대해 연평균 통항료를 약 10% 인상하는 것을 골자로 하고 있다. 이번 인상폭은 도저히 수용할 수 없을 정도로 그 폭이 크며 특히 컨테이너선, 유조선 및 자동차운반선의 경우는 인상폭이 더욱 심대하다.

참가자들은 이번 PCA의 인상안이 해운선사의 사업기획에 중차대한 영향을 미칠 것이라며 우려를 표명했다. 그와 동시에 2007년 3월부터 수에즈 운하 통항료를 상당한 수준으로 인하하는 계획을 수에즈운하관리청이 발표할 것이라는 점에 주목하고 파나마운하의 대안으로서의 가능성에 대해 본격 검토가 필요하다고 의견을 모았다.

뿐만 아니라, 이번 3년간의 파나마운하 통항료 인상분이 더 긴 기간으로 분배되어야 한다고 뜻을 모았다. 토의결과 SERC는 인상안에 반대하는 ASF의 뜻을 전달하기 위하여 ASF를 대표하여 현 의장이 PCA에 공문을 제출해줄 것을 요구하기로 결의하였다.

WTO의 최근 동향에 대한 보고가 있었다. 참석자들은 도하협상 재개를 환영했으며 현

행 해운부문의 자유무역 관행을 명문화시키기 위해서는 GATS에 해운서비스 협상이 포함되어야 한다는 기존 입장을 재차 상기하였다. 한편, 참가자들은 국제교역에 긍정적 효과를 가져올 베트남의 WTO 가입을 적극 환영하였다.

또한, 증가하는 아시아 국가간의 자유무역협정과 활기찬 양자간 경험관계는 아시아 경제와 물동량증가에 긍정적 효과를 창출하여왔다는 점에 주목하였다. 참가자들은 이 분야의 증진에 대한 기대를 확인하였다.

이밖에도 해상운송에 대한 국제협약에 대한 최근 동향이 보고되었다. UN국제무역법심의회(UNCITRAL)에서 심의중인 동협약을 통해 화물손해 및 손상에 대한 선주책임제도가 한층 더 통일될 것이다. 특히 주목할 사항으로 이번 협약 안은 해상운송은 물론 복합운송도 포함하고 있는 점이다. 참석자들은 신 협약의 제정추이에 예의주시하기로 하였다.

한편, SERC는 해운관련 거시경제적 교역정보 및 동향을 검토하는 아시아선주대표자회의의 5개 위원회 중 하나로서 목표는 입수 가능한 경제정보의 검토와 교역관련 주요현안에 대한 의견교환을 통해 의사결정의 질적향상을 도모하는데 있다.



아시아발 북미항로 컨테이너물동량 지속적으로 증가 지난 2002년 이후 5년간 연평균 13.7% 늘어

아시아지역에서 북미지역으로 수출되는 컨테이너물동량이 지속적으로 증가하고 있다.

한국선주협회가 입수분석한 자료에 따르면, 아시아발 북미항로의 컨테이너물동량은 지난 2002년 이후 5년간 연평균 13.7%의 증가율을 기록하는 등 증가세가 지속되고 있다. 이에 비해 북미발 아시아항 컨테이너물동량은 이 기간중 연평균 7.4%의 증가에 그쳐 수출과 수입항로의 불균형이 더욱 심화되고 있는 것으로 분석됐다.

아시아발 북미항 컨테이너물동량은 지난 2002년 903만TEU로 전년대비 20.1%를 기록했으며, 2003년 9.1%, 2004년 14.9%, 2005년 13.8%, 2006년 10.8%의 증가율을 기록했다.

하지만, 아시아국가들의 대북미 수입컨테이너화물은 지난 2002년 348만TEU로 전년대비 2.5% 증가한데 이어 2003년 13.2%, 2004년 5.1%, 2005년 9.9%, 2006년 6.1%의 신장률을 기록하는 등 수출항로에 비해 물동량 증가율이 현저하게 둔화되는 추세에 있다.

이에 따라 아시아지역을 기점으로 한 수출입컨테이너물동량 불균형은 점차 확대되고 있다. 지난 2000년 아시아국가들의 대북미 수입물동량은 수출물동량

의 44.6%에 달했으나, 2002년 38.5%, 2004년 36.6%, 2006년 33.8% 등으로 격차가 점점 벌어지고 있다.

특히 아시아-북미항로에서의 수출입 불균형이 심화됨에 따라 북미발 아시아항 컨테이너화물 운임이 아시아발 운임의 절반에도 미치지 못하는 등 정기선사들의 채산성을 악화시키는 주요인으로 작용하고 있다.

한편 지난 2006년 한해동안의 아시아-북미항로 수출입컨테이너물동량은 총 1,910만7,127TEU로 전년도의 1,743만3,390TEU에 비해 9.6%가 증가

[2006년도 아시아-북미항로 컨테이너물동량]

구분	아시아 → 북미			북미 → 아시아		
	물동량	증감(%)	비율(%)	물동량	증감(%)	비율(%)
한 국	610,659	6.3	4.3	485,837	3.4	10.1
일 본	883,629	1.2	6.2	830,646	▲1.1	17.2
대 만	634,925	4.0	4.4	465,805	19.0	9.6
중 국	9,041,052	16.5	63.3	1850,629	10.5	38.3
홍 콩	753,559	▲13.2	5.3	366,494	11.3	7.6
마카오	5,179	▲16.8	0.0	1,678	55.4	0.0
싱가포르	74,349	3.5	0.5	116,527	6.7	2.4
필리핀	159,996	0.4	1.1	94,948	6.7	2.0
말레이시아	312,111	0.0	2.2	69,240	0.2	1.4
인도네시아	339,771	4.0	2.4	150,204	▲6.9	3.1
태 국	463,753	2.8	3.2	122,881	▲2.9	2.5
베트남	307,183	24.8	2.2	51,799	4.7	1.1
캄보디아	45,960	23.1	0.3	5,117	▲10.1	0.1
미얀마	58	▲31.4	0.0	472	111.6	0.0
스리랑카	45,088	2.0	0.3	6,605	▲4.1	0.1
파키스탄	128,716	12.2	0.9	32,644	▲19.1	0.7
인 도	375,032	9.8	2.6	162,633	▲6.4	3.4
합 계	14,275,373	10.8	100.0	4,831,754	6.1	100.0

※ 주 : 증감률은 전년대비임.

했다. 이 중 아시아발 수출화물은 1,427만 5,373TEU로 전년도의 1,287만8,387TEU에 비해 10.8% 늘었으며, 수입은 483만1,754TEU로 전년 (455만5,003TEU)대비 6.1% 증가한 것으로 집계됐다.

지난 2006년 아시아발 북미항로의 선적국별 물동량 증감현황을 보면, △중국이 904만1,052TEU로 전년대비 16.5% 증가, 전체물동량의 63.3%를

점유했으며, 이어 △일본은 88만3,629TEU로 전년대비 1.2% △대만은 63만4,925TEU로 4.4% △한국은 61만659TEU로 6.3% 등이 각각 증가했다.

또한, 중국을 비롯하여 베트남, 캄보디아, 방글라데시, 파키스탄 등의 물동량 증가율이 두드러졌는데, 베트남은 전년대비 24.4%, 캄보디아는 23.1%, 방글라데시는 16.4%, 파키스탄은 12.2% 각각 증가한 것으로 집계됐다.

골드만삭스, 올해 해상운임 상승할 것으로 전망 공급과잉 미미, 시황에 대한 확신이 가장 중요

선박 공급과잉으로 올해 해운시황이 악화할 것이라는 일반적인 견해와는 달리 수급 불균형에도 불구하고 해상운임이 상승할 것으로 예상하는 보고서가 나왔다.

골드만삭스가 최근 발표한 보고서에 따르면 해운선사들의 컨테이너선 발주물량이 많은 것은 사실이지만 선복량의 실제 증가량은 과장된 측면이 있어 시황에 대한 '확신(confidence)'이 있다면 올해 아시아-북미 태평양 항로의 운임이 상승할 가능성이 있다고 분석했다..

선복량 증가면에서 20피트짜리 컨테이너 5천 개를 실을 수 있도록 설계된 5,000TEU급 선박의 경우 컨테이너당 적재할 수 있는 실제 화물무게 때문에 이 선박의 최대 적재량은 4,300TEU 수준에 불과하다고 보고서는 추정했다.

보고서는 또한 비규격 화물은 효율적으로 컨테이너에 담기 힘들고, 고유가로 경제속도를 지키기 위해 선박의 운항속도를 줄이는 경향 등을 감안하면 실제 선복 공급량은 숫자상의 증가세보다 1-

2%포인트 감소할 것으로 전망했다.

이에 따라 올해 선복량 증가세와 물동량 증가세가 기껏해야 2%포인트 밖에 차이가 나지 않으며 지난해와 비슷한 수준의 이같은 선박 공급과잉으로 인해 올해 해상운임이 큰 폭으로 하락하는 일은 없을 것으로 분석했다.

실제 지난해 아시아발 북미항 컨테이너 물동량은 미국의 주택경기 침체에도 불구하고 10% 증가했으며, 이 구간 주요 선사들의 소석률(선박의 화물 적재율)이 90% 밑으로 떨어진 적이 없는 점, 중국 컨테이너 운임지수가 지난해 하반기부터 회복하며 안정세를 띠고 있는 사실 등이 이 같은 분석을 뒷받침한다고 보고서는 주장했다.

보고서는 해운시황이 나아질 것이라는 확신이 운임결정에 중요한 요인으로 작용할 것이며 이러한 심리적 확신이 없고 해운업계의 운임정책이 붕괴하지만 않는다면 올해 태평양 항로의 운임은 상승할 가능성이 있다고 결론지었다.



세계해운업계 파나마운하 통항료 인상안에 반대 인상폭이 너무 크고, 증설비용 이용자부담 부담

세계해운업계가 파나마운하의 확장공사에 따른 통항료 인상안에 대해 크게 반발하고 있다. 파나마운하를 이용하는 선사들은 이구동성으로 인상폭이 과도할 뿐만 아니라 향후 운하확장 공사비용을 미리 이용자들에게 떠넘기는 파나마운하당국의 처사를 비난하고 있다. 다음은 파나마운하 확장에 따른 인상계획안과 세계해운업계의 반응, 그리고 운하 확장공사 후의 전망 등을 요약하여 정리한 것이다.(편집자 주)



파나마운하 통항료 인상계획 공청회에서 의견을 발표하고 있는 일본 정부 대표.

▶ 운하통항료 인상안 정식 공표

파나마운하관리청은 지난 1월25일 이사회가 승인한 통항료 인상안을 2월2일자로 공식홈페이지(<http://www.pancanal.com/peajes/>)에 공표했다.

이번인상안은 2008년도 분과 2009년도 분을 포함하고 있는데 인상폭은 대개 10 내지 15%선이나 경우에 따라서는 17%에 이르기기도 한다. 즉, 컨테이너 1 TEU당 톨비가 2월 현재 49달러에서 금년 5월

1일부로 54달러로 6달러 인상되고(금년도 인상분은 2005년 확정된 인상계획에 따름)이번 인상안대로 확정될 경우 2008년 5월부터 63달러로 9달러(17%)인상되는데 이어 2009년 5월부터도 9달러(14%)인상된 72달러가 된다. 컨테이너선 이외의 선종도 2008, 9년 2년 동안 매년 10%이상의 인상이 예고되었다. (별표 참조)

한편 파나마는 지난 10월 운하확장공사에 대한 국민투표에서 76%의 찬성을 얻어 공사비 5조원이 예상되는 확장공사를 2007년 개시하여 2014년 완

공할 예정이다. 운하가 예정대로 확장되면 12000 TEU급 컨테이너선, 15만 DWT급 벌크선이 통항가능하게 된다.

파나마운하관리청은 이번 인상안에 대해 의견이 있을 경우 3월 12일까지 제출해줄 것을 요청하였으며 동 인상안에 대한 공청회를 3월 14일 개최한다고 발표하였다. 선주협회는 이번 인상안에 대해 심층검토하고 10%를 넘는 지나친 인상에 대해 강한

반대의사를 표시하고 아울러 확장공사비용 충당을 위한 인상안 전모를 미리 밝혀 줄 것을 요청할 계획이다.

▶ 파나마운하 확장계획

오는 2015년 준공예정인 파나마운하 확장사업은 기존의 2개 통항로에 추가하여 대형선박의 통항이 가능한 대형갑문의 제3통항로를 건설하는 것을 주

[파나마운하 인상계획안]

선종	공 적	현재		인상안										
				적용시점		2007		2008		2009				
컨테이너선(TEU 적용)														
컨전용선	적 공	49.00	5월1일	54.00	63.00	72.00								
		39.20		43.20	50.40	57.60								
컨선 이외 선박의 갑판적 컨테이너		49.00	5월1일	54.00	63.00	72.00								
여객정원 적용														
여객선			10월1일	100.00	115.00	120.00								
				80.00	92.00	96.00								
파나마 톤 적용														
		최초 만톤	1~2만 사이	2만 이상분		최초 만톤	1~2만 사이	2만 이상분	최초 만톤	1~2만 사이	2만 이상분	최초 만톤	1~2만 사이	2만 이상분
잡화선	적 공	2.96	2.90	2.85	5월1일	3.26	3.19	3.14	3.63	3.56	3.50	3.90	3.82	3.76
		2.35	2.30	2.26		2.59	2.53	2.49	2.88	2.82	2.77	3.10	3.03	2.98
냉동선	적 공	2.96	2.90	2.85	5월1일	3.39	3.32	3.26	3.80	3.72	3.65	3.80	3.72	3.65
		2.35	2.30	2.26		2.69	2.63	2.59	3.01	2.95	2.90	3.01	2.95	2.90
벌크선	적 공	2.96	2.90	2.85	5월1일	3.20	3.13	3.08	3.50	3.43	3.37	3.73	3.65	3.59
		2.35	2.30	2.26		2.54	2.48	2.44	2.78	2.72	2.67	2.96	2.90	2.85
유조선	적 공	2.96	2.90	2.85	5월1일	3.29	3.22	3.16	3.70	3.63	3.57	3.98	3.92	3.85
		2.35	2.30	2.26		2.61	2.55	2.51	2.94	2.88	2.83	3.18	3.11	3.05
자동차운반선	적 공	2.96	2.90	2.85	5월1일	3.24	3.18	3.12	3.60	3.52	3.46	3.87	3.79	3.72
		2.35	2.30	2.26		2.57	2.52	2.47	2.86	2.80	2.75	3.07	3.01	2.95
여객선	적 공	2.96	2.90	2.85	10월1일	3.39	3.32	3.26	3.80	3.72	3.65	3.95	3.87	3.80
		2.35	2.30	2.26		2.69	2.63	2.59	3.01	2.95	2.90	3.14	3.07	3.02
기타	적 공	2.96	2.90	2.85	5월1일	3.32	3.25	3.19	3.78	3.70	3.64	4.12	4.04	3.97
		2.35	2.30	2.26		2.63	2.58	2.53	3.00	2.94	2.89	3.27	3.20	3.15
배수톤 적용														
배수량		1.64		5월1일	1.84		2.09		2.28					

※ 주 : ① 단위 : 미화달러 ② 적 : 적재된 컨테이너 혹은 선박 ③ 공 : 공컨테이너 혹은 화물이 없는 상태의 선박 ④ 파나마톤 : 운하관리청이 정하여 공정한 Panama Canal / Universal Measurement System으로 계산한 용적톤으로서 통과료징수를 위한 톤수임 ⑤ 여객선 : 총톤이 3만 톤 이상이며 파나마톤을 여객정원으로 나눈 값이 1/3보다 적은 경우는 여객정원을 적용하고 그 이외의 경우는 파나마톤을 적용함

요내용으로 하고 있다.

