



선박투자회사법 개정통해 선박투자 금융제도 개선

정부, 국제해상물류산업 경쟁력 강화방안 확정

국적선사의 선박확보를 위한 선박투자회사법 개정 등 선박금융제도를 개선이 본격 추진된다.

정부는 2월2일 오전 정부과천청사에서 경제정책조정회의 열고 해상물류산업의 경쟁력 향상 및 지속적인 성장을 위해 이같은 내용을 골자로 한 '국제해상물류 서비스산업 경쟁력 강화방안'을 확정했다.

해양수산부 등 관계부처 합동으로 수립한 이 방안은 글로벌 해상물류업체의 공격적 시장확대로 인한 세계물류시장의 과점화, 중국의 대대적인 시설확충 등 대외적 여건변화에 적극적으로 대응하고 우리 해상물류산업의 글로벌 경쟁력을 강화하기 위해 마련됐다.

방안에 따르면 해상물류산업을 새로운 국가성장동력으로 육성하기 위해 물동량 유치 및 항만서비스 향상, 해상물류산업의 경쟁력 강화 및 지원체계 마련, 지속적 성장기반 마련을 위한 인프라 구축 등 3대 추진 목표를 제시하고 있다.

정부는 우선 선박확보를 위해 지난 2004년부터 도입된 선박투자회사 제도를 개선, 선사들의 선박펀드 이용 활성화와 시중 자금의 펀드 유입을 촉진해 선사의 양적 성장을 지원할 계획이다.

이를 위해 선박투자회사법을 개정해 선박펀드의 의무적 조속기간(5년), 펀드운용회사 겸업금지, 펀드당 선박보유 척수제한(1척) 등을 완화할 계획이다.

또 시중의 부동자금이 선박투자자금으로 유입되도록 선박의 잔존가치를 평가해 이를 보증해 주는 '잔존가치 보증제도'의 도입을 추진할 계획이다.

아울러 내항선사의 선박지원자금 적용대상 및 규모를 확대하기 위해 선박확보 금융지원제도를 마련해 노후선박 대체수요 증가에 적극 대응할 계획이다.

정부는 또 미국의 'SAFE Port Act' 제정 등 국제물류 분야의 보안강화 추세에 적극 대응하는 항만보안서비스를 개발해 차별화된 항만 서비스를 구축할 계획이다.

인근 항만에 앞서 물류보안 시스템을 마련, 이를 고품격 서비스로 브랜드화해 환적화물 유치 및 부가가치 창출에 활용할 계획이다.

대량화물의 안정적 수송 및 국적선사의 수송권 확보를 위한 선·화주간 협력체제 마련도 추진된다. 해양부, 산자부, 선주, 화주가 참여하는 '대량화물 수송협의회'를 적극 활성화해 국적선사의 안정적 수송권 확보방안도 마련할 계획이다.

이밖에 해상물류산업의 성장기반인 물동량을 적극적으로 유치하고, 항운 노무인력 상용화 체제의 확대적용 및 하역장비 투자 촉진 등 항만 생산성 향상을 위한 정책을 추진할 계획이다.

또 항만, 배후단지 및 산업단지가 유기적으로 결합된 항만 클러스터 구축과 함께 국제적 전문성을 갖춘 해상물류인력을 양성을 통해 지속적 산업 성장기반을 마련할 계획이다.

정부는 이같은 정책을 차질없이 추진해 2011년까지 총 1,129만 TEU의 환적화물과 약 18조 7,000억원의 직·간접적 부가가치, 약 44만명의 새로운 일자리를 창출할 계획이다.



해양부 물류기업 해외진출지원 사모형펀드 조성

공공기관, 기관투자 참여 1조5천억원 조성목표

국내 물류기업의 해외시장 진출을 위해 항만, 물류센터 등 해외 물류 인프라에 투자하기 위한 '사모형 펀드'가 1조5천억원을 목표로 올 상반기 중에 조성된다.

정부는 지난해 12월 경제정책조정회의에서 국제 물류거점 확보 및 기업의 해외진출을 위해 이 같은 내용을 골자로 한 '글로벌 물류네트워크 구축 계획'을 확정했다.

우선 사모형 펀드는 올해 한국컨테이너공단에서 100억 원 투자를 시작으로, 연기금, 은행, 손해보험사 등 기관투자자의 참여를 통하여, 프로젝트 수요에 따라 1조5천억의 규모로 조성해 나갈 계획이다.

정부는 이와 함께 한국해양수산개발원(KMI), 부산·인천항만공사(PA), 한국 컨테이너부두공단 등과 공동으로 국제 물류동향을 전문적으로 조사·분석하는 '(가칭)국제물류투자지원센터'를 설치해 펀드 운영에 필요한 투자 정보도 제공할 계획이다.

또 국내 물류기업과 제조기업이 연계해 공동으로 진출할 수 있도록 한국선주협회, 항만물류협회, 한국복합운송협회, 제삼자물류협회 등으로 '(가칭)국제물류협의회'를 구성하고, 민간 협의회를 중심으로 해외진출 방안을 모색할 수 있도록 정부는 지원해 나갈 계획이다.

이같은 펀드시스템과 국제 물류정보 분석체계 등 제도적 지원을 바탕으로 2월까지 투자지역, 대상 및 단계별 투자계획 등을 포함하는 글로벌 물류네트워크 구축 기본계획을 수

립할 계획이다.

우선 우리와 연관성이 큰 동북아 시장에서 국내 선사와 함께 동북아 주요 거점 항만에 대한 투자를 확대해 나가고, 항로가 부족한 중·일 중소형 항만과 피더항로 등을 개설해 우리 항만과 연계하는 방안(Port Alliance)도 추진할 방침이다.

또한 인도와 동남아 각국을 최단거리에서 연결해 화물을 집하할 수 있는 지역 환적거점을 확보하고, 동북아 허브와 로컬 환적거점간에 정기항로를 확장해 새롭게 성장하는 신흥 잠재시장도 진출해 나갈 계획이다.

유럽·북미 시장에서는 지역 물류기업의 인수합병(M&A)을 지원해 단기간 내 선진시장에 진입하고, 국내 선사와 공동으로 유럽지역에서 안정적인 화물처리력을 위한 전용 터미널을 확보할 계획이다.

정부는 앞으로 이러한 물류 네트워크가 제대로 구축된다면, 우리 항만으로의 화물유입 경로가 강화되고, 국내 항만과 연계한 안정적인 물류서비스 제공 기반이 마련될 것으로 기대하고 있다.



해양부, 해운물류국을 해운물류본부로 개편

해운물류본부장에 이인수 전부산청장 임명

해양수산부는 28일자로 현재의 해운물류국을 해운물류본부로 개편하고, 초대 본부장에 이인수(李仁洙) 해운물류국장을 임명하는 한편, 과장급 36명에 대한 대대적인 전보 인사를 단행했다.

이에 따라 고위공무원으로 해운물류본부장에 이인수 국장을 임명하는 동시에 해양정책국도 해운정책본부장제도로의 후속 인사를 곧 실시할 예정인 것으로 알려졌다.

해양부는 본부장 제도를 단행하는 한편, 현재의 각 실 국 과장급을 팀장급제로 전환하고 있다고 7일 밝혔다. 이에 따라 해운물류본부내 해운정책팀장(중전 해운정책과장)에는 지희진(池熺珍) 전연안해운과장을 임명하는 한편, 연안해운팀장에 김우철 과장, 선원노정팀장에 추교필 과장, 항만운영팀장에 전재우 과장, 국제기획실 물류기획팀장에는 박경철, 물류협력팀장에는 홍종욱씨를 각각 2월 8일자로 임명한다고 발표했다.

