

아·태지역 안전관리 불량선박 공개키로 부당한 조치 방지위한 재심위원회 설치

항만국통제위원회는 아·태지역에서 안전관리가 불량한 것으로 분류된 선박의 명단을 공개키로 했다. 또 외국 항만당국의 부당한 출항정지조치를 막기 위해 재심위원회도 설치키로 했다.

해양수산부에 따르면, 아·태지역항만국통제위원회는 지난 22일부터 25일까지 중국 상하이에서 열린 제14차 회의에서 아·태지역의 해양안전 증진 및 해양환경 보전을 위한 지역협력을 강화하는 차원에서 이같이 결정했다.

위원회는 안전관리 불량선박의 명단과 함께 우수선박의 명단도 공개키로 했다.

안전관리 불량선박(Black List)의 공개는 일정기간 내 출항정지 횟수, 지적된 결함 횟수 및 안전관리 불량국가 소속 여부 등을 고려해 위원

회에서 지속적인 논의를 거쳐 전산시스템과 구체적인 이행지침이 마련되는 대로 시행될 예정이다.

안전관리 우수선박(White List)은 최근 3년간 항만국통제 결과 결함사항을 지적받지 않은 선박이 해당될 전망이다.

위원회는 또 선박소유자가 외국 항만당국의 출항정지 조치에 불복하는 경우, 중립적인 위치의 회원국으로 구성된 재심위원회를 설치키로 함에 따라 부당한 출항정지로부터 선박소유자의 권익을 보호할 수 있을 것으로 예상된다.

해양부 관계자는 “이번 결정은 국제안전기준 미달선박에 대한 적극적인 대외공개를 통해 항만국통제 활동의 효과를 배가시키고자 하는 강한 의지로 보여진다”고 설명했다.

항만하역생산성 제고위한 성과급제 시행 울산항운노조, 하역생산성 크게 제고될듯

울산항에 변화의 물결이 크게 번지고 있다.

울산지방해양수산청(청장 민경태)과 울산항운노조(위원장 이희철), 항만물류협회(회장 공영흔)는 11월24일 항운노조 3층 강당에서 60명의 관계자가 참석한 가운데 항만하역 생산성 향상을 위한 노·사·정 합의서명식을 개최하고 합의문을 발표하였다.

이날 합의는 울산항을 이용하는 선·화주에

대한 서비스 향상을 도모하고 울산항의 경쟁력을 제고하기 위하여 2004년 12월1일부터 울산본항 연락소별로 전적으로 인력작업에 의존하는 화물전체와 1만톤 이하의 화물에 대하여는 성과급제를 도입하는 것을 주요내용으로 하고 있다.

합의내용을 보면, △울산항운노동조합에서는 양곡, 비료 등과 같이 인력이 주된 하역작업과 1

울산항 물동량 취급현황

'98	'99	'00	'01	'02	'03
148,032	151,116	151,067	149,579	148,412	146,940

하였는데 이제 그 결실을 보게된 것이다.
(단위 : 천톤)

금번 시행되는 성과급제는 전면 시행은 아니지만 척수면에서는 82%, 취급물량별로는 69%, 노임

만톤 이하의 일반화물 하역작업에 있어서는 2004년 12월1일부터 성과급제를 실시하고 △하역회사에서는 하역작업 개시전 준비를 철저히 하고, 원활한 하역작업을 위하여 하역장비확보에 최선을 다하며 △울산지방해양수산청에서는 울산항을 활성화하기 위하여 Port-Salse 등 화물 유치에 적극 노력하기로 했다.

별로는 약 57%에 달하는 부분에서 성과급을 시행하므로써, 현재보다 약 30%의 하역생산성이 제고될 것으로 보인다.

울산항노사정위원회는 금번 도입되는 성과급제 시행을 계기로 울산항 이용자에 대하여 양질의 서비스를 제공하므로써 울산항에 대한 그간의

본선별 하역 현황(본항 1부두~일반부두)

(천톤, 백만원)

이번 노사정 합의를 그간 울산항의 현실을 감안할 때 매우 획기적인 사항으로서 그 긍정적인 파장이 아주 클 것으로 기대된다.