파나마운하청에 의하면, 새로 증설되는 제3통항로의 경우 최대 1만2,000 TEU급 초대형 컨테이너선이나 케이프사이즈 벌크선의 통항이 가능하다는 것이다.

하지만, 파나마운하의 확장은 국제해상물류에 어떠한 영향을 미칠 것인지에 대한 의견은 여러 갈래로 나뉘어지고 있다.

▶ 케이프사이즈 운하확장과 무관

드라이벌크 분야에서는 신설되는 제3통항로의 이용이 그리 많지 않을 것으로 전망되고 있다. 제3통항로의 경우 최대 전체길이 366미터, 폭 49미터, 흘수 15미터의 선박이 통항할 수 있도록 설계되어 있는 것으로 알려졌다. 철강 원료를 수송하는 17만 DWT급의 케이프사이즈 벌크선도 통과할 수 있다는 것이다.

그러나, 케이프사이즈 벌크선의 주요항로인 브라질 선적, 아시아국가 양하의 철광석 수송에서는 파나마운하를 경유했을 때의 잇점을 찾아내기 어렵다는 분석이 지배적이다.

해운전문가들은 우선 수면하에 잠긴 선체의 흘수 제한을 들고 있다. 제3통항로의 흘수가 15미터인데 반해 케이프사이즈 벌크선의 만재시 흘수는 18미터에 달해 화물적재량을 줄이지 않으면 통항이 불가능해 대량수송을 담당하는 대형선박의 경제적 잇점이 크게 반감되는 결과를 초래할 수 있다.

항해거리에 있어서도 브라질 남부의 주요 철광석 선적항에서 철광석을 싣고 케이프타운 주위를 회항하는 노선이 파나마운하를 경유했을 때보다 짧아 파나마운하를 경유할 필요가 없다는 것이다.

▶ 제3통항로 체선가능성 높아

그러나, 브라질 북부의 마테이라항에서 선적하여

아시아지역으로 회항할 경우 파나마운하를 통항하는 것이 500~1,500마일 짧아져 단순계산으로는 항해일수를 3~5일간 단축할 수 있다. 그럼에도 불구하고, 해운관계자들은 파나마운하의 흘수 제한과 큰 폭으로 인상되는 운하 통항료 등을 고려할 때 경쟁력에 의문이 든다고 한다.

또한, 파나마운하에서 대형선박의 체선 가능성도 배제할 수 없는 실정이다. 기존 2개의 통항로는 각각 대서양→태평양, 태평양→대서양 등 양방향 통항이 동시에 가능한 2차선의 역할을 함으로써 체선이 심하지 않았다.

하지만, 앞으로 증설되는 대형선박 전용 제3통항로는 차도로 말하면 일방통행만 할 수 있는 편도 1차선으로서 대서양에서 태평양으로 진입하는 선박이 통항로에 들어서면 태평양에서 대서양으로 향하는 선박은 통항로 밖에서 기다려야 하는 실정이다. 따라서 제3통항로의 체선은 불가피할 것으로 전망되고 있다.

▶ 석탄수송은 태평양내에 한정

석탄수송 선박의 경우 파나마운하를 통과하는 일이 드물다. 아시아국가들이 수입하는 일반탄과 원료탄의 경우 호주나 중국, 캐나다 서해안 등에서 선적되는 등 대부분이 태평양 역내에서 수송이 이루어지기 때문이다.

유럽지역의 경우도 남아프리카, 콜롬비아 동해안과 대서양 역내에서 수송이 이루어져 태평양-대서양간을 이동하는 파나마운하 경유의 석탄수송은 거의 없다.

물론, 불가피한 경우 파나마운하를 통해 석탄이 수송되는 사례가 간혹 있다. 지난 2004년 일본은 호주와 중국산 석탄공급량이 감소함에 따라 임시방편으로 미국 동해안에서 석탄을 긴급 수입한 케이스가 있었다. 그러나 항해 거리가 긴 미국 석탄은

비교적 비싸기 때문에 호주의 공급회복으로 태평양 역내에서 조달하고 있다.

이와 관련하여 K-Line의 사카모토 켄지 철강원료 그룹장은 “지금의 상황으로는 북미탄 수입의 가능성은 별로 없다”고 말했다.

▶ 곡물수송은 통항료 인상에 영향

하지만, 곡물수송은 운하 확장과 통항료 인상에 상당한 영향을 받는다. 사료용 곡물수송의 통상적인 선형은 5만1,300~5만6,700DWT이다. 최근들어 선대 대형화가 진전되어 7만DWT가 주류가 된 파나마맥스 벌크선은 너무 커서 핸디맥스 벌크선에 의한 수송이 증가하고 있다. 더구나, 10만DWT급의 포스트파나마맥스 선형도 있으나, 곡물수송에는 여의치 않은 실정이다.

특히, 전문가들은 일본의 일부 곡물선석의 경우 225미터의 전체 길이 제한이 있어 파나마맥스형 이하로의 수송이 적절하다고 지적하고 있다. 이와 관련하여 일본선사인 산코기선의 니시 아키라 상무는 “파나마운하 확장에 의해 파나마 경유로 서틀 수송하는 새로운 수송루트가 신설되기는 어려울 것”이라는 견해를 표명했다. 즉, 파나마운하를 경유하는 대형 벌크선의 대규모 통항은 기대하기 어렵다는 것이다.

그러나 파나마운하 확장에 의해 종전에 파나마맥스형으로 한정됐던 선폭 제한이 없어져 태평양역내와 대서양역내 각각 대형 벌크선에 의한 수송이 증가할 가능성은 농후한 것으로 지적되고 있다.

▶ 파나마맥스형 운하 이용실적 미미

다수의 해운 관계자가 지적하는 것이지만, 파나마맥스형 벌크선의 상당수는 파나마 운하통항의 기회가 그리 많지 않다고 한다. 주요 교역항로인 미국 동안의 멕시코만 걸프지역에서 선적하는 곡물의 경

우도 최근에는 핸디맥스형 벌크선에 의한 수송이 대부분을 차지하고 있다. 이 때문에 파나마운하의 폭 제한 32·26미터의 의미는 점차 퇴색해 가고 있다는 것이다.

하지만, 파나마운 확장공사가 끝나는 2015년 이후 벌크선의 선형이 보다 다양화됨은 물론, 새로운 선형도 개발될 것으로 전망되고 있다.

케이프형 미만, 파나마맥스형 이상의 선형이 적합한 항만과 교역항로는 남미-유럽간 석탄 수송으로서 이탈리아의 전력회사 ENEL이 수심이 깊어 잠기는 대형선을 장기 용선하고 있다.

일본 전용의 원료탄 수송의 경우 신일본제철의 나고야제철소는 흘수가 11·8미터로 얕다. 17만DWT의 케이프사이즈의 경우는 다른 제철소에서 일부 화물을 내린 뒤 재차 접안하여 하역작업을 하는 등 수심 때문에 제약이 많다.

그리고, 나고야제철소 이외에도 스미토모금속의 와카야마나 오구라, 코베제강의 나다하마 등이 비교적 흘수가 얕다.

▶ 제2 파나마맥스형 벌크선 출현

클락슨사의 통계에 의하면 2006년말 시점에서 세계의 파나마맥스형 벌크선(6만~8만DWT)은 1,275척으로 거대한 마켓을 형성하고 있다. 또한, 8만~12만DWT급 벌크선은 132척으로 파나마맥스형의 10분의 1 수준이다.

제3통항로 완성 후에도 32·26미터 제한의 제1, 제2통항로의 사용은 계속된다. 따라서 기존의 통항로를 이용하는 파나마맥스형 외에도 새로운 통항로를 이용하게 될 제2의 파나마맥스형 벌크선이 탄생할 것으로 보인다.

일본선사인 MOL은 지난해 12월 새로 개발된 폭 43미터의 통칭 ‘핸디케이프’ 2척을 발주했다. 이같은 선형의 보급과 상용화는 선가에 달려있다.

지난 1월 중순 중국의 강소양자강선창이 이탈리아 아선사로부터 수주한 93형 벌크선 3척(2010년 준공)의 선가는 1척당 4,500만달러 수준으로 7만 DWT 파나막스형 벌크선의 선가 4,000만달러(클락슨 자료)를 10% 가량 웃돈다.

▶ 대형컨테이너선 운항 이중계약

해운업계에서는 파나마운하 확장공사가 2015년 완성된다는 ‘운하확장계획’에 의문을 던지고 있다. 계획대로 차질없이 공사가 진행된다는 보장이 없기 때문이다. 따라서 2015년을 전후하여 포스트파나막스형 컨테이너선의 건조논의가 진지하게 검토될 것으로 전망되고 있다.

사실상 초대형컨테이너선의 운항에 대한 제약은 파나마운하 뿐만 아니라 미국 동안의 뉴욕/뉴저지(NY/NJ)항도 예외는 아니다. 북미 동해안의 대도시 뉴욕을 배후에 끼안고 있는 NY/NJ항은 북미 동안의 전체 컨테이너화물의 40%를 취급하고 있다.

이 항만에 입항하는 컨테이너선은 입항 직전에 베이 온 브릿지를 통과해야 한다. 이 다리 밑으로 통과하려면, 컨테이너선은 수면에서 다리까지의 높이 제한과 수면 아래의 흘수 등 이중의 제약을 받는다.

수면위에서 다리까지의 에어드래프트는 44미터가 최대로 여겨진다. 물밑에서 다리까지는 62미터이다. 컨테이너선의 통항시의 흘수는 약 13미터이다. 여기에다 파나마 운하의 흘수제한 12미터와 42피트(약 12·8미터)가 중심이 되고 있는 항만의 컨테이너터미널(CT)의 흘수제한이 제약조건으로 추가된다.

현재 파나마운하의 흘수제한 등을 감안하면 운하 통항이 가능한 선형은 5,000TEU급 컨테이너선으로 압축된다. NYK, MOL, K-Line 등 일본의 정기 3사를 비롯하여 대부분 정기선사들이 북미 동안에

배선하는 컨테이너선은 현재 4,000TEU급 파나막스형이 주종을 이루고 있다. 5,000TEU급 이상 대형컨테이너선의 경우 NY/NJ항이 라스트 포트가 되면 출항시에 베이 온 브릿지 통과에 제약이 뒤따른다.

▶ 컨테이너선대 대형화 더욱 가속

파나마운하 확장공사가 끝나면, 운하 폭이 현행 32·26미터에서 49미터, 흘수제한은 12미터에서 15·25미터로 늘어난다.

이와 관련하여 MOL의 마사카즈 이사는 “기본적으로 6,500TEU형까지 이용이 가능할 것”이라며, 운하확장이 선대 대형화에 영향을 끼칠 것으로 분석했다.

한편, MOL은 오는 2008년초 개장을 목표로 북미 동해안 남부에 위치한 Jacksonville항(플로리다주)에 새로운 컨테이너터미널(CT, 면적 약 65만평방미터, 안벽연장 약 730미터)을 건설중이며, 개장 후에는 동해안의 화물을 이 항만에 집중시킬 계획이다.

이 항만의 흘수는 현재 주류의 42피트(약 12·8미터)로서 MOL은 신터미널 가동에 맞춰 디자인 흘수 12미터의 6,500TEU형을 북미 동안항로에 투입할 계획이다.

운하확장 계획으로 운하의 흘수제한폭이 15·25미터로 깊어짐에 따라 북미 동안의 항만 준설작업이 본격화 될 것으로 예상되고 있다. 북미 동안 항만의 관계자는 동안의 각 항만이 50피트 근처까지 준설할 계획이라고 밝혔다. 수심제한 50피트는 확장공사 후의 파나마운하의 흘수제한 15·25미터와 일치한다.

북미 동안의 각 항만이 입항제한을 해소하는 방법으로서는 비용부담이 가장 많은 준설에 나설 경우 컨테이너선의 대형화가 더욱 가속화될 것으로 예상

되고 있다.

파나마운하 확장이 운하를 경유하는 컨테이너선의 선형에 미치는 영향은 북미 동안의 다리와 터미널이 열쇠라 할 수 있다.

북미 동안항로는 유럽항로와 마찬가지로 1개 루프에 8척의 선박이 필요하다. 유럽항로의 경우 선형이 이미 8,000TEU급을 넘어서는 등 초대형선이 취항중이다.

▶ 파나마운하와 미 내륙철도 경쟁

정기선사에 있어서 선형의 대형화는 스케일메리트에 의한 코스트 삭감차원에서 보편화되는 추세에 있다. 정기선사 관계자는 “선형 대형화에 의한 코스트 다운은 파나마운하 확장에 의해 북미 동안항로에도 영향을 미친다”며, 파나마운하 확장으로 선박의 폭이 넓어져 안정성도 업그레이드될 것으로 분석했다.

정기선시장에서는 한국의 삼성중공업이 최근 파나마운하 확장에 대비하여 전체 길이 약 366미터, 폭 48·4미터, 깊이 29·8미터, 컨테이너 적재개수 1만2,600TEU급의 차기 파나마크 선형을 개발했다는 정보가 떠돌 정도로 선대대형화는 더욱 가속화될 것으로 전망되고 있다.

