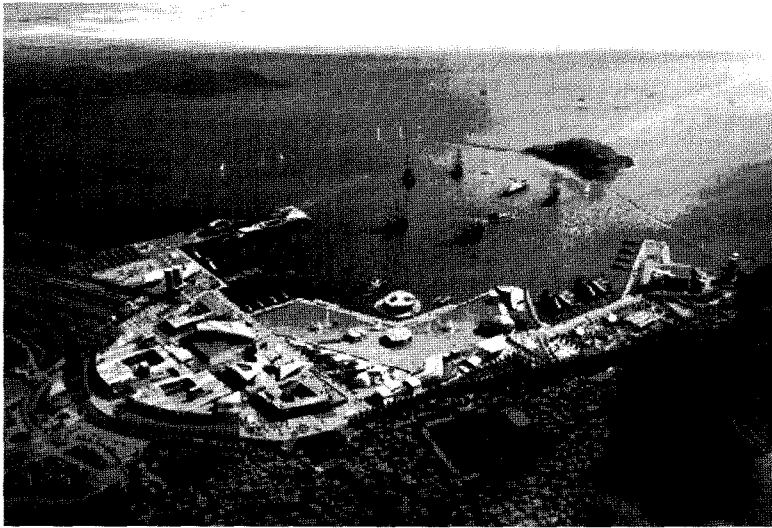




2012여수엑스포 2차 지정업소 모집

서류심사 후 현장심사 거쳐 최종 선정 발표



2012여수세계박람회 조직위원회(위원장 강동식)는 박람회를 찾는 관람객들이 쾌적하고 민고 찾을 수 있는 숙박, 음식, 쇼핑업소를 대상으로 2차 박람회 지정업소 선정을 추진한다고 지난 2월 7일 밝혔다.

2차 지정신청대상은 1차 지정사업 때와 같이 1권역으로 분류된 16개 지자체 내(여수, 순천, 광양, 구례, 보성, 고흥, 곡성, 화순, 장흥, 담양, 경남 하동, 남해, 사천, 진주, 전북 순창, 남원) 숙박·음식·쇼핑업소를 대상으로 하며, 2권역인 광주, 전남, 전북, 부산, 경남권의 20여 개 지자체 내 박람회 추천 여행 코스 인근에 위치한 음식·쇼핑관련 업소들은 여행 전문가들의 추천과 사전조사를 통해 신청접수 안내 및 심사가 이루어진다.

지정업소 신청기간은 2월 10일부터 3월 11일까지 한 달간이며 서류심사 후 전문가들의 현장심사

등을 거쳐 지정업소를 최종 선정 발표한다.

지정업소를 희망하는 업소에서는 16개 지자체 홈페이지와 여수박람회 공식홈페이지(<http://expo2012.or.kr>)를 방문하여 온라인 신청접수를 하거나 신청서를 내려받아 해당 지자체에 우편 또는 팩스, E-mail로 직접 접수할 수 있으며, 2권역 박람회 추천여행코스 인근 전문가 추천업소는 심사기관에서 직접 서류접수 안내가

진행된다.

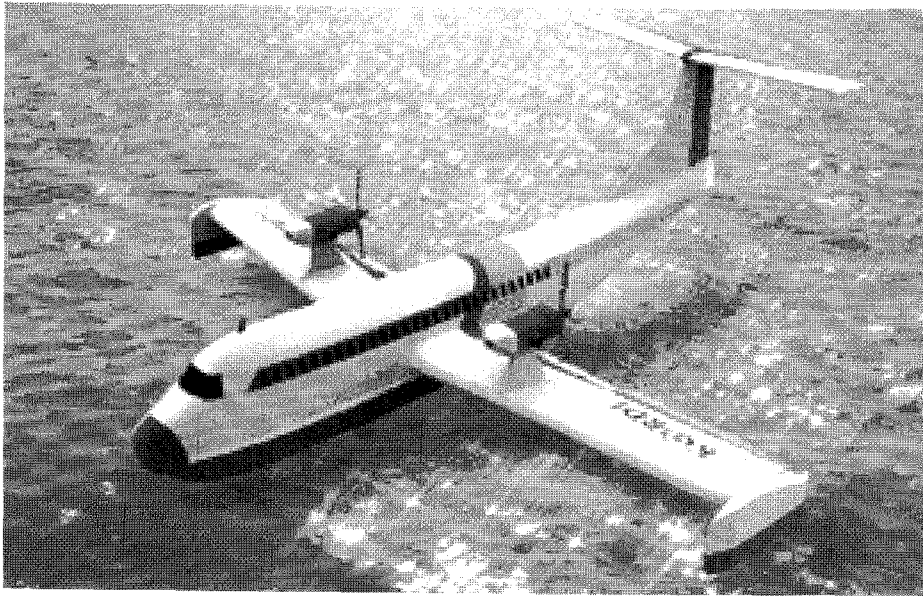
이에 앞서 지난해 1차로 선정된 393개 지정업소는 여수엑스포 홈페이지(www.expo2012.or.kr)와 공식 여행카페(<http://cafe.naver.com/expotour>) 등을 통해 각종 이벤트와 매체홍보가 지원되고 있다. 이 밖에도 조직위는 지정업소에 대해 공공요금 감면, 지정물품 무상 제공, 유명인사 팸투어, 마케팅 지원, 서비스 교육 등을 지원할 예정이다.

특히 여수엑스포 조직위와 문화체육관광부가 엑스포 지정업소에 관광진흥기금 융자 신청 자격 부여하여 올해 상반기 18개 업소가 총 35억원을 지원 받을 수 있게 됐다.

1993년 대전엑스포 이후 우리나라에서 19년 만에 열리는 여수세계박람회는 2012년 5월 12일부터 8월 12일까지 3개월간 '살아있는 바다 숨쉬는 연안'을 주제로 여수 신항 및 덕충동 일원에서 열린다.

