

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
우리나라 세계 5대 해운강국 진입 크게 앞당겨질 듯	2
홍콩경쟁법에 대한 검토의견 홍콩자치정부에 제출	4
선주협회 회장단, 해운기금 조성 등 주요안건 심의	6
한국선주협회, 중견 정기선사 대상 조찬간담회 개최	7
한국선주협회 이진방 회장 신규회원사에 회원증 전달	9

해운이슈	16
베이징올림픽 후 중국경제 적신호로 해운시황 하락우려	16

업계동정	20
------	----

해사정보	31
올 상반기 국제여객승객 126만6,000명으로 4.5% 증가	31
대형하주기업 수출물류비 유가상승으로 인해 26% 증가	33
세계신조선 발주, 2007년 4분기 이후 큰 폭으로 감소	36
호주 원자재 선적항만의 체선현상 최근에 크게 개선	41
미국, 캐나다, 멕시코 북미3개국 수입화물 검역강화	42
일본선사 K-Line 중국에 대형수리조선소 건설 추진	43

해사문화	44
------	----

해운일지	46
------	----

# 우리나라 세계 5대 해운강국 진입 크게 앞당겨질 듯

## 당초 오는 2016년에서 2010년 또는 2011년으로 단축

지난 2003년이후 한국상선대가 지속적으로 증가함에 따라 우리나라의 세계 5대 해운강국 진입이 크게 앞당겨질 것으로 전망되고 있다.

국적외항선사들의 보유선복량은 지난 2003년 426척, 1,190만7,247G/T에서 2004년 493척, 1,321만3,558G/T으로 전년대비 11.0% 증가했다.

이어 2005년말에는 533척, 1,395만8,875G/T로 5.6% 증가했으며, 2006년말에는 608척, 1510만 5,381G/T로 전년대비 8.2% 늘었다. 그리고 2007년말 현재 국적외항선사들의 보유선박은 721척, 1,810만2,741G/T로 무려 19.8% 증가하는 등 지난 2003년 이후 선복량 기준으로 연평균 11.2% 증가했으며, 척수로는 연평균 74척이 증가한 것으로 집계됐다.

또한, 최근 우리 협회가 지난 6월부터 8월까지 국적외항선사들을 대상으로 전수조사를 실시한 결과에 따르면, 2008년 6월말 현재 국적외항상선대는 모두 847척, 2,173만2,000G/T(3,254만8,000 DWT)로 집계되는 등 올해 들어서도 한국상선대가 큰 폭으로 증가한 것으로 나타났다.

이처럼 최근 5년 사이에 한국상선대가 크게 증가한 것은 지난 2003년 하반기 이후 해운시황이 크게

호전된데다 2005년에 도입된 톤세제의 영향으로 국적외항선사들의 투자여력이 증진됐기 때문으로 분석되고 있다.

이에 따라 우리나라의 세계 5대 해운강국 진입이 5년가량 앞당겨질 것으로 전망된다.

지난 1995년 이후 2007년까지 우리나라는 세계 8위의 해운국 위치를 고수해 왔다. 하지만, 최근에 선박보유량이 크게 늘면서 2008년 1월 현재 세계 6위의 해운국으로 2단계 도약했다.

독일의 해운리서치사인 ISL에 따르면, 2008년 1월 현재 한국상선대는 3,676만DWT로 노르웨이(1,400척, 4,511만8,000DWT)에 이어 세계 6위에 랭크된 것으로 나타났다.

특히, 우리나라의 5대 해운강국 진입이 당초 계획보다 앞당겨 질 것으로 예상되는 이유는 국적외항선사들의 신조발주량이 최근에 급격히 증가, 오는 2010년을 전후하여 신조선을 대거 인도받기 때문이다.

한국선주협회가 최근 국적외항선사들을 대상으로

### [ 2008년 1월 현재 국가별 선박보유량 현황]

순 위	국 별	척 수	천DWT
1	그 리 스	3,087	175,711
2	일 본	3,433	160,722
3	독 일	3,189	94,513
4	중 국	2,975	83,064
5	노르웨이	1,400	45,118
6	한 국	1,063	36,760

※ 주 : 1,000G/T 이상 선박으로 국가별 해외치적선박 포함

### [ 국적외항상선대 추이 ]

구 분	2003년말	2007년말	2008년 6월말
선사수	49	143	163
척수	414	719	847
천G/T	11,459	18,070	21,732
천DWT	17,218	28,175	32,548

[ 외항해운업계 신조선 발주량 현황 ]

(08. 6월말 기준)

구 분	건조장소	척수	천G/T	천DWT
회원사	국내건조	180척	11,007	18,707
	해외건조	142척	5,204	7,998
	합 계	322척	16,211	26,705
비회원사	국내건조	8척	376	394
	해외건조	4척	35	40
	합 계	12척	411	434
합 계		334척	16,622	27,139

(자료) 한국선주협회, 6~8월 전수조사자료임

로 신조발주량을 전수조사한 자료에 따르면, 2008년 6월말 현재 신조선발주량은 모두 334척, 1,662만2,000G/T(2,713만9,000DWT)로 집계됐다.

이들 신조발주선 가운데 국내조선소에 발주된 선박은 188척, 1,138만3,000G/T(1,910만1,000DWT)로 집계되었다. 나머지는 외국조선소에 발주되었다.

한편, 국적외항선사들의 신조발주선박 인도예정시기를 보면, △금년 말까지 39척, 129만9,000G/T(371만3,000DWT)가 인도되고 △2009년도에 96척, 371만3,000G/T(622만2,000DWT)

△ 2010년 도에 121척, 650만4,000G/T(1,056만6,000DWT)가 각각 인도될 예정이다.

이어 △2011년에는 45척, 320만4,000G/T(568만4,000DWT) △2012년 24척, 150만5,000G/T (244만7,000DWT)가 인도된다.

또한 최근 10년간 중고선 도입, 매선, 해철 등 증감실적을 고려할 때, 중고선도 매년 30척이상 도입될 것으로 예상

되고 있다.

이에 따라 오는 2010년 중반에 세계 5대 해운강국 진입 목표시기가 정부의 적극적인 해운지원정책 및 우리 해운업계의 과감한 투자로 2010년 또는 2011년으로 앞당겨질 전망이다.

특히, 오는 2010년 초 한국상선대는 5,500만DWT로 늘어나 세계 5대 해운강국으로 진입함은 물론, 해운수입도 600~700억\$로 크게 증가할 것으로 예상된다.

[ 신조선 인도시기 예상 ]

구분		'08년말	'09년말	'10년말	'11년말	'12년말	'13년말
신조선 도입	척수	39	96	121	45	24	9
	천G/T	1,299	3,713	6,504	3,204	1,505	397
	천DWT	3,713	6,222	10,566	5,684	2,447	677
중고선 증감	척수	15	31	31	31	31	31
	천G/T	200	400 400	400 400	400		
	천DWT	335	671	671	671	671	671
합 계	척수	901	1,028	1,180	1,256	1,311	1,351
	천G/T	23,231	27,344	34,248	37,852	39,757	40,554
	천DWT	36,596	43,489	54,726	61,081	64,199	65,547

※ 주) 신조선 도입 : '08년 6월말 신조발주잔량을 인도 예정 연도별로 정리

중고선 증감 : 최근 10년간 중고선 도입, 매선, 해철 등 증감실적 평균하여 반영

## 홍콩경쟁법에 대한 검토의견 홍콩자치정부에 제출 선협, 정기선해운 독금법 적용 면제조항 존속요망

한국선주협회(회장 이진방)는 최근 홍콩의 경쟁법 개정움직임에 대한 의견서를 홍콩자치정부 상무국에 제출하고 정기선해운의 독점금지법 적용제외조항의 유지존속이 반드시 필요하다는 의견을 제시했다.

협회는 검토의견을 통해 지난 5월 공포된 '경쟁법에 대한 상세제안: 의견공청서'에서 제안된 사항들이 홍콩자치정부의 향후 경쟁법제에 포함되어 경쟁정책의 궁극적 목표인 사회적 후생의 극대화와 경제의 지속가능한 발전을 위해 도움이 될 것으로 생각한다고 밝히고, 경쟁법제의 개정에 신중을 기하여 줄 것을 요청했다.

협회는 공청서 제7장(경쟁법 적용면제 및 적용배제)과 관련된 제46호~제49호 제안에서 제시된 정당성 부여논거가 넓게는 외항해운산업, 특히나 정기선 해운부문에 적용되어지고 또한 유지되어지는 것은 반드시 필요하다는 입장을 전달했다.

또 협회는 선·하주들과 각국 정부 등 전세계의 모든 이해당사자들간에 정기선 해운부문 독점금지법 적용 면제제도가 정기선사들간의 협력을 촉진함으로써 배선빈도 및 신뢰도, 서비스의 품질 및 가격 등에서 고객들의 욕구를 효과적으로 충족시킬 수 있었다며, 현행제도의 유지를 요청했다.

특히, 협회는 독점금지법 적용 면제제도의 전면적인 철회는 당해 산업의 사실상의 집중화라는 부정적인 결과로 이어질 수 있으며, 살아남은 운송인들간 독과점체제 내에서 유발될 수 있는 반경쟁적 결탁(anti-competitive collusion)이라는 위험에 맞닥뜨리게 될 것이라며, 독금법 적용제외 규정의

필요성에 대해 다음과 같이 강조했다.

첫째, 세계교역시스템이 원만하게 기능하고 운용되게 되려면 해상운송서비스 공급이 매 지역별로 아무리 적게 잡더라도 당해 서비스에 대한 수요 최대치 수준으로 이루어져야만 한다는 점이 그 전제조건이며 또한 필요조건으로 요구하고 있다는 점을 지적했다.

둘째, 전세계적으로 해상운송서비스에 대한 수요가 산업구조 및 발전단계의 지역별 차이가 가져온 세계무역 불균형 때문에 극심할 정도로 한 쪽으로 치우쳐져 있다는 점을 들었다. 즉, 유럽 및 북미주 지역은 당해 경제의 중심축을 3차산업에 두고 있는 반면, 동아시아지역은 그 중심축을 이들 지역들과 대비시켜볼 때 상대적으로 2차산업에 두고 있다는 점이다.

예를 들어, 공산품들에 대한 주요 생산자들은 동아시아지역에 소재하고 있는 반면 동 생산물에 대한 주소비자들은 유럽 및 북미주 지역에 살고 있으며, 그 결과, 공산품들에 대한 정기(컨테이너)선 운송은 아시아로부터 유럽 방향, 그리고 아시아로부터 북미주 방향으로 극단적 수준의 구조적 쏠림현상이 계속 나타나고 있다는 점을 강조했다.

셋째, 컨테이너선의 경우 이러한 극단적 편향성 때문에 야기되는 아시아향 북항부문(북미주 ⇒ 동아시아; 유럽 ⇒ 동아시아)의 구조적 공급과잉상태를 해결해 내기 위한 적절한 대체 운송서비스 수요시장(예컨대, 미주로부터 동아시아로 오게 되는 북항 컨테이너에 곡물 등과 같은 저가의 일차산품을 수송한다는 것은 물리적으로나 실제적으로 또는 경

제효율 면에서 타당한 선택이라 할 수 없을 것임)을 전혀 찾아낼 수 없다는 점을 지적했다.

그리고 해상운송은 서비스 고유의 독특한 특성, 즉 생산과 소비의 동시성을 갖고 있는 생산물임으로 판매되지 못한 적하공간(freight capacity)은 영원히 잃어버리는 것이 되는데 이러한 특징이 제조업 생산품의 그것과 현저하게 대비되는 점임을 강조했다.

협회는 이같은 요인들로 인해 아주 엄밀한 경쟁

정책이 만약 정기선해운부분에 도입된다면, 해상은 송부문, 특히 아시아항 북항 구간 (북미주 ⇒ 아시아; 유럽 ⇒ 아시아구간)에 있어 출혈경쟁을 초래하여 결국에는 경쟁정책이 당초 추구하고 있는 공공적 목표인 사회적 후생의 극대화라는 목표를 달성하는 대신 오히려 이를 막아버리는 상황으로 악화될 소지가 농후하다고 밝히고, 관련규정의 개정에 보다 신중을 기하여 줄 것으로 희망했다.

## 선협 · 정부 · 해운, 해군전역자 해기사 양성방안 협의 함정운항 5년이상 경력자 3급 해기사 면허응시토록

한국선주협회를 비롯하여 국토해양부, 해군본부, 한국해양수산연수원은 8월29일 협회 회의실에서 부사관급 이상 해군전역인력의 해기사 활용을 위한 민관협의회를 개최하고 양성을 위한 회의를 29일 선주협회 회의실에서 개최했다.

이날 회의에서 국토해양부는 해기사 면허시험 면제 교육시행과 관련하여 해양경찰과 해기사, 해양대 재학생들과의 형평성 및 국제협약 이행상의 문제로 불가하다는 입장을 표명했다.

하지만, 이날 회의에서는 해기사 면허취득교육 개설과 관련해서 함정운항 5년이상의 경력자에 대해 3급해기사 면허응시를 위한 교육과정을 개설하는 한편, 교육기간은 좌학 8주와 실습 4주로 하고, 정원은 항해 20명, 기관 20명으로 정하였다.

교육비에 대해서는 좌학비용은 해군에서 부담하고, 실습 등 추가로 발생하는 비용은 국토해양부와 선주협회에서 부담하는 것으로 합의했다.

교육 개설시 장점은 2주간 면허취득 집중 교육을 통해 면허취득이 용이하여 면허취득률 향상이 기대되고, 6주간 교육으로 직무교육 및 자격취득교육이 면제된다. 기존 신규면허취득자의 경우는 연수원 교육일정개설일정에 맞춰 면허취득교육, 기초안전교육, 상급안전교육 등을 이수해야 하므로 실제 의무교육 이수까지는 1년이란 기간이 소요된다.

하지만 단점은 교육참여로 면허합격이 보장되지 않는다는 것이다.

향후 교육개설을 위해 연수원은 교육개설을 위한 교과과정 준비 및 기숙사 확보, 선협은 선사 개인실습 의견조사 및 선사 채용수요 및 예상임금 조사 등을 담당하고, 해군은 1차 직업보도 대상으로 수요조사 등을 맡기로 했다.

교육신청인원에 따라 일정 및 소요비용 등이 추진계획에 반영되어야 하고, 승선전 반드시 이수해야하는 의무교육의 경우에는 해군사령부 교육과정에 포함하여 현역 복무중에 의무교육 이수제도를 마련해야 한다고 합의했다.

동 회의에는 국토해양부 추교필 과장, 박장호 사무관, 해군 제대군인정책과장 유성훈 대령, 인적자원개발과 강종규 사무관, 직업보도대위 김성호, 해양수산연수원 김경석 교학처장, 선주협회 방수일 부장, 김세현과장 등이 참석했다.



## 선주협회 회장단, 해운기금 조성 등 주요안건 심의 중소형 컨테이너전용부두 확보 연구용역 의뢰키로



한국선주협회는 9월2일 제4회 회장단회의를 갖고, 2008년도 해운기금조성방안 등 주요안건을 심의했다.

이진방 회장 주재로 열린 이날 회의에서는 먼저 사무국으로부터 기금조성방안을 비롯하여 한국 P&I 출자 건, 해군 국제관함식 참관 및 지원방안, 중소형 컨테이너전용부두 확보 타당성 연구 필요성 등에 대해 보고받고 이를 심의한 결과 원안대로 추진키로 했다.

또 이날 회의에서 사무국은 2007년도 외항해운 경영실적 및 2008년 6월말 현재 신조발주 현황, 항로별 시황 및 협의체 현안사항, 해운빌딩 확보 추진 상황, 외국인 해기사 양성기관 지원 및 설립방안, 선원임금채권기금 운영현황, 선박 환경관련 해운단체 공동연구용역 추진현황 등을 보고했다.

이와 함께 제41차 UNCITRAL 운송법회의의 참가 결과, 제3차 한-인도 해운회담 결과, 인도선원 출국 금지 관련 ASF 성명서, 홍콩 경쟁법에 대한 선협의

견서 제출, 가칭 「전국해운항만총연합회」 결성계획, 대국민 해운홍보계획, 신규회원 가입현황 등을 보고했다.

특히, 이날 회장단회의에서는 해군이 건국·건군 60주년을 맞아 최첨단 이지스함 보유 등 해양강국으로 성장한 대한민국 해군력을 국제사회에 시현하기 위한 해상 사열식 행사에 한국선주협회의 참관 및 지원을 요청해 이에 따라 이를 지원키로 했다.