이에따라 해운물류본부내에는 본부장이 직접 통솔하는 해운정책팀, 연안해운팀, 선원노정팀, 항만운영팀 등 4개팀이 있고, 국제기획관을 종전국 형태로 두어 물류기획팀, 물류제도팀, 물류협력팀 등 3개팀을 두도록 재편되었다.

또한 1급인 정책홍보관리실(실장 이재균) 아래에는 재정기획관, 홍보관리관(중전 공보관), 비상계획관을 두고 있으며, 해양정책국, 항만국 등이 해운항만 분야를 통제하는 해양수산부 조직으로 재편했다.

한편, 해양수산부가 이처럼 본부장제도를 도입하고 있는 것에 대해 해운항만 분야에 있어 현장,

고객 중심으로 정책을 집행, 보다 더 좋은 성과를 내도록 하는 직제개편의 의미를 지니고 있는 것으로 전해졌다.

정부의 고위공무원 제도의 도입은 현재의 1-3급을 중심으로 자유롭게 인재를 등용하겠다는 취지에서 마련된 것으로 직명은 실장, 차관보, 본부장제도를 도입하고 있으며, 직위는 이사관, 부이사관, 서기관 제도가 유지되면서, 직급으로 고위공무원중에서 가, 나, 다, 라, 마의 5단계의 직급을 두고 있다고 전했다.

이에 따라 새로이 신설되는 해운정책본부장은 나급, 이미 출범한 해운물류본부장은 다급으로 알려졌다. 가, 나 직급 고위공무원은 1급, 다, 라 직급 고위공무원은 2급, 마 직급 고위공무원은 3급으로 각각 정해져, 적용하고 있다.

다음은 2월8일자로 실시되는 해양수산부 고위공무원단의 전보와 과장급 인사를 정리한 것이다.

[고위공무원 전보] △해운물류본부장 이인수(李仁洙)

[과장 전보] △장관비서관 장철호(張哲豪) △안전관리관실 항로표지담당관 김규진(金圭鎭) △국제협력관실 국제협력팀장 박규호(朴奎昊) △국제협력관실 통상협력팀장 김창균(金昌均) △정책홍보관리실 혁신기획팀장 박준영(朴俊泳) △정책홍보관리실 재정기획관실 정책기획팀장 류재형(柳在亨) △해양정책국 해양정책과장 박광열(朴光烈) △해양정책국 연안계획과장 신연철(申連澈) △해운물류본부 해운정책팀장 지희진(池熺珍) △해운물류본부 연안해운팀장 김우철(金禹哲) △해운물



류본부 선원노정팀장 추교필(秋敎弼) △해운물류본부 항만운영팀장 전재우(全宰佑) △해운물류본부 국제기획관실 물류기획팀장 박경철(朴敬哲) △해운물류본부 국제기획관실 물류협력팀장 홍종욱(洪鍾旭) △항만국 항만정책과장 박승기(朴升企) △항만국 항만개발과장 김영복(金榮福) △항만국 민자계획과장 송상근(宋相根) △항만국 기술안전과장 박윤순(朴允淳) △수산정책국 유통정책과장 한홍교(韓洪敎) △어업자원국 어업정책과장 강준석(姜俊錫) △어업자원국 어업지도과장 노병환(魯炳煥) △국립수산물품질검사원 부산지원장 이경일(李京一) △해양수산인력개발원 교육지원팀장 김용태(金容泰) △서해어업지도사무소장 김병찬(金炳燦) △부산지방해양수산청 총무과장 김종숙(金鍾淑) △부산지방해양수산청 선원해사과장 손현규(孫鉉圭) △부산지방해양수산청 수산관리과장 이만영(李滿寧) △인천지방해양수산청 총무과장 장병희(張炳熙) △인천지방해양수산청 수산관리과장 고길룡(高吉隆) △인천지방해양수산청 항만개발과장 송중현(宋鍾炫) △여수지방해양수산청 여수항건설사무소장 홍순엽(洪淳燁) △동해지방해양수산청장 박노중(朴魯鍾) △목포지방해양수산청장 조재현(曹才鉉) △목포지방해양수산청 완도해양수산사무소장 신우철(申宇澈) △포항지방해양수산청장 이용우(李龍雨) △교육과건(통일교육원) 서병규(徐炳奎)

[과장 승진] △정책홍보관리실 정보화팀장 강제화(姜在華) △정책홍보관리실 홍보관리관실 정보상황팀장 임현택(林賢澤) △수산정책국 수산경영과장 이상일(李尙逸) △국립해양조사원 관리과장 정영효(鄭永孝) △국립해양조사원 해도과장 김종길(金鍾吉) △국립수산물품질검사원 총무과장 윤석홍(尹錫洪) △국립수산물품질검사원 품질검사과장 양금철(梁金喆) △국립수산물품질검사원 품질관리과장 윤분도(尹芬道) △부산지방해양수산

청 환경안전과장 윤종호(尹鍾浩) △인천지방해양수산청 항만물류과장 김현태(金賢泰) △마산지방해양수산청 수산관리과장 최병선(崔炳宣) △마산지방해양수산청 통영해양수산사무소장 김금조(金今祚)

해사문화상/해운물류경영대상 시상

제15회 해사문화상과 2007년 해운물류 경영대상 시상식이 2월14일 코엑스 3층 320호에서 거행 됐다.

사단법인 해운물류학회가 해운학, 해사법학, 해운물류산업의 발전이 기여한 공로가 현저한 해운인을 추천받아 수여하는 해사문화상은 올해로 15회째를 맞이하며 김상진 전 한국선급 회장이 올해 수상자로 선정되었다.

김상진 전 한국선급 회장은 수상소감을 통해서 "1945년 9월에 노후한 외항선 1척으로 한국의 해운이 시작되었지만, 현재 세계적인 해운 강대국이 되었다"며 "이 같은 힘은 경제개발계획을 통한 개발의지도 있었지만 9세기 장보고로부터 이어진 해양문화의 발호라고 생각한다"고 밝혔다. 김상진 수상자는 "오늘 이 자리에 모인 여러 분들이 앞으로 우리나라 해양과 조선의 발전을 위해 음으로 양으로 노력해 달라"고 수상 소감을 밝혔다.

한편, 올해 처음 시행된 해운물류대상은 작년까지 시행된 해운물류 e-비즈니스 대상을 확대 시행해 인터넷뿐만 아니라 해운 물류 부분에서 우수한 경영실적을 달성한 경영자를 대상으로 선정했으며, 올해 1회 해운물류대상 수상자로는 대한해운의 이진방 사장이 선정되었다.

이진방 사장은 수상소감을 통해 "학회활동에 기여한 것도 없는데 이렇게 큰 상을 주셔서 감사하다"며 "이 상은 어려운 여건 속에서도 주야를 가리지 않고 해상 육상에서 많은 노력을 해운 우리 임직원들을 대신해 수상한다"고 수상의 영광을 돌렸다.

이은 해양수산부 차관은 축사를 통해 "두 분이 해운 및 조선에 기여한 공이 크다"며 "두 분의 수상을 진심으로 축하드립니다"고 다시 한번 축하의 말을 전했다.

