

12개 TOC부두 단일부두운영회사로 전환

지분에 따른 부두 분할운영에서 탈피

해양부 화물처리능력 19% 증대 예상

5월부터 전국 12개 일반부두가 부두 운영의 효율성을 높이기 위한 정부의 부두운영회사(TOC : Terminal Operation Company) 통합정책에 따라 운영인력과 하역장비 및 선석이 단일부두운영회사로 통합되어 운영된다.

해양수산부는 작년 10월 부두운영회사의 단일화 기본방침을 마련하여 업계의 자율적 단일화를 추진해 왔으며, 이를 토대로 지난 3월과 4월에 민·관·연의 합동평가 등을 거쳐 운영인력, 선석, 장비를 완전 통합운영하는 경영체계를 구축했다.

그동안 지분참여 회사별로 부두를 분할·운영하던 방식에서 별도의 독립법인(TOC)이 부두를 통합운영하는 방식으로 전환한다.

부두운영회사제(TOC)는 단위부두별로 부두운영회사가 선석, 에이프린, 야적장, 창고, 하역시

설 등을 일괄 임대하여 전용 사용함으로써 부두의 운영생산성을 제고하기 위해 지난 1997년 4월부터 전국의 9개 무역항, 52개 일반부두를 대상으로 도입된 제도이다.

해양수산부가 TOC 단일화를 추진한 이유는 단일회사가 인력, 선석, 하역장비 등을 통합 운영함으로써 부두 생산성을 높이기 위한 것으로 그동안 일부 부두의 경우 TOC 지분 참여업체들이 부두를 분할운영하여 효율성이 저하된 측면이 있었다.

참여회사별로 선석을 나누어 운영함으로써 부두에 선석의 여유가 있음에도 불구하고, 다른 업체의 선박은 타부두로 이전하여 화물을 처리함으로써 체선·체화는 물론, 업체간 과당경쟁으로 인한 덤핑수주 등 하역시장 질서교란과 인력·장비의 비효율적인 사용 등으로 인해 하역업체들의 경영부담 가중되는 등 문제점으로 지적돼 왔다.

그러나 이번에 그동안 미진했던 12개 부두가 단일화를 이룩함으로써, 하역업체들의 생산성 제고를 통한 경영여건을 개선하고, 하역시장을 안정화함으로써 일반부두의 서비스와 경쟁력이 한층 강화될 것으로 기대된다.

특히 그동안 선석이 비어 있어도 다른 업체의 선박은 대기해야 하는 체선·체화 등으로 인한 부두운영의 비효율성이 해소되고, 인력과 하역장비를 통합 운영하게 됨으로써 하역의 효율성 등



부두 생산성이 제고될 것으로 예상되고 있다.

해양부의 분석에 따르면 일반부두가 단일운영 회사에 의해 통합 운영될 경우 화물처리능력은 최고 19%, 장비운용의 생산성은 40%까지 각각 향상되는 것으로 나타났다.

해양부는 이번에 구축된 TOC 단일화 운영체제를 강화·정착시키기 위해 민·관·연 합동의 '평가위원회'를 구성하여 분기별로 지속적·체계적인 모니터링을 시행할 예정이다.

부두별 단일운영회사체제가 실제 부두 생산성으로 연결될 수 있도록 TOC의 독자적인 하역업무 수행여부, 선석운영 현황, 하역장비운영·관리, 소속인력, 항운노조 관련사항과 등을 중점 관리하게 된다.

아울러 해양부는 향후 자체 개발한 일반부두의 정보화(부두운영/GATE 자동화) 표준 소프트웨어를 2004년 하반기까지 전국 항만에 보급하여 부두운영 전산시스템을 통합하고, 이를 정부정보망과 연계하여 물류정보의 공동활용도 병행 추진할 예정이다.

해양부는 이를 담보하기 위해 단일화 대상 부두 운영회사와는 1년간의 가계약 체결하여 가계약 기간 동안 실질적인 통합 운영효과가 나올 수 있도록 지속적인 지도·점검하고, 계약위반사항이 발생되면 강력한 제재조치를 취할 것이라고 밝혔다.

중·장기적으로는 부두운영회사간 교환, 인수·합병 등을 통한 부두운영회사의 대형화를 유도하며, 부두운영회사가 명실상부한 국가물류의 거점으로 기능할 수 있도록 종합물류업체로 육성·지원할 방침이다.

