

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운




---

협회소식	2
선협, 부산 및 광양항 활성화를 위한 선사 간담회	2
선협, 국제동향점검 실무협의회 발족	5
대한조정협회, 2011 Korea Open Regatta 개최	6
해양문화재단, 제6회 해양사진대전 시상식 개최	8
KMI, "항만산업 살리자!" CEO포럼 출범	10

---

해운이슈	12
2011년 하반기 세계경제 환경 및 국내경제 정책 전망	12

---

업계동정	17
------	----

---

해사정보	27
해양부 선박안전법 시행규칙 개정안 입법예고	27
해양부, 소말리아 해적대응 민·관·군 합동 해상훈련	29
국토해양부, 아라미르 프로젝트 추진키로	30
CIDO Shipping, 탱커선 30척 추가 매각	39
Maersk Line 컨테이너 화물 사고 방지 시스템 구축	40
중국 VLCC선대 급증, 유럽국적 탱커선 수요 감소	41

---

해운일지	46
------	----

---



## 선협, 부산 및 광양항 활성화를 위한 선사 간담회 부산항과 광양항 환적화물 유치 확대방안 논의



한국선주협회(회장 이종철)와 국토해양부는 7월 21일 협회 대회의실에서 국내 항만의 환적화물 유치 확대방안 모색을 위한 간담회를 갖고 개선방안을 중점적으로 논의했다.

이 날 간담회에서 국토해양부 주성호 물류항만실장은 “부산과 광양항 등의 환적화물 유치확대를 위해 이 자리를 마련했다”며, 금융위기 및 일본 대지진에 따른 물동량 변화, 선사별 국내항만의 볼륨인센티브제도 절감액, 일본, 중국에서 환적화물 유치를 위한 인센티브 제도에 대해 의견을 개진해 줄 것을 요청했다.

주 실장은 또 현재 운영중인 항만의 볼륨인센티브제도, 환적화물 유치정책, 부산·광양 2 Ports제에 따른 문제점이나 개선방안을 제시하여 줄 것

을 당부했다.

이어 참석자들은 다양한 의견들을 제시하였다. 홍아해운 이환구 전무는 국내에서 근해선사가 처리하는 환적화물은 피더 화물보다는 자사의 환적화물이 많은 비중을 차지하고 있으나 국가정책은 피더 화물 위주로 운영되고 있다며, 처리물량 중 70%가 자사 환적화물이며, 피더의 비중은 30%를 차지하고 있다고 강조했다.

또 중소형선사 전용부두 규모는 1,700TEU급 컨테이너선이 접안할 수 있는 정도가 적합하다며, 최근 선박의 규모 및 추세를 고려할 때, 1,000TEU급 미만의 소형부두는 중소형선사 전용부두로 미흡한 만큼, 2-3단계가 연근해선사 전용부두로 개발될 수 있도록 정부의 지원을 요청했다.

그리고 연근해선사에 대한 하역요율을 저렴하게 공급할 수 있도록 전대료를 낮게 책정하여 줄 것을 건의했다.

이어 고려해온 박정석 사장은 수출입물량의 70%가 연근해 선사에 의해서 처리되고 있다고 지적하고, 2-3단계를 공동물류, 공동서비스의 개념으로 개발하는 한편, 부산 신항·북항 동시기항 선박에 대한 지원을 확대해 줄 것을 요망했다.

특히 박 사장은 연근해선사를 동반성장의 차원에서 지원할 필요가 있다며, 상대적으로 고가인 중소형선의 컨테이너 처리비용을 감안하여 차등적인 인센티브제도 도입이 필요하다고 강조했다.

태영상선 박영안 사장은 피더전 용부두가 아닌 연근해선사 전용부두로의 컨셉 전환이 필요하며, 신항 및 북항에 각각 연근해선사 전용부두를 확보한다면 비용문제도 자연스럽게 해결 될 것으로 기대한다는 입장을 밝혔다.

이에 대해 국토해양부 주성호 실장은 2-5단계를 PA에서 운영하는 공영터미널로 연근해선사에게 제공하는 방안 등에 대해 검토 중이라고 밝히고, 대형선사 위주 정책에서 연근해선사 위주의 정책 수립 필요성에 공감한다는 입장을 표명했다.

이와 관련하여 국토해양부는 현대상선터미널(2-2)과 2-3 또는 2-4를 역할 교환하는 것(Big Deal)도 하나의 방안이라고 지적했다.

장금상선 정태순 회장은 빅딜을 검토할 필요 있다고 강조하고, 2-5단계의 경우 초대형선박 입항이 가능토록 수심 18m를 확보해야 하며, 2-3단계는 연근해선사 전용부두로 개발할 필요가 있다고 말했다. 또 현행 인센티브제도는 과거 실적대비 증가폭이 큰 선사가 유리하기 때문에 고정 고객에게는 매

우 불리한 제도로 개선이 필요하다고 말했다.

이와 더불어 수출화물에 대한 물류비의 정확한 산정을 위한 연구용역을 제안했다. 과거 물류비 비교 연구용역의 결과물로 국내 물류비 비중이 일본에 비해 높다는 지적이 있는데 사실과계를 정확히 따지기 위해 다시 조사할 필요 있다고 강조했다.

한진해운 이원우 부사장은 2011년 6월까지 처리한 70만TEU 중 41만여TEU가 환적화물이라며, 볼륨인센티브관련 선사별 환적물량 총량을 기준으로 시행하여 줄 것을 요청했다.

이 부사장은 외국항만의 경우 부두 신설시 대형선석과 피더선석을 함께 건설하고 있으나, 우리나라의 경우 대형선석에만 치중하여 개발하고 있어 항만 효율이 떨어지는 결과를 초래하고 있다고 지적하고, 국내 컨테이너화물 유치 확대를 위해서는 처리비용 인하가 시급하다고 말했다.

부산항보다 환적시스템이 잘 구비된 싱가포르와 로테르담의 경우 오히려 파격적인 비용으로 이용이 가능하며, 중국의 상해도 환적화물 처리비용이 컨테이너 1개당 50달러로 부산(70달러)에 비해 저렴하다고 강조했다.

한진해운 김규경 상무도 우리나라는 직교역화물 처리비용은 저렴한데 비해 환적화물 처리비용은 상대적으로 고가인 점이 문제라며, 국내 항만의 인센티브제도도 효과가 있으며 인센티브를 감안하여 환적화물 정책을 결정하고 있다고 말했다.

김 상무는 부산 북항과 신항간 피더 네트워크 구축이 필요하며, 특히 배후단지 분양시 소규모, 다수의 운영업자 선정이 과당경쟁을 초래하는 원인으로 대규모 분양을 통한 대형물류업체 국내진출을 유도할 필요가 있다고 지적했다.



이에 대해 국토해양부 주성호 실장은 대규모 배 후단지 분양에 대해 검토중에 있다고 말했다.

STX팬오션 권오인 상무는 외항운송사업자의 경쟁력 강화를 위해 국내 조달금리가 인하될 수 있도록 정책적인 배려를 요청했다. 정기선사의 1년 영업이익은 3%에 불과하나 국내 조달금리는 6~7%로 국내 선사들은 운영에 어려움을 겪고 있으며, 인근국가인 일본은 0~1%, 대만은 3%인 점을 감안할 때 적정수준 인하가 시급하다고 지적했다.

남성해운 이동은 이사는 중소선의 기준마력에 맞는 예선지원을 통해 불필요한 고마력선 이용에 따른 추가 예선비용이 발생하지 않도록 조치하여 줄 것을 요청했다.

이에 대해 한국선주협회 김영무 전무는 기준마력을 초과하는 고마력 예선 사용시 추가비용의 75%를 감면해 주는 제도가 시행중임을 설명하고

일부 D/C 적용여부를 예선사에서 누락하는 경우가 있으므로 선사에서 직접 확인해야 한다는 점을 설명했다.

이 날 간담회에는 정부측에서는 국토해양부 주성호 물류항만실장을 비롯하여 박종흠 물류정책관, 송상근 항만물류기획과장, 이민석, 김주창, 김형대, 이인자, 황상호 사무관이 참석했다.

해운업계에서는 고려해운 박정석 사장을 비롯하여 장금상선 정태순 회장, 태영상선 박영안 사장, 한진해운 이원우 부사장, 김규경 상무, 천경해운 서성훈 부사장, 흥아해운 이환구 전무, 범주해운 노점구 전무, 동진상선 정성중 전무, STX Pan Ocean 권오인 상무, 남성해운 이동은 이사, 동영해운 백승교 이사, 협회 김영무 전무, 양흥근 이사 등이 참석했다.

## KMI · 부산대, 연구 교류 · 협력 MOU 체결 해양수산 분야 공동연구 및 협력 강화



해 공동 노력하고 있다.

한편 미래물류기술포럼은 KMI 주도로 결성됐으며, 부산대 김인세 총장이 공동의장을 맡고 있다.

한국해양수산개발원(원장 김학소)과 부산대학교(총장 김인세)가 연구 교류 및 협력에 관한 협약(MOU)을 체결했다. 이에 따라 KMI와 부산대는 해양수산 분야의 공동연구 및 조사, 학술행사 공동개최, 정보교환, 연구역량 강화 등 연구협력을 강화하게 됐다. KMI와 부산대는 이미 항만운영기술 분야에서 연구협력을 해왔으며, 2010년 3월에는 '미래물류기술포럼'을 결성하여 물류기술의 신성장동력 발굴을 위

## 선협, 국제동향점검 실무협의회 발족

### 대이란 제재와 경쟁법 강화조치 등을 점검



대이란 제재동향과 향후 전망, EU와 미국, 홍콩, 싱가포르 등 국가별 경쟁법 동향에 대한 설명이 있었으며, 한진해운과 현대상선 등에서 이에 대한 보완설명이 있었다. 특히, 참석자들은 미국의 대이란 제재조치가 구체적이지 않은 관계로 다소 혼선이 우려된다고, 선사측에서 개별적으로 타회사의 중동서비스 이행여부와 구

한국선주협회(회장 이종철)는 7월25일 해운산업에 대한 국제이슈를 점검하고 효율적인 대응방안을 모색하기 위해 국제동향 점검 실무협의회를 발족시켰다.

이 협의회는 협회를 비롯하여 외항해운업계, 한국해양수산개발원, 국토해양부 등의 관계자 20여 명으로 구성됐으며, 두달에 한번 정례적으로 회합을 갖고 해운산업에 대한 국제이슈를 중점적으로 점검한다.

협회는 7월25일 협회 대회의실에서 제1차 국제동향 점검 실무협의회를 개최하고, 미국의 대이란 제재조치와 EU 등 선진국의 경쟁법 강화조치 등을 점검하고 향후 대응방안을 논의했다. 협회가 동 협의회를 발족시킨 것은 최근들어 국제기구 및 선진국들이 해운산업에 대한 규제를 점차 강화함에 따라 이에 대한 상시점검과 효율적인 대응 필요성이 제기되었기 때문이다.

이 날 실무협의회에서는 먼저 협회에서 미국의

제적인 제재범위 등을 파악하는데 어려움이 있으므로 협회 차원에서 정부와 한국해양수산개발원 등과 협력하여 사실확인해 주려해 줄 것을 요청했다. 또한 이 날 협의회에서는 2008년에 EU에서 정기선 동맹에 대한 경쟁법 적용 등으로 주요 해운국에서는 경쟁법 적용에 대한 논의가 있는 만큼, 이에 대한 대응논리를 강화해야 한다는 의견이 있었다.

이에 따라 협회는 미국의 대이란 제재조치에 대한 진전사항 등을 지속적으로 모니터링하고 이에 대한 정보를 회원사에 제공기로 했다.

한국선주협회 관계자는 “최근들어 해운산업에 영향을 끼칠 수 있는 국제이슈들이 지속적으로 발생함에 따라 이에 대한 효율적인 대응방안을 모색하기 위해 해운업계와 정부, KMI간 정보공유의 장이 필요해 협의회를 구성하게 됐다”며, “이 협의회가 정례적인 모임을 통해 국제이슈들을 점검하고 이를 해결하는데 기여할 수 있기를 기대한다”고 말했다.





## 대한조정협회, 2011 Korea Open Regatta 개최 조정의 저변확대를 위한 참여형 대회 성황리에 마쳐



한국 조정의 현재와 미래를 엿볼 수 있는 전국조정선수권대회 ‘STX컵 코리아 오픈 리카타’가 7월 30일부터 8월 2일까지 경기도 하남시 미사리 조정경기장에서 성황리에 열렸다. 대한조정협회 이종철 회장은 개막식에서 “지난 해 조정협회장을 맡았고 그동안 많은 준비를 해왔다. 오늘 열리는 대회로 그 결실을 맺을 것으로 기대한다”면서 “조정의 저변 확대를 위해 앞으로 더 노력하겠다. 이제 첫걸음을 시작한 것 뿐이다. 많은 관심을 가져달라”고 당부했다.

조정의 저변 확대를 위해 참여형 대회로 기획된 2011 STX컵 코리아 오픈 리카타 대회는 약 3만5,000여명의 방문객이 모이는 등 성황리에 개최되었다.

개막식은 한국체육대학교 무용학과 학생들의 국악 공연을 시작으로, 오페라 공연 등 풍성한 볼거리가 가득했다. 또한 개막식 3시간 전부터 장내에서는 다양한 이벤트와 게임이 진행돼 대회장을 찾은

관람객들의 이목을 끌었다.

대회 첫날인 7월 30일에는 조정과 관련된 다양한 행사가 열린 가운데 고교리그(500m) 남·여 스프린트(500m) 일반인 팀(500m) 경기가 펼쳐졌다. 고교리그에서는 대원외국어고등학교가 2분1초95의 기록으로 우승을 차지했고, 여자 스프린트는 수원시 체육회(1분36초65)가, 남자 스프린트는 한국체육대학교(1분22초91)가 1위로 결승선을 통과했다. 일반인 팀 경기는 연세대OB(1분55초97)가 녹슬지 않은 실력을 과시했다.

이어 마지막 경기인 2,000m 노비스(친선전)에서는 옥스포드(영국), 멜버른(호주), 와세다(일본), 게이오(일본) 등 세계 명문대학 조정팀과 서울대, 연세대, 한국외대 등 국내 대학팀들이 승부를 펼쳤다. 또한 이 경기에는 MBC 예능프로그램 ‘무한도전’ 팀이 가세해 조정의 대중화와 인기 물이에 큰 영향

력을 발휘했다.

멜버른이 6분00초02로 우승을 차지한 가운데 게이오(일본)와 옥스포드가 그 뒤를 이었다. 무한도전 팀은 8분02초93을 기록, 최하위인 8위에 그쳤지만 경기장을 찾은 관중들에게 많은 격려의 박수를 받았다.

2010년 8월 이종철 STX부회장이 대한조정협회장으로 취임하며 추진한 TV 오락프로그램과의 연계로 조정에 대한 일반인들의 인식이 크게 개선됐다. 이날 관중들의 대부분도 ‘무한도전’ 팀을 보기 위한 목적이 컸지만 다른 선수들의 경기들을 지켜보며 조정에 대한 관심을 키울 수 있었다.

지난 1년여 기간 동안 계속된 대한조정협회 등 관계기관의 노력도 효과를 발휘한 순간이었다. 2010 광저우 아시안게임에서 한국 조정대표팀은 은메달 3개, 동메달 3개를 수확해 참가종목 중 가장 많은 수의 메달을 거둬들였지만 국민들의 관심은 전혀 얻지 못했다. 조정에 대한 국내 인식이 너무도 저조했고 선수층도 얇은 탓이었다. ‘조정의 저변 확대’

를 기치로 내건 협회는 최초로 국가대표 선수들의 해외 전지훈련을 보내는 등 다각적인 지원을 확대해왔다. 대한조정협회의 이계백 전무이사는 “초등학교 팀 창단 문의 등 어린 선수들이 찾아와 조정에 대한 관심을 보이는 등 인식이 넓어지고 있음이 피부로 느껴진다”며 한국 조정의 희망적인 모습을 확신했다.

선수들의 조정 경기가 모두 끝나고 오후 7시 30분부터 9시까지 2011 Korea Open Regatta의 성공적인 개최를 축하하는 아름다운 콘서트가 열렸다. 늦은 시간에도 조정 경기를 관람한 많은 관중들이 콘서트를 위해 미사리 조정 경기장을 떠나지 않고 자리를 지켰다. 관중들의 환호를 받으며 국내 유명 가수들의 무대가 이어졌고 오후 9시에 콘서트가 끝이 나면서 대회 첫 날 준비된 모든 개막 행사가 성황리에 마무리 되었다.

국내 유명 예능 프로그램과 연계한 성공적인 대회의 개최로 조정 스포츠에 대한 국민들의 인식도를 높일 수 있었다.





## 해양문화재단, 제6회 해양사진대전 시상식 개최 해양에 대한 의미 되돌아보는 뜻깊은 자리 가져



해양문화재단(이사장 오공균) ‘제6회 대한민국 해양사진대전’ 시상식이 7월 13일 오전 11시 서울 세종문화회관 세종홀에서 개최되었다. 지난 2006년부터 진행돼 올해로 6회째를 맞는 대한민국 해양사진대전은 작품 수와 질적인 면에서 해마다 성장을 거듭하고 있는 대표적인 사진공모전이다.

이번 대전에는 4월1일부터 5월19일까지 49일간 해양 의식, 해양관광, 해양환경과 오염, 해양산업, 해양레포츠 등 해양에 관련된 다양한 분야에서 총 4,790점의 작품이 응모됐으며, 예심과 본심을 거쳐 총 60개의 작품이 선정됐다.

그 중 최고의 수상작인 금상에는 ‘귀가’ (국토해양부장관상)와 ‘바다는 아프다’ (매일경제신문사회장상)가 시상되었다. 해양문화재단 관계자는 “올해로

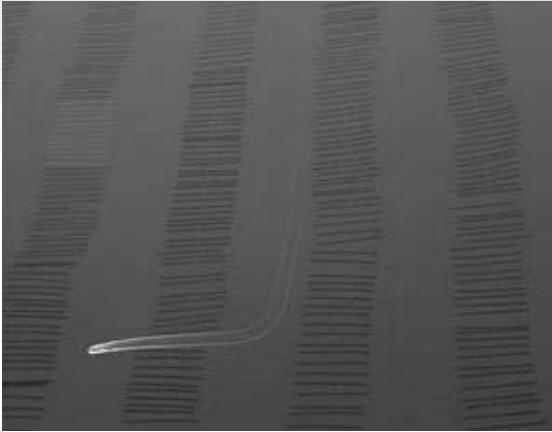
6회째를 맞는 대한민국 해양사진대전은 역대 최고의 경쟁률을 보였으며, 그만큼 많은 작품가운데 선정된 작품을 시상하는 자리인만큼 매우 영광스럽고 뜻깊은 자리”이라고 전했다.