구분	계			1만톤이하			1만톤이상		
	척수	물량	노임	척수	물량	노임	척수	물량	노임
계	1,652	9,764	18,693	1,361	6,758	10,716	291	3,006	7,977
	100%			82%	69%	57%	18%	31%	43%

울산항은 지난 99년을 정점으로 화물량이 매년 0.1%씩 감소하고 있어 울산항 활성화를 위하여 지난 6월23일에는 울산상공회의소 주관으로 항만이용 당사자들 뿐만 아니라 주요 기관단체, 전문가가 참여하는 종합적인 정책참여 기구인 울산항발전위원회를 발족한 상태이다.

인식을 불식시키고, 새로운 차원에서 항만하역이 이루어 질 것으로 기대하고 있으며, 앞으로 점진적으로 전면 성과급제를 확대 할 계획이다.

그러나 울산항 항운노조의 임금체계가 균등배분 방식으로 인하여 그간 노조원의 근로의욕 저하 및 하역의 효율성이 낮아 울산항 이용자들로부터 불만이 가중되어 왔을 뿐만 아니라, 선박의 울산항 입항 기피요인이 되어 왔었다.

이에 따라 울산항노사정위원회에서 수년전부터 항운노조 임금차등제를 통한 서비스 향상과 하역생산성 제고를 위하여 성과급제 도입을 추진



첫 민자항만 목포 신외항 11월18일 개항식

1600억원 투입 서남해 거점항만 역할기대

민간자본으로 개발된 항만으로는 처음으로 목포 신외항 개항식이 착공 4년만인 11월18일 신외항 다목적부두 특설무대에서 개최됐다.

목포신외항은 최근 신항시장으로 성장한 황해경제권의 중심축으로 개발하기 위해 지난 2001년부터 대규모자본 유치에 가능한 민간투자 방식으로 개발됐으며 지난 5월에 완공됐다.

목포신외항은 사업비 총 1600여억원을 투자해 목포 앞바다 허사도와 고하도 해안 매립을 통해 조성됐으며 안벽길이 750m, 부두수심 12-15m로서 3만톤급 선박 3척이 동시에 입항할 수 있는 다목적 부두다.

부두 총면적은 30만㎡에 이르고 430톤급 이동식 하버크레인 2대와 34대의 각종 하역장비가 설치돼 연간 컨테이너화물 17만TEU 및 일반잡화 87만톤을 처리할 수 있다.

이에 따라 목포항은 기존의 연안화물처리 및 여객수송 중심의 항만운영에서 벗어나 명실상부한 국제 무역항으로 탈바꿈할 것으로 전망된다.

또 목포대교를 통해 서해안고속도로가 연결되는 60만㎡의 배후부지에는 항만지원시설, 복합물류단지, 비즈니스센터가 들어서 상업, 업무 등 자족기능을 갖춘 계획도시로 개발될 예정이다. 이 지역엔 근린생활시설 용지의 경우 100%가 분양되는 등 지역의 관심이 높아 인근 대불, 삼호산단과 연계된 지역 경제활성화가 기대된다.

목포신외항은 세계 무역강국으로 부상한 중국

과 최단거리에 위치한 이점을 살려 기아자동차의 신규 수출물량을 유치하는 등 활발한 부두운영이 이뤄질 예정이다. 또 컨테이너, 석재 및 목재 등 화물유치 또한 가시화되어 서남권 물류거점으로 그 입지가 강화될 전망이다.

해양부 관계자는 "신외항 개항을 계기로 목포항은 서해안고속도로, 호남고속전철, 무안국제공항과 연계된 대중국 및 동남아 교역기지로써 서남권 경제발전을 이끄는 거점항만으로서의 역할이 기대된다"고 말했다.

이번 개항식은 강무현 해양수산부차관, 전라남도지사 등 주요 인사들과 지역주민 등 500여명이 참석한 가운데 열렸다.

이번 행사에서는 항만화물유치, 대국민 항만 이해증진을 위해 신외항 비전 선포 및 컨테이너·자동차선적시범 등이 준비돼 있으며 부두건설에 공이 큰 유공자 18명에게 표창이 수여된다. 또한 지역주민을 위해 풍물패 등의 다채로운 식전행사와 볼거리도 제공됐다.



광양항 물동량유치 포트세일즈 실시

항만당국과 관련업계 노·사가 함께

정부가 국가물류중심축으로 개발하고 있는 광양항이 최근 들어 물동량 증가율이 담보상태에 있어 항만당국과 관련 업계 노·사가 함께 발 벗고 나섰다.