또한, 파나마운하 확장공사가 완료되면, 북미 서안에 기항하고 있던 비교적 대형컨테이너선이 내륙의 철도수송에 의존하지 않고 직접 파나마운하를 이용하여 올워터서비스를 실시할 수 있게 된다. 이 경우 선사측에서는 대폭적인 인상이 예상되는 파나마운하 통항료와 높은 수준인 내륙 철도운임과 경쟁을 붙일 수 있는 환경이 조성된다.

아울러 파나마운하와 수에즈운하와의 경쟁도 불가피할 것으로 예견되고 있다.

파나마운하청은 전선종을 대상으로 2007~2009년에 걸쳐 연간 통항료 인상계획을 발표한데 반해

수에즈운하청은 3월중에 통항료 인하를 공표할 방침이다.

이에 따라 해운업계에서는 수에즈운하를 경유하는 방안을 적극적으로 검토하는 등 파나마운하청의 통항료 인상계획에 압박을 가하고 있다.

많은 선사들은 파나마운하 확장 후의 운하 이용방안과 함께 대체 루트로서의 수에즈운하 경유의 채산성을 진지하게 검토하고 있다는 것이다.

▶ 전세계 해운업계 통항료 인상에 반발

파나마운하청은 3월14일 파나마시티에서 파나마운하의 통항료 개정안에 관한 공청회를 가졌는데, 이 자리에서 세계 각국의 선주협회와 민간국제해운기구들은 통항료 인상폭의 문제점을 집중 거론하며, 인상계획의 철회를 촉구하고 나섰다.

특히, 이날 공청회에서 한국선주협회 정해용 상무는 아시아선주대표자회의(ASF) 의장국으로서 ASF의 입장을 분명히 전달했으며, 일본선주협회는 북미지역 사무국장을 참석시켜 대폭적인 가격인상계획을 전면 재검토하여 줄 것을 요청했다.

또 일본 정부 대표로 참석한 주 파나마 대사는 파나마운하 확장계획을 적극 지지하나, “운하 이용자에게 과대한 부담을 강요하는 것은 용인할 수 없다”며 재고를 촉구했다.

이날 공청회에서는 일본, 칠레, 에콰도르 정부 관계자와 한국, 일본, 싱가포르, 칠레 선주협회 관계자, 국제해운회의소(ICS) 등 국제해운단체 관계자, CSAV, 와레니우스, CMA-CGM, 에버그린 등 선사 관계자들이 의견을 개진했으며, 모든 관계자들의 통항료 인상계획에 반대입장을 분명히 했다. 그리고 중남미 국가들도 농산물의 수출에 심각한 타격을 받는다며 재검토를 요청한 것으로 알려졌다.



대한해운

이진방 사장 회장으로 선임



대한해운 이진방 회장

대한해운은 3월16일 제40기 주주총회를 열고 이진방 사장을 회장으로 선임했다.

또 김태풍 상무를 전무 이사로, 박상용 전용선팀장과 조운형 부정기선1팀장을 상무보에서 상무

로 각각 승진발령했다. 안계혁 기획팀장과 박찬민 해무팀장은 이사대우에서 상무보로 승진됐다.

이 회장은 경북고와 서울대 경영학과를 졸업하고 삼성물산과 삼성코닝에서 근무했다. 1992년 대한해운 상무로 입사 후 부사장을 거쳐 2003년 3월 사장에 올랐다. 지난 1월부터는 한국선주협회 회장직을 맡고 있다.

한편 대한해운은 이날 앞서 열린 주주총회에서 매출액 1조1501억원, 영업이익 892억원, 당기순이익 1104억원 등을 포함한 손익계산서와 대차대조표 및 이익잉여금처분계산서를 원안대로 승인했다.

[승진] △대표이사 회장 : 이진방 △전무이사 : 김태풍(해사본부장 겸 LNG기술팀장) △ 상무 : 박상용(전용선팀장), 조운형(부정기선1팀장)

[신임] △상무보 : 안계혁(기획팀장), 박찬민(해무팀장)

[업무위촉] △기획관리본부장 상무보 송관영 (보험법무팀장 겸 안전품질관리자)

범주해운

지난해 매출액 4% 감소

범주해운(대표 이상복)의 2006년 매출액은 638억원으로 전년대비 4.28% 감소했다. 영업이익은 1억 6,800만원으로 전년대비 94.77% 감소했다.

범주해운 감사보고서에 따르면 경상이익은 30억원으로 전년대비 44.14% 감소했으며, 당기순이익도 전년도 45억원에서 48% 줄어든 23억원을 각각 기록했다

장금상선

대산-중국항로 개설

장금상선(대표 정태순)은 3월중에 대산-중국항로를 개설했다.

장금상선은 3월11일 대산-칭다오를 시작으로 3월13일부터는 대산-상하이간 항로를 각각 주 1항차 운항에 들어갔다. 장금상선은 505TEU급 이스턴캐리어호와 360TEU급 신허스바호를 투입했다.

C&상선

유연탄 장기운송계약 체결

(주)C&상선(대표 임갑표)은 한국전력 자회사인 한국서부발전(주)과 올 5월부터 오는 2012년 4월까지 5년간 총 650만톤 규모의 발전용 유연탄 장기운송계약을 체결했다고 3월15일 공시했다.

수주금액은 약 789억원 규모이며, 이로써 C&상선은 향후 5년동안 연간 130만톤의 국내 화력발전용 석탄을 호주에서 운송, 한국서부발전(주) 측에 공급할 예정이다.

한편, C&상선은 3월23일 주주총회를 개최하여 감사, 영업보고, 사외이사 선임 등의 의안을



처리한다. 새로 선임되는 사외이사는 정운기 한국관세학회 부회장, 유해기 진도에프앤 대표, 이상기 C&그룹 기획총괄사장 등 3명이다.

KSS해운

지난해 매출액 8% 증가

KSS해운(대표 윤장희)의 2006년 매출액은 840억원으로 전년대비 8.06% 증가했으며, 영업이익은 41.7% 증가한 161억원을 기록했다.

그러나 경상이익은 16% 줄어든 193억원, 당기순이익은 1.59% 증가한 189억원을 각각 기록했다.

SK해운

당기순이익 1,436억원

SK해운(대표 이정화)은 2006년 매출 1조 7,755억원과 당기순이익 1,436억원을 각각 기록했다. 영업이익은 1,008억원이다.

한편, SK해운이 자회사인 스텔라해운을 합병하기로 했다. SK해운은 19일 100% 자회사인 스텔라해운을 합병한다고 공시했다.

SK해운은 지난해까지 80%의 지분을 갖고 있었으나 지난 1월 스텔라해운이 이토추 상사 등 SK해운을 제외한 다른 외국계 주주들의 주식을 주당 5000원에 사들여 소각했었다. SK해운은 SK(주)가 72%의 지분을 가진 비상장 법인이다.

SK해운 관계자는 “외환위기 이후 우리 정부가 경협자금 30억불을 일본에서 차입하면서 일본업체와의 협력이 필요했기 때문에 스텔라해운이라는 별도 합작법인을 세웠는데 최근 이 자금을 상

환하면서 합작 이유가 없어져 다시 합병하게 된 것”이라고 설명했다.

팬스타라인닷컴

부산-오사카간 데일리서비스

팬스타라인닷컴(대표 김현겸)은 부산-오사카간 국제여객선 항로가 취항 5주년을 맞아 4월5일부터 데일리서비스를 시작한다.

팬스타라인닷컴은 이 항로에 팬스타씨니호를 추가 투입해 부산과 오사카를 매일 운항할 예정이라고 최근 밝혔다. 지난 2002년 4월 이 항로에 카페리 팬스타드림호를 투입해 주 3항차 서비스를 시작한 이후 5년만이다.

팬스타라인닷컴은 규슈쪽을 운항하는 카훼리 선사와 차별화를 내세우며 일본 본토인 오사카에 여객선을 투입해 주목을 받아왔으나 주6항차 또는 매일 운항하는 다른 여객선 서비스에 비해 적은 항차수가 약점으로 지적돼왔다.

팬스타라인닷컴은 이번 팬스타씨니호의 추가 투입에 따른 데일리서비스로 이같은 약점의 보완은 물론 항공화물운송의 완전한 대체 운송수단으로 자리잡아 하주의 물류비 절감에도 일조할 것이라고 설명했다.

팬스타라인닷컴은 데일리서비스와 함께 도쿄까지 연계 운송 시스템을 마련해 이 지역에 대한 급송화물 운송 서비스도 시작할 계획이다.

팬스타씨니호는 화물적재 270TEU, 승용차 100대, 여객정원 683명이며 기존의 팬스타드림호와 함께 부산과 오사카 노선을 매일 교차운항하게 된다. 출항시간은 부산 및 오사카에서 매일 오후 4시다.



한진해운

8년 연속 배당 실시



한진해운(대표 박정원 / www.hanjin.com)은 3월16일 오전 여의도 사옥에서 주주총회를 개최하고 액면가 기준 20% 현금 배당을 의결, 8년 연속 배당 실시하기로 했다.

박정원 사장을 비롯하여 회사 경영진 및 주주 등 300여명이 참석한 제 69기 주주총회에서 작년 매출액 6조513억원, 영업이익 1,491억원, 경상이익 6,238억원에 대한 재무제표를 승인했다.

이와함께 액면가 기준 20%의 현금 배당을 실시해 지난 1999년 이후 8년 연속 배당 및 최근 3년 연속 20% 배당을 실시한다.

이날 주주총회에서 박정원 사장은 “올해 약 69억5,300만달러의 매출과 2억6,800만달러의 영업이익을 달성한다는 계획과 함께 ‘세계 초일류 종합물류기업’의 기반을 다지는 한 해로 만들겠다”고 강조했다.

한진해운은 선대의 대형화를 통한 규모의 경제로 운항비용 등 물류비용 절감을 지속적으로 추진하고, 고객 맞춤형 서비스 확충 등을 통해 날로 다양해 지는 고객들의 요구에 적극적으로 부응해 나갈 계획이다.

또한, 해운물류 사업 다각화를 위해 터미널 사

업, 3자 물류사업, 수리조선소 및 선박관리사업 등 신규사업을 확대 추진하는 한편, 부채비율도 지속적으로 낮춰 더욱 안정적인 재무구조를 확보할 예정이다.

한진해운은 또 세계 초일류 종합물류회사로의 도약을 위해 현재 추진중인 경영혁신(Process Innovation) 프로젝트의 성공적인 완료와 책임 경영제도 정착에 전념을 다할 계획이다.

한편, 이번 한진해운 주주총회에서는 박정원 사장과 김영민 총괄부사장이 사내등기이사, 최병민 대한펄프 사장이 사외이사로, 한영재 디피아이홀딩스 회장이 감사위원으로 각각 재선임되었으며, 최은영 양현재단 이사장과 임희택 변호사(법무법인 케이씨엘)가 신규 등기이사로 선임됐다.

현대상선

대륙별 영업전략회의의 조기개최

현대상선(대표 노정익, hmm21.com)이 급변하는 시장에 적극 대응하기 위해 아시아, 미주, 구주 등 주요 대륙별 영업전략회의를 예년과 달리 조기에 개최했다.

노정익(盧政翼) 사장은 3월12일부터 13일까지 동서남아 지역본부가 위치한 싱가포르에서 아시아 지역 13개국 임직원 50여명이 참석한 가운데 ‘아주지역 영업전략회의’를 주재했다.

현대상선은 이번 ‘아주지역 영업전략회의’를 통해 아시아 지역의 컨테이너선시장 상황을 재점검하고 영업력 강화 및 수익성 증대를 위한 대응책을 집중 논의했다. 특히 지난해부터 꾸준히 물동량 증가세를 이어오고 있는 중동, 인도, 호주지역 공략을 위한 항로재편 방안도 협의했다.

현대상선은 아주지역 회의에 이어서 5월에는 구주지역 영업전략회의를 갖는 등 상반기 중 미주지역 회의까지 모두 마친다는 계획이다.

통상 하반기 영업전략을 수립하기 위해 6~7월 대륙별 회의를 열던 것을 올해 앞당긴 것은 최근 세계 해운시장의 변동폭이 심해지고 있어 이에 따른 적절한 대책을 마련키 위해서라고 현대상선 측은 밝혔다.

현대상선은 특히 올들어 6,800TEU급 초대형 컨테이너선 3척, 4,700TEU급 3척 등 신조선을 잇따라 투입하는 등 수송능력을 확장하고 있는데, 이번 대륙별 회의를 통해 외형확대에 따른 서비스 품질 경쟁력 강화를 위한 세부 방안을 수립한다는 방침이다.

현대상선측은 “최근 대형 컨테이너선 투입과 이에 따른 경쟁이 가일층 치열해지고 있고, 지역별로도 컨테이너선 수요의 양상이 변화하는 등 시장 움직임을 쉽게 예측하기 어려워지고 있다”며, 이번 대륙별 전략회의를 통해 각 지역별 특성에 맞는 마케팅 전략 수립은 물론 수익성 강화 등을 위한 다각적인 대책을 마련하게 될 것이라고 설명했다.

한편, 노정익 사장은 이번 ‘아시아 영업전략회의’를 마친 후 아시아 13개국에 파견된 주재원 및 현지직원들과 싱가포르에 있는 부킷티마 열대원시우림을 트래킹(trekking)하며 해외 현지직원들과 스킨십을 강화하는 등 현대상선 특유의 끈끈한 기업문화를 공유하고, 일체감과 소속감을 고취시키기 위한 단합행사도 가졌다.

노 사장은 ‘아주지역 영업전략회의’에 이어 13일부터 14일까지 말레이시아 쿠알라룸푸르에서 열리는 세계 24개 컨테이너선사 최고경영자들이 모임인 박스클럽(BOX Club) 회의에 참석했다.

흥아해운

김태균 총경리 이사로 선임



흥아해운(회장 이윤재)이 3월16일 오전 송파구에 소재한 송파여성문화회관 소강당에서 제46기 주주총회를 개최하고 △제46기 대차대조표, 손익계산서 및 이익잉여금처분계산서 △정관 일부 변경 △이사 선임의 건 △이사 및 감사의 보수한도 승인 등의 안건이 상정하여 모두 원안대로 처리했다.

당일 승인된 재무제표에 의하면 매출액은 약 5,000억원을 실현하고, 원가상승, 환율하락, 운임하락의 3중고로 어려움을 겪고 있으면서도 주당 35원의 배당을 하기로 결의했다. 또한 특출한 해운경력을 갖추고 특히, 중국영업에 탁월한 능력을 보인 흥아선무유한공사의 김태균 총경리가 이사로 선임됐다.

