



# 해양환경관리제도 혁신, 통합해양환경행정 시대 개막

## 해양환경관리법 1월20일부터 새롭게 태어나 시행

해양환경을 체계적으로 보전·관리하고, 국가 차원의 해양환경정책을 종합적으로 추진하기 위하여 1월20일부터 ‘해양환경관리법’이 시행됨에 따라 드디어 통합해양환경행정의 지평을 열었다.

강무현 해양수산부 장관은 “해양환경의 종합적 관리, 폐기물의 해양배출기준 강화, 국가긴급방제 계획 수립, 해양환경관리공단 출범 등 대내외적으로 다양하게 변화하고 있는 해양환경여건에 적합한 법체계를 마련해 현행 해양오염방지법을 폐지하고 ‘해양환경관리법’을 제정·시행한다”고 밝혔다.

또한, “바다골재 채취 등 각종 해양이용행위에 대한 해역이용영향평가제 실시 등 해양환경 분야의 새로운 수요에 대처하고 해양환경에 대한 기본법을 갖추어 공유수면매립 등 각종 개발중심의 국가 해양정책에 환경적 측면을 고려해 개발과 보전이 상호 상생하여 지속가능한 발전이 될 수 있는 계기가 마련됐다”고 말했다.

해양수산부는 이에따라 생체 농축성·독성·장거리 이동성 및 유전성이 강한 다이옥신 등 잔류성유기오염물질에 대하여 체계적 조사·연구를 통한 관리방안을 마련하는 한편, 해양환경자료에 대한 정도관리 및 분석능력 인증 제도를 도입해 국민에게 보다 정확하고 신뢰성 있는 해양환경자료를 제공할 예정이다.

나아가 바다골재 채취 등 각종 해양이용행위가 해양환경 및 생태계에 미치는 영향을 평가해 이해 당사자간 분쟁을 조정하는 ‘해역이용협의제도’를 강화하고 환경영향평가를 위한 ‘해역이용영향평

가제’를 실시해 무분별한 해양이용행위에 대한 사전·사후관리를 해 나간다는 방침이다.

한편, 지난 1995년 7월 전남 여수 앞바다 시프린스호 기름 유출사고를 계기로 설립된 ‘해양오염방제조합’이 기름방제 업무 외에 해양환경의 보전·관리에 필요한 각종 사업을 종합적으로 수행하는 ‘해양환경관리공단’으로 개편돼 ‘민간전문종합기관’으로 육성된다.

이밖에 효율적 해양환경감시체제 마련을 위해 해수욕장, 연안해역, 폐수·하수종말처리장 등 해양오염 취약지역에서의 각종 오염물질 배출행위에 대한 사전점검을 위해 해양환경 단속업무에 종사하는 지자체 및 해양수산부 공무원에 대해 법무부와 협의해 ‘특별사법경찰권’을 부여도 추진하고 있다. 해양환경관리법 시행으로 달라지는 제도의 주요내용은 다음과 같다.

### ▶ 해양시설의 신고제도 신설

해양시설 설치·운영자는 해당 지방해양수산청에 신고해야 한다. 해양시설의 신고의무와 법령 준수사항을 연계관리함으로써 사후 단속보다는 사전예방활동을 통하여 효과적인 해양환경정책이 이루어질 것으로 예상된다.

### ▶ 국가긴급방제계획의 수립시행

해양경찰청장은 해양오염방제 또는 추가적인 해양오염방지를 위하여 긴급히 행하는 방제를 위하여 국가긴급방제 계획을 수립하여 해양환경관리위원회의 심의를 거쳐 시행한다. 우리나라는

1999.11에 기름오염 대비·대응 및 협력에 관한 국제협약에 가입하였으며, 협약당사국은 오염사고를 대비한 국가긴급계획을 수립·이행의 의무를 국내법에 반영한 것이다.

법정계획으로서 국가긴급방제계획을 수립하여 시행하도록 하여 각종 오염사고에 대비한 방제능력의 향상과 해양환경개선에 기여하게 될 것으로 보인다.

### ▶ 해양환경 측정·분석기관에 대한 관리 강화

해양환경 측정·분석기관에서 생산되는 해양환경자료의 신뢰성이 향상된다. 해양환경측정·분석기관에 대하여 정기적인 평가, 교육실시, 자료 검증 등을 실시하고, 정도관리 평가결과 적합한 능력이 있는 기관에 대하여 분석능력인증서를 부여하는 등 해양환경자료의 정확도·정밀도 관리를 강화한다.

한편, 해양환경 측정기기에 대한 형식승인 및 정도검사는 해양환경관리법 공포(2007. 1) 후 3년 후에 실시하도록 유예기간을 두어 점진적으로 국제표준 기준에 적합한 정도검사를 시행할 예정이다.

### ▶ 해양에서 잔류성유기오염물질의 조사 실시

해양에서의 다이옥신 등 잔류성유기오염물질의 오염실태 및 진행상황을 과학적 측정·조사를 하고 해양환경관리에 문제가 있다고 인정되는 경우 관련부처에 사용제한 등 필요한 조치를 요구하도록 하고 있다.

잔류성유기오염물질의 오염실태를 지속적으로 파악하여 신속한 조치를 함으로써 환경호르몬에 의한 해양환경오염을 예방·방제하여 안전하고

깨끗한 해양환경을 보전하는데 기여할 것으로 예상된다.

### ▶ 해양환경기준 제도 개선

해양환경기준이 해역별·용도별로 세분화 된다. 그동안 해역별 3등급으로 나누어 해양환경기준을 설정하고 있으나 해역이용수요 증대 및 이용방법의 다양화 등에 따라 항만·해수욕장·양식장·발전소 주변해역 등 해역이용목적에 맞추어 해역별·용도별 선진형 해양환경기준을 제공한다.

또한, 지역 환경의 특수성을 감안하여 시·도지사도 관할해역에 대해서는 별도의 강화된 해양환경기준을 만들 수 있도록 하였다.

### ▶ 환경친화적 방오도료의 사용 및 방오시스템 검사

선박 또는 해양시설에서는 유해한 방오도료 및 방오시스템의 사용을 원칙적으로 금지하나, 유해하지 아니한 방오도료 및 방오시스템을 사용하거나 설치하는 기준과 방법을 정하고 있다.