수면비행선박 조종사 면허제도 시행

제5회 국무회의에서 원안대로 심의·의결



이번 개정안은 수면비행선박 조종사의 한정면허 근거를 마련(안 제4조 제1항제5호 및 제6호 신설)했으며, 수면비행선박 조종사 면허의 시험방법 및 승무경력 규정(안 제12조제4항, 별표1의3

국토해양부(장관 정종환)는 수면비행선박 조종사 면허의 취득을 위한 자격요건과 승무경력 등에 관한 규정을 내용으로 하는 '선박직원법 시행령' 개정안이 지난 2월 1일 제5회 국무회의에서 원안대로 심의·의결됐다고 밝혔다.

및 별표2)했다. 이번 시행령 개정으로 수면비행선박 조종사의 조기 양성을 위한 제도가 마련되어 향후 수면비행선박의 운항 활성화에 크게 기여할 예정이다.

면허	항목	내용		
공통	교육·훈련	국토부령으로 정하는 교육·훈련과정 이수		
공통	필기시험 ※실기, 면접 없음	항해, 수면비행선박 공학 등 5과목에 대한 선택형 필기시험		
소형 (10톤미만)	승무경력	필요자격	경력사항	기간
		5급항해사 이상	100톤이상 상선 또는 30톤이상 여객선·어선	1년
자가용 조종사 이상		비행기 또는 회전익 항공기(헬리콥터)	400시간	
중형 (10톤~500톤미만)		4급항해사 또는 운항사 이상	500톤이상 상선 또는 50톤이상 여객선·어선	2년
	사업용 조종사 이상	비행기 또는 회전익 항공기(헬리콥터)	500시간	



삼호주얼리호 최종수사결과 발표

생포 해적 5명에 국내사법처리 방침

삼호주얼리호 사건에 대한 최종 수사결과가 7일 11시 남해해경 특별수사본부에서 전격 발표됐다.

이날 언론발표에서 김충규 남해지방해양경찰청장은 보도자료를 통해 “지난 1월 21일 우리군에 의해 생포된 소말리아해적 5명에 대한 정부의 국내 사법처리방침에 따라 그동안 본부장 이하 4개 수사전담반을 구성, 50여명의 베테랑 수사관들을 투입해 협박상 ‘해상강도살인미수’ 등과 ‘선박 및 해상구조물에 대한 위해행위 등에 관한 법률’에 명시된 ‘선박납치’ 등의 혐의를 입증하는 데 수사역량을 집중했다”고 설명했다.

또한, 최영함에 생포된 5명을 포함한 해적 13명은 소말리아북부 폰틀랜드 지방 출신으로 지난 해 12월 중순 경 선박납치를 위해 결성됐으며, 그달

중순에는 40~50톤급 어선을 모선으로 해 소말리아 카라카드항을 출항해 납치할 선박을 찾아 인근 해역을 항해하면서 약 15일 간 총기조작 및 사격술과 사다리를 이용한 선박 진입훈련을 받은 것으로 확인됐다.

한편, 해적들은 삼호주얼리호 선박납치 후 두차례 걸쳐 선장을 통해 선사인 삼호해운(주)에 전화를 걸어 인질로 잡혀있는 선원들의 몸값을 요구한 사실도 확인됐다.

아울러, 해적들은 삼호해운(주) 소유의 시가 500억 상당의 삼호주얼리호 및 선박에 탑재된 시가 70억 상당의 화물과 선원들의 소지품을 뒤져 현금과 귀중품 등 시가 2,750만원 상당을 강취한 사실도 밝혀졌다.

개별 중소 물류창고 단지형으로 조성

국토해양부(장관 정종환)는 중소 규모의 물류시설전용단지 제도를 도입하고, 복합물류터미널사업자의 등록사항 위반 시 형벌과 과징금을 중복 처벌하던 것을 개선하는 등 '물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률'일부를 개정하기 위하여 2월 8일 입법예고했다. 주요 개정 내용을 보면 창고 등 중소 물류시설 등이 개별적으로 설치되어 있거나, 설치가 예상되는 지역을 국토해양부장관 또는 시장·군수·구청장이 물류단지계획심의위원회 심의를 거쳐 물류시설전용단지로 지정하여 진입도로 설치비용 지원 등을 통해 계획적 개발이 가능토록 했다. 이는 창고 등이 난개발됨에 따라 기반시설이 부족하고 경관악화 등 부작용이 있어 이를 집단적으로 조성하여 물류체계 효율성을 높이고자 하는 것이라고 국토해양부는 설명했다.

또한 복합물류터미널사업자가 변경등록을 하지 않고 등록 사항을 변경하거나, 공사시행인가(변경인가 포함)를 받지 않고 공사를 시행할 경우 1년 이하의 징역 또는 3천만원 이하의 벌금을 처함과 동시에 영업정지(6월 이내)에 갈음하는 과징금(4백만원)을 중복으로 부과했으나, 앞으로는 징역 또는 벌금을 폐지하여 사업자의 부담을 덜어주는 등 물류시설의 설치 및 운영상의 제도를 개선하게 된다. 한편 이번 개정안에 대한 의견은 입법예고 기간(2.8~2.28)중 국토해양부 물류시설정보과(☎02-2110-6358, Fax 02-504-9086)로 제출하면 되며, 개정 내용은 국토해양부 홈페이지(www.mltm.go.kr) 정보마당-법령정보-입법예고란에서 찾아볼 수 있다.

항만운영시간 출혈경쟁이 가장 시급한 문제 대두

KMI 물류항만 이슈세미나에서 항만전문가들 의견 피력

물류 항만인들은 특히 현재 가장 이슈화된 운영시간의 출혈 경쟁 및 항만시설의 과잉 문제에 대해 다양한 생각을 가지고 있는 것으로 나타났다.

지난 2월 18일 한국해양수산개발원(KMI)에서 발표한 '2011년 한국 물류, 항만 10대 이슈와 대응'에 대해 다음과 같은 반응을 보였다.

▶ 변진식 한국항만물류협회 전무

항만개발을 지속적으로 끌어가야 한다는 분위기 때문에 공정치 못하다고 생각한다.

현재 운영사들은 엄청난 출혈경쟁을 하고 있다. 인천항의 경우 부산항 보다 덜한 편이다. 하지만 인천항도 선석이 개장되면 출혈 경쟁이 생길 수 있다. 광양항 또한 200만TEU를 달성했다고 하지만 최근 4개의 선석을 반납하는 등 경쟁이 심화되고 있다.