정관의 경우 한-일 카페리 항로 사업자 예비지정과 종합물업 인증 취득에 따라 관련 사업내용을 정관의 목적사업으로 추가하게 된 것이라고 흥아해운측은 전했다.

총회에서 흥아해운의 이윤재 회장은 인사말을 통해 “안정적인 수익을 낼 수 있도록 사업 전부분에서의 지속적인 구조조정을 실시하고 각종 위기에 대처할 수 있도록 리스크 관리에 만전을 기함



으로써, 안정적인 손익구조를 구축토록 하겠다”고 말하고 특히 케미컬 탱커선과 벌크선 부문을 회사의 새로운 성장동력으로 집중 육성할 것임을 밝혔다.

한편, 흥아해운은 오는 4월17일 부산과 일본 오오후나토(大船渡)를 연결하는 신항로를 개설한다.

이 서비스에는 Heung-A Jakarta를 투입하는 태평양/한국서비스를 개편하는 형태로 오오후나토에 기항하는 것으로, 동시에 시미즈기항을 중단한다. 대신 시미즈는 케이힌·나카교서비스를 통해 커버하게된다. 서비스루트는 부산(화)/오하마(목)/오오후나토(금)/센다이(금)/부산 순이다.

목포해양대학교

대학원장에 김우숙 교수 임명



목포해양대학교(총장 신철호)는 2007년 3월1일자로 목포해양대학교 대학원장 및 해양산업대학원장에 김우숙 교수를 임명하는 등 인사발령을 단행했다.

신임 김우숙 대학원장은 한국해양대학교 항해학과를 졸업하고 한국해양대학교에서 공학 석·박사학위를 받았으며, 79년에 목포해양전문대학

전임강사로 부임하여 기숙사 사감, 항해과 주임 교수, 실습과장, 승선생활관장, 도서관장 등 주요 보직을 역임했다. 대외 활동으로는 한국항해학회이사, 한국항해항만학회부회장 등을 역임했다.

인사발령 내용은 다음과 같다. △대학원장 및 해양산업대학원장 김우숙 교수(해상운송시스템학부) △해상운송시스템학부장 박성현 교수 △기관시스템공학부장 신상현 교수 △해양전자통신공학부장 임장섭 교수 △해양시스템공학부장 이계희 교수 △교양과정부장 강장희 교수 △교무·기획담당관 김용진(교육행정사무관) △학생·산학협력담당관 최현중(교육행정사무관) △해상운송시스템학부 조교 장운재(신규임용) △해양시스템공학부 조교 김용휴(신규임용) △교양과정부 조교 윤현수(신규임용)

인천항만공사

국제여객터미널 신규건립 추진

인천항만공사가 2007년 한 해 동안 인천신항 착공과 국제여객터미널 신규건립 사업 기반 마련을 최우선적인 과제로 선정했다.

서정호 인천항만공사(IPA) 사장은 3월14일 오전 해양수산부 정례브리핑을 통해 9대 중점 추진 과제를 발표한 뒤 “인천신항 건설 사업과 국제여객터미널 신규 건립 사업을 위한 기반 마련이 최우선적인 선결 과제”라고 강조했다.

서정호 사장은 “인천항은 중국경제의 성장과 함께 물동량이 폭발적으로 늘고 있다. 인천신항이 조기에 착공되지 않으면 환황해권 물류시장 경쟁에서 한국이 밀려나는 결과를 초래할 수도 있다”며 “국가 경쟁력 확보를 위해서라도 인천신항 건설 사업이 올 12월 예정대로 착공돼야 한

다”고 밝혔다.

또한 국제여객 100만시대에 대비한 신규 국제 여객터미널 건립도 시급히 추진해야 할 과제로 꼽았다. 현재 인천항 국제여객터미널은 내항과 외항 2곳으로 분리돼 운영되고 있으며, 여객들이 화물 사이에 내려 버스를 타고 터미널로 이동해야 하는 실정이다.

인천항만공사는 이같은 불편을 해소하기 위해 현재 신규 터미널 건립 사업 타당성 분석 용역을 수행하고 있으며, 이를 토대로 자세한 사업계획을 작성해 국가 예산 지원을 요청할 계획이다.

한편 이날 발표된 IPA 2007년 9개 중점 추진 과제는 △항만수요에 대비한 외항의 본격 개발 △배후부지 확충 및 시설의 효율적 관리 △시민과 함께 하는 항만여건 조성 △항만운영 효율성 제고 △항만여건 변화 대응체계 구축 △글로벌 항만물류네트워크 구축 △전략적 항만마케팅 활동 강화 △항만이용자 중심의 고객서비스 제고 △책임경영 구현을 위한 혁신활동 확산 등이다.

KL-Net

기술혁신형 중소기업인증 획득

물류IT 전문기업 주식회사 케이엘넷(KL-Net, 대표 박정천)은 지난 3월12일 서울지방중소기업청으로부터 기술혁신형 중소기업(INNO-BIZ) 인증을 획득했다고 밝혔다.

기술혁신형 중소기업이란 혁신(Innovation)과 기업(Business)의 합성어로, 정부에서는 기술경쟁력과 미래 성장가능성을 갖춘 중소기업을 선정하여 이노비즈 인증을 부여하고 기술, 자금, 판로 등을 연계 지원함으로써 국제경쟁력이 있는 우수 기업으로 적극 육성하고 있다.

연구개발을 통한 기술경쟁력 및 내실을 기준으로 선정하는 기술혁신형 중소기업 평가는 기술혁신능력, 기술사업화능력, 기술혁신경영능력 및 기술혁신성과 4개분야에 대해 이루어지며, KL-Net은 전 분야 골고루 우수한 평가를 받아 최종적으로 AA등급을 받았다.

이노비즈 인증 획득으로 KL-Net은 기술보증기금의 보증지원, 기업은행 등 13개 협약은행의 금융지원, 중소기업청의 중소기업 지원사업 및 정책자금 우대지원 등 이노비즈 기업에게 주어지는 다양한 지원을 받을 수 있게 되며, 이를 토대로 RFID(무선인식시스템), RTLS(실시간위치추적시스템), 위치기반시스템(LBS) 등 U-IT 분야의 신기술사업을 적극 추진해나갈 계획이다.

한국선급

신임회장 취임 및 비전선포식



한국선급(회장 오공균)은 3월13일 회장 취임식을 겸해 대전 본부에서 이은 해양수산부 차관, 이진방 한국선주협회장을 비롯한 외부인사 150여명과 임직원 등 250여명이 참석한 가운데 2020



년 세계 5대 선급으로의 도약을 다짐하는 'KR 2020' 비전선포식을 개최했다.

오공균 회장은 취임인사에서 “이번 공개선임과정에서 한국선급이 우리 모두의 애정과 관심 속에 존재하는 조직이라는 것을 다시 한번 인식하고 막중한 책임을 느꼈으며, 국제선급으로서의 위상을 확보하기 위해 노력해 왔음에도 불구하고 아직까지 세계 주요선주들의 충분한 신뢰나 인지도를 확보하는 데는 미흡했다”고 밝히면서 현재 외부의 도전, 내부의 갈등 등 넘어야 할 많은 어려움이 있지만 지금이 임직원이 갖고 있는 무한한 잠재력을 깨워 도약 할 수 있는 절호의 기회라고 판단하며, 한국선급을 앞으로 경쟁력 있는 최고의 조직으로 만들기 위하여 혼신의 힘을 다 하겠다고 강조했다.

이어 이은 해양수산부 차관은 격려사에서 “한국선급의 회장의 취임을 축하하고 선급의 미래발전상을 제시하는 비전선포식을 갖게 된 것을 기쁘게 생각한다” 며 임직원 모두가 책임과 사명감을 갖고 비전과 추진력을 갖춘 오공균 회장과 하나가 되어 한국선급을 반드시 세계일류선급으로 만들어 줄 것을 당부했다.

이어 한국선주협회 이진방 회장은 축사를 통해 “한국선급이 기술향상을 통해 선주와 조선소 등 고객에게 양질의 서비스를 제공해야 선박이 바다에서 안전운항하는데 도움이 된다”고 강조하고 오늘 비전 선포식을 계기로 세계 5대선급 진입을 조기에 달성할수 있기를 기원했다.

이번 선포식에서는 회장 임기내 세계 5대 선급 도약을 위한 기반을 마련하기 위해 △조직효율성 극대화 및 신명나는 조직문화 형성 △R&D 확대 및 기술력 강화 △등록선의 안전성 및 신뢰성 제고 △고객서비스 및 마케팅 강화 △세계화 및 사업 다각화 등 5대 전략과제를 실행과제로 설정했다.

한국선급은 이에 따라 우선 전 임직원의 혁신적인 마인드 함양을 통해 단결과 화합하는 분위기 쇄신으로 새로운 노사문화를 정착시키고 이를 바탕으로 정부의 모든 관련부처와의 협력강화와 핵심역량을 응집해 새로운 도약의 기틀을 마련하는 한편 국내외 선급분야의 점유율을 확대하고 나아가 관련 산업분야의 사업다각화를 확대한다는 계획이다.

한편 비전선포식에서는 임원과 직원대표 각 1명이 세계일류선급으로의 성장, 발전을 위해서는 무엇보다 신뢰와 화합을 바탕으로 발전적이고, 미래 지향적인 조직문화 창달이 긴요하다는 인식을 같이하고 선급비전달성을 위한 새로운 각오를 다짐하는 선언문 낭독이 있었다.

한국조선협회

제9대 회장에 박규원씨 선임

한국조선협회는 임시총회를 개최하여 (주)한진중공업 박규원 사장을 제9대 회장에 선임했다. 신임 박규원 회장의 임기는 3월19일부터 2년간이다.

한국조선협회의 회원사로는 현대중공업, 삼성중공업, 대우조선해양, 현대삼호중공업, 한진중공업, 현대미포조선, STX조선, SLS조선, 대선조선 등 한국을 대표하는 9개 조선사가 가입하고 있다.

신임 박규원 회장은 서울대 조선공학과를 졸업한 이래 30여년간 조선소에서 선박설계 및 건조에 혼신을 다해 온 정통 조선기술인으로, 1995년 동양최초의 멤브레인형 LNG선을 성공적으로 건조하는 등 설계의 수장으로서 국내 LNG선 건조 기술 발전의 선구자 역할을 해왔으며, 도크의 제

약을 극복한 댐공법을 개발하는 등 신공법 개발에도 앞장서 왔다.

그의 경영방침은 기술경영, 현장경영, 글로벌 경영으로서 하루도 거르지 않는 꼼꼼한 현장점검과 그곳에서 함께 일하는 임직원들을 먼저 챙기며 거칠고 힘든 조선산업현장을 인간존중의 부드러운 리더십으로 이끌고 있다. 영어에 능통하고 오디오 매니아이며, 사진, 와인 등이 취미다.

이날 선임된 박규원 회장은 “한국 조선산업은 유럽, 일본, 중국 등 전세계를 대상으로 경쟁하는 것이니만큼 재임기간 중 세계 1위 조선국으로서 입지를 더욱 확고히 함과 동시에, 양적인 세계 1등만이 아니라 질적인면에서도 확고한 기술 경쟁력 우위를 지속해 나아갈 수 있도록 회원사간 더욱 긴밀한 협조체제를 구축하도록 노력하겠다”고 포부를 밝혔다.

한편, 한국조선협회는 협회 명칭을 한국조선공업협회에서 한국조선협회로 변경했다.

박규원 신임 회장은 지난 1973 서울대학교 공과대학 조선공학과를 졸업, 한진중공업(구 대한조선공사) 설계부에 입사하여 기본설계부장, 조선설계담당이사, 전무이사, 부사장(조선부문) 등을 거쳐 2007년 2월 한진중공업 대표이사 사장(조선부문)으로 취임했다.

한국항만물류협회

이동국 회장 취임

한국항만물류협회는 3월7일 엠배서더호텔에서 2007년도 정기총회를 열고 2007년도 주요사업계획과 수입지출 예산안 등을 의결했다.

또 이날 정기총회에서 2007년 2월부터 2010년 2월까지 3년간 항만물류협회를 이끌어갈 13

대 비상임 임원 회장에는 현 이국동 대한통운 사장이 유임됐으며, 장세강 동방 사장은 협회 신임 부회장에 선출됐다.

또 지방협회장과 관련하여 △울산지방협회장에 강신률 고려항만 상무이사 △포항지방협회장에 이종철 대한통운 포항지사 지사장 △군산지방협회장에 박귀배 대한통운 군산지사 지사장 △목포지방협회장에 대한통운 목포지사 지사장이 각각 선출됐다. 이원영 한진 사장 등 24명의 임원들은 유임됐다.

이날 회의에서는 협회는 항만하역장비 현대화 자금 지원, 항만하역요금 조정 사업 등은 전년에 이어 계속 추진키로 결의하고, 항만물류사업용 토지 종합부동산세 세율 인하, 항만하역장비 면세유 공급 등은 2007년도 신규 사업으로 추진키로 했다.

한국해운조합

2007년도 정기총회 개최

한국해운조합은 2007년 3월 13일 2007년도 정기총회를 개최, 급변하는 해운환경에 부응하여 조직운영의 효율성을 도모하기 위한 방안을 논의하고 2006년도 결산 및 잉여금(결손금)처분안을 원안결의했다.

또한 지난해 제1회 임시총회 결과 추진사항, 전국 항만별 연안화물선 전용부두 확보·연안선박확보를 위한 선박금융 지원제도 마련 추진·연육연도사업 관련 연안여객선 피해보상 조사연구 추진 등 연안해운의 성장기반을 위한 제도개선사항, 조합법 개정 추진경과, 공제약관 일부개정사항 등의 보고사항과 함께 연안해운의 현안사항 및 발전방향에 대한 다양한 의견들을 개진했다.



특히 이 날 정기총회에서는 작년도 조합 결산 결과 수입목표 초과달성 절약지출을 통해서 당기 순이익을 실현하고 5년 연속 흑자경영 달성한 점에 대하여 재정건전성을 확보한 우수한 경영이라는 평가를 받았다.

이와함께 조합 사업 신장과 관련하여서는 해외 클레임 네트워크 확대, 비상위험준비금 300억원 적립 등의 지속적인 노력을 통해 2006년도 공제 사업 계획대비 10% 초과달성함으로써 조합 공제 사업 400억원 시대를 개막하였다는 총평을 했다.

아울러 2007년에도 조합 미션과 비전에 따라 핵심사업별 전략목표와 핵심추진과제를 명확히 하고 전반적인 추진업무계획 및 각 사업별 본·지부 목표관리제를 원활히 시행해 나가기 위한 방안을 모색했다.