한편, 해양부는 금년부터 임대료 산정체계를 부두생산성에 따라 인센티브를 제공하는 시스템으로 변화시켜 단일화 효과가 부두생산성으로 이어져 부두능력을 초과하는 생산성을 달성할 경우에

는 임대료를 감면하는 등 인센티브도 제공하겠다고 밝혔다.

해양부 아·태 해사 안전고위급회의 유치

제7차 회의에서 21개국 만장일치 결의

2005년 4월에 열릴 예정인 제8차 해사안전최고위급회의(Asia-Pacific Heads of Maritime Safety Agencies Forum)가 한국에서 개최된다.

해양수산부는 4월 13일부터 16일까지 뉴질랜드 웰링턴에서 개최된 제7차 해사안전최고위급회의에서 21개 참가국의 만장일치로 차기 회의를 우리나라에 개최기로 결의했다고 밝혔다.

우리나라는 이번 회의까지 호주의 추천과 참가국 전원의 추천으로 해양부 김덕일 안전관리관이 부의장으로 선출되어 전 회의에 적극적으로 참여하고, 각국 대표와의 비공식 협의 등을 거쳐 참가국 만장일치로 내년 4월 예정인 차기회의를 우리나라에 공식 유치함으로써 지역 해사안전 협력활동에 주도적 위치를 확보할 수 있게 됐다.

해양수산부 관계자는 “차기 회의의 우리나라 유치로 국가 위상에 부합하는 활발한 지역 협력 활동이 가능하게 됐다”며 주변국과의 긴밀한 정보공유 및 협력 체제 구축으로 해사관련 국제협약의 해석방식 차이로 외국항에서 우리나라 선박이 불필요한 출항지연을 당하지 않도록 함은 물론 올해 7월 1일부터 발효되는 국제선박및항만시설보안규칙(ISPS Code)의 정착에도 기여할 것이라고 밝혔다.

한편, 아·태 해사안전고위급 회의는 지역 국가들이 해상안전, 해상보안 및 해양환경보호 관련 현안문제를 협의하고 정보교환 등을 통하여 지역 협력을 증진할 목적으로 지난 1996년 호주 브리스베인에서 제1차 회의를 개최한 이래 매년 12개

월에서 18개월 간격으로 일본, 캐나다, 싱가포르, 중국, 미국 등에서 개최됐다.

해양수산부는 이번 제7차 해사안전최고위급회의에 해양부 김덕일 안전관리관을 수석대표로 해양부 3명, 해양경찰청 1명 등 총 4명이 참가했다.

해기사면허기간 만료 사전예고제 실시

부산지방해양수산청, 5월 1일부터 통보

부산지방해양수산청(청장 이재균)은 5월 1일부터 선장, 기관장, 1~6급 항해·기관사, 통신사 등 간부에 해당하는 전 해기사에 대해 면허증의 면허기간 만료일을 알려주는 사전예고제를 실시한다고 밝혔다.

현행 선박직원법에서 정한 해기사면허증의 유효기간이 장기(5년)임에 따라 타 생업분야에 종사하다 면허갱신기간을 놓쳐 무자격자가 되는 경우가 많은 것으로 파악되고 있다.

또 면허갱신기간이 경과한 해기사를 선박에 계속 승선시킨 회사가 고발되는 등의 사례가 자주 발생되고 있는 것으로 보고되고 있다.

때문에 부산해양청은 한국해기사협회와 협조해 불이익 사례를 예방하고 행정서비스를 증진하는 차원에서 등록된 전 해기사에 대해 면허유효기간 만료 3개월 전 예고제를 실시하는 것이라고 설명했다.

해기사면허 기간만료 예고 대상자는 부산해양청에 등록된 해기사를 기준으로 할 때 월평균 800여명이고, 전국적으로는 약 2,000명에 달할 것으로 보인다.

한편 한국해기사협회는 전산프로그램을 개발하여 부산해양청으로부터 해기사면허 관련 자료를 통보받아 해당 해기사들에게 면허 만료일을 통지

한다. 이사 등으로 통지를 받지 못할 경우 협회 홈페이지와 정기 간행물 '海技'를 통해 자발적인 수정이 이뤄지도록 할 계획이다.