방오시스템을 사용하는 경우 해양수산부장관의 검사를 받아야 하며 검사에 합격 시 방오시스템 검사증서를 교부하도록 하고 있다.

해양환경 및 생태계의 많은 피해를 주는 유기주석화합물의 사용을 규제함으로써 해양오염예방 및 해양생태계 복원에 기여하며, 무분별한 방오도료의 사용에 따른 해양환경오염의 예방 및 국제협약의 준수에 기여하게 된다.

### ▶ 해양환경개선부담금 제도 개선

폐기물 해양배출행위 등에 대하여 해양환경개선부담금을 부과하였으나, 선박 또는 해양시설에서 기름오염사고 등 대통령령이 정하는 규모이상의 오염물질을 배출하는 행위에 대해서도 해양환경



경개선부담금을 부과한다.

기름배출의 발전소 온배수, 준설토 투기 등 해양환경의 훼손 및 해양오염을 유발할 수 있는 각종 해양이용행위에 대하여 오염원인자 부담원칙에 의거 해양환경개선부담금을 징수 할 있는 근거를 마련했다.

또한, 부담금의 사용용도를 신설하여 해양환경 개선 및 해양오염에 따른 어업인피해의 지원 등으로 친환경적 해양환경개선사업에 사용하도록 했다.

### ▶ 해양환경관리업의 신설

기존의 폐기물해양배출업, 방제업 및 유창청소업을 포함한 폐기물해양수거업 및 퇴적오염물질수거업을 추가하여 해양환경관리업으로 신설하여 등록기준, 취소사유, 관리기준 등 유사규정을 통합하여 적용할 수 있도록 했다.

폐기물해양수거업 및 퇴적오염물질수거업은 법적 근거가 없어 건설산업기본법 등 타법의 기준을 준용하는 등 해양환경사업의 참여에 애로가 많았다.

이에 해양환경관리법에 적정 등록기준 등을 정하여 근거를 둬으로써 해양환경개선을 전문으로 하는 민간업체의 육성과 발전을 도모하는 한편, 민간의 해양환경관리업의 참여 기회가 확대되리라 예상된다.

### ▶ 폐기물의 해양배출 규제강화에 따른 폐기물의 검사대행제도 도입

폐기물 위탁자는 현행 해양경찰청에서 수행하고 있는 해양배출 폐기물의 검사업무를 환경관리공단 등 민간 전문검사기관에게도 대행할 수 있도록 하였다.

해양투기폐기물에 대한 검사항목의 증가, 분석방법의 변경, 검사기간의 과다소요 등으로 민원인

의 불편이 야기되었다.

검사대행제도는 민간전문기관의 전문성 및 효율성을 도모할 뿐만 아니라 폐기물위탁자의 운송·저장·처리비용 등이 절감됨에 따라 경제적인 이익 제고 및 민원발생 요소를 사전에 해소할 수 있을 것으로 기대된다.

### ▶ 해역이용협의제도 강화

골재채취법에 따른 바다골재채취(예정지 지정, 채취허가, 채취단지지정) 및 다른 법률의 의제되는 경우에도 해역이용협의의 의무를 준수해야 된다.

그간 해역이용협의의 회피·누락이 다수 발생되어 타법에 의한 공유수면 점·사용허가(또는 매립면허) 의제조항이 있을 때도 해역이용협의를 거치도록 명시함으로써 공유수면을 이용하는 각종의 개발사업 등을 대상으로, 해역을 이용함에 따른 제반 문제와 특히 해양환경에 미치는 영향여부를 사전에 고려하고 저감방안을 제시하기 위한 제도적 장치를 둬으로써 해양이용의 종합적·체계적 관리가 될 것으로 기대된다.

### ▶ 해양환경관리공단 설립

해양환경관리공단 출범과 함께 본격적으로 해양환경개선사업 등을 추진한다.

공단은 유류오염방제이외 해양폐기물 재생 및 해양환경개선사업 등 해양환경 관리·보전업무를 종합적·체계적으로 수행하며, 지난해 12월7일 태안에서의 허베이 스피리트호 유류유출사고 시 오염사고수습 및 해안방제 등에 체계적이고 조직적으로 방제활동을 하고 있다.

공단은 축적된 한국해양오염방제조합의 해양환경 분야 전문지식, 경험, 인력, 장비 등을 활용함으로써 해양환경관리 민간조직의 업무 효율성이 크게 강화될 것으로 기대된다.

# 2010년 인도일 기준, 단일선체유조선 국내입항 금지

61%인 단일선체용선율 금년 42%, 2009년 30% 축소

태안앞바다 기름유출사고를 일으킨 원인 중 하나로 지목되는 단일선체 유조선의 국내통항이 올해부터 어려워지게 된다.

해양수산부에 따르면 SK 에너지, GS 칼텍스, S-오일, 현대 오일뱅크, SK 인천정유 등 국내 5대 정유회사는 국내 해역에서 운항하는 단일선체 유조선의 용선율을 올해말까지 42%, 내년부터는 30% 미만으로 줄이기로 했다.

이는 2011년 1월1일 우리나라 해역에서 단일선체 유조선의 운항을 전면 금지하기에 앞서 단일선체 유조선의 운항을 줄이기 위한 것으로, 내주 환경관리법 선박규칙에 명시될 예정이다.

해양부 관계자는 “당초 단일선체 유조선의 운항을 금지하는 시점을 2011년보다 앞당기려 했으나, 준비에 시간이 모자라다는 정유사들의 의견에 따라 적어도 정유사들이 빌려 기름을 실어 나르는 배의 경우 가능한 한 단일선체 유조선 이용을 삼가도록 한 것”이라고 말했다.

현재 우리나라 정유회사들은 SK에너지와 SK 인천정유가 계열사의 유조선을 이용하는 것 외에 GS칼텍스나 현대오일뱅크, S-오일 등은 100% 다른 나라 국적 유조선을 빌려 기름을 실어나르고 있다.