해양수산부는 여수지방해양수산청(청장 오공균)을 중심으로 광양만권경제자유구역청, 한국컨테이너부두공단과 공동으로 오는 11월29일부터 12월4일까지 6일간 싱가포르, 홍콩 소재 주요 선사 및 화주를 대상으로 광양항 포트세일즈 활동을 벌였다고 밝혔다.

광양항 포트세일즈에는 여수광양항만물류협회 및 광양항만항운노동조합 등 항만관련 노사대표와 운영사도 함께 참여했다.

이번 행사에는 세계적 대형선사인 모선대의 광양항 기항과 대중국 환적화물 유치를 위해 싱가포르·홍콩에 아시아지역본부를 두고 있는 Maersk Sealand, MSC, APL, Hapag-Lloyd, PIL, P&O Nedlloyd, OOCL, MOL 등 대형선사를 방문한다.

또 선사와 화주를 대상으로 싱가포르(11.30)에 이어 홍콩(12. 3)에서 광양항 이용설명회를 가졌다.

특히 저렴한 항만비용과 환적화물 인센티브제 등 광양항의 장점뿐만 아니라 거대한 배후권역과 국제 간선항로상 중심성·중계성이 확보된 최적의 환적항만으로서 광양항 성장잠재력을 중점적으로 홍보했다.

이번 포트세일즈는 광양항의 대외 인지도 향상과 화물유치를 통해 동북아 물류중심항만으로서의 광양항 입지를 다지고 물동량 증가에 따른 지역경제 활성화에도 도움이 될 것으로 해양부는 기대하고 있다.

한편, 정부는 내년부터 광양항 포트세일즈 종합 계획을 수립해 해양부, 광양시, 한국컨테이너부두공단, 광양만권경제자유구역청 등에서 산발적으로 추진 중인 포트세일즈 활동을 관계기관과 역할 분담 등을 통해 유기적이고, 체계적으로 추진해 나갈 방침이다.

한국과 싱가포르 FTA협상 최종 타결

다양한 무역 확대방안 등 포괄적 규정

노무현 대통령과 리시엔룽 싱가포르 총리는 11월 29일과 30일 양일간 라오스에서 개최된 ASEAN(동남아국가연합)+3 정상회의를 계기로 11

월29일 가진 양국 정상회담에서 자유무역협정 (Free Trade Agreement) 협상이 실질적으로 타결 되었음을 선언하였다.

한-싱가포르 양국은 금년 1월부터 11월까지 10여 차례에 걸쳐 진행된 협상을 통하여 상품 및 서비스 무역, 투자, 정부조달, 기술표준 적합성 상호인정(MRA), 지적재산권, 협력 등 9개 분야를 포함하는 포괄적인 FTA 타결을 위해 노력해온 바 있다.

양국은 앞으로 추가 실무협의 및 법률적 검토 등을 거쳐 협정문안을 최종 확정하고, 이후 협정문에 대한 법제처 심사, 국무회의 심의, 대통령 재가를 거쳐 정식서명한 후 국회의 비준동의를 구하는 절차를 밟게 된다.

한-싱가포르 FTA 발효시점은 양국간 비준서 교환 뒤 30일 경과 후가 되며, 양국 국회의 비준동의 일정 등을 감안시 내년 중반경에 발효될 것으로 예상된다.

이번에 타결된 FTA에서는 개성공단 등 북한 경제특구 생산제품에 대하여도 우리나라에서 생산된 제품에 부여하는 것과 동일한 특혜관세를 부여하기로 하여, 향후 개성공단 등에서 생산된 제품의 해

외관로 확보를 위한 중요한 선례를 마련하였다.

또한, 한-싱가포르 FTA는 우리가 첫번째로 체결한 한-칠레 FTA와 비교할 때, 금융서비스, 전자상거래, MRA, 협력 분야가 추가되는 등 보다 다양한 무역 확대 및 원활화 방안이 포괄적으로 규정된 FTA로서, 한-싱가포르 FTA 체결은 동북아 및 동남아 허브를 지향하는 양국간 전략적 연계를 강화시키는 중요한 계기가 될 것으로 전망된다.

아울러, 세계적인 물류·금융 및 비즈니스의 중심지인 싱가포르와의 포괄적인 협력 강화로 서비스 부문 경쟁력 향상 및 對韓 투자 활성화를 기대할 수 있게 되었다.