안전관리 우수선박 2년간 안전점검 면제키로

해양부, '선박안전 품질관리 개선방안' 마련

그동안 정부 주도의 국적선박에 대한 규제 일변도 안전관리시스템이 선박소유자의 자발적인 참여를 유도하기 위해 2년간 안전점검을 면제하는 등 각종 인센티브제가 도입된다.

해양수산부는 2월5일 국적선의 선박관리 신인도 제고를 위해 이같은 내용을 골자로 한 '선박안전 품질관리 개선방안'을 마련해 본격 추진키로 했다고 밝혔다.

이 방안에 따르면 정부는 국적외항선 680척 중 최근 3년간 안전관리가 우수한 선박 최대 20척을 '안전품질관리우수선박(Korea Premier Ship)'으로 선정해 이들 선박에 대해 2년간 안전점검을 면제해 줄 방침이다.

또한 항만시설사용료·도선료 및 선박검사 수수료 등도 일정수준 할인받을 수 있도록 관계기관과 협의를 추진할 예정이다

이와함께 자랑스런 해기사상을 제정해 매년 안전관리 우수선박의 해기사를 대상으로 바다의 날에 표창키로 했다.

이같은 제도는 해운선진국에서는 오래전부터 실시하고 있으며 미국은 Qualship 21, 유럽의 경우에는 Green Award 제도에 따라 안전관리 우수선박에 대해 각종 인센티브를 부여하고 있다.

또한 오는 11월부터는 외국항에서 출항정지된 선박이 국내항에 입항시에는 지방해양청에서 특별점검을 실시하고, 국내 미기항 선박에 대해서는 출장점검을 실시해 2백만원이하의 과태료를 부과할 방침이다.

아울러 과학적이고 합리적으로 안전관리 취약선박을 식별하기 위해 리스크관리 프로그램을 도입해 활용할 계획이다.

해양부 관계자는 "정부주도의 선박안전관리체제로는 전 세계적으로 시행되고 있는 항만국통제에 효과적으로 대응하기 어려울 뿐만 아니라 처벌 위주의 대책으로는 선주의 안전관리에 대한 관심과 투자를 유인 하는데 한계가 있어 이 제도를 도입했다"고 말했다.

우리나라는 지난해에 아·태지역 및 미국, 유럽 지역에서 안전관리 우수국가(white list)로 평가 받고 있으며, 지난해 10월에는 미국으로부터 우리나라 선박에 대해 Oualship21 증서를 발급할 예정임을 통보받은 바 있다.

한편, Qualship 21(Quality shipping for the 21st century)은 미국에 입항하는 기준미달선을 통제하기 위해 미국 국내법 및 국제협약을 준수하는 선박에 대해 항만국통제 면제 등의 인센티브를 부여하는 제도로써 2006년 9월 현재 캐나다, 중국 및 홍콩 등 10개국 선박 597척이 혜택을 받고 있다.

또 Green Award는 선박회사 및 선박의 안전관리 상태를 평가하여 우수한 선박에 대하여 항비, 폐유처리, 선원교육비 및 도선료 등을 할인해주는 제도로써 유럽지역 15개국 48개 항만이 참여 중이며, 2007년 1월 현재 197척이 등록되어 있다.



해양수산부 선박해양오염방지기술 산업화 추진

선박으로부터 해양오염방지 종합대책 수립시행

선박으로부터 해양오염을 방지하기 위한 기술을 개발하고 이를 산업화하기 위한 방안이 본격 추진된다.

해양수산부는 올해부터 선박 오염방지 관련 국제협약에 체계적으로 대응하기 위해 이같은 내용을 골자로 한 '선박으로부터 해양오염방지 종합대책'을 수립·시행하기로 했다.

대책에 따르면 그동안 국제기구의 규제신설에 수동적으로 대응하던 자세에서 벗어나 국제논의에 주도적으로 참여하고, 우리의 앞선 기술력을 바탕으로 선박 해양오염방지 기술을 부가가치 창출 산업으로 적극 육성하기로 했다.

또한 외래수중생물 유입을 예방하기 위한 선박 평형수(Ballast Water)관리협약과 환경오염을 방지하기 위한 선박유해방

오도로규제협약 등과 같이 우리나라에 필요한 협약은 국내법 제·개정후 적절한 시기에 가입하기로 했다.

이와 함께 국제해사기구(IMO) 협약 제·개정 동향에 발맞추어 선박 해양오염방지 기술을 개발해 산업화를 적극 추진할 계획이다.

우리나라는 조선·해운산업 국가이고 국내 기반기술이 충분해 오염방지 기술개발이 다른 나라에 비해 유리하다고 보고 선박 해양오염방지 기술을 먼저 개발해 국제시장을 선점할 수 있다고 판단되기 때문이다.

국제시장 규모가 16조원으로 추정되는 선박평형수 처리기술 개발 관련, 우리기술이 세계 최초

로 IMO 기본승인을 받은 적이 있는 우리기술을 포함해 우리업체들이 개발하고 있는 기술들이 국제승인을 받아 설비를 생산할 수 있도록 지원할 방침이다.

아울러 국제시장 규모가 22조원 추정되는 황산 화물, 분진 등 선박대기오염 저감기술 개발도 본격 추진할 계획이다.

인천 북항 현대제철부두 노무상용화 협상 타결

지난 1월9일 동국제강 부두에 이어 인천 북항 현대제철 부두의 노무공급인력의 상시고용 합의가 2월 6일 타결돼 북항 신설부두 3선석에 대한 상용화 체제로의 전환이 사실상 완료됐다

인천항운노조(위원장 최정범)와 현대제철 부두 운영사인 영진공사(대표 김승회)간에 체결된 현대제철 부두 상용화 합의는 하역작업에 필요한 인력고용과 그 제반사항을 포함돼 있다.

합의결과 영진공사는 하역작업 인력으로 인천항운노조원 45명을 고용하고, 임금 및 근로조건 등 제반사항에 대해서는 인천항 인력공급체제개편위원회 합의사항을 준용해 소급적용하기로 했다.

북항 신설부두 상용화 협상 타결로 내항 TOC부두 등 현재 진행되고 있는 인천항 항만인력공급체제 개편 협상이 가속화 될 것으로 전망된다

한편 북항 신설부두의 개장으로 그동안 내항 8부두에서 북항 제철소까지 오갔던 고철수송 차량(1일 350여대)이 사라지게 돼 환경문제 및 도심 교통난 해소는 물론 공장 바로 앞 자가부두에서 화물처리가 가능해져 상당한 비용 및 시간절감 효과를 거둘 수 있을 것으로 예상된다.

2012 여수세계박람회 유치 공감대 형성 본격화

여수서 30여개국 270여명 참석한 가운데 심포지엄



1차 심포지엄은 주제 홍보와 여수의 국제적 인지도 제고를 위한 주제관련 회의이며, 오는 9월에 있을 2차 국제심포지엄은 박람회 개최계획에 관련된 내용(Contents)에 중점을 두고 전문 학술단체의 협조를 받아 진행될 예정이다.

2012 여수세계박람회 유치를 위한 국내외 공감대 형성과 유치 후보지 여수시의 인지도 제고를 위한 활동이 본격화하고 있다.