이들 정유회사 중 GS칼텍스는 내년부터 모든 이용 유조선을 이중선체로 바꾸기로 했고, 나머지 업체들은 단계적으로 단일선체 유조선 용선율을

줄여나가기로 했다고 해양부는 밝혔다.

이후 2010년부터 국내외 단일선체 유조선 소유자는 선박이 얼마나 오래됐는지에 관계없이 해당 선박을 인도받은 날이 되면 이를 국내 해역에서 이용할 수 없게되고, 2011년 1월 1일 부터는 국내 해역에서 단일선체 유조선 운항이 전면 금지된다.

지난해 12월7일 태안앞바다에 기름 1만2,547kl를 유출한 허베이 스피리트 호는 1993년 건조된 선박으로 단일선체다.

만약 선체가 이중이었다면 삼성중공업의 해상 크레인 부선과의 충돌로 인해 구멍이 났다 하더라도 완충이 됐을 것이기 때문에 피해가 줄어들 수 있었다는 게 해양부의 지적이다.

지난해 우리나라 해역을 오간 유조선 437척 중 단일선체 유조선은 52.4%에 달하는 229척이나 됐다.

한편, 국적외항선사의 경우 단일선체유조선의 운항과 관련하여 적취율을 조절할 수 있는 능력이 없으며 정유사의 선택에 따라갈 수 밖에 없는 상황이다. 국내 정유사에서 저렴한 선박을 주로 이용한 결과, 안전관리가 우수한 국적선사의 적취율도 낮은 실정이다.

선사가 기존 계약에 대해 보호받지 못하면 용선비 손실 및 위약금 등을 일방적으로 선사가 감내하여야하는데, 2009년 퇴출시 위약금은 1억 8,000만불에 달할 것으로 예상된다.





# 해양수산부, 전국 컨테이너부두 유비쿼터스항만 구현

## RFID 시스템 활용, 연간 840억원 물류비용감소 효과



반·출입 자동화 운영 시스템을 통해 자동 수집된 컨테이너 및 차량의 추적정보를 이용, 실시간으로 화주, 선사, 운송사 등의 물류주체에게 화물, 컨테이너, 차량 추적정보를 제공할 수 있게 됐다.

또한 종전의 Bar Code체제로 운영되던 게이트반·출입시스템도 자동인식시스템으로 바뀌게 됨에 따

라 차량의 진입시간을 단축시켜 생산성을 제고할 뿐만 아니라 러시아워에 배후도로의 교통난도 크게 해소될 것으로 예상된다.

이와 함께 항만내의 하역장비효율성 제고를 위해 추진중인 RTLS(실시간위치추적시스템) 기반의 장치장자동화사업 및 운영모델에 대한 KS표준화 제정이 완료되면 물류비 감소와 항만생산성 증가로 연간 840억원의 항만매출액 증대 효과뿐만 아니라 우리나라가 세계시장에서 RFID 기술 표준화를 선점할 수 있을 것으로 전망된다.

컨테이너 및 차량의 실시간 위치추적을 원하는 경우 홈페이지(<http://www.GCTS.go.kr>)에서 원하는 정보를 얻을 수 있으며 이 경우 화물의 보안을 위해 자가화물에 대하여만 정보가 제공된다.

이전 해에 부산항에 이어 올해 2월1일부터는 전국 모든 컨테이너항만에 최첨단 유비쿼터스 기술인 무선전파인식(RFID)이 도입된다.

# 지난해 부산항 컨테이너화물 처리량 1,300만TEU 돌파

## 인천항의 처리량은 165만TEU로 전년대비 20% 증가

부산지방해양수산청(청장 박인섭)은 2007년 한 해동안 부산항이 처리한 물동량이 사상 최대인 13,260,477TEU로 최종 집계되었다고 밝혔다.

이는 지난 2006년에 비해 10.1% 증가한 수치로서, 2005년(3.1%), 2006년(1.7%)의 부진한 물동량 증가율에서 탈피하여 높은 성장세를 이어갈 수 있는 발판을 마련한 것으로 평가된다. 또한 당초 목표치인 1,264만TEU를 5%(62만TEU) 가까이 초과 달성함으로써 세계 5위 컨테이너 항만의 자리를 지켰다. 이와 같은 물동량 증가에는 전국 해상컨테이너 물동량의 양호한 증가세, 컨세폐지에 따른 부산항 가격 경쟁력향상, 국내 최대 교역국인 대중국 수출입 물량증가 등에 힘입은 수출입화물 증가와, 작년 4월 MSC가 중국닝보항에서 부산항으로 환적거점을 이전한 데 따른 환적화물 증가가 결정적인 요인인 것으로 평가된다.

부산지방해양수산청 관계자는 올해에도 수출입 비중이 큰 국내 우량 대기업과 글로벌선사를 대상으로 적극적인 마케팅 활동을 전개하고, 중국 및 일본내 지방항과의 협력관계 강화 및 신항 배후부지의 본격적인 운영 시작 등으로 높은 물동량 성장세를 이어나감으로써 부산항이 동북아 허브항만으로 도약하는 데 지속적인 노력을 해 나갈 것이라고 밝혔다. 한편, 2007년 인천항의 연간 컨테이너 물동량이 165만5,436TEU로 전년대비 20.2% 증가한 것으로 집계됐다.

인천항만공사(IPA·사장 서정호)가 2007년 인천항 연간 항만운영 통계를 집계한 결과, 12월 한 달간 모두 155,575TEU를 기록하면서 연간 합계

에서 165만TEU를 넘어선 것으로 나타났다.

인천항이 2007년에 기록한 증가율 20.2%는 부산항(13,279,000TEU·10.3% 증가)과 광양(1,706,291TEU·2.8% 감소 추정) 등 국내 3대 컨테이너항만 중 가장 높다. 인천항만공사는 올해 선사, 화주에 대한 지원 등 공격적인 마케팅 전략을 전개한다는 계획 아래 2008년 컨테이너 목표를 200만TEU로 설정했다. 최근 3년 평균 20% 성장세를 기록한 인천항은 올해부터 광양항과 국내 2위 컨테이너 처리 항만 자리를 놓고 선의의 경쟁을 벌일 것으로 보인다. 지난해 인천항의 처리량은 광양항의 97.2%까지 접근했다.