이번 시상식에는 국토부 및 해양관련유관기관 관계자들이 참석해 해양에 대한 의미를 되새겼으며, 시상식장 입구에 수상작 60점의 작품을 전시해 시상식에 참가한 모든 분들과 작품을 함께 관람하였다.

해양문화재단 관계자는 “이번 전시회는 역대 최고의 경쟁률을 보인 만큼 더 좋은 작품으로 관객들을 맞이하게 됐다”며 “많은 분들이 시원한 바다사진을 통해 무더위를 잊을 수 있기를 바란다”고 밝혔다.

출품작 중 금상작에는 국토해양부장관상과 매일경제신문사 회장상과 상금 300만원이, 은상작에는





해양경찰청장상과 해양문화재단 이사장상과 상금 200만원이, 동상작에는 한국해운조합 이사장상, 해양환경관리공단 이사장상, 한국선주협회 회장상, 부산항만공사 사장상, 한국도선사협회 회장상, 인천항만공사 사장상, 울산항만공사 사장상과 상금 100만원이, 입선작에는 해양문화재단 이사장상과 상금 20만원이 수여되었다.

최고의 수상작인 금상은 귀가(국토해양부장관상)와 바다는 아프다(매일경제신문사회장상)가 수여되었다. 여러 수상작품들이 해양에 대한 다양한 창작 활동을 보여준 가운데, 특히 금상인 신성안씨 작품 귀가는 드넓게 펼쳐진 김양식장의 전경 속에서 일과를 마치고 집으로 돌아가는 어선 한 척을 그림을 그리듯이 나타냈다.

한편 금상인 엄익상씨의 작품 바다는 아프다는 아름답고 활기 넘쳐야 할 해운대 해수욕장의 백사장 에 쓰레기들이 널부러져있는 모습을 렌즈에 담아, 인간이 자연에게 아픔을 주는 이미지를 표현했다.

은상은 박금옥 씨의 즐거우세요?와 김정순 씨의 독도는 우리땅이 받았고, 동상은 정영기 씨가 출품한 공존 외 6점이 수상했다. 이 밖에 입선작 50점이 선정됐다.

수상작들은 지난 7월 4일부터 경북공역 서울메트



로미술관 1관에서 전시되었으며, 서울 전시 후에는 10월까지 4개월간 대전 부산 울산 공주 인천 광주 등을 돌며 순회전시된다.

이 전시회는 누구나 무료로 관람할 수 있도록 전시장을 개방하고 있으며, 자세한 사항은 해양문화재단 홈페이지를 통해 알 수 있다.

### 국토해양부 오션폴리텍 취업박람회 개최 대한민국 해운산업의 중추적 역할 수행 기대

국토해양부(장관 권도엽)는 7월 12일 부산 영도에 위치한 한국해양수산연수원에서 외항해운선사 및 선박관리선사를 대상으로 오션폴리텍 외항상선 3·4급 해기사 교육생을 위한 취업박람회를 개최했다.

이번 취업박람회 무대에 오른 87명의 예비 해기사들은 지난해 11월 4:1의 경쟁을 뚫고 합격한 우수한 인재들이며, 현재까지 한국해양수산연수원에서 단체생활을 하며 9개월간의 이론교육과 승선실습의 이수를 목전에 두고 있다.

이들은 선사에서 9개월 가량의 개인실습을 마치면 안정적이고 장래가 보장되는 직장에서 연봉 3,500만에서 4,500만원의 해기사로서 일하게 된다. 5년 이상 승선시에는 보다 높은 임금의 해운관련 직종으로 전환이 가능하고, 10년 이상 승선시에는 대형 컨테이너선 및 LNG선 등의 선장으로서 우리나라 해운의 중추적 역할을 수행하게 될 것이다.

# KMI, “항만산업 살리자!” CEO포럼 출범

김학소 원장 “항만산업 단결·국제화” 주장



항만산업의 활로 모색과 경쟁력 제고를 위해 한국해양수산개발원(원장 김학소) 주도로 설립된 ‘항만산업 CEO 포럼’이 7월 29일 부산 코모도호텔에서 창립총회를 갖고 본격적인 활동에 들어갔다.

이날 창립총회에서는 사전에 조정을 거친 항만산업 CEO포럼의 임원진이 발표되었는데, 공동의장은 KMI 김학소 원장과 코스모스쇼핑 강외구 회장이 각각 맡고, 공동부의장은 한국선박수리조합 이동희 회장, 한국선박관리업협회 정영섭 회장, 부산항만산업협회 이윤재 회장, 한국해대 동창회 박항무 회장, 목포해대 동창회 이은석 회장 등 5명이 맡기로 했다.

또한 고문단에는 한국해양대학 오거돈 총장, 김칠두 전차관, 이재균 전 국토해양부 차관, 박정범 항만위원장 등이 위촉되고, 지도교수는 한국해양대

학교 김길수 교수와 동의대학교 조삼현교수가 맡기로 했으며, 뉴본마린의 주택곤 사장을 비롯하여 총 10명이 공동집행위원에, 이와는 별도로 9명이 자문위원에 각각 임명되었다.

항만산업 CEO 포럼은 항만관련CEO들의 지속적인 정보교환과 협력체제 구축으로 정부의 항만정책에 대한 협조는 물론 항만산업의 경쟁력 제고와 국제화를 모색하는데 주안점을 두고 창설이 됐다.

이날 제1부 행사로 열린 항만산업CEO포럼 창립총회에서 김학소 공동의장(KMI 원장)은 개회사를 통해 “국가교역의 관문역할을 하는 항만관련 산업계의 역할이 없었다면 오늘의 한국이 없었을 것”이라고 강조하고, “그러나 우리나라의 항만산업은 규모가 영세하고 과장경쟁 속에서 제대로 성장하지 못하고 있으며 장기적인 대응전략도 갖지 못했다”

고 지적했다. 김학소 의장은 부산항이 세계 5대 항만이지만 전세계 선용품공급 시장의 규모가 378억 달러임에도 불구하고 부산항은 2.4억 달러에 불과한 실정이며, 조선기자재업, 수리조선업, 유류공급업 등 항만관련 산업이 현재 불황과 경기침체로 고전하고 있다고 진단했다.

김학소 원장은 따라서 이번 항만산업 CEO 포럼 창립을 계기로 “항만관련산업이 국내항만에서만 경쟁할 것이 아니라 업체간 단결을 통해 전세계 항만을 대상으로 해외진출을 적극 추진해야 한다”고 강조했다. 창립총회 후에 열린 제2부 워크숍에서는 KMI 김범중 본부장이 ‘우리나라 항만관련산업 현황과 발전 방향’, 인천항만공사 이홍식 본부장이 ‘인천항 크루즈산업 활성화에 따른 발전전략’, 한국해양대학교 오진석 교수가 ‘선박수리 및 해양플랜트 산업의 활성화 방안’, 부산항만공사 황성구 본부장이 ‘부산항의 서비스 비즈니스 창출방안’이라는 주제로 각각 강연했다. 또한 워크숍 말미에는 중앙대학교 방희석 교수의 사회로 국토해양부 신연철

과장, 동의대학교 조삼현 교수, 정일터빈 최정돌 사장, KMI 이성우 실장 등이 패널로 참가하여 패널토의를 가졌다.

이날 창립대회 및 워크숍에는 인천항발전협회의 전 사무처장 황치영씨등 인천항 관계자들이 다수 참가하여 ‘항만산업 CEO 포럼’이 부산항에만 국한된 것이 아닌 전국 조직이라는 점을 상기시켰다. 관계자들에 따르면 항만산업 CEO포럼은 부산에서 창립되었지만 전국항만을 순회하면서 개최될 예정이라고 한다. 이날 또한 관심을 끈 것은 부산 영도에서 출마설이 나돌고 있는 이재균 전 국토해양부 차관(해외건설협회 회장)과 역시 국회의원 출마설이 돌고 있는 노기태 부산항만공사 사장이 총회장에 화환을 보내고 많은 관계자들과 인사를 나누는 장면이다. 오거돈 한국해양대학교 총장은 축사가 예정되어 있어 참석했으나, 한국해양대학교 폐지의 내용을 담고 있다는 ‘해양과학기술원’ 설립 방안 국회 발의에 대처하기 위해 개회 직전에 자리를 뒀다.

## KMI · 인니 해양부, 연구협력의정서 체결

### 양국의 해양분야 연구협력 및 지원방안 마련

한국해양수산개발원(원장 김학소)은 지난 7월 5일 자카르타에서 인도네시아 해양수산부와 연구협력의정서를 체결했다. 이번 연구협력의정서 체결식에는 양국 해양수산계 주요 인사 약 100여명이 참석했다. 한국 측에서는 김학소 KMI 원장을 비롯해 장관급 국회 국토해양위 위원장, 김영선 주 인도네시아 대사, 이재균 해외건설협회 회장 등이 참석했다. 인도네시아 측에서는 Fadel Muhammad 해양수산부 장관 및 Gellwynn Jusuf 차관, Alex Retraubun 산업부 차관 등이 참석했다. 두 기관은 이번 의정서를 통해 해양수산 분야 연구협력을 수행하고, 양국 해양기업을 실질적으로 지원할 수 있는 방안을 마련하는데 합의했다. 특히 양 기관 간 운영위원회를 구성해 ‘한-인도네시아 해양수산 연구협력센터’ 설립과 ‘한-인도네시아 해양수산 포럼’ 정례화를 추진하기로 했다.

또한 KMI가 운영하고 있는 ‘해양아카데미’를 활성화해 해양수산 인력 교육·교류에 적극 나서기로 했다. 인도네시아 연안 해운 활성화 방안, 항만개발 타당성 연구 등 실질적인 연구협력 사업에 대해서는 지속적으로 논의하기로 했다. 한편 이튿날인 7월 6일에는 KMI와 인도네시아 해양수산부가 공동으로 ‘제1차 한-인도네시아 해양수산포럼’을 개최해 양국의 해양수산 분야 정책 현황을 소개하고 실질적인 협력 방안에 대해 논의했다.

# 2011년 하반기 세계경제 환경 및 국내경제 정책 전망

## LG 경제연구소, 하반기 세계경제 성장세 4%대 머물 것

2011년 하반기 세계경제는 고유가와 유럽 재정위기 등 상반기 충격요인들의 항배에 의해 결정될 것이다. 3분기에 4%대의 소비자물가 상승세가 이어지면서 국내경기는 하반기 중 회복의 활력이 세지 않을 전망이다. 원화절상, 일본 대체효과 소멸 등으로 수출활력이 다소 둔화되고 설비투자도 대기수요가 충족되면서 상승세가 꺾일 전망이다.

이에 따라 2011년 하반기 국내경제 성장률은 4.5%, 연간으로는 4.1% 수준을 기록할 것으로 전망된다. 가계부채, 건설사 및 저축은행 부실문제 등이 우리경제의 장기적인 불안요인으로 작용하겠지만 단기간 내 경제에 심각한 충격을 줄 정도는 아닌 것으로 보인다. 하반기 중에도 물가안정 대책에 초점이 두어져야 하며 단계적인 정책금리 인상으로 기대 인플레이션 상승을 억제할 필요가 있다.

하반기의 시작점에서 경제악화 요인들은 어떠한 것들이 있으며, 효과적으로 대처하기 위해서 현재의 상황과 앞으로의 전망을 살펴볼 필요가 있다. 다음은 LG 경제연구소에서 발표한 “2011년 하반기 세계경제 환경 및 국내경제 정책 전망”의 주요 내용을 정리·요약한 것이다. (편집자주)

### I. 세계경제 환경

#### □ 국제원자재 가격 안정되나

##### 일부 OPEC 국가의 증산에도 불구하고 국제유가는 불안한 흐름 보일 듯

상반기 유가 급등을 초래한 중동 및 북아프리카의 정세불안이 진정되면서 유가는 하향추세를 보일 전망이다. IEA 회원국들의 비축유 방출과 일부 OPEC 국가들의 증산은 유가의 하락 압력을 더욱 높일 것으로 예상된다. 하반기에 석유 수요가 지속적으로 증가함에도 불구하고 비OPEC의 생산확대는 부진할 것으로 예상된다.

원유가격을 급락시킬 정도의 대규모 증산은 없을 것이다. 원유공급에 따른 장기적 수익 극대화를 꾀하는 산유국들은 세계경기가 하락하지 않는 수준에서 가능한 높은 유가를 유지하려고 하기 때문이다.

세계 석유 여유생산능력의 감소도 유가하락을 제약하는 요인이다.

OPEC 국가들의 증산이 이뤄진다면 연말에 세계수요 대비 석유의 여유생산능력은 2.4%로 위축되어 석유 공급 여력이 취약해질 것으로 판단된다. 이에 따라 국제유가는 상반기 보다는 낮아지겠지만 연말까지 배럴당 100달러 이상을 이어갈 것으로 예상된다.

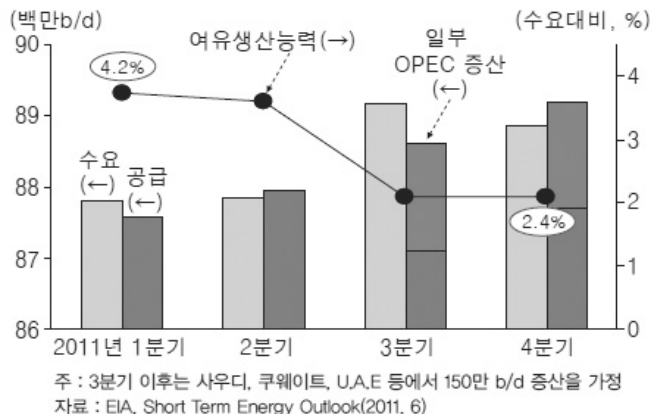
#### 곡물가격 하락세 소폭에 그칠 듯

지난 해 가을부터 나타난 극심한 기상이변의 배경인 라니냐 현상이 2011년 봄에 소멸됨에 따라 작황사정이 개선되었고 곡물가격은 전반적으로 하락세를 보이고 있다. 하반기 기상이변 가능성의 감소로 인해 곡물가격의 하락세는 당분간 지속될 것으로 예상된다. 미국 기후예측센터는 올 여름에 엘니뇨나 라니냐가 발생하지 않을 것으로 예측하고 있으며 유엔의 식량농업기구는 2011~12년(2011년 하반기~2012년 상반기) 곡물 생산량이 전기 대비 3.5% 증





## 석유수급과 여유생산 능력



가하면서 국제 곡물시장이 초과공급 상황으로 전환될 것이다.

그러나 상반기동안 나타난 곡물생산 차질로 초과수요가 발생하면서 재고가 줄었기 때문에 곡물가격의 하락 폭은 제한적일 것으로 보인다. 2010/11년의 전체 곡물재고는 지난 기간에 비해 8.2% 줄어들었고 특히 옥수수의 재고는 1974년 이후 최저 수준을 기록했다. 이러한 낮은 수준의 재고는 곡물가격 하락에 걸림돌이다.

## □ 유럽 재정위기의 향방

### 유로존 위기 파국 가능성은 줄어

현재 그리스의 국채금리는 15% 내외의 높은 수준을 나타내고 있고 국가신용등급 또한 최하위 수준이다. 따라서 국채발행을 통해 금융시장으로부터 자금을 조달해 만기가 돌아오는 부채를 상환하기는 어려운 상황이다. 하지만 최근 그리스 의회가 정부의 새로운 긴축안을 통과시키고 유로 회원국들이 추가 구제금융을 합의한 후 국제금융시장의 불안은 상당부분 진정되는 모습이다.

그리스 정부가 보다 강한 재정긴축을 시행하고 향후 5년간 약 500억 유로 규모의 국유재산을 매각하겠다는 자구방안을 결의하면서, 그리스에 대한 2차 구제방안도 구체적으로 논의되고 있다.

## 주기적으로 금융불안 재연될 것

그리스에 대한 새로운 지원책은 그리스 국채의 당면한 부도위험을 경감시킴으로써 유럽금융시장을 안정시키는 데 기여할 것이다. 강도 높은 긴축정책에도 불구하고

고 재정여건이 효과적으로 개선되지 못하면, 금리상승 및 신용등급의 하락으로 금융시장을 통한 자금조달이 어려워져 다시 한 번 부도위기에 처할 수 있다.

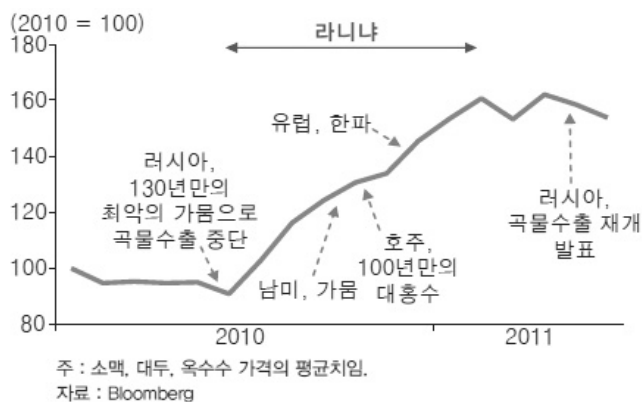
유럽지역에서의 금융불안은 향후에도 주기적으로 재연될 가능성이 높다. 은행간 대출시장에서 유럽계 자금이 차지하는 비중이 높아 외환시장과 외화자금 부문을 중심으로 혼란이 가중될 우려도 있다.

## □ 미국, 중국 경제 급락 우려는 없다

### 미국, 급락가능성은 낮으나 성장률 둔화 예상

2010년 말 2차 양적완화 이후 미국경기 회복 움직임

### 기상이변과 곡물가격 추이



임이 세계경기 상승세 재개를 주도했다면 최근에는 미국경제의 각종 지표들이 둔화되면서 세계경제 전망도 불투명해지고 있다.

중앙 및 지방정부의 재정상황 악화로 긴축기조가 강화되면서 정부부문에서의 수요둔화효과는 지속될 것이다. 부동산가격 하락도 이어지면서 당분간 가계 부문의 소비성향이 더 높아지기 어려울 것으로 예상된다. 올해 미국의 경제성장률은 2% 중반 수준에 그칠 것으로 전망된다.