또한, 중소형 컨테이너선의 전용부두가 없는 관계로 화물, 선박에 따라 사용선석이 수시로 변경됨으로써 혼란이 가중되고 효율성이 크게 저하됨에 따라 중소형 컨테이너선 전용터미널 확보를 적극 추진키로 했다.

그리고 이날 회의에서는 전세계적으로 해기사 공급난이 심화됨에 따라 향후 양질의 해기사 수급난이 더욱 악화될 것으로 예상됨에 따라 저임금 국가의 기존 시설 및 교수진을 최대한 활용하면서 최소한의 비용으로 국적선사 공급목적의 해기사 양성방안을 협의했다. 해기사 양성방안은 장기적인 관점에서 지속적으로 추진하기로 했다.

이밖에도 이날 회의에서는 최근 지구환경오염을 규제하기 위한 국제적 논의가 활발히 전개되고 있는데다 해운부문도 선박이 배출하는 환경오염 물질을 규제하기 위한 논의가 IMO를 중심으로 진행됨에 따라 IMO의 환경오염 규제 관련 협약 발효시 해운업계에 미치는 영향 및 국내 수용방안 등 검토를 위한 공동 연구 용역을 추진키로 했다.

# 한국선주협회, 중견 정기선사 대상 조찬간담회 개최

## 컨테이너전용부두 확보, 해기사 양성방안 등 현안사항 협의



한국선주협회는 9월10일 서울 롯데호텔에서 중견 정기선사 컨테이너전용부두 확보를 위한 조찬간담회를 개최하고 상호의견을 교환하는 등 구체적인 확보방안을 협의했다.

한-일 및 한-중, 동남아항로에 취항중인 컨테이너선사 대표들이 참석한 가운데 열린 이날 간담회에서 협회 사무국 김영무 전무는 브리핑을 통해 “부산항에 중소형 컨테이너선의 전용부두가 없는 관계로 화물이나 선박에 따라 사용선석이 수시로 바뀌어서 혼란이 야기됨은 물론 효율성이 크게 저하되고 있다”고 밝히고, 중소형 컨테이너전용부두의 필요성을 역설했다.

또 김 전무는 지난 2005년 이후 한국외항상선대

가 크게 늘어남에 따라 양질의 해기사 확보가 관건이 되고 있으며, 앞으로 중소형 선사들의 해기사 구인난이 더욱 심화될 것으로 예상된다고 밝히고 국내외에서 선원양상을 위해 다각도로 검토하고 있다고 밝혔다.

특히, 이날 회의에서는 협회와 중소형선사들이 해기사 수급난 해소를 위해 공동노력해 나가기로 했다. 더구나 해기사 양성을 위해 공동으로 비용을 부담하여 실질적인 대책을 마련키로 했다.

또한 이날 간담회에서는 근해항로의 운임회복을 위해 한-일항로의 선복조정 등의 협력방안을 벤치마킹하기로 하는 한편, 한-러해운협정 체결에 대해서는 러시아선사들이 우리나라를 기점으로 한 3국

간 항로의 무분별한 진출 등으로 항로질서를 우려했다.

중견 정기선사들의 컨테이너선 전용부두 확보와 관련하여 현재 한-일항로와 한-중항로, 동남아항로 등을 서비스하고 있는 근해선사들은 부산항에서 전용터미널이 없어 일반부두(재래부두)와 대형 컨테이너터미널에 기항하고 있는 실정이다. 한-일 및 한-중항로 취항선박의 90% 이상이 부산항 재래부두에서, 동남아항로 취항선박의 90% 이상이 대형 컨테이너터미널에 기항하고 있다.

하지만, 대형 컨테이너전용터미널에서 작업시 부두의 펜더가 중소형 선박에 맞지 않아 위험요소가 상존하는데다 중소형 컨테이너선의 건현이 낮은 관계로 대형크레인을 사용하는데 어려움을 겪는 등 지장을 받고 있다.

또한, 재래부두를 사용할 경우에도 작업시 많은 제약을 받고 있다. 수심, 선석길이 등의 제한으로 1,000TEU급 이상 선박의 접안이 불가하며, 일반화

물선과 공동사용으로 인해 안정적인 작업이 곤란하다. 더구나, 북항의 경우 재개발 계획에 따라 재래부두가 폐쇄된다. 부산신항의 경우도 대형선 위주로 운영되고 있는 실정이다.

이에 따라 한국선주협회는 9월2일 회장단회의를 열고, 중소형 컨테이너선사의 전용부두 확보가 시급하다는데 의견을 같이하고 이를 적극 추진키로 했다. 그리고, 9월10일 조찬간담회에서도 중소형 컨테이너선 전용부두의 조기확보를 위해 타당성 연구용역을 연구기관에 발주키로 했다..

이날 조찬간담회에는 고려해운 박정석 사장을 비롯하여 남성해운 서명천 사장, 동영해운 김병래 사장, 동진상선 오용환 사장, 범주해운 이상복 사장, 천경해운 김지수 사장, 태영상선 박영안 사장, 한성라인 고순영 사장, STX팬오션 심재운 전무, 홍아해운 변재현 이사, 한국해양수산개발원 김형대 본부장, 김수엽 연구원, 협회 사무국 김영무 전무, 조봉기 부장, 동남아정기선사협의회 이서구 국장, 황해

정기선사협의회 문주일 국장, 한국근해수송협의회 김근홍 국장이 참석했다.

한편, 현재 한중과 한일 항로에는 15개선사가 102척의 선박을 투입해 주당 125항차를 운항하고 있다. 2007년에는 한일-한중항로에서 피더화물 99만 9,000TEU를 비롯해 모두 247만5,000TEU를 수송한 바 있다.





# 한국선주협회 이진방 회장 신규회원사에 회원증 전달

## 한일해운, 퍼스트쇼핑, 비아이해운 등 20개 외항선사



이진방 한국선주협회장은 9월9일 오전 협회 대회의실에서 협회에 신규가입한 회원사 대표들에게 회원증을 전달하고, 협회 활동에 적극 참여해 줄 것을 당부했다.

이진방 회장은 신규가입한 외항해운기업 대표 및 임원과 협회 임직원 등 40여명이 참석한 가운데 열린 회원증 전달식에서 인사말을 통해 “우리 협회는 지난 1960년에 설립된 이후, 지금까지 오로지 회원사의 권익증진과 해운경영 환경개선을 위하여 지속적으로 매진하여 온 결과, 해운관련제도가 선진화되어 한국상선대의 국제경쟁력이 크게 제고되었다”고 강조했다.

이 회장은 또 “매년 정례적으로 사장단 연찬회를 개최하여 회원사간에 화합을 도모함은 물론, 특히

중소형 회원사들의 애로사항 해소에도 많은 노력을 기울이고 있다”며, 금년에는 우리나라 해운산업의 위상에 걸맞는 협회로 거듭나기 위해 금년안에 해운빌딩을 확보할 계획이라고 말했다.

쉬핑얼라이드코퍼레이션을 비롯한 20개 외항해운업체가 최근 한국선주협회 회원으로 가입, 회원 자격을 취득하였다. 이로써 한국선주협회 회원사는 모두 164개사로 늘었다. 한국선주협회 회원수는 지난 2000년 33개사에서 2002년 41개사, 2004년 50개사, 2005년 64개사, 2006년 92개사, 2007년 129개사, 2008년초 145개사로 해운시황이 크게 호전된 지난 2003년 하반기 이후 급격히 증가했다. 이번 회원에 가입한 회원사는 다음과 같다.

□ 쉬핑얼라이드코퍼레이션(대표 권영수) : 자본

금 5억원에 7만2,631G/T 일반화물선 2척을 보유하고 있으며, 금년 5월에 국토해양부로부터 해상화물 운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 선박대여업, 선박대리점업, 선박관리업 및 해운대리점업, 해운 중개업 등을 겸하고 있다.

□ 한일해운(대표 엄정현) : 3만6,463G/T 벌크선을 1척 보유하고 있으며, 자본금은 105억원으로 금년 3월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 이 회사는 해상화물 운송사업 및 운송 주선업, 항공화물 운송주선업 및 운송대리점업 등을 겸하고 있다.

□ 퍼스트쉽핑(대표 김주현) : 2만9,727G/T 케미칼운반선 4척을 보유하고 있으며, 자본금은 20억원으로 작년 9월 해양수산부로부터 해상화물운송사업등록증을 취득했다. 이 회사는 수출입업, 원양해운업, 선박대여업 및 선박관리업을 겸하고 있다.

□ 비아이해운(대표 성백일) : 2만9,493G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 자본금은 5억원으로 금년 4월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 운수 서비스업, 물류서비스업, 물류장비임대업, 물류시서 운영업, 창고업 등을 겸하고 있다.

□ 대보인터내셔널(대표 노재영) : 2만7,893G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 자본금은 10억원으로 금년 3월에 해상화물운송사업에 진출했다. 동사는 국제해운대리업, 해상화물운송주선업, 선박관리업, 무역업, 복합운송주선업 등을 겸하고 있다.

□ 국양해운(대표 엄종식) : 2만3,439G/T 일반화물선 3척을 보유하고 있으며, 자본금 5억원으로 작년 12월 해양수산부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 해운대리점업, 해운중개업,

복합운송주선업, 항공화물운송대리점업, 무역업 등을 겸하고 있다.

□ 서래에스엔씨(대표 목규열) : 자본금 5억원으로 1만9,757G/T 벌크선 1척을 보유하고 있다. 금년 4월에 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 이 회사는 석유화학 제품의 저장, 판매 및 동 대행업, 선박기기 부속판매 및 동 대행업, 창고업, 선박중개업, 물양장운영업, 항만운용 및 관리사업 등을 겸하고 있다.

□ 일진마린테크(대표 이용일) : 1만7,255G/T 벌크선 1척을 보유하고 자본금은 5억원으로, 금년 7월 등록증을 교부받았다. 동사는 선박 중장비 임대업, 하역업 등을 겸하고 있다.

□ 켄오스해운(대표 문식) : 9,612G/T 케미칼운반선 2척을 보유하고 있으며, 작년 12월 등록증을 취득했다. 동사는 석유화학제품 수송업, 유류해상수송업, 선박대리점업, 선박관리업 등을 겸하고 있다.

□ 한진중공업(대표 박규원) : 8,812G/T 일반화물선 1척을 보유하고 있으며, 자본금은 2,366억원으로 금년 4월 등록증을 취득했다. 이 회사는 선박수리 군납업, 수출입업, 선박, 기계 플랜트 기술용역업, 항공기 및 부품의 제작, 판매, 수출, 대륙붕 개발 전문용역 사업 및 자원개발산업 등을 겸하고 있다.

□ 케이티서브마린(대표 김만두) : 8,323G/T 일반화물선 1척을 보유하고, 자본금은 219억원으로 금년 5월 등록증을 취득했다. 동사는 해저케이블 등 건설 및 유지보수업, 해양 및 토목건설업과 관련 용역업, 발저업 및 에너지 연구사업 등을 겸하고 있다.



리업, 선박 컨설팅업 등을 겸하고 있다.

□ 월천통상해운(대표 최병두) : 자본금 5억원에 5,553G/T 벌크선을 1척 보유하고 있으며, 금년 5월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 이 회사는 해운중개업, 해상운송 알선업, 복합운송 주선업 등을 겸하고 있다.

□ 제이에이치쉬핑(대표 최익수) : 자본금 5억원에 5,551G/T 벌크선 1

□ 한유엘앤에스(대표 박기흥) : 6,890G/T 석유제품운반선 2척을 보유하고 있으며 자본금은 13억원이다. 그리고 금년 3월 등록증을 취득했다. 동사는 운송보관업, 석유류 판매업, 부동산 임대업 및 매매업, 무역업 등을 겸하고 있다.

□ 금진해운(대표 박홍득) : 6,799G/T 일반화물선 2척을 보유하고 자본금은 7억원이며, 금년 5월 등록증을 교부받았다. 동사는 해상화물 운송사업, 운송주선업, 해운대리점업, 선박관리업, 화물검사 대행업 등을 겸하고 있다.

□ 오션마리타임(대표 김정현) : 6,448G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며 자본금은 5억원으로 금년 6월 외항화물운송사업을 등록했다. 이 회사는 선박대여업, 해운업, 선박관리업, 부동산 임대업, 무역업 등을 겸하고 있다.

□ 아이엠티 인코퍼레이션(대표 정의용) : 5,667G/T 석유제품운반선 1척을 보유하고 있으며, 자본금은 20억원으로 금년 3월 등록증을 취득했다. 동사는 해운운송업, 기계수리업, 수출입업, 건조 감

척을 보유하고 있으며, 금년 5월 등록증을 취득했다. 동사는 해운대리점업, 해운중개업, 선박관리업, 무역업 등을 겸하고 있다.

□ 한홍선박(대표 김만조) : 5,450G/T 일반화물선 1척을 보유하고 있으며, 자본금은 5억원으로 금년 4월 등록증을 교부받았다. 동사는 선박 대여업, 해운대리점업, 내·외항화물 운송사업, 철강재도·소매업 등을 겸하고 있다.

□ 디케이에스앤드(대표 전동우) : 자본금 20억원에 4,965G/T 일반화물선 1척을 보유하고 있다. 이 회사는 화물운송주선업, 해상화물운송취급업, 선박대여업 및 선박관리업, 전자상거래업 및 통신판매업 등을 겸하고 있다.

□ 아일랜드해운(대표 변종윤) : 자본금 2억원에 3,671G/T 세미컨선 1척을 보유하고 있으며, 금년 2월 국토해양부로부터 해상화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 선박대여업, 해운대리점업, 선박관리업, 선박물품 공급업 등을 겸하고 있다.

# UAE 사소한 사고 현금공탁 요구, YEMEN 화물관련 사기

## UAE 샤르자항 및 YEMEN 기항선박 세심한 주의요망

아랍에미리트(UAE)의 샤르자(Sharjah,)항이나 예멘(YEMEN)에 기항하는 선박에 대한 세심한 주의가 요망되고 있다.

샤르자항의 경우 사소한 벌크화물 사고에 대해서도 전손을 주장하며 본선을 억류한 후에 은행보증이나 현금공탁을 요구하고 즉석 합의를 유도하여 해운 호항기의 거액의 임대손실에 시달리는 선주와 P&I를 압박, 거액을 챙기고 있다. 전문가들은 본선이 완벽하게 화물수송을 할 수 없다고 우려된다면, 가능한 한 샤르자항에 기항하지 않도록 권고하고 있다.

또 예멘에서는 화물클레임 관련 사기사건이 빈번하게 발생하고 있다. 이 지역에서 화주들은 현장에서 현금으로 합의금을 줄 것을 강요하면서 선박을 가압류 하는 경우가 많다는 것이다. 이에 따라 가능한 한 예멘항에 대한 배선을 회피하는 것이 바람직하다는 것이다.

**[ 샤르자(Sharjah,)항의 사례1 ]** 2004년 6월, A호는 호주에서 밀(wheat in bulk) 2만6,601m/t을 선적하고 UAE의 Sharjah에 도착하였다. 양하작업 중 1번 화물창에서 Wet Damage가 발견되었으며 수화주는 하역을 중단시킨 후 1번 화물창의 화물전손(Total Loss)에 대한 클레임 200만달러 상당의 Bank Guarantee를 요구하였다.

힘든 협상 후에, 수화주는 P&I Club의 Correspondent가 발행한 미화 200만달러 상당의 LOI를 수락하였다. 클럽은 동 Correspondent에 같은 액수의 Counter Guarantee를 제공하였다. 본선은

12일간 묶여있었다.

본선 선주는 수화주에게 손해를 최소화시키기 위한 의무를 다할 것을 반복적으로 요청하였지만, 동항만의 제한된 하역속도로 인하여 정상 화물로부터 손상된 화물을 분리하는 일은 불가능하였다. Sharjah 시청(당국)은 본선에서 Sample을 수집하였고, 나중에 1번 화물창의 화물들이 사람에게는 부적절하다고 결론내리고 동물용 사료로 재수출하도록 명령하였다.

수화주는 결과적으로 미화 127만달러를 클레임 금액으로 제시하였다. 클럽은 현지 Correspondent를 지정하여 추후의 잠재적인 법률소송 위험과 그에 따르는 엄청난 법률비용을 방지하기 위해 수화주는 적극적인 협상을 진행하도록 하였다.

**[ 샤르자(Sharjah,)항의 사례2 ]** 2005년 1월25일 B호가 아르헨티나에서 밀(Wheat in bulk)을 선적하고 UAE의 Sharjah에 도착했다. 선적도중 비가 왔었고, 게다가 UAE로 오는 동안 황천을 만나 계속하여 Deck 위에 해수가 넘쳐 들어왔었다. 양하 시작 후, Wet damage가 발견되었다.