양국간 FTA 협상이 당초 목표대로 연내 타결됨에 따라, 현재 진행중인 한-일 FTA 협상은 물론, 내년부터 개시되는 ASEAN, EFTA(유럽자유무역연합)와의 FTA 협상 등 우리나라의 동시다발적인 FTA 추진이 더욱 탄력을 받을 것으로 기대된다.

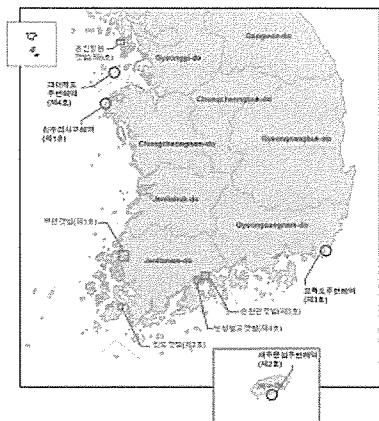
해양부, 해양보호구역현황 웹서비스 실시 우리나라 해양보호구역을 한 눈에 확인

해양수산부는 우리나라 해양보호구역에 관한 현황을 웹상에서 확인할 수 있도록 12월2일부터 서비스를 시작한다.

이 자료는 해양수산부 연안정보관리사이트(www.coast.go.kr)에 접속해 '해양보호구역' 배너를 클릭하면 현재 우리나라에서 지정·관리하고 있는 해양보호구역의 지정도면, 지정일자, 면적 등 현황자료와 관련 이미지 등을 확인할 수 있다.

해양보호구역은 일반적으로 △생물다양성이 풍

부하고 특이한 종이 서식하는 지역 △서식처 보호 및 수산자원 증식을 위해 관리가 필요한 지역 △생태적/경관적



/문화적 보전가치가 우수한 지역 등을 대상으로 지정하게 된다.

해양보호구역 지정은 연안 및 해양의 지속가능한 이용과 현명한 보전을 위한 주요 정책수단으로 국제적으로도 주목을 받고 있다.

현재 우리나라 해양보호구역은 여러 종류의 철새가 도래하고 생물다양성이 풍부해 세계적으로도 주목받고 있는 순천만갯벌 등 습지보호지역 5개소와 우리나라 유일의 연산호 군락지인 제주문섬 등

생태계보전지역 4개소가 지정되었다.

해양부는 특히 내년에는 순천만 갯벌에 대해 람사사이트 등록을 추진해 보전가치를 세계적으로도 알릴 계획이다. 람사사이트는 람사협약에 의해 보전가치가 우수한 습지를 대상으로 심사를 거쳐 지정하고 체계적인 관리를 하는 곳을 말한다.

해양부 관계자는 "앞으로 해양보호구역 지정을 지속적으로 확대하고 체계적으로 관리해 생물다양성을 유지하고 해양환경을 보전해나가겠다"고 밝혔다.

선박펀드 저금리시대에 고수익 인기상품 상장후 주가차익 실현 등으로 쾌속항진

국내 선박금융시장 활성화를 위해 도입된 선박펀드가 고수익 인기상품으로 부각되면서 자금이 몰리고 있다. 선박펀드란 투자자로부터 돈을 모아 배를 산 뒤 선주에게 임대해 생긴 수익금을 투자자에게 되돌려 주는 금융상품으로서 최근 해운경기가 호조를 보이는 데다 저금리 추세가 이어지면서 선박펀드가 고수익 상품으로 등장했다.

증권업계에 따르면 올해 첫선을 보인 선박펀드가 조달한 자금은 7개 펀드 1300억원 수준이다. 공모 당시에는 무려 1조2000억원이 넘는 자금이 몰려 10대1의 치열한 경쟁을 벌였다.

선박펀드에 이렇듯 많은 자금이 몰리는 이유는 10년 만기동안 5.8~6.5%의 높은 이자를 확정금리로 지급하는 데다, 증권거래소 상장 후에는 주가 상승에 따른 차익도 노릴 수 있기 때문이다.

실제로 지난달 말 현재 증권거래소에 상장된 '동북아1호 선박투자회사' 등 4개 선박펀드의 주가는 주당 5350~5430원을 기록, 액면가 대비 상승률이 최고 8.5%에 이른다.