과당경쟁 및 출혈을 부추기는 행위를 최소화 할 방침이다. 또한 선사들의 우월적 지위에 따른 하역사의 효율 인하는 개선되어야 할 것이다.

▶ 김홍석 한국항만경제학회 회장

항만시설의 과잉과 효율에 대한 많은 이야기가 오고 가고 있다. 소위 화이부동이라는 말을 가끔한다. 공자가 말한 가장 이상적인 것으로 '조화를 이루되 무턱대고 동조하지는 않는 것'을 뜻한다.

항만은 배후단지를 얼마나 활성화 하는지에 따라 생산성과 성공이 달려있다. 생활 공간기능, 부

가가치 창출 기능 등도 고려하여 경쟁력 있는 항만으로 육성해야 한다. 해외 항만 시설 건설 및 영역 구축 문제는 매우 중요하다.

▶ 황성구 부산항만공사 운영본부장

올해 1,500만TEU로 물동량 전망치를 잡았다. 주위에서는 이같은 물동량 전망치를 보고 너무 높게 잡은 것이 아니냐고 우려한다.

하지만 1,500만TEU의 물동치를 달성하더라도 세계 순위 6위로 밀린다. 1,550만TEU를 달성해야만 현재의 위치를 유지할 수 있다. 지금 닝보, 청도항이 매우 급격한 성장률을 보이며 부산항을 뒤쫓고 있다.

하역 효율 안정화를 두고 과잉이나 말들이 많은 것은 았다. 이에 법적체제를 마련하려고 노력하고 있다. 국토해양부와 협의하여 법적, 제도적으로 제한을 할 방침이다. 그러나 부산항만공사로서는 전체 처리물량의 45% 정도 환적화물이라 변경이 심할 경우 이탈이 심하게 되기 때문에 이를 우려하고 있다. 이에 비상 대책을 강구해야 할 것이다.

▶ 박준권 국토해양부 항만정책관

이슈화 되고 있는 것이 시설과잉문제와 개발 측면의 문제이다. 이는 계속 이슈화 되고 있다. 항만 시설자체가 과연 과잉인가. 그것을 판단하는 것은 주체가 어디 소속되어 있는냐에 따라 다르다고 생각된다.

2011년 국내 컨테이너물동량 2천만TEU들과 전망

전년대비 7.5% 증가한 2,076만TEU 기록 예상

국토해양부(장관 정종환)가 올해 전국 항만의 컨테이너 물동량 처리목표를 2010년 대비 7.5% 증가한 2,076만TEU로 잡았다.

이는 역대 최고 실적을 기록한 지난해보다 146만TEU나 많은 규모이며, 월평균 12만TEU 이상을 더 처리하겠다는 계획이다.

우리나라가 올해 목표대로 물동량을 처리한다면 중국(홍콩 포함), 미국, 싱가포르에 이어 세계 4번째로 2천만TEU를 처리한 국가가 될 전망이다.

주요 항만별로 보면 국내 '컨' 물동량의 73.5%를 차지하고 있는 부산항은 지난해 대비 6.3% 증가한 1,507만TEU를 목표로 잡았다. 수출입화물과 환적화물 목표 물동량은 각각 827만3,000TEU와 671만3,000TEU이다.

국내 '컨' 물동량의 10.7%를 차지하고 있는 광양항은 2010년 200만TEU시대를 넘어 개항 이래 최대 물량인 230만TEU(11.0% 증가)를 처리한다는 야심찬 계획을 추진 중에 있다.

국내 '컨' 물동량의 9.6%를 차지하고 있는 인천항도 2010년 대비 9.8% 증가한 204만3,000TEU를 목표로 잡고 있어, 부산항, 광양항에 이어 3번째로 200만TEU항만 진입이 예상된다.

화물별로 보면, 수출입 항만 '컨' 물동량은 교역액 대비 물동량 증가 추이 및 한국해양수산개발원(KMI) 물동량 전망 등을 종합적으로 고려하여 산정했으며, 전년 대비 7.3% 증가한 1,320만TEU로 전망된다.

국토해양부에 따르면 "부가가치가 높고, 허브항만 평가에 중요한 기준이 되는 환적화물은 항만별 마케팅 목표 물동량을 기준으로 산정했으며, 중국 경제가 고성장을 유지할 것으로 예상되는 가운데 국내항(부산항, 광양항)에 조성된 항만 배후물류단지가 본격 운영에 들어감에 따라 전년 대비 7.6% 증가한 713만4,000TEU로 목표를 잡았다"고 밝혔다.

또한 현재 물동량 유치를 위해 환적컨테이너에 대한 화물입출항료를 면제하고 있으며, 아울러 도로로 수송되는 컨테이너를 해상수송으로 전환하기 위해 연안컨테이너전용선에 대해서는 선박입출항료, 화물입출항료 등을 100% 감면하는 정책도 병행하고 있다.

이와 함께 주요 컨테이너항만도 물동량 유치를 위해 다양한 인센티브 방안과 마케팅전략을 내놓고 있다.

부산항은 환적화물 유치를 위해 선사당 불륨인센티브 지급한도를 확대했으며, 일본, 중국 등 전략지역 화주와 물류기업을 대상으로 적극적인 마케팅을 펼쳐나갈 계획이다.

광양항은 금년 2월 전주-광양 고속도로 개통에 맞춰 중부권·수도권 화주에 대한 집중마케팅을 실시하고, 글로벌 선사 타켓마케팅도 지속 전개해 나가기로 했다.

인천항 또한 선사유치를 통해 다양한 서비스체계를 구축하고, 韓-中, 韓-日 등 'Sea&Air 환적

화물' 유치를 본격 추진하고 있다.

국토해양부 관계자는 '경제성장세가 다소 둔화되고 있고, 글로벌 인플레이션 등 세계 경제에 불요인이 남아있지만, 중국 등 신흥국을 중심으로 한 경제회복 추세가 살아있어 적극적으로 환적화물 유치가 나서고, 항만배후물류단지 활성화에 다각적인 노력을 기울여 나간다면 물동량 목표를 달성할 수 있을 것'이라고 밝혔다.