수화주(Consignee)는 이미 양하 완료된 화물에 전손이 발생하였으므로 USD 220만달러에 해당하는 Bank Guarantee를 요구하였으며, 이를 지키지 않을 경우 하역작업을 재개하지 않겠다고 하였다. 클럽은 즉시 현지 Correspondent, Surveyor와 더불어 화물을 검사하기 위한 저명한 분석 전문가를 섭외하였고, 현지 변호사의 자문을 구했다. 또한, 하역작업을 재개하여 손실을 최소화하기 위해, 수화

주와의 협상에도 적극적으로 임하였으나, 수화주는 이미 화물에 전손이 발생하였다고 주장하였다.

UAE 법정은 오직 Bank Guarantee와 현금공탁만을 허용하며, 법률 케이스의 진행에 있어서도 효율적이지 않은 것으로 알려졌다. 이 때문에 일단 분쟁이 법률사건으로 진행되고 나면, 동 사건을 빨리 종결하는 것은 불가능하다. 220만달러의 Bank Guarantee를 발행하기 위해서는 수십만달러의 수수료 발생할 지도 모른다. 또한 추가적인 법률 비용도 엄청나다.

만약 수화주의 요청에 의해 Sharjah 시청(당국)이 개입하게 된다면, 그들은 화물이 사람에게 부적절한 것이고 또한 그러한 화물의 수입은 위법이라는 견지에 설 것이다. 1번 사건에서 언급했다시피, Sharjah 항에서 하역속구의 제한 때문에, 정상화물로부터 손상화물을 분리하는 것은 불가능하다.

이러한 상황에서 Sharjah 시청(당국)은 손상화물이 발견된 1번 화물창에 있던 화물전체를 폐기처분하려 할 것이다. Sharjah 당국의 결정은 번복이 불가능하다.

그러한 결정은 선주측에 막대한 손실을 야기할 것인데, 이는 이미 앞의 사례 A호에서 발생했었다. 잠재적인 막대한 손실 이외에도, 만약 수화주가 본선을 억류한다면, 선주는 하루에 3만달러씩의 손실을 감수해야만 한다. 상기의 모든 상황을 고려하여, 클럽은 수화주와 35만달러에 합의하였고 본선은 하역완료 후 출항하였다.

상기의 사건에 있어, 일부의 화물에 wet damage가 발생한 것은 분명한 사실이지만, hatch coaming 바로 아래에만 부분적으로 발생하였고, 그 깊이도 불과 몇 미터에 지나지 않았다. 결과적으로 손상된 화물의 양은 1,000mt 이하였다.

클럽 Surveyor의 최종보고서에 의하면, 실질적인 화물 손상은 불과 6.5mts로 매우 미미한 수준이었다. Surveyor는 만약 화주가 손상된 화물과 정상 화물을 서로 섞어서 사용한다면 화물가격 하락에 따른 손실은 없었을 것이라고 하였다. 법적 근거 없이, 선주가 USD 30만달러의 손실을 입은 것이다.

**[ 예맨 배선시 주의사항 ]** 예맨에서는 화물클럽 임 관련 사기사건이 빈번하게 발생함에 따라 세심한 주의가 요망되고 있다.

특히, 예맨에서의 화물사기사건을 방지하기 위해서는 첫째, 선박이 acceptable condition인지 확인해야 한다. 해치커버와 홀드, 발라스트 탱크, 그리고 화물에 영향을 줄 수 있는 모든 부분의 방수가 잘 되고 있는지 늘 확인해야 하고 녹슨 부분은 없는지, 곡물을 운송하기에 충분히 깨끗한지도 늘 살펴야 한다.

노후된 선박은 해치커버의 방수가 잘 되고 있는지 항상 살펴야 하며, 필요시 해치커버가 밀폐될 수 있도록 적절한 수리가 이루어져야 한다. 일단 본선의 선체나 구조상 결함이 있을 경우 화물손상이 발견되면 방어가 불가능하기 때문이다.

둘째, 선적 전 화물의 상태가 양호한지 살펴야 한다. 본선과 본선 선장에게 선적 중 날씨의 변화가 있는지도 세밀히 살피고 예방 조치를 취할 수 있게 지시하여야 한다. 비가 오는 경우, 즉시 해치커버를 닫아야 하며 젖은 화물은 즉시 처리(dispose)되어야 한다.

셋째, 용선계약이 관련된 경우, 건실한 에이전트를 선임해야 한다.

넷째, 용선계약에 유리한 조항을 추가해야 한다. 용선자가 곡류를 실은 선박을 이렇게 위험한 항구에 가도록 하면 화물사고로 인한 위험과, 억류로 인



한 일실손해에 대해 용선자도 분담하도록 하는 유리한 조항을 추가해야 한다. 용선계약의 조항과 관련하여 P&I의 법적인 조언을 얻는 게 좋다.

비록 용선자의 명의로 B/L이 발급되었다 하더라도 본선이 억류된 상황이고 본선 선체상의 결함으로 야기된 화물 손상이라면 “선주”가 배상책임과 LOU제공 압력을 받게 될 것이다. 따라서 전문가들은 선주는 용선 계약서 상에 “용선자는 전체 용선기간 중 정기용선자 배상책임(TCL)에 가입하여야 한다”라는 별도의 약정을 할 것을 권고하고 있다.

다섯째, 사고 발생시 즉시 P&I에 연락해야 한다. 운송계약 작성시, 화물운송시, 화물 양하시에 문제가 발생한 경우 선사는 즉시 P&I에 연락하여 적시에 가장 좋은 해결책을 강구할 수 있도록 해야 한다.

**【 예멘에서의 사례 】** C호는 2004년 10월 18일에서 22일에 wheat(in bulk) 5만9,700MT를 싣고 예멘으로 향하던 중 태평양에서 황천을 만나 갑판위에 해수가 들어왔다. P&I는 서베이어를 선임하여 예멘의 Saleef항에 도착한 12월11일에 본선에 입회할 것을 지시하였다.



수하주는 갑자기 12월18일에 양하작업을 중단시키고 지역 Quality Control에게 샘플 채취를 요청하였다. 다음날 Quality Control은 화물이 원래의 목적인 식용으로는 사용할 수 없다는 의견을 제시하였다. 그러자 화주는 화물(약 6,261MT) 수량을 거절하고 전손으로 미화 147만달러의 클레임을 제기하면서 선박을 가압류 하였다.

P&I의 서베이어에 따르면, 오로지 직경 1미터 이하, 깊이 10미터 부분에서만 caked 화물이 발견되었을 뿐이라고 했다. Quality Control은 손상된 화물의 표면부분에서 샘플을 채취하고 기술적인 분석 없이 바로 결론을 낸 것이어서 믿을 수 없는 것이었다.

몇일 후, P&I와 선사는 화주와 협상을 시도했으나 화주는 계속해서 협상을 거절하고 양하작업을 재개해 주지 않았다. P&I는 손상이 얼마만큼 발생했는지 확인하려면 양하작업을 개시해야 하며 그렇게 해야 클레임이 신속하게 해결될 거라고 설득했지만 수하주는 이 제안을 거절했다.

긴 협상 끝에 결국 P&I는 화물이 사료용이라고

인정하고 화물손상에 대하여 65만달러를 지급하기로 하였다. 양하작업은 12월30일에 재개되었고 P&I는 선사에게 양하 작업을 자세히 관찰하고 양하작업 동안 계속 샘플을 채취하도록 요청하였다.

선박이 예멘을 떠난 지 10일 후에 양하 중 채취된 10개의 샘플을 분석해 보았더니 식용에 적합하다는 판정이 나왔다. 이 사건으로 양하작업은 12일간 정지되었고 선사는 이로 인해 막대한 손실을 입었다.

# 선협, 해기사 수급난 해소위한 단기양성방안 중점 협의

## 제1차 선원문제 검토 작업반회의 개최하여 의견수렴

한국선주협회는 8월21일 한진해운 세미나실에서 제1차 선원문제 검토 작업반회의를 갖고 해기사 수급난 해소를 위한 국내외 선원양성방안을 협의했다.

국적외항선사 선원업무 실무부서장들이 참석한 가운데 열린 이날 회의에서는 선원부족문제 해결을 위해 여러 가지 방안이 제시되었다. 해양대 단기과 정개설은 근무기간 보장이 불가한 상황에서 투자결정이 어렵다는 의견이 있었으나, 장기적인 관점에서 필요하다고 보고 지속적으로 검토해 나가기로 했다.

또 연수원 단기과정에 대해서는 장학금 및 실습 제공 조건으로 선사와 교육생간 계약을 체결하고 있음에도 실습종료 후 뿐만 아니라 교육기간 중에도 타선사로 이탈하는 사례가 발생하고 있는데, 이러한 사례방지를 위해 근무기간 보장을 위한 추가적인 조치가 시급하다는데 의견을 같이하고 효율적인 방안을 강구하기로 했다.

그리고, 해양대 정원 증원에 대해서는 교육부 지침에 따라 해사대 정원의 10%가 감원된 바 있으며, 해사고 입학생의 경우도 실습 운영 등을 이유로 감원되었다며, 해양대 정원 및 해사고 정원 확대를 위한 대정부 건의를 추진하기로 했다.

또한, 해사고에 전문대과정을 개설하는 방안에 대해서는 해고졸업생의 경우 특례 종료 후 대학진학을 목적으로 하선하는 경우가 많은데, 해운전문인력의 이탈방지를 위해 해고졸업생을 대상으로 2년제 전문대과정을 개설할 필요가 있다는데 의견을 같이했다.

아울러, 외국현지 투자에 대해서는 협회에서 실습요청자들에 대한 수요를 정기적으로 조사하여 관

련정보가 미비한 선사들에게 홍보하는 것이 바람직하다는 의견이 제시되었고, 외국 해양대 현지투자 또는 전문양성기관 설립 등은 장기적인 미래를 내다보고 계획성 있게 추진하는 방안을 검토하기로 했다.

이날 회의에서는 또 작업반 구성과 운영부문에 대해서는 선사 규모별 선원 수급방안 및 양성방안이 상이하므로 대형선사와 중소선사의 작업반을 분리해서 운영하는 것이 필요하다는 주장이 주류를 이루었다. 이밖에도 작업반 운영계획에 대해서는 원활한 작업반 운영을 위해 작업반에서 해결해야 하는 안건을 사전에 정리하는 것과 안건을 토대로 작업반 운영기간 및 회의주기 등을 사전에 협의하는 것이 필요하다는 데 의견을 같이했다.

이날 회의에는 고려해운, 대한해운, 삼선로직스, 신성해운, 진양해운, 창명해운, 한진해운, 현대상선, SK해운, TPC코리아 등 국적외항선사 실무부서장과 협회 황영식 부장, 김세현 과장이 참석했다.

한편, 한국선주협회는 9월3일 부산 고려해운 회의실에서 해기사 수급관련 실무작업반회의를 갖고 해군예비역 해기사 활용방안과 해사고등학교 졸업생 채용확대, 연수원 단기양성, 해외선원양성 등 현안을 협의했다.

이 회의에서는 최근 해기사 수급문제에 따른 적절한 대안으로 평가되고 있는 해군전역자의 해상직원 활용방안에 대해 논의했다. 또 해사고 채용문제와 관련하여 내년도부터 정원감소로 연간 배출인원이 기존 420명에서 280명으로 140명 감소함에 따라 수급난이 더욱 심화될 것으로 예상돼 적정수준의 증원방안을 검토하기로 했다.



# 베이징올림픽 후 중국경제 적신호로 해운시황 하락우려

## 경제지표를 통해 중국경제 과열 및 경착륙 여부 진단

중국에서 8월 8일부터 24일까지 2주간에 걸쳐 열린 2008베이징 하계올림픽은 세계 경제대국으로 급부상한 중국의 이미지를 세계에 널리 알림과 동시에 세계 정치, 경제 분야에서의 입지를 더욱 확고히 다져나간 계기가 되었다. 전문가들은 동 올림픽 개최 후 중국 경제에 대해 낙관론과 부정론 입장을 펼치고 있다. 다음은 삼성경제연구원에서 최근 발표한 '베이징올림픽 이후 중국경제'를 요약한 것이다.(편집자 주)

베이징올림픽 이후 중국경제에 대한 불확실성이 커지고 있다. 2001년 WTO가입 이후 중국경제는 연평균 10%대의 경제성장과 1%대의 물가상승 등 고성장-저물가 시대를 구가했다.

중국의 고도성장은 2003년 이후 세계경제 호조에 따른 중국의 수출확대와 고정투자 급증에 힘입은 바 크다. 향후 중국경제에 대한 전망은 농촌 및 서부개발 투자, 내수확대 등으로 고도성장이 가능하다는 낙관론이 우세하지만, 최근에는 지나친 고속성장에 따른 부작용으로 인해 경기가 급랭할 것이라는 비관론도 등장하고 있다. 따라서 구체적인 경제지표를 통해 중국경제의 과열 및 경착륙 여부를 진단해볼 필요가 있다.

### ▶ 지난 10년간의 중국경제 양상

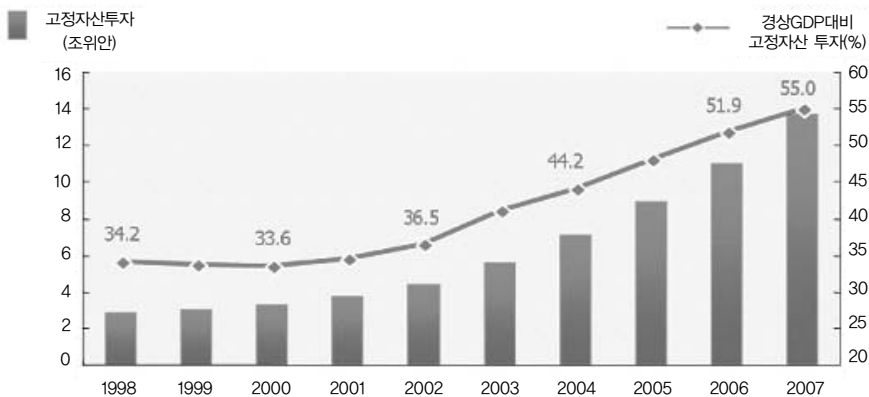
2001년 WTO에 가입한 이후 중국경제는 '중국식 新경제'로 지칭될 정도로 '고성장-低물

가' 시대를 구가했다. 2002년부터 5년간 연평균 10.4%의 고성장 속에서도 물가상승률은 1.9%의 낮은 수준을 유지해왔으며, 2007년 현재 미국, 일본, 독일에 이어 세계 제4위의 경제대국으로 부상하고 독일을 근소한 차이로 추격하고 있다.

세계경제가 2003년 이후 저금리에 따른 과잉유동성을 바탕으로 고성장을 지속한 것이 가격경쟁력을 갖춘 중국의 수출확대를 뒷받침하였다.

2001년 베이징올림픽 개최가 결정되자 베이징을 중심으로 한 투자 붐이 중국 전역으로 확산되면서 고정자산투자(1년 이상 생산 활동에 쓰이며 수익의 원천이 되는 토지, 건물, 공장, 기계, 영업권 등 포

### 중국의 고정자산투자



(자료) 중국국가통계국

함)가 급증했다.

1978년 이후 재정권한이 강화된 지방정부도 지역경제 발전과 세원확보를 외치며 투자를 적극 장려했고, 이에 부흥해 경상 GDP 대비 고정자산투자 비율이 2001년 34.2%에서 2007년 55.0%로 세계적으로도 유례가 없는 높은 수준으로 급등했다.

베이징올림픽 이후 중국경제에 대해 '지속적인 고도성장이 가능하다'는 낙관론이 우세하다. 그러나 최근 지나친 고속성장에 따른 경기과열로 인해 '경기가 급속히 냉각될 것'이라는 비관론도 등장하기 시작했다.

전 세계적으로 스태그플레이션이 우려되는 상황에서 중국만이 나 홀로 고도성장을 지속하기는 어려우므로 구체적인 경제지표를 통해 중국경제의 과열 및 경착륙 여부를 진단해 볼 시점이다. 또한 세계 경제의 또 다른 버팀목이자 한국 수출에서 가장 높은 비중을 점하는 중국경제가 급락할 경우 한국 경제에도 큰 타격을 미칠 수 있다.