인천항의 2007년 컨테이너 물동량을 지역별로 분석해 보면 전체 물동량 가운데 대중국 물량이 전년보다 24.4% 증가한 1,090,657TEU(전체 컨테이너 물동량의 65.9%)를 기록했다. 대중국 물량 점유율은 전년보다 1.9% 늘어나 인천항에서 중국과의 교역이 차지하는 비중이 점점 높아지고 있음을 보여줬다.

2위는 홍콩(107,569TEU·2.4% 증가)이 차지했고, 전년도 4위에 그쳤던 태국이 9% 증가한 55,861TEU를 기록하며 3위로 올라섰다. 교역량 4위를 차지한 일본은 전년 대비 25.3% 증가한 42,883TEU를 기록한 반면 말레이시아는 23.2% 감소한 42,254TEU를 기록하는데 그쳤다.

인천항 2007년도 전체 화물량은 전년보다 6.4% 증가한 1억3천790만톤을 기록했다. 또한 2007년 한 해 동안 총 21,582척의 선박이 인천항을 찾아 전년보다 2.9%(톤수는 4.5%) 늘었다.



# 베트남 하이퐁신항 개발협력사업 추진 MOU 체결

## 해양수산부, 개발도상국 항만개발지원 적극 추진

해양수산부는 베트남 교통부와 하이퐁신항(라쿠옌항) 개발협력사업 추진을 위한 MOU를 1월 28일 체결했다고 밝혔다.

해양부는 이번 MOU에서 라쿠옌항 전체에 대한 타당성조사 및 기본설계 등을 지원하고, 방파제, 항로준설, 배후수송시설 등에 대해서는 2009년부터 5,000억원 규모의EDCF(대외경제협력기금) 차관사업을 시행할 계획이다. 라쿠옌항이 활성화 되는 시점에 국내 민간기업이 직접투자를 원할 경우 사업권 확보를 지원한다는 내용도 포함돼 있다.

베트남 정부는 수도 하노이가 위치한 북부 베트남을 우선적으로 개발하기 위해 라쿠옌항을 2030년까지 37개 선석 규모로 신규 건설할 계획이다. 현재 개발기본계획이 수립된 라쿠옌항은 이를 통해 베트남 수도권의 관문항으로 발돋움 할 것으로 전망된다.

1970년대 부산항, 인천항 등의 개발을 위해 IBRD, ADB 등으로부터 차관을 공여 받았던 우리나라가 부산신항, 광양항 등의 개발경험을 살려 개발도상국의 항만개발을 계획단계에서부터 건설, 운영단계까지 일괄적으로 지원하게 된 것이다. 이 과정에서 항만설계사, 건설사 등 국내 기업의 참여를 통해 국제경쟁력을 강화하고 해외 항만 진출의 활성화가 기대된다.

해양부 조종환 항만국장은 “일본은 1970년대부터 항만개발계획 수립, 설계 및 건설단계에서 무

상지원 및 차관사업을 통해 아시아, 아프리카 권역의 항만 및 관련산업에 일본 기업들의 진출을 적극 지원하고 있다. 우리도 중장기적인 안목을 가지고 지금부터라도 후진국, 개발도상국을 대상으로 경제발전의 핵심인프라 시설인 항만개발을 적극 지원할 필요가 있다”고 강조했다.

해양부는 2008년 중에 타당성조사 및 기초자료 조사를 완료하고 2009년 방파제에 대한 차관사업을 착수할 예정이며, 향후 캄보디아, 알제리, 앙골라 등 개발도상국 대하여 항만분야 협력지원사업을 적극 발굴하여 지속적으로 추진할 예정이다.

### 선박기자재 업체 영국 ShipServ사 세미나 개최

선박기자재 전자상거래 및 공급업체인 ShipServ(본사 영국)는 2월21일 부산 한진해운빌딩 21층 대강당에서 우리나라 선박소유자와 선박관리자를 대상으로 'Maritime E-commerce'에 대한 세미나를 개최한다.

동사는 6,000여 가지 선박기자재를 전 세계 선박 3,500여척에 공급하고 있으며, 이번 세미나에서는 선박기자재 등의 거래와 관련된 내용들이 중점적으로 소개된다. 이번 세미나 참가비는 무료다.

세미나 참가를 희망하는 사람은 협성점점 강승남(전화 : 051-463-6551, 이메일 : mailhead@hyopsung.co.kr), Shipperserv William Chung 아태지역 영업이사(이메일 : wchung@shipperserv.com)에게 통보하여 등록하면 된다.

# 일본선사 단일선체 유조선 조기 개조 및 매각 추진

## 서해안 대형유류오염사고로 용선료 급격히 하락

서해안의 대형유류오염사고를 계기로 일본 선사들이 현재 운항중인 단일선체 VLCC의 조기 개조와 매각을 적극 추진하고 있다.

이는 태안 원유 유출 사고에 따른 여파로 단일선체 유조선의 수요가 급격히 감소함에 따라 용선료가 급락하는 등 시장퇴출 분위기가 확산되고 있기 때문이다.

일본의 NYK사와 MOL사는 현재 보유하고 있는 싱글헬 탱커를 개조 및 매각할 예정이다. MOL사는 오는 2월29일 1995년 건조된 다이아몬드 호프호 매각 입찰을 실시한다.

선박 중개업체들은 이 선박을 인수하는 매입자는 별개로 개조하든지 아니면 FPSO 또는 원유 저장용으로 사용할 수밖에 없을 것으로 내다보고 있다.

한 브로커에 따르면, 현재 시장에서는 싱글헬 VLCC를 운항하기 위해 매입하려고 하는 사람이 없다고 밝혔다. 싱글헬 탱커의 해상 운임은 지속적으로 하락하고 있는 상태다.

MOL사는 현재 5척의 단일선체 VLCC를 운영중이며 이중 한 척은 이미 개조가 확정됐다.

NYK사는 2척의 단일선체 VLCC를 보유하고 있으며 2척 모두 별개로 개조될 예정이라고 밝혔다.

