



국제물류투자펀드 올 하반기까지 1조5,000억원 조성

해양수산부, 국민은행과 수협은행 업무협약 체결



협은행이 공동주관사로 참여해 국내 은행권, 보험사, 연기금 등 기관투자자를 대상으로 사모펀드로 자금을 모집하게 되며, 해외 항만개발 및 인수·운영, 해외 물류센터 및 물류단지 개발, 물류기업 인수·합병(M&A) 등에 투자하게 된다.

펀드는 총 1조5,000억원 규모로 조성될 예정이며, 이 중 민간자본은 총 1조원~1조2,000억원

을 조성할 예정이다. 해외 항만개발, 물류센터 조성, 물류기업 인수 등 국제 물류사업에 전문적으로 투자하기 위한 국제물류투자펀드가 올 하반기까지 1조5,000억원 규모로 조성된다.

또한 해양부는 글로벌 물류네트워크 구축의 국가 전략 목표를 달성하고, 민간자본 유입을 촉진하기 위해 항만공사, 컨공단 등 물류관련 공기업과 함께 총 3000억원~5000억원 규모의 공공자금을 출자할 계획이다.

이번 사모펀드 조성을 계기로 지난해부터 준비해온 우리 항만과 연계한 국제물류네트워크 구축사업이 본격적인 탄력을 받을 것으로 예상된다.

한편, 펀드설립에 앞서 해외 프로젝트 발굴 및 투자를 위해 지난 3월 비상설 협의기구인 '국제물류투자협의체'가 발족해 현재 국내 물류기업, 건설사, 금융기관 및 물류 관련 협회 등 총 97개 기관이 참가하고 있다.

해양부는 이 협의체를 통해 전 세계 해외 유망 물류 프로젝트를 적극 발굴하고, 실제 투자가 활발히 이뤄지도록 투자정보 제공, 타당성 조사 등을 행·재정적으로 지원해 나갈 계획이라고 밝혔다.

협약에 따르면 정부는 민간자본의 유치를 촉진하기 위해 물류펀드에 일부 자본을 출자하고, 펀드자본의 안정적인 투자 및 운용을 위해 투자 프로젝트 발굴, 투자대상국과의 협상 등을 지원하기로 했다.

또 양 은행은 물류펀드 출자기관을 대표하는 출자주관사로서 원활한 펀드설립을 위해 투자자모집, 펀드 주요조건 확정, 펀드등록 등 물류펀드 설립관련 절차를 수행하기로 했다.

이에 따라 국제물류투자펀드는 국민은행과 수

협은행이 공동주관사로 참여해 국내 은행권, 보험사, 연기금 등 기관투자자를 대상으로 사모펀드로 자금을 모집하게 되며, 해외 항만개발 및 인수·운영, 해외 물류센터 및 물류단지 개발, 물류기업 인수·합병(M&A) 등에 투자하게 된다.

펀드는 총 1조5,000억원 규모로 조성될 예정이며, 이 중 민간자본은 총 1조원~1조2,000억원을 조성할 예정이다.

한국과 베트남, ‘해기면허인정협정(Undertaking)’ 체결

상대국 면허발급 검사 및 해기품질기준 평가결과 공유



기적으로 검사하고 해기품질기준 평가결과를 공유토록 했다.

아울러 해기사의 훈련·자격증명 등 제도상 중대한 변경이 있을 경우 90일 이내에 상대국가에 통보하고, 징계의 목적으로 해기면허를 취소하고자 할 경우에는 그 사유를 30일 이내에 통보토록 하고 있다.

협정의 유효기간은

5년이며, 일방이 파기통지를 하지 않은 경우 유효기간이 5년 자동 연장된다.

국제해사기구(IMO)의 ‘선원의 훈련·자격증명 및 당직근무에 관한 협약(STCW협약)’에 따르면 외항상선에 외국인 해기사를 승선시키기 위해서는 당사국간 해기사면허증과 교육이수증 등을 인정하는 해기면허인정협정을 체결하고, 이에 따라 배서증서(Endorsement)를 발급하도록 하고 있다.

지난 2003년 6월 노사간에 국적 외항상선에 외국인 해기사를 고용하기로 합의한 이후 2005년 11월 미얀마 해기사 4명이 처음으로 우리 국적선에 승선하기 시작한 이래 6월 현재 미얀마 219명, 필리핀 192명, 인도네시아 123명, 중국 99명 등 총 633명의 외국인 해기사가 승선하고 있다.

우리나라 외항선에 베트남 해기사가 승선할 수 있게 됐다. 이에 따라 해기사 구인에 어려움을 겪고 있는 우리 국적선사에 큰 도움이 될 것으로 예상된다.

해양수산부는 6월27일 오전 해양부에서 이인수 해운물류본부장과 트란 탄 민 베트남 해사청차장이 참석한 가운데 양국간 ‘해기면허인정협정(Undertaking)’ 체결식을 가졌다.

협정에 따르면 이번 협정은 양국간 해기면허인정을 위한 것으로 양국의 해사관련 국내법을 침해하지 않도록 했다.

협정은 또 해기면허 인정증서를 발급받기 위한 필수 전제조건으로 상대국가의 철저한 협약이행을 명시하고 있다.