#### ▶ 중국경제의 과열을 알리는 신호

중국경제는 2003년 이후 6년간 잠재성장률을 1%이상 상회하는

고도성장을 지속해 경제의 과열현상이 발생하였다. COI(중국경제 과열지표 ; China Overheating Indicator)도 2007년 12월부터

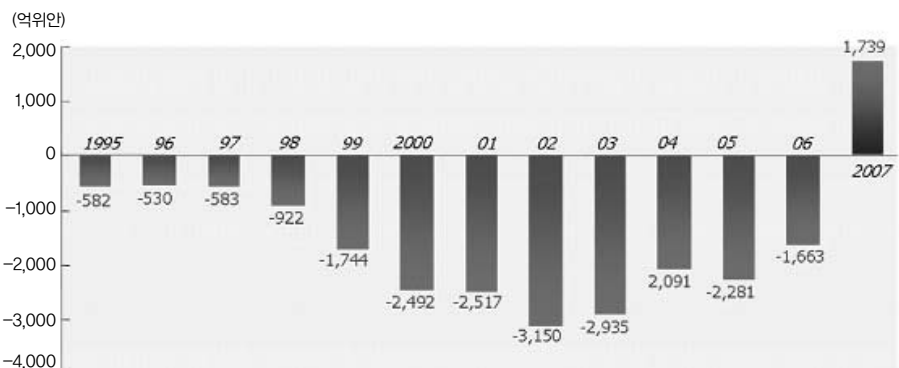
기준치를 지속적으로 상회하는 등 중국경제의 과열을 경고하고 있다.

2005년부터 인플레이션 압력이 누적된 가운데, 2007년 8월 이후 달러약세, 세계 석유수요 증가 등으로 인해 국제유가가 급등하면서 물가가 7%대로 급등했다. 또한, 2008년 4월 중 소비자 물가는 전년동원 대비 8.5% 상승해 1996년 이후 최고치를 기록했고, 6월 생산자물가 상승률도 8.8%로 3년만에 최고 수준이었다. 5월 이후 소비자물가 상승세는 다소 주춤해졌지만, 돼지고기 등 식품가격과 생산자물가의 상승으로 인해 당분간 高물가 기조는 지속될 것으로 판단된다.

위안화의 추가 절상에 대한 기대감과 美-中間 금리차이를 겨냥한 핫머니(환율 및 금리 차이로 인한 단기 수익을 겨냥해 국가간에 이동하는 투기자금) 유입이 증가하면서 통화팽창 압력도 가중되었다.

1999년 이후 매년 1천억위안 이상의 대규모 재정적자를 감내하면서 성장에 매진했으나, 인플레이션 우려가 점차 확대되자 중국정부는 2007년 재정정책 기조를 흑자재정으로 정하고 금리인상을 단행하

중국의 재정수지 추이



(자료) 중국국가통계국



는 등 긴축기조를 강화했다.

2007년 중 중국인민은행은 기준금리인 1년 만기 예금금리를 6차례에 걸쳐 1.35%p 인상했다.

수년간에 걸친 과잉투자로 인해 철강, 자동차 등 다수 산업에서 과잉설비 문제가 잠복되어 있다. 2006년 현재 중국 철강업체는 870여개로 잉여설비 규모는 0.8억톤/년정도되는데, 2010년에는 총생산능력이 6억톤에 달해 약 2.5억톤의 잉여설비가 발생할 전망이다. 현재까지는 과잉투자 문제가 잠복되어 있으나, 세계경기의 하락세가 장기화될 경우 수출기업들의 가동률 하락 등으로 과잉설비 문제가 중국경제에 심각한 문제로 부상할 가능성이 있다.

경기하락을 예견한 중국기업들은 감원과 투자축소 등 긴축경영에 돌입했고, 로컬 기업뿐 아니라 중국 내 외자계 기업들도 중국경제의 불확실성에 대비하는 분위기이다.

#### ▶ 베이징올림픽 이후의 중국경제

성장, 물가, 자산가격, 투자 등을 통해 과열상태임이 확인된 중국경제는 베이징올림픽 이후 감속성장이 불가피하게 되었다. 또한, 감속성장의 수준을 가늠하기 위해 경제성장의 구성요소인 투자, 수출, 소비, 정부정책 등으로 세분해 점검할 필요가 있다.

중국의 수출여건은 세계경제가 하락세에 접어들면서 악화되는 조짐을 보이고 있다. 세계경기가 하락세로 돌아선 2008년 상반기 무역흑자는 전년 동기 대비 11.8% 감소했고, 6월 무역흑자는 전년 동기 대비 21.7%하락했다. 물가상승, 임금인상으로 생산비가 증가하고, 위안화 평가절상 등으로 수출



경쟁력도 약화되었다.

2008년 1월부터 新노동법과 기업소득세법을 시행하면서 외국기업에 대한 혜택이 대폭 축소되어 세계의 저가품 공급기지로서의 장점도 약화되었다. 이에 대해 살펴보면, 외자기업에 대한 세제혜택이 폐지되고, 외자기업과 중국기업에 대해 동일 법인세율(25%)을 적용하며, 근로자와 세 번째 계약시 무기한 계약, 퇴직금의 기준 강화 등 노동자의 권리가 대폭 강화되었다.

소비부문은 살펴보면, 베이징올림픽 이후 중국의 소비는 중국정부의 기대만큼 늘어나기는 어려운 실정이다. 중국정부는 '위안화 절상 및 긴축정책→물가안정→실질소득 증대→구매력확대→소비증가'의 순환을 기대했으나, 대전제에 해당하는 물가안정이 흔들리게 되면 실질소득이 줄고, 수출감소는 근로자의 해고증가로 이어져 구매력을 약화시킬 가능성이 발생한다. 특히, 자산가격 하락으로 야기된 금융시장의 불안조짐은 소비심리를 위축시키는 결정적인 요인으로 작용한다.



### ▶ 한국경제에 미치는 영향 및 시사점

중국의 경기하락세가 본격화될 경우 對중국 수출 감소가 불가피하다. 예를 들어 중국은 한국 수출의 22.1%(2007년)를 차지하는 최대 수출시장으로 중국의 실질 GDP가 1%p 하락할 경우 對중국 수출은 2.5%p 감소한다.

특히, 중국 GDP를 수출과 내수로 나누어 분석할 경우 對중국 수출은 내수보다는 중국의 수출에 더 큰 영향을 받는 것으로 분석된다.

對중국 수출감소는 국내기업들의 투자를 위축시키고 부가가치 및 고용창출을 저해한다. 특히, 섬유, 석유화학, 전자 등 중국(가공무역)을 통해 해외 시장에 제품을 공급하던 국내기업들의 對중국 투자가 위축된다. 또한, 對중국 수출비중이 큰 국내 제조업의 설비투자 둔화, 부가가치 하락과 고용감소를 초래할 가능성이 있다.

현재로서는 가능성이 낮지만, 베이징올림픽 이후 중국경제의 성장률이 7%대로 급락하는 최악의 상황까지도 염두에 둘 필요가 있다.

특히, 중국경기 급랭의 한국기업에 대한 가장 큰 리스크 중 하나는 중국發 수출상품의 덤핑문제이다. 과잉설비를 보유하고 있는 중국 수출업체가 경기급랭에 대응하여 가격덤핑 전략을 구사할 경우 한국의 가격경쟁력에 심각한 타격을 입을 수 있다.

또한, 중국이 수출 확대를 위해 주요 원자재에 적용했던 수출세를 인하하거나 폐지할 경우 국내 철강업체들의 가격경쟁력 약화가 우려된다.

불황기는 후발주자를 따돌릴 수 있는 호재이므로 기업은 충분한 여유역량의 확보를 통해 공격경영을 시도해야한다. 이를 위해서는 공격경영에 필요한

여유역량 확보노력을 전개해야 할 것이다.

마지막으로, 중국경제의 질적 고도화를 겨냥한 새로운 사업분야에 진출하여 새로운 유망사업 발굴의 기회로 활용하는 것이다. 그 예로 호텔, 상업, 레저 시설 등이 유기적으로 결합되는 복합개발사업의 추진으로 현재 여러 국내 대기업들은 중국 내에서 대형 쇼핑몰, 테마파크 등 다양한 복합개발사업을 추진 중에 있다.

### ▶ 중국경제 불확실성 증대로 해운시황 급락

최근들어 부정기전화물선 시황의 명암을 나타내는 BDI 종합운임지수가 거의 폭락하는 양상을 보이고 있다. 전문가들은 해운시황의 이같은 하락이 중국에 기인하는 것으로 분석하고 있다. 베이징올림픽 기간중 중국 항만의 규제가 대폭 강화된데다 공장가동률의 저하로 원자재 수입규모가 급격히 줄었기 때문이다.

이에 따라 해운업계에서는 장애인올림픽이 끝나는 9월 하순부터 해운시황이 반등할 것으로 전망하고 있다. 최근의 급격한 시황하락은 중국 베이징올림픽을 떠나 설명할 길이 없기 때문이다. 따라서 베이징 장애인올림픽이 끝나는 9월 하순이후 시황전개에 관심이 쏠리고 있다.

중국 정부가 과열된 경기를 진정시키기 위한 실질적인 조치를 취할 것인지의 여부에 따라 벌크선시황의 명암이 엇갈릴 것으로 전망된다. 금년 6월11일 부정기선 종합운임지수인 BDI가 1만1,000포인트를 웃돌았으나, 3개월만에 5,200포인트로 급락한 벌크선시황이 저점을 찍고 상승할 것인지 여부가 베이징올림픽 종료 이후 드러날 것으로 보인다.



## 글로벌

### 상트페테르부르크에 법인 설립

글로벌(대표 김치웅)가 러시아 상트페테르부르크 지역에 글로벌러시아법인(현지법인명 : GLOVIS RUS, LLC)을 설립하고 운영을 개시한다고 9월1일 밝혔다.

이번에 설립된 러시아법인은 2011년 양산 예정인 현대자동차 러시아 공장의 부품조달에서부터 완성차 물류까지 물류전반에 걸친 업무를 수행하게 된다.

특히 현대자동차 연산 15만대 규모의 생산에 대응하는 조달물류를 위한 통합물류센터(Consolidation Center)와 완성차 출고전 검사를 위한 VPC (Vehicle Processing Center)를 운영할 계획이다.

러시아법인은 현대·기아자동차의 해외 공장에서 생산된 수출차량을 현지 판매딜러들에게까지 운송하는 현지 내륙운송도 담당할 예정이며 향후 러시아를 비롯한 CIS(독립국가연합) 전역을 커버하는 글로벌의 전초기지 역할을 할 것으로 전망된다.

글로벌은 이번 러시아법인의 통합물류센터와 VPC 건설 등에 투자를 검토하고 있으며 현대차 러시아공장의 양산이 시작되는 2011년부터는 연 400억원 이상의 매출을 올릴 것으로 기대하고 있다.

또한 현대차 러시아공장 가동이전에는 한국에서 수출하는 차량의 물류네트워크를 혁신해 기존 수입항인 핀란드의 코트카(KOTKA)항을 러시아 상트페테르부르크항으로 변경해 수출차량의 내륙운송비를 120만 유로 이상 획기적으로 절감, 러시아에서의 현대차 판매경쟁력에도 많은 기여를 할 예정이다.

이 회사는 미국 및 유럽, 중국, 인도 등 14개의 현지법인과 7개의 지사, 사무소 등 총 21개의 해외 물류거점을 구축하고 있으며 향후 남미 브라질에도 법인 설립을 계획하는 등 글로벌 SCM(Supply Chain Management)체제 구축에 박차를 가하고 있다.

올해 3조원의 매출 달성을 목표로 하고 있는 이 회사는 국내 최대 물류기업으로서 세계 유수의 물류기업과 본격적인 경쟁을 위해 앞으로도 지속적인 해외 물류거점을 확충해 나갈 계획이다.

## 대한해운

### 이진방 회장 글로벌리더상 수상



이진방 대한해운 회장이 한국경제신문사가 주최하고 한국인사관리학회에서 후원하는 '2008 글로벌 리더상' 글로벌 시장경영 부문에서 대상을 수상했다. 이 회장은 대표이사로 취임한 이후 대한해운을 비약적인 수익을 창출하는 굴지의 국가대표 해운기업으로 발돋움 시켰을 뿐만 아니라 한국선주협회 회장으로서 회원사들의 적극적인 지원과 상호협력을 일구어내 세계 해운시장에서의 경쟁력 강화 및 대한민국 해운산업이 발전하는데 크게 기여한 공로를 인정받아 이번에 글로벌 경영대상을 수상하게 됐다.

삼성물산에서 부장, 삼성코닝에서 이사를 역임하는 등 삼성에서만 20년을 근무한 이 회장은 샐러리맨으로서 경험과 노하우를 습득한 것들이 지금의 뛰어난 경영활동 및 성과를 창출하는 데에 씨너지 효과를 가져올 수 있었던 원동력이다.

또한 '인재제일론'을 핵심가치로 품고 있는 이 회장은 청년 실업문제가 심각해지는 현실의 활로를 찾고 인재고용을 통한 기업의 영속적인 성장·발전을

이룩하기 위해 적극적인 국내외 인재채용 확대 및 후학양성 프로그램을 진행하는 데에 역점을 두고 있다.

이 회장은 "현재 세계 6위인 대한민국 해운산업의 위상을 2010년까지 5위권 안으로 진입할 수 있도록 다각적인 전략수립과 더불어 국적 해운선사들의 의기투합을 일구어내는데 모든 힘을 쏟겠다."고 수상소감을 밝혔다.

이번 시상식에서는 10개 부문에서 9개 업체와 3개 기관이 선정되었으며, 오세훈 서울시장, 국민은행 강정원 은행장 등 총 12명이 수상의 영예를 안았다.

한편, 대한해운이 28년 연속 임금단체협상에서 무분규 타결을 달성했다. 대한해운 그룹은 8월21일 'KLC VISION 2010' 달성을 위한 노사한마음 공동선언문을 김창식 사장과 주치문 노동조합위원장이 공동 발표하였으며, 2008년도 임금 및 단체협상을 성공적으로 마무리 지었다고 밝혔다.

이번의 공동 선언문 선포는 창사 40주년을 맞이하는 전통과 역사가 있는 기업으로써, 글로벌 일류 해운기업으로 성장하기 위해서는 '신 노사문화'를 구축하여 가족 친화적인 대한해운의 전통을 유지해야 한다는 데 인식을 같이한 결과이다.

대한해운 노동조합은 공동 선언문의 결의를 준수하고 이를 실천하기 위해 2008년도 단체협상을 무교섭 타결하고 임금인상에 관한 전권을 회사에 일임하기로 하였으며, 금년을 임금 및 단체협상 타결의 무교섭 원년으로 삼기로 하였다. 이에 김창식 사장은 노조측에게 업계 최고수준에 상응하는 임금인상과 더불어 복지제도의 대폭적인 확대를 통하여 근로여건을 개선하는 데에 최선을 다할 것임을 천명했다.

## 선우에스티

올해 상반기 영업이익 5배 증가

선우ST(대표 정인현)가 올해 상반기 113억 3501

만원의 영업이익을 올려 전년도 상반기 23억원보다 거의 5배정도 늘어난 것으로 나타났다.

선우ST가 최근 발표한 2008년 반기보고서에 따르면 선우ST는 올해 상반기 1714억 767만원의 매출을 올려 전년동기 대비 76.5%의 성장률을 기록했다. 특히 해운매출은 1291억원을 기록해 지난해 623억원 보다 2배이상 늘어났다.

매출액이 크가 증가하면서 영업이익은 무려 395.6% 증가한 113억 3501만원을 달성했다.

그러나 선우ST는 올해 상반기 외화환산손실로 104억원, 통화옵션평가손실로 225억원 등 영업외비용으로 457억원이나 발생하면서 189억원의 당기순손실이 발생했다.

선우ST는 올해초 해운시황이 하락했다가 다시 상승세로 돌아섰지만 COA영업에서 큰 수익을 얻지 못했고 선박수리비가 발생한데다가 선박감가상각비가 많이 계상돼 시황대비 영업성과가 기대에 못미쳤다고 밝혔다. 다만 자사선 위주의 운항 및 대선을 통해 안정적으로 영업활동을 하고 있고 지속적인 건화물선 시황상승에 따른 벌크 용선 영업 강화로 가시적인 성과를 이뤄냈다고 덧붙였다.

## STX팬오션

상반기 영업이익 4,380억원 달성

STX팬오션이 상반기 최대 실적을 기록했다. STX팬오션은 최근 올해 2분기 매출 2조 3,714억원, 영업이익 1,626억원, 당기순이익 1,699억원을 각각 달성했다고 밝혔다. 전년동기 대비 매출은 110%, 당기순이익은 63% 각각 증가한 수치이다.

특히 순이익면에서 단연 두각을 나타냈다. 1분기 실적을 합친 상반기 순이익은 4,465억원으로 전년 동기 대비 194% 증가세를 보였으며, 지난해 연간 순이익 규모(4,310억)를 이미 넘어섰다.