### 중국, 긴축기조 완화되면서 회복세

2011년 5월까지의 소비자물가지수 상승률은 5%를 기록했는데, 물가상승의 고삐를 잡지 못하면, 올해 경기운용은 물론 12차 5개년 계획의 주요한 구조 개선 목표달성에도 차질이 빚어지게 된다.

하반기로 갈수록 소비 및 투자의 회복을 기대할 수 있다. 가을쯤 서민용 주택사업(2년 간 2,000만 호)의 착공이 예정돼 있고, 고속철도 등 공사 중인 대형 인프라 투자도 진행할 수밖에 없다. 고정자산 투자액 증가 추이는 지난해보다는 낮지만, 20% 안팎의 비교적 높은 증가율을 나타낼 것이다. 하반기 소비는 물가상승 압박 및 각종 소비진작조치의 종료 등으로 크게 개선되기는 어렵다.

## □ 하반기 세계경제의 흐름

### 세계경제 급락 리스크는 줄어들어

세계경제는 중동사태에 따른 유가 급등, 일본대지진에 따른 글로벌 공급체인 차질 등 올 들어 발생한 외부적 충격의 영향으로 2분기 들어 뚜렷한 둔화조짐을 보였다. 대지진 이후 일본 경제가 마이너스 성장을 지속하는 가운데 부품 조달 어려움으로 미국 등은 생산차질을 빚는 중이다. 여기에 포르투갈의 구제금융에 이어 그리스 부도 우려 등 유럽 재정위기도 불거지면서 경제심리를 위축시키는 요인이 되고 있다.

하반기 세계경제는 완만한 회복기조를 보일 것으로 예상된다. 국제 농산물가격과 유가가 정점에서 다소 하향 기조로 돌아서면서 인플레이션 압력이 확산되지 않을 것으로 보인다.

### 고유가는 여전히 세계경제 성장 제약

하반기 세계경제의 회복 기조는 당초 예상보다 다소 지연되고 회복 속도도 완만할 것으로 보인다. 유럽 재정위기가 급격한 충격을 주지 않더라도 경제주체들이 활동을 본격적으로 재개하는 데 걸림돌이 될 것으로 보인다. 중기적으로 유럽 부채문제가 해결되는 과정에서 경제상황의 급격한 변화가 발생할 가능성이 크다는 점은 장기적 시각에서의 투자나 고용

세계경제 주요지표 전망

	2010	2011			2012
		상반기	하반기	연간	
세계경제성장률(%)	5.1	3.7	4.1	3.9	4.3
엔/달러 환율(평균)	88	82	86	84	89
달러/유로 환율(평균)	1.33	1.40	1.43	1.41	1.40
국제유가(두바이, 달러/배럴)	78.1	105.6	103.9	104.7	108.2



등을 제약하는 요인이 될 것이다.

이러한 점을 감안할 때 세계경제의 잠재 성장률은 4% 아래로 낮아진 것으로 판단되며 성장률이 이를 상회할 시 인플레이 압력 확대, 국가신뢰도 저하 등 부작용이 우려된다.

## 달러, 당분간 약세 국면 지속

그리스 국채의 부도 우려가 다소 완화되고는 있지만, 과도한 정부부채 문제에 대한 근본적인 해결방안은 여전히 마련되지 못한 상황이다. 2010년 7월 초 이루어진 추가 구제금융 결정에도 불구하고 그리스 재정위기의 해결방향은 향후 국제금융시장의 주요 불안요인으로 잠재할 것이다. 이에 따라 ECB의 금리인상으로 인한 유로화 강세효과는 제한적일 것으로 여겨진다. 정책금리 인상에 따른 달러화의 추세적 강세국면은 일러야 내년 상반기에나 가능할 전망이다. 엔화가치는 지진피해 복구를 위한 재정수요 본격화로 점차 약세로 전환되어, 하반기 평균 달러당 80엔대 중반으로 하락할 것으로 보인다.

## II. 국내경제 전망

### □ 소비자물가 안정되나

#### 하반기, 공급측 물가불안요인 완화될 것

소비자물가의 가파른 상승세는 진정되는 모습이다. 작년 말 이후 전월비 기준 0.5%를 상회하던 소비자물가 상승률은 4월 이후부터는 평균 0.1%로 다소 낮아졌다.

대외 불안요인도 하반기로 갈수록 안정되는 모습을 보일 전망이다. 유가 등 국제원자재 가격은 2분기를 고점으로 진정되는 모습을 보이고 있는데, 하반기에도 원자재 가격은 안정 추세를 이어갈 것으로 예상된다.

### 공공요금, 전월세 상승이 물가상승 주도

하반기에 공급측 물가불안요인들이 완화되더라도 물가상승률이 빠르게 낮아지지는 않을 것이다. 최근의 비용상승이 인플레이션 기대심리로 이어지면서 제조업과 서비스 부문의 가격 상승압력으로 나타나고 있기 때문이다.

하반기에도 3%대 후반의 상승률이 유지되면서 올해 연간 소비자물가 상승률은 4%를 기록할 전망이다. 내년에는 물가상승압력이 완화되는 추세가 이어지면서 소비자물가상승률이 3% 내외로 안정될 것으로 전망된다.

### □ 가계부채 리스크 점검

#### 가계부채, 단기간내 위기발생 가능성 크지 않아

우리나라의 가계부채에 대한 우려가 커지고 있지만 현재 은행의 가계대출 연체율은 0.76%(2011년 5월말), 신용카드대출도 1.77%(2011년 3월말)를 기록하고 있다. 가계부채 규모와 위험도를 둘러싼 논란에 비해서는 낮은 수준이다. 각 금융기관들이 부실채권을 상당부분 상각해 부실규모가 크지 않다. 주택보유비율이 높아 가계부채 규모가 큰 40~50대 중장년층은 가처분소득도 많아 부채상환능력이 높다.

상환능력에 큰 영향을 미치는 금리 수준도 지난해 말 이후 상승하고 있으나 절대수준이나 물가상승률을 고려한 수준은 2007~08년에 비해서 아직은 낮은 편이다. 가계의 소득 대비 원리금상환비율도 가계가 부담을 느끼는 수준보다 아직은 낮은 편이다.

#### 원리금 상환 비율 높아지면서 가계부담 커질 것

명목소득 증가율을 초과하는 부채 증가는 가계의 부채상환능력을 떨어뜨리는 요인으로 작용한다. 이자율이나 경기변동 등 이외에도 가계부채 증가는 결국 가계의 건전성을 위협하고 있다고 볼 수 있는 셈

이다. 금리가 상승하면서 은행의 가계대출 연체율도 시차를 두고 상승하고 있다. 2005년 이후의 통계에 따르면 기존대출 이자율 1%p 상승은 이후 6개월간 연체율을 1.88%p 상승시키는 것으로 분석된다.

## □ 국내경기 언제 회복되나

### 인플레이션 우려로 하반기 회복세 완만할 듯

향후 국내경기 반동의 모멘텀은 역시 원자재 가격 안정에서 찾아야 할 것이다. 우리나라는 특히 원유 의존도가 높아 인플레이션 압력이 주요국들에 비해 높게 나타난 만큼 유가안정으로 국내 인플레이션 압력이 얼마나 완화되느냐가 향후 경기회복의 주된 관건이 될 것이다.

유가상승세가 다소 진정되고 있지만 국내경제의 인플레이션에 대한 우려는 하반기 들어서도 당분간 지속될 것으로 예상된다. 원자재 가격 상승이 공산품에 전가되고 최근 들어서는 서비스 부문으로 파급되어 가는 양상을 보이고 있다. 전년동월비 4% 내외의 높은 물가상승세가 3분기까지 이어지면서 경제주체들의 심리회복을 지연시킬 것이다.

우리 경제는 당분간 등락을 거듭하는 조정국면을 지속하다가 3분기 중반경부터 완만한 회복세를 보일 것으로 예상된다. 이에 따라 올해 연간 국내경제 성장률은 4%를 크게 벗어나지 않을 것으로 전망된다. 2012년에는 내수회복이 좀더 뚜렷해지면서 국내경제 성장세가 4%대 초반으로 다소 높아질 것이다.

### 소비와 건설투자, 부진에서 벗어날 듯

상반기 국내경제 성장을 수출이 이끌었다면 하반기에는 내수부문의 역할이 상대적으로 부각될 것이다. 국제 농산물가격과 유가가 하향기조를 보이면서 상반기중 크게 악화되었던 교역조건이 다소 개선되고 이에 따라 소비의 기반이 되는 실질 국민소득이

늘어날 전망이다.

중동의 정치적 불안 완화, 재정위기 우려 축소 등으로 소비심리도 다소 회복될 것으로 예상된다. 다만 금리상승 기조가 이어지고 가계부채 억제 대책 등으로 대출확대가 어려워지는 점 등은 소비 제약요인으로 작용하게 될 것이다. 그동안 경기회복 과정에서 부진을 지속했던 민간소비는 하반기중 소폭 반등할 여지가 있다.

하반기 건설투자도 상반기의 마이너스 성장에서 벗어날 것으로 예상된다. 하반기에는 분양물량 소폭 증가, 재개발/재건축 착공 증가, 공공기관 지방이전 등에 따라 건축투자가 소폭 회복될 전망이다. 장기화된 공급축소로 미분양물량이 줄어들면서 지방을 중심으로 주택경기가 다소 살아나는 움직임을 보이고 있다.

### 일본 대체효과 소멸과 원화절상으로 수출증가세 둔화

하반기 세계경기 회복에도 우리나라 수출증가세는 다소 낮아질 것으로 예상된다. 세계경제의 완만한 회복이 예상되나 원화절상에 따른 가격경쟁력 약화, 일본 대체효과와 소멸 등이 하반기 수출의 제약요인이다. 국제 원자재 가격 상승과 내수의 완만한 회복으로 수입 증가율은 연간 20%를 넘어설 것이다. 수입이 수출보다 빠르게 늘고 해외여행에 대한 수요 확대 등으로 경상수지 흑자 규모는 150억 달러 안팎에 머물 전망이다.

세계경제의 전반적인 성장추세가 둔화되고 재정위기 등 리스크 우려가 장기화됨에 따라 설비투자도 크게 살아나기 어려울 전망이다. 원자재 가격 상승이 세계경제의 장기 성장추세를 제약하고 국가부채 위기도 지속적으로 경제에 불안감을 줄 것으로 예상되고 있다.



## 고려해운

상반기 결산 워크숍 개최

고려해운은 7월 15일부터 16일까지 충남 무창보 비체펠리스에서 상반기 결산 워크숍을 개최했다.

이번 워크숍에서는 지방지점 및 사무소 인원을 포함한 팀장급 이상 임직원 30명이 참가해 '수익성 개선 및 하반기 전략수립'이라는 제목 아래 상반기 실적에 대한 회고와 하반기 목표 달성 방안을 공유하는 자리를 가졌다.

각 임원과 팀장들이 직접 주제에 맞는 자료를 준비해 발표를 하였고 참석자들은 활발한 토론을 통해 고유가 시대에 따른 회사의 수익성과 항로별 채산성 향상 및 비용절감을 위한 전사적 대응 방안을 수립하는 의미 있는 시간을 가졌다.

## 대우로지스틱스

기업 회생절차 졸업

회생절차(법정관리)를 조기졸업한 대우로지스틱스(대표 안용남)가 90%에 가까운 채무변제를 실행하면서 사실상 정상화됐다는 분석이다.

대우로지스틱스는 “‘MV Crystal Ocean’ 호는 6월 18일 미국 텍사스 브라운스빌지방법원에 22만5,000달러를 공탁하고 MV Crystal Ocean의 억류를 풀었다”고 전했다.

이와 관련해 대우로지스틱스는 ‘MV Ocean Flower’의 경우 부당한 억류라고 판단, 지난 7월 6일 미국 뉴욕 남부지방법원 파산부의 2009년 10월 21일자 Stay Order(국내 회생절차의 미국 법원의 승인결정문)에 반하는 부당한 억류임을 주장했고, 미국 루이지애나 동부지방법원은 이를 받아들여 공탁한 250만달러를 대우로지스틱스에 반환했다고 밝혔다.

회사 관계자는 “7월 30일까지 대부분의 채무를 변제할 예정”이라고 말했다.

## 대한통운

하반기 전략경영 워크숍 개최  
다문화가정 자녀 교육 기자재 지원



대한통운(사장 이원태)이 7월 15일~16일 이틀간 경기도 기흥에 위치한 대한통운인력개발원에서 이원태 사장과 임원, 지사장, 팀장 등 임직원 100여 명이 참석한 가운데 ‘2011년도 하반기 전략경영 워크숍’을 개최했다.

대한통운은 반기마다 개최되는 이번 전략경영 워크숍을 통해 상반기 실적 및 하반기 현안을 점검하는 한편, 프로세스 개선과 우수 경영사례 등을 공유하는 시간을 가졌다.

이 자리에서 이원태 사장은 “포항 영일만 신항 운영사 선정 등 상반기에 목표했던 항만 확보계획을 100% 달성한 저력을 살려 지속적인 인프라 확충을 통해 글로벌 자산형 물류기업으로 도약하자”고 역설했다. 또 올해 경영방침인 ‘글로벌 표준화’의 구현을 위해 프로세스 개선, 사업역량 강화, 인재개발, 상생경영에 힘쓰고, ‘스마트 물류 리더’로서 물류산업 발전에 앞장설 것을 주문했다.

특히 최근 진행 중인 대주주 변경에 대해서는 “대한민국 물류의 효시이자, 대표 물류기업인 대한통운이 80년 역사를 넘어 영속기업으로 거듭나는 계기로 삼아야 할 것”이라고 강조했다.

한편 이번 워크숍에서는 스마트 시대의 외부 환경과 고객 니즈에 부응하기 위해 의학박사이자 IT전문가인 정지훈 관동의대 융합의학과 교수 겸 IT융합연구소장을 초청해 모바일 혁명과 소셜 네

트위크를 주제로 특강을 실시하기도 했다.

한편, 대한통운이 다문화가정 자녀들을 위해 7월 27일 서울 구로구 다문화가족지원센터에 LCD TV등 교육용 기자재를 기증했다.

이날 행사에는 이영환 성공회대학교 부총장을 비롯하여 다문화가족 및 관계자들이 참석하였으며 서재환 대한통운 부사장(사회공헌실천단장)이 LCD TV, 에어컨, 빔 프로젝트, 노트북 등의 기자재를 지원센터에 전달했다.

서단장은 “다문화가정 자녀들이 보다 나은 환경에서 학습하고 미래의 꿈을 이루는데 도움을 주고자 지원하게 됐다”고 이번 행사의 의의를 밝혔다.

한편 대한통운은 지난해부터 성공회대학교와 함께 구로구 다문화가족지원센터의 ‘레인보우 스퀘’이라는 다문화가정 자녀 교육지원 프로그램을 후원하면서 사회적 책임을 다하는 글로벌 기업으로서의 면모를 보여왔다.

## SK해운

1,200억원 규모 장기운송계약  
선박관리자회사 설립



SK해운(사장 황규호)이 한국중부발전과 총 1,200억원 규모의 장기운송계약을 체결했다. 이로써 SK해운은 향후 10년간 중부발전이 사용하는 1,100만 톤의 유연탄을 실어 나르게 된다.

SK해운은 7월 11일 코엑스인터컨티넨탈호텔에

서 남인석 중부발전 사장과 황규호 SK해운 사장 등 20여 명이 참석한 가운데 양사간 장기운송계약을 체결했다.

이에 따라 SK해운은 오는 2011년 4분기부터 2021년 말까지 10년간 연간 110만톤 씩 총 1,100만 톤에 달하는 유연탄을 호주, 남아프리카공화국, 캐나다 등에서 한국으로 운송하게 된다. 이를 위해 SK해운은 케이프사이즈(Capesize)급 벌크선 1척을 투입할 계획이다.

SK해운은 중부발전과의 이번 계약으로 연간 110억 원 이상, 10년간 1,200억 원 규모의 신규 매출액을 창출할 것으로 기대하고 있다.

한편, SK해운은 7월 1일 선박관리 전문회사인 SK에스엠을 설립하고 본격적으로 선박관리업에 진출했다.

SK해운은 점차 전문화·대규모화돼가는 선박관리업의 글로벌 트렌드에 적극 부응하여 세계 최고 수준의 경쟁력과 전문성을 갖춘 선박관리회사를 만들자는 취지에서 SK에스엠을 설립하게 되었다고 밝혔다.

SK에스엠의 자본금은 5억원이며 부산에 본사를 두고 초대 대표이사는 SK해운에서 해사부문을 이끌어 왔던 김기일 전무가 맡았다.

SK에스엠은 우선 SK해운이 보유한 총 40여 척의 선박을 대상으로 선박관리를 시작하게 되며 모회사인 SK해운의 선대 확장 계획에 따라 가까운 장래에 관리 선박 규모가 대폭 증가될 것으로 예상되고 있다.

한편 SK해운의 황규호 사장은 “지난 30여년간 SK해운이 탱커, 벌크선, 가스선 등의 선박을 관리하는 과정에서 축적해 온 다양한 지식과 경험을 바탕으로 국내에서 뿐만 아니라 국제적으로도 실력을 인정받는 회사가 될 수 있을 것을 확신한다”고 밝혔다.

## STX팬오션

연차보고서, 국제대회 금상수상



STX 팬오션(회장 이종철)의 2010년 연차보고서인 ‘정상을 향한 항해(Charting The Routes To The TOP)’가 미국 커뮤니케이션연맹(LACP)에서 주최하는 국제 연차보고서 경연대회인 ‘2010 비전 어워드(Vision Awards)’에서 운송·물류 부문 금상을 수상했다고 7월 14일 밝혔다.

이는 2010년 대회에서 2009년 연차보고서 ‘지속성장의 길(The Routes to Sustainable Growth)’이 ‘운송·물류 부문’ 금상과 ‘CEO 메시지 부문’ 금상을 받은 데 이어 연이은 수상을 달성한 것이다.

STX팬오션은 이번 대회에 전 세계 25개국 5,000여 기업들이 참여하면서 역대 최대 규모의 치열한 경쟁을 벌인 가운데 금상 수상의 영광을 차지했다고 밝혔다. 디자인의 창의성은 물론 메시지 전달의 우수성, 재무데이터의 효과적인 전달 등 모든 평가항목에서 고른 호평을 받으며 97점(100점 만점)을 획득한 것으로 나타났다.