이와 함께 상대국의 면허발급 시설과 절차를 주



우리나라 해운 및 조선 선진해운그룹에 정식 가입

세계 8위 해운과 세계 1위 조선국으로서 위상제고

우리나라가 해운·조선분야 선진국가들간 협의체인 '선진해운그룹'(CSG : Consultative Shipping Group)에 정식 가입했다.

해양수산부는 최근 선진해운그룹측의 가입요청을 지난 6월 중순 우리나라가 수용함에 따라 6월 말부터 공식적으로 회원국으로 활동하게 됐다고 밝혔다.

우리나라는 1990년대 말부터 선진해운그룹 가입을 추진해 왔으나, 그룹측이 지난 40년간 유럽 국가와 일본으로 회원국을 제한해 왔기 때문에 그동안 가입이 지연돼 왔다. 그러나 최근 세계 8위의 해운산업과 세계 1위의 조선산업 등으로 한국의 영향력이 커진 데다 CSG측의 회원국 다변화 정책 등이 맞물리면서 이번 가입이 성사됐다.

당초 선진해운그룹은 미국의 해운정책에 대해 유럽국가들과 일본이 공동 대응하기 위해 지난 1960년대에 만들어진 비공식 협의체였으나, 최근

에는 해운·조선분야 글로벌 질서를 주도하는 대표적인 협의체로 발전했다.

현재 선진해운그룹에는 그리스, 일본, 독일, 노르웨이, 영국, 덴마크, 이탈리아, 벨기에, 네델란드, 스웨덴, 프랑스, 스페인, 포르투갈, 핀란드 등 14개국이 활동하고 있으며, 이들이 보유하고 있는 선복량규모는 전 세계 선복량의 약 56%인 5억 톤에 달하고 있다.

선진해운그룹은 주요 사안이 발생할 때마다 미국 해사당국과 회의를 개최하고 있으며, 매달 워싱턴에서 회원국 대표들이 참석하는 '코튼 클럽(Cotton Club) 회의'도 개최한다. 우리나라도 이달부터 이 회의에 공식적으로 참여할 예정이다.

해양부 관계자는 “이번 선진해운그룹에 가입으로 해운·조선분야의 국제 동향과 정보 파악이 용이해졌다”면서 “앞으로 우리나라 해운·조선산업 발전에 큰 도움이 될 것”이라고 말했다.

정부, 부산 및 광양항 활성화위해 적극 지원키로

정부는 7월3일 이은 해양수산부 차관 주재로 재정경제부, 기획예산처 등 관련부처 및 지자체, 관련기관 등 관계자 20여명이 참석한 가운데 제4차 부산·광양항 경쟁력 강화위원회를 개최하여 부산항·광양항 활성화 방안, 부산항 신항 시설 개발 및 부산·광양항 배후부지 적기 공급 방안, 항만 배후수송시설 적기 공급 방안 등 부산항·광양항의 경쟁력 강화를 위한 대책을 논의했다.

먼저, 부산·광양항 활성화와 관련하여 항만인프라 확충 계획, 수출입 및 환적화물 증대 방안 등 그동안 추진한 정책에 대해 추진사항을 중간 점검하고, 미진한 부분에 대해서는 관계기관이 공동노력하기로 했다.

특히, 아직 활성화가 미흡한 부산항 신항의 조기활성화를 위해 배후단지에 물류기업 유치 및 자유무역지역 확대 지정과 해상서류서비스 등 신항의 원활한 화물처리를 위한 방안에 대해 부산항만공사(BPA), 부산신항만주식회사(PNC), 부산시 등 관계기관이 공동노력하기로 했다.

해양수산부, 울산항만공사(UPA) 7월5일 공식 출범

선진적인 항만운영시스템 갖추고 제2의 도약 선언

울산항만공사(UPA-Ulsan Port Authority)가 5일 공식 출범했다.

이로써 지난 1963년 개항 이래 정부가 운영해온 울산항이 본격적인 민간 경영시대를 맞이하게 됐으며, 치열하게 전개되고 있는 주변항만들과의 경쟁에 적극 대응할 수 있는 선진적인 항만운영시스템을 갖추고 제2의 도약이 기대된다.

해양수산부는 지난해 10월 개정·공포된 ‘항만공사법’에 따라 설립근거를 마련하고 지난 1월3일 해양수산부차관을 위원장으로 하는 ‘울산항만공사 설립위원회’를 구성한 이후 6개월여의 설립 작업과 울산청 등으로부터의 업무이관, 항만운영체제 전환에 따른 점검 과정 등을 거쳐 출범 준비를 해왔다.

이날 출범식에는 한덕수 국무총리, 강무현 해양수산부장관, 박맹우 울산광역시장, 김종운 울산항만공사 사장 등 주요인사, 공사의 임직원 등 50여 명이 참석한 가운데 울산시 남구 달동 삼호빌딩 청사에서 현판제막식을 가졌다.

이어 부대행사로 롯데호텔에서는 ‘국제 산업물류 중심항만 도약을 위한 발전전략 보고회’가 중앙 및 울산지역 관계기관, 해양수산업계, 학계, 종교계, 시민대표 등 주요인사 250여명이 참석한 가운데 울산항만공사의 출범을 축하하고 울산항의 발전적 미래를 기원하는 자리를 가졌다.