2012 여수세계박람회 유치위원회는 2월8일, 9일 양일간 전남 여수에서 30여개국 세계박람회기구(BIE) 대표를 비롯, 해외인사 50여명을 포함한 국내외 인사 270여명이 참석한 가운데 '2012 여수세계박람회 국제심포지엄'을 개최했다

이번 심포지엄은 여수박람회 주제 '살아있는 바다 숨쉬는 연안 : 풍부한 자원보전과 미래지향적 활동'에 대한 국제적 공감대 형성과 유치 교섭을 추진하기 위해 유치위원회 주관으로 각국 BIE 대표를 초청해 개최지 결정시까지 두 번에 걸쳐 국제심포지엄을 개최할 수 있다는 BIE 신사협정에 따라 1차로 국내에서 열리게 된 것이다.

'바다와 연안이 인류에게 주는 의미와 중요성'이란 주제로 열린 이번 심포지엄은 첫날(8일)에는 전남대학교 여수 캠퍼스에서 폴 케네디 예일대 교수의 '바다와 연안이 인류에게 주는 의미와 중요성'이란 주제의 기조연설을 시작으로, 최근 해양 및 연안 관련 주요이슈(해양자원, 해양환경, 해양생태 등), 지구 생태계에서 바다와 연안의 역할 및 중요성을 가지고 주제발표와 심도 있는 토론이 진행되었다.

둘째날(9일)에는 남해 힐튼 리조트에서 '2012년 여수세계박람회의 지향점'이란 주제로 발표와 지정토론 등이 있었으며, 또한 2012 여수세계박람회 준비 사항을 영상물을 통해 BIE 대표단에게 제시했다.

특히 우지엔민(吳建民) BIE 총회의장과 로세르 탈레스 사무총장을 비롯한 케네스 셔먼 미국 상무



해 10월19~20일 2일간 18개국 BIE 대표를 비롯한 국내외 인사 80여명이 참석한 가운데 국제심포지엄을 개최한 바 있다. 이와 비교할 때, 우리가 준비하고 있는 2012 여수 세계박람회에 대한 BIE 회원국들의 관심이 얼마나 뜨거운지 짐작 할 수 있다.

이번 국제심포지엄은 여수세계박람회를 떠나

부 해양대기청 해양생태연구소장, 리니오 부르토 메소 이탈리아 베니스대 교수, 헤르클레스 하라람 비드 네덜란드 에라스무스 해양경제물류센터소장 등 해외의 저명한 석학들이 심포지엄에 참여했다.

국내에서는 한국해양연구원(KORDI) 및 한국해양수산개발원(KMI)의 전문연구위원, 오임상 서울대 교수와 이규형 전남대 교수 등 국내 해양관련 주요 석학들이 대표로 참석, 바다와 연안에 대한 심도 깊은 발표와 토론을 벌였다.

또한 보다 실천적이고 다양한 의견 수렴을 위해 시민사회와 산업계를 대표해 이상훈 여수 YMCA 사무총장과 한주석 GS 칼텍스의 환경관리담당을 초빙해 해양자원의 보전과 지속가능개발을 영위할 수 있는 민간부문의 다각적 노력을 이해하고 성공사례를 함께 공유하는 기회를 가졌다.

이에 앞서 2월7일 저녁에는 BIE 총회의장 및 사무총장 등과 공동기자회견을 마련하고 김재철 여수세계박람회 유치위원장 주최로 BIE 대표 및 해외 초청 인사를 위한 환영만찬이 롯데호텔에서 있었다.

한편, 우리나라와 경쟁하고 있는 폴란드는 지난

해양도시 여수에 있어서도 뜻 깊은 행사이다.

무엇보다 2012여수세계박람회의 주제이자 심포지엄의 주제인 바다와 깊은 연관이 있다.

여수는 17세기 네덜란드의 해양탐험가 하멜을 통해 우리나라가 서구세계와 교류하는 시발점이었으며, 임진왜란때에는 이순신 장군이 해전에서 연전연승을 이끈 본영으로 바다와 깊은 인연을 맺고 있다.

또한 바다를 주제로한 이번 심포지엄이 그동안 여수에서 열린 국제행사 중 가장 큰 규모의 행사라는 것이다.

이번 심포지엄을 통해 BIE 회원국들과 우리나라민 모두가 바다와 연안의 중요성, 그리고 현재 처해있는 위기를 정확히 이해하고, 바다와 연안이 인류 공동의 자산으로서 지속 가능한 개발 및 관리가 필요하다는 개최 취지를 이해하고 공유하는 계기가 된 것으로 평가되고 있다.

아울러 이번 심포지엄을 계기로 우리나라에서 해양을 주제로 한 세계박람회를 개최해 여수와 남해안, 더 나아가 대한민국이 동북아의 해양관광 및 물류의 중심지로 거듭나는 계기가 될 것으로 기대된다.

대신증권, 컨테이너운임 대세상승 초기국면에 진입

한진해운 목표주가 17.6% 상향한 3만9,500원 제시



대신증권은 2월12일 한진해운이 컨테이너운임 대세상승의 초기국면에 진입했다면서 투자 의견을 매수로, 목표주가를 17.6% 상향한 3만9,500원을 제시했다.

이 증권사는 지난해 컨테이너운임이 바닥을 형성하고 FY2007년 1분기 구주운임인상에 이어 2분기 중 적용되는 미주운임의 상승이 현실화될 것으로 전망했다. 이는 1월초에 진행된 Early bidding에서의 운임인상이 전체운임협상에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 판단되기 때문이라고 밝혔다.

2006년 2분기에 가장 낮은 수준의 운임을 기록한 컨테이너운임은 대세상승국면에 진입한 것으로 판단했다.

2007년 신년 시작과 함께 올려 퍼진 동사의 구주운임인상과 세계 최대의 컨테이너선사인 머스

크 라인의 아시아/아프리카 운임인상 소식에 이어 최근 항로별 운임인상소식이 이어지고 있다. 머스크 라인은 아시아/아프리카에 이어 유럽/아프리카항로에서의 운임인상도 계획하고 있다.

또한 최근에는 아시아/지중해, 중동항로에서도 선사들이 운임인상과 함께 대대적인 서비스에 나서고 있다. 지중해지역은 2006년 물동량이 무려 24.3% 급증한 것으로 나타나 선사들이 앞다퉀 서비스 취항 및 운임인상에 나서고 있는 것이다.

컨테이너운임지수와 함께 컨테이너업황을 대표하는 지수인 HRCI가 5주 연속상승하고 있다. 2월 7일 발표된 HRCI는 2007년 1월 3일 저점 대비 무려 82.5P 상승한 1093.4P를 기록하고 있어 업황 회복에 대한 기대감을 더욱 높이고 있다. HRCI의 5주연속 상승은 최근 컨테이너운임상승에 대한 논란을 불식시키고, 투자심리를 개선시키는데 큰 역할을 할 것으로 대신증권은 전망했다.

운임상승에 대한 논란도 4분기 실적이 발표된 이후 점차 수그러지고 있다. 시간이 흐를수록 운임인상에 대한 전망은 더욱 힘을 받을 수 있을 것으로 판단되며, 동사의 주가도 현시점에서 Level-up이 가능할 것으로 전망된다.

2007년 1월 황금돼지해의 시작과 함께 들러온 한진해운의 구주노선 운임인상은 업황 회복에 대



한 기대감과 Signal로 작용했다.

그러나 한진해운의 2006년 4분기 실적이 확인 되기까지 여러 곳에서 이에 대한 이견이 분분했다. 한진해운 한곳의 구주노선운임인상으로 업황 회복에 대한 근거를 찾기는 부족하다는 것이었다. 그러나 최근 운임인상에 대한 증거는 여러 곳에서 확인되고 있다.