LACP측 관계자는 총평을 통해 “STX팬오션의 경우 IFRS 기준 감사보고서의 수록, 상세한 재무리뷰 등 주주들에 대한 재무성과 전달에 대한 노력에서 높은 평가를 받았다”고 전했다.

미국 커뮤니케이션연맹(LACP: League of

American Communications Professionals)은 세계적 권위의 마케팅 조사기관으로서 2001년부터 매년 포춘(Fortune) 500에 속한 기업들을 포함 전 세계 유수한 기업들의 연차보고서, 지속가능경영보고서 등 IR 및 홍보 커뮤니케이션 자료에 대한 경쟁력을 조사해 발표한다.

이 중 비전 어워드(Vision Award)를 통해서 세계적인 작가, 디자이너, 기업체 재무담당자와 애널리스트 등으로 구성된 심사위원단의 평가를 거쳐 출품되는 간행물의 내용 및 디자인의 순위를 매겨 시상하고 있다. 국내에서는 한진, 현대건설, 기아자동차, 현대오일뱅크 등 각 업계를 대표하는 기업들이 순위에 올랐다.

한편 STX팬오션 뿐 아니라 STX그룹 계열사인 (주)STX, STX중공업 또한 대기업·지주사 부문, 기계·장비 부문에 참여하여 각각 은상과 동상을 수상한 것으로 알려졌다.

## 태영상선

부산-모지/이요미시마 서비스 신설

태영상선이 7월 10일 부터 공동운항 선사인 천경해운과 함께 모지/이요미시마 서비스를 시작하였다. 서비스는 부산(일)-모지(월)-이요미시마(수)-부산(금) 스케줄로 주 1항차 운항을 한다.

태영상선 측은 “이번 서비스 신설을 통해 한일 항로 화주에게 더욱 폭 넓은 서비스를 제공할 수 있게 되었다”며 “앞으로도 화주들의 만족을 위해 다양한 서비스 항로 확대 및 운송 품질관리를 위한 노력을 계속 해나가겠다”고 말했다.

현재 태영상선은 7월 10일 신설된 서비스 외에도 한일 항로에서 케이힌, 이세완, 한신 지역 서비스를 운영 중이며 한중 항로에서는 청도, 상하이, 닝보, 신강 지역의 서비스를 운영 중이다.

## 한진해운

유럽항로 및 호주항로 운임인상  
해양리더 탐방대 1기 발족

한진해운(사장 김영민)이 유럽항로 및 호주항로의 운임을 8월부터 인상한다고 밝혔다.

아시아에서 북유럽 및 지중해로 향하는 운임은 8월 1일부터 인상된다. 일본을 제외한 극동 및 동남아시아(방글라데시 포함)발 북유럽 컨테이너 운임은 TEU당 250달러 그리고 FEU당 500달러 인상된다.

극동(일본제외) 및 동남아시아(방글라데시 포함)에서 지중해로 수송되는 컨테이너 운임은 TEU당 300달러 그리고 FEU당 600달러가 인상된다.

인도양(방글라데시 제외) 및 중동에서 북유럽 및 지중해로 수송되는 컨테이너 운임은 TEU당 200달러, FEU당 400달러가 인상된다. 한국발 호주항 화물 운임은 8월 15일부터 TEU당 300달러 FEU당 600달러가 인상된다

한편, 한진해운(사장 김영민)이 미래 인재 양성을 목적으로 선발한 제 1기 글로벌 해양 리더 탐방대가 부산 중앙동 한진해운 사옥에서 발대식을 실시하고, 상해로 향하는 컨테이너선에 몸을 실었다.

이날 발대식에는 한진해운 홀딩스 조용민 대표가 참석해 130대 1의 치열한 경쟁을 뚫고, 미래의 해양 리더로 선발된 탐방대원들의 첫걸음을 축하하며, 탐방기를 탐방대원 대표에게 전달하였다.

탐방대원들은 부산 중앙동에 위치한 운항훈련원에서 시뮬레이션 체험 후, 부산 신항에서 한진 포트켈랑호에 승선, 상해항까지 승선체험을 실시한다.

7월과 8월 두 차례에 걸쳐 각각 10명의 탐방대원들은 6박 7일간 본 프로그램을 통해 컨테이너

선 승선, 세계 최대 양산항과 한진해운 아시아지역본부 견학, 중국 해사대학생들과의 만남 등 다양한 교육 기회를 통하여 해운 산업의 중요성을 깨닫게 될 것이다.

한진해운은 앞으로도 매년 글로벌 해양 리더 탐방대를 선발하여 해운 산업에 대한 인지도를 제고하고, 일반 대중들이 해운산업과 친숙해질 수 있는 다양한 프로그램을 기획, 실천해 나갈 예정이다.

## 현대상선

스마트 업무환경 구축

현대상선(대표 이석희)은 7월 18일 새로운 포털 및 통합커뮤니케이션을 오픈하고 아울러 모바일 오피스를 도입하는 등 ‘스마트 워킹’ 환경을 구축했다고 밝혔다. 이번 시스템 구축으로 현대상선은 기존 직원들이 열심히 일하는 데서 나아가 스마트하게 업무를 함으로써, 업무 효율성이 증대되고 의사소통이 활성화되는 등 경쟁력이 한층 강화될 전망이다.

새로 오픈한 포털을 살펴보면, 기존 메일 위주에서 ‘업무 커뮤니티’, ‘뉴스채널’, ‘소셜 토크’, ‘CEO블로그’ 등 다양한 기능들이 새롭게 추가됐다.

우선, 포털 내 ‘업무 커뮤니티’라는 협업 공간이 생겨, 팀별로 만들어지는 문서나 자료를 온라인 전용공간에 게시하고 필요한 사람들은 언제 어디서나 활용할 수 있다. 또한 회의, 고객 미팅 등 주요한 일정을 게시해 모든 팀원들이 참고하며, 팀장은 조직의 활동사항을 한 눈에 파악할 수 있다. 아울러 ‘뉴스채널’이 생성돼 사내소식, 해운뉴스, 해운·경제지표, 추가정보, 산업뉴스 등 업계 최신 정보를 손쉽게 접할 수 있다. 해운 관련 뉴스를 일일이 찾아다닐 필요 없이 포털 내 뉴스 채널에서 확인 가능하다.



또한 ‘통합 검색 기능’이 제공돼 포털의 웹 콘텐츠, 업무 커뮤니티의 문서와 정보들을 한 번에 검색 가능하며, ‘SNS(소셜 네트워크 서비스)’를 통해 임직원끼리 실시간 오픈토크, 주제토크 등 활발한 대화와 토론을 진행할 수 있다.

특히, 새로운 포털에는 ‘CEO블로그’가 만들어져 CEO와 직원간 직접적인 소통 채널이 확대될 것으로 기대를 모으고 있다. 이와 함께, 컴퓨터를 전화기·사내메신저·아웃룩 2010 등과 결합한 ‘통합커뮤니케이션’을 구축해 임직원들의 업무 속도 및 편의성을 향상시켰다.

화상과 음성을 지원하는 사내메신저를 통해 세계 각국의 해외주재원 및 고객들과 같은 화면과 자료를 보며 실시간 온라인 회의를 할 수 있다. 또한 아웃룩·메신저가 전화기와 연동돼 있어 메일을 확인하는 과정에서 클릭 한번으로 상대방에게 전화를 걸 수 있다. UC전화기는 상대방의 현재 상태를 표시해줘 통화 가능 여부를 사전에 확인할 수 있다.

뿐만 아니라, 현대상선은 스마트폰을 이용한 ‘모바일 오피스’를 함께 도입했다. 스마트폰 앱(App)을 통해서 메일, 전자결재, 주소록 및 문서 검색, 회의실·장비 예약 등이 가능해 걸어 다니면서도 업무를 할 수 있게 됐다. 현대상선은 지난해 팀장급 이상 및 영업사원 240여명에게 블랙베리 스마트폰을 지급하고 업무에 활용하게 하는 등 업무의 스마트화를 적극 추진해왔다.

## 한국선급

노사 상생의 한 배를 타다

한국선급은 7월 14일과 15일 이틀간 한국선급 신 노사문화 비전 선포식을 개최했다.

이번 행사는 선급의 특성을 살리고자 선상에서



개최되어 한배를 탄 공동운명체를 강조함으로써 그 의미를 더했으며, 노사 참석자들은 제주도 올레길을 걸으면서 상호 유대감을 강화하는 시간을 가졌다.

2011년 첫 정기 노사 간의 만남인 이번 자리는 한국선급 오공균 회장과 이호승 한국선급 노조위원장 등이 참석했으며, 14일 목포-제주도행 여객선 선상에서 정기 상견례 및 노사화합을 위한 공동비전을 선포하고 비전 시행방안 창출을 위한 워크숍을 개최했다.

이날 비전 선포식을 통하여 한국선급 노사는 상생과 화합의 노사문화 정착, 상호 존중하고 배려하는 관계 형성, 그리고 협력적 노사관계 정착과 비전달성을 위한 상호간의 원활한 소통과 공감대 형성을 위한 노력에 뜻을 모았다.

한국선급 오공균 회장은 “노사의 화합이 없이는 회사의 역량을 100% 발휘하기는 힘들다”고 말하며 “자연 속에서 노사가 격의없이 만난 오늘 이 자리는 한국선급 노사상생의 의지 및 상호신뢰를 재차 확인하는 뜻깊은 시간이었다”고 말했다.

한편 한국선급 오공균 회장은 취임 이후 정기적으로 임원 및 노조대표 그리고 직원들이 모여 회사의 경영상태 및 주요 정책사항에 대한 정보를 공개하고 의견을 수렴하는 등 상생경영을 펼쳐 2007년 이래 현재까지 4년 연속 무분규 임단협

타결을 이뤄오고 있다.

한편, 한국선급은 7월 4일(영국시간) 영국 런던 폭스힐 호텔에서 제8차 한국선급 유럽위원회를 개최했다.

이번 유럽위원회는 의장인 피터 스위프트 박사의 사회로 진행됐으며, 한국선급 현황, 항만국 통제(PSC) 실적, 아시아선급 연합회 의장선급으로서 한국선급 활동 및 한국조선시장의 향후 전망 등 업계의 주요 관심 현안에 대한 활발한 토의와 지구온난화가스(GHG), 해적퇴치 등 세계해사업계 내 주요 이슈들에 대한 상호 의견을 교환했다.

한국선급은 2004년부터 매년 영국 런던에서 개최해 오고 있는 한국선급 유럽위원회를 통하여 유럽 해운업계에 한국선급의 현황 및 기술력을 소개하고 국제 관심사항에 대한 의견을 교환하고 있다.

한편 이날 유럽위원회에는 오공균 회장과 전영기 기술본부장, 마진섭 사업본부장 등 한국선급 관계자와 국제탱커선주연합회, 국제건화물선주협회, 발틱국제해운회의소, 선주상호보험조합 등 국제해사업계를 대표하는 멤버들이 참석한 가운데 진행됐다.

## 한국해기사협회

창립 57주년 기념식 개최

7월 29일 한국해기사협회는 창립 57주년을 맞아 기념식을 개최했다. 이날 기념식에는 추형호 전 회장을 비롯하여 한국해양대학교 오거돈 총장, 부산지방해양항만청 우예종 청장, 부산항만공사 노기태 사장, 한국도선사협회 송정규 회장, 부산지방해양안전심판원 정형택 원장, 한국해양수산연수원 강신길 원장, 부산항발전협의회 박인호, 이승규 공동대표, 전국해상산업노동조합연맹

이중환 위원장, 한국선박관리업협회 정영섭 회장, 협회 임원 등 해운관련 기관·업계 관계자 150여 명이 참석한 가운데 진행됐다.

이날 해기사의 권익신장과 협회발전에 크게 기여한 점을 평가해 해기사협회 전임 임원 (주)한진에스엠 허현철 부장 외 6명에게 감사패를 수여했으며 우리나라 해운산업 발전과 해기전승에 기여한 공로를 인정하여 정용화((주)한진에스엠) 선장과 27명의 모범해기사에게 공로패 및 부상을 수여했다. 한편 한국해기사협회는 1954년 8월 4일 해기사의 권익보호를 위해 67인의 해기사들이 모여 숭고한 개척정신으로 창립, 57년 동안 우리나라 선박운항, 경영, 관리의 전문직업인인 해기사의 친목 단체로서 해기사의 권익신장과 사회적 지위향상을 도모하고 있다.

## 한국해운조합

제 49주년 창립기념일 맞아



한국해운조합(이사장 이인수)은 창립기념일을 이틀 앞둔 7월 1일 서울 강서구 등촌동 사옥에서 기념행사를 열고 '사회공헌의 날 선포식'을 가졌다.

이인수 이사장은 이날 기념사를 통해 "조합이 반세기에 가까운 역사를 거쳐 해운산업 대표기관으로 자리매김할 수 있었던 원동력은 구성원 모두의 땀과 열정이었다"고 임직원의 노고를 치하

했다.

또한 “고객 기대 수준을 뛰어넘는 최고의 서비스를 통해 녹색물류 중심기관, 종합해상보험 전문기관, 해상안전관리 전문기관으로 성장하겠다”는 포부를 다졌다.

해운조합에 따르면 올해부터 매년 창립기념일을 ‘사회 공헌의 날’로 지정하고 사회공헌 프로그램을 진행하게 된다.

올해 조합은 창립기념일 행사 이후 조합원사 및 임직원 가족의 헌혈증을 대한적십자사에 기부하였으며, 창립 49주년을 기념하는 49인 릴레이 헌혈을 진행했다. 또한 전국 15개 지역 본·지부 봉사 동아리별로 지역 노인복지센터 및 보육원을 방문하여 봉사활동을 전개함으로써 지역사회와 함께 호흡하고 사회적 기업으로서의 나눔경영을 실천해 나갈 계획이라고 밝혔다.

한편, 이날 한국해운조합은 창립기념식 행사에서 해운산업 발전에 기여한 유관기관 및 단체 인사 20명과 조합 장기근속직원 38명에 대해 이사장 감사장 및 공로패를 수여하고 전국 14개 지역 총 76개 업체 84명의 장기근속 선원에 대하여 회장 감사장을 수여했다.

## 해양소년단

제20회 국제청소년해양축제 실시

한국해양소년단연맹(총재 황규호)이 7월 23일 서울과 전라남도 여수 일원에서 5개국 31명이 참가한 가운데 제20회 국제청소년해양축제를 실시했다.

한국해양소년단연맹이 주관하고 국토해양부와 SK해운이 후원한 이번 사업은 의전활동, 제22회 해양소년단 리가타, 견학활동 등의 주요활동으로 진행되었다.

의전활동으로는 환영식과 환송만찬으로 진행되었고, 제22회 해양소년단리가타에서는 물축구, 해상체험활동(모터보트, 세일링요트, 수상오토바이, 워터슬레이 등), 육상체험활동(천연염색, 천연비누, 버튼만들기 등)의 활동으로 진행되었고, 서울과 경기에서 진행된 견학활동으로는 롯데월드, 서울N타워, 남산골한옥마을, 인사동, 청와대 사랑채, 경복궁, DMZ, 한국민속촌을, 한국 전통악기 체험을 통해 한국을 배우는 시간으로 진행되었다.

특히, 해양소년단리가타에서 고등부 물축구 경기에 영국·캐나다·홍콩·중국·한국 대원 여자 5명, 남자 5명 총 10명이 참가하여 2위에 입상하는 영예를 안기도하였다.

## 해양환경관리공단

PEMSEA와 양해각서 체결  
해양생태조사센터 본격 활동 개시



해양환경관리공단(이사장 박인섭)은 국제기구인 동아시아해역 환경관리 협력기구와 기후변화 및 해양환경분야 협력을 위한 양해각서(MOU)를 7월 11일 부산 노보텔에서 체결했다고 밝혔다.

제4차 PEMSEA 총회 회기 중에 열린 이번 MOU 체결식에는 해양환경관리공단 박인섭 이사장과 국토해양부 해양환경정책관 박광열 국장,

PEMSEA 라파엘 펠페쥬오 로틸라 사무국장 및 각국의 PEMSEA 대표 등 70여명이 참석했다.

이번 MOU 체결은 기후변화 적응과 기름 유출 대응, 해양보전 · 관리 등에 관한 협력 및 2012년 동아시아 해양회의 워크숍 공동개최 등을 확인하기 위함이다.

해양환경관리공단 관계자는 “이번 MOU를 통해 국제적인 네트워크를 보유하고 있는 PEMSEA와 협력관계를 구축함으로써 공단의 해양환경분야 국제협력을 확대할 수 있는 교두보를 확보하게 됐다”고 말했다.

한편, 동아시아해역 환경관리 협력기구(PEMSEA)는 동아시아해역 대부분을 포함하는 유엔개발계획(UNDP)의 지역협력 프로그램으로 1994년에 결성됐다. 사무국은 필리핀 마닐라에 위치하고 있으며, 동아시아해역 환경개선을 위한 국가간 협력체제를 구축해 생태계의 보호 및 연안해양자원의 지속 가능한 이용을 목적으로 운영되고 있다.

한편, 해양환경관리공단이 7월18일, 해양환경관리공단 인천지사에서 해양생태조사센터 개소식을 개최하고 본격적인 활동에 들어갔다. 이날 행사에는 국토해양부 해양환경정책관 박광열 국장과 해양환경관리공단 김현중 해양보전본부장 등 관계자 약 50여명이 참석했다.

해양생태조사센터는 우리나라 연안 및 근해에

서의 갯벌생태계 조사, 해양보호구역 모니터링, 해양생태계 특성조사 등과 같이 국토해양부에서 정한 조사사업 수행을 통해 정부의 해양생태계 관리를 위한 정책지원을 수행하고 해양생태계를 보전하기 위한 다각적인 연구 사업을 발굴해 나갈 계획이다.

## 경기평택항만공사

항만 2단계 개발사업 마무리

경기평택항만공사(사장 서정호)는 평택·당진항 2단계 개발사업이 7월 22일로 9년 10개월 만에 마무리되었다.

이번 2단계 사업으로 준공되는 항만시설은 20만톤급 철재부두와 자동차부두 등 모두 31선석 규모이며, 배후단지도 143만 제곱미터에 달한다. 이로써 평택·당진항은 총 53선석 대형접안시설을 보유하게 됐다.

2단계 사업이 준공됨에 따라 평택·당진항은 컨테이너는 연간 124만 TEU, 자동차는 120만대, 철광석은 18백만 톤을 처리할 수 있게 되어 수도권 중추항만의 위상을 갖추게 되었다.