부산해양청과 한국해기사협회는 우선 부산해양청에 등록된 해기사를 상대로 사전예고제를 실시하고 호응도와 갱신실적 등 성과추이에 따라 전국 각 지방해양청에 등록된 해기사까지도 확대 실시하는 방안을 강구하고 있다.

노사정 항만평화 선언으로 항만경쟁력 제고

항만세일즈 공동전개 등 5개 항목에 大合意

항만산업 평화 정착을 위한 공동선언문 발표

노사 평화 정착의 물결이 항만에서부터 퍼져나가기 시작했다.

전국항운노동조합연맹(위원장 최봉홍), 한국항만물류협회(회장 곽영욱), 해양수산부(장관 장승우)등 항만 노사정은 4월 7일 해양부 대회의실에서 '노사정 항만평화 선언식'을 갖고, 항만산업 평화 정착을 위한 공동선언문을 발표했다. 아울러 최고의 항만 서비스 제공, 노동의 질 향상 등 새로운 노사문화 정착을 위한 5개 방안에도 전격적으로 합의했다.

◆ 노사정 항만평화 선언 추진배경

이번 노사정 항만평화 선언은 최근의 우리 경제와 항만산업이 처한 현실을 감안할 때, 그 의미와 긍정적 파장이 상당히 클 것으로 기대되며, 이런 측면에서 매우 시의 적절하다고 할 수 있다.

최근 우리 경제의 전반적인 어려움과 함께, 우리 항만도 안팎으로 커다란 시련에 직면해 있다. 지난해 발생한 두 차례에 걸친 화물연대 운송거부 사태와 뒤이은 태풍 매미 피해는 대외적인 신

인도 손상 등 우리 항만의 역량을 크게 위협하는 사건이었다.

중국 항만의 급성장과 이에 따른 주변 항만의 총력전 또한 우리 항만의 위상에 대한 심각한 도전이 되고 있다. 지난해 상하이, 선전 등 중국항만은 9.1%의 높은 경제성장을 바탕으로 컨테이너 처리실적에서 부산을 제치고 각각 세계 3, 4위에 올랐다. 일본도 수퍼 중추항만 육성을 위하여 고베항과 오사카항을 단일 항만으로 연계하는 등 항만운영 효율화와 비용절감에 총력을 기울이고 있다.

이에 따라 지난해 부산항의 환적 컨테이너 물동량 증가율은 9.4% 증가에 그치는 등 물동량 증가가 주춤하고 있는 추세로 금번 노사정 항만평화 선언은 이러한 인식을 바탕으로, 우리 항만이 동북아 중심항만으로 도약하기 위해서는 기존의 틀을 깨는 획기적인 전기가 필요하다는 노사정의 공감대 위에서 탄생한 것이다.

지난해 태풍 피해를 극복하는 과정에서 노사정이 보여주었던 긴밀한 협력체제는 '부산항 노무공급 노사협의체 구성 합의서' 교환이라는 성과로 이어졌으며, 이러한 일련의 노력들이 결실을 맺어 이번 '노사정 항만 평화선언'을 이끌어 낸 것이다.

◆ 노사정 항만평화 선언의 주요 내용

항만 노사정은 먼저, '항만산업 평화정착을 위한 공동 선언'에서 항만물류산업이 동북아 경제 중심 건설의 관건이라는 공동 인식 하에 안정된 항만 노사관계 구축으로 최근 어려움을 겪고 있는 우리 경제의 활성화에 적극 기여한다는 대원칙에 합의했다.

이러한 대원칙의 실현을 위해 항만 노사정은 △최고의 항만 서비스 제공 등 항만경쟁력 강화를

위해 최대한 협력하고 △항만노동자의 고용안정과 복지향상 및 지속적 능력개발을 통해 노동의 질 향상에 적극 노력하며 △모범적 노사관계를 통한 대외신인도 제고와 공동 세일즈 활동을 적극 전개하고 △항만환경 변화에 능동적으로 대응하기 위한 항만의 현대화를 추진함에 있어 노·사·정이 긴밀히 협력하며 △2004년도 임금협정을 하역요금 인상을 4.5%에 준하여 5월중에 체결하기로 하는 등 5개 항목에도 전격적으로 의견일치를 본 것이다.