김종운 사장은 보고회에서 울산항만공사의 출범 의의, 울산항의 국제경쟁력 제고 방안, 세계속의 중심항만으로 발전하기 위한 전략을 제시하는 등 울산항의 새로운 관리운영을 담당하는 책임자로서 포부를 밝혔다.

공업항 개발계획으로 개설된 울산항은 항만공사를 도입함으로써 독립채산제 등 기업회계방식에 의해 항만이 관리운영되며 울산항 개항 이후 45년간 계속된 정부관리체제에서 벗어나 본격적인 민간운영시대를 맞이하게 됐다.

노무현 대통령은 지난 6월30일 초대사장에 김종운(전 현대미포조선 부사장)씨를 임명했으며, 해양부는 최고 의결기구인 초대 항만위원 11명을 선임했다.

복합운송업 명칭 ‘국제물류주선업’으로 변경

복합운송주선업의 명칭이 ‘국제물류주선업’으로 변경된다. 또 그동안 논란이 되어왔던 복합운송주선업의 지방이양등록이 현행과 같이 중앙정부사무에 존치기로 했다.

한국복합운송협회에 따르면 7월3일 국회 본회의에서 ‘화물유통촉진법’의 법률명칭을 ‘물류정책기본법’, ‘복합운송주선업’의 명칭을 ‘국제물류주선업’, ‘한국복합운송주선업협회’의 명칭을 ‘국제물류주선업협회’로 변경하는 법률안이 통과됐다.

개정법률안은 벌칙내용에 있어 △국제물류주선업에 등록하지 아니하고 국제물류주선업을 경영한 자는 1년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금에 처하고, △변경등록을 하지 아니하고 등록한 사항을 변경한 자는 1천만원 이하의 벌금에 처하도록 변경했다. 이밖에도 제43조의 규정에 의한 ‘국제물류주선업(현행 복합운송주선업) 등록’을 건설교통부장관이 각 시도지사에게 완전 이양할 것을 규정한 법안에 대해서는 지방이양에 따른 문제점과 중앙정부사무의 당위성을 수용하여 현행과 같이 중앙정부사무(건교부장관에게 등록)로 존치기로 했다.



선박연료유 가격의 앙등으로 선박운항원가 급상승

C중유가격 싱가포르에서 톤당 400달러선 돌파

선박연료용 C중유(벙커) 가격이 전 세계적으로 지속적으로 상승함에 따라 선박의 운항원가가 급등, 선사들의 채산성을 위협하고 있다.

일본해사신문에 따르면, 아시아지역 최대의 중유시장인 싱가포르에서 벙커가격이 7월20일과 23일 2영업일 연속으로 톤당 400달러를 초과하여 과거 최고치를 기록하였다.

특히, 일본선사인 NYK를 비롯하여 MOL, K-Line 등 해운대기업 3사는 연간 약 1,500만톤의 벙커를 소비, 평균 가격이 톤당 1달러 상승할 경우 연간 3억엔 전후의 코스트 상승요인이 된다. 더구나, 일본에서는 원자력발전소의 정지에 수반하는 석유화력발전소의 재가동으로 중유수급이 타이트한 양상을 보이고 있어 일본적 벙커를 외지에 변경하려는 움직임도 나타나고 있다.

석유상품지표인 플라츠에 의하면, 싱가포르에서 적재하는 벙커가격(360 CST 품종)은 7월20일 408.5달러로 역대 최고치를 기록했다. 7월23일에는 톤당 403.5달러로 다소 하락했지만 여전히 400달러를 넘는 수준이다.

벙커가격이 이처럼 상승하고 있는 최대의 이유는 세계적으로 원유가격이 상승하고 있기 때문이다. 원유 선물시장에 의하면, 최근 거래되고 있는 WTI(서부텍사스), 브렌트 원유, 두바이산 원유의 가격이 1배럴당 일제히 70달러 이상으로 상승했다. 이 때문에 싱가포르의 벙커가격도 덩달아 상승하고 있다.

선박용 벙커가격의 상승은 해운 각사의 운항코스트의 상승요인이 된다. 현재, 일본해운 대기업 3사의 벙커소비량은 △NYK가 연간 520만톤 △

MOL이 500만톤 △K-Line이 460만톤 등으로 이들 선사들은 3/4분기의 벙커가격을 톤당 330-340달러로 산정, 최근의 거래가격과 큰 격차를 보이고 있다.

벙커가격은 지난 2005년 이후 지속적으로 상승해 왔다. 2007년 3월기에는 일본해운 대기업 3사 합계로 전년대비 318억엔의 벙커코스트 상승비용을 계상했다.

이들 해운선사들의 벙커 소비량 가운데 약 절반은 하주들과 조정하는 BAF(연료비 할증료)등이 적용되기 때문에 직접적인 영향을 받는 것은 1사당 230만-250만톤 정도이다.

싱가포르의 지난 2006년 벙커의 평균가격은 321달러였지만, 금년 1-6월 평균은 332 달러로 이미 10달러 정도 웃돌고 있다.