이에 국토해양부는 접안시설과 함께 배후단지 조성으로 물동량 창출 및 지역경제 활성화에도 크게 기여할 것으로 전망하고 있다.

국토해양부 관계자는 “항만 주변의 자유무역지역에는 143만 제곱미터에 이르는 대규모 항만 배후물류단지가 조성되어 이미 12개의 국제적인 물류기업이 입주하여 고용창출은 물론 지역경제에도 이바지하고 있다”며 “또한 항만배후단지를 통해 물류산업의 집적화를 통한 시너지 효과도 기대된다”고 밝혔다.

한편 평택·당진항은 이번 2단계 사업의 완공으로 국제무역항으로 개항 한지 25년이라는 비교





적 짧은 기간에도 불구하고 작년에는 7,600만톤의 물동량을 처리하여 전국 5위 항만으로 급부상하고 있다.

## 부산항만공사

부산 신항 출퇴근 셔틀버스 운행

부산항만공사(사장 노기태)는 7월 11일부터 부산도시철도 하단역과 강서구청역에서 신항까지 오가는 셔틀버스 2개 노선 운영을 실시하였다. 부산신항 근로자의 출·퇴근 교통 불편 및 구인난을 해소하기 위하여 지하철역 연계 무료 셔틀버스 운영을 실시한 것이다.

부산시는 부산항만공사, 신항터미널운행사, 신항배후물류단지입주업체 등 4개 기관·업체와 함께 운영비의 25%를 분담해 부산신항 근로자 출·퇴근을 돕기 위해 무료 셔틀버스를 지하철 1·3호선과 연계해 2개 노선으로 제공한다.

제1노선은 지하철 하단역(3, 5번 출구 사이) ↔ 세산삼거리 ↔ 가주터널 ↔ 신항만이며, 제2노선은 강서구청역(1번 출구 앞) ↔ 서남다리 ↔ 경마장 ↔ 가주터널 ↔ 신항만으로, 각 노선별로 3대씩 월요일부터 토요일까지(일요일은 운행제외) 출근은 오전 7시부터 노선별로 20분 간격으로 4회 운행되고, 퇴근은 오후 5시 10분부터 노선별로 6회 운행된다.

특히, 운행노선이 지하철역에서 신항까지 논스톱(Non-Stop)으로 운행됨으로써 회당 소요시간이 40분 정도로 지금까지 출·퇴근시간을 맞추지 못해 자가용을 이용하던 신항 근로자들이 많은 이용할 수 있을 것으로 부산시측은 기대를 내비쳤다.

운영업체는 공개입찰을 통해 길따라고속관광(주)로 선정하고 오는 7월말 셔틀버스 운행 개통

식도 개최할 예정이다.

한편, 부산시 관계자는 “출·퇴근 무료셔틀버스 운행으로 부산신항 근로자들의 교통편이 한결 편리해 질 전망”이라며 “부산항만공사와 함께 운행 성과를 주기적으로 평가하고 문제점 파악 및 개선을 통해 내년 운행계획에 반영할 예정”이라고 전했다.

## 울산항만공사

백미 지원 행사 개최



울산항만공사(사장 이채익)는 7월 21일 오전 울산시자원봉사센터와 공동으로 지역내 소외계층 700세대에 쌀을 지원하는 프로그램인 '가가호호 천사백미(미) 나누기' 행사를 개최했다.

행사에 참가한 UPA 임직원들과 자원봉사센터 관계자 20여 명은 미리 준비한 백미를 700세대에 골고루 전달하기 위해 개별단위로 쌀을 나눠 담고 기부 받은 다른 물품들과 함께 포장하는 등의 자원봉사를 실시했다.

이날 포장된 쌀과 물품들은 다른 자원봉사자들에 의해 소외계층 700세대에 개별 배달될 예정이다.

## 인천항만공사

경영평가 대응 임직원 워크숍 개최



인천항만공사(사장 서정호)는 올해 ‘경영평가 대응을 위한 임직원 워크숍’을 인천항만공사 임직원 80여명이 참석한 가운데 7월 20일 개최했다.

이번에 열린 워크숍은 2011년도 공공기관 경영평가 지표인 3개 범주 10개 지표에 대한 경영개선 계획의 발표, 우수기관 경영평가 사례분석 및 대응전략 발표 및 강의로 진행됐다.

이날 열린 워크숍에서는 각 팀장과 직원들이 직접 지표 관리계획을 발표하고 참석자들이 활발한 토론을 벌이는 등 경영평가 우수실적 달성을 위한 의지를 다졌다.

이날 워크숍을 주재한 인천항만공사 김종태 사장은 “공공기관 경영평가 결과는 국민들이 주신 점수라고 생각하고 업무를 추진하여야 한다”며, “능동적이고 선제적인 대응전략 수립은 물론, 다양한 사업 발굴과 체계적인 경영 효율화로 우수성적을 내도록 노력을 다하자”고 강조했다.

한편, 기획재정부에서 실시하는 공공기관 경영평가제도는 공공기관의 전년도 경영실적을 계획-집행-성과 측면에서 평가하여 공공기관의 경영효율성 및 책임있는 경영을 유도하는 제도로 1984년도에 최초 실시되어 28년째 운영 중이다. 인천항만공사의 지난 평가결과는 2009년도 ‘D’ 등급에서 2010년도 ‘C’ 등급으로 한 단계 상승한 바 있다.

## 한국해양대학교

해군과 해양군사대학 운영 협약 체결

한국해양대학교(총장 오거돈)는 해군과 7월 15일 오전 학내 본부 5층 국제회의실에서 ‘학·군 교류 및 해양군사대학 설치·운영에 관한 협약’을 체결했다.

이날 협약은 한국해양대와 해군이 장기복무 현역 군인 및 군무원의 전문지식과 전투능력 향상을 위해 내년 3월부터 설치·운영하는 해양군사대학에 대해 상호 협의할 목적으로 이뤄졌다.

양 기관은 이날 학·군 협동 프로그램 운영, 교육 시설 및 기자재의 공동 활용, 학생 및 입학조건, 학비 감면, 학점 인정 사항 △ 강사 지원 등 인적자원의 상호 교류 △해군 예비역 출신의 교원 채용 등에 대해 협약했다.

‘해양군사대학’은 단과대학 형태로 개설되는 국내 최초의 계약학과이다. 한국해양대와 해군이 합동운영위원회를 조직하여 운영되며 학사과정의 해양군사학부(정원 40명·해양구조전공, 항해기관운용전공)와 석·박사 과정의 대학원(정원 각10명·해양군사학과)으로 구성된다. 정원은 향후 양기관의 협의를 통해 더 확대될 수 있다.

예비역 해군제독을 해양군사대학장으로 두고 해양대 전임교원과 해군, 민간기관 전문가로 이뤄진 강사진이 진행 해군기술행정학교 등에서 강의할 계획이다. 학생은 매년 해군의 추천과 한국해양대의 심의를 거쳐 선발된 군 위탁생으로, 학사과정에 부사관 및 군무원, 석사과정에 장교 및 군무원, 박사과정에 장교가 입학하도록 한다.

한편 해양대학교는 해양군사대학이 신설되면 수중기술학과는 해양군사학부로 변경되며 학군연구소는 산하 기관으로서 연구 프로젝트 수주 증대를 위해 더욱 힘을 예정이라고 밝혔다.

# 해양부 선박안전법 시행규칙 개정안 입법예고

## 시운전 선박 임시항해검사제도 보완 등 선박검사제도 개선

국토해양부(장관 권도엽)는 국내 조선소에서 건조되는 선박의 시운전시 임시항해검사를 받도록 하고 선박검사신청 서식을 간소화 하는 등 선박검사제도를 개선하기 위하여 선박안전법 시행규칙 일부 개정(안)을 마련하여 7월29(금)부터 입법예고하였다.

주요내용으로는 첫째, 수면비행선박에 대한 정의·검사주기·무선설비 등을 규정한 것으로 국내 민간업체에서 수면비행선박(일명 위그선, Wing-In-Ground-Craft)을 개발·건조하여 상용으로 운항하고자 함에 따라 수면비행선박에 대한 정의를 신설하고 검사주기를 정함, 수면비행선박에 대한 정의·검사 등에 대한 규정을 정비하여 안전 확보를 위한 제도적 기반을 마련한다.

둘째, 선박에 대한 정기적 검사와 임시검사 중복신청의 개선으로 정기 또는 중간검사시 임시검사 사항을 포함하여 신청하는 경우 별도의 임시검사 신청을 생략하도록 하여, 이중 검사신청에 따른 민원불편을 해소하는 것을 목적으로 한다.

셋째, 선박 시운전시 임시항해검사 세부방법 고시에 대한 근거 마련이다. 국내 조선소에서 건조되는 외국적 선박에 대해서는 시운전시 임시항해검사 제도가 마련되어 시행되고 있었으나, 국적 선박의 경우에는 임시항해검사 제도의 시행이 불명확하여 이를 명확히 함으로써 임시항해검사를 받도록 하여, 시운전 선박에 대한 임시항해검사를 통해 해양사고를 예방한다.

넷째, 선박검사관의 자격기준 개선으로 현행 해양·수산업 전문대학뿐만 아니라 앞으로는 일반

전문대학을 졸업하고 일정자격(해사기면허)과 경력을 갖춘 자도 선박검사관이 될 수 있도록 자격기준을 보완함, 선박검사관의 자격요건을 합리적으로 조정하여 공정한 기회를 제공한다.

다섯째, 해상에서의 평수구역을 확대 지정하여 평수구역 2개 구역 지정 확대(기상, 조류 등 해상여건 반영), 항해구역의 합리적 조정으로 운항자의 편의증진의 목적이 있다.

여섯째, 지자체의 도서지역 축제기간에 임시여객정원 증원 허용으로, 지자체 주관의 도서지역 축제기간에 한정하여 임시로 여객선의 정원을 증원할 수 있도록 근거 마련, 국민생활 편의증진 및 지역축제의 원활한 개최를 지원한다.

일곱째, 일반선박의 기관개방검사 주기 개선으로 임시검사로 기관개방검사를 받은 경우, 정기 및 제1종 중간검사시 실시하는 기관 개방검사를 전회 기관 개방검사 후 최대 3년까지 유예토록 개선, 기관 중복 개방검사를 방지하여 민원인 편의를 증진한다.

여덟째, 선박검사신청 서식의 간소화로 민원인 편의 증진을 위해 정기적 검사, 강화검사, 예인선항해검사의 선박검사 신청서 양식을 통폐합, 유사 민원서식을 통폐합하여 민원인 편의 증진을 목적으로 한다.

국토해양부 관계자는 해상에서의 평수구역 지정 확대, 선박의 임시검사 및 기관개방검사 방법·절차 개선, 시운전 선박에 대한 임시항해검사 제도 보완 등 이번 선박안전법 시행규칙 개정으로 선박검사 민원신청이 보다 편리해지고 선박의 안전운행에도 도움이 될 것이라고 밝혔다.

# 결합있는 국적 외항선 특별점검 받는다

3/4분기 특별점검 대상선박 86척 지정 · 공표



국토해양부(장관 권도엽)는 외국항에서 국적선의 출항정지 재발을 방지하고 선사 자체 안전관리 능력을 향상시키기 위해 선박안전법에서 정한 금년도 3/4분기 “특별점검 대상선박”을 지정 · 공표한다고 밝혔다.

최근 3년 동안 외국항에서 선박의 구조 · 설비 및 선원의 선박운항지식 등의 결함으로 인해 출항정지된 국적 외항선 86척이 정부로부터 특별점검을 받는다.

금번에 공표되는 선박은 국내 입항 매 3개월마다 지방항만청으로부터 선박의 구조, 기관, 안전설비 및 선원의 자격 등에 대해 점검받는다.

2011년 상반기에 총 150척을 점검대상 선박으로 지정하여, 110척에 대해 점검을 실시하고, 이 중 주

요결함이 식별된 11척은 결함 시정조치후 출항하였다.

한편 미점검선박은 40척으로 대부분 외국항만을 운항하는 선박이다. 정부 관계자는 “앞으로도 분기별 특별점검 대상선박을 지정 · 공표함으로써 안전관리가 소홀한 선사에 대해 경각심을 고취하고, 국적선의 안전관리 수준을 지속적으로 향상시켜 나갈 계획”이라고 말했다.

한편, 우리나라는 국적선에 대한 예방차원의 사전점검 등을 통해 2011년 7월 1일부터 유럽지역에서 안전관리 우수국가(White List)로 지위가 향상되어 국적선에 대한 점검강도 완화 등 인센티브를 받고 있다.



# 해양부, 소말리아 해적대응 민·관·군 합동 해상훈련

피랍에 대비하여 항해중인 선박에서 실제와 같은 훈련 실시

국토해양부(장관 권도엽)는 7월 27일, 29일 이틀 간 부산항 인근 해역에서 소말리아 해적대응 민·관·군 합동 해상훈련을 실시하였다고 밝혔다.

국토해양부, 국방부, 합동참모본부, 해군작전사령부 등 관계 부처와 선사가 참여하는 금번 훈련의 목적은 제8진 청해부대(문무대왕함)의 아덴만 파병(8월초)에 앞서, 인도양을 운항하는 우리 선박을 대상으로 피랍을 가정한 실제 상황과 유사한 여건의 해상훈련을 실시함으로써 소말리아 해적으로부터 우리 선원·선박의 피랍 예방능력 및 피랍시 청해부대의 구출작전 역량을 강화함에 있다.

특히 인도양에서 여름 장마철(6월~9월) 이후 해적활동이 왕성해 질 것에 대비한 훈련으로 정부는 물론 해운업계 차원에서 그리고 시기적으로도 매우 중요한 모의훈련이었다.

인도양 여름 문순 기간에는 해양기상 악화로 해적들이 상대적으로 기상이 양호한 홍해, 오만 및 케냐/탄자니아 동쪽 해상에서 해적활동을 집중한다.

훈련 진행은 가상으로 해적공격을 받은 우리 선

박이 국토해양부에서 배포한 '소말리아 해적위험해역 통항지침'에 따라 해적피습 비상신호를 발신하고, 이와 동시에 국토해양부와 청해부대에 신고한 후 선박내 선원대피처(Citadel)로 피신하는 비상대응훈련부터 시작되었다.

이후 국토해양부는 선박의 해적피습비상신호를 유관기관에 상황 전파하고, 청해부대 특수요원이 대잠헬기와 소형보트를 이용하여 해적에 피랍되어 있는 우리 선박에 침투, 해적을 진압한 후 선원대피처에서 선원을 구출하는 순서로 마무리되었다.

금번 훈련은 해군작전사령부가 그 동안의 해적대응 경험을 반영하여 계획한 종합적인 시나리오를 기반으로 진행되어서 체계적이고 치밀한 훈련이 될 수 있었다.

## 국토해양부의 소말리아 해적위험해역 통항지침

소말리아해적 피해를 방지할 수 있도록 특별한 주의를 기울이고, 가능한 우리부가 지정한 해적위험해역을 우회하여 항행하되 불가피하게 해적위험해역 통항시, 국토해양부의 해적대응요령을 준수하고, 특히 아래 단계별 조치사항을 이행할 것

또한 오만만 입구, 인도 서안 해역에서도 해적대응요령을 준수 하고 말라카·싱가폴 해협 및 남중국해(특히 Anambas, Natuna, Mangkai 섬 부근 해역)에서도 해적경계를 강화하고, 비상대응 보고체계를 유지할 것

### 세부 조치 사항

해적위험해역 진입전 조치	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 국토해양부 해양항만상황관리실에 통행보고(진입 3일전 또는 EU함대 통행보고 위치선 통과시점 중 빠른 시기에), 이와 별도로 UKMTO 및 MSC-HOA에 진입 및 통행 보고할 것</li> <li>○ 해적위험해역 진입 전 해적침입 방지설비 설치(철조망, 소화호수 살수장치 등)</li> <li>○ 국토해양부 해양안전정보시스템 해적정보 수시 확인 등</li> <li>○ 취락선박(최대속력 15노트이하)면서 건현 8M이하의 선박)과 LNG 운반선박은 반드시 보안요원을 탑승 조치할 것</li> </ul>
해적위험해역 통항중 조치	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 선사담당자 비상연락망 24시간 유지</li> <li>○ 최대속력으로 운항할 것</li> <li>○ 선박위치발신장치(AIS) 전원을 차단할 것(해적 공격시 'on')</li> <li>○ 국토해양부 해양항만상황관리실, 청해부대와 위성통신 유지</li> </ul>
해적공격 조 우시 조치	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ 선박비상신호(SSAS) 발신 및 신고(→우리부 해양항만상황관리실)</li> <li>○ 증속, 지그재그 운항 등 회피 조전</li> <li>○ 선원대피처로 대피시 청해부대(또는 선사)에 연락</li> </ul>



# 국토해양부, 아라미르 프로젝트 추진키로

## 항만과 배후 도심권 저지대 해일침수피해 방지계획 수립

국토해양부(장관 권도엽)는 폭풍해일 등으로 인한 항만과 배후도심권의 침수피해 예방을 위해 기존 시설물의 보강 외에 첨단기능의 방재시설을 설치하는 재해취약지역 보강계획을 수립하였다.

‘아라’는 바다의 순우리말이며 ‘미르’는 용(龍, 바다의 신)의 옛말로서 아라미르는 바다의 수호신의 의미이다.

이 계획은 지구온난화 등 기후변화로 인해서 해수면이 상승하고 태풍의 힘도 강력해지고 있다. 이에 따라서 태풍, 해일 등으로 인한 침수피해가 있었거나 앞으로 침수피해가 예상되는 항만 배후 저지대권역에 특수 해일방재시설을 설치하여 국민의 생명과 재산을 보호하는 ‘아라미르 프로젝트’를 추진할 예정이다.

일본의 지진 피해에서 보듯이 항만의 피해는 복구비용으로 그치는 것이 아니라 항만물류기능 마비에 따른 2차 피해가 더 큰 점을 감안하여 항만내 기간시설물 보호를 위한 기존 방파제 보강방안도 포함하고 있다.

특히, 금번 계획은 R&D사업을 통해 도출된 결과와 폭풍과 지진 해일고, 설계파고, 해수면 상승 등의 기후변화 데이터를 종합적으로 검토하여 현지 지형에 적합한 방재시설을 제시하고 방파제 보강 규모, 설치위치도 최적화하였다.

한국해양연구원에서는 2006년부터 2010년까지 R&D사업을 통해서 과거 56년간(1951년~2006년) 우리나라에 내습한 201개 태풍을 재현하여 항만별 폭풍해일고를 추산하였다.