한국해양수산연수원 선박연료유 절감 세미나 개최

한국해양수산연수원(원장 박찬조)은 3월8일 실습선 한반도호에서 '선박연료유 유종변경과 슬러지 발생 최소화 및 재사용과 배기가스규제에 관한 세미나'를 개최했다.

최근 유가의 고공 행진으로 말미암아 선사들은 선박운항비용의 증대로 큰 어려움을 겪고 있는 상황에서 이 같은 세미나가 열려, 관심을 모았다.

한국해양수산연수원도 해사고등학교 학생들과 연수원 해기사 단기 양성생들의 실습을 위한 3척의 실습선을 보유하고 있으며, 2006년 실습선 운항에 대한 15억원의 예산 중 연료비가 6억여원을 차지하고 있어 유가 상승은 실습선 운항에 큰 부담을 주고 있다.

이에 따라 연수원은 기름 값 상승으로 인하여

선박 운항에 차질과 국가 에너지절약 정책에 따라 2005년 한우리호(연수원 실습선)의 주기관 연료유를 고유황 경유(Marine gas oil)에서 가격이 저렴한 Bunker A로 변경하였고, 2006년에는 한반도호(연수원 실습선)에서도 발전기 3대의 유종을 고유황 경유에서 Bunker A로 유종 변경했다.

이러한 유종 변경으로 한우리호와 한반도호에서 2006년 한 해 동안 약 3억8천만원의 연료비를 절감 할 수 있어 연수원의 운영에 크나큰 도움이 되었다.

연수원은 이러한 효과에서 한걸음 더 나아가 선박 기관에서 발생하는 슬러지의 처리가 세계적으로 문제가 되고 있어, 이로 인한 선주와 선원들의 피해와 경제적 부담을 줄여주는 차원에서 연료유종변경기술, 슬러지의 발생 최소화 및 슬러지 미세화 기술과 슬러지 재활용 기술 및 선박기관의 배기가스 규제에 관한 기술 세미나를 개최하여 공공기관 및 선사 등 관계자에게 기술을 전파하는 계기를 마련한 것이다.

세미나는 해양수산부를 비롯한 부산시청, 영도구청, 수산과학원, 해양연구원 등 관련기관 및 한국해양대학교, 목포해양대학교 등의 학계, 한국선주협회, 선박관리업협회, 한진해운, 현대상선, STX, 유남조기, 오양수산 등 단체 및 선사에서 200여명이 참석하였으며, 목포해양대학교 남정길 교수와 한국해양수산연수원 권기생 교수, 이규환 교수, 한국선박검사기술협회 강대선 팀장, 남북수산(주) 조인천 기관장이 발표했다.

세미나에서 발표한 기술적인 내용은 우리 선주들에게 에너지 절감을 통한 경제적 선박운항으로 국제적 경쟁력을 높이는 계기가 되고, 선원들에게는 각국의 항만국통제(PSC)로부터 자유로워질 수 있어 해양환경보존에 이바지할 수 있을 것으로 전망된다.

평택·당진항 상용화 노·사·정 세부협약서 체결

부산항에 이어 전국 항만 중 두 번째 체결



평택당진항(평택지역) 항만인력공급체제 개편을 위한 노·사·정 세부협약이 2일 평택지방해양수산청에서 김대식 평택항운노동조합 위원장과 민병우 평택당진항만물류협회장 등 노·사·정 대표가 참석한 가운데 체결됐다.

이번 협약은 지난해 부산항에 이어 전국 항만 중 두 번째 체결된 것으로, 지난해 9월 평택당진항(평택지역)항만인력공급체제개편위원회와 실무개편협의회가 구성된 후 22차례의 노·사·정 협의의 결과 이뤄진 것이다.

협약서에 따르면 개편 대상부두는 평택당진항 동부두 1번~10번, 서부두 1번~4번 및 국제여객부두 1, 2번 선석으로 하고, 대상인력은 평택항운노동조합원 중 개편대상부두에 노무를 공급하고 있는 조합원 전원을 대상으로 했다.

또 상용화되는 인력에 대해서는 완전고용과 정년(만60세)을 보장하고 지원특별법상의 근로조건

보장사항을 구체적으로 담고있다.

아울러 상용화되는 인력에 대한 임금수준은 월 372만원으로 보장하고, 총 근로시간 월 317시간을 기준으로 임금테이블을 구성하기로 했다.

작업범위는 현행 하역작업장 배치를 원칙으로 하되 운영회사별로 노사가 별도로 협의해 정하도록 했다.

이와함께 상용화 체제의 조기 정착과 인력의 고용안정을 위해 필요한 경우 부두임대기간 연장, 부두임대료 감면 등 부두운영회사를 지원할 수 있는 방안도 강구기로 했다.

이번 협약서는 개편대상 노조원의 의견을 반영하기 위해 개편대상 노조원의 찬·반 투표를 거쳐 확정할 예정이며, 투표결과 가결될 경우, 앞으로 희망퇴직자 접수·생계안정지원금 지급·고용계약 체결 등 후속절차를 진행하게 된다.



올들어 부산항 컨테이너물동량 큰 폭으로 증가

2월 환적화물 증가율 13.5%, 18개월만에 최고



올 1, 2월 부산항의 컨테이너 물동량이 지난해 같은 기간에 비해 8% 이상 급증한 것으로 집계돼 부산항의 올 물동량 유치 전망을 밝게 해주고 있다.

특히 지난 2월 환적화물은 전년 동기보다 13.5%나 급증, 2005년 8월 전년대비 13.6% 증가한 이래 18개월만에 최고의 성장률을 기록한 것으로 나타났다.

부산항만공사(BPA)에 따르면 올들어 2월말까지 두 달간 부산항에서 처리한 컨테이너 물량은 202만6,015TEU로 전년도 같은 기간의 187만 1,734TEU 보다 8.2% 늘어났다.

이 가운데 수출입 화물은 114만3,608TEU로 전년도 같은 기간에 비해 10.2% 늘어났으며, 환적화물은 88만1,471TEU로 7.5% 증가한 것으로 집계됐다.

특히 환적화물의 경우 지난해 10월, 전년 대비 6개월 연속 마이너스 성장세에서 벗어난 이래 4개월 연속 2.0-12.2% 성장세를 이어간데 이어 지난 달에는 13.5%(39만 331TEU에서 44만 3,032TEU)라는 두자릿수 성장세를 기록, 부산항이 물동량 둔화세에서 벗어나 다시 성장세로 돌아

선 것이 아니냐는 기대 섞인 분석까지 나오고 있다.

지난해 부산항 컨테이너 물량은 2005년(1,184만 3,151TEU)보다 1.7% 늘어나는데 그친 1,203만 8,786TEU로, 수출입화물은 전년보다 3.4% 늘어난 680만3,183TEU, 환적화물은 0.6% 증가한 520만7,731TEU다.

올들어 부산항의 물동량이 급증한 것은 그동안 부산항에만 부과돼 오던 컨테이너세가 지난해 말 폐지돼 수출입화물이 크게 늘어났고, 일본 환적화물이 20% 이상 급증한데다 부산항을 환적항으로 이용하는 선사들이 부산항 처리물량을 늘리고 있기 때문으로 풀이된다.

부산시는 지난 1992년부터 부산항 이용 수출입 화물에 대해 TEU당 2만원씩의 '컨' 세를 부과해 왔으나 수출입 및 지역 항만물류업계의 요구를 수용, 지난해 말 부산항의 국제 경쟁력 제고를 위해 이를 폐지했다.

게다가 세계 최대선사인 머스크(Maersk)가 지난해 10월부터 부산항 기항 선박을 주 5항차에서 9항차로 늘린 것을 비롯, 주요 선사들이 항만인프라와 서비스 네트워크가 우수한 부산항에서 처리하는 환적화물을 늘리고 있다.

BPA 강부원 마케팅 팀장은 "동북아 환적중심항으로서의 부산항의 장점이 다시 부각되고 있으므로 물동량 증가세는 당분간 지속될 것"이라면서 "선사들이 부산항 이용을 지속적으로 증대시킬 수 있도록 항만서비스와 생산성 향상에 최선을 다하겠다"고 밝혔다.

세계박람회기구에 여수박람회개최 계획서 제출

대통령의 지지요청과 국무총리의 보증서 첨부



2012여수세계박람회 유치위원회는 9일 오전 (한국시간)세계박람회기구(BIE)에 여수의 박람회 개최여건과 박람회 개최계획이 담긴 실사답변서를 주불대사관을 통해 제출했다.

조일환 주프랑스 대사가 로세르탈레스(Loscertales) BIE 사무총장에게 직접 전달한 동 답변서에는 BIE 의장 및 사무총장, 회원국 대표들에게 작년 11월 보내진 노무현 대통령의 지지요청 서한과 함께 2012여수세계박람회의 차질 없는 개최를 보증하는 한명숙 국무총리의 보증서가 첨부되어 강력한 정부의 유치 의지를 BIE에 전달했다.

실사답변서는 박람회의 주제와 개최의의, 교통 및 숙박 대책, 박람회장 조성계획 등 여수박람회 개최계획뿐 아니라 박람회 유치 의지와 환경 등이 담긴 종합적인 설명자료로서 오는 4월 9일 예정인 BIE 현지 실사에 앞서 실사단 및 전체 BIE 회원국들에게 미리 전달될 예정이다.

이와 동시에 유치위원회는 올해 12월에 있을 개최 결정총회 이전에 가장 중요한 행사로서 4월 9일부터 13일까지 5일동안 서울과 여수 현지에서 실시될 세계박람회기구(BIE)의 실사를 완벽히 준비하기 위한 실사 준비 TF팀을 발족하고 본격적인 실사모드에 돌입했다.



실사준비 TF팀은 유치위원회와 해양수산부, 외교교통상부, 전남도청, 여수시청 등 관련 기관의 주요 구성원들로 조직되었으며, 4월에 있을 실사단의 모든 일정과 주요 프리젠테이션을 완벽히 실행하기 위한 사전준비작업을 이미 본격 가동시켰다.

로세르탈레스 BIE 사무총장, 실바인(Sylvain) 집행위원장, 타 회원국 대표 4명, 사무국 직원 등 총 7명으로 구성되는 실사단은 개최국 결정을 위한 BIE측의 의무적 사전조사를 실시하게 된다.

실사에선 주로 사전 제출된 실사준비보고서의 14개 필수 조사항목에 대한 답변내용을 집중 점검하게 되며, 그 결과를 BIE 집행위원회를 경유해 차기 총회에 보고하는 절차를 거친다.

대통령, 국회의장, 해양수산부장관, 유치위원장 등 주요인사 예방, 개최계획 프리젠테이션, 현장 실사, 문화유적지 답사 등의 일정으로 서울과 여수 두 지역에서 진행될 이번 실사를 성공적으로 치루기 위해 TF팀은 정부/지역/재계/학계 등 국내 모든 분야의 역량을 집중하는데 총력을 기울이고 있다.

또한 실사단에게 대한민국만이 줄 수 있는 독특한 감동을 안겨 주기 위한 다채로운 홍보물과 이벤트를 제작하기 위해 여러 분야의 전문가들로 구

성된 전담팀도 만들었다. 또 여수지역과 해양국가인 한국을 소개하는 책자도 별도로 제작할 계획이다.

한편, 이번 실사TF팀의 총지휘를 맡은 김재철 2012여수세계박람회 유치위원장은 “이번 실사단 일정중 가장 중요한 부분은 서울과 여수에서 각각 한번씩 진행되는 프리젠테이션이며, 이를 성공적으로 치루기 위해 만반의 준비를 다하고 있다.

특히 세계 최고의 IT강국인 장점을 100%살려 최첨단 IT퍼포먼스를 연출할 계획이고, 이번만큼은 경쟁국과 비교해 월등할 자신이 있다”라고 강한 포부를 밝혔다.

해양부, 올해 항만하역요금 3.6% 인상

올해 항만하역요금이 지난해(4.5%)보다 낮은 평균 3.6% 인상됐다.

해양수산부는 지난해 물가상승율(소비자 2.2%, 생산자 2.3%)과 전산업 평균임금 인상률(5.7%) 등을 반영하고, 최근 경제상황, 타 산업에 미치는 영향 및 물가안정 등을 고려해 이같이 결정했다고 밝혔다.

해양부는 또 항만하역의 특성을 감안해 올해부터 황사주의보 이상 발령시 기본요금의 50%를 할증으로 적용하기로 했다.

인상된 요금은 항만하역요금표가 정리되는 3월 중순부터 전국 항만에서 시행될 예정이다.

항만하역요금은 국가 물류비와 항만근로자 임금에 큰 영향을 미치는 공공성이 높은 요금이므로 요금결정과정에서 선사, 화주, 하역사 등 이해관계자들의 충분한 의견수렴과 재정경제부와 협의를 거쳐 최종 결정됐다.

부산항 신항 2-4단계 민간투자사업 경쟁률 3대1

3월중 우선협상대상자 지정 연말까지 협상 완료

부산항 신항 2-4단계 컨테이너부두 민간투자사업에 3개 컨소시엄이 사업제안서를 제출했다.

해양수산부는 4개월간의 사업자모집 공고기간을 거쳐 7일 접수를 마감한 결과 쌍용건설 컨소시엄, 현대산업개발 컨소시엄, 포스코건설 컨소시엄의 3개 컨소시엄이 사업제안서를 제출했다고 밝혔다.

이 민자사업은 부산항 신항 남측부두 마지막 구간으로 국내 건설사, 선사, 하역사 뿐만이 아니라 외국 선사까지 일찍부터 관심이 높아 치열한 경쟁이 예상됐었다.

평가는 1단계 사전적격심사(PQ)에서 사업제안자의 기본 능력을 우선 평가하고 2단계에서 기술 부문과 수요 및 가격부문을 평가하게 된다.

해양부는 공정한 평가를 위해 외부 전문기관에 평가를 의뢰하고 특히 국내 민자사업 최초로 전산 프로그램에 의한 채점으로 계산오류를 방지하는 한편 평가완료 즉시 그 결과를 발표하는 등 빠른 시간내에 평가를 완료할 방침이다.

해양부는 평가결과에 따라 3월 말까지 우선협상대상자를 지정하고 양측이 협상단을 구성해 올해 말까지 협상을 마무리할 계획이다.

항만재개발법 국회 농림해양수산위원회 통과

대상항만 선정기준 등 정부안 일부 수정의결

노후되거나 유희상태에 있는 항만을 도시의 신성장 거점으로 개발해 나가기 위한 '항만과 그 주변지역의 개발 및 이용에 관한 법률안'이 3월6일 국회 농림해양수산위원회를 통과했다.