한편, 일본에서는 니가타현 나가고에 해상지진의 영향 등으로 도쿄전력의 카시와자키 카리와 원자력 발전소가 정지되었다. 이에 따라 도쿄전력과 칸사이전력은 석유계 화력을 재가동시킬 방침으로 월간으로 70만킬로리터의 원유 및 중유가 추가로 소요될 전망이다..

일본내에서의 벙커가격은 현재 424 달러까지 상승하고 있지만, 중유시장이 타이트해지면서 가격이 더 오를 것으로 전망되고 있다.

일본의 외항선 상당수는 외국에서 벙커를 구입하지만, 아시아역내 근해에서 강재를 수송하는 근해취항 선박은 일본내에서 벙커를 구입하는 경우가 많다. 이 때문에 MOL의 근해선사파트 등은 대만 등 해외에서 벙커를 구입하는 방안을 적극 검토하고 있다.

올 상반기 아시아-유럽항 컨테이너물동량 21% 증가

중국발 북유럽항 물량이 전체물동량의 59%를 차지

올들어 아시아지역에서 유럽으로 수출되는 컨테이너물동량이 큰 폭으로 증가하고 있다.

외신에 따르면, 올 상반기중 유럽연합동맹(FEFC) 소속선사들이 수송한 아시아발 유럽항 컨테이너물동량은 451만8,000TEU로 전년동기에 비해 21%가 증가했다.

이 물동량 가운데 북유럽지역으로 수출된 컨테이너화물은 전년동기대비 19% 증가한 291만 5,000TEU를 기록했으며, 지중해지역 전용은 24% 증가한 160만3,000TEU에 달하는 등 아시아발 북미항과는 대조적으로 컨테이너물동량의 높은 증가세가 1년가량 지속되고 있다.

특히, 이 항로에 취항중인 주요선사들이 8,000TEU급 이상의 초대형 컨테이너선을 잇따라 투입하고 있지만, 물동량 증가세가 두드러져 선복수급이 악화될 조짐을 보이지 않고 있다.

올 상반기중 북유럽지역으로 수출된 컨테이너화물물동량의 선적국별 증감현황을 보면, 중국발이 25% 증가한 172만1,000TEU로 전체의 59%를 차지했다. 홍콩에서 수출된 컨테이너화물 18만 4,000TEU를 합할 경우 점유율은 65%에 달한다.

이와 함께 두자리수의 증가율을 기록한 국가를 보면, 한국이 37% 증가한 13만TEU를 기록했으며, 베트남은 18% 증가한 14만7,000TEU, 태국은 28% 증가한 13만4,000TEU, 일본은 10% 증가한 23만6,000TEU를 각각 기록하였다.

도착지 기준으로는 독일이 21% 증가한 59만 9,000TEU를 기록했으며, 영국은 22% 증가한 65만TEU에 달했다. 또한 러시아는 50%, 폴란드

는 47% 증가하는 등 큰 폭으로 증가하고 있다.

지중해로 나간 물동량의 경우, 중국이 27% 증가한 104만7,000TEU로 가장 많고, 이어 한국이 29% 증가한 12만3,000TEU, 베트남이 40% 증가한 4만6,000TEU, 태국이 34% 증가한 6만 7,000TEU를 기록하였다.

발라스트수협약 2009년 1월 이후 건조선박 적용

국제해운협회의(ICS, International Chamber of Shipping)는 발라스트수에 대한 기술적인 사항을 규정한 새로운 규칙의 적용유예를 건의한 선주들의 의견을 국제해사기구(IMO)가 거절함으로써 선주들이 궁지에 몰렸다고 전했다.

IMO가 승인한 관련기술이 존재하지 않음에도 불구하고 발라스트수협약(ballast water convention) 규칙에 의해 2009년 1월 이후 건조선박에는 해수처리시스템을 의무적으로 장착해야 한다.

2007년 7월초 개최된 IMO 해양환경보호위원회에 동 문제점을 해결하기 위한 ICS의 시도에도 불구하고 위원회 참가대표자들은 동 규칙의 개정에 동의하지 않았다. 이러한 규칙으로 말미암아 선주와 조선소에 명백한 실망감을 안겨 주었고, IMO 기준에 부합한 선박을 건조할 수 없게 될 가능성이 제기됐다.

IMO MEPC회의에 참석한 대다수 정부관계자는 발라스트수협약 규칙과 관련한 기술과 장비가 개발되기 전까지는 협약적용 일자를 연기하자는 ICS의 제안에 대하여 호의적인 반면, 협약을 이미 비준한 국가에서는 반대하였다.

이와 관련, 2008년 4월 차기 MEPC회의 개최 전까지 어떠한 결정도 내리지 말자고 합의하였다. 하지만 ICS는 이미 2009년도 건조계약을 체결한 선주와 조선소에겐 너무 늦은 처사라고 지적했다.



일본선주협회, 총회에서 톤세제도입 적극 추진키로

신임회장에 K-Line 마에가와 히로유키 사장 선임



일본선주협회는 6월 29일 제60차 통상총회를 개최하고 신임회장에 K-Line 마에가와 히로유키(前川 弘幸) 사장(사진)을 만장일치로 선임했다. 마에가와 신임회장은 이날 취임했다.