만기 이전에 환매는 되지 않지만 주가가 오르면

선박펀드 인기현황

상품명	운용회사	선종
동북아1호	한국선박운용	VLCC
동북아2호	"	VLCC(중고)
동북아3호	"	6,800TEU
동북아4호	"	6,800TEU
동북아5호	"	6,800TEU
동북아6호	"	VLCC(중고)
아시아퍼시픽1호	KSF선박운용	VLCC(중고)
아시아퍼시픽2호	"	VLCC(중고)
아시아퍼시픽3호	"	VLCC(중고)
아시아퍼시픽4호	"	VLCC(중고)
아시아퍼시픽5호	"	4,700TEU
아시아퍼시픽6호	"	4,700TEU
아시아퍼시픽7호	"	4,700TEU
아시아퍼시픽8호	"	170K

공모예정 선박펀드

상품명	공모일정	확정이자	모집금액	판매증권사
아시아퍼시픽2호	12월2~3일	5.8%	96억원	삼성/LG
아시아퍼시픽3호	12월7~8일	5.8%	96억원	삼성/LG
아시아퍼시픽4호	내년 1월하순	5.8%	75억원	삼성/LG
아시아퍼시픽5~7호	내년 2월중순	6.0%	약 150억원씩	삼성/LG/현대
동북아8호	내년 1월중순	6.15%	약 130억원	대우
아시아퍼시픽2호	내년 1월하순	6.15%	약 100억원	삼성

전문가들은 선박펀드의 인기가 당분간 지속될 가능성이 높다고 전망한다. 저금리 추세로 막대한 부동산금이 대기하고

거래소에서 팔아 주가 차익을 챙기고, 주가가 하락하면 만기까지 높은 배당 수익을 올릴 수 있는 것이 최대 장점이다.

특히 배당소득세(16.5%)가 면제되기 때문에 실제 배당수익률은 다른 금융상품보다 더 높다. 물론 원금은 보장되지 않지만 만기 때 배를 팔아 분배하면 원금은 되돌려 받을 수 있다고 증권사들은 설명한다. 증권업계 관계자는 "3개월마다 배당금을 지급하기 때문에 이자 생활자에게 매우 유리한 상품"이라고 말했다.

이러한 장점 때문에 증권사들이 잇따라 새로운 선박펀드 판매에 나서고 있다.

삼성증권과 LG투자증권은 12월2일부터 3일까지 96억원 규모의 '아시아퍼시픽 2호' 공모에 나섰다.

투자금액 3억원까지 배당소득에 대해 비과세 혜택이 주어지고, 3억원 초과분에 대한 배당소득은 다른 금융소득과 합산하지 않고 일반 세율인 16.5%가 적용되는 분리 과세 혜택이 주어진다.

이 펀드는 LG칼텍스정유의 유조선을 사서 10년 빌려주기로 용선계약을 맺었기 때문에 수입이 안정적이라고 증권사측은 설명한다.

삼성증권과 LG투자증권은 이 밖에 연말과 내년 초에 추가로 4개 선박펀드를 공모할 예정이다. 선박펀드를 처음 도입한 대우증권도 내년 1월 중순에 '동북아8호 선박투자회사'를 판매할 계획이다.

있는 데다 중국과 인도의 경기 호조 덕분에 해운경기가 향후 5년간은 좋을 것으로 예상되기 때문이다.

대우증권 관계자는 "중국·홍콩·싱가포르의 해운사들도 한국의 선박펀드를 이용해 자금을 조달하려고 하기 때문에 선박펀드의 인기가 한동안 이어질 것"이라고 전망했다.

한편, 국내최초의 선박펀드인 동북아1호는 12월30일 주당 81원의 이자수익금을 분배했다. 동북아1호선박투자회사(대표이사 김연신)는 12월20일 기준으로 발생한 이자 수익금 2억6,090만8,219원을 12월30일 하나은행 증권대행부에서 지급한다고 밝혔다.

동북아1호선박투자회사 총발행 주식수는 322만 2,000주로 이중 한국선박운용(주)가 2,000주에 대한 수입배분을 포기함에 따라 주당 약 81원의 수익금을 분배했다.



수출입물류분야 제도개선 공개토론회 개최 부패방지위원회, 투명성 향상방안 의견수렴

부패방지위원회(위원장 鄭城鎭)는 12월14일 부산 무역회관에서 부패방지위원회 주최로 공정거래위원회, 건설교통부, 해양수산부, 관세청 등 수출입물류관련 기관, 단체, 학계, 화주 등이 참석한 가운데 수출입물류분야 투명성 향상을 위한 제도개선 공개토론회를 가졌다. 이날 토론회에서는 그동안 부패방지위원회에서 마련한 제도개선 시안을 발표하고, 시안에 대한 참석자들의 토론을 거쳐 부패방지위원회의 최종 개선방안으로 확정할 계획이며, 확정된 개선방안에 대해서는 부패방지법에 의거, 해당부처로 하여금 추진하도록 권고할 계획이다.