STX팬오션이 이처럼 폭발적인 성장세를 이어갈





수 있었던 것은 지난 2004년 STX그룹편입 이후 전개된 벌크시항 호조와 함께 시의적절한 선대투자, 신규사업 확대, IT 인프라개선 등의 활동이 조화를 이루었기 때문이다.

특히 건화물선 시황을 나타내는 BDI지수가 올해 상반기 동안 전년 대비 61% 증가한 것에 비해 매출은 107%, 영업이익 136%, 순이익은 194% 각각 증가한 것으로 나타나 STX팬오션은 건화물선 시황 호조를 뛰어넘는 건실한 성장을 이루었다.

STX팬오션은 이같은 상승세가 앞으로도 계속 이어질 것으로 전망했다. 건화물 시황이 중국 올림픽과 여름 비수기로 인해 잠시 주춤하고 있지만 4분기 다시 회복될 것으로 예상되고 있으며, 내년에도 중국의 원자재 수입효과, 원자재 수요지와 공급지의 불일치에 따른 톤마일(Tonne-mile)증가, 신조선 인도지연 및 주문취소로 인해 벌크시황이 호조세를 유지할 것으로 보이기 때문이다.

STX팬오션 관계자는 “70여척의 사선을 포함해 500여척의 대규모 선대를 운용하는 글로벌 선사的面모를 이미 갖췄다”고 말하고 “미래 성장동력 확보를 위해 상반기에만 13척의 선박을 발주하고, 탱커 운용선대를 14척으로 확대하는 등 기존 벌크선 외 탱커, 컨테이너선 분야의 경쟁력도 크게 강화해 나갈 계획”이라고 밝혔다.

## GS칼텍스

허동수 회장, 전남 명예도민되다



GS칼텍스 허동수 회장이 전라남도 명예도민이 되었다. 허동수 회장은 9월4일, 오후 전남 무안군 전라남도청 정약용실에서 박준영 지사로부터 ‘전라남도 명예도

민패’를 받았다. 이번 수상은 지난 1997년 ‘나의문화유산답사기’를 통해 남도문화를 널리 알린 유홍준 교수 이후 11년만이다.

허동수 회장이 전라남도로부터 명예도민패를 받은 것은 GS칼텍스 공장이 위치한 여수지역을 중심으로 수조원대의 대규모 투자를 지속하여, 지역 경제 활성화에 기여함과 동시에, 다양한 사회공헌활동을 통해 지역사회 발전에 크게 이바지한 점을 인정받은 데 따른 것이다.

실제로 GS칼텍스는 작년 8월 완공한 제2중질유 분해시설에 1조5천억 원을 투자하여 공사기간 중 연인원 220만 명 규모의 고용을 창출하였으며, 2010년 완공을 목표로 약 3조원을 투입하는 제3중질유 분해시설 공사에서도 연인원 300만 명 이상의 고용 창출하여, 지역경제 활성화에 기여할 것으로 예상되고 있다.

한편 허동수 회장은 2012년 세계박람회 여수 유치 과정에서 풍부한 국제 네트워크를 바탕으로 오만 등 중동 국가들의 지지를 요청하고, 각종 국제 행사 및 해외출장 시에 엑스포 유치를 위한 대외 홍보활동을 적극적으로 전개하여, 유치 성공에 기여한 바 있다.

또한GS칼텍스는 GS칼텍스재단을 통해 장학금 지원 및 교육 기자체 지원, 독서노인 지원 활동 등, 지역과 밀착한 다양하고 지속적인 사회 공헌활동을 활발히 수행하고 있다.

이 자리에서 박준영 전남도지사는 인사말을 통해 “명예도민패 수여가 오히려 늦은 감이 있다”며 대규모 투자를 통해 고용 창출과 지역경제 활성화에 크게 기여한 GS칼텍스에 감사한다.”고 말했다. 이에 대해 허동수 회장은 “이번 수상은 개인에게 주는 것이라기 보다 GS칼텍스 전 임직원이 수상하는 것으로 생각한다”고 말하고, “여수산업단지의 대표 기업으로서 에너지 산업 발전에 더욱 기여해

나갈 것"이라고 수상 소감을 밝혔다.

## 천경해운

### 부산-군산-연운항 컨항로 개설

천경해운(대표 김지수)이 9월부터 부산-군산-연운항을 연결하는 컨테이너 정기항로를 개설했다. 천경해운은 지난 7월28일 전라북도, 군산시, 현대택배 등과 부산-군산-연운항간 컨테이너 정기항로 개설을 위한 MOU를 체결하고 오는 9월 동항로에 320TUE급 컨테이너선을 투입할 계획이라고 최근 밝혔다. 군산시청 상황실에서 개최된 이날 MOU 체결식에는 천경해운(주) 김지수 사장을 비롯해 문동신 군산시장, 이경옥 전라북도 행정부지사, 이래범 군산시의회 의장 류영하 군산지방해양항만청장, 박양일 군산상공회의소 회장, 현대택배(주)의 김영훈사장 등 20여명이 참석했다.

천경해운은 이번 MOU체결에 따라 9월초 320TEU급 컨테이너선 1척을 투입해 부산-군산-연운항을 연결하는 주 1항차 서비스를 개시했다. 군산에는 아웃바운드 1회, 인바운드 1회등 주 2항차 기항하게 된다.

이에 따라 천경해운은 기존 주 1항차로 서비스하고 있는 인천-군산-부산-일본 항로에 이어 군산에서만 주 3회 기항하게 됐다.

지난 5월부터 5개월여간 부산-연운항-청도간 컨테이너항로를 운항하다가 중단한 바 있는 천경해운은 사실상 이번 부산-연운항간 항로를 재개하며 군산항을 기항지로 추가한 것이다.

전라북도와 군산시 등 지자체는 현대택배가 연운항에서 반가공 형태로 수입되는 자동차용 알루미늄 휠의 물량과 향후 GM대우자동차에서 중국으로 수출되는 CKD 물량이 연간 3만~5만 TEU정도에 달할 것으로 예상하고 있다.

지자체는 천경해운이 군산-연운항간 주1항차 항

로를 개설함에 따라 북미, 유럽, 동남아 등과 20여개 항로, 월200여편의 선박이 입출항하는 연운항을 환적항으로 이용한 월드와이드 서비스도 가능하게 될 것으로 전망하고 있다.

한편 전라북도와 군산시는 군산항 활성화를 위한 지원조례를 제정하고 선하주, 포워더, 물류기업을 유치하기 위해 각종 인센티브를 제공하는 등 많은 노력을 기울여 왔고 이번 항로 개설도 이에 따른 쾌거로 분석하고 있다.

지자체는 지원조례에 따라 군산-연운항항로를 신규 개설한 천경해운에 총 1억원의 항로 안정화 지원금을 제공하며 처리하는 컨테이너 물동량에 따라 일정부분의 추가 인센티브를 받게 된다.

## 한진

### 부산항에 자가특송통관장 개설

종합물류기업 한진(대표 이원영)이 부산 용당 세관 창고에 부산항 최초의 자가특송통관장(660㎡ 규모)을 개설하고, 한-일간 해상 국제택배서비스를 시작한다고 밝혔다.

한진은 부산 거점의 특송 통관장을 개장함에 따라, 일본에서 반입되는 물품을 부산에서도 처리하게 됐다.

이번 자가특송통관장의 개설로 부산, 영남지역 고객 및 화주들은 더욱 신속하고 편리한 일본발 한국행 국제택배서비스를 이용하게 될 전망이다.

또 일본에서 반입되는 특송 화물을 인천공항에서만 처리했던 예전과 다르게 부산에서 곧바로 처리할 수 있어 물류비용을 획기적으로 절감할 수 있게 됐다.

특히 한진의 한-일간 해상 국제택배서비스는 항공운송에 비해 최대 60%이상 운송요금을 절약할 수 있고, 운송기간이 동일하거나, 하루 정도 차이나 주요 이용고객인 교민, 유학생들에게 큰 호응을 얻을 것으로 기대된다.





한진 관계자는 “업계 최초로 부산항 내 직영 통관 시스템을 구축함으로써 인천공항세관을 거쳐야 하는 불편함을 없애 운송비용을 크게 줄일 수 있게 됐다”며 “앞으로도 한국발 일본행 국제택배 등 지속적인 상품 개발을 통해 부산지역 수출입업체들의 기업 활동을 지원해 나갈 것이다”고 강조했다.

## 한진해운

로테르담 전용터미널 개장



한진해운(대표 박정원/www.hanjin.com)은 지난 9월5일 네덜란드 로테르담(Rotterdam)에서 컨테이너 전용 터미널 '유로막스 터미널(Euromax Terminal)'의 개장식을 가졌다.

동 터미널은 현지 컨테이너 터미널 운영 회사인 이씨티(ECT, Europe Container Terminal)와, 얼라이언스 선사인 중국 코스코 그룹(Cosco Group), 일본 케이라인(K-Line), 대만 양밍라인(YANG MING LINE)과 합작으로 개발되었으며, 로테르담 항의 마스블락테(Maasvlakte)-1지역에 제 1단계 4개 선석을 시작으로 4단계까지 터미널 규모를 확대할 예정이다.

1단계 터미널은 230만 TEU의 물량 처리능력을, 4단계 완료 이후에는 560만 TEU의 처리 능력을 갖추게 된다. 또한, 마스(Maas)강 하구에 위치한 동 터미널은 뛰어난 지리적 접근성과 항만내 철도

연계 운송시스템(On Dock Rail System), 최신 무인 자동화 시스템과 첨단 하이브리드 장비를 보유, 저비용 고효율은 물론 친환경 최첨단 시설이다.

유럽 최대의 무역항인 로테르담항은 베네룩스, 영국, 스칸디나비아 및 독일 서북부 내륙 지역까지 아우르는 허브 포트로서, 금번 전용 터미널 개장을 통한 안정적인 서비스 제공과 다양한 피더 서비스 망 확보를 통해 고객 편의 제고가 기대된다.

한진해운 김영민 부사장은 “북유럽 허브 포트인 로테르담항에 전용터미널을 공동 운영하게 되어 성장하는 북유럽 지역의 터미널 운영 안정화, 지선 서비스 강화 및 물류비용 절감, 정시성 제고에 따른 고객 서비스 향상 등 상당한 효과를 거둘 것으로 기대하고 있다”고 밝혔다.

한진해운은 2006년부터 운영중인 벨기에 앤트워프 터미널을 포함 전세계 12개 전용터미널을 운영하고 있으며, 미주 잭슨빌, 유럽 알헤시라스, 동남아시아 베트남, 중국지역 등에 신규 터미널 건설 및 확보를 추진하고 있다

## 현대상선

4개 해외 현지법인 신설

현대상선(대표이사 김성만)이 잇따라 해외법인을 설립하고 현지 밀착영업에 적극 나서고 있다. 현대상선은 유럽의 오스트리아에 현지법인 'Hyundai Merchant Marine (Austria) GmbH'를 설립하고 8월4일부터 영업을 개시했다고 밝혔다. 이는 올해 들어 4번째 설립한 해외법인이다.

현대상선은 기존 해외 대리점이나 연락사무소를 법인으로 바꿔 영업력을 강화하는 한편, 신규 시장에도 적극적으로 진출하는 작업을 계속해왔다.

세계 100여 곳에 해외 지사를 둔 현대상선은 2007년 7월 베트남, 이태리 법인설립에 이어, 올해

3월 상트페테르부르크(러시아) 및 두바이(U.A.E.), 4월에 시드니(호주) 현지법인을 설립하고 프라하(체코), 부다페스트(헝가리), 멜버른, 브리즈번(호주) 등에 현지법인 산하의 지점을 운영하며 틈새시장 선점을 위해 세계 곳곳에서 영업망을 확장해 나가고 있다. 이들 지역에서 현지법인화에 힘쓰는 것은 △투입선박이 대형화 됨에 따라 그 규모에 버금가는 물량 확보를 위해 영업지역을 다변화하는 한편 △고유가 등으로 원가가 상승하는 상황에서 내륙물류의 효율적인 관리를 통해 컨테이너박스 등 기기 관리비용을 절감하고 △현지에서 보다 신속하고 편리한 서비스를 제공하여 서비스 경쟁력을 키우기 위한 것이다.

러시아, 중동, 동구권 등 고성장 시장에서 펼치고 있는 이러한 해외 현지화 전략은 최근 현대상선이 잇달아 개설한 신규항로의 서비스지역과 맥을 같이하고 있다. 현대상선은 올해 초 풍부한 오일머니를 바탕으로 급성장하고 있는 중동지역의 항로를 대폭 확대하며 시장 선점에 나선 데 이어 최근에는 호주, 북인도, 서지중해 및 흑해, 홍해 등 신승시장에서 다수의 항로를 신설 및 개편했다.

특히, 오스트리아법인은 연간 15%이상 증가하고 있는 동구권역 물량을 흡수하고 유럽 중심지역에서의 내륙연계 서비스를 강화하는 역할을 하여 비용절감 및 현지 대형화주와의 밀착영업을 도모하게 된다. 러시아는 연 20%이상 물동량이 급증하고 있는 지역이다. 현대상선은 2006년 이래 아시아-유럽항로에 대형 선박을 지속적으로 투입하면서, 선복량 증가에 따른 영업력 확대를 위해 러시아 전체 물동량의 50% 이상의 비중을 차지하고 있는 상트페테르부르크에 영업 거점을 마련했다.

두바이 및 호주 역시 올해 4월부터 중동지역 주요 항로에 4,700TEU급 대형선 5척을 투입하고 오세

아니아 지역에 신규항로를 증편하면서 영업력 강화와 비용 절감을 통한 안정적인 수익창출을 위해 기존의 대리점 체제를 개편하여 법인화한 것이다.

이에 따라, 현대상선은 주요 지역의 물류 거점을 확보함으로써 현지 대형 화주를 보다 적극적으로 유치할 수 있는 발판을 마련하고 영업력 강화에 따른 비용 및 인력을 효율적으로 관리할 수 있을 것으로 기대하고 있다.

## 인천항만공사

김종태 사장 취임

인천항만공사(IPA) 제2대 사장으로 선임된 김종태 사장(61)이 8월8일 오전 11시 인천시 중구 신흥동 IPA 사옥 2층 대회의실에서 한준규 항만위원장과 해운항만 관련 기관 및 업계 관계자, IPA 임직원 등 100여명이 참석한 가운데 취임식을 갖고 본격적인 집무에 들어갔다.

신임 김종태 사장은 이날 취임사를 통해 “인천항이 새롭게 도약하는 이 시기에 인천항 발전의 조타수인 항만공사 사장을 맡게 돼 막중한 책임감과 함께 시대적인 사명감까지 느끼고 있다”며 “인천항이 환황해권에서 벗어나 동북아시아의 중심항만으로 성장할 수 있도록 최선을 다하겠다”고 취임 소감을 밝혔다. 김종태 사장은 인천중-제물포고를 졸업한 뒤 서울대학교 교육학과를 거쳐 행정대학원에서 석사 학위를 취득했다. 또 영국 웨일즈대학원에서 해운경제학 과정을 수료했다. 제17회 행정고시에 합격한 뒤 1976년 인천지방해양항만청 사무관으로 첫 공직 생활을 시작한 김종태 사장은 해운물류국장, 부산지방해양수산청장 등을 거쳐 국토해양부(구 해양수산부)에서 기획관리실장까지 역임한 자타가 공인하는 해운항만 전문가다.

공직에서 물러난 이후에는 민간 경영인으로 변신해 국내 최대 컨테이너 선사인 한진해운 부사장과



항만물류 IT기업인 싸이버로지텍 부회장 등을 역임한 뒤 초대 서정호 사장의 뒤를 인천항만공사 2대 사장에 취임하게 됐다.

특히 김종태 신임 사장은 해운항만 선진 본고장인 영국대사관에서 6년여에 걸쳐 해무관으로 근무하면서 해운항만 업무에 대한 국제적인 감각을 익혀 항만공사 CEO로서 필수적인 글로벌 마인드를 갖췄고, 공직을 떠난 이후에는 민간 기업 경영자로 변신해 민간 경영마인드를 몸소 체득해 왔다.

여기에 인천중학교와 제물포고등학교를 졸업한 인천과의 특별한 인연 때문에 일찌감치 인천항의 발전을 이끌 최고의 적임자로 꼽혀 왔다.

## 평택항만공사

2008 평택항 중국설명회

평택항만공사(사장 양병관)가 주관하는 2008 평택항 중국 설명회가 9월8일 연운항을 시작으로 9월10일 샤먼에서도 참석자들의 높은 관심과 호응과 함께 성황리에 개최되어 눈길을 끌고 있다.