2010년 실적 및 2011년 목표 처리량

(단위: 전TEU, %)

구 분		'09 실적		'10 실적		'11 처리목표	
		물량	증가율	물량	증가율	물량	증가율
전 국	합 계	16,341	18.1	19,307	18.1	20,763	7.5
	수출입	10,369	18.6	12,299	18.6	13,200	7.3
	환 적	5,719	15.9	6,630	15.9	7,134	7.6
	연 안	253	49.4	378	49.4	429	13.5
부산항	소 계	11,980	18.4	14,183	18.4	15,070	6.3
	수출입	6,569	19.3	7,835	19.3	8,273	5.6
	환 적	5,372	16.6	6,266	16.6	6,713	7.1
	연 안	39	110.3	82	110.3	84	2.4
광양항	소 계	1,810	14.5	2,073	14.5	2,300	11
	수출입	1,477	16.8	1,727	16.8	1,900	10
	환 적	306	2.3	313	2.3	360	15
	연 안	27	28.0	34	28.0	40	17.6
인천항	소 계	1,578	17.9	1,860	17.9	2,043	9.8
	수출입	1,523	17.9	1,796	17.9	1,967	9.5
	환 적	18	11.2	21	11.2	25	19
	연 안	36	22.4	44	22.4	51	15.9
울산항	소 계	319	4.5	334	4.5	360	7.8
	수출입	302	7.7	325	7.7	348	7.1
	환 적	16	△78.8	3	△78.8	5	46.1
	연 안	1	291.2	5	291.2	7	36.2
평택·당진항	소 계	378	18.2	446	18.2	500	12.1
	수출입	371	14.3	425	14.3	474	11.5
	환 적	5	85	9	85	11	25.7
	연 안	2	591.5	12	591.5	15	23
기 타	소 계	276	48.5	410	48.5	490	19.5
	수출입	126	52.2	192	52.2	238	24
	환 적	1	1,341.60	18	1,341.60	20	11.1
	연 안	148	35.1	200	35.1	232	16

2011년 도선사 10명 최종합격

국토해양부(장관 정중환)는 오늘 2011년도 도선사 시험 최종 합격자 10명을 확정·발표했다.

최종 합격한 10명은 지난 2010년 7월 총 100명이 응시한 도선수습생 전형시험을 통과하고 6개월간 200회 이상의 실무수습을 완료한 후, 금년 2월 10일 실시된 최종 면접과 실기시험에 합격한 인원들로서 수석 합격자는 부산항 도선구를 희망한 윤정만 씨로 밝혀졌으며 전체 평균 연령은 54세로 외항선박의 베테랑 선장 출신이다.

도선사(導船士)는 변화무쌍한 바다 위에서 항만에 입출항하는 선박에 탑승하여 선박을 부두까지 안전하게 인도하는 전문가로서, 도선 기술, 선박 항행장비와 조종성능에 대한 지식, 특정 항만의 기상 및 지리 지식 등 종합적인 능력과 자질을 필요로 한다. 도선사는 해상선박교통 안전 확보와 항만시설 보호에 필수적인 역할을 하고 있기 때문에 정부는 도선사의 응시자격을 6천톤 이상 선박의 선장으로서 5년 이상 승무한 경력을 갖춘 해기사로 정하고 있다.

현재 우리나라에는 230여명의 도선사가 활동하고 있으며, 이번 합격자 10명은 평택·대산·마산항에 각각 1명씩, 여수항 2명, 부산항에 5명이 배치될 예정이다.

〈 ※ 2011 도선사 합격자 명단 〉

연 번	성 명	도선구
1	안외제	부산항
2	이경희	부산항
3	윤정만	부산항
4	최봉권	부산항
5	박재일	부산항
6	고정환	여수항
7	이우진	여수항
8	김 철	마산항
9	황병주	평택·당진항
10	이규봉	대산항



지난해 국제여객선 이용실적 최대 기록

여행 및 화물운송 수요증가로 역대최고 실적 달성

지난해 국내경기 회복에 따른 여행 및 화물운송 수요 증가로 국제여객선을 이용한 여객과 화물이 역대 최고의 실적을 기록했다.

2월 8일 국토해양부(장관 정중환)에 따르면 지난해 여객은 전년대비 32.6% 증가한 277만명, 화물은 22.5% 증가한 54만9,000TEU를 각각 수송한 것으로 집계돼 1970년 한일간 국제여객항로가 개설된 이후 역대 최고의 실적을 보였던 2007년 수준을 넘어섰다고 밝혔다.

국토해양부는 세계 경제위기의 여파로 2008년 이후 지속적으로 감소해왔던 실적이 지난해 큰 폭으로 회복한 것이며, 이는 학생 등 단체여행객을 중심으로 한 내국인 관광객의 급증과 중국인의 한·국제여행 수요증대가 가장 큰 요인이라고 밝혔다.

항로별로 보면, 한·중항로는 양국간 교역량 증가, 단체 여행수요 급증, 소상공인 이용객의 증가 등에 힘입어 여객과 화물의 증가율이 전년대비 각각 30.2%와 28.6%로 크게 증가했다.

한·일항로 또한, 원화가치 하락, 신종플루 등으로 인해 침체되었던 여행수요가 이전 수준으로 회복되면서 여객은 전년대비 36.1%의 높은 증가율을 보인 반면, 화물의 경우에는 5%의 소폭 증가에 그쳤다.

이에 국토해양부는 국제여객선을 이용한 단체여행 관광수요 등이 꾸준히 증가하고 있고, 경기회복에 따른 한중일간 교역이 증가하는 추세에 있어 지난해에 이어 올해도 여객 및 화물의 증가세는 지속될 것이라고 전망했다.

특히, 금년도에도 지난 1월 하순 광양과 시모노세키간 신규항로가 개설된 데 이어 2월 중순경에 평택과 일조항로가 추가 개설될 예정으로 있어 한·중·일간 신규 여객수요 창출이 기대되고 있다.

현재, 우리나라와 한·중·일·러 간에는 총 22개의 국제여객항로가 개설되어 있으며, 이중 한·중항로에는 14개 항로 14척이, 한·일항로에는 6개항로 14척이, 한·중·러 및 한·일·러 항로에는 2개항로 2척의 국제여객선이 운항하고 있다.