항만재개발사업 기본계획 수립, 사업추진 절차, 정부의 재정지원 근거 등을 주요 내용으로 하고 있는 이 법률안은 심의과정에서 기본계획 대상항만의 선정기준, 선정사유 포함, 항만재개발 사업구역 면적하한(1만제곱미터이상)규정, 사업구역 지정 이후 구역지정을 해제할 수 있는 기간단축

등 당초 정부안에서 일부 규정이 수정 또는 추가됐다.

해양수산부는 농림해양수산위를 통과한 법률안이 3월 또는 4월 임시국회에서 법사위 및 국회 본회의 의결이 가능할 것으로 내다보고 오는 6월 시행에 대비해 하위법령인 시행령 및 시행규칙을 마련할 계획이다.

앞으로 이 법률인이 제정되면 2012 EXPO 유치에 대비한 여수항과 군산항, 부산북항 등 노후 항만의 재개발이 본격 추진될 것으로 예상된다.



광양항 3단계 1차 컨부두 2개선석 조기운영

대형선사 선대개편에 따른 화물유치 위해

지난 2002년 착공한 광양항 3단계 1차 컨테이너부두 (5만톤급 4선석)의 동측 2선석이 3월부터 조기운영에 들어간다.

한국컨테이너부두공단에서는 지난해 2월 동 부두 운영사로 대한통운 컨소시엄을 선정하여 당초 오는 6월 4선석의 준공과 함께 부두를 운영할 계획이었으나, 3-4월 대형 선사들의 선대개편에 의한 광양항 화물유치를 위해 2개 선석을 조기 운영하기로 결정하였다.

동 부두는 1만2,000TEU급 초대형 컨테이너선의 자유로운 입출항과 하역작업이 가능한 16m의 깊은 부두수심 (안벽수심 17m)과 1,400m에 달하는 안벽길이를 갖추고 있으며, 최신의 컨테이너크레인 9기 (22열)의 설치로 터미널 하역생산성 증대에 따른 광양항의 신규물량 창출에 기여할 것으로 기대된다.

또한, 3단계 1차 컨테이너부두 4선석이 완전 운영될 경우 광양항은 총 548만TEU에 달하는 연간 컨테이너 처리능력을 갖추게 되어 명실상부한 동북아 허브항만으로서의 기틀을 다지게 된다.

운영사로 선정된 대한통운 컨소시엄은 지난해 6월부터 T/F팀을 구성, 조기운영을 위한 전산장비설치 및 하역 시뮬레이션 등의 준비작업을 착실히 진행하여 지난 2월 27일 4,000TEU급 선박의 시험작업을 무사히 마친바 있다.

한편, 공단은 국제물류 비즈니스 중심지로 부상하고 있는 광양항 배후물류단지(2단계 1차) 내 입

주기업 7개 업체를 선정하였다. 공단은 지난해 8월10일 공고하여 올 3월9일 사업신청서 접수를 마감한 결과 8개 기업이 신청하였으며, 외부전문가로 구성된 평가위원회의 평가 결과 7개 기업을 입주기업으로 확정하였다.

입주기업들이 신청한 임대 면적은 최소 16,529㎡(5,000평), 최대 115,241㎡(34,860평)이며, 평가 순위에 따라 구역 및 면적이 결정될 예정이다.

선정된 입주기업 중 외국인투자기업(설립예정법인 포함)은 동부건설(주)컨소시엄, (주)피비우스, 국제석재가공물류센터(주), (주)동방컨소시엄, (주)씨엠글로벌 컨소시엄, 디알씨엔에이(주)이며 국내기업은 세신전기(주)로 지역업체이다.

입주기업들이 제출한 사업계획서에 따르면 본격 운영 시점부터 연평균 컨테이너화물 처리량이 159,000TEU, 시설 투자액은 62,616백만원, 고용인원은 980명에 이를 것으로 전망된다.

특히 올 초부터 광양항 배후물류단지 1단계에 외국인투자기업의 본격 입주에 이어 금년 말 준공되는 2단계 1차 배후물류단지에 입주기업이 선정됨에 따라 앞으로 광양항의 고부가가치 화물 창출과 지역 경제 활성화에 미치는 파급 효과가 클 것으로 예상된다.

공단에서는 이번 2단계 1차 배후물류단지 임대를 완료함에 따라, 내년 6월 말 준공 예정인 2단계 2차 배후물류단지(임대면적 477,174㎡)에 대해서도 임대를 앞당겨 3월 중에 공고할 계획이다.

평택-중국 강소성 연운항간 카페리항로 개설추진

중국 연운항시 왕건화 당서기장 일행 평택시 방문

평택항과 중국 강소성 연운항시를 잇는 카페리와 컨테이너 바닷길이 열릴 전망이다.

중국 연운항시 왕건화 당서기장 일행은 3월12일 평택시를 방문, 송명호 시장 및 항만 관계자들과 회담을 갖고 “평택항-연운항시간 카페리 항로 조기취항 및 평택-대풍항간 컨테이너 항로를 개설할 수 있도록 공동 노력하자”고 의견을 같이했다.

이는 지난해 11월 제주도에서 가진 제14차 한·

중 해운회담에서 평택항-연운항시를 잇는 카페리 신규항로 개설 합의 후 중국객화반류위원회와 한국객화선사협의회에서 연운항 항로개설을 결정한 상태에서 나온 것이어서 성사 가능성이 더욱 높다는 것이 시 관계자의 설명이다.

이와 함께 평택항-연운항 카페리 항로 개설에 따른 양 정부간 협의와 민간협업체 결정도 이미 이뤄진 것으로 알려지고 있어 빠르면 올해안에 운항선사가 결정될 것으로 전망되고 있다.

해양수산부 선박원부의 등·초본 전국에서 발급

선박 등록원부정보 데이터베이스(DB) 구축완료

해양수산부는 지금까지 선박이 등록된 지방해양수산청에서만 발급하던 선박원부의 등·초본을 3월12일부터는 전국의 모든 지방해양수산청에서 발급받거나 열람할 수 있게 됐다고 밝혔다.

이와 함께 그동안 지방해양청별로 관리하던 선박의 등록원부정보 데이터 베이스(DB)구축사업이 완료됨에 따라 다른 행정기관 및 금융기관에서도 이를 실시간 이용할 수 있도록 했다.

또 3월12일부터 6개월 동안 선박원부 발급 수요가 가장 많은 부산지방해양청에서 무인민원발급창구(KIOSK)를 통한 선박원부의 등·초본 발급 및 열람을 시범운영한 후 민원인들의 호응이

좋은 경우 이를 전 지방해양수산청으로 확대할 계획이다.





중국 조선산업의 급성장 뒤에 중국수출입은행이 있다 선박금융 지원 등 전략적 파트너십으로 윈윈

중국 조선산업의 발전은 조선소의 설비 능력 증대와 생산성 향상이란 직접적인 요인 외에도 중국 수출입은행의 선박 금융 지원활동이 상당한 역할을 하고 있다는 평가가 나왔다. 중국조선업계와 수출입은행이 전략적 파트너십 아래 상호 '윈윈' 효과를 거두고 있다는 지적이다.

한국조선공업협회는 최근 발간한 주간조선정보를 통해 중국의 선박 건조량과 건조능력이 급격하게 증가해 DWT 기준 세계 점유비가 이미 20%에 근접했으며 지난해 수주량도 25%에 달한다고 한다. 중국 조선업계의 CGT 기준 현재, 세계 시장 점유비는 15% 수준이며 오는 2015년까지 세계 1위 조선국 등극을 목표로 하고 있다.

이와 관련, 대부분의 중국내 전문가들은 이보다 조기에 목표달성이 가능할 것으로 평가하고 있다. 실제, 지난해 8월에는 중국 정부가 세계 시장 점유비 40% 달성을 위한 세부적인 정책을 발표한 바 있다.

이처럼 중국 조선업계의 생산성이나 기술력이 '일취월장' 하면서 세계 조선시장의 지각변동도 갈수록 뚜렷해지고 있다. 시장에서 중국산 선박의 점유비는 급증하는 반면 일본산은 갈수록 감소세가 역력한 상황이다.

그렇다고 해서 저가만 증가하는 것이 아니다. 과거 중국의 주력 건조 선종은 중소형 벌커, 소형 탱커 및 중형 컨테이너선과 다목적 화물선 등이었지만 현재는 VLCC를 포함한 대형 선박 건조도 지속적인 증가세를 보이고 있다.

지금까지 중국 조선소의 발목을 잡았던 낮은 생

산성 및 관리기법의 낙후가 중국 조선산업이 성장을 제약 하는 주요인이었지만 최근들어 급격히 개선되고 있다는게 업계의 중론이다. 중국수출입은행은 노동비용 측면에서 중국 조선소가 경쟁력을 확보하고 있다고 분석했다.

생산성은 한국과 일본에 비하면 각 38% 및 28% 수준이지만 인건비는 각 12% 및 14% 수준인 만큼 단위 생산 노동비용도 한국과 일본의 각각 30% 및 50% 수준에 불과하다는 것이다.

반면, 한국과 일본의 조선산업은 이제 post-growth 및 post-maturity 단계에 진입하고 있으며, 중국의 조선산업도 양적 성장에서 질적 성장에도 집중하는 등 변화의 양상이 역력하다.

중국 경제의 역동적인 성장과 세계 해운수요가 증가하고 고객의 요구도 다양해 짐에 따라 새로운 선박 금융의 필요성이 대두되고 있으며, 국제 경쟁에 부응하고 부가가치가 높은 선박을 건조를 위해 선박 금융 지원을 확대함으로써 해외 선주의 자국내 조선소 발주를 유인하고 있다.

브로커·컨설팅 업체인 Lorentzen & Stemoco은 한국 조선산업의 경쟁력 저하 요인으로 △높은 인건비 상승 및 숙련공 부족 △후판수급 불균형 △원화 강세 등을 꼽았다.

아울러 일본 조선산업의 현안사항으로는 △인력 고령화 △기자재수급 불균형 △R & D투자 부진을 들었다.

중국 수출입은행은 지난 1994년 설립된 국영은행으로 대외 무역 및 투자 등에 있어 활동 범위를 확대하고 있다.

중국내 6개 지사 및 해외 2개 사무소를 보유하고 있는 이 은행은 중국의 경제 규모 확대에 따라 업무 실적도 급격히 성장하고 있다.

지난 2004년말 기준 1,657억달러 상당의 제품 수출과 590여개 해외 수주공사와 해외 투자 프로젝트를 지원했으며, 일본의 국제협력은행, 미국의 수출입은행에 이어 세계 3대 관영 수출 신용기관으로 성장하고 있다.

이 은행의 2005년도 실적 발표에 따르면, 중국 정부가 집중 지원을 천명한 조선, 첨단 기술제품, 플랜트, 해외투자 등으로 중심 지원분야가 급격히 고도화 되고 있는 것으로 나타났다.

최근 2-3년간 중국의 신조 수주량 급증에 따라 2000년 이후 이 은행이 제공한 선박 금융 지원액은 지속적으로 증가해 2006년에는 35억달러에 달한 것으로 나타났다.

판매자 신용이 대부분이었으나, 최근에는 구매자 신용이 척수 및 금액면에서 모두 증가하고 있다. 중국에서 건조되는 선박의 70% 이상이 수출 선이며, 이중 90%가 수출입 은행의 금융 지원을 받고 있다.

중국 국내 조선소에 대한 판매자 수출 신용 제공은 전통적인 금융 지원 방법으로 은행 설립 이래 연 47.5%의 증가세를 기록하고 있다. 2006년 말까지 1,000여척 이상에 대한 선박 수출 신용 누적 총액은 204억위안에 달했다.

중국 수출입은행 관계자는 선박 수출신용이 중국 조선산업의 성장 및 경쟁력 유지에 기여하고 있다고 밝혔다. 또 구매자 수출신용은 중국 조선소에 발주하는 외국선주에 대해 신용을 제공하는 것으로 2000년 이후 그 중요성이 증가하고 있으며 신용 누적총액은 73억위안에 달하고 있다.

이러한 신용 제공은 외국 선주들로 하여금 중국 조선소를 믿고 선박을 발주하도록 하는 기능을 하

고 있다. 이 은행이 제공하고 있는 해외 보증은 국제적 경쟁이 심화되고 있는 상황에서 자국 기업에 대한 수출 지원 및 선박 금융으로서는 제작금융 및 선수금 환급보증을 지원하는 것이다.

금융지원 조건은 OECD 수출신용양해 조건과 일치(선수금 20% 이상, 인도후 12년 이내) 하나 금리는 고정금리 또는 변동금리(LIBOR plus 마진), 지원 통화는 미달러 이외에 기타 통화로도 가능, 대출대상 선박은 거의 모든 화물선에 지원이 가능하나, 어선 및 Ferry는 제외, 지원대상 선사는 중국과의 국교수립이 된 국가에 소속되어야 하며, 국제 주식시장에 등록된 업체로 제한하고 있다.

CMA CGM, 아시아 서비스 강화

프랑스의 글로벌 선사인 CMA CGM이 대만의 첵 리 내비게이션(Cheng Lie Navigation Co. Ltd:CNC)을 인수하기 위한 의향서를 제출한 것으로 알려졌다.

인수금액은 1억8,000만~2억달러에 달하는 것으로 추정되고 있다. CNC는 자사선 8척을 포함하여 모두 16척의 선대를 운영하고 있으며, 그동안 한국, 일본, 중국, 홍콩, 인도네시아, 태국, 필리핀, 말레이시아, 싱가포르, 베트남 등을 연결하는 아시아 역내(Intra-Asia) 서비스를 주로 제공해 왔다.

지난해 CNC의 수송물동량은 47만2,000TEU로 2억9,800만 달러의 매출 실적을 거두었다. 이번 인수를 통해 CMA CGM 등 글로벌 선사의 아시아 역내 시장 진출이 더욱 가속화 될 것으로 전망되고 있다.

CMA CGM은 이번 인수를 통해 글로벌 네트워크와 지역 네트워크를 강화함으로써 보다 나은 서비스를 제공할 수 있을 것으로 예상하고 있다. 동사는 그동안 대양주에서 ANL Container Line을 인수하고, 아프리카 시장에서 Delmas를 인수하는 방식으로 각 지역의 진출을 확대해 왔다.



부정기건화물선 시황 전 선형에 걸쳐 급등세 지속 케이프사이즈 벌크선 1일 용선료 10만달러 돌파

부정기건화물선 시황이 전 선형에 걸쳐 급등하고 있다.