세계 최대의 컨테이너선사인 머스크라인은 1월 아시아/아프리카 항로에 신규취항을 하면서 운임을 인상한다고 발표했다. 머스크라인은 아시아/아프리카 항로에서 4월과 7월 150\$/TEU를 인상하고, 10월도 100\$/TEU를 인상하여 운임을 적용할 방침이다. 또한 머스크 라인은 유럽/아프리카 항로 및 아시아/남미항로에서도 운임회복에 나설 계획이다. 한진해운도 아시아/남미항로에서 운임

인상에 성공한 것으로 알려지고 있다.

이외에도 최근 아시아/지중해 및 아시아/중동 항로의 2006년 물동량의 급증영향으로 선사들이 2007년 운임인상과 더불어 신규 서비스 늘리고 있다. 신규서비스의 개설과 운임인상은 아시아/지중해 항로의 2006년 물동량이 전년동기 대비 24.3% 급증하였으며, 특히 12월에는 36.2%증가한데 기인한 것으로 판단된다.

주요 글로벌 항로에서 동시 다발적으로 진행되고 있는 사례들을 보더라도 2007년 컨테이너운임의 인상은 이미 대세라는 판단이다. 따라서 3월-4월에 있을 미주항로의 컨테이너운임 또한 분명히 인상 가능할 것으로 전망되며, 미주노선의 물동량이 전체의 50% 비중을 차지하고 있는 한진해운에는 대형 호재로 작용할 전망이다.

지난해 서비스 수출은 15%, 수입은 20% 늘어 서비스 무역수지 적자는 전년대비 37.4% 확대

우리나라가 지난해 외국에 물건을 팔아 벌어들인 돈 100원 가운데 62원을 해외여행과 유학에 사용한 것으로 나타났다.

산업자원부에 따르면, 지난해 우리나라의 서비스 수출은 전년대비 14.9% 증가한 518억7,000만달러, 서비스 수입은 20.2% 늘어난 706억4,000만달러를 기록했다.

이에 따라 서비스 무역수지 적자는 전년대비 37.4% 확대된 187억6,000만달러로, 사상 최대 규모를 보였다.

이는 여행, 유학·연수 등을 포함한 여행서비스의 적자폭이 34.6%나 크게 증가한 데다 운수서비스 부문의 무역수지 흑자규모가 전년에 비해 34.0% 감소했기 때문이다.

여행이나 유학·연수로 지출한 돈은 지난해 상품수지 흑자인 292억1,000만달러의 62.4%를 차지, 지난해 우리나라가 외국과 물건을 사고 팔면서 벌어들인 돈 100원 가운데 62원을 해외여행과 유학·연수 등의 비용으로 사용한 셈이다.

1인당 여행경비 지출 면에서도 우리나라를 방문한 외국인이 쓴 돈은 860달러인데 비해 우리나라 국민이 외국에서 사용한 돈은 이보다 327달러 많은 1187달러였다. 우리나라를 방문한 외국인이 쓴 860달러보다 327달러 많아 차액이 전년의 279달러보다 확대됐다.

해운·항공 등 운수서비스 수지는 24억6,000만달러의 흑자를 기록했지만 흑자 규모는 전년에 비해 34.2%(12억,800만달러) 감소했다.

사업서비스 수지 적자는 68억3,000만달러로 전년보다 11.7%(7억1,000만달러) 증가했으며 기타 서비스 수지 적자는 14억8,000만달러로 11.9%(2억달러) 감소했다.

파나마운하관리청 운하통항료 인상안 정식 공표

확장공사 2007년 개시하여 2014년 완공 예정



63달러로 9달러(17%)인상되는데 이어 2009년 5월부터도 9달러(14%)인상된 72달러가 된다. 컨테이너선 이외의 선종도 2008, 9년 2년 동안 매년 10%이상의 인상이 예고되었다. (별표 참조)

한편 파나마는 지난 10월 운하확장공사에 대한 국민투표에서 76%의 찬성을 얻어 공사비 5조원이 예상되는 확장공사를 2007년 개시하여 2014년 완공할 예정이다. 운하가 예정대로 확장되면

파나마운하관리청은 1월 25일 이사회가 승인한 통항료 인상안을 2월2일자로 공식홈페이지 (<http://www.panacanal.com/peajes/>)에 공표했다. 이번인상안은 2008년도 분과 2009년도 분을 포함하고 있는데 인상폭은 대개 10 내지 15% 선이나 경우에 따라서는 17%에 이르기도 한다. 즉, 컨테이너 1 TEU당 톨비가 2월 현재 49달러에서 금년 5월1일부로 54달러로 6달러 인상되고 (금년도 인상분은 2005년 확정된 인상계획에 따름)이번 인상안대로 확정될 경우 2008년 5월부터

12000 TEU급 컨테이너선, 15만 DWT급 벌크선 이 통항가능하게 된다.

파나마운하관리청은 이번 인상안에 대해 의견이 있을 경우 3월 12일까지 제출해줄 것을 요청하였으며 동 인상안에 대한 공청회를 3월 14일 개최한다고 발표하였다. 선주협회는 이번 인상안에 대해 심층검토하고 10%를 넘는 지나친 인상에 대해 강한 반대의사를 표시하고 아울러 확장공사비용 충당을 위한 인상안 전모를 미리 밝혀 줄 것을 요청할 계획이다.

선종	공/적	현재	인상안			
			적용시점	2007	2008	2009

TEU 적용

컨선용선	적공	49.00 39.20	5월1일	54.00 43.20	63.00 50.40	72.00 57.60
컨선 이외 선박의 갑판적 컨테이너	적	49.00	5월1일	54.00	63.00	72.00

여객정원 적용

여객선	적공		10월1일	100.00 80.00	115.00 92.00	120.00 96.00
-----	----	--	-------	-----------------	-----------------	-----------------



파나마 톤 적용

		최초 만톤	1-2만 사이	2만 이상분		최초 만톤	1-2만 사이	2만 이상분	최초 만톤	1-2만 사이	2만 이상분	최초 만톤	1-2만 사이	2만 이상분
잡화선	적 공	2.96 2.35	2.90 2.30	2.85 2.26	5월1일	3.26 2.59	3.19 2.53	3.14 2.49	3.63 2.88	3.56 2.82	3.50 2.77	3.90 3.10	3.82 3.03	3.76 2.98
냉동선	적 공	2.96 2.35	2.90 2.30	2.85 2.26	5월1일	3.39 2.69	3.32 2.63	3.26 2.59	3.80 3.01	3.72 2.95	3.65 2.90	3.80 3.01	3.72 2.95	3.65 2.90
벌크선	적 공	2.96 2.35	2.90 2.30	2.85 2.26	5월1일	3.20 2.54	3.13 2.48	3.08 2.44	3.50 2.78	3.43 2.72	3.37 2.67	3.73 2.96	3.65 2.90	3.59 2.85
유조선	적 공	2.96 2.35	2.90 2.30	2.85 2.26	5월1일	3.29 2.61	3.22 2.55	3.16 2.51	3.70 2.94	3.63 2.88	3.57 2.83	3.98 3.18	3.92 3.11	3.85 3.05
자동차 운반선	적 공	2.96 2.35	2.90 2.30	2.85 2.26	5월1일	3.24 2.57	3.18 2.52	3.12 2.47	3.60 2.86	3.52 2.80	3.46 2.75	3.87 3.07	3.79 3.01	3.72 2.95
여객선	적 공	2.96 2.35	2.90 2.30	2.85 2.26	10월1일	3.39 2.69	3.32 2.63	3.26 2.59	3.80 3.01	3.72 2.95	3.65 2.90	3.95 3.14	3.87 3.07	3.80 3.02
기타	적 공	2.96 2.35	2.90 2.30	2.85 2.26	5월1일	3.32 2.63	3.25 2.58	3.19 2.53	3.78 3.00	3.70 2.94	3.64 2.89	4.12 3.27	4.04 3.20	3.97 3.15