또한, 일본 서북해안 5곳(지진공백역 3곳, 우리

나라 동해안에 지진해일로 피해를 미쳤던 1983년과 1993년에 발생한 지진 2곳)에서 규모 7.7~8.0의 지진이 발생하는 상황을 채택하여 부산항을 비롯한 동해안의 항만에 내습하는 지진해일고를 추산하였다.

해수면 상승과 관련하여서는 2010년 11월에 국립해양조사원이 “해수면 변동 정밀분석 및 예측”에서 제시한 예측치를 바탕으로 50년 후에 우리나라 연안의 해수면 상승치(서해 65mm, 남해 100mm, 동해 110mm, 거문도 280mm, 제주도 285mm 등)를 고려하였다.

그리고, 지구온난화 영향으로 강도가 세진 태풍으로 인해 방파제 피해사례가 빈발함에 따라 2005년 설계파고를 재추산하였다. 그 결과 1988년에 적용했던 설계파고보다 남해안은 2m~3m, 서해안이 1m 정도 높아진 것으로 추산되었다.

우선, 해일 침수피해가 예상되는 항만과 배후 도심권 저지대 등 재해취약지역에 대한 방재시설 설치계획을 살펴보면 총 54개 항만(무역항 29, 연안항 25)과 배후도심권을 대상으로 침수예상범위를 산정하여 침수범위가 경미한 32개 지역을 제외한 22개 항만지역을 방재시설이 필요한 항만도시로 선정하였다.

22개 항만도시 중에는 지진해일로 인한 침수피해가 클 것으로 예측된 삼척항과 태풍의 경로상에 위치해 있어 피해사례가 자주 발생했던 서해안과 남해안의 항만들이 포함되어 있다.

도시가 저지대에 형성되어 침수피해가 잦은 항만 도시권역에는 항만의 입지 및 형상, 배수조건 등을

분석하여 게이트(수문 형식), 방재언덕, 방호벽 등 다양한 방재시설물들을 적극 도입할 계획이다.

○ **게이트형** : 이탈리아 정부는 베네치아 침수방지를 위해 만(灣) 입구부(3개소)에 방재시설(플랩게이트)을 설치하는 모세프로젝트(Mose Project)를 추진 중이다. 이 타입은 만(灣) 안쪽에 항만과 배후도심권이 위치한 목포항·삼척항·통영항·마산항에 적합한 방재시설물이다. 이 플랩게이트 형식은 평상시에는 수중에 뉘어져 있다가 해일, 이상고조위가 발생하는 위급한 상황에서 수상으로 부상하여 해일내습을 막는 구조이다. 이와 같이 바다의 위협과 맞서 국민의 생명과 재산을 보호한다는 수호신의 의미로 이 프로젝트의 명칭을 ‘아라미르’로 명명하였다. 아라는 ‘바다’, 미르는 ‘옹’을 지칭하는 순수 우리말로써 바다의 옹을 상징한다.

○ **방재언덕형** : 항만구역이 협소하여 방호벽 등 방재시설물 설치가 어렵거나 주거지역이 인접한 경우 항만시설물의 지반고(地盤高)를 높여 월류를 방지하는 형식이다. 지난 2003년 태풍 ‘매미’ 내습으로 인해서 침수피해가 컸던 마산항 구항에 방재언덕사업(626억원, 2011년~2015년)을 추진중에 있으며, 광양항(온동마을)·삼천포항(구항~대방항)에도 이 형식을 적용할 계획이다. 이 형식의 경우 매립으로 새롭게 조성되는 부지를 지역주민들이 휴식공간으로 활용할 수 있는 장점이 있다.

○ **방호벽형** : 항만구역내에 담장형식의 차단벽을 설치하여 해일, 월파 등의 침수피해를 방지하는 형식으로 특히 일본에서 지진해일 방지용으로 많이 설치·운용중에 있다. 동 시설물은 투명 강화유리형이나 기립식 방호벽 등 여러 형태를 적용할 수 있어 조망권 훼손을 최소화하고 항만 운영에도 문제가 없다.

위에서 제시한 각종 방재시설물들은 향후 실제 설계 단계에서 환경 영향과 지역 주민의 의견을 수렴하여 최적안을 결정할 예정이다. 22개 항만지역

에 대한 방재시설 계획에는 1조 1,886억원이 소요될 전망이며 2030년까지 완료하는 것을 목표로 하고 있다.

그간 해일이나 이상고조위로 인한 침수피해가 빈번했던 목포항, 장항항, 통영항, 삼천포(구항, 신항), 군산항, 부산항, 장승포항, 광양항(온동마을), 옥포항, 삼척항 등 10개 항만도시부터 6,208억원을 투자하여 2020년까지 정비할 계획이다.

특히, 상습적인 침수피해로 경제적 손실이 막대했던 목포항과 지진해일 피해 가능성이 높은 삼척항에 대해서는 최우선적으로 방재시설물을 설치할 예정이다. 또한, 건설된 지 오래되어 안전성이 확보되지 않는 구형 방파제들은 현재 강화된 설계기준을 만족시키지 못해 항내 시설물 보호라는 고유기능을 수행할 수 없는 형편이다.

실제 전국 항만에 건설된 137개 방파제에 대해서 안정성을 검토한 결과, 71개 방파제가 안전에 취약한 것으로 나타났다. 이와 같이 방재기능을 수행할 수 없는 노후 방파제를 모두 보강하기 위해서는 총 1조 3천억원 규모의 투자가 필요할 것으로 예상된다.

○ **대상항만** : 부산항, 울산항, 포항항, 제주항 등 주요 무역항과 홍도항, 화순항, 구룡포항, 후포항, 거문도항, 성산포항 등 전남·제주·경북지역 연안항

앞으로 국토해양부는 실행계획 수립단계에서 정부내 관련 기관, 해당 지자체 및 지역주민, 전문가들의 의견을 광범위하게 수렴하여 시행착오를 줄여 나갈 계획이다. 이 계획이 추진되면 ‘아라미르’라는 프로젝트 이름처럼 바다의 위협으로부터 항만과 도시를 방호함으로써 국민들의 생명과 재산을 보호하는데 크게 기여할 것으로 기대하고 있다.

또한, 국내 최초로 도입되는 플랩게이트 등의 특수 방재시설물들은 단순한 방재기능뿐만이 아니라 관광객을 유인하는 지역의 Land Mark 시설로도 활용할 수 있으며 저지대 침수문제가 해소되어 지역경제 활성화에도 큰 도움이 될 것이다.



## 해일방재시설

구 분	플랩 게이트	리프트 게이트(수직형)
개 념 도		
작동원리	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 대형 철재 게이트가 해저에 가라 앉아 있고 해일 예보시 압축공기를 주입하여 구조물을 부력으로 일으켜 세워 항입구를 차폐</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 평상시 편평한 철재 게이트 구조물을 상부로 올려 고정하고 폭풍해일 예측시 구조물을 내려 항입구를 수직으로 차폐</li> </ul>
특 징	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 자연환경 훼손 및 변화요인 최소화</li> <li>• 평상시 구조물이 수중에 위치하여 환경성 양호 및 해수유동 영향 전혀 없음</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 소규모 매립으로 해수유동 영향 없음</li> <li>• 평상시 구조물이 수상에 있어 유지관리 및 관광자원화 유리</li> </ul>
적용사례	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 이탈리아(공사중)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 일본, 영국, 네덜란드 등</li> </ul>
금회적용	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 목포항, 마산항</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 목포항, 삼척항</li> </ul>

구 분	방 재 언 덕	상부 투명 방호벽
개 념 도		
특 징	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 매립을 통해서 생기는 부지는 다양한 용도(친수 등)로 활용가능</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 조망을 위한 옹벽 상부 투명 강화유리 적용</li> <li>• 옹벽배면 경관벽화 적용</li> </ul>
적용사례	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 일본, 마산구항 등</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 마산 성동산업 전면</li> </ul>
금회적용	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 광양항(온동마을), 삼천포항(구항~대방향)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 추후 상세 검토</li> </ul>

구 분	기립식 방호벽	부유식 방호벽
개 념 도		
특 징	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 조위 상승시 유압에 의한 방호벽 기립</li> <li>• 조망권의 확보가 필요하고 보행자 통행이 빈번한 곳 적용</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 조위 상승시 부력에 의해 방호벽 상승</li> <li>• 시설부지가 협소하고 사람과 차량의 통행이 빈번한 곳 적용</li> </ul>
적용사례	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 일본</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• 네덜란드, 호주, 미국 등</li> </ul>



# 해양부, 세계최고 수준 수중 무선통신 네트워크 기술개발

LIG넥스원과 기술이전 협정, 해양방위·조사·레저에 활용

국토해양부(장관 권도엽)는 2011년 7월8일 국토해양부 대회의실에서 수중무선통신 네트워크 상용화를 위한 기술이전 협정식을 갖고 2010년 3월 수중무선통신 시스템 개발에 이어, 수중에서 음파를 이용하여 실시간으로 디지털 데이터를 다중으로 송·수신할 수 있는 네트워크 핵심기술을 개발하여 LIG넥스원(주)에 기술이전을 한다고 밝혔다.

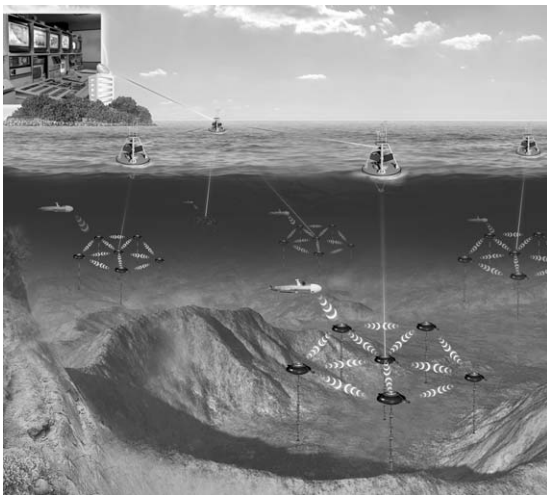
한국해양연구원(원장 강정극)으로부터 기술이전을 받는 LIG넥스원(주)은 동 핵심기술을 활용하여 항만방어체계 등 해양 방위산업과 дай버 폰을 활용한 해양레저, 해양조사 등 다양한 산업에 활용할 상용화 기술을 개발할 예정이다.

이번에 순수 국내기술로 개발된 네트워크 기술(연구책임자 임용곤)은 국내최초로 실험역 실증시험에 성공하여 세계 최고 수준의 성능을 보이고 있다. 그 동안, 수중무선통신 기술은 설치해역에 따라 서로 상이한 음파 전달 환경을 가지고 있어 국외로부터 핵심기술의 이전이 불가능한 기술영역으로 알려져 왔다.

국토해양부는 이번에 개발된 수중무선통신 네트워크 핵심기술은 해양탐사, 자원개발, 구난작업, 해양방위산업 등 해양 전 분야에 걸쳐 활용될 수 있는 핵심기술로 보고, 2012년 이후에도 수중무선통신의 활용범위를 넓혀 광대역 이동통신망 체계



- 수중에서의 네트워크 무선통신 : 수중에서 계속된 관측정보를 육상으로 전송하여 육상에서 광범위하게 해양환경을 실시간으로 관리할 수 있다.
- 활용분야 : 바다 온난화(수온) 관측, 수중 해류변화 관측, 수중 환경 감시체계, 지진 및 쓰나미 관측 등에 활용



- 실시간 해양 공간작업 지원 통신 네트워크 : 수중 탐사로봇 간 통신, 해저 플랜트와 탐사로봇/모선과의 통신 등 수중에서의 자유로운 통신수단을 제공한다.
- 활용분야 : 심해 해저 플랜트 통신망, 수중 구난작업용 통신망, 해저 자원개발용 통신망, 수중관측기지 통신망 등



의 본격적인 개발을 통해 세계 표준화를 선도하여 향후 10년간 1조5,000억원의 경제적 부가가치 창출 및 국가경쟁력 향상에 크게 기여할 것이라고 밝혔다.

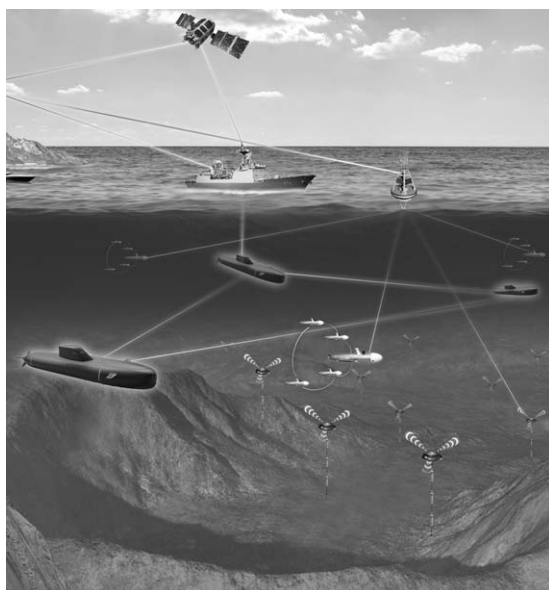
국내외 기술 수준을 비교해보면 먼저 우리나라의 기술력은 세계 3번째로 수중 무선통신 네트워크 실해역 성능을 검증하였다. 세계 기술현황을 보면 미국은 실해역 해양환경 관측망(AOSN, '03년 / '06년), 연안감시(Seaweb, '06년)을 통해 네트워크 실증시험을 수행하였고, 유럽연합(포르투갈/이탈리아/노르웨이/스웨덴)은 수중 애드혹 네트워크(UAN, '10년 9월)의 실해역 성능시험 수행하였다.

국내 기술수준은 (한국해양연구원) 순수 국내기

술로 수중무선 네트워크 프로토콜을 개발하여, 2010년 12월에 미국, 유럽연합에 이어 세 번째로 실해역 실증시험에 성공하였으며, 2011년 7월에는 수중무선통신 네트워크 핵심기술 이전을 추진하였다.

또한 국내 기술로 세계 2번째 수중무선통신 가상환경 모의장치를 개발하였다. 세계 기술현황은 미국 델라웨어대는 네트워크 가상환경 모의장치(QualNet)의 수중무선통신 채널 라이브러리를 개발하였다.

국내 기술수준을 보면 2009년 네트워크 가상환경 모의장치(QualNet)의 수중무선통신 채널 라이브러리를 순수 국내기술로 개발하였다.



- 해양 방위체계 네트워크 : 주요 항만 수중에 잠수함, 함정 등의 움직임을 탐지하는 센서를 설치하여 그 정보를 실시간으로 관리 할 수 있다.
- 활용분야 : 연안 항만감시 체계, 수중 네트워크 중심전 (Network Centric Warfare, NCW), 군사분야 등이 있다.



- 수중 해양생물 중 · 양식 관리 시스템 : 양식장 수중 정보를 육상으로 전송하여 효율적으로 양식장 관리가 가능하다.
- 활용분야 : 바다목장 원격 제어관리 체계, 외해 가두리 양식장 원격제어 관리 등이 있다.



# 국립해양조사원, 해상거리표 수정판 간행

## 선박의 경제항로 설정을 위한 운항거리를 한 눈에

국립해양조사원(원장 임주빈)에서는 우리나라의 인천·부산 등 주요항을 비롯하여 도쿄·뉴욕·런던 등 세계 각국의 주요항간 거리를 수록한 해상거리표를 수정하여 간행한다고 밝혔다.

이번에 간행되는 해상거리표는 2010년도 연안항으로 새로 지정된 호산항, 경인항과 동남아 연안 및 외국의 주요항구(57개)에 대한 거리표를 추가하였으며, 선박의 크기, 계절 등의 요인에 따라 여러 항로를 선택할 경우 그 경유지도 함께 표기하였다.

또한 국내 주요항구와 외국 항구간 거리를 서로

비교하여 한 눈에 볼 수 있는 거리표와 선박이 주로 이용하는 5대양에 대한 항로도를 새로 추가하였으며, 변경된 항의 명칭은 현재 국제적으로 사용되고 있는 명칭으로 수정하고 알파벳 순서로 배열함으로써 이용자가 편리하게 사용할 수 있도록 구성하였다. 해양조사원 관계자는 “해상거리표를 이용하면 선박의 경제적인 항해계획 수립이 편리하고 여객 및 화물의 운임산정, 운항소요시간 산출 등에 도움을 줄 것으로 기대된다”고 말했다.

### 외국 주요 항구간 상호 거리표

Alger [Algiers] 알제리아	Alger [Algiers]									
Auckland 뉴질랜드	11,071	Auckland								
Baltimore 미국	3,896	8,595	Baltimore							
Bangkok 태국	7,431	5,774	11,301	Bangkok						
Barcelona 스페인	279	11,142	3,995	7,502	Barcelona					
Buenos Aires 아르헨티나	5,721	6,201	5,909	10,112	5,807	Buenos Aires				
Cape Town 남아공화국	W5,543	7,564	W6,914	6,458	W5,602	3,763	Cape Town			
Casablanca 모로코	615	10,903	3,438	8,020	714	5,126	4,948	Casablanca		
Chi-lung 대만	8,483	4,911	10,803	1,900	8,554	11,016	7,362	9,072	Chi-lung	
Colombo 스리랑카	5,057	6,299	8,927	2,432	5,069	8,069	4,360	5,646	3,484	Colombo
Copenhagen 덴마크	2,393	12,058	4,254	9,798	2,492	6,936	W6,803	1,991	10,850	7,424
Dar es Salaam 탄자니아	4,735	7,586	8,605	4,876	4,806	6,060	2,406	5,324	5,923	2,570
										7,102

- 주 1. 각 항구간 거리는 두 항구간 안전한 최단 항구거리를 기준으로 함  
 2. 항구의 기점은 도선지점(Pilot Station) 또는 정박지를 기점으로 산출함  
 3. 경유 수로, 운하(Passage, Canal 등) 등은 외국 출발항 기준 도착항간 거리편 참조  
 4. 외국항간 상호거리는 외적인 요식(수로, 운하)에 따라 차이가 발생할 수 있음

# 6월 항만 '컨' 물동량, 8.0% 증가세 순항중

## 환적화물 4개월 연속 두 자리수 증가율 기록

국토해양부(장관 권도엽)는 전국 항만에서 처리한 6월 컨테이너 물동량(추정)은 18만1,000TEU로 지난해 같은달(166만8,000TEU)에 비해 8.0%(13만3,000TEU) 증가했다고 발표했다.