철강원료를 수송하는 케이프사이즈 벌크선(17만DWT)은 주요항로인 브라질 선적 극동항 철광석 수송의 1일당 스팟용선료가 최근 2년3개월만에 10만달러를 돌파했다.

케이프형 벌크선의 시황상승에 힘입어 7만DWT급 파나마스(panamax)와 5만DWT급 핸디맥스 시황도 상승세를 보이고 있다.

중국의 철강생산 확대 등으로 철광석 수송수요 급증하면서 부정기건화물선 시황이 사상최고치를 기록하면서 케이프형 벌크선의 1일 용선료가 12만달러를 기록했던 지난 2004년 12월 이후 호황국면에 진입했다.

시장관계자에 의하면, 2002년 건조된 'CIC PRIDE' 호(17만1,780DWT)가 3월말 유럽에서 출항하여 브라질에서 선적후 극동지역으로 향하는 루트에서 1일당 10만달러에 용선됐다. 이같은 용선료는 지난 2월 평균치에 비해 8,000달러 상승한 것이다.

특히, 케이프형 벌크선의 주요 4개항로 평균 용선료는 1일당 8만달러 수준으로 지난 월 한달간 평균 용선료에 비해 1만8,000달러 상승했다.

한편, 파나마스형 벌크선은 태평양지역에서 1일당 3만7,500달러로 지난 2월 한달간 평균치에 비해 5,300달러 가량 올랐으며, 핸디맥스형도 태평양지역에서 1일당 3만1,000달러수준으로 2,000달러 가량 오르는 등 전 선형에 걸쳐 상승

추세가 이어지고 있다.

올들어 부정기건화물선 시황이 이같이 급등세를 보이고 있는 것은 중국의 철강메이커에 의한 철광석 수입급증과 호주 항만의 체선으로 분석되고 있다.

중국의 철광석 수입량은 지난 2006년 3억 2,600만톤으로 전년대비 19% 증가한데 이어 금년에 들어서는 1월 한달간 철광석 수입량이 3580만톤으로 전년동월에 비해 30% 가량 증가한 것으로 나타났다.

또한 오는 4월 이후 주요 광석 수출국들이 가격인상을 계획하고 있어 중국이 서둘러 철광석 확보에 나서면서 시황상승을 더욱 부추기고 있는 것으로 지적되고 있다.

광석 주요 선적국인 호주의 체선은 3월 초순 현재 석탄을 싣기 위해 뉴캐슬항에서 접안을 기다리는 케이프형과 파나마스형 벌크선이 모두 70척에 달하는 등 지난 2월 하순에 비해 6척이 늘었다.

이와 관련하여 시황분석 관계자들은 오는 4월 이후 시황상승이 둔화될 것으로 조심스럽게 전망하고 있다. 일본 대형선사의 한 관계자도 케이프형 벌크선의 1일 용선료 10만달러는 오래가지 못할 것으로 예상하기도 했다.

이들이 이처럼 분석하는 이유는 오는 4월까지 중국의 철광석 수입열기가 일단락되고 호주의 광석 선적항만의 체선도 여름철에 접어들면서 해소될 것으로 보기 때문이다.

한편, 철강원료를 수송하는 케이프사이즈 벌크

선의 중고선가가 시황급등에 힘입어 1억달러를 돌파, 과거 최고치를 갱신했다.

선박브로커시장의 정보에 의하면, 최근 미국의 다이아나쉬핑이 선령 2년의 18만DWT급 케이프 사이즈선박 '케이프 · 펠리칸' (일본 이마바리조선소에서 2005년 준공)호를 1억700만달러에 판 것으로 알려졌다.

매입자는 세미오퍼그룹으로 오는 4월말이나 5월초에 인도될 예정이다. 이 선박의 2005년 발주 당시 선가는 3,850만달러 수준인 것으로 전해지고 있다.

케이프사이즈의 중고선가는 지금까지 신조 리세일의 9,800만달러가 최고를 기록했었다. 미국의 다이아나쉬핑이 지난 2월 포어모스트마리타임사로부터 매입을 결정한 17만5,000DWT급 1척 (중국 상해조선소 6월 준공예정)의 케이프사이즈가 그 주인공이다.

한편, 케이프사이즈 벌크선의 시황이 지속적으

로 호황세를 보임에 따라 20만DWT급 태평양라운드 1일 용선료가 8만6,500달러를 기록했다.

시장관계자에 따르면, 일본선사가 2007년에 건조된 'CHINA STEEL ENTREPRENEUR' (20만2,500DWT)호를 3월8-10일 대만을 기점으로 서호주에서 선적하고 중국으로 가는 루트에서 1일당 8만6,500달러의 용선을 결정했다는 것이다.

전주에 2005년에 건조된 17만7,000DWT급 벌크선의 1일 용선료가 7만3,500달러 수준인 점을 감안할 때, 1만3,000달러가 오른 것이다.

물론, 20만DWT급의 용선료가 비싸 단순 비교하는데는 무리가 있으나, 1일당 용선료가 8만달러대를 돌파한 것은 2년3개월만에 처음이다. 케이프사이즈 벌크선의 태평양라운드 사상 최고치는 2004년 12월에 기록한 1일당 10만7,500달러이다.

일본선사 NYK, 대만전력과 석탄수송계약

일본선사인 NYK는 3월7일 대만전력(본사 · 타이베이시)과 발전용 석탄(일반탄)의 수송계약을 체결했다고 발표했다. 이번 계약은 파나마스형 벌크선(8만DWT급) 1척을 투입하는 수량수송계약(COA)이다.

NYK는 지난해 7월부터 금년 5월까지의 기간에 대만전력과 COA 체결이 끝난 상태로 이번 계약은 제계약인 셈이다.

계약기간은 2007년 3월부터 2008년 2월까지의 1년간이며, 수송량은 연간 100만톤인 것으로 알려졌다. 인도네시아와 호주산 일반탄을 대만에 수송한다.

특히, NYK는 지난해 4월에 '해외드라이벌크팀'을 도쿄 본사내에 신설, 유럽과 아시아시장을 대상으로 철강원료와 일반탄 등의 신규 수송계약을 적극적으로 개척하고 있다.

아시아시장에서는 일반탄 수송에서 한국의 전력회사와 수송계약을 체결한 것 외에 금년 1월부터 12년 계약으로 홍콩 전력대기업의 CLP 홀딩스가 70% 출자하는 中電廣西防城港電力(출력 120만KW, 廣西省)과 수송계약을 맺었다.

NYK는 대만의 중국석유공사(CPC)가 카타르로부터 수입하는 LNG 수송에도 미쓰이물산과의 기업연합을 통해 대형 LNG선 4척을 낙찰받는 등 대만전력과 긴밀한 관계를 유지하고 있다.



아시아역내 정기항로 공컨테이너공급에 차질 로테르담항의 컨테이너처리능력 압박으로

유럽 로테르담항에서 지난 2월중순 이후 컨테이너터미널의 처리능력 압박 등으로 하역이 지연됨에 따라 아시아역내 정기항로에서의 공컨테이너 공급이 차질을 빚고 있는 것으로 나타났다.

외신(일본해사신문 3월5일자)에 따르면, 정기선사들은 공컨테이너를 확보하기 위해 나름대로 대책을 마련하고 있지만, 여의치 않은 실정이며 이러한 현상은 정기성부문에서의 새로운 비용증가 요인으로 부각되고 있다.

로테르담항의 혼란은, 일부 대형선사들이 공컨테이너를 대량 유치하고 있기 때문에 로테르담항의 컨테이너터미널 야드가 포화상태에 도달한데다 항만내 소규모의 파업이나 휴가 등이 겹쳤기 때문으로 분석되고 있다.

이에 따라 로테르담 항만당국은 이같은 혼란을 수습하기 위해 로테르담항에서 환적하는 피터선의 입항을 제한, 대형선을 우선적으로 접안시키는 등 컨테이너터미널 운영의 정상화를 추진하는 한편, 2월 하순부터 공컨테이너의 취급을 일단 정지하는 조치를 취했다.

정기선사 관계자에 의하면, 로테르담 항만당국이 공컨테이너 취급을 정지시킴에 따라 유럽으로부터 아시아역내 정기항로에 유입되던 공컨테이너의 공급이 끊겨 역내에서는 공컨테이너 부족현상이 심화되고 있다는 것이다.

한편, 유럽내에서의 공컨테이너의 취급과 관련하여 정기선사들도 대응을 서두르고 있다. 이들 선사는 대응책의 일환으로 독일의 함부르크, 벨기에의 앤트워프 등 주요 항만에 공컨테이너 유치장

소를 물색하고 있다.

로테르담항의 혼란은 3월에 들어서면서 수습되는 양상을 보이고 있지만, 유럽항로의 컨테이너 물동량 증가세가 지속되고 있어 정기선사들은 여름 이후의 피크기에 과연 대응할 수 있을지 여부에 촉각을 곤두세우고 있다.

아시아역내 정기항로는 나라 마다 사정은 다르지만, 역내 전체에서는 순조로운 화물의 이동이 계속되고 있다. 아시아역내 정기항로에 취항중인 주요선사가 정리한 2006년(1-12달) 역내 컨테이너화물 물급량은 드라이와 냉동을 합쳐 전년대비 5·1% 증가한 1,025만3,000TEU로 집계됐다.

현재, 아시아지역에서 유럽으로 수출되는 컨테이너물동량이 지속적으로 증가함에 따라 앞으로 유럽노선의 주요간선과 피터선을 활용한 역내서비스의 운용이 어려워질 것이라는 관측도 나오고 있으며, 특히 공컨테이너의 수급불균형은 정기선부문의 비용상승으로 이어질 것으로 전망되고 있다.



TSA 가입선사 27개 대형화주 초청간담회 개최

선사와 화주 공유할 수 있는 시장정보 교환기로

태평양항로안정화협정(TSA) 가입 12개 선사는 3월7일 미국의 롱비치에서 27개 대형화주기업 관계자들과 회합을 갖고 정기선항로 현황과 운임 등에 대한 의견을 나누었다. TSA가 화주들과 의견교환의 자리를 마련한 것은 이번이 처음이다.

이번 간담회는 TSA 가입 12개 선사의 CEO모임 외에 새롭게 신설된 TSA 간부위원회가 향후 3년간의 태평양항로의 교역전망을 비롯하여 다양한 이슈에 대해 의견을 교환하기 위해 마련됐다.

TSA의 의장인 론 위드우 APL CEO는 간담회 인사말을 통해 “이 자리에 참여한 모든 고객 여러분에게 감사의 뜻을 전하고 싶다”며, “TSA가 태평양시장에 있어서의 건설적인 대화를 확립해 나

가는데 선사와 화주들이 중요한 첫 걸음을 내디뎠다”고 강조했다.

론 위드우 의장은 이번 간담회에 대해 화주와 선사의 공정하고 열린관계 구축의 시작임을 강조하는 한편, 코스트 관리나 재산 관리를 위해 가능한 정보를 모든 파트너와 공유해 나가는 것과 동시에 서로의 비즈니스를 상호이해하고 효과적인 업무계획을 책정해 나가는 것이 우리의 목적이라고 부연설명했다.

특히, TSA는 이번 간담회에서 TSA가 선사와 고객이 공유할 수 있는 조사·분석 정보를 향후에도 제공해 나감은 물론,, 이러한 화주들과의 대화의 자리를 앞으로도 마련하겠다고 밝혔다.

중국 차이나쉬핑 자회사 벌크선복량 증강키로

오는 2010년까지 벌크선대 100만DWT 확보

중국의 차이나쉬핑은 최근 석탄자원 및 전력 최대기업인 싱카그룹과 50대50으로 공동출자하여 설립한 자회사의 수송능력을 오는 2010년까지 100만DWT로 끌어 올리기로 하는 등 선박확보계획을 발표했다.

지난 2001년 양사가 공동출자하여 설립한 ‘Zhunhai New Century’사는 싱카그룹의 석탄화력발전소 등에 일반탄을 수송하는 등 내항수송에 주력하고 있으며, 현재 파나막스형 선박 1척과 1만DWT급의 근해선 2척을 운항하고 있다.

동사는 향후 신조발주나 중고선 매입 등을 통해 수송능력을 우선 35만DWT로 끌어올리고, 2010년까지 최종적으로 100만DWT로 증강시킬 계획이다. 100만DWT는 7만DWT급의 파나막스형 선박 14척분에 상당한다.

이같은 선박확보계획은 차이나쉬핑 산하의 차이나선박개발이 홍콩 증권거래소의 정보공시를 통해 공개했다.

차이나쉬핑은 호주로부터의 외항수송과 관련하여 장기수송계약을 체결한 직후인 금년 1월 ?산강철과 연안수송으로 연간 600만톤의 수송계약을 체결했으며, 이와 동시에 대형화물선의 신조발주도 진행하는 등 외항부정기선과 연안항로에서의 시장지배력을 확대해 나가고 있다.



미국 대형트럭운송회사 중국내에서 면허취득

북미 TT트럭 업체로서는 처음으로 중국진출

미국의 대기업 트럭운송회사인 슈나이더내셔널(본사 위스콘신주 그린베이)은 최근 중국 국내의 트럭·로지스틱업의 면허를 취득하여 중국 내륙 트럭수송시장에 진출한다.

동사의 중국 현지법인인 '슈나이더로지스틱(천진)'은 중국 북방의 빈해지역 발전을 견인하고, 외자유치에 적극적인 천진경제기술개발 신구에 설립되었으며, 북미 TT트럭 업체로서는 중국내에서 유일한 면허업체가 되었다.

이 회사는 앞으로 중국내 트럭 수송과 로지스틱(창고, Cross Docking, 3 PL로지스틱) 업무 등을 실시한다. Cross Docking은 무재고 배송관리 기법이다.

슈나이더내셔널은 그동안 유기적 성장과 기업 매수에 의한 사업확대의 전략을 채택, 중국에의 진출을 공들여 왔다.

동사의 중국진출과 관련하여 중국국제해운컨테이너집단 관계자는 "선진적 사업 모델, 혁신적 기술, 서플라이 체인(supply-chain) 실무를 중국내 시장에 도입함으로써 모두에게 도움이 될 것으로 믿는다"며, "로지스틱분야를 외자에 개방하는 중국의 WTO(세계무역기구)와의 약속이행은 사업의 발전과 중국 사회에 공헌할 것"이라고 강조했다.