신조선 시장에서도 탱커의 발주 인콰이어리가 늘어나고 있는 것으로 나타났다.

국내 조선업계 관계자들에 따르면, 오만이 VLCC 10척의 신조선 발주 입찰을 실시하고 있으며 또 다른 중동 선주들을 중심으로 4-5척 정도의 VLCC 신조선 안건이 진행중인 것으로 나타났다.

또 유럽 선주들도 VLCC 신조선 발주 시장에 참여할 움직임을 보이고 있다. 스테나 벌크사가 26만7천DWT급 VLCC 6척을 발주할 예정이다.

이 회사는 러시아의 소브콤플로트사와 공동으로 6척의 VLCC를 9억달러에 발주할 계획이다. 이번 신조선 프로젝트의 입찰은 2008년 2분기중 실시될 예정이다. 중국의 CSC사는 이미 2척의 VLCC를 상하이외고교조선소에 발주했다.

지난 한해 발주됐던 VLCC의 척수가 30척에 못 미쳤다는 점을 감안하면 올해 현재까지 발주가 확실시되고 있는 VLCC는 무려 20척을 넘어서고 있다.

### 아시아, 세계 해운선물거래 중심 부상

세계 해운선물거래(FFA; Forward Freight Agreement) 시장에서 아시아권의 비중은 이미 30%에 이르렀으며, 그 팽창속도가 더욱 가속화되고 있다. 특히, 5년 후에는 세계 해운선물거래 시장에서 아시아권의 비중이 50%에 도달할 것으로 예상되고 있으며, 아시아권의 선물거래업체도 150여개까지 증가할 것으로 전망되고 있다.

세계 해운선물거래 시장의 중심이 기존의 유럽에서 아시아권으로 이동하는 것으로 판단한 발틱해운거래소(the Baltic Exchange)는 이미 새로운 시장의 형성 및 정착에 대비하고 있다.

아시아권에서의 독자적인 해운선물거래 시장 설립에 대한 적극적인 참여를 다양하게 촉구하고 있으며, '아시아 화물시장 이용자정보 이용자그룹(Asian Freight Market User Information User Group)' 형성을 주도하고 있다.

금년에는 아시아권에서 화물 및 항로를 포함한 해운선물거래의 대상이 빠른 속도로 확대되고 본격적인 중앙 해운거래검색(central freight screen) 시스템 출범도 가능할 것으로 보고 있다.

이에 따라 선주 및 화주는 물론 해운중개업체, 포워딩업체, 선물거래업체 등은 이와같은 움직임에 적극 참여하는 방안이 요구되고 있다.





# 일본 여당과 야당, 외항해운 톤세도 도입 결정

## 2008년 정기국회에서 세제관련법률 개정통해 시행

일본 여당과 야당이 외항해운 톤세제도를 도입하기로 결정함에 따라 일본적 외항상선대에 대한 톤세제가 빠르면 금년 상반기중에 시행될 전망이다.

일본 자민당 세제조사회는 2007년 12월13일 소위원회회를 열고 2008년도 세제개정시 외항해운의 톤수표준세제(간주이익 과세)를 창설키로 결정하고 세제개정대상에 포함시켰다.

톤세제 주요골자를 보면, 조세특별조치(대상 인정기한 2년)로 도입되지만 5년간의 계속 적용에 재인정을 받으면 10년간의 적용이 가능토록 제도의 안정성을 확보했다. 또 제도면에서는 통상의 법인세와 톤세 중 하나를 택할 수 있도록 편리한 사용에 중점을 두었다.

이와함께 대강에는 톤수세제가 적용되는 순서, 조건 등을 명시했다. 순서와 관련해서는 국토교통성의 기본방침에 따른 톤세신청서인 '안정 해상운송 확보계획'을 작성, 제출하여 국토교통성 장관의 인정을 받아 적용된다.

인정기준과 관련, 5년간에 계획인정의 전년도 일본선적을 2배로 하는 것, 일정수의 일본인 선원의 훈련실시, 운항·대선하는 일본선적 1척에 배치할 수 있는 일정규모의 일본인 선원확보 등을 정하고 있다.

또 사업자는 적용을 받으려고 하는 사업년도의 개시전에 톤수세제를 선택하는 것을 세무서장에 신고해야 한다.

조특의 대상이 되는 인정기한은 해상운송법의 시행 기일부터 2년간의 2010년 3월31일까지로 하고, 적용기간은 인정 후에 개시하는 사업년도로부터 5년간이며, 5년 경과후에는 국토교통성에

의한 실시평가를 받아 계획갱신, 재인식정을 받을 수 있어 함께 10년간 적용이 가능하다.

적용을 받을 때까지의 수속 등은 개정 후의 해상운송법으로 기재될 전망으로, 국토교통성은 2008년 통상국회에 해상운송법의 일부 개정안을 제출할 예정이다.

이밖에도 해운관련 세제로서 국제선박의 등록 면허세의 경감조치, 외항 컨테이너의 고정자산세의 특별조치의 연장에 대해서는 연장을 인정해 각각 2년간의 연장을 세제개정 대강에 명기되는 등 일본선주협회에서 건의한 사항들이 대부분 수용되었다.

한편, 일본 의회의 최대 야당인 민주당도 2007년 12월26일에 책정한 세제개정 대강에 외항해운 분야에서의 톤수표준세제 창설을 포함시켰다.

여당과 함께 야당인 민주당도 톤세제도 도입을 결정함으로써 일본에서의 톤세제도는 기정 사실화되고 있다.

민주당은 톤세제 도입근거를 조세특별조치(조특)에 명시키로 했다. 가칭, '조특투명화법'에 근거해 적용상황을 분명히 하고, 엄밀한 정책평가를 실시하는 한편, 필요한 부문에 대해서는 법률의 원칙에 포함시켜 효과가 부족하거나 불필요한 요소는 폐지한다는 방침이다.

이와 관련하여 일본선주협회 前川弘幸(마에카와) 회장은 환영의 뜻을 표명했다. 마에카와 회장은 최근 입장표명을 통해 "2008년도 여당 세제개정 대강에 일본선주협회가 간절히 바라고 있었던 '톤수표준세제'의 창설이 인정되었다"며, 톤세제도 도입을 적극 환영했다.