수출입화물(111만4,000TEU)은 지난해 동월(106만4,000TEU)보다 4.8% 증가, 환적화물(64만9,000TEU)은 지난해 동월(57만7,000TEU)보다 12.4% 증가하였다.

전체 물동량은 지난 3월에 이어 4개월 연속으로 180만TEU를 달성하면서 순항중이다. 화물별로 살펴보면, 수출입화물은 지난 3월(17.5%증가)을 정점으로 증가세가 둔화되었으나, 환적화물은 4개월 연속 두 자리수 증가율을 보였다.

부산항의 2011년 6월 물동량은 전년 동월보다 12.4% 증가한 137만9,000TEU를 기록하였다. 수출입화물은 일본 및 러시아 등 신흥경제국과의 교

역량 확대에 힘입어 9.6% 증가한 74만5,000TEU를 처리하며 증가세를 이어갔다.

특히, 환적화물은 주요선사의 부산항 거점 비중 확대에 힘입어 전년 동월보다 15.3% 증가한 62만3,000TEU를 기록하였다.

광양항의 2011년 6월 물동량은 주요선사의 대형 신조선 투입('11.5월) 및 운항노선 부분변경의 영향으로 양하물량이 일시적으로 감소하여 전년 동월 대비 7.3% 감소한 16만1,000TEU를 기록하였으나, 항로운영이 정상화되는 7월부터는 증가될 것으로 전망된다.

인천항의 2011년 6월 물동량은 중국의 상해·대련·닝보항 등에 안개주의보 발령에 따른 일부 서비스 기항 취소로 전년 동월 대비 11.5% 감소한 14만9,000TEU를 기록하였다.

2006~2011년6월 전국 컨테이너 물동량 추이

(단위 : 천TEU)

구 분	'06년 6월	'07년 6월	'08년 6월	'09년 6월	'10년 6월	'11년 6월
합계 (증가율)	1,325 (5.9%)	1,506 (13.6%)	1,475 (△2.1%)	1,345 (△8.8%)	1,668 (24.0%)	1,801 (8.0%)
수출입 (증가율)	851 (10.2%)	937 (10.2%)	940 (0.3%)	870 (△7.4%)	1,063 (22.2%)	1,114 (4.8%)
환적 (증가율)	467 (1.6%)	562 (20.2%)	529 (△5.8%)	457 (△13.7%)	577 (26.4%)	649 (12.4%)
연안 (증가율)	0.7 (△62.8%)	0.7 (4.7%)	0.6 (△18.5%)	18 (219.7%)	27 (48.6%)	38 (40.0%)





국토해양부 관계자는 4개월 연속 180만TEU이상을 처리하고 있고, 환적화물도 4개월 연속으로 두 자리수 증가에 힘입어 상반기까지 10.8% 증가하였으며, 현재의 물량 증가세를 고려시, 당초 목표인 2,076만TEU(7.2%증가) 달성은 무난할 것으로 전망된다”라고 밝혔다.

## □ 2011년 6월 주요항만 컨테이너 물동량

전년분기대비 증감율(%)을 보면 2010년 2분기에 25.2% 증가세를 기록하고 2010년 3분기에 15.8%, 2010년 4분기에 10.2%, 2011년 1분기에 11.8%, 2011년 2분기에 9.0%가 각각 증가를 하였다.

환적화물 증감율(%)은 2010년2분기 25.6%, 2010년 3분기 16.6%, 2010년 4분기 3.4%, 2011

년1분기 8.6%, 2011년 2분기 12.0% 로 각각 증가세를 보였다.

부산항의 컨테이너 물동량 전년분기대비 증감율(%)을 보면 2010년 2분기 25.5%, 2010년 3분기 17.1%, 2010년 4분기 10.5%, 2011년 1분기 13.8% 2011년 2분기 12.6%의 증가세를 보였다. 환적화물 증감율(%)은 2010년 2분기 24.8%, 2010년 3분기 17.8%, 2010년 4분기 5.2%, 2011년 1분기 9.0% 2011년 2분기 13.7%를 기록하였다.

광양항의 컨테이너 물동량 전년분기대비 증감율(%)을 보면 2010년 2분기 16.1%, 2010년 3분기 10.5%, 2010년 4분기 5.0%, 2011년 1분기 9.2% 증가세를 기록하였지만, 2011년 2분기에는 4.7% 감소하였다. 환적화물 증감율(%)을 보면 2010년 2

### 2011년 6월 주요 항만 컨테이너 물동량

(단위 : 천TEU)

구 분	부산항			광양항			인천항		
	처리량	증가율		처리량	증가율		처리량	증가율	
		전월대비	전년대비		전월대비	전년대비		전월대비	전년대비
전체	1,379	△2.5%	12.4%	161	△4.2%	△7.3%	149	△10.4%	△11.5%
수입	393	1.8%	15.1%	71	2.4%	0.0%	80	△5.6%	△1.6%
수출	352	△5.6%	4.1%	65	△8.2%	△7.4%	65	△15.2%	△20.1%
환적	623	△3.4%	15.3%	22	△12.4%	△25.7%	1	37.1%	△45.0%

### 2011년 상반기 전국항만 컨테이너 물동량

(단위 : 천TEU)

구 분	'10.6월	'10.1~6월	'11.5월	'11.6월	'11.1~6월	전월 대비	전년대비	
							동월	누계
전체	1,668	9,504	1,855	1,801	10,533	△2.9%	8.0%	10.8%
수입	529	2,972	577	585	3,370	1.3%	10.6%	13.4%
수출	535	3,022	565	529	3,257	△6.3%	△1.1%	7.8%
환적	577	3,333	673	649	3,681	△3.7%	12.4%	10.5%

분기 23.6% 증가세를 보였고, 2010년 3분기 0.8%, 2010년 4분기 25.4% 감소세를 보였다. 2011년 1분기에는 10.8% 증가세를 보였지만 2011년 2분기에는 다시 5.5% 감소세를 보였다.

인천항의 컨테이너 물동량 전년분기대비 증감율(%)은 2010년 2분기 30.2%, 2010년 3분기 9.7%,

2010년 4분기 7.7%, 2011년 1분기 2.7% 증가세가 지속되었지만 2011년 2분기에는 3.2% 감소세를 기록하였다. 환적화물 증감율(%)은 2010년 2분기 37.3% 증가하였지만 2010년 3분기 12.5%, 2010년 4분기 33.1%, 2011년 1분기 37.5%, 2011년 2분기 42.0% 감소로 지속적인 감소세를 보였다.

#### 부산항 컨테이너 물동량

(단위 : 천TEU)

구 분	'10.6월	'10.1~6월	'11.5월	'11.6월	'11.1~6월	전월 대비	전년대비	
							동월	누계
전체	1,227	6,969	1,415	1,379	7,877	△2.5%	12.4%	13.0%
수입	341	1,897	386	393	2,229	1.8%	15.1%	17.5%
수출	338	1,910	373	352	2,128	△5.6%	4.1%	11.4%
환적	540	3,125	645	623	3,485	△3.4%	15.3%	11.5%

#### 광양항 컨테이너 물동량

(단위 : 천TEU)

구 분	'10.6월	'10.1~6월	'11.5월	'11.6월	'11.1~6월	전월 대비	전년대비	
							동월	누계
전체	174	1,021	168	161	1,054	△4.2%	△7.3%	2.4%
수입	71	412	70	71	427	2.4%	0.0%	2.8%
수출	71	421	71	65	437	△8.2%	△7.4%	2.9%
환적	30	172	25	22	175	△12.4%	△25.7%	1.5%

#### 인천항 컨테이너 물동량

(단위 : 천TEU)

구 분	'10.6월	'10.1~6월	'11.5월	'11.6월	'11.1~6월	전월 대비	전년대비	
							동월	누계
전체	169	936	167	149	947	△10.4%	△11.5%	1.1%
수입	81	458	85	80	484	△5.6%	△1.6%	5.6%
수출	82	442	77	65	432	△15.2%	△20.1%	△2.4%
환적	2	13	1	1	8	37.1%	△45.0%	△38.8%

## 일본 대형선사들 영업 손실액 증가 대지진과 대형컨테이너선 항로 투입이 원인

지난 3월 발생한 대지진의 영향과 대형 컨테이너선들의 유럽항로 시장투입으로 수요대비 공급이 급증하였는데 이는 시장악화의 주요 요인으로 작용하여 일본 대형선사들의 1분기 아시아 유럽구간 영업 손실액이 증가하는 추세이다.

2011년 4월 1일부터 6월 30일까지 NYK사의 순손실액은 9,200만달러로 2억7,600만달러의 순이익을 기록한 전년동기대비 큰 폭으로 증가하였다.

특히 NYK사의 자동차운반업도 약세를 보였으

며, 건화물 부분도 높은 가격으로 중국의 석탄, 철광석 수입량이 감소함에 따라 약세를 보였다.

MOL사는 2010년 2억5,000만달러 이익을 기록하였던 전년 1분기 이후 지속적으로 감소하여 2011년 1분기 8,900만달러 순손실을 기록하였다.

한편 K Line사는 2010년 1분기 5억달러 순이익을 기록하였지만 2011년 1분기에는 4,600만달러 순손실을 기록하였다.

## CIDO Shipping, 탱커선 30척 추가 매각 2008년 이후 현재 총 75척의 선박 매각

CIDO Shipping사는 미국적 선사인 Diamond S Shipping사에 탱커선 30척을 매각할 것이라고 발표하였다. 홍콩국적 선사인 CIDO Shipping사의 대표 Hirokazu Matsuo는 해당 거래가 약 12억 달러의 가치가 있다고 전하였다. 또한 해당 거래로 CISO Shipping사는 2008년 3분기 이후 총 75척의 선박을 매각한 것으로 기록되었다.

Diamond S Shipping사는 2007년에 전 OMI 사장인 Craig Stevenson에 의해 설립되었으며, 현재도 경영권을 유지하고 있다. 설립 이래로 Diamond S Shipping사는 10척의 선박을 주문하

였는데, 그 중 8척은 수에즈막스 탱커선이며, 2척은 LR2 탱커선이다.

CIDO Shipping사는 1990년 초에 설립되었으며, 선대 경영전문가와 기술전문가등 선박 운영에 대한 전문가들을 지속적으로 영입하고 있다.

CIDO Shipping사는 총 180척(약 960만DWT)의 선박을 소유하고 있는데 그중 30척은 MR탱커선이고 28척은 현재 일본과 한국에서 건조중이다.

또한 CIDO Shipping사는 44척의 자동차 운반선을 확보하고 있으며, 추가건조 주문도 들어가는 상태이다.



# Maersk Line 컨테이너 화물 사고 방지 시스템 구축

CMA CGM, Evergreen사들도 시스템 구축에 동참

Mediterranean Shipping사와 Maersk Line사는 부정확한 컨테이너 선적, 무게 신고 등으로 발생하는 사고들을 줄이기 위해서 새로운 운항 시스템을 적용하기로 하였다. 해당 시스템의 목적은 컨테이너 화물 사고 발생률을 최소화하기 위해, 최대한 많은 정보를 서로 공유하기 위함이라고 하였다. 이러한 시스템의 정착으로 많은 선사들은 정확한 정보를 신속하게 얻을 수 있게 되어 컨테이너 관련 사고를 예방할 수 있고, 특히 사고 발생시 즉각적으로 대응할 수 있게 된다는 장점이 있다. CMA CGM, Evergreen, Hapag-Lloyd 사들은 Cargo Incident Notification System Network으로 명명되고 아직 실험단계에 있는 시스템에 적극 동참할 뜻을 밝혔다.

해당 시스템은 Container Owners Association이 운영할 것이고, 이 작업에는 선사들뿐만 아닌 국제 P&I 클럽과 TT클럽들도 함께 참여를 할 것이라고 밝혔다. 계획대로 진행된다면 Cinsnet(Cargo Incident Notification System Network)은 2011년 9월부터 운영을 시작할 것이고 다른 컨테이너 선사들도 참여할 수 있다.

컨테이너 화물 불량 포장, 부정확한 컨테이너 무게 신고, 화학약품 누출 등을 포함한 모든 정보들은 Cinsnet에 저장될 것이다. Cinsnet에 저장된 자료들을 통해 앞으로 더욱 안전한 방법으로 컨테이너 운송업을 이끌어 나갈 수 있고, 안전을 중시하는 문화를 증진시키고 화물에 손상없이 운송을

할 수 있을 것으로 기대가 된다.

현재까지 컨테이너 선사들은 컨테이너 사고를 관련 증거자료 없이 구두로만 전해들었기 때문에 그 신빙성과 정확성이 떨어졌던 것이 사실이다. 지난 몇해동안 발생한 사고들은 대부분 부정확한 컨테이너 무게 신고 때문에 발생하였고, 이를 방지하기 위해 IMO(International Maritime Organization)는 정확한 컨테이너 무게 신고 의무화 정책을 시행하고 있다.

## 컨테이너선 정기용선가 지속적인 하락세 기록

컨선 선복량 증가와 수요 감소로 인하여 컨테이너 용선시장은 약세를 보이고 있다. 그러나 컨테이너 신조선 발주율은 지속적인 증가세를 기록하고 있으며 2012년 컨테이너 선복량은 2007년 이후 가장 높은 수치를 기록할 것으로 전망이 된다.

신조선 컨선의 대부분은 아시아-유럽구간에 배치된 Ultra Post-Panamax선이다. 급증하는 컨선복량에 비해 수요는 완만한 증가세를 보여 컨테이너 운임 하락세를 유발하였다. 예상했던 높은 수익을 올리지 못한 The New World Alliance나 CSAV와 같은 컨테이너 선사들은 아시아-지중해, 태평양 항로, 북-남미 등의 항로에 선복량을 감소시키고 서비스를 중단시켰다.

Howe Robinson 컨테이너 용선지수는 지난 3주 동안 5% 감소하였고, Hamburg Context 정기용선지수도 감소치를 보였다. 6월초 4,250TEU급 컨선의 12개월 정기용선 계약은 하루 2만6,750달러에 거래되었으나, 최근에는 2만4,500달러를 기록하고 있다.



# 중국 VLCC선대 급증, 유럽국적 탱커선 수요 감소

중동-중국 항로 유럽 탱커선 34%에서 16%로 감소

중국의 급증하는 신조선 건조율로 2006년 11척이던 VLCC선 신조선이 현재 38척까지 증가하였다. 중국 탱커선대의 급증으로 중동에서 중국으로 원유를 운반하던 유럽 선사들의 탱커선 수요가 감소하는 추세이다.

지난 5년동안 중국 선사의 선박에 의해 운반되는 물동량은 지속적으로 증가하여, 현재 연간 운송물량의 40%를 차지하는 것으로 나타났다. 중국 신조선 급증으로 인하여 중국적 선사들의 수익이 늘어나는 반면, 유럽 선사들의 수익은 앞으로도 감소할 것으로 전망이 된다.

지난해 중동발 중국향 원유운반선 국적을 보면, 전체 419척의 VLCC선 중 38%는 중국 국적 선박이었다. 이는 17.6%를 기록한 2006년에 비해서 두 배가량 높아진 수치이며, 2011년 상반기의 수치 추세를 보면, 올해는 38%를 기록한 2010년보다 상황은 더욱 긍정적이다.

1984년 상반기에 중동에서 중국으로 수송된 전체 원유 중 중국적 VLCC선은 36.5%를 차지하였다. 중국 선사들의 성장세와 대조적으로 중동-중국 항로에 투입되는 유럽 선사들의 선박은 전체 34%에서 16%로 절반이상 감소하였다.

특히 해당 항로에서 높은 수익률을 올리던 그리스와 노르웨이 선사들이 받는 피해가 더욱 커질 것으로 전망이 된다.

전문투자자들에 의하면, 중국의 높은 VLCC선 신조선 발주율로 인하여 유럽 선사들이 받을 피해

가 크지만, 중국의 원유 수요도도 함께 급증하기 때문에 피해액은 심각하지 않다고 예상하였다.

한편 2010년 중국이 수입한 전체 원유 2억2,960만 배럴의 48%인 1억1,040만톤은 중동발이다. 원유선 선복량이 급증하고 있는데 중국의 석유저장 시설과 자국적 원유선 선복량 증가로 다른 국적 선사들에게 앞으로도 큰 부담으로 작용할 것이다.

## 중국 은행들의 선박금융활동 더욱 활발해질 것

중국수출입은행과 Sinosure은행은 성장하는 해운업에서 사업 입지를 강화 하기위하여 앞으로도 더욱 활발한 선박금융활동을 할 것이라고 발표하였다. Sinosure사는 해외은행들과 선박금융계약을 하는데 용이하도록 관련 계약조건들을 완화시켰으며, 은행과 협력관계에 있는 선주들에게는 대출금액에 대한 보험 지원을 할 것으로 알려졌다. 은행은 앞으로 다른 외국 해운산업 금융기관들과도 1,000만달러까지 협조를 할 것이다.

China Exim 은행도 향후5년 이내로 국제기관들을 더욱 확장 시킬 것이라고 발표하였다. China Exim 은행은 선박금융 만을 위해 특별 팀을 구성하였는데, 한팀은 선박금융을 담당하고 다른 한팀은 네덜란드와 독일등지에서 금융기관들의 협력을 구하는 팀으로 구성이 되어 있다. 중국개발은행(CDB) 역시 머스크 브로커, 그리스 은행인 Aegean Baltic Bank와 계약을 맺었다.



## 핸디사이즈 벌커선 매매가 지속적인 감소세

최대 1,100달러까지 급감하여 선사들 피해 증가

필리핀의 New Century Overseas사는 두 척의 핸디사이즈 신조선을 구매하였다가 8개월 만에 다시 중고시장에 매각하면서 1,000만달러 가량의 손실을 입었다고 발표하였다.

New Century Overseas사는 2002년 건조된 2만8,500DWT급의 벌커선 Nordic Blker호와 2003년 건조된 벌커선 Ace Bulker호를 총 3,850만달러에 매각하였는데, 이는 2010년 평균가인 5,000만달러에 비해 현저히 낮은 가격이다.

New Century Overseas사가 매각한 Nordic Bulker호는 1,875만달러로 유럽선사에 매각되었으며, Ace Bulker호는 1,970만달러로 대만선사 매각되었다.

ICAP Shipping에 의하면 5년된 핸디사이즈 벌커선의 평균가는 지난주 2,350만달러를 기록하였으며, 10년된 핸디사이즈 벌커선의 경우에는 1,900만달러를 기록하였다고 하였다.