◆ 노사정 항만평화 선언의 기대 효과

이러한 항만 평화선언은 비단 항만 내부의 운영 차원이 아니라, 우리 물류 전체, 나아가 우리 경제 전반에 매우 긍정적인 영향을 미칠 것으로 기대된다. 항만은 우리나라 수출입 및 환적화물의 약 99.7%를 처리할 정도로 국가 물류에서 핵심적 역할을 담당하고 있다. 이는 지난해 화물연대 운송거부 사태를 통해 우리가 너무도 극명하게 경험한 사실이다.

지난해 두 차례에 걸친 화물연대 운송거부 당시 비상대책을 동원하여 60% 이상의 항만 반출입을 유지했음에도 약 8.8억\$ (약 1조 560억원)이라는 엄청난 수출입 피해가 발생했던 것에 비추어 볼 때, 항만에서의 직접적인 파업은 우리 수출입과 경제 전반에 대한 직격탄이 될 것임에 틀림없다. 항만을 통한 수출입이 봉쇄될 때, 그 수출입 일일 손실액은 약 1조를 넘어서는 것으로 추산되고 있다.

이번 평화선언은 물류에 대한 불안감을 해소함으로써, 기업의 원활한 경제활동을 뒷받침하고, 침체에 빠진 우리 경제의 회복에 크게 기여할 수 있을 것으로 보인다.

항만 평화선언은 또한, 경제 전반에 걸쳐 노사 간의 신뢰와 협력을 복원시키는 지렛대 역할을 할 수 있을 것으로 기대된다. 특히 춘투 등 향후 본격적으로 전개될 노사협상에서 협력적 노사관계를 구축하는데 있어 모범 사례가 될 전망이다.

아울러 최근 활발히 진행되고 있는 항만 배후부지 기업유치와 관련해서도 이번 항만 평화선언은 불안정한 노사문제로 우리나라에 대한 투자를 주저하는 많은 외국 기업 및 투자자에게 우리 항만에 대한 신뢰도를 획기적으로 제고, 투자를 더욱 촉진하는 계기가 될 수 있을 것으로 기대된다.

한편, 항만 노사정은 오늘 이 평화선언의 의미를 각종 포트 세일즈 시에 외국 선사 등에 적극 홍보함으로써 선사 유치 등의 실질적인 효과를 거양하는 데에도 주력할 방침이다.

해양경찰청, 해양오염 기동방제팀 창단

대형오염사고 대비 방제지원체제 구축

해양 환경 보호에 큰 성과 기대

해양경찰청(청장 이승재)은 대형 해양오염사고 발생시 초동 대응 능력을 강화하기 위하여 전국 해양경찰서에서 방제 전문성이 뛰어난 직원 30명을 선발, 해양오염 기동방제팀을 구성하여 4월 9



일 창단식을 갖고 본격 운영에 들어갔다.

이날 창단된 「해양오염 기동방제팀」은 평소 즉각적인 대응 시스템을 갖추고 해양오염사고 발생 시 첨단 방제장비를 신속히 동원 현장 방제작업 수행 및 방제대책본부 행정처리 지원, 동원된 민·관 방제세력의 방제작업지도 업무를 수행하게 된다.

최근 스페인에서 유조선(4만톤급) 프레스티지호 침몰 사고로 방카씨유 6만여톤이 유출되어 900km에 이르는 해안이 기름으로 오염되어 1조원이 넘는 천문학적인 피해가 발생한바 있고, 국내에서도 지난 1995년 전남 여수에서 씨프린스호 원유 5천여톤 유출로 심각한 해양환경 피해가 발생했으며 근래 태풍 등 기상 이변 및 해상 물동량 증가에 따라 우리나라 연안에도 해양오염 사고 위험도가 높아지고 사고 규모도 대형화 추세에 있다.

바다에 대량의 기름이 유출되면 순식간에 확산되어 해양 생태계에 막심한 피해를 주는 재난적 사고로 확대되기 때문에 사고 초기부터 전국의 전문 기동방제팀을 신속하게 동원하는 대응체제를 구축한 것이다.