# 미국 관세국경보호국, '10+2' 규칙 공식적으로 발표

## 컨테이너화물 수입업자와 선사, 사전에 자료 보고

미국 관세국경보호국(U.S. Customs and Border Protection : 이하 CBP)은 1월2일자로 미국으로 들어오는 컨테이너 화물 수입업자와 선사로 하여금 사전에 일정 자료를 보고하도록 하는 일명 '10+2' 규칙을 공식적으로 발표했다.

이는 미국 'SAFE Port Act 2006' 제203조 이행을 위해 이미 예고된 바 있다. CBP는 우선 3월 3일까지 이에 대한 의견을 수렴하기로 하고, 이를 토대로 입법화를 추진할 것이라고 밝혔다.

'10+2' 규칙에 따르면 수입업자는 10가지 자료를, 선사는 2가지 자료를 사전에 CBP에 보고해야 한다. 선사는 선박명, 운항선사, 선하적 항만 등의 정보(Vessel Stow Plan)를 출항 48시간 전에 보고하여야 하며, 항만에서 컨테이너 이동 및 화물 적재 여부 등 컨테이너 상태 정보(Container Status Message : CSMs)를 지속적으로 보고해야 한다.

수입업자의 경우, 컨테이너 화물, 위치 및 목적지 등과 관련한 10가지 정보를 출항 24시간 전에 CBP에 보고해야 하는데, 정보들은 CBP가 승인한 전자자료교환시스템(electronic data interchange system)을 통해서 전송하도록 의무화하고 있다.

그러나 대다수의 화주와 선사들이 이러한 규칙에 강한 불만을 표시하고 있어, 입법화가 쉽지 않을 전망이다. 실제로 정보데이터 작업 및 화물 운송 지연으로 발생하는 비용에 대해 선사와 화주 모두 우려를 표명하고 있다.

규칙으로 인해 화물수송이 평균 이틀 이상 지연

될 것이라고 물류기업들은 보고 있으며, 화물운송이 하루 지연될 경우 추가적으로 드는 비용이 3억 달러에 이를 것으로 전망하고 있다.

또한 물류기업의 거래정보 및 선사의 선박적재 계획까지 미국정부에 제출해야 해 기업정보의 대외유출 가능성도 제기되고 있다.

### 북미 서해안 항만 컨테이너취급량 저조

지난해 북미 서해안의 주요항만에서 처리된 컨테이너화물 증가세가 크게 둔화된 것으로 나타났다. 특히, 로스앤젤리스(LA)항을 비롯하여 타코마, 시애틀항의 경우는 전년도에 비해 취급물량이 줄어든 것으로 나타났다. 2007년 한해동안 북미 서해안 주요항만의 컨테이너 취급량을 보면, △롱비치(LB)항은 731만2,465TEU로 전년대비 0.3% 늘었으며 △오�클랜드항은 238만6,363TEU로 5.2% △뱅크버항은 230만7,289TEU로 4.5% △포트랜드 26만132TEU로 21.3% 등이 각각 증가했다.

이에 반해 △LA항은 835만5,129TEU로 전년대비 1.4% △시애틀항은 197만3,505TEU로 0.7% △타코마항은 192만4,934TEU로 6.9% 등이 각각 줄어든 것으로 집계됐다.

이에 따라 북미 주요 7개항만의 컨테이너화물 처리량은 총 1,177만9,000 TEU로 전년도에 비해 0.1% 증가한데 그쳤다. 북미 서해안 주요항만의 컨테이너화물 취급량이 이같이 저조한 것은 미국 경제의 침체분위기가 반영된 것으로 미국의 수입 컨테이너화물 증가세도 현저히 둔화되고 있다.

그동안 미국 내륙의 인터모달 수송루트의 게이트웨이로서 성장해 온 타코마 등 북부항은 철도 코스트의 상승으로 취급량이 감소했다.



## 지난해 아시아발 유럽행 컨테이너물동량 19% 증가

북유럽항은 전년대비 18%, 지중해항은 22% 늘어

지난해 아시아지역에서 유럽지역으로 수출된 컨테이너화물이 크게 증가한 것으로 나타났다.

지난해 아시아발-북유럽주 및 지중해항 컨테이너화물(동맹선사 수송량)은 전년대비 19% 증가한 951만5,000TEU로 집계됐다. 최종 도착지별로는 북유럽항 전용이 18% 증가한 619만 1,000TEU, 지중해 전용이 22% 증가한 332만 4,000TEU를 각각 기록했다.

아시아발 유럽항로는 수요의 둔화가 현저하게 나타난 북미항로와는 대조적으로 지난 2006년부터 두자리수의 높은 성장률을 유지하고 있다. 정기선 각사는 유럽항로의 경우 향후 당분간 10%대의 성장이 지속될 것으로 전망하고 있다.

특히, 유럽항로의 운임동맹은 지난 2006년 9월부터 MSC가 가입함에 따라 동사의 취급량이 많은 지중해 전용의 지역별 쉐어 등에서 전년대비 다른 경향을 보이고 있다.

북유럽주로 나간 아시아지역의 선적국별 물동량 증감현황을 보면 △중국이 전년대비 23% 증가한 373만8,000TEU로 전체의 60%를 차지했으며, 홍콩이 전년대비 2% 감소한 40만8,000TEU를 합한 점유율은 67%에 달했다.

이어 두자리수의 증가율을 기록한 국가는 △한국이 27% 증가한 28만TEU △베트남이 17% 증가한 28만5,000TEU △태국이 20% 증가한 27만 4,000TEU △일본이 11% 증가한 48만 5,000TEU를 각각 기록했다.

이와함께 필리핀과 대만도 9%대의 증가율을 기록했으며, 일본의 경우도 1/4분기에 한자리수의

성장을 보였지만, 그 이후 서서히 증가세가 두드러지면서 5월부터는 거의 두자리수의 증가율을 유지했다.

이에 반해 홍콩은 전년대비 2%, 인도네시아는 1% 감소한 21만TEU에 그쳤다.