특히, 일본선주협회는 이날 통상총회에서 올해 주요사업계획 등을 심의의결하는 한편, 톤수표준세제의 실현을 통한 일본외항해운의 경쟁력 강화 등을 골자로 한 7개항의 중점추진 사업방향을 결의했다.

일본선주협회는 이날 총회에서 발표한 결의문을 통해 “사방이 바다로 둘러싸여 있고, 자원이 부족한 관계로 안정적인 해상운송의 확보는 지금이 중요하다”고 강조하고, “유럽, 미국, 한국 등 주요 해운국이 톤세제를 잇따라 도입, 동세제는 지금 해운의 국제 표준이 되고 있다”며 톤세제 도입을 적극 추진한다고 밝혔다.

일본선주협회는 또 “해운업계에 있어 선박의 안전운항은 당연한 책무이며, 일본해운 기업이 일본국민의 생활에 필요불가결한 물자를 향후에도 안정적으로 수송해 나가야 하기 때문에 안전에 지속적인 노력을 기울여 나가야 한다”는 입장을 분명히 했다.

일본선주협회가 결의한 사항은 △안전운항의 철저 △환경보전의 추진 : 지구 환경보전에 이바지하는 국제적 대처에의 적극적 관여 △톤수표준

세제의 실현을 시작으로 일본의 외항해운 경쟁력 강화 : 국제경쟁력 있는 톤수표준세제의 도입 실현과 필요한 정책금융 및 연계제도의 확보 △경제·사회의 변화에 맞는 구조개혁 실현 △국제문제의 적절한 대응 : 외항선사간 협정에 대한 독금법 적용제외제도의 유지와 테러·해적 문제등의 대책 △내항해운과 관련된 여러문제의 대응 : 내항선원 부족문제 등 △선원문제의 적절한 대응 : 일본인 해기사의 확보·육성책 확립 등이다.

한편, 이날 취임한 마에가와 신임회장은 취임인사를 통해 “현재 외항해운업계에 있어서 과거에 경험한 적이 없는 호황이 계속되고 있으나, 이러한 호황을 누리고 있는 것은 일본의 해운만이 아니다”며, 호황기에 현금을 착실히 적립하여 외국기업의 위협에 일본해운이 노출되는 사례를 사전에 방지해야 한다”고 강조했다.

마에가와 회장은 또 “오늘 총회결의에 따라 추진해야 할 최대 중점과제들을 실현하기 위해 최선을 다 해야 한다”며, 최우선적으로 톤수표준세제의 실현을 시작으로 하는 일본외항해운의 경쟁력 강화에 주력하겠다고 말했다.

이와 함께 “해운기업에 있어 저리 또는 장기안정자금을 확보할 수 있는 정책금융은 불가결하므로, 필요에 따라서 대응해 나갈 계획”이라고 밝혔다.

이밖에도 수로제도 개혁의 마무리와 국제 선원문제에의 대응, 외항선사간 협정에 대한 독금법 적용제외제도에의 대처 등에 대해서도 적극적인 자세로 임하겠다고 강조했다.

미국 서해안항만 노사간 노동협약 개정교섭 난항

미 LA/LB 양 항만에서의 파업 가능성 우려돼

미국 서해안항만의 남캘리포니아 지구에서 일하는 일부의 항만노동조합과 선사측의 노동협약 개정교섭이 난항을 겪고 있어 로스앤젤리스/롱비치(LA/LB) 양항에서 파업의 가능성이 높아지고 있다.

외신에 따르면, 이 지구의 노사는 협정개정을 둘러싸고 지금까지 교섭을 계속해 왔지만 합의에 이르지 못하고 있다. 지난 7월1일을 기해 기한이 만료됐기 때문에 종전의 협정을 연장하여 적용하면서 노사교섭을 실시해 왔다.

그러나 지금에 와서 선사측이 조합측에 최종안을 제시, 현지시간 7월24일을 최종 교섭으로 양자가 합의할 수 없으면, 조합측은 파업에 돌입할 가능성이 높다는 분석이 나왔다. 피크시즌을 맞이한 미 서해안의 게이트웨이에서는 현재 노사교섭의 향방을 긴장 속에서 지켜보고 있는 상황이다.

이번 노동협약의 개정을 맞이한 것은 국제항만 창고노동조합(ILWU)에 소속된 사무직원조합(OCU, 조합원 900명)으로서 지난 2004년에 체결한 3년간의 협약이 금년 6월30일을 기해 종료됨에 따라 협약갱신을 위해 선사·터미널 14사의 대표와 협의를 실시해 왔다.

현지로부터의 보도 등에 의하면, 선사·터미널측은 OCU 측에 대해 신험정에서는 향후 3년간에 임금 14%, 연금 13%의 인상안을 제시했다.

이에 대해서 조합측은 임금 40%, 연금 60%의 인상을 요구해 교섭이 난항을 겪고 있다. 조합측에서는 이외에도 종전에 터미널마다 결정하고 있던 최저임금을 전터미널 공통으로 결정하고 계약을 맺도록 요구하고 있다고 한다.

현재 터미널은 평상 그대로의 운영이 계속되고 있어 눈에 띈 혼란은 발생하지 않고 있다.