이날 토론회에서 부패방지위원회가 제시한 주요 개선시안은, 물류과정의 투명성을 제고 하기위해 정부차원의 물류관련 요금결정체계를 표준화하고, 표준물류비 구성요소를 주기적으로 공개한다는 것이다.

또한, 화주 및 물류업체의 표준물류비 구성요소를 기업회계에 반영(기업물류비산정기준 개정)토록 함으로써 물류비사용의 투명성을 강화하고, 공정한 계약체결환경을 조성하기 위해 물류계약체결시

표준약관과 계약서 교부의무를 추 진하며, 선사와 화주간 운송계약시 운송관리비 포함여부 등을 명시토록 하고 있다.

물류주체별 단체들로 하여금 공정경쟁규약을 자율적으로 제정·운영토록 유도하고, 동 규약에는 복합운송주선업자가 물류비 외에 리베이트를 수수하는 경우 화주는 언제든지 계약을 해지 할 수 있도록 하며, 동 규약을 준수하는 물류업체에 대하여는 세제혜택을 부여하는 방안을 적극 검토하고 있다.

이와함께 물류주체의 불법행위 제재 강화를 위해 무등록업체에 대해 주기적으로 단속을 실시하고, 무등록업체를 이용하여 영업하는 등록업체에 대해서도 등록취소 등 제재방안을 강구하며, 물류비 리베이트 발생원인이 되는 복합운송주선업체의 등록요건을 강화하는 방안도 검토키로 했다.

이밖에도 국내 물류주체간 과당경쟁으로 외국의 복합운송주선업체에게까지 불법적으로 리베이트를 제공하는 불법행위에 대해서는 철저한 조사와 단속을 추진한다는 것이다.

해경청, 해양오염 원격감시 시스템 구축

해양경찰청은 해양환경보호를 위한 국제적인 규제 강화에 능동적으로 대처하고 제한된 감시인력으로 효율적인 해양오염 예방활동을 위하여 오염취약해역에 24시간 원격감시시스템을 도입 운영하기로 하였다.

원격감시시스템은 해양오염의 발생 빈도가 높은 취약해역에 고성능 CCTV를 설치, 초고속 인터넷

망을 통하여 실시간 영상으로 해상치안 종합상황실에서 해양오염행위를 감시할 수 있는 시스템으로서 부산, 울산, 군산, 여수, 포항, 통영 등 6개 해양경찰서 관할해역 각 2개소에 우선 설치 운영하며 선박 등으로부터의 해양오염행위 집중 감시는 물론 항만내에서의 선박 입·출항 및 각종 안전사고까지 확인이 가능하다.

컨테이너선 용선료 상승세 당분간 지속 비수기에도 불구하고 공급부족으로 상승

컨테이너선 용선료가 신기록에 근접하고 있으며, 향후 몇 주 동안 계속 오를 것으로 예상되고 있다.

JOC에 따르면, 브로커들은 용선료가 전통적인 비수기인데도 선주들이 시장에 내놓는 배가 거의 없다보니 2005년 상반기 선복요구량을 충족시키기 위해 선사들간 경쟁이 치열해지면서 용선료가 상승하고 있다고 분석했다.

사실상 향후 6개월 동안은 3,500TEU급 컨테이너선은 없는 것으로 알려졌다. 이에 따라 선사들은 만기가 끝나가는 용선계약을 비싼 가격에 갱신하고 있다.

특히, 이같은 선형의 컨테이너선 일일용선료는 3만9,000달러까지 상승하고 있으며, 이는 더 작은 선형으로 파급되고 있다. 2,700-2,800TEU급 컨테이너선도 선사들이 더 높은 용선료를 지불하고 있는 것은 물론이고 과거 12개월 정도였던 용선기간도 3-5년 정도로 늘어난 가운데 선사들은 울며 겨자먹기로 받아들이고 있다.

Sub-Panamax급 선박의 경우 Evergreen이 2,830TEU급 선박 5척을 적당 일일용선료 2만 8,000달러에 성약한 것에서 나타났다. 이는 불과 한달 전 2005년 인도될 신조선이 성약되었던 수준보다 2,000달러가 늘어난 것이다.