최근 5년간 항로별 여객 및 화물 수송실적

구분	2005	2006		2007		2008		2009		2010		
				%		%		%		%	%	
여객 (명)	계	2,112,939	2,392,459	13.2	2,549,874	6.6	2,536,333	△0.5	2,088,967	△17.7	2,769,808	32.6
	한중	1,027,298	1,176,810	14.6	1,104,651	△6.1	1,096,792	△0.7	1,141,193	4	1,485,738	30.2
	한일	1,028,333	1,151,531	12	1,396,051	21.2	1,405,811	0.7	901,105	△35.9	1,226,119	36.1
	한러동	57,318	64,118	11.9	49,172	△23.3	33,730	△31.4	46,669	37.5	57,951	25
화물 (TEU)	계	379,808	435,939	14.8	497,779	14.2	486,667	△2.2	448,400	△7.9	549,128	22.5
	한중	278,347	330,225	18.6	378,244	14.5	363,276	△4.0	337,823	△7.0	434,451	28.6
	한일	96,859	100,243	3.5	114,217	13.2	120,712	5.7	107,201	△11.2	112,595	5
	한러동	4,602	5,471	18.9	5,318	△2.8	2,679	△49.6	3,376	26	2,082	△38.3

1월 컨테이너물동량 역대 1월 최고실적 기록

165만9천TEU 처리, 전년대비 12.7% 증가

국토해양부(장관 정종환)는 전국 항만의 1월 컨테이너 물동량(추정)이 165만9,000TEU로 지난해 같은달의 147만2,000TEU에 비해 12.7% 증가했다고 발표했다. 이는 역대 1월 물동량으로는 최고 실적이다.

수출입화물은 106만TEU로 나타났다. 이는 미국, 중국, 일본 등 주요국가와의 교역량 증가에 힘입어 지난해 1월 대비 16.3% 늘어났으며, 환적화물(56만1,000TEU)도 주요 선사들이 부산항을 통한 환적을 확대함에 따라 6.9% 증가했다.

수출입 항만 컨테이너 물동량의 약 74%를 처리하는 부산항의 1월 물동량은 작년 동월보다 15.6% 증가한 122만6,000TEU를 기록했다. 특히 韓-美, 韓-中 등 수출입화물의 증가가 두드러졌으며, 환적화물은 현대상선, 한진해운 등 주요 선사의 환적

확대로 꾸준한 증가세를 보이고 있다.

광양항 1월 물동량은 작년 동월보다 2.2% 감소한 16만8,000TEU를 기록했으나, 2월 이후에는 전주-광양고속도로 개통 등 배후도로망 확충과 신규항로(동남아, 시모노세키) 개설에 따라 호남권 물동량 확대가 기대되고 있다.

인천항 1월 물동량은 수도권 지역의 對中 수입 증가 등 수출입화물의 증가에 힘입어 전년 동월대비 8.2% 증가한 15만6,000TEU를 기록했다.

국토해양부 관계자는 “수출입화물의 증가에 힘입어 역대 1월 최고 물동량을 달성하였으며, 이 추세 대로라면 올해 무난히 컨테이너 물동량 2천만 TEU 시대로 진입할 수 있을 것으로 기대된다”고 밝혔다.

〈 1월('06~'11) 전국 컨테이너 물동량 추이 〉

(단위 : 천TEU, %)

구분	'06.1	'07.1	'08.1	'09.1	'10.1	'11.1
합계 (증가율)	1,272	1,382 -8.7	1,459 -5.6	1,172 (△19.7)	1,472 -25.6	1,659 -12.7
수출입 (증가율)	777	907 -16.6	937 -3.3	695 (△25.8)	911 -31.1	1,060 -16.3
환적 (증가율)	464	460 (△0.8)	501 -8.9	457 (△8.9)	525 -14.8	561 -6.9
연안 (증가율)	30	15 (△49.6)	21 -41.4	20 (△8.3)	37 -85.8	38 -4.2



3월 해양사고는 적지만 충돌사고 빈도 높아

지난 5년간 3월 발생 해양사고가 전체 58.8% 차지



3월은 해양사고가 비교적 적게 발생하지만 충돌 전복사고에 대한 빈도는 높은 것으로 나타났다.

지난 5년 동안 3월에 발생했던 해양사고로 인한 인명피해 중 58.8%가 충돌사고에 의한 것이다.

특히 지난 5년간 3월은 연중 두 번째로 사고가 적은 달이었으나, 충돌사고 발생비중이 전체의 26.3%(62건)로 월평균 충돌사고 발생비중(24.4%) 보다 높았으며, 전복사고는 11월(11건)에 이어 연중 두 번째로 빈발(10건)했고 주로 어선에서 발생한 것으로 나타났다.

3월중 선종별 주요사고 사례를 감안할 때, 불가피하게 황천 항해를 하는 어선은 대각도 변침에 의한 전복사고를 조심하여야 하고, 1,000~5,000톤

급 화물선은 오전 4시~8시대 당직자에게 충분한 사전휴식을 주어 새벽시간 충돌사고를 예방하는 것이 중요하다.

또한 예부선 선원은 탱크 등 밀폐구역 작업시 질식사고 예방을 위해 산소와 유해가스 농도를 반드시 측정하고, 피에인부선 정비 작업시 구명동의를 착용하여 해상추락 등 만일의 사태에 대비하여야 한다.

중앙해양안전심판원에서 발표한 3월 해양안전예보에 따르면, 지난 5년간 3월 중 발생한 해양사고는 총 236건(312척)으로 유형별로는 지난 5년간 유형별로는 ▲기관손상 75건(31.8%) ▲충돌 62건(26.3%) ▲좌초 및 안전저해 각 16건(각각 6.8%)

▲운항저해 13건(5.5%) ▲화재 및 전복 각 10건(각각 4.2%) ▲침몰 및 인명사상 각 8건(각각 3.4%) ▲키손상 7건(3.0%) ▲조난 4건(1.7%) ▲접촉 3건(1.3%) ▲기타 4건(1.6%)의 순으로 집계됐다.