이번 행사는 평택항의 입지여건과 개발계획, 통관지원정책 등을 설명하고, 현지 선사, 물류기업, 화주 등 다양한 항만 이용자들의 질의응답 시간을 갖는 등 내실 있는 행사로 진행되었으며, 특히, 설명회에 참석한 중국측 물류기업인들이 평택항에 대한 세부자료를 추가로 요청하는 등 평택항에 대한 높은 관심을 드러냈다.

이번 행사의 눈에 띄는 성과는 중국 연운항시 항구집단 및 샤먼시 항물관리국과 경기평택항만공사의 항만 우호교류 증진을 위한 MOU 체결이며, 이를 계기로 앞으로 평택항의 물동량 증가는 물론 중국과의 활발한 교역 확대가 기대된다.

경기평택항만공사 양병관 사장은 국내 항만 중 최고의 물동량 증가세를 보이고 있는 평택항이 이번 중국 설명회를 통해 평택항의 위상 확보 및 한

향해권 물류중심항만으로 성장하는데 초석이 될 것이라고 말했다.

## 케이엘넷

중국 현지 물류기업 자문계약 체결

물류 IT 전문기업 케이엘넷(대표 박정천)은 중국 현지 물류기업인 북명운업유한공사에 종합물류기업으로 성장하기 위한 '프로세스 혁신 및 통합정보시스템 구축방안'에 관한 컨설팅을 맡기로 하고 4억원 규모의 자문계약을 체결했다고 최근 밝혔다.

이번 계약은 중국 산둥성에 영업기반을 가지고 있는 종합물류기업인 북명운업이 택배와 국제물류, 운송, 보관 등 물류업종 전반으로 사업을 확장하면서 기존의 프로세스를 글로벌 표준으로 개선하고 이를 위한 통합정보시스템 구축을 통해 글로벌 물류기업으로 도약한다는 계획하에서 이뤄졌다.

케이엘넷의 박정천 사장은 “이번 계약은 중국 현지 시장을 감안해 볼 때 단순한 시스템 구축이나 장비납품이 아닌 단일규모의 정보화컨설팅 사업으로서 규모가 큰 프로젝트”라고 밝히고, “우리나라에서 쌓은 다년간의 물류정보화 및 솔루션 구축 경험과 노하우를 바탕으로 북명운업이 종합물류기업으로 성장할 수 있도록 지원해 나갈 계획”이라고 덧붙였다.

케이엘넷은 이번 자문계약을 통해 본격적인 해외 수출의 물꼬를 트며, 그동안 지속적으로 추진해오던 베트남, 말레이시아 등 해외 프로젝트에서도 조만간 가시적인 성과가 예상되고 있어 하반기 해외 수출에 청신호가 켜지고 있다.

## 한국선급

베트남 한국유학생 장학증서 수여

한국선급(회장 오공균, KR)은 9월2일 '한국선급-베트남 한국유학 장학증서 수여식'을 갖고 한국에





유학 중인 베트남 대학(원)생 10명에게 1인당 250만원씩 총 2500만원을 전달했다.

해사산업 인재 육성 차원에서 동 선급이 주관한 이번 수여식은 대전 대덕연구단지에 위치한 본부 2층 대회의실에서 진행됐으며 오공군 KR 회장, 베트남 대사관 원테홍록 서기관 및 목포해양대학 이창희 교수를 비롯한 대학 관계자들이 참석했다.

이날 장학금을 수여받는 베트남 유학생들은 목포해양대, 부산대, 서울대, 충남대, 한국해양대 등 5개 대학에서 총장의 추천을 받아 엄격한 심사를 거쳐 선발됐다.

오공군 회장은 “앞으로 한국과 베트남을 이어주는 성숙한 리더들로 성장하여 양국은 물론 세계 해사산업을 함께 이끌고 발전시켜주길 바란다”며 기대감을 표명했다.

또한 원테홍록 서기관은 “오늘 베트남 독립 63주년 기념일에 이 같은 우정의 지원을 받게 되어 뜻 깊다”면서 “오늘의 지원을 디딤돌로 삼아 앞으로 이들이 가진 재능을 충분히 발휘할 수 있도록 성장시켜 양국 발전에 기여할 수 있도록 노력하겠다”고 말했다.

현재 베트남의 조선산업은 빠르게 성장하여 한국 일본 EU 및 중국에 이어 5번째로 큰 조선산업 규모를 지니고 있으며 2015년까지 세계 4대 조선국으로 발돋움하리라는 전망이다.

국내 유일의 국제적 선박검사기관인 한국선급은

제한 중국유학생 후원을 비롯하여 글로벌 인재 발굴 및 육성을 목표로 지속적인 장학지원 사업을 펼치고 있다.

한국선급은 국제적 선박검사기관으로서 해상에서의 인명과 재산의 안전을 도모하고 조선훈민 및 해양에 관한 기술진흥을 목적으로 1960년 6월 민법 제 32조에 의거 설립된 단체이다.

## 한국컨테이너부두공단

광양항 컨부두 개장 10주년 행사



광양항 컨테이너부두 개장 10주년 행사가 김춘선 국토해양부 물류항만실장, 이상면 전라남도 정부 부지사, 광양항 관련 유관기관장과 주요고객 및 시민들이 참여한 가운데 성황리에 개최되었다.

한국컨테이너부두공단, 여수지방해양항만청, 광양시, 광양만권 경제자유구역청, 순천광양 상공회의소가 공동으로 9월 4일부터 5일까지 양일간 광양 월드마린센터 및 컨테이너부두 일원에서 개최한 이번 행사는 10주년 기념식, 항만체험행사, 고객초청 간담회, 항만가족 체육대회 등 고객, 시민, 항만가족을 아우르는 다양한 프로그램으로 진행됐다.

9월5일 월드마린센터에서 개최된 기념식에서는 광양항 이용 모든 선사가 참여하여 광양항의 랜드마크인 월드마린센터에 사기를 높이 계양하는 행사와 그동안 광양항 발전에 기여한 고객에게 증정하는 Best Partner 시상식이 열렸다.



선사, 화주 및 포워더, 운역사 부문으로 구분, 광양항 이용 물동량을 기준으로 선정된 Best Partner에는 선사부문에 머스크라인, 한진해운, 현대상선, APL, 화주 및 포워더 부문에 GM대우, 한국노스케스코그, 삼성전자, LG화학, 금호타이어, 범한 판토스, 운역사 부문에는 대한통운이 수상의 영예를 안았다.

또한, 항만 평화유지 및 상생의 노사문화 정착으로 광양항의 경쟁력을 강화하기 위해 광양항 항만항운노조, 여수광양 물류협회, 여수지방해양항만청, 컨공단, 터미널 노사 대표가 참여한 '광양항 항만평화 정착을 위한 공동선언문' 서명식도 기념식에서 진행됐다.

특히, 기념식에는 광양항의 희망찬 미래를 '비전선포'를 통해 알리고, 새로운 도약에 대한 광양항의 의지를 표명하였다.

이날 발표된 광양항 컨테이너부두의 비전은 '세계 최고의 물류서비스 항만'으로 광양항은 이를 달성하기 위해 고객지향, 가치창출, 친환경 항만 구축을 핵심 가치로 실천해나갈 것을 다짐했다.

이날 최장현 한국컨테이너부두공단 이사장은 기념사를 통해 "과거 10년이 성장기반을 다진 준비기간이었다면, 앞으로의 10년은 꽃을 피우고 열매를 맺는 힘찬 도약의 시기가 될 것이다"고 말하며, "현재 해운물류환경이 악화되고 있지만, 항만이 처한 어려움을 타하기 보다는 광양항이 갖춘 최적의 항만 여건과 그동안 구축한 완벽한 항만시설, 고부가가치를 창출할 수 있는 배후물류단지 등 우리의 장점을 최대한 살려 나가며 광양항의 실질적인 국제 경쟁력을 제고하기 위해 최선의 노력을 다하겠다"고 밝혔다.

## 한국해양대학교

제3회 한·일해양건축디자인워크숍



한국해양대학교 해양공간건축학부는 일본 니혼대학교 해양건축공학과와 공동주최로 2008 제3회 한·일 해양건축 디자인 워크숍을 개최했다. 본 해양건축 디자인 워크숍은 8월16일부터 8월21일까지 본교 해양공간건축학부 설계스튜디오에서 양국의 지도교수 4명, 일본 니혼대학교 학생 11명, 본학부 학생 11명, 강원대학교 학생 2명, 진행도우미 등 총30여명이 참여했다.

해양건축 디자인워크숍에 참여한 학생들은 지도교수님과 부산남항수산물 도매시장부지와 주변의 일자방파제의 연계 활용방안에 대한 새로운 제안과 참신한 아이디어를 도출하기 위해 양 대학의 우호 증진과 젊음과 낭만을 공유하는 늦여름의 새로운 추억을 갖게 될 것이다.

해양공간건축학부는 지난 1999년 일본 니혼대학교 해양건축공학과와 학술교류협정을 체결한 이래 2004년에는 니혼대학교 이공학부와 본교 해양과학기술대학과 공과대학과 교류의 폭을 확대하였으며 매년 해양건축학술심포지엄과 해양건축디자인 워크숍을 격년제로 개최해 왔으며 2007년에는 니혼대학 동경캠퍼스에서 학술심포지엄을 개최하였다.

## 한국해양수산개발원

KMI 원장에 강종희씨 선임

국내 유일의 해운항만수산 국책연구기관인 한국





해양수산개발원(KMI) 제6대 원장에 강종희 박사가 선임됐다.

국무총리실 산하 경제·인문사회연구회는 8월29일 이사회를 열어 강종희 원장대행을 KMI 6대 원장으로 선출했다. 강종희 신

임원장은 9월1일 오전 10시에 취임식을 갖고 6대 원장으로서 본격적인 업무에 들어갔다.

강 신임원장은 "해운물류업계에 실질적인 도움을 줄 수 있는 KMI로 거듭날 수 있도록 최선의 노력을 다하겠다"고 소감을 밝혔다.

한편 강 신임원장은 서울대 해양학과를 졸업하고 울산해운, 범양상선, 삼미해운 등 해운업계에서 근무하면서 현장 노하우를 쌓아왔고 이를 토대로 지난 1984년부터 KMI에서 연구활동을 해오고 있다.

강 신임원장은 또 해양수산부 정책평가위원회 위원, 해상왕 장보고 연구회 자문위원, 대한상사중재원 해사중재인, 한국가스공사 LNG선 발주 자문위원, 건설교통부 국가교통조정실사무위원회위원 등을 역임하는 등 활발한 대외활동을 펼쳐왔으며 「해운 영어」, 「해운경영론 I」, 「해양수산백서」, 「21세기 글로벌 해운물류」, 「21세기 해운·물류혁명에 대비한 현대 해운·물류 이해」, 「해운을 통해 바라본 물류중심화 비전」, 「21세기 대한민국 선택 해양강국 비전」등의 저서와 수많은 연구 논문·보고서를 발표했다.

## 한국해양수산연수원

외국인유학생 독도 순방행사

한국해양수산연수원은 우리물산장려운동본부의 요청으로 부산 외국인유학생을 대상으로 독도 순방을 위해 한반도호의 출항식을 9월1일 오후 2시 부산감만시민부두에서 가졌다.

이번 출항은 최근 간교한 일본의 독도 침탈 행위와



일본의 농간에 의하여 실효적으로 한국이 소유한 독도의 위상을 손상시키고 있는데 대하여 독도가 움직일 수 없는 한국의 영토임을 전 세계에 알리고, 재부 외국인 유학생들에게 독도 투어를 통하여 독도가 한국령임을 인식시키기 위한 취지로 열렸다.

한반도호에는 독도 순방을 위해 재부외국인 유학생 49명을 비롯 내국인 41명 등 총 90명이 한반도호에 승선하였다.

이번 행사에는 항해 중 선상 강의를 통해 독도가 우리의 영토임을 다시 한번 알 수 있는 교육 프로그램도 마련하여 외국인에게 홍보도 병행하였다.

한국해양대학교 김영구 석좌교수의 "국제법상으로 본 독도"와 부산외국어대학교 김문길 교수의 "한국고유 영토로서 독도영유권"이라는 제목의 강의를 통해 독도가 우리 대한민국의 영토임을 다시 한번 각인시켜 주었다.

## 한국해운조합

전략기획실 신설

한국해운조합(이사장 정유섭)은 9월1일 '감사혁신실'을 폐지하는 대신 '전략기획실'을 신설, 경영기획실 산하에 있던 '기획홍보팀' 업무를 이관하고 경영지원실 밑에 '선원관리팀'을 신설했다.

또 '1급을' 지부였던 여수지부를 '1급갑'으로 승격시키고 기존 '관리과, 업무과, 터미널과' 등을 '팀'으로 명칭을 변경했으며, 여수지부장에는 문한영



인천지부장을 발령했다. 이와 함께 해운조합은 대규모 승진 인사 및 전보인사를 단행했다.

[승진] △부산지부 공제실장 장수익(1급을→1급갑) △인천지부장 정현태(1급을→1급갑) △인천지부 업무팀장 박용형(2급→1급을) △목포지부 관리팀장 정성준(2급→1급을) △제주지부장 장영태(2급→1급을)

[전보] △전략기획실장 이경호 △공제사업실장 김진석 △부산지부 공제실장 장수익 △부산지부장 정기두 △인천지부장 정현태 △여수지부장 문한영 △제주지부장 장영태 △포항지부장 김종열 △경영지원실 경영지원1팀 김재환 △부산지부 관리팀장 현일혁 △부산지부 터미널팀장 김형록 △목포지부 관리팀장 정성준 △목포지부 업무팀장 박중열 △여수지부 관리팀장 심양진 △여수지부 업무팀장 강성준 △여수지부 터미널팀장 윤희훈

## 해양환경관리공단

제1회 해양보호구역 전국대회

해양환경관리공단(이사장 이용우)은 8월28일부터 29일까지 양일간 강화도에 위치한 '바다의 별 청소년수련관'에서 제1회 해양보호구역(MPA)전국대회(국토해양부 주최, 해양환경관리공단 주관)를 성황리에 마쳤다고 최근 밝혔다.

이번 전국대회는 정부의 해양보호구역 관리정책의 홍보 및 해양보호구역관리사업 성과의 우수사례 소개를 통한 정보교류 등을 목적으로 국토해양부 김원민 해양환경정책관, 17개 지방자치단체, 3개 지방해양항만청, NGO, 지역주민 등 해양보호구역 전문가 100여명이 참가해 뜻 깊은 자리를 만들었다.

이날 전국대회에서는 국토해양부 신재영 사무관

의 '국내 해양보호구역 정책'등 전문가의 특강과 무안·부안·순천 지방자치단체 공무원의 해양보호구역 관리에 대한 사례발표가 이어졌고, 무안군이 최우수 해양보호구역관리 지방자치단체로 선정됐다.

또한, 해양보호구역에 대해 앉아서 토론으로 끝내는 것이 아니라 실제 갯벌체험을 통해 해양보호구역의 지정 및 관리의 중요성을 몸소 실천하는 계기도 가졌다.

이용우 이사장은 “이번 전국대회를 계기로 해양보호구역관리에 대한 지속적인 관심을 유발할 수 있는 내실 있는 행사를 기획하고 2009년에는 해양보호구역 전담 관리기구(MPA센터)를 공단 내에 설치해 국내 해양보호구역관련 업무를 총괄하는 전문기관으로 영역을 확대해 나갈 것”이라고 밝혀 우리나라 해양환경관리의 새로운 장을 열어갈 것으로 기대되고 있다.

## 해항회

장학금 1550만원을 전달

전 해양수산부, 전 해운항만청, 국토해양부 퇴직 직원의 상조단체인 사단법인 해항회(회장 이항규 전 해양수산부장관)이 지난 9월 3일 2008년도 장학생으로 선발된 31명에게 장학금 1550만원을 전달했다.

해항회는 매년 회원자녀와 국토해양부 직원 자녀 중 학업성적이 우수하고 생활이 어려운 학생에게 장학금을 지급하고 있다.

한편 해항회는 1989년부터 지난해까지 고등학생 11명, 대학생 510명에게 총 2억 2970만원의 장학금을 지급했다.



## 올 상반기 국제여객승객 126만6,000명으로 4.5% 증가 카페리선박 컨테이너 수송량은 19만TEU로 6.8% 늘어

금년도 전반기 국제여객선의 수송실적을 집계한 결과 이용객이 지난해 같은 기간과 비교하여 5만4천명(4.5%)이 증가한 126만6,000명으로 집계됐다.