배수톤 적용

배수량		1.64	5월1일	1.84	2.09	2.28
-----	--	------	------	------	------	------

- 단위 : 미화달러 • 적 : 적재된 컨테이너 혹은 선박 • 공 : 공 컨테이너 혹은 화물이 없는 상태의 선박
- 파나마톤 : 운하관리청이 정하여 공시한 Panama Canal / Universal Measurement System으로 계산한 용적톤으로서 통과료징수를 위한 톤수임
- 여객선 : 총톤이 3만톤 이상이며 파나마톤을 여객정원으로 나눈 값이 1/3보다 적은 경우는 여객정원을 적용하고 그 이외의 경우는 파나마톤을 적용함

Market Segment	Condition	Present Tolls	Effective 1st of	Proposed Tolls										
				2007		2008		2009						
TEU Toll														
Full Containers	Laden	49.00	May	54.00	63.00	72.00								
	Ballast	39.20		43.20	50.40	57.60								
On-Deck Container Toll in other vessels	Laden	49.00	May	54.00	63.00	72.00								
Toll per berth														
Passenger Vessels 1/	Laden		October	100.00	115.00	120.00								
	Ballast			80.00	92.00	96.00								
Tolls per PCAUMS Ton														
		1st 10K	2nd 10K	Rest	1st 10K	2nd 10K	Rest	1st 10K	2nd 10K	Rest				
General Cargo	Laden	2.96	2.90	2.85	May	3.26	3.19	3.14	3.63	3.56	3.50	3.90	3.82	3.76
	Ballast	2.35	2.30	2.26		2.59	2.53	2.49	2.88	2.82	2.77	3.10	3.03	2.98
Refrigerated Cargo	Laden	2.96	2.90	2.85	October	3.39	3.32	3.26	3.80	3.72	3.65	3.80	3.72	3.65
	Ballast	2.35	2.30	2.26		2.69	2.63	2.59	3.01	2.95	2.90	3.01	2.95	2.90
Dry Bulk	Laden	2.96	2.90	2.85	May	3.20	3.13	3.08	3.50	3.43	3.37	3.73	3.65	3.59
	Ballast	2.35	2.30	2.26		2.54	2.48	2.44	2.78	2.72	2.67	2.96	2.90	2.85
Tankers	Laden	2.96	2.90	2.85	May	3.29	3.22	3.16	3.70	3.63	3.57	3.98	3.92	3.85
	Ballast	2.35	2.30	2.26		2.61	2.55	2.51	2.94	2.88	2.83	3.18	3.11	3.05
Vehicle Carriers	Laden	2.96	2.90	2.85	May	3.24	3.18	3.12	3.60	3.52	3.46	3.87	3.79	3.72
	Ballast	2.35	2.30	2.26		2.57	2.52	2.47	2.86	2.80	2.75	3.07	3.01	2.95
Passenger Vessels 1/	Laden	2.96	2.90	2.85	October	3.39	3.32	3.26	3.80	3.72	3.65	3.95	3.87	3.80
	Ballast	2.35	2.30	2.26		2.69	2.63	2.59	3.01	2.95	2.90	3.14	3.07	3.02
Others	Laden	2.96	2.90	2.85	May	3.32	3.25	3.19	3.78	3.70	3.64	4.12	4.04	3.97
	Ballast	2.35	2.30	2.26		2.63	2.58	2.53	3.00	2.94	2.89	3.27	3.20	3.15
Toll per Displacement Ton														
Displacement		1.64	May	1.84	2.09	2.28								

Note: 1/Vessels above 30,000 gross tons (GRT) and whose PCAUMS tonnage divided by maximum passenger capacity (PAX-ITC) ratio is less than or equal to 33, shall pay tolls on a per berth basis. If such ratio is greater than 33, tolls shall be paid on the basis of PCAUMS tonnage. Vessels below or equal to 30,000 GRT shall also pay on the basis of PCAUMS tonnage.

IMO MSC, 발라스트탱크 도장기준 등 채택

미국 사법부 해양오염관련자에 대한 구형강화

국제해사기구(IMO)는 최근 발라스트 탱크와 벌크선의 이중선체공간의 도장기준을 채택했다. 이와함께 미국 사법부는 해양오염 관련자에 대한 구형을 확대하는 등 제재조치를 강화하고 있다. 다음은 최근의 국제해사동향을 요약 정리한 것이다.(편집자 주)

▶ 국제해사기구(IMO) 활동

IMO 해상안전위원회(MSC, Maritime Safety Council)는 2006년 11월 29부터 12월 8일까지 이스탄불에서 제82차 회의를 개최했다. 금번 회의에서는 여객선의 발라스트 탱크와 벌크선의 이중선체공간(double-side skin spaces of bulk carriers)의 도장기준을 개정하여 채택했다. 이와 함께 MSC는 International Mobile Satellite Organization로 하여금 향후 GMDSS 서비스 제 공업체 감독업무를 위탁했다.

또한, IMO는 런던 폐기물 협약(London Dumping Convention) 1996 의정서 부속서 1 개정판을 발표했다.

이와함께 IMO는 US Coast Guard로부터 미국적 선박이 개정 MARPOL 부속서 II를 준수하고 개정 IBC Code 이행할 수 있도록 관련법령 개정 전까지 비공식 지침(NVIC 03-06 참고)을 발표하겠다는 내용의 전문을 전달받았다.(MEPC.1/Circ.542 참고)

그리고, IMO는 IALA(International Association of Marine Aids to Navigation Lighthouse Authorities)의 건의에 따라 시범적으로 새로운 긴급난파표시부표 사용법을 회람했다.(SN.1/Circ.259 참고) 항해당직 관련 종사자는 본 회람을 숙지할 것을 권고하고 있다.

또한, IMO는 최근 SOLAS협약상 발급면제 자격 증에 대한 부속서를 회람(SLS.14/Circ.115/Add.3 참고)했으며, 통항분리제도(TSSs, traffic separation schemes) 도입지역 관련규정을 제·개정했다. 통항분리제도 도입지역 신설 및 기존 5군데 통항분리제도 지역관련 개정사항을 회람(COLREG.2/Circ.58 참고)했는데, 통항분리제도 신설 도입지역은 노르웨이 북부 연안 근방으로서 제·개정된 사항은 2007년 7월1일 시행된다.

아울러, IMO는 IMO는 남아프리카공화국 및 아르헨티나와 수색구조에 관한 협정(SAR, search and rescue)을 체결하고 이를 회람(SAR.6/Circ.29 참고)했으며, 원격치료지원서비스(TMAS, telemedical assistance services)에 대한 정보교환 지침(MSC.1/Circ.1218 참고), 선박회사(companies)와 선박보안담당자(company security officers)를 위한 선박보안 자체평가 실시 지침서(MSC.1/Circ.1217 참고) 등을 회람했다.