골드만삭스, 미국내 최대 항만운영사 Carrix에 지분투자

골드만삭스 인프라스트럭처 파트너스(Goldman Sachs Infrastructure Partners)는 최근 미국내 최대 항만운영사인 'SSA머린(SSA Marine)'의 모회사인 'Carrix'에 상당한 지분을 투자했다.

이번 계약과 관련하여 골드만삭스측은 글로벌 항만운영산업에서 Carrix가 중대한 성장기회를 포착하는 계기가 될 것이라고 말했다. 지분매입가격 등 자세한 투자내역은 알려지지 않았다.

Carrix와 골드만삭스의 기술, 네트워크 및 연계자산(combined resources)은 Carrix에 대한 강력한 파트너십을 창출하고, 직원들에게 더 많은 기회를 제공한다고 Carrix CEO인 존 헤밍웨이는 계약건에 대해 설명했다.

골드만삭스 인프라스트럭처 파트너스그룹 스티브 펠드만 회장은 "우리가 Carrix의 일원이 되어 기쁘다. Carrix는 노련하며 이미 증명된 업적을 가진 업계수위의 경영진을 보유하고 있으며, 핵심 자산에 대한 최상의 포트폴리오를 운영한다. 또한, Carrix는 새로운 주요 파이프라인 프로젝트들을 보유하고 있다."고 말했다.

SSA머린과 마찬가지로 타이드웍스 테크놀로지(Tideworks Technology)도 Carrix의 자회사이다. SSA머린은 미국의 로스앤젤리스/롱비치, 오클랜드, 시애틀, 파나마, 멕시코 및 칠레에 11개의 컨테이너터미널을 보유한 세계적 인 항만터미널회사이다.



소말리아와 나이지리아 납치사건으로 해적발생 급증 올 2/4분기중 말라카해협에서의 해적피해사례 없어

말라카해협에서의 해적피해사례는 급격히 줄고 있는데 반해 소말리아와 나이지리아에서의 해적 피해가 크게 늘고 있어 이에 대한 대책마련이 시급한 실정이다.

국제해양국(IMB, International Maritime Bureau)에 따르면, 소말리아 해적사건 및 나이지리아 납치사건으로 인하여 금년 2/4분기중 전세계 해적피해사례가 37% 증가한 것으로 나타났다.

말레이시아 쿠알라룸푸르에 위치한 IMB 해적 신고센터에 보고된 2/4분기 해적신고건수는 지난 몇년 동안의 해적사건 발생건수가 감소하는 긍정적인 동향을 뒤집었다.

올 상반기 전세계에서 발생한 해적사건 건수는 126건으로 전년동기의 127건과 비슷한 수준이나, 유독 2/4분기에 집중되었다.

IMB Potengal Mukundan 국장은 “지난 3년간 해적사건이 꾸준히 감소한 반면, 금년도 2/4분기 통계는 우리가 현재 정반대 동향(해적사건 증가)을 목격하고 있다는 점을 반증한다. 소말리아와 나이지리아는 폭력적인 납치가 다반사인 매우 위험한 지역”이라고 강조했다.

IMB 보고서 통계에 의하면, 지난 3년간 중화기로 무장한 해적들에게 선박 13척이 납치됐으며, 152명이 인질로 잡혔다. 그리고, 41명이 납치되었고 3명이 살해됐다는 것이다.

특히, 금년에 IMB 해적신고센터에 보고된 17건의 해적사건 중 선박 8척(85명)이 납치되었다. 아울러 나이지리아에서는 19건의 사고가 발생했다. 올들어 현재까지 15척의 선박에 무단승선했으며,

1척이 납치되었다. 이와함께 선원 40명이 납치됐으며, 24명이 인질로 잡혔다.

Mukundan 국장은 “라고스(Lagos) 근해에서 정박 중인 유조선과 모박중인 탱커는 특히 해적들의 목표가 되고 있다”고 말했다. 나이지리아와 소말리아에서의 상황이 악화일로에 있는 반면, 주요 항로 중 하나인 말라카해협의 경우는 올 2/4분기에 해적피해 사례가 한건도 발생하지 않았다.

인도네시아에서는 금년 1/4분기에 24건의 해적 사고가 발생하였지만 작년도 동기간 대비 33건보다는 줄었으며, 2003년 동기간에 발생건수(64)에 비해서는 괄목할 만한 수준으로 개선되었다.

그랜드얼라이언스, 중국항로 기항지 등 변경

태평양항로에 컨테이너선을 취항시키고 있는 그랜드얼라이언스(Grand Alliance of Transpacific Trade) 회원인 Hapag-Lloyd, NYK, OOCL은 7월19일 Central China Express Service(CCX)를 재구성하고 갱신하기로 했다.

동 얼라이언스는 현재 CCX 항만로테이션을 8월부터 닝보-상하이-로스앤젤레스-닝보로 조정하며, 상하이의 양산터미널을 기항할 예정이다. 또한, 4,000TEU급 선박 4척을 5,500TEU급으로 대체투입할 계획이다. 이와 함께, 상하이에서 로스앤젤레스까지 직기항서비스(10일)를 제공할 예정이다.

1998년도 결성된 동 얼라이언스는 전세계 정기선사 중에서 수위를 차지하는 컨소시엄이다. 동 얼라이언스는 Hapag-Lloyd(독일), MISC Berhad(말레이시아), NYK(일본) 및 OOCL(홍콩)로 구성된다.