재난성 대형 해양오염사고시 오늘 창단된 「해양오염 기동방제팀」이 앞장서서 현장 방제작업을 수행하고 동원된 방제세력을 지휘 지도하여 조기에 방제완료 함으로서 해양환경 보호에 큰 성과를 거둘 것으로 기대하고 있다.

해양수산연수원 상선실습선 '한우리호' 취항

북한선원 훈련 및 종합승선센터 설치 계획

체계적이고 효율적인 훈련 가능할 듯

부산과 인천해사고교 재학생 및 해양수산연수원의 3, 4급 해기사 양성과정 교육생의 체계적인

승선훈련을 위한 실습선 '한우리호'가 4월 23일 오전 취항했다.

실습선 한우리호는 3,288톤급의 대형 실습선으로 목포해양대학교가 운영하던 '유달호'를 해양수산부로 이관해 해양수산연수원이 운영을 맡았다.

해양수산연수원은 올해부터 한우리를 이용해 부산과 인천 해사고 재학생 100명과 연수원의 3,4급해기사 양성과정 교육생 50명의 승선훈련을 할 계획이다.

이렇게 되면 국제협약에 따라 해기사 면허를 발급받기 위해 1년간의 승선훈련을 받아야 하지만 자체 실습선이 없어 어려움을 겪고 있는 부산·인천해사고교와 해양수산연수원의 상선 해기사 양성과정 교육생들이 체계적이고 효율적인 훈련을 받을 수 있게 된다.

해양수산연수원은 특히 앞으로 해양수산부의 대북협력계획에 따라 추진중인 북한 선원의 남한 내 교육이 이뤄질 경우 이 실습선을 이용해 북한 선원들의 안전교육 및 승선실습도 담당한다.

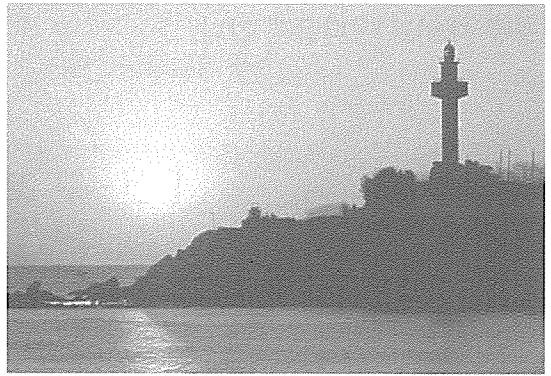
해양수산연수원은 또 장기과제로 5년 내에 종합승선실습센터를 설치해 현재 각 해양·수산계 대학 및 고교별로 시행 중인 승선훈련을 통합해 말씀으로써 실습선 미보유 학교 재학생들의 어려움을 해소하는 한편 선박 운영 및 훈련의 효율성도 높일 계획이다.

인천-진항도 카페리항로 개설

1만2천톤급 '육금향' 호 투입운항

인천과 중국 진항도를 잇는 카페리항로가 한·중합작회사인 '진인해운유한공사'에 의해 4월 16일 개설됐다.

인천-진항도 항로에 투입되는 '위진시양(郁金



향)호'는 1만 2304톤급 카페리선으로 주 2항차(월, 금) 서비스를 제공하게 되며, 여객 348명과 화물 228TEU를 실을 수 있다.

이 서비스를 개시하는 '진인해운유한공사'는 총 자본금 300만 달러로 한국의 흥아해운과 중국의 진항도 항무국 및 금원물산이 각각 50%의 지분을 투자해 설립한 한·중 합작회사이다.

동 카페리항로는 지난 2001년 9월 제9차 한·중 해운회담시 중국측의 제의로 항로개설을 합의한 후 2년 7개월만이다.

이 항로의 개설로 인천-중국간 9개항로 10척(주 24회)를 비롯하여 한·중간 12개 항로에 12척의 국제여객선이 운항하게 된다.

이번 인천/진항도 항로 서비스개시는 중국 북경항 화물의 최단기간 수송과 관광객 운송 확대로 한·중간 인적·물적 교류활성화에 크게 기여할 것으로 기대된다. 항로 취항식은 중국 진항도 복합여객터미널이 개장되는 6월중에 개최할 계획이다.

한편 지난해 한·중간 카페리선에 의한 여객과 컨테이너 수송실적은 52만6645명과 22만 6828TEU로 각각 전년대비 12.2%, 17.1%로 증가했다.