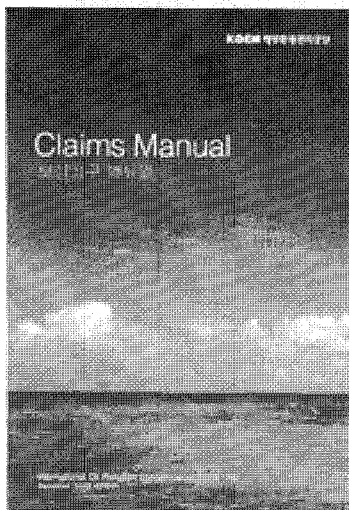
아울러 이로 인해 발생한 인명피해는 총 102명(사망실종 75명, 부상 27명)으로 ▲충돌 60명(58.8%) ▲전복 29명(28.4%) ▲인명사상 10명(9.8%) ▲화재 2명(2.0%) ▲좌초 1명(1.0%)의 순이었다.

특히 인명피해 중 사망·실종은 화물선 충돌사

고(2척에서 28명)에서, 부상은 어선 충돌사고(14척에서 23명)에서 가장 많았던 것으로 나타났다.

해심안전심판원 관계자는 3월의 안전운항 실천운동 구호로 '충돌사고 예방 및 사고피해 최소화'를 위하여 당시 상황에 맞는 안전속력을 유지합시다'를 선정했다며 선박에서 이를 적극 이행하여 줄 것을 당부했다.

IOPC 보상청구 매뉴얼 개정판 번역본 제작 배포



CONTENTS		목 차	
구분	페이지	구분	페이지
1	1	1	1
2	2	2	2
3	3	3	3
4	4	4	4
5	5	5	5
6	6	6	6
7	7	7	7
8	8	8	8
9	9	9	9
10	10	10	10
11	11	11	11
12	12	12	12
13	13	13	13
14	14	14	14
15	15	15	15
16	16	16	16
17	17	17	17
18	18	18	18
19	19	19	19
20	20	20	20
21	21	21	21
22	22	22	22
23	23	23	23
24	24	24	24
25	25	25	25
26	26	26	26
27	27	27	27
28	28	28	28
29	29	29	29
30	30	30	30
31	31	31	31
32	32	32	32
33	33	33	33
34	34	34	34
35	35	35	35
36	36	36	36
37	37	37	37
38	38	38	38
39	39	39	39
40	40	40	40

국제유류오염보상기금(International Oil Pollution Compensation Funds, IOPC Funds)에서 최근 배포한 유류오염 보상청구 매뉴얼(Claims Manual) 개정판을 해양환경관리공단(KOEM)이 번역하여 국토해양부, 해양경찰청, 석유협회, 검사사 등에 배포했다.

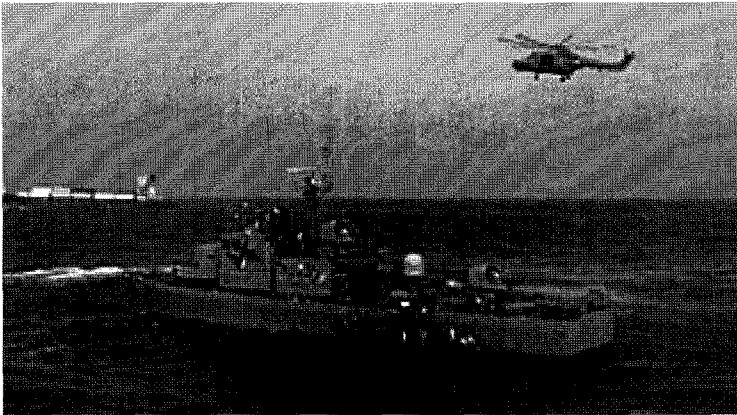
해양환경관리공단에 따르면 IOPC Fund 1992 보상청구 매뉴얼은 보상제도 운영방식, 보상청구 제출 및 사정방법, 보상청구 유형별 제출에 대한 지침 등이 명시되어 있으며, 영문 원본과 국문 번역본을 양면에 함께 게재하여 해석의 통일성·정확성을 높이고 관련 용어 이해도를 높였다.

한편 해양환경관리공단은 보상청구 매뉴얼 번역본의 정부 및 관련 단체와 업체에 배포로 대형 해양오염사고 발생 시 효율적이고 합리적인 국제유류오염 보상청구를 통하여 유류오염 피해에 대한 원활한 보상에 기여할 것으로 기대하고 있다.



2010년 해적피해로 인한 피해액 70억달러 육박

선박 보험비와 운항비용 급상승등 경제적 손실 가중



현황을 고려하면 연간 20억달러 상당이 파병해군의 비용에 사용되고 있다. 이 비용에는 현재까지 파병된 해군함 43척의 운항일수, 인건비, 운항비등이 모두 포함되고 있으며 해적퇴치비와 고용비를 제외하고서도 아프리카와 인도양, 유럽 그리고 북미등의 해적 예방비도 상당액을 차지하였다.

또한 2010년 동안 잡힌 해적들

글로벌 해운불황의 여파로 해운선사들의 어려움이 계속되는 가운데 지난해 해적피해로 인한 피해액이 70억~120억달러에 이른 것으로 나타났다. 또한 피랍된 선원에 대한 평균 몸값은 540만달러로 2005년에 기록한 15만달러 대비 크게 상승하였다.

2010년 최대 몸값을 기록한 사례로는 11월에 피랍된 삼호드림호가 기록한 950만달러이며 전체 몸값은 2억3,800만달러인 것으로 나타났다.

2010년 해적들의 활동은 점점 더 대담해져 인도양 해역 전역으로 활동반경을 넓히고 있으며 그 결과, 2010년 해적에 의해 납치된 선원들은 총 18개국 500여명에 이르렀다.

주요 납치 해역은 소말리아해역, 나이지리아, 기니, 말라카해역 그리고 인도양 연안이며 납치된 선박들은 해적에 의해 본거지인 소말리아로 끌려갔다.

한 해적전문기관은 해적피해로 인한 피해액이 잠정적으로 70억~120억달러에 이를 것이라고 분석하였다.

물론 이수치는 정확성이 떨어지지만 현재 경제

에 대해 구속, 기소 그리고 처벌 등에 사용된 비용만 3,100만달러에 이르고 있는 것으로 나타났다. 그리고 최근 들어 해적보험비용 또한 증가추세이다.