올 상반기 중국의 컨테이너화물 처리량 24% 증가

상하이항 홍콩항 제치고 세계 2위 항만으로 부상

올들어 중국 주요항만에서 처리된 컨테이너화물이 크게 증가한 것으로 나타났다.

이 기간중 중국 항만에서 처리한 컨테이너 물동량은 5,253만TEU로 전년동기대비 24.1% 증가했으며, 중국 10대 항만의 경우 평균 25%에 달하는 증가율을 보인 것으로 나타났다.

특히, 상하이항은 전년동기대비 24.1% 증가한 1,251만TEU를 처리하여 홍콩항(1,155만TEU)보다 약 100만TEU를 초과, 세계 2위로 부상하였고, 선전항도 전년동기대비 10% 증가한 918만TEU를 처리하여 홍콩항과의 격차를 지속적으로 줄여나가고 있다.

더구나, 광저우항은 주강 델타지역의 난샤항 개

발에 힘입어 3년 연속 40% 이상의 성장을 보이고 있다. 올 상반기 동안에 437만TEU를 처리하여 전년동기대비 42.6% 증가하였으며, 그중 난샤항의 처리량은 204만TEU로 전년동기보다 무려 69.6%나 폭증했다.

또한 닝보항은 국제노선의 증가 등에 힘입어 443만TEU를 처리, 물동량이 전년동기에 비해 38.7% 증가했다.

이와 함께 발해만에 있는 북중국 항만들도 컨테이너화물 처리량이 급격하게 늘어나고 있는 것으로 나타났다. 칭다오항은 27.5% 증가한 462만TEU를 처리해 북부지역 1위항만 입지를 굳혔으며, 톈진항은 국가개발정책에 힘입어 전년동기대비 20.6% 증가한 336만 TEU를 처리하였다.

그 외 다롄항과 잉커우항의 처리량도 중국의 동북진흥전략 추진에 따라 전년동기대비 각각 19.2%, 38.9% 증가한 174만TEU와 70만TEU를 처리했다.

전문가들은 금년 상반기 중국의 컨테이너 물동량이 크게 늘어난 것은 최근 몇 년 동안 이어지고 있는 수출 성장세가 그대로 지속되고 있고, 선박의 대형화 및 국제 서비스항로의 증가, 그리고 7월1일 수출환급세율 인하를 앞두고 기업들이 수출 물동량을 크게 늘렸기 때문이라고 분석하고 있다.

한편, 컨테이너화물을 포함한 중국 항만의 전체 처리물동량도 큰 폭으로 증가하고 있다. 올 상반기 중국 주요항만의 처리물동량은 25억5,197만톤으로 전년동기대비 15.5% 증가하였다.

[중국 10대 컨테이너 항만 처리실적]

순위	항만	2007년 상반기 (만TEU)	증감률 (%)
1	상하이항	1,251.49	24.10
2	선전항	918.23	10.00
3	칭다오항	461.76	27.50
4	닝보-저우산항	447.00	38.60
5	광저우항	437.23	42.60
6	톈진항	335.71	20.60
7	샤먼항	219.68	18.40
8	다롄항	173.86	19.20
9	렌윈강항	84.08	39.80
10	잉커우항	69.74	38.90



인도 국적선박 숙련선원의 부족으로 잇따라 침몰

인도해안경비대, 침몰원인은 침수와 기계적 결함

최근들어 인도는 자국선박이 숙련선원 등의 부족으로 자국연안에서 잇따라 침몰함에 따라 대책 마련에 부심하고 있다.

지난 5월 중순부터 최근 2개월간 주로 기계적 결함으로 15척의 선박이 인도 연안에서 침몰했다. 숙련된 선원의 부족으로 어려움을 겪고 있다고 인도 해운관련 검사원(regulator)과 선주들은 입을 모았다.

침몰 원인으로는 침수와 기계적 결함, 즉 선박 점검상태에 대한 문제라고 인도해안경비대 부사령관인 Pankaj Agarwal씨가 로이터통신에 밝혔다. 이는 선박출항전 철저한 검사가 없다는 것을 의미한다. 사고 선박의 경우 선령 18년 이상이고 선박의 범위는 총톤수 866톤급 벌크선(특히, 철강)에서부터 연근해 보급선들이다.

선박회사 및 정부관계자는 숙련된 인력의 심각한 부족으로 어려움을 겪고 있으며, 이는 안전기준을 저하시키고 감항성(seaworthiness) 없는 선박의 운항을 허용하는 꼴이라고 한 관계자는 전했다.

인도선주협회 S.S. Kulkarni 사무국장은 근해 선박에 대한 강력한 규제가 없다고 로이터통신과의 인터뷰에서 밝혔다.

지난 5월26일 이후 15척의 선박이 침몰을 했는데, 침몰선박은 파마나와 마샬군도와 같은 편의치적국 소속 선박이 대부분인 반면 7척은 인도국적선이였다.

7월초 인도의 공기업인 'Oil and Natural Gas Corp' 소속 보급선(1986년 건조)이 인도 서부해

안 근처에 침몰했다. 17명이 승선 중이었으며, 그중 9명이 구조되었다.