ICAP Shipping의 발표와 대조적으로 Clarksons은 5년된 핸디사이즈 벌커선의 평균가는 2,350만달러보다 조금 더 높았다고 하였으며, 10년된 핸디사이즈 벌커선의 경우 2,050만달러를 기록하였다고 하였다.

지난주 선박매매는 중고 핸디사이즈와 핸디막스 벌커선이 주를 이루었다. 2만DWT급 시장에서는 1985년 건조된 2만3,743DWT Sea Master호가 500만달러에 거래되었고, 같은 해 건조된 2만9,611DWT Olympic Merit호는 650만달러에 거래가 되었다.

핸디막스 시장은 1984년 건조된 4만5,260DWT

급 그리스 벌커선은 인도의 선주에게 570만달러에 매각되었고, 2002년 건조된 독일선사의 4만8,640DWT급 벌커선은 그리스 선주에게 1,490만달러에 매각되었다.

### 외국 선주들의 세금 징수를 위해 자국의 용선주 이용

중국의 용선주들은 외국선주들이 중국에 사업세를 납부하지 않는다는 이유로 일부 운임의 납부를 거절할 것이라고 밝혔다.

영국의 Clyde & Co 법률사무소의 변호사에 의하면 최근 사무소에 선주들이 중국에 사업세를 지급해야 할 책임이 있는지에 대한 문의가 급증하고 있다. 현재 중국 정부는 중국에 용선을 주거나 화물운송으로 수익을 얻는 회사들은 중국에 위치하고 있지 않더라도 사업세를 지불해야할 의무가 있다고 주장하고 있다.

외국선주들이 사업세를 지불하지 않을 경우 용선주들이 세금을 지불해야하기 때문에 항상 용선주들은 법의 피해대상이 되어왔다.

영국 변호사들에 의하면 선박들이 항해시 중국영해에서 운항을 하는지에 대한 명확한 구분이 없음에도 불구하고 중국 정부는 해당 선박의 서비스를 받는 자가 중국에 위치하고 있으면 중국영해에서 서비스가 이루어졌다고 간주하고 세금을 부과하려고 한다는 것이다.

중국당국은 외국으로부터 세금을 징수하기 위해 중국 용선주들을 이용해서 관련 규칙들을 설정하고 있는 것으로 나타났다. 외국 선주들이 정확한 세금징수를 하지 않으면, 중국의 용선주들은 외국선주들로부터 받아야하는 세金的 50%에서 300%까지를 지불해야한다.

# 소말리아 해적, 탱커선에 대한 위협적 공격 자행

## 해적 공격에 더욱 강력한 대응조치 마련 필요

2011년 7월 13일 소말리아 해적들은 아덴만에서 1백만배럴의 석유를 운반하던 14만9,601DWT급 수에즈막스선에 로켓과 수류탄 공격을 자행하였다.

공격을 받은 Brilliant Virtuoso호는 우크라이나의 Louka항에서 중국의 칭다오항으로 운항하던 중 아덴만에서 해적의 공격을 받았다. Brilliant Virtuoso호가 보안요원을 승선시키기 위해 아덴만으로 접근한 늦은 저녁시간에 소말리아 해적들이 공격을 시작하였다고 전하였다.

해적들의 로켓 및 수류탄 공격으로 수에즈막스선 선원들 주거지역에 공격이 집중되어 큰 화재가 발생하였지만 다행히 인명피해는 없었다고 전해졌다. 또한 피해 선박은 두척의 예인선에 의해 옮겨졌으며 로켓 공격과 수류탄 공격으로 인한 화재에도 석유누출 사고는 없었다.

피해선박에서 탈출하여 구명레프트에 있던 26명의 필리핀 선원들은 미해군 소속 USS Philippine Sea호에 의하여 구조가 되었다. 1991부터 해적공격 건수를 기록하고 있는 Piracy Reporting Center에 의하면 이번 공격은 2011년 6월11일 이후 처음으로 자행된 건이다. 또한 2011년 1분기에만 아덴만에서는 142건의 해적공격이 있었는데 이는 해적피해를 기록하기 시작한 1991년 이후 현재 가장 많은 건수를 기록한 것으로 나타났다.

EU Naval Force에 의하면 현재까지 자행된 해적 공격건수 중 직접 선박에 로켓과 수류탄 공격을 시도하여 대형화재를 일으킨 건은 이번이 처음이다.

피해선박에 승선했던 선원들은 해적의 공격을 받고 있다고 구조요청을 해왔으나 미해군이 현장에 도착했을 때 이미 해적들은 모두 도망치고 없었다. 현재 아덴만, 홍해, 소말리아해역, 아랍해, 페르시아만에는 25개국 합동 해군이 순찰활동을 하고 있다.

### 아시아 유럽간 물동량 가격지수 93에서 78로 감소

CTS(Container Trades Statistics)에 의하면 아시아발 유럽향의 물동량은 지속적인 감소세를 나타내고 있는 것으로 나타났다. 2011년 5월의 컨테이너 물동량 증가세는 서부로 향하는 드라이와 리퍼 물동량이 작년동월대비 5.7% 증가한 120만TEU를 기록하였다. 증가세는 4월보다 높은 수치이지만 3월에 기록된 수치보다는 낮다. CTS 아시아-유럽 물동량 가격지수는 연초 93에서 4월 80 그리고 5월에는 78로 계속 감소하는 추세를 보이고 있다. 1년전 아시아 유럽간 물동량 가격지수는 112를 기록하기도 하였다.

컨테이너 선사들은 상하이 컨테이너 화물 지수보다 CTS지수를 더 신뢰하는 것으로 알려졌다. 상하이 컨테이너 지수와 CTS지수 모두 아시아 유럽간 물동량 감소세를 보이는 것으로 나타내고 있다. 유럽발 아시아향 물동량은 1.12%증가하여 5월 48만7,500TEU를 기록하였다.

한편 Clarksons는 세계 물동량이 올해 9.4%증가할 것이며 선대도 8.1%증가한 1,530만TEU를 기록할 것이라고 전망하였다.



# 미국정부 자국적선에 보안요원 탑승 법제화 추진

## 미간보안업체 고용을 통한 선박 안전 활동 강화

미국 상원의원들은 앞으로 모든 미국 국적 선박에는 보안요원들이 동승하는 것을 법제화 시킬 것이라고 발표하였다. 관련법을 제정하기 전에 미국은 해적분포 현황과 피해 조사를 위해서 홍콩 해운 산업 기관들과 회의를 개최하여 그들의 의견을 수렴하였다. 회의에서 홍콩 대변인은 자국의 선박에 UN군 소속의 안전요원 탑승을 요구하였지만, UN 안전보장 활동으로 인하여 해당 건을 실행하는데 어려움이 있을 것으로 예상된다고 전하였다.

홍콩선주협회는 해적들이 선원납치 후 요구하는 몸값이 최근 급격히 높아짐에 따라 관련 보험료도 높아져 선사들의 회사 운영이 더욱 힘들다고 밝혔으며, 해적 공격에 더욱 효과적으로 대응하기 위해서 해군들도 군함을 이용하는 것보다는 더욱 빠른 소형보트를 이용하는 등의 전략이 필요하다고 말하였다. 또한 선주들은 증가하는 해적활동으로 인하여 선원 고용이 더욱 힘들어지고 있다고 발표하였다.

무장요원 동승을 포함한 선원안전보장이 법제화된다면 선주들은 자사의 선박운영이 더욱 수월해지기 때문에 관련사항 법제화를 촉구하고 있다. 7월 1일 노르웨이는 무장요원 동승과 무기사용에 관한 가이드라인을 법제화 하였으며 최근에는 영국에서도 해적대응 가이드라인 법제화가 건의되고 있다. 이러한 해적관련 법제화로 인하여 미국 선주들은 자사의 선박에 민간보안업체를 고용하는 것도 앞으로 더욱 수월해질 것으로 기대가된다.

최근 소말리아 해적에게 자금을 지원하다 미국에게 적발된 소말리아인에 대한 재판이 미국에서

열렸다. 두 명의 소말리아인이 잡혔는데 한명은 해적에게 납치되어 사살된 미국인 선원 사건과 관련이 있으며, 다른 한명은 미국화물이 신고 항해하던 덴마크 국적선 피해사건과 관련이 있는 것으로 판명되었다. 미국은 앞으로 해적들에게 자금 지원하는 조직을 찾기 위하여 최대한의 노력을 할 것이라고 발표하였다.

### 7월 벌커선 체선률 최고치 기록 케이프 평균 16%, 파나마스 8.7% 체선률

호주, 브라질, 인도, 중국항만 벌커 체선현상은 현재 5,900만DWT로 전체 벌커선대의 11%를 차지하고 있는 것으로 나타났는데, 이는 전년대비 10.25% 증가한 2011년 1월 이후 가장 높은 수치이다.

특히 케이프사이즈 벌커선대는 전체 3,640만DWT이며 이중 연 평균 16%의 체선률을 보인다. 현재는 수치가 15.8%로 평균수치보다 약 0.2% 감소한 것으로 나타나지만 여전히 7.5%를 기록한 파나마스 수치의 두배를 기록하고 있다.

파나마스 체선현상은 2011년 1월부터 증가하기 시작하여 전체선대의 8.7%가 체선상태에 있는 것으로 나타났다.

한편, 호주의 주요 석탄과 철광석 수출입항만에 현재 82척의 선박이 정박했는데 케이프선 50척, 파나마스선 28척, 핸디박스선 4척으로 나타났으며, 이는 지난해대비 10척이 많아진 수치이다.

특히 호주의 주요 철광석항만인 Dalrymple항만에 정박한 선박은 10척에서 18척으로 증가하였는데, 정박까지 평균 5일에서 34일의 체선기간이 소요된다.



# 대만 새로운 톤세제도 도입

## 선사들의 소득세에 대해 최고 90%공제

올해 초 대만에 새롭게 소개된 톤세법은 에버그린과 같은 회사들로부터 감면혜택이 있는 세법 규정 발의에 대하여 긍정적인 평가를 받았지만 대만 국내선사들은 미온적인 반응을 보였다.

해당 제도의 시행으로 대만국적 해운선사들은 17% 까지 징수하는 소득세에 대해 최고 90% 상당 공제를 받을 수 있게 된다. 또한 기업들은 순톤수에 근거하여 일괄 지불을 선택할 수 있으며, 순톤수는 4가지 등급으로 분류된다.

특히 선박이 25,001DWT 이상인 경우 선주의 과세이익은 100톤당 14타이완달러로 고정된다. 대만 재무부 관계자에 따르면, 해당 톤세제도 법안은 5년동안 개정 작업을 거친 것으로 선사들에게 큰 도움이 될 것이라고 전하였다. 또한 톤세적용의 자격을 얻기 위하여 선주들은 전체 소유 선박 중 타이완 국적선 비율조건을 충족시켜야 한다.

해당 제도의 목표는 현재 약 4%에 불과한 대만 국적선의 규모를 15%까지 확대하는데 있다. 현재 에버그린 및 자회사가 보유하고 있는 전체 121척의 선박 중 14%인 17척만이 대만국적선이다. 또한 에버그린은 최근 타이완 CSBC 중공업에 10척의 8,000TEU급 선박건조를 주문하였다.

Yang Ming 대변인은 톤세제도에 대한 언급을 자제했으며, 선박국적을 변경할 계획이 없다고 밝혔다. Yang Ming은 77척의 선박을 보유하고 있으며, 이 중 20%가 대만 국적이다. Courage Marine 사의 Hsu Chih-Chen회장은 “타이완 국적선은 중국과 무역하는 것이 최근 몇 년간 금지되었었다.”고 말하며 “최근 Ma Ying-Jeou 대통령이 출

범한 후 정부는 힘을 가지고 되었고, 양국간 해상 운송이 이제는 가능하게 되었다.”고 전하였다.

또한, “중국 대만간 운송은 해당 국적선으로 제한되었기 때문에, 많은 해운회사들이, 중국 또는 대만국적으로 변경하는 계기가 되었었다.”고 하였다. 그는 “대부분의 선주들은 중국 국적을 선택하지 않을 것이다”라고 말하며 이는 정부의 인센티브의 문제가 아니고, 더 큰 문제는 대만국적선에 승선할 선원이 충분하지 않기 때문이다”라고 하였다.

### 탄소배출량 감소법 정비에 국제기구 협력필요

ICS(International Chamber of Shipping)는 유럽연합집행기관 기후활동위원들에게 선박 탄소배출량 감소 법규를 일방적으로 실행하지 말고, 산업 동향을 관찰하면서 실시할 것을 권고하였다.

또한 ICS는 IMO(International Maritime Organization)의 해양환경보호위원회(MEPC)가 신건조되는 모든 선박에 적용하는 에너지효율설계지수(EEDI)와 선박에너지효율운영계획(SEEMP)을 확고히 할 것을 요구하였다. EEDI와 SEEMP의 적용으로 2020년까지 산업전반적으로 탄소배출량을 20%까지 감축시킬 수 있을 것으로 기대가 된다.

EU에서 세계적 추세를 고려하지 않고 유럽의 상황만을 기준으로 일방적인 행동을 한다면 유럽 시장에 큰 혼란을 가져올 수 있기 때문에, 더욱 신중한 검토가 필요하다. ICS는 위원회에서 유럽지역 상황만 고려하지 말고, IMO의 시장조사자료들을 참고해서 탄소배출량 감소 법규를 정비해야할 것이라고 충고하였다.



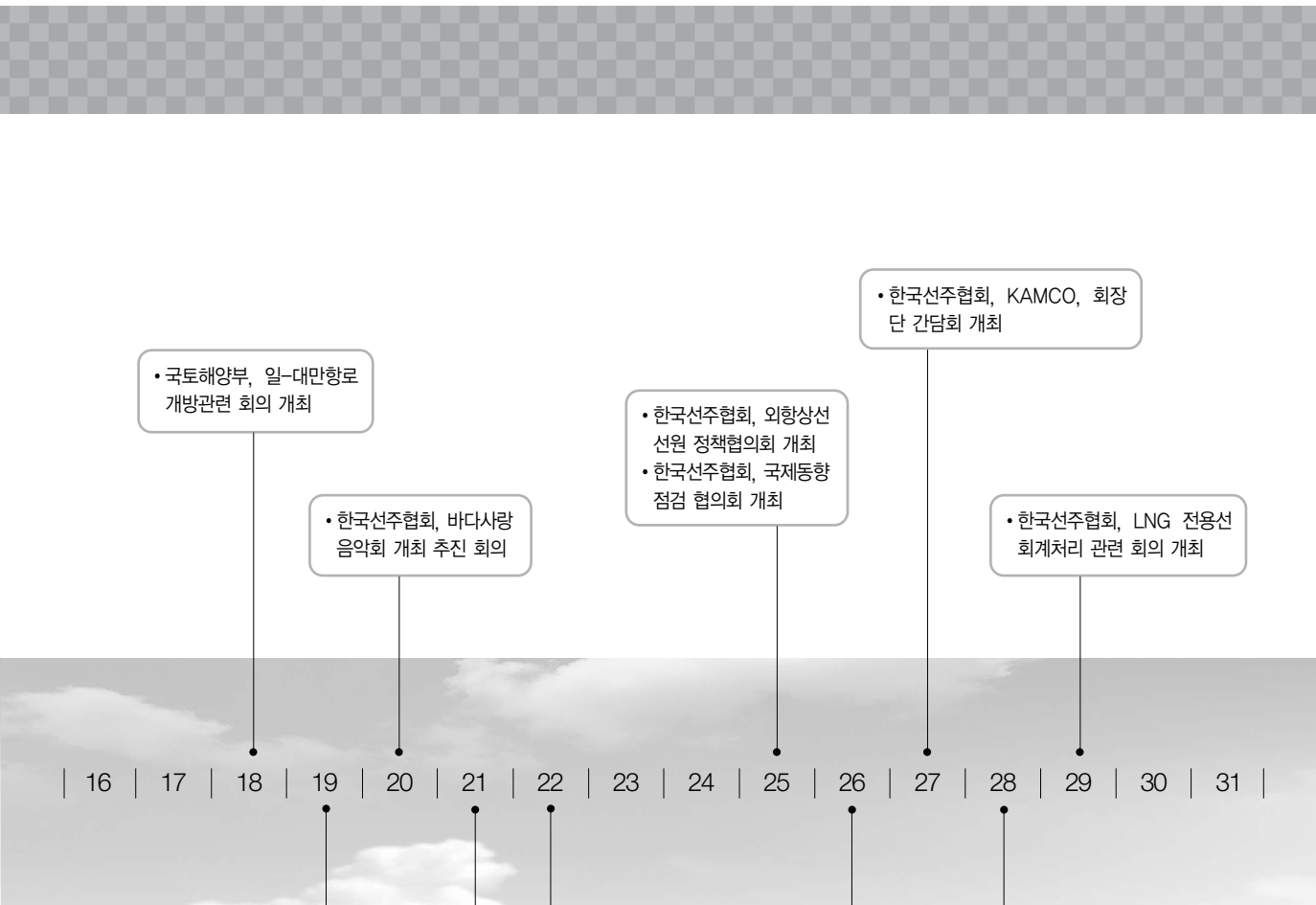
• 한국선주협회, 철강협회  
업무협력 추진 면담

• 한국선주협회, 선박연료  
유가 인하 대책 해양부  
면담

• 국토해양부, 선박직원법  
개정 회의 개최

• 한국선주협회, 여수세박  
T/F 정기회의 개최

• 한국선주협회, 북극  
해 실무 T/F 회의  
개최



• 국토해양부, 일-대만항로  
개방관련 회의 개최

• 한국선주협회, 바다사랑  
음악회 개최 추진 회의

• 한국선주협회, 외항상선  
선원 정책협의회 개최  
• 한국선주협회, 국제동향  
점검 협의회 개최

• 한국선주협회, KAMCO, 회장  
단 간담회 개최

• 한국선주협회, LNG 전용선  
회계처리 관련 회의 개최

• 국토해양부, 을지연습 교육  
및 지침 전달

• 한국선주협회, 해운·조  
선협력 관련 연구용역 착  
수보고회 개최

• 한국선주협회, 부산·광양항  
활성화 선사간담회 개최  
• 한국선주협회, 전해총 홍보/  
기획 실무위원회 개최

• 한국선주협회, 오션폴리  
텍과정 취업박람회 개최

• 국토해양부, MEPC 온실가스  
관련 결과 보고회 개최  
• 한국선주협회, 예선업무 실무회  
의 개최