이미 전쟁위험지역 통과에 대한 추가 해적보험에 상당수의 선박이 가입되어 있으며 총 비용은 4억6,000만달러에서 32억달러까지 전망되고 있다.

국제해운민간단체들은 이에따라 각국 정부에 해적위험해역에 해군 파병은 필수적인 사항임을 인식하고 적금 동참해줄 것을 요청하고 있다.

운항적인 측면에서도 손실을 계속되고 있다. 전세계 원유수송의 40%에 해당하는 선박이 해적위험해역을 통항하고 있으며 일부 해운선사들은 동위험해역을 회피하여 케이프타운을 경유한 항로를 이용하기 시작했으며 이에 따른 추가비용은 연간 24~30억달러가 소요될 전망이다.

또한, 선사들이 선박안정을 위해 추가 안정장치 설치에 소요되는 비용은 3억6,300만달러에서 25억달러에 이르는 등 해적에 따른 선사들의 경제적 부담은 더욱 가중될 전망이다.

컨테이너 물동량 강세 및 운임안정 예상

2011년 컨물동량 증가율 최소 6~8% 이상 전망

향후 컨테이너 해운 산업에 대한 신뢰가 올해 컨테이너 물동량 전망에 대한 낙관론에 힘을 주고 있다고 AP Moller의 Nils Smedegaard Andersen CEO는 밝혔다.

Andersen CEO는 올해 컨테이너 물동량 증가 전망을 6~8%로 말하고 있지만 올해 말에 가서 보면 물동량 증가는 훨씬 가파르게 진행됐을 것이라고 밝혔다.

현재 시장 전문가들은 올해 컨테이너 물동량 증가율이 최소 6% 이상일 것이라는 점에 대해 이견이 없는 상태라고 ABG Collier의 해운 애널리스트인 Lars Heindorff씨는 밝혔다.

지난 해 9개월동안 AP Moller의 컨테이너 수송 물량은 7% 증가했지만 평균 운임은 2009년 같은 기간 대비 34% 상승한 바 있다고 덧붙였다.

그러나 물동량이 증가한다고 해서 자동으로 운임이 높아지는 것은 아니다. 운임은 2009년 후반 및 2010년 초 최저 수준에서 급속히 상승한 것이다.

NOL에 따르면, 2009년 3분기 FEU당 2천219달러에 그친 운임이 2010년 3분기에 3천120달러로 상승한 것으로 나타났다.

그러나 지난 해 11월 중순부터 12월말까지 6주간 동안 운임은 다시 하락해 FEU당 2천647달러로 하락한 바 있다.

해운산업 실적의 열쇠인 경제 회복은 전세계에서 동일한 속도로 진행되는 것은 아니다.

일부 애널리스트들은 지난 해 컨테이너선사들이 시황회복이 진행되는 가운데 감속운항 및 투입선복 조절로 혜택을 본 것으로 보고 있다. 그러나 시

장의 회복세는 유럽 수요 약세 등으로 둔화될 가능성도 있는 것으로 보고 있다.

컨테이너선 해운 시장의 주요 이슈는 컨테이너 선사들이 수익성에 초점을 맞추고 있는 전략을 유지할 수 있을지 또는 과거에 그러했듯이 시장 점유율에 대한 환상에서 빠져 나올 수 있을 지에 달려 있다고 이들은 보고 있다.

컨테이너선 해운 시장에 대한 일부 부정적인 시각에도 불구하고 대다수의 의견은 긍정적인 것으로 나타났다.

Drewry Shipping Consultants에 따르면, 지난해 컨테이너 선사들의 수익은 170억달러를 기록했지만 올해는 80억달러로 감소될 것으로 전망했다. 그러나 이는 2009년의 195억달러 손실에 비해서는 훨씬 양호한 것이라고 밝혔다.

업계 관계자들은 또 과거와는 달리 컨테이너 선사 및 하주들도 시장 점유율 확대를 위한 피홀리는 전투는 그 누구에게도 이익이 되지 않다는 점을 잘 알고 있다는 것이다.

하주들은 선사들이 시장 점유율 확대를 위한 공격적인 영업으로 비용을 약간 절감할 수도 있겠지만 만약 선사들이 점유율 경쟁으로 인해 몰락하게 되면 하주들의 공급 체계가 작동하도록 하는데 필수적인 선사들의 안정적인 운영이 어렵게 된다는 점을 잘 알고 있다는 것이다.

덴마크의 Sydbank 해운애널리스트인 Jacob Pedersen씨는 컨테이너선 업계는 수요의 계절적인 요인에 예전보다 훨씬 잘 대처하고 있다고 밝혔다.



2011년 컨테이너 해운시장 안정적 회복 전망

금융위기 이전 대비 수급측면에서 견고한 회복 기록

2011년 컨테이너 해운 시장은 공급측면에서 대형선 인도가 많지만 금융위기 이전 대비 부담이 적고 수요 측면에서는 미국 물동량의 의미 있는 증가가 기대된다고 신영증권의 염경아 연구원은 밝혔다.

공급측면에서 보자면, 컨테이너 운송경기가 본격적인 회복세에 접어든 2010년 하반기에는 인도시기를 뒤로 미뤘던 선박들의 인도량이 다시 늘어나기 시작했다. 특히 8천TEU 이상의 초대형 컨테이너선의 경우 2010년 하반기에만 38만TEU 이상 인도되면서 주요 노선(아시아-미주/유럽)의 공급량 증가를 이끌었다. 하지만, 물동량이 빠른 속도로 회복됨에 따라 공급증가에도 불구하고, 꾸준한 운임 상승세를 이어갔다.

2011년에는 상반기 중에 2010년 하반기에 인도된 물량보다 많은 초대형 컨테이너 선박이 인도될 예정이다. 상반기 인도예정량은 52척이며, 선복량 기준으로는 약 58만TEU가 늘어날 것으로 보인다. 2011년 성수기 운송에 투입될 선박들이 상반기에 집중적으로 인도되는 모습이다.