국토해양부 집계에 따르면, 한-일항로는 신규 항로 개설과 신규 선박투입 등에 힘입어 8만명(12.0%)이 증가한 74만4,000명이 이용했으며, 이에 반해, 한-중항로는 2만5,000명(△4.6%) 감소한 52만2,000명이 이용했다. 북경올림픽에 대비한 보안강화의 일환으로 중국측이 선상비자 발급중단 등을 시행했기 때문이다.

항만별로는 △부산항이 74만4,000명(58.7%)으로 가장 많았으며, 이어 △인천항이 33만9,000명(26.8%), 평택항 13만2,000명(10.5%), 군산항 3만8,000명(3.0%), 속초항 1만3,000명(1.0%) 순이었다..

내외국인을 구분하여 살펴보면 한국인 이용객이 92만7,000명으로 전체이용객의 73.2%를 차지했으며, 외국인 이용객은 33만9,000명으로 전체 26.8%에 그치고 있다.

항로별로 보면, 한-중항로는 한국인 이용객이 전년대비 13.1% 감소한 반면 외국인 이용객은 14.7% 증가했으며, 한-일항로는 한국인 이용객이 전년대비 17.6% 증가한 반면 외국인 이용객은 5.9% 감소한 것

으로 나타났다.

한편, 카페리선에 의한 컨테이너 화물 수송실적은 수입화물이 전년대비 1만5,000TEU(11.2%) 늘어난 것에 힘입어 2007년도 상반기 18만1,000TEU보다 6.8% 증가한 19만TEU인 것으로 나타났다.

국토해양부는 국제여객 수송실적은 한-일 및 한-중간 인적·물적 교류확대에 따른 신장세가 당분간 지속될 것으로 전망했다.

그러나 고유가의 지속, 경기둔화, 항공사와의 운임경쟁 등이 카페리 항로의 지속적인 성장발전에 제약요인으로 작용하고 있다.

국제여객항로의 지속적인 발전을 위해서는 항로별로 관광인프라를 구축하고 다양한 관광 상품을 개발함으로써 해외여행 수요를 카페리로 유인하는 한편, 이용객의 서비스를 개선하고 선박의 안전운항으로 해상항로에 대한 친근감을 갖도록 하여 이용객을 안정적으로 확보하는 것이 무엇보다 시급한 과제이다.







## 태안유류오염사건 예인선단 측 잘못으로 발생 판결

인천해심원, 유조선 측의 잘못도 일부원인으로 인정

인천지방법해양안전심판원(원장 조영대) 특별심판부는 9월4일(목) 14:00시 해상기중기 부선 「삼성1호」와 유조선 「허베이 스피리트」호 충돌로 인한 해양오염사건에 대하여 “이 해양오염사건은 기중기부선 삼성1호가 악천후를 만나 의도한 대로 조종이 거의 불가능할 정도로 조종성능이 심각히 제한된 상태로 표류하면서 주위에 대한 경고, 비상투보 등 안전조치 없이 무리한 항해를 계속하다가 삼성T-5호의 예인줄이 파단되어 발생한 것이나, 허베이 스피리트 측이 정박당직 태만으로 예인선단을 조기에 발견하지 못하고 주기관준비 불충분으로 닻줄을 풀며 극미속후진하는 등 소극적으로 피항한 데다 충돌 후 기름오염비상계획상 대응조치를 적극 이행하지 않은 것도 그 일인이 된다”라고 재결하였다.

심판원은 사고를 발생케 한 책임을 물어 예인선 「삼성T-5」호 선장의 2급항해사 면허를 취소하고, 예인선 「삼호T-3」호 선장의 3급항해사 면허를 1년 정지하였다. 또한 삼성1호의 운항회사 삼성중공업(주), 관리회사 (주)보람에 대하여는 각각 개선권고를, 삼성1호 선두에 대해서는 시정권고를, 허베이 스피리트 선장과 1등항해사에 대하여는 각각 시정명령을 내렸다.

이 사건은 작년 12월 7일 「삼성T-5」호 및 「삼호T-3」호에 예인되어 인천에서 거제로 가던 크레인부선 「삼성1」호가 강한 풍파에 압류되어 태안 앞바다에서 정박 중이던 대형유조선 「허베이 스

피리트」호와 충돌, 「허베이 스피리트」호에 실려 있던 원유 약 12,547kl가 바다로 유출되어 서해안 일대를 크게 오염시킨 사상 최악의 해양오염사건이다.

인천지방법해양안전심판원에서는 사고이후 약 1개월간의 조사를 거쳐 예인선 및 유조선의 선장 등을 해양사고관련자(형사절차에서 피고인과 유사함)로 지정하여 지난 1월 11일 심판을 청구하였고, 고위공무원인 심판관 3명과 민간전문가 2명으로 특별심판부를 구성하여 지난 2월 18일 제1회 심판을 개정한 이후 지금까지 13회에 걸쳐 사건관계자를 신문하고 12,000여 쪽의 증거서류를 검토한 뒤 위와 같이 재결하였다.

이번 재결은 제1심의 결과로 해양사고관련자들이 승복하면 재결이 확정되고, 만일 불복할 경우에는 14일 이내에 중앙해양안전심판원에 제2심을 청구할 수 있으며 제2심에 불복할 경우에는 대법원에 소를 제기할 수 있다.

해양안전심판원의 재결은 해양사고 원인을 규명하여 사고방지를 목적으로 하는 특별행정심판으로서 사고관련자에게 징계와 권고, 시정명령 등을 내릴 뿐 민사 또는 형사소송과는 별개이다. 하지만 심판원의 재결은 엄격한 심판절차와 고도의 전문가의 판단이므로 향후 법원이 과실비율을 정하거나 이해관계인들 간의 합의과정에서 중요한 판단기준이 될 것으로 보인다.



# 대형하주기업 수출물류비 유가상승으로 인해 26% 증가

## 한국무역협회 하주사무국, 대형하주기업 대상 설문조사

올 상반기 우리나라 대형하주기업들의 수출물류비는 전년동기 대비 평균 26% 증가한 것으로 나타났다.

한국무역협회 산하의 국제물류하주지원단 하주사무국은 물류비 비중이 상대적으로 높은 품목을 중심으로 주요 대형하주 기업을 대상으로 수출물류비 실태에 대한 설문조사를 시행한 결과 올 상반기 수출물류비가 유가상승 등으로 크게 증가한 것으로 분석됐다.

하주사무국은 설문조사시 전기전자, 제지, 타이어 등 주요 기업 8개사를 대상으로 냉장고, 세탁기, TV, 타이어, 제지, 석유화학 등을 조사품목 내용으로 했다.

우선 운송부문별 수출물류비 설문조사 결과를 살펴보면, 올 상반기 수출물류비는 전년동기 대비 평균 26% 증가한 것으로 나타났다. 여기서 수출물류비는 CIF 기준으로 해상운임(원화기준), 내륙운송비, 항만부대비 등을 합산했으며 도착지 내륙운송비, 창고보관료 등은 포함되지 않았다.

설문조사 품목의 수출가격 대비 물류비 비중도 전년도 9.7%에서 11.2%로 확대돼 수출채산성이 1.5%p 악화된 것으로 조사됐다. 운송부문별로 수출물류비를 보면, 해상운임(원화기준)은 전년대비 27.6% 상승했으며 물류비 비중도 7.9%에서 9.2%로 1.3%p 확대됐다. 항로별 해상운임은 구주항로(37.9%)가 북미항로(17.9%)에 비해 상대적으로 큰 폭으로 인상된 것으로 조사됐다.

올 상반기 중 대미달러 환율상승에 따른 운임인상 효과를 감안할 경우 달러표시 해상운임은 전년

대비 19.9% 상승했다. 항로별로는 구주항로가 29.6% 상승해 북미항로 10.8%에 비해 큰 폭의 상승세를 보였다.

컨테이너화물 내륙운송비는 전년 상반기에 비해 평균 26.8% 인상된 것으로 조사됐다. 그 내역을 보면, △영남권(구미) → 부산항은 FEU당 40~45만원으로 전년비 50% 상승 △충청권(천안) → 부산항은 FEU당 80~85만원으로 전년비 25% 상승 △호남권(광주) → 광양항은 FEU당 28~30만원으로 전년비 25% 상승 △호남권(광주) → 부산항은 FEU당 55~57만원으로 전년비 90% 상승 △경인권(인천) → 부산항은 FEU당 55~57만원으로 전년비 40% 상승을 기록했다.

품목별 수출물류비 설문조사 결과를 보면, 설문대상 품목의 달러화 수출가격은 전년 상반기 대비 평균 2.5% 인상에 그쳤다. 중저가 TV, 세탁기, 소형냉장고 등은 달러화 수출가격이 전년에 비해 인하 또는 소폭인상 수준에 머물렀다. 다만 상반기 중 대미달러 환율이 전년대비 6.5% 상승함에 따라 원화표시 수출가격은 9.1% 인상된 것으로 조사됐다.

수출단가에 비해 물류비 부담이 크게 증대되면서 수출가격 대비 물류비 비중도 전년도 9.7%에서 11.2%로 평균 1.5%p 상승했다. 품목별로 최저 7.9%에서 최대 24.8% 수준으로 조사됐으며 소형냉장고(24.8%), 제지(15.5%), 중저가 TV(14.2%) 등의 물류비 비중이 전년대비 3%p 이상 확대돼 상대적으로 높게 나타났다.

수출단가에 비해 적재부피가 큰 품목(제지, 타



이어), 수출가격 인상율에 소폭에 그친 품목(중저가 TV, 냉장고) 등을 중심으로 물류비 비중이 상대적으로 높게 나타났다.

항로별로 보면 구주항로의 물류비 비중이 13.2%로 북미항로 9.7%에 비해 3.5%p 높은 것으로 나타났다.

원유가 급등으로 촉발된 운송연료유 가격상승은 대부분 수출 기업의 물류비 부담으로 전가됐다. 작년 외항해운업체 경영실적에 따르면 지난해 국적선사의 영업이익은 2006년에 비해 2.5배 수준으로 증가했다. 3/4분기 이후 선박유 가격급등으로 연료구입비 등 해운원가가 크게 상승했으나 국내 해운업체의 수입은 더 큰 폭으로 증가했다.

올해 상반기 중 선박유 가격, 연료유의 원가비중 등을 감안할 경우 유가상승에 따른 해상운임의 적정 인상폭은 13% 내외 수준으로 추정된다. 상반기 선박연료유 가격은 전년동기 대비 톤당 194달러 상승해 연료구입 비용은 약 19억달러(전년동기비 66.5%) 증가한 것으로 보인다.

따라서 연료유 원가비중 20% 내외, 연료유 구입비 증가율 66.5% 등으로 가정할 경우 상반기중 적정 해상운임 인상폭은 13% 내외 수준으로 추정된다.

이번 설문조사에 따르면 해상운임은 전년대비 26% 수준으로 인상돼 연료유 가격상승에 따른 비용부담이 수출기업에게 과다하게 전가된 것으로 나타났다. 해상운임의 급격한 변동은 수출기업과 선사들의 장기 발전에 도움이 되지 않는만큼 연료유 가격상승으로 유발되는 부담을 선사와 하주가 합리적으로 분담하는 것이 바람직하다.

국제 원유가격은 지난 3월 사상최초로 배럴당 100달러를 돌파하면서 140달러대까지 상승했다. 7월초 배럴당 140달러를 정점으로 급등세는 다소 진정돼 최근에는 완만한 하락세를 유지하고 있다.

원유가격 급등의 영향으로 경유, 선박유, 항공유 등 운송수단별 연료유 가격도 2007년 4/4분기 이후로 급등세를 지속했다. 경유는 금년 2분기 중 리터당 1700원 수준으로 원유, 선박유 등 기타 연료유에 비해 상대적으로 완만한 상승세를 보였다.

선박유(싱가포르항 급유)는 작년 4분기 급등세를 제외하고는 원유에 비해 상대적으로 소폭의 상승세를 지속했다. 항공유는 원유와 가장 근접한 증가율을 유지함으로써 연료유 가운데 가장 큰 폭의 상승세를 보였다.

### 정부 종합물류기업 인증기준 3자물류 중심으로 강화

종합물류기업 인증기준이 3자물류 중심으로 강화됐다. 국토해양부는 8월7일 종합물류기업의 역량 강화를 위한 인증기준 조정 등을 주 내용으로 하는 「종합물류기업 인증 등에 관한 규칙」을 개정·공포하고, 관련 고시인 「종합물류기업 인증요령」을 개정고시했다. 정부는 글로벌 경쟁력을 갖춘 제3자물류 기업을 육성하기 위해 종합물류기업인증제도의 도입 취지에 맞도록 제3자물류 비중과 국내·외 네트워크 등과 관련한 인증기준을 강화했다.

인증규칙과 인증요령의 주요 개정내용을 살펴보면, 글로벌 경쟁력을 갖춘 제3자물류 기업을 육성하기 위해 종합물류기업인증제도의 도입 취지에 맞도록 제3자물류 비중, 국내·외 네트워크 등과 관련한 인증기준을 조정하였다.

먼저 제3자 물류매출 비중이 30%이상 또는 매출액이 3,000억원 이상(개정 전 20% 이상)이 되도록 하고 제3자 물류관련 지표의 배점을 강화하였다.

기존에는 평가항목별 점수를 합계하여 총점이 70점 이상이면 되어 국제화, 정보화 등 영역에서 점수를 획득하지 못하더라도 종합물류기업 인증을 받을 수 있었으나, 개정된 규칙에서는 평가항목별로 최소 획득 점수(평가항목별 소계의 20%이상) 기준을 두어 국제화, 정보화 등 다양한 분야에서 종합물류기업이 일정역량을 갖추도록 하였고,

종합물류기업의 전문성을 강화하기 위해 인증 평가 기준 중 국내·외 네트워크(10→12점), 제3자물류 매출액 등(10→15점), 전문인력 확보(4→6점)에 대한 배점 비중을 높였다.

# 베이징올림픽 중국 주요항만 기항선사들에게 악영향

## 항만 보안강화와 위험화물 반입중단, 공장가동 중단

베이징 올림픽은 해운에 악이 아닌 독이 됐다. 중국이 베이징 올림픽을 맞아 보안 강화를 위해 위험화물 반입을 중단한데다 환경오염 개선을 위해 공장가동을 줄이면서 물동량이 크게 줄었기 때문이다.

이 때문에 한-중항로에 취항중인 선사들은 물론 중국의 주요항만에 정기적으로 기항하던 컨테이너선사나 벌크선사들도 베이징올림픽으로 인해 득보다는 실이 컸던 것으로 분석되고 있다. 더구나, 한-중항로에 카페리선을 투입한 선사들은 선상비자 발급중단 등의 조치로 여객수가 항로에 따라 50% 가까이 줄어드는 등 상당한 타격을 입은 것으로 전해지고 있다.

중국 정부는 올림픽이 시작되기 전인 지난달부터 중국 상하이 및 칭다오, 톈진, 닝보, 다롄항 등 주요항에서의 위험품 반입을 전면 중단했다. 올림픽 기간동안 만일에 발생할 수 있는 테러나 불법 행위를 차단하기 위한 조치다.

위험화물 뿐 아니라 일반 수출입 물동량의 감소세도 확연하다. 중국 정부가 교통 흐름과 대기환경 개선을 위해 친환경 녹색마크 부착차량을 제외한 화물차 등의 베이징 시내 진입을 차단한 것을 비롯해 소음, 분진 등의 오염물질 규제로 베이징 주변 공장들이 가동을 올림픽 기간동안 중단하고 있기 때문이다.

중국 정부는 장애인올림픽 대회가 끝나는 9월 20일까지 외부지역 화물차량 및 위험화학품 운송 차량의 베이징 행정구역 내 도로 운행을 금지할 방침인 것으로 알려졌다. 선사들은 8월이 휴가철

로 전통적인 비수기인데다 이번 올림픽으로 중국 정부의 운송규제까지 더해지면서 시름이 커지고 있다.

중국 항만에 기항하는 해운선사의 한 관계자는 “8월들어 물동량이 20% 가까이 하락했다”며 “수출뿐 아니라 수입 물동량도 급격한 하락세로 고민”이라고 말했다. 그는 “중국 내 공장가동이 정상적으로 가동되지 않고 있어 한국측 수출입 기업들도 애를 먹고 있다”며, “올림픽이 끝나는 다음달 중순께 이후나 돼야 상황이 다시 반등을 보일 것으로 보인다”고 전했다.