또한, 도착지 기준으로는 △독일이 21% 증가한 127만4,000TEU를 기록했으며, 이어 △영국이 13% 증가한 142만7,000TEU를 기록하는 등 대부분이 증가세를 보였다.

그리고, 급성장하고 있는 신흥지역의 증가세가 두드러졌는데, 러시아와 폴란드는 전년대비 각각 34%와 33% 증가한 것으로 나타났다. 더구나 러시아·핀란드·발트 3국의 합계 취급량은 60만 TEU로, 프랑스(북유럽주)나 벨기에를 능가하는 규모로 성장하고 있다.

한편, 아시아발 지중해 전용항로에서는 일제히 20-30% 정도의 성장을 지속하고 있다.



# 북미동안 취항선사들 아시아 기항지 합리화 모색

## 장거리 운항에도 불구하고 코스트 감축에 한계

아시아발 북미 동해안항 정기 컨테이너항로의 비용증가가 과제로 부각되는 가운데 이 항로에 취항중인 정기선사들이 아시아지역의 기항지를 합리화하는 방안을 적극 모색하고 있다.

장거리 운항인 북미 동해안 전용은 연료소비가 매우 중요한 과제가 되고 있기 때문에 파나마운하 통항으로 선형도 대형화하지 못하고, 선사의 자조 노력에 의한 코스트 감축은 특히 어려운 실정이다.

동해안 전용은 서해안 전용과는 달리 2007년에 호조를 유지했다. 미국 통관 통계서비스를 제공하는 JOC-PIERS의 자료에 의하면, 지난해 1-9월 누계의 아시아발 북미항에서 차지하는 동해안 화물의 비율은 24.5%로 지난 2006년 연중의 23%를 웃돌고 있으나, 동해안 서비스에 대한 선사측의 어려움은 날로 가중되고 있다.

미국 남동부에서의 인구증가의 경향을 근거로 장기적으로는 이 지역의 수송수요가 지속적으로 증가할 것으로 예상되고 있지만, 최근에 비수기로 접어들면서 물동량의 증가추세가 현저하게 둔화되고 있다.

이 지역에 취항중인 일본선사의 한 관계자는 “일부에서 소석율이 80%를 밑도는 등 수급이 다소 악화되고 있는데다 서해안 서비스에 비해 항로 거리가 길고, 연료유를 많이 소비하기 때문에 고비용으로 운영되고 있다”고 고충을 토로하고 있다.

이에 대한 대응책으로서 지적되고 있는 것이 아시아지역에서의 기항지 축소이다. 부산이나 상하이, 카오슝 등 기존의 기항지를 엄선하는 형태로 항로를 운영하는 것으로 연료유의 소비절감을 꾀

할 수 있다는 것이다.

연료유 가격이 톤당 500달러를 초과하는 기록적인 고가를 유지하는 가운데 북미 동해안 전용은 ‘이미 풍전등화’라고 지적하는 관계자들도 있다.

이는 파나마운하를 통항하기 때문에 선형이 최대 4,000TEU급에 한정되어 원래 6,000TEU급이 운항하는 서해안 전용보다 컨테이너당 수송 코스트가 높기 때문이다. 이와함께 파나마운하 확장에 수반하는 통항료 인상 등 연료유 이외의 코스트 요인도 있다.

2007년에는 서해안항 화물의 내륙수송 운임의 대폭적인 인상 등으로 동해안항 화물 중시의 경향이 있었다. 하지만, 2008년 시즌은 고유가에 따른 연료유 급등으로 항로수지의 악화나, 미국의 경기후퇴에 수반하는 화물수요의 정체 염려도 있어 동해안 서비스를 위한 스페이스 증가는 곤란한 형국이다.

한편, 아시아발 북미항로의 2008년도 운임협상이 연료유 연동문제 등으로 난항을 겪고 있다.

아시아-북미항로에 취항중인 정기선사들로 구성된 태평양항로안정화협정(TSA)은 2008년도 선사와 화주와의 운임교섭 상황에 대해 연료유 코스트의 공평한 부담에 대해 진전이 있다고 밝혔으나, 연료유를 100% 보전하는 문제에 대해서는 화주들과의 이견이 있는 것으로 알려지고 있다.

TSA측은 2007년 후반기부터 수요가 증가하고 있다고 주장하고 있다. 이와함께 2008년 물동량 예측에 대해서는 연 3-5% 정도의 성장을 예상하는 등 미국경제의 침체가 지속될 것으로 보고있다.



# 일본 대형 3사 2008년 3월기 결산 최고치 기록예상

## 2007년 4-12월 경상이익 전년동기비 83-150% 늘어

일본 대형 3사의 2007년 4-12월 결산에서 경상이익이 전년동기에 비해 2배 가량 늘어나는 등 과거 최고치를 기록한 것으로 나타났다.

일본 해운대기업 3사의 2008년 3월기 통기의 연결실적에서 경상이익이 전년대비 1.6-2배로 확대될 것으로 예상되는 등 과거 최고이익을 갱신할 것으로 전망되고 있다.

케이프사이즈를 비롯하여 전대미문의 고수준을 유지한 드라이벌크선 부문이 수익을 견인한데다 자동차전용선의 안정적인 수익, 컨테이너선의 수익개선도 전반적인 수익증대에 기여한 것으로 분석되고 있다.

NYK와 MOL이 2007년 9월 중간시점의 통기 예상으로부터 증액하여 수정했지만, K-Line은 벌크선의 증익과 연료유 상승에 의한 컨테이너선의 수익 악화가 상쇄해 종전 예상치를 그대로 두었다.

### ▶ NYK 결산 및 통기 예상치

NYK는 지난 2007년 4-12월 결산에서 경상이

익이나 순이익 등에서 MOL에 크게 뒤진 것으로 나타났다.

이 기간중 NYK의 매출액은 1조6,023억엔으로 전년동기에 비해 20.9% 증가했으며, 영업이익은 전년동기대비 93% 증가한 1,486억엔을 기록했다. 또 영업이익은 1,497억엔으로 86.3%, 순이익은 931억엔으로 91.4% 증가했다.

