

## 선협 파나마운하 통항료 인상억제 정부에 건의 ASF 의장명의로 파나마운하청에 의견서 제출



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

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

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

에 따라 이용료를 차등 적용하면서 통항료를 지속적으로 인상하여 왔다.

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

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

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



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

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

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

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

협회는 이번 의견서에서 이상의 세가지 우려사항

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

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

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

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

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



# 해운업계, 해기사 병역제도 개선 대책회의 개최

## 산업기능요원제도 폐지에 따른 대책마련 시급

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

# 동아탱커 등 15개 외항선사 선주협회 회원가입

## 한국선주협회 회원사 모두 107개사로 늘어

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

이로써 한국선주협회 회원사는 모두 107개사로 늘었다.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

무역업 등을 겸하고 있다.

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

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

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

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

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

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

6,831DWT 일반화물선 1척을 보유하고 있다.

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

한편, 이번에 협회에 가입한 신규회원사의 대표이사 약력은 다음과 같다.

■ 동아탱커 이종명(李鍾明) 대표이사

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

■ 케이원해운 이동건(李東建) 대표이사

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

■ 씨엔에프로직스 김석태(金石泰) 대표이사

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

■ 블루스타해운 이용호(李龍虎) 대표이사

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

■ 아시아용선 이상훈(李祥勳) 대표이사

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

■ 선도해운 금융철 대표이사

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

■ 동방 장세강(張世康) 대표이사

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

■ 시노파이스트해운 오창주 대표이사

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

■ 듀오해운 김병철(金秉喆) 대표이사

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

■ 범영해운 이기탁(李基鐸) 대표이사

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

■ 인트란스해운 김종엽(金鍾燁), 신식우(申植雨) 대표이사

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

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

■ 동일원양해운 김성태(金成泰) 대표이사

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

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

■ 씨넷쉬핑 문태욱(文泰郁) 대표이사

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

■ 세림오션쉬핑 임택수(林澤洙) 대표이사

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

■ 세경선박 최중선(崔鍾先) 대표이사

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

## 해기사 면허체제 및 선원교육훈련 개편추진 해운 및 수산관련단체 연구용역 발주키로



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

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

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

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

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



# ASF 해운경제검토위원회 정기선시황 회복예상 파나마운하 통항료의 인상계획에 우려 표명

아시아 선주 대표 자 회의 (ASF: Asian Shipowners' Forum)의 해운경제검토위원회 (SERC: Shipping Economics Review Committee)는 2007년 2월28일 일본의 오키나와에서 제19차 중간회의를 개최하고, 해운시황 및 동향과 해운이슈 등에 대해 의견을 교환한뒤 공동발표문을 채택했다.

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

## ▶ 세계경제 개관

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

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

## ▶ 벌크 및 유조선부문

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



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

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

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

## ▶ 정기선부문

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





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

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

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

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

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

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

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

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

### ▶ 정기선해운의 독점금지법 적용면제

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

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

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

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

### ▶ 기타 주요이슈

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

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

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

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

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

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

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

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



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

아시아지역에서 북미지역으로 수출되는 컨테이너물동량이 지속적으로 증가하고 있다.

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

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

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

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

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

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

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

[2006년도 아시아-북미항로 컨테이너물동량]

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

※ 주 : 증감률은 전년대비임.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2%포인트 감소할 것으로 전망했다.

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

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

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