이밖에도 IMO는 남아프리카공화국 해상구난 협력센터(MRCC, South African Maritime Rescue Coordination Centre)를 케이프타운에 발족시켰는데, 동 센터는 코모로스, 모잠비크 및 남아프리카공화국 연안지역에서의 수색 및 구조 작업에 협력할 예정이다.



▶ USCG, 발라스트수 관리기록 의견수렴

미국의 USCG는 발라스트수 관리 보고 및 기록 요건에 대한 의견을 수렴하고 있다. 공청회는 2007년 3월13일 시카고와 3월15일 뉴올리언스에서 개최될 예정이다. 의견서 제출은 3월 16일까지 제출 가능(72 Fed. Reg. 2536 참고)하다.

▶ 각국 정부 및 항만국통제 소식

홍콩 정부는 시계 불확보시 홍콩수역내에서의 해상충돌방지협약의 철저한 준수를 촉구(Marine Department Notice No. 16 of 2007 참고)하고 나섰다.

또 싱가포르 해상항만국(MPA, Singapore Maritime and Authority)은 선박소유자, 운항자, 및 선장으로 하여금 발라스트수 교환시 주의를 촉구(Shipping Circular No.3 of 2007 참고)하고 나섰다.

▶ 미국 사법부 오염관련자 벌칙강화

미국 사법부는 최근 모 선박운항자에게 선박기인 오염방지법 위반으로 유죄를 판결하고 100만 달러의 벌금 및 사회봉사단체 기금 50만달러 납부를 구형하는 한편, 3년간의 집행유예를 선고하였다. 관련 회사는 4건의 기름폐수 불법투기 및 관리감독 업무 소홀을 인정했다.

또한, 미국 워싱턴 서부지검은 모 선박소유자에게 유류기록부 미작성을 이유로 50만달러의 벌금과 사회봉사단체 기금 25만달러 납부를 구형하였으며, 4년간의 집행유예를 선고하였다. USCG에 신고한 선원에게는 25만달러의 포상금을 지급했다. 회사는 이와 별도로 환경준수 프로그램을 도입하여야 하고 그 프로그램 관련 담당자를 관리·

감독할 수 있는 제3자를 고용하여야 한다.

그리고, 미국 사법부는 유류기록부를 위조하여 USCG에 보고한 2명의 기관사에 대하여 유죄를 선고했다. 1등기관사는 5개월의 구금 및 2개월 동안 미국수역내 운항선박에서 기관사로 승선할 수 없도록 하였으며, 2등기관사는 3개월의 집행유예를 선고받았다. 동 기간동안 마찬가지로 기관사로 승선할 수 없도록 선고했다.

이와함께 미국 사법부는 외국적 선박의 소유자 및 운항자에게 선박유수분리기를 사용하지 않고 폐유를 불법투기하고 선박유류기록부에 허위 기재한 혐의로 유죄를 선고했다. 선박소유자 및 운항자는 100만달러의 벌금 및 사회봉사단체기금 25만달러 납부를 구형받았다. 아울러 환경준수 프로그램을 이행하도록 했다.

한편, 영국의 MCA(Maritime and Coastguard Agency)는 최근 적절한 경계 소홀 등 MSA(Merchant Shipping (Pollution) Action 1996)를 위반한 선장에게 2,500파운드의 벌금을 부과했다.

▶ EC. 선박톤수측정 연구

유럽위원회(European Commission)는 2006년 11월 종료된 선박톤수측정에 관한 연구를 인터넷사이트에 게재했다.

동 연구는 현행 총톤수 사용이 시장왜곡 특히, 연근해 운송에 있어서 영향을 미치는지의 여부를 결정하기 위해 수행되었다.

현재 총톤수는 유럽내 항만에서 일반적으로 항만이용료 산출에 사용되고 있다.

이상 언급한 참고 문서번호를 외국 인터넷사이트(Google 등)에서 검색하면 관련 영문자료를 쉽게 구할 수 있다.

지난해 세계 컨테이너선 1131만TEU로 14% 증가

유럽정기선사의 컨테이너선대 증가율 두드러져

지난해 세계컨테이너선대가 최근 6년만에 가장 높은 신장율을 기록한 가운데 유럽선사들의 증가세가 두드러진 것으로 나타났다.

2006년 세계 풀컨테이너선의 선박량은 1,131만 TEU로 전년 대비 14% 증가하는 등 최근 6년 동안 가장 높은 성장세를 나타냈다.

이 가운데 유럽선사들의 선대증강이 두드러졌는데, 특히 2005년 하반기부터 머스크라인을 비롯한 대형 선사들의 신조컨테이너선 투입과 대형 선사들의 인수합병으로 선사들의 세계 순위변동이 컸던 것이 특징적인 현상으로 분석되고 있다.

머스크라인의 선박량은 2005년 P&O 네들로이드를 인수한 데 이어 지난해 1만1,000TEU급 2척을 포함한 신조컨테이너선 인도에 힘입어 전년대비 56% 증가한 157만TEU를 달성, 2위 MSC와의 격차(55만TEU)를 확대했다.

MSC는 지난해 100만TEU선을 넘는 102만 TEU에 달해 전년대비 32% 증가하여 세계 2위 지위를 유지하였고, CMA-CGM은 Delmas, Sudcarigos 인수에 따라 전년대비 29.2% 증가한 62만8,000 TEU를 달성, 계속하여 세계 3위를 차지했다.

하파크로이드(Hapag-Lloyd)는 2005년 CP Ships, 지난해 Ybarra Sub사 인수에 힘입어 전년대비 100% 증가한 45만4,000 TEU를 기록, 세계 4위 선사로 부상했다.

이에 반해 한진해운은 전년대비 8.7%로 증가한 33만7,000TEU로 2005년의 7위에서 9위로 떨어

졌고, NYK도 전년대비 11% 증가한 28만 3,000TEU로 한 단계 밀려 10위에 그쳤다.

하지만, 중국의 코스코(COSCO)와 차이나쉬핑(China Shipping)은 지난해 신조선박의 대량인도에 힘입어 선복량이 크게 늘어났다.

코스코는 지난해 9,000TEU급 4척을 포함한 신조컨테이너를 인도받아 전년대비 26% 증가한 39만TEU를 기록, 에버그린(Evergreen)과 차이나쉬핑을 제치고 아시아 1위, 세계 5위 컨테이너선사로 부상했다.

또한 코스코는 적극적인 선대 확충계획에 따라 2007년 1만TEU급 1척, 5,000TEU급 4척, 3,500TEU급 2척, 2008년 1만TEU급 7척, 4,500TEU급 2척의 신조선박을 인도받을 예정으로 있어 선복량이 꾸준히 증가할 것으로 보인다.

차이나쉬핑은 33만 7,000 TEU로 전년 대비 15% 증가하였으나, 순위에서는 코스코에 밀려 6위를 차지했고, 에버그린, OOCL도 전년대비 각각 9%, 5.9% 선복량 증가에도 불구하고 중국선사들에게 추월당하여 2005년의 4위와 6위에서 지난해 7위와 8위로 밀려났다.

한편, 2006년 신규 컨테이너선의 발주량은 전체 선박 발주량의 38%를 차지하고 있고, 그중 우리나라 조선소가 수주 총액 903억 달러로 절반 이상 수주했다.

지역별로는 유럽선사의 발주량이 아시아 선사를 훨씬 초과하고 있으며, 특히 8,000 TEU급 컨테이너선을 선호하고 있는 것으로 조사됐다.