피터선 선형들 역시 매우 높은 수준의 용선료를 보이고 있다. 1,700TEU급 Geared 선박의 경우 일일용선료가 2만5,400달러에 달하고 있으며, 이는 2003년 1만3,800달러보다 크게 상승한 것이다.

브로커들은 물동량이 당초 예상했던 것보다 더 빠른 속도로 늘어나면서 이러한 상승세가 멈출 것이라고 말하지는 못하고 있음. Howe Robinson 역시 향후 18개월 동안 지금보다 20% 정도 용선료가 상승할 것으로 내다봤다.

또한 현재 선사들이 3년 장기용선을 하고 있어 자칫하면 2006년에도 선복부족이 나타날 수 있다고 지적했다.

중국 내항컨테이너 운송시장 개방필요

중국이 외국선사들에 대하여 중국 내항 컨테이너 운송 금지를 철회해야 하며, 그래야 상해항이 진정한 국제 허브항만이 될 수 있다는 주장이 제기돼 관심을 끌고 있다.

현재 중국은 외국선사들이 중국내 다른 항만에서 컨테이너를 적취하여 상해항 등 대형 수출입항만

으로 운송하는 것을 금지하고 있으며, 이러한 정책으로 인해 상해항이 국제허브항만 도약이 방해를 받고 있다는 것이다.

AP Moller Maersk의 Senior Manager인 Tom Shi는 이러한 정책 때문에 중국이 다른 항만에게 사업기회를 제공하고 있으며, 동사는 중국교통부

와의 회의 결과 이러한 규정이 바뀔 것으로 확신한다고 밝혔다.

P&O Nedlloyd의 운항담당 General Manager인 Zou Junshan도 국내 항만간 컨테이너 운송을 막는 규제에 대하여 성토했다.

현재 중국 정부는 중국역내 컨테이너 선적에 대한 정책을 재검토하고 있으며, Waigaoqiao 터미널에서 시범 프로젝트를 시행해 왔다고 밝혔다. 중국 정부가 상해항의 일부분을 Freeport로 설정할 가능성도 있다고 정부측 관계자는 밝혔다.

IMO, 해사 테러방지 협약 제정 합의 해상불법행위 억제에 관한 협약개정

국제해사기구(IMO)는 지난 10월 말 영국 런던에서 제89차 법률위원회 회의를 개최하고, 해운분야의 테러를 방지하는 새로운 협약을 채택하기로 공식 합의했다.

이에 따라 IMO는 2005년 10월에 회원국 대표로 구성되는 외교회의를 개최하여 1988년에 제정된 이른바 '해상불법행위 억제에 관한 협약(SUA 협약)'을 개정하여 선박 등에서 발생할 수 있는 해상테러 등을 방지하는 새로운 조치를 포함할 방침이다.

IMO에 따르면, SUA 협약은 선박에 대해서 불법적인 행위를 자행하는 범법자에 대해 적절한 조치를 취하도록 하는 국제협약으로, 선박에 있는 승객이나 승무원에 대해 폭력을 행사하거나

선박을 파괴 또는 훼손시키기 위해 선내에 특정장치를 설치하는 것 등을 처벌대상에 포함하고 있다.

또한 이 협약은 제약국에 대해 이 같은 불법행위를 저지른 자를 처벌하거나 국외 추방조치를 내리도록 의무화하고 있다.

IMO는 2005년 외교회의에서 두 개의 협약 개정의정서를 채택하여 기존 협약의 내용을 대폭 수정한다는 방침인데, 우선 SUA 협약 제3조를 개정하여 협약의 적용 범위를 크게 확대하고, 제8조에 테러 혐의에 관련된 선박에 대해서는 승선하여 조사한다는 내용도 포함한다는 계획이다.

IMO의 이같은 제정 작업은 2001년에 채택한 '해상테러 방지에 관한 결의서'에 따른 것으로, 이 협약이 채택되는 경우, 지난 7월 1일부터 국제적으로 시행되고 있는 국제선박 및 항만시설 보안규칙(ISPS Code)을 보완하는 기능을 할 것으로 분석되고 있다.

전문가들은 기본적으로 개정협약에서는 테러의 발생 여부를 불문하고, 선박에 대해 테러 공격이 있는 경우 테러리스트를 체포, 억류 및 추방할 수 있는 권한을 제약국에 부여하고 있다는 점에서 테러진압 효과가 있을 것으로 예상하고 있다.