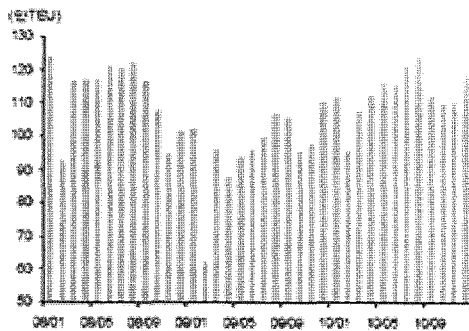
그럼에도 불구하고 2011년 연중 컨테이너 선박 인도에 따른 공급증가율은 10% 수준을 크게 벗어나지 않을 것으로 예상돼 평균적으로 13% 이상의 공급 증가가 이어지던 금융위기 이전보다도 공급 부담은 현저히 낮을 것으로 전망된다.

공급증가가 제한적일 것으로 예상되는 시점에서 향후 운임의 움직임을 결정할 요소는 주요 노선(아시아-미주/유럽)의 물동량 증가이다.

신규 인도되는 대형컨테이너선의 공간을 채워줄 수 있다면, 2010년 이상의 운임 상승도 기대해 볼 수 있는 상황이다.

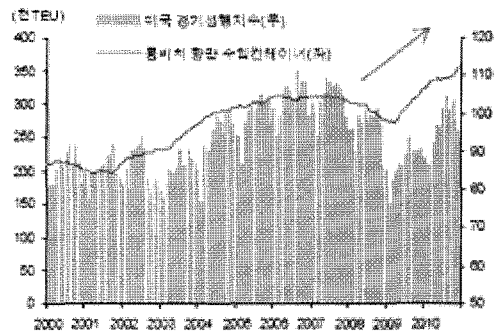
2010년은 불황기 이전 수준의 물동량을 회복한 유럽노선의 약진이 두드러지는 한 해였다. 아직까지 1만TEU 이상의 선박의 접안이 제한적인 미주노선보다 대형선 투입이 많이 됐음에도 불구하고, 아시아지역에서 수입된 물동량이 전년 대비 17.7%나 증가했다. 2011년에는 아시아지역 선주들이 많은 비중을 두고 있는 미주노선의 물동량 증가가 두드러질 것으로 예상된다.

도표 5. 아시아→유럽 물동량



자료: CTS, 신영증권 리서치센터

도표 6. 동아시아→미주 컨테이너 수입량과 미국 경기성장지표



자료: Bloomberg, 블룸버그 평단, 신영증권 리서치센터

2011년 심각한 선박공급과잉은 없을 듯

선박 인도지연 및 취소량 증가에 따른 공급조절 기대

탱커, 벌커 및 컨테이너선 부문의 심각한 선박 공급과잉은 지난 해에 이루어진 선박 인도 지연 및 취소 등으로 인해 발생되지 않을 것이라고 런던 소재 선박 브로커인 Braemar Seascope는 밝혔다.

Braemar Seascope는 2009년말 수주잔량과 2010년 실제 선박 인도량을 비교한 결과를 토대로 이 같은 결론에 도달했다. 선박 인도 예정물량과 실제 인도물량의 차이는 조선 및 운임 시장에 대한 통찰을 제공한다.

2010년 인도 예상물량과 실제 인도량의 차이는 일부 조선소의 기술적인 문제와 글로벌 금융위기의 낙진에 따른 것이다. 일부 발주 물량은 취소됐으며 상당수의 발주물량은 선주들이 납기 연기를 위한 협상을 진행했다.

벌커의 경우 2010년 인도 예정물량은 1천400척/1억1천300만DWT이었지만, 실제 인도량은 950척/780만DWT에 그쳐 인도 지연율이 31%에 달하는 것으로 나타났다.

케이프사이즈 벌커의 경우(12만DWT 이상) 270척이 인도 예정이었지만 실제 인도 물량은 195척으로 인도 지연비율이 27%에 달했다.

2011년 케이프사이즈 벌커 인도 예정물량은 262척에 달하고 있지만, Braemar Seascope의 연구 책임자인 Mark Williams씨는 벌커 운임 전망을 감안하면 인도 지연 비율이 확대될 가능성이 높고, 선박 인도 지연은 선박 수요가 공급을 따라 잡을 수 있도록 할 수 있다고 밝혔다.

탱커 부문의 경우도 2010년 한 해 동안 인도 예정물량이 거의 400척/5천100만DWT이었지만 실제로 인도된 선박은 290척/3천700만DWT으로 인

도 지연률이 27%에 달한 것으로 나타났다.

수에즈막스 탱커는 57척의 인도가 예정됐지만 36척만이 인도돼 납기지연 비율이 37%를 기록했다.

수에즈막스 탱커 이하 사이즈의 경우 22척의 현대 탱커가 인도 예정이었지만 실제 인도 물량은 9척에 그친 것으로 나타났다.

2011년 한 해 동안 인도 예정인 VLCC는 거의 80척에 육박하고 있는 것으로 나타났다. 그러나 2010년 인도 지연이 26%에 달했으며 원유 수요가 강세로 유가가 배럴당 90달러 이상에서 지지됨에 따라 선박 공급과잉에 따른 최악의 영향에서는 벗어날 것으로 기대된다.

Braemar Seascope는 올해 인도 예정인 수에즈막스 탱커 60척이 적기 인도는 어려울 전망이며 수에즈막스 탱커의 공급 과잉 우려도 완화되고 있다고 밝혔다.

빠르게 늘어나고 있는 컨테이너선복량은 지난 한 해 350척 이상의 선박이 신규로 인도될 예정이었으며, 이중 7천500TEU급 이상 대형 컨테이너선이 80척이었다.

예상인도 물량은 170만TEU였지만, 실제 인도 물량은 290척/135만TEU를 기록했다.

Braemar Seascope는 2010년 컨테이너선 인도 지연은 감속운항, 계선 및 다른 형태의 선박 공급 관리로만으로는 설명될 수 없다고 밝혔다.

2010년 한 해 동안 인도 지연된 컨테이너선의 비율은 27%이며 올해에는 222척/147만TEU가 인도될 예정이지만, Braemar Seascope는 올해 컨테이너선의 인도 지연은 더욱 늘어날 전망이라고 밝혔다.