중국 차이나쉬핑 수입철광석 운송시장 진출

중국 최대 제철소와 철광석 운송계약 체결

최근 차이나쉬핑(China shipping)이 원유 및 석탄의 연안운송을 중심으로 하는 기존의 경영 전략을 조정하고, 수입철광석 운송시장에 본격적으로 진출하기 시작했다.

이 회사는 지난 1월말 중국 최대 제철소인 보우강(寶鋼)그룹과 연해 철광석 운송 및 원양 철광석 운송 등 두 가지 운송계약을 체결하였다.

연해 운송은 오는 4월부터 3년간(2010년 3월31일까지) 연간 600만톤, 원양운송은 2010년부터 향후 15년간 호주산 철광석을 운송한다는 내용이다.

이에 앞서 차이나쉬핑은 지난해 11월 서우강(首鋼)그룹과 2009년부터 앞으로 15년간 총 3,700만톤(연간 246만톤)의 호주 및 브라질산 철광석을 장기 운송하는 계약을 체결한 바 있다.

2006년 말 현재 차이나쉬핑은 벌크선 92척(315만DWT)을 보유하고 있으며, 연간 운송량은 7,500만톤에 달하고 있다.

한편, MOL, NYK 등 일본선사들도 앞 다퉈서 중국 제철소와 수입 철광석 장기운송계약을 체결하는 등 운송시장 확보에 적극 나서고 있다.

MOL사는 최근 바오강그룹과 앞으로 22년간 연간 1,000만톤의 호주산 철광석을 운송(호주서안-상하이)하는 장기 운송계약을 체결했다.

이 회사는 5척의 신조선을 투입할 예정인데, 그중 20만DWT급 3척은 각각 금년 1, 3, 5월에 인도받아 투입하고, 그 외 23만DWT급과 30만DWT급 각 1척은 2009년 상반기에 인도받아 투입할 계획이다.

NYK도 서우강그룹과 향후 16년간 호주산 철광

석을 운송하는 장기운송계약을 체결한 바 있다.

NYK는 지난해 7월에 바오강그룹과 향후 12년 6개월간 연간 170만톤의 호주산 철광석을 운송하는 계약을 체결했는데, 2009년부터 23만DWT급 신조선으로 선박을 교체해 연간 230만톤을 운송할 예정이다.

같은 해 9월에는 번강(本鋼)그룹과 향후 25년(2031년까지)간 브라질산 철광석을 운송하는 장기계약을 체결, 그중 2011년까지는 17만DWT급 선박으로 연간 70만톤을 운송하고, 그 이후부터는 30만DWT급 신조선으로 교체하여 연간 120만톤을 운송한다는 방침이다.

[중국의 철광석 생산 및 수입추이]

구분	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년
생산량(억톤)	2031	2.61	3.39	4.26	5.88
수입량(억톤)	1.12	1.48	2.08	2.75	3.26

상하이 제2선적제도 도입방안 검토

중국이 상하이에 제2선적제도를 도입하는 방안을 적극 검토하고 있는 것으로 알려졌다.

상하이 항만관리국은 최근 개최한 전문가회의에서 '제2선박등록제도 도입에 관한 타당성 연구 보고서'를 승인하고, 조만간 상하이에서 이 제도를 시범적으로 시행하기로 했다.

중국이 이 제도를 도입하려는 것은 수입하는 원유의 자국선 운송비중이 20% 정도에 불과해 경제 안보에 심각한 우려가 발생할 수 있다는 점 때문인데, 중국의 해운 전문가들은 해운산업의 성장을 위해서는 제2 선박국적제도의 도입이 빠른 시일 내에 이루어져야 한다고 주장하고 있다.

중국 푸젠성 대대적인 항만시설 확충 추진

푸저우(福州)항을 거점항으로 주변항만 건설

지난해 8월 확정된 항만개발계획에 따라 남중국의 푸젠성이 대대적으로 항만개발사업을 추진하고 있다.

성 정부는 샤먼, 푸저우(福州)항을 거점항(幹線港)으로 쉰저우(泉州), 푸톈(莆田), 장저우(州)항을 지선항(支線港)으로 하는 동남연해 항만군을 형성한다는 방침아래 앞으로 대만과의 직항 수요에 대비하여 푸젠성 연안 지역에서 항만개발을 서두르고 있다.

푸젠성은 11.5 계획기간 동안 10.5계획 보다 5배 이상 증가한 297억위안(약3조5천억원)을 투입하여 선석 156개를 개발하고, 2010년에 물동량 3억톤, 컨테이너 1,500만TEU를 처리할 계획이다.

특히, 지난해에 2005년보다 94.7% 증가한 54.7억위안(약 6,500억원)을 투입하여 13개 신규 선석(만톤급 11개)을 개발하여 화물처리능력이 1,908만톤 수준인데 이어 금년에도 58.2억위안(약 7천억원)을 투입하여 신규선석 23개를 개발하여 화물처리능력을 3,186만톤(컨테이너 처리능력 242만TEU 포함) 확대할 계획이다.

지난해 푸젠성의 물동량은 2.37억톤으로 전년 대비 29.8% 증가하였고, 컨테이너처리량은 588만TEU로 전년대비 19.4% 증가하였다.

이 가운데, 샤먼항에서 처리된 컨테이너 물동량은 400만TEU로 푸저우항의 처리량(100만TEU)을 크게 초과했다.

한편, 푸젠 성의 최대 항만이자 중국 7위 항만인 샤먼항은 11.5 계획기간 동안 총 145억위안(1조7천억원)을 투입하여 신규 컨테이너터미널 개발과 항로수심 준설작업을 추진하고, 2010년에

물동량 1.5억톤, 컨테이너 화물 1,200만TEU를 처리한다는 계획이다.

즉, 샤먼항은 2010년까지 1만톤급 선석 32개를 개발함으로써 물동량 1억 톤, 컨테이너 처리능력 820만TEU를 추가로 확보할 예정이다.

이에 따라 지난해 연초 장저우(州)항의 조우인(招銀), 허우스(后石), 스마(石碼)항을 흡수통합하는 한편, 2만톤급 8개 다목적 터미널 건설에 착공하였고, 지난 6월에는 주항로 수심을 14m까지 준설하는 작업(금년말 완공예정)에 들어갔으며, 금년에도 25억 위안(약 3천억 원)을 투입하여 6개선석을 신규 개발할 계획이다.

이와 함께 샤먼항은 내륙지역의 물량확보를 위해 통관절차간소화를 추진하고 샤먼항과 장시(江西)성 간의 5갈래 철도운송통로(해운-철도 복합운송)를 개설하는 동시에 파격적인 운임 혜택을 부여하고 있다.

푸저우항도 규모가 큰 장인(江陰)항 지역에 컨테이너터미널 개발을 추진하여 2010년까지 240만TEU 처리능력을 확보할 계획이다.

푸저우 항만당국은 지난해 12억위안(약 1,400억원)을 투입하여 장인항 2단계 및 3단계 터미널 개발사업에 나섰다.

한편, 중국에서는 양안 사이에 직항로가 개설되면, 중국과 타이완이 공동으로 카오슝항을 중심으로 하고 샤먼, 푸저우, 타이중(臺中), 지룽(基隆)항을 양익(兩翼)으로 하는 대만해협 국제해운중심을 건설해야 한다는 주장이 대두되고 있어 향후 이 지역의 교역관계에 많은 변화가 있을 것으로 예상되고 있다.