선박에는 최소 12명의 선원이 필요하지만 대다수 선박에는 12명 미만이 승선하고 있다고 정부의 한 관계자가 말했다.

연안수송 선박회사는 불황을 겪고 있고, 이로 인해 비용절감을 위해 안이한 방법을 취하고 있다고 익명을 요구한 업계 관계자가 말했다.

BIMCO측은 2005년만 따져 볼 때 유능선원 1만명이 부족하다고 추산했다.

중국 조강생산량 을 상반기 19% 증가

중국의 조강생산량이 계속해서 큰 폭으로 증가하고 있는 것으로 나타났다.

중국 국가통계국의 집계에 의하면, 중국의 2007년 상반기 조강생산량은 전년동기에 비해 19% 증가한 2억3,758만톤을 기록하였다. 2007년 연중에는 과거 최고의 4억7,000만~4억8,000만톤에 달해 전년실적(4억1,878만 톤)을 12~15% 웃돌 것으로 예상되고 있다.

특히 금년 6월 한달간 주강생산량은 4,212만톤으로 전년동월대비 15% 증가했다.

이처럼 중국의 조강생산 확대에 따라 철강원료를 수송하는 17만DWT급 케이프사이즈벌크선의 선박수급이 타이트해 용선료 상승이 계속되고 있다.

한편, 지난 5월 중순에는 케이프사이즈벌크선의 주요항로인 태평양라운드 용선료가 1일당 11만달러, 대서양-태평양의 크로스몰이 14만5,000달러에 달하는 등 과거 최고치를 기록하였다.

일본, 합리적인 해양정책 추진위해 해양기본법 제정

해양의 지속적인 개발과 해양환경 보전 대책마련

일본은 합리적인 해양정책을 추진하기 위해 해양기본법을 제정했다. 일본 정부는 유엔해양법조약에 의해 200해리까지 확대한 연안국의 관할해역을 둘러싼 인접국가와의 경쟁·대립, 해양자원의 난획, 해양환경오염의 심각화, 해일·고조나 해적·해상테러 등의 위협이 증대되면서 이러한 현안을 종합적으로 대처할 조직구성을 검토해 왔다.

이에 따라 일본은 최근 해양과 관련한 종전의 종적관계 행정을 수정, 정부와 민간이 하나가 되어 해양의 지속적인 개발·이용 및 해양의 환경보전을 통한 해양과 인류의 공생에 공헌할 수 있는 정책을 종합적으로 강구하기 위해 ‘해양기본법’을 제정하였다.

법률의 주요내용을 보면, 먼저 사업자의 책무로서 해양사업의 사업자는 기본이념에 따라 그 사업 활동을 실시함에 있어서 국가 및 지방공공단체가 실시하는 해양에 관한 시책에 협력하도록 규정하고 있다.

이와 함께 국민의 책무로서 국민은 해양의 혜택을 인식하는 것과 동시에 국가 및 지방공공단체가 실시하는 해양에 관한 시책에 협력하도록 규정하고 있다.

또한, 해양기본계획으로서 해양에 관한 시책의 종합적이고 계획적인 추진을 위해 해양기본계획을 정하도록 하고 있으며, 해양에 관한 정세의 변화 및 해양에 관한 시책의 효과에 관한 평가를 근거로 5년마다 해양기본계획의 재검토를 실시해 필요한 변경을 할 수 있도록 하였다.

또 해양자원의 개발 및 이용의 추진을 명시하고 있다. 해양환경의 보전 및 해양자원의 지속적인 개발, 이용을 추진하기 위해 수산자원의 보존 및 관리, 수산 동·식물의 환경보전 및 개선, 어장의 생산력증진, 해저 또는 그 아래에 존재하는 석유, 가연성 천연가스, 망간광, 코발트광등의 광물자원의 개발 및 이용을 위한 체제의 정비는 물론, 그 외의 필요한 조치를 강구하도록 하고 있다.

아울러, 배타적 경제수역 등의 개발추진을 법률에 담고 있다. 배타적 경제수역 및 대륙붕의 개발, 이용, 보전 등에 관한 강화를 도모하기 위해 해역의 특성에 따른 배타적 경제수역 등의 개발추진, 배타적 경제수역 등에 있어서의 일본의 주권적 권리를 침해하는 행위의 방지, 그 외의 배타적 경제수역 등의 개발추진을 위해 필요한 조치를 강구하도록 하고 있다.

그리고, 연안해역의 종합적 관리를 규정하고 있다. 연안해역에 관한 시책을 강구하는 것만으로는 연안해역의 자원, 자연환경 등의 혜택을 장래에 걸쳐 활용할 수 있도록 하는 것이 곤란하므로 연안해역에 있어서의 제반활동에 대한 규제, 그 외의 조치가 종합적으로 적절히 관리되도록 하였다. 또한 해일, 고조, 파랑, 그 외 해수 또는 지반의 변동에 의한 피해로부터 해안의 방호, 해안환경의 정비 및 보전, 해안의 적정한 이용의 확보에 충분히 유의하도록 했다.

이밖에도 종합해양대책본부의 설치를 명문화하였다. 해양에 관한 시책을 집중적이고 종합적으로 추진하기 위해 내각에 종합해양정책본부를 두었다.