슈나이더로지스틱스 중국의 마틴윈텔 전무는 "외자기업이든 중국기업이든, 중국의 고객에게 있어서 큰 기회가 될 것"이라며, "고객이 국내망을 정비하여 여러 지방에 사업을 전개할 수 있도록 돕고 싶다. 5년여 전에 중국 시장에 최초로 참

가했을 때보다 사정이 크게 변화했다. 최근 몇년 경제가 성장해 중국 시민의 평균 가처분 소득이 향상됨은 물론 중국내 시장에서의 거대한 기회가 보인다. 우리 회사의 수송 로지스틱 70년의 역사를 주요성장기의 중국시장에 적용하는 것은 도전이다. 중국인 사원의 근로를 통해 사업의 발전과 중국 사회에 일조하는 것을 간절히 바란다"고 말했다.

지난 2005년 이후 슈나이더는 상하이 사무소에서 SC건설팅을 실시해 왔다.

슈나이더내셔널은 북미를 중심으로 TT트럭 수송, 로지스틱, 인터모달 수송서비스를 실시하고 있으며, 유럽과 아시아의 28개국에도 진출하고 있다. 연간매출액은 37억달러이며, 포춘 상위 500사의 3분의 2의 기업과 거래 실적이 있다. 자회사로는 슈나이더로지스틱, 아메리칸포토서비스, 아메리칸오버시즈 에어프레이트 등이 있다.

미 US라인, 미 서안-호주항로 개편

미국선사인 US라인은 미 서해안-호주·뉴질랜드 항로의 ANZL서비스를 개편, 4월 하순부터 오클랜드항에 추가 기항한다고 발표했다. 매주 화요일에 오클랜드항을 출항하여 로스앤젤레스항 등 기존의 기항지는 각각 1일 늦어지지만 미 서해안-호주·뉴질랜드간의 수송시간은 종전대로 유지한다.

US라인은 2006년 7월에 ANZL 서비스를 개설, 현재는 1,000-1,500TEU형 8척을 투입해 운항하고 있다. 동서비스는 US라인의 단독운항이지만, 호주 ANL에 슬롯을 제공하고 있다.

일본 국토교통성 자문기관 신 항만정책안 제시

‘아시아의 게이트웨이’로서의 기능향상을 주문

일본 국토교통성의 자문기관인 교통정책심의회의 항만분과회는 최근 신 정책안을 제시했다.

오는 2008년도부터 실질적으로 시행하는 새로운 항만물류 산업정책을 검토해 온 항만분과회의 신 정책안에는 3대만, 5대항에서 주로 전계중인 슈퍼중추항만 정책의 틀안에 타지역의 거점항만도 추가하여 ‘아시아의 게이트웨이’로서의 기능향상을 골자로 한 새로운 시책을 펼칠 것을 주문하고 있다.

이와함께 항만분과회는 컨테이너터미널, 국제 RORO 터미널 등의 배후에 로지스틱·허브적인 기능을 부가한 가칭 ‘산업경쟁력 강화 존’을 설정, 물류요구에 대응한 항만서비스의 향상을 도모해야 한다고 강조했다.

항만분과회는 이번에 제안된 정책안을 오는 4월의 회합에서 중간보고서 형태로 정리할 계획이다.

‘아시아의 게이트웨이’라는 키워드에는 아시아와 세계를 잇는 가교역할(슈퍼중추 항만에서의 기간항로 확보), 그리고 아시아지역과의 활발한 교류(슈퍼중추 항만과 지방 거점항에서의 근해항로 충실)라는 2개의 의미가 담겨있다.

특히, 이 정책안은 5대항의 기능강화를 위한 시책의 효율적인 시행과 북부 큐슈 등 서일본을 중심으로 활발해지는 국제 RORO 네트워크 등에의 대응을 일정정도 정리한 형태이지만, 신정책의 골조가 종전의 정책기조인 ‘선택과 집중’과 다소 거리가 있는 점을 감안할 때 논란의 여지가 있다.

또한, 신정책의 핵심으로 여겨지는 ‘산업경쟁

력 강화존’은 국제분업의 진전에 수반하는 중국 등에서의 수입화물 증대나 제조업의 국내회귀 등의 흐름을 의식한 것으로 분석되고 있다.

항만내의 터미널, 배후물류 용지 등의 일정지역을 ‘산업경쟁력 강화존’으로 지정, △고도 물류시설의 집적 △매립지에 걸리는 규제운용의 재검토 △45피트 컨테이너 등 국내 공공도로를 주행할 수 없는 규격의 사시에의 대응 △벌크터미널 효율화에 의한 코스트 삭감 △공장용지의 재편·확보 등을 구체 시책으로 제시했다.

슈퍼중추 항만과 지방항만 공통의 과제로서는 항만 제수속을 한층 더 간소화하고, 통일화, 정보화, 보안대책의 강화 등을 들었다.

일본 MOL, 인도화주와 장기수송계약

일본선사인 MOL은 최근 인도 자원메이커인 ‘사르가온카’사와 신조선을 대상으로 장기수송계약을 체결했다. 계약기간은 2009년 이후 10년간으로 MOL은 일본조선소에 발주한 10만5,000DWT급 벌크선 1척을 정기용선 형태로 투입한다.

인도는 철광석 수출 주력국이며 최근들어 조강생산의 확대로 원료탄의 수입이 증가하고 있다. MOL이 인도 자원메이커와 장기용선계약을 맺는 것은 이번이 처음이다.

이 선박은 오는 2009년 준공된다. ‘사르가온카’사는 MOL의 신조선을 빌려 자사에서 판매하는 철광석이나 석탄의 해상운송에 사용한다.

MOL의 철강원료 수송부문은 세계 최대규모로서 120여척의 벌크선대를 운항하고 있다.



말라카해협에서의 선박통항 안전기금 설치추진

통항선박의 1DWT당 1센트씩 자발적 부담

일본재단과 말라카·싱가포르해협 연안국의 연 구기관은 3월13일, 14일 양일간 개최된 동해협의 항행안전과 환경보전에 관한 민간회합에서 항행의 안전을 확보하기 위한 기구구성과 이용자의 비용부담에 대한 방안을 마련했다.

금번 회의에서는 동해협에서의 선박의 안전운 항을 위해 ‘말라카해협’ 기금을 창설키로 하는 한 편, 이용자인 해운회사 등이 통항선박 1DWT당 1센트를 자발적으로 각출하여 항행지원 시설이나 그 외의 안전 및 환경보전 시설 등의 보수 및 대체 비용으로 충당한다는 것이다.

이번 회의 참석자들은 오는 6월에 실무회의를 열어 기금의 설치나 운영, 수속 등 세부사항을 검토하여 9월에 개최되는 국제해사기구(IMO) 싱가포르 회의에서 ‘말라카해협 기금’ 설치방안을 제안할 계획이다.

중동지역에서 아시아지역으로 수입되는 ‘오일 로드’로서 해상교통의 요충수로인 말라카/싱가포르해협의 선박통항량은 현재 연간 40억DWT에 달하고 있다. 세계적인 해운 수요의 확대로 2020년의 선박통항량은 1.6배 증가한 64억DWT에 이를 것으로 전망되고 있다. 이 때문에 해상교통의 체증이나 선박의 대형화 및 다양화에 의한 항행안전 리스크의 증대가 우려되고 있다.

금번 회합에서 일본재단의 히로시 회장은 “이용자가 해협에서의 안전을 위한 자금 제공을 실시하는 것과 동시에 연안국과 협력하면서 해협의 안전대책을 진행시켜 나가는 체제가 요구되고 있다”며, 연안국, 이용국, 이용자에 의한 공평한 비

용부담 제도의 도입을 제안했다.

동해협 이용자가 톤당 1센트를 제공하면 현지 점에서 연 4,000만달러의 기금이 모아질 것으로 추산되고 있다. 이번 회합의 논의에 대해 일본선주협회나 국제 선주 및 해사단체가 관심을 나타내고 있어 이용자 공평부담 원칙이 설득력을 얻고 있다.

싱가포르 NOL, 중국 컨테이너사업 진출

싱가포르선사인 NOL은 2월27일 중국선사 SITC 마리타임그룹과 공동출자를 통하여 중국에 합작회사를 설립, 중국의 청도항에서 컨테이너터미널(CT)의 건설과 운영을 실시한다고 발표했다.

NOL은 최근에 국제적으로 터미널사업에 대한 투자를 확대하고 있는데, 수요가 확대하는 중국은 네트워크 확대의 최대 주요거점의 하나로서 향후에는 지리적인 조건을 감안하여 정기선항로부문인 APL의 북중국 지역 허브로서 활용할 방침이다.

청도항은 컨테이너 취급량에서 중국의 상해항과 심천항에 이어 세 번째 규모이다. 2006년의 컨테이너 취급량은 770만TEU로 전년대비 22%증가했다. APL은 청도항을 같은 지역의 각 항을 묶는 피더선용의 중계기지로서 이용하고 있어 최근에 그 중요성이 부각되고 있다.

한편, SITC그룹은 청도항을 본거지로서 정기선 및 벌크 등 각 부문을 발전시킨 해운회사로서 지난 2005년 11월에 자사 터미널의 운영권을 취득했다.

NOL의 국제 터미널부문은 CT를 합쳐 7개지역의 터미널을 보유하고 있다. 가장 많은 지역은 북미지역으로 로스앤젤레스항, 오클랜드항, 시애틀항 등 4개항이 있으며, 일본 요코하마항과 코베항 2항개에서 CT를 운영하고 있다. 대만의 카오승항에도 있다.

일본 MOL페리와 큐슈급행페리 6월1일 합병

영업력 강화와 함께 코스트삭감 가능 기대

일본선사인 MOL은 3월8일 그룹 산하의 MOL 페리(자본금 6억엔)와 큐슈급행페리(자본금 8억 4,000만엔) 2사가 오는 6월1일자로 합병한다고 공식 발표했다.

양사는 각각 운항하고 있는 칸토-큐슈간의 RORO선 항로사업을 대상으로 영업력 강화와 영업창구 집약 등에 의한 업무 효율화, 운항척수, 보유샤시(트레일러) 증가에 수반하는 장비의 집중 구매 등에서의 코스트 삭감이 가능할 것으로 기대하고 있다.

합병에 의한 신회사의 회사명은 'MOL페리'로서 본사는 도쿄도 미나토구(현재의 MOL페리 본사)에 둔다. 또 자본금은 14억4,000만엔으로 회장에는 나카무라 MOL페리 사장이, 사장에는 오카모토·큐슈급행페리 사장이 취임한다.

MOL페리는 오오아라이-토마코마이간의 여객 페리항로외에도 도쿄-하카타간에서 1만G/T급(샤시 160대, 승용차 250대 선적) RORO선 4척을 투입하여 1일 1회 왕복의 서비스를 실시하고 있다. 일본통운과의 공동운항 항로에서 연간 수송량은 샤시 3만7,000대(MOL페리)에 달하고 있다.

큐슈급행페리는 8,015G/T와 1만3,927G/T급 RORO선 2척으로 타선사와의 일부 공동운항으로 낮산 자동차의 공장용 부품수송을 중심으로 연간 샤시 5만3,000대를 수송하고 있다.

MOL페리는 지난 2001년 설립된 회사로서 MOL이 100% 출자했으며, 2005년도의 매출액은 152억엔이다. 지난 1974년 창립된 큐슈급행페리는 MOL의 출자비율이 92%이며, 2005년도 매출고는 51억엔이다.

말레이시아 스타크루즈사 매출액 19% 증가

말레이시아의 스타크루즈그룹은 최근에 NCL 등 산하 계열사를 합한 2006년 실적을 발표했는데, 매출액은 23억 4,305만달러로 전년대비 19% 증가했지만, 손익면에서는 전년도 흑자에서 1억5,606만달러의 적자로 돌아섰다.

그룹 전체의 매출액이 증가한 것은 NCL 브랜드에 2척의 신조선이 취항하여 여객수용 능력이 15% 증가한데다 여행상품 가격의 상승과 선내 소비가 늘었기 때문이다. 특히, 그룹 전체의 승선율도 전년도와 비슷한 101%를 기록했다.

하지만, 지난해 적자를 기록한 것은 NCL이 미국의 브랜드로 지난 2004년 7월부터 운항을 개시한 미국적의 여객선에 의한 하와이제도 크루즈 운항코스트가 늘어난데다 스타크루즈의 인도 및 지중해 크루즈의 매출이 예상을 밑돌았고, 연료유 가격이 크게 상승했기 때문이다.

그룹 산하의 오퍼레이터별로 보면, 동남아시아의 스타크루즈는 홍콩이나 싱가포르에서 선전했지만, 재작년에 NCL로부터 이적한 '슈퍼스타 리브라' 호가 운항하는 인도항로나 첫 지중해항로의 여객모집이 부진했고, 결과적으로 그룹의 수익성을 저해하는 요인으로 작용했다.



• 해양수산부, 해양교육 포털사이트 개설

- 해양수산부, 선·화주 간담회 개최, 동아시아 해상 협력포럼 제안 추진(안) 마련
- 한국해양수산연수원, 2007년도 제1차 이사회 개최

• 해양수산부, 2007년도 제1회 도선사 전형 (면접 및 실기)시험 실시

- 한국선주협회, EU 경쟁법관련 국제세미나 개최
- 부산지방해양수산청, 부산항 유지 준설공사 준공

- 한국선주협회, 국제선박등록법 시행규칙개정안에 대한 의견 해양수산부에 제출, JNG Meeting 사전회의 개최
- 국무조정실, 화물운송시장 안정대책 기획단 4차회의

- 해양수산부, 선박보증기금 설립 운영 관련 기획예산처와 협의
- 한국해양문화재단, 2007년도 정기이사회 개최

- 아시아선주대표자회의(ASF), 제3차 상설사무국 검토 작업반회의 개최(홍콩, 2/7-9)
- 해양수산부, 평택항 서부두 7, 8번 선석 운행사 선정 및 인천북항 2-1단계 민자사업 실시계획변경 승인
- 한국해양수산개발원, 21세기 해양정책포럼 개최

• 인천지방해양수산청, 중국화물선(진영호) 침몰사고(1.26)에 따른 해안 유류오염 실태 합동조사 실시

- 한국선주협회, 회장단회의 및 중앙도선운영협의회 실무회의 개최
- 해양수산부, 외국인력 고용 유연화 적용지역 확대 관련부처 협의, 해양안전종합정보센터(GICOMS) 고도화 추진관련 선사와 해경청 등 이용자, 관련 업·단체 전문가 그룹 전략회의 개최, 제22차 해양사고방지세미나 개최준비 실무협의회 및 해양수산 행정규제개혁위원회 개최