NYK는 2007년 4월-2008년 3월의 통상기 결산에서 매출액은 2조5,800억엔으로 전년대비 19.2% 증가하고, 영업이익과 경상이익은 각각 2,000억엔으로 전년대비 90.6%와 86% 증가할 것으로 예상하고 있다. 순이익은 1,200억엔으로 84.5% 증가할 것으로 추산하고 있다.

### ▶ MOL 결산 및 통기 예상치

MOL의 경상이익은 처음으로 3,000억엔에 달할 것으로 예상되고 있다. MOL은 2007년 4-12월기에서 매출액은 1조4,484억엔으로 전년동기 대비 24.7% 증가했으며, 영업이익은 2,199억엔으로 82.8% 증가했다. 또 경상이익은 2,324억엔으로 80.6% 늘었으며, 순이익도 66.3% 증가한 1,456억엔을 기록했다.

철강원료 등을 수송하는 드라이벌크 부문이 전체의 이익을 크게 견인했다. 약 30%의 운항선박을 시황에 연동시켜 상승이 계속 되는 부정기선 시황으로부터 큰폭의

[일본 대형 3사의 결산내용]

선사	매출액	영업이익	경상이익	순이익
NYK	16,023 (20.9)	1,486 (93.0)	1,497 (86.3)	931 (91.4)
	25,800 (19.2)	2,000 (90.6)	2,000 (86.0)	1,200 (84.5)
MOL	14,484 (24.7)	2,199 (82.8)	2,324 (80.6)	1,456 (66.3)
	19,300 (23.1)	2,850 (69.6)	3,000 (64.4)	1,900 (57.1)
K-Line	9,846 (23.0)	1,007 (153.5)	1,010 (142.0)	680 (91.1)
	13,000 (19.8)	1,280 (108.6)	1,280 (100.2)	840 (63.1)

※ 주 : 단위는 억엔, 상단은 2007년 4-12월 실적, 하단은 2008년 3월기 예상실적, ( )는 증가율(%)



이익을 시현했다. 컨테이너선 사업도 북미, 유럽 모두 운임이 회복된 것도 수익증대에 기여했다.

특히, MOL의 매출액 가운데 부정기전용선 부문이 31%, 컨테이너선 부문이 22% 증가했다. 그룹 계열기업에서는 도쿄마린, MOL근해, MOL테크노 트레이드 등이 그룹 매출액 증가에 합세했다. 로지스틱, 페리·내항사업은 각각 8% 증가했다.

부문별 경상이익은 부정기 전용선사업이 78% 증가했으나, 유조선 부문은 대형원유탱커 VLCC 시황이 침체됨에 따라 이익측면에서 감소했다.

MOL은 2008년 3월기 통기 결산전망과 관련해서는 매출액 100억엔, 경상이익 200억엔, 순이익 50억엔을 각각 증액하여 수정했다.

이에 따라 MOL의 2008년 3월기 결산에서 매출액은 1조9,300억엔으로 전년대비 23.1%, 경상이익은 3,000억엔으로 64.4%, 순이익은 1,900억엔으로 57.1% 증가할 것으로 내다봤다.

MOL이 이같이 목표치를 증액한 것은 신조선 70척이 투입될 예정이고 이 가운데 자원 수송관련이 50척으로 연료유 상승 등의 손익압박 요인도 있지만, 선가가 비교적 낮은 시점에서 발주한 데 기인한 것이다.

### ▶ K-Line 결산 및 통기 예상치

K-Line은 2007년 4-12월 결산기에서 전년동기대비 23% 증가한 9,846억엔의 매출액을 올렸다. 영업이익은 1,007억엔으로 전년동기대비 153.5% 증가했으며, 경상이익은 1,010억엔으로 142.0%, 순이익은 680억엔으로 91.1% 증가했다.

동사는 연료유가 상정에 비해 톤당 56달러 상승했기 때문에 110억엔의 이익감소 요인이 발생했지만, 케이프사이즈를 시비롯한 드라이벌크의 시황급등에 힘입어 부정기 전용선의 이익이 대폭 증가했다. 운임이 상승한 유럽항로에서의 컨테이

너선 부문의 이익도 전체 수익에 기여했다.

이 기간중 전체 매출액 가운데 컨테이너선 부문은 22% 증가한 4,536억엔, 부정기선 부문은 30% 증가한 4,473억엔을 기록했다. 이 기간중에 신조선 18척이 준공되어 시장에 투입됨으로써 영업규모가 확대됐던 것도 수익증가의 한 요인으로 분석됐다.

특히 사업 부문별 경상손익을 보면, 유럽항로를 중심으로 운임이 크게 개선한 컨테이너선이 95억엔의 흑자로 전환되어 전년동기의 적자로부터 150억엔 규모의 수익이 개선됐다.

MOL은 2008년 3월기 결산과 관련, 매출액은 전년대비 19.8% 증가한 1조3,000억엔, 영업이익은 108.6% 증가한 1,280억엔, 경상이익은 100.2% 증가한 1,280억엔, 순이익은 63.1% 증가한 840억엔으로 전망했다.

### BIMCO, SOx 규제 신 제안 IMO에 제출

국제해사기구(IMO)에서 협의중의 선박 연료유에 대한 SOx(황산화물) 차기 규제와 관련하여 국제해운협회인 BIMCO가 새로운 제안을 제시했다.

IMO에 제시한 새로운 제안은 종전 BIMCO안에 비해 일반해역의 연료 유황분 규제를 완화하는 한편, 지정해역 '마이크로 SECA'의 규제를 0.1% 또는 0.2%로 정제유 레벨을 강화하고 있다.

종전 BIMCO안은 일반해역 규제가 1.5%(16년 이후)로 장애요인이 있었지만, 새로운 안은 3%로 확대한 것으로 정유사의 투자 코스트 등의 부담경감을 도모한 것으로 분석되고 있다.

새로운 BIMCO안에 대해 석유업계 관계자는 "일반해역의 규제가 완화된 점은 긍정적으로 평가되나, 여전히 유황분 3%는 어려운 수준"이라며, 공급상의 문제도 있어 단기간으로 단번에 내리는 것은 어렵다는 입장을 표명했다.