다만 운임은 물동량 약세에도 불구하고 보험세를 유지하고 있는 것으로 파악되고 있다. 이 항로 운임이 워낙 바닥세여서 선사들이 경영악화를 이유로 운임 할인에 인색하기 때문이다. 현재 부산항 기준 수출항로 운임은 20피트 컨테이너(TEU)당 50~100달러, 수입항로 운임은 100~150달러 안팎을 보이고 있는 것으로 파악된다.

이밖에 선사들은 다음달 1일부터 유가할증료(BAF)를 수출화물은 90달러, 수입화물은 180달러로, 각각 10달러, 20달러씩 인상한다.

한편 상반기 한중항로 물동량은 전통적으로 강세를 보였던 수입항로 물동량은 둔화된 반면 수출항로는 소폭 신장세를 보여 눈길을 끌고 있다. 전체 물동량은 129만1천TEU로, 지난해 같은 기간과 비교해 2% 신장됐다. 이중 수출항로는 48만6천TEU로 3.6% 늘었으나, 수입항로는 80만5천TEU로 1.1% 신장에 머물렀다.



# 세계신조선 발주, 2007년 4분기 이후 큰 폭으로 감소

KMI, '세계 조선산업의 최근 동향과 시사점' 발표

## [주요국별 세계 신조선 수주잔량 현황]

구분	한국	중국	일본	유럽	기타	합계
척	2,391	3,296	1,515	638	888	8,728
백만DWT	200.87	190.43	107.20	18.56	34.50	551.55

(출처) LSE, July 2008.

2004년과 2005년 해운시장 호황의 여파로 세계 조선시장에서는 2006년을 기해 신조선 발주량이 큰 폭의 증가세를 나타내기 시작했으며, 특히 2007년 2분기와 3분기에는 7,000만톤(DWT)을 돌파하는 등 사상 최고치에 도달했다.

그러나 2007년 4분기와 금년 1분기에는 전기 대비 20%이상 감소하는 등 큰 폭의 감소세를 보였으며, 특히 금년 1분기 세계 신조선 수주량은 4,375만톤(DWT)으로 2006년 4분기 이후 최저수준인 것으로 나타났다.

한국해양수산개발원(KMI)은 최근 배포한 '세계 조선산업의 최근 동향과 시사점'이라는 자료에 따르면 우리나라 신조선 수주잔량이 전세계 전체의 36%를 차지하고 있다.

국가별 수주잔량에 있어서는 우리나라가 총 2억87만톤(DWT)을 확보하고 있어 점유율 36.4%로 1위를 차지했다. 중국이 1억9,043만톤(DWT)

으로 근소하게 2위를 차지하는 등 급성장한 것으로 나타났으며, 일본과 유럽이 3,4위를 기록하였다.

또 선형별 세계 신조선 수주잔량을 살펴보면, 12만톤(DWT)급 이상 대형선의 비중이 크게 확대된 것으로 나타났다.

12만톤(DWT)급 이상 대형선의 수주잔량은 1,177척, 2억3,846만톤(DWT)으로 척수는 세계 전체 신조선 수주잔량의 13.5%, 톤수는 43.2%에 해당한다.

선종별로 살펴보면, 벌크선의 경우 케이프사이즈와 VLOC급 대형선의 수주잔량이 1억 2,294만톤(DWT)으로 전체의 48.2이며, 유조선은 수에즈막스와 VLCC급이 8,681만톤(DWT)으로 50.4%, 컨테이너선은 메가캐리어(Mega-Carrier)급이 2,269만톤(DWT)으로 27.9%를 차지하였다.

이와함께 선종별 신조선 수주잔량을 살펴보면, 건화물 벌크선이 2억5,486만톤(DWT)톤으로 전체의 36.2%를 차지하고 있다.

유조선과 컨테이너선이 1억 7,219만톤(DWT) 및 8,131만톤(DWT)으로 각각 전체의 31.2%와 14.7%를 차지한 것으로 나타났으며, 일반화물선, 가스운반선 및 로로(Ro-Ro)선도 각각 2.6%,

## [선형별 세계 신조선 수주잔량 현황]

구분	1만톤 미만	1.5만톤 미만	5만톤 미만	6만톤 미만	8만톤 미만	12만톤 미만	20만톤 미만	20만톤 이상	합계
척	1,085	941	2,549	1,400	507	1,069	835	342	8,728
백만DWT	7.77	11.52	76.78	76.30	36.69	104.03	138.65	99.81	551.55

(출처) LSE, July 2008.



### [선종별 세계 신조선 수주잔량 현황]

구 분	벌크선	유조선	컨테이너선	일반 화물선	가스 운반선	Ro-Ro선	특수 화물선	겸용선	냉동 냉장선	합 계
척	2,955	2,470	1,464	900	268	358	286	13	14	8,728
백만DWT	254.86	172.19	81.31	14.58	14.49	5.29	4.49	4.14	0.19	551.55

(출처) LSE, July 2008.

2.6% 및 1.0%의 비중을 차지하여 비교적 중요한 선종에 해당하는 것으로 나타났다.

한편, 중국 조선산업이 신조선 수주에서 약진하는 등 경쟁국을 위협하고는 있으나 일부 조선소가 계약을 취소하는 등 납기준수 여부가 심각한 문제로 대두되고 있다.

이는 기술 및 자본력을 충분히 갖추기 못한 중소형 조선소의 비중이 매우 큰 중국 조선업체가 지나치게 낮은 생산성과 높은 사고율로 인해 최근 2년간 의욕적으로 확보한 수주량을 감당하지 못하고 있기 때문이다.

특히, 철강재를 포함하여 최근 급등한 원자재 가격과 인건비 등으로 도산 위기에 있는 조선소들이 속출하고 있으며, 일부 소형 조선소들은 기존 건조계약을 포기하고, 건조중인 선박을 크게 상승한 현물가격에 매각함으로써 수익성을 확보하려는 경우가 있는 것으로 분석된다.

강력한 원가경쟁력과 물량공세를 앞세운 중국 조선산업의 약진은 상당한 기술력과 자본력으로 명맥을 유지해 오던 유럽 조선산업에는 심각한 위협이 되고 있다. 더욱이 최근에는 베트남, 필리핀 및 인도 등이 세계 조선 경쟁에 가세하여 유럽 조선산업의 어려움을 가중시키고 있다.

이에 따라 독일 조선업체는 크루즈선, 잠수함 등 최첨단 고부가가치 선박 건조에 집중하고 있으며, EU가입으로 국가보조금이 크게 삭감되는 폴란드의 조선업체는 구조조정 및 기술혁신을 통한 자구책 마련에 주력하고 있다.

최근 중국 조선산업의 약진은 근본적인 가격경쟁력 이외에도 우리나라 조선산업의 시설능력이 포화상태에 이를러서 신조선 수주가 중국에 집중되었기 때문이다.

### 해양부, 테러예방위한 선박장거리위치 추적제도 도입

국토해양부는 전 세계 해상에서 운항하는 국적선의 위치를 파악하여 해적 등 각종 해양사고로부터 국적선을 보호하고, 우리나라에 입출항하거나 우리나라 연안에서 최대 1,000해리 이내에 운항하는 외국적선의 위치를 추적하여 해상을 통한 테러예방을 위해서 선박장거리위치추적제도를 도입한다.

이 제도는 선박을 이용한 테러 등을 방지하기 위하여, 모든 국제항해에 종사하는 선박에 대하여 자신의 위치정보를 매 6시간마다 자국정부의 정보센터에 자동으로 전송하도록 하는 것으로서, 국제해사기구(IMO)는 2009년 1월 1일부터 강제 시행토록 하고 있다.

또한, 외항선사는 2009년 1월 1일 이후 첫 무선검사를 받기 전까지 선박에 위치정보를 자동으로 발신할 수 있는 위성 단말기를 설치하거나 기존 장비의 프로그램을 업그레이드 하여야 하며, 아울러 국제해사기구에서 정한 기준에 따라 적합성테스트를 받고 이에 합격하여야 한다.

국토해양부는 선박장거리위치추적제도의 원활한 이행과 선사의 운항 및 안전관리에 도움을 주고자 선박소유자에게 인터넷을 통해 선박위치정보를 무상으로 제공할 예정이다.



## 세계 20대 컨테이너 정기선사 선복량 1,000만TEU 돌파 KMI, 세계 20대 컨테이너 정기선사 동향과 시사점 발표

세계 20대 컨테이너 정기선사의 선복량(2008년 7월, 운항선복량 기준)이 사상 처음으로 1,000만 TEU를 돌파했다. Maersk(그룹)사는 선복량 '200만TEU'를 돌파하여 세계 1위 자리를 고수했고, MSC사와 CMA CGM사가 그 뒤를 이어 2위와 3위를 차지하였다.

전년 대비 선복량 증가율 측면에서는 독일의 Hamburg Sud사가 29.9%, 현대상선이 29.6%, 이스라엘의 Zim사가 21.9%로 최상위권을 기록했고, 싱가포르의 PIL사(21.1%)와 APL사(21.0%), 일본의 NYK사(19.7%) 및 프랑스의 CMA CGM사(19.6%)도 높은 수준을 기록했다.

상위 20대 선사의 선복량 비중은 전체 대비 약

84%를 차지하고 있다. 이를 살펴보면, 세계 전체 선복량은 1,249만 TEU이고, 상위 20대 선사는 1,045만 TEU로 상위 3대 선사와 세계 3대 얼라이언스(CKYH, GA, NWA) 선복량 합계 비중은 65.5% 수준이다.

특히 2008년 2월 PIL사와 Wan Hai사가 향후 10년동안 전략적 제휴를 맺음으로써 아시아 역내 시장을 중심으로 시장 지위를 강화하고 있으며, 또한 세계 7위 APL(NWA소속)의 모회사인 NOL사가 세계 5위 선사인 Hapag-Lloyd(GA소속)인수를 추진하고 있어, 그 성사 여부에 따라 새로운 초대형 선사 탄생과 얼라이언스의 재편이 가시화 될 것으로 예측된다.

이에 따라 일부 화주기업들은 시장이 과점경쟁체제로 전환되는 현상에 대하여 우려를 표명하기도 하였다.

세계 컨테이너선 발주현황을 살펴보면, 2013년까지 750만 TEU가 인도되어 세계 선대는 현재 1,250만 TEU에서 60% 증가한 2,000만 TEU에 이를 것으로 전망된다.

2008년에서 2011년 사이 매년 약 170~180만 TEU의 선복량이 추가 공급될 예정이다. 또한 1만 TEU급 이상의 초대형선의 경우 총 200척(244만 TEU)이 발주되었고, 4,000TEU ~ 6,999TEU급 중대형선이 401척(209만 TEU) 발주되었다.

특히, 2008년에는 컨테이너선 발주

[세계 20대 컨테이너 정기선사의 선복량]

(단위 : 척, TEU, %)

순위		선사(그룹)	국가	운항 선복량		증가율 (%)	2008년 운항 및 발주 선복량		
				2008	2007		운항(소유)	운항(임대)	발주
1	1	Maersk(그룹)	덴마크	2,036,600	1,805,005	12.80	242(1,236,724)	321(799,376)	94 (430,683)
2	2	MSC	스위스	1,313,600	1,146,291	14.60	-	-	52 (587,293)
3	3	CMA CGM(그룹)	프랑스	966,389	808,159	19.60	99 (295,083)	303 (630,536)	81 (667,782)
4	4	Evergreen Line	대만	649,647	604,668	7.40	93 (341,172)	93 (308,475)	9 (104,298)
5	5	Hapag-Lloyd	독일	505,812	490,700	3.10	62 (285,331)	77 (240,481)	14 (122,500)
6	7	COSCO Container Lines	중국	459,586	424,237	8.30	82 (219,860)	59 (239,726)	65 (485,338)
7	8	APL	싱가포르	443,267	366,209	21.00	38 (139,714)	92 (303,553)	31 (223,184)
8	6	CSCL	중국	425,293	436,906	-2.70	84 (253,986)	50 (171,307)	41 (265,782)
9	9	NYK(그룹)	일본	414,247	346,072	19.70	52 (268,764)	69 (145,483)	36 (201,060)
10	11	한진해운(그룹)	한국	379,281	340,678	11.30	26 (135,371)	66 (243,910)	38 (306,061)
11	10	COCL	중국(홍콩)	366,000	341,823	7.10	38 (214,000)	49 (152,000)	20 (129,000)
12	12	MOL	일본	359,231	321,727	11.70	34 (144,288)	78 (214,943)	26 (147,344)
13	14	Zim(그룹)	이스라엘	322,908	264,933	21.90	35 (102,338)	90 (220,570)	49 (310,404)
14	13	K-Line	일본	305,061	283,798	7.50	34 (169,306)	59 (135,755)	38 (165,078)
15	17	Hamburg Sud(그룹)	독일	294,799	226,953	29.90	40 (127,679)	78 (167,120)	36 (184,237)
16	15	Yang Ming Line	대만	294,499	253,367	16.20	53 (182,297)	31 (105,202)	32 (195,878)
17	16	CSAV(그룹)	칠레	282,643	247,580	14.20	4 (21,208)	90 (261,433)	19 (142,933)
18	18	현대상선	한국	263,045	202,909	29.60	19 (101,457)	40 (161,588)	14 (132,810)
19	20	PIL	싱가포르	190,500	157,280	21.10	63 (95,500)	49 (95,000)	25 (74,500)
20	19	Wan Hai Lines	대만	176,560	166,227	6.20	59 (136,045)	29 (40,515)	12 (36,300)
합 계				-	10,448,968	9,235,522	13.10	-	732 (4,982,465)

주 : 순위 및 선복량/발주량 자료는 각 년도 7월 기준.

량이 전년 대비 48%가 감소하였는데, 이는 선박 과잉 우려에 따른 것으로 분석된다.

또한, 초대형선의 발주량이 상당히 감소한 반면, 4,000~5,000 TEU급 선박의 발주량이 급증하였다. 이는 유럽항로의 경우 초대형선이 2개의 메가허브항(Mega Hub Port)만을 기항할 것으로 예상되어, 그에 따른 피더선박의 수요가 증가하는 것과 선박의 대형화 속도를 전 세계 다수 항만들이 따라오지 못하는 데 기인한 것이다.

기 발주된 선박이 예정대로 인도될 경우 원양항로에서의 대형선사 및 얼라이언스 간 경쟁 격화뿐만 아니라 특히 아시아 역내항로 등의 주요 피더항로에서도 경쟁심화현상이 가속화될 것이다.

최근 아시아 역내항로의 물동량이 두 자리수의 성장률을 보이고 있으나, 이는 다국적 대형선사들의 기회요인으로 작용할 뿐 우리나라 근해선사들

에게는 큰 위협이 될 가능성이 크다.

이는 다국적 대형선사들이 동 항로에 추가적인 중대형(4,000 TEU급) 피더선박을 전 배치함으로써, 상대적으로 중소형 선박을 운항하는 우리나라 근해선사들의 시장점유율을 시나브로 잠식해 나갈 가능성이 높기 때문이다. 따라서, 동북아 피더네트워크의 침범 역할을 수행하는 우리나라 근해선사들이 다국적 대형선사들의 중대형 피더선박 투입에 대응하는 체제를 마련하지 않을 경우 사운이 걸린 중대한 위협이 될 가능성이 크다.

또한, 부산항과 광양항 항만물류업계는 초대형선박의 입항 가능성에 대비한 준비에 만전을 기해야 할 것이다. 특히, 항만당국과 정부는 초대형선이 기항할 수 있는 적정 안벽수심(16~18m)을 조기에 확보할 수 있도록 적극 지원해야 할 것이다.

## 아시아-미주항로 컨테이너 점유율 한진해운이 3~4위 아시아발 미주항로의 경우 에버그린이 11.3%로 1위

금년 상반기중 아시아-미주항로에 취항중인 정기선사들 가운데 아시아발은 대만의 에버그린이, 북미발은 덴마크의 머스크라인이 각각 1위를 차지한 것으로 나타났다. 한진해운의 컨테이너화물 수출점유율은 아시아발 미주항이 7.8%로 4위, 역방향에서는 8.9%로 3위를 기록한 것으로 나타났다.

미국 통관통계서비스사인 JOC-PIERS의 자료에 따르면, 금년 1월부터 6월까지 아시아지역에서 미주지역으로 나가는 컨테이너화물을 가장 많이 수송한 선사는 11.3%의 점유율을 기록한 에버그린이다. 에버그린은 최근 수년간 1위를 고수했던 머스크라인을 제치고 1위를 기록했다.

지난 2007년 이 항로에서 에버그린의 점유율은 9.3%로 머스크라인(점유율 10.9%)에 이어 2위를 차지했었다. 올들어 에버그린이 머스크라인을 추월한 것은 미국의 경기침체로 아시아발 미주항 컨테이너물동량이 정체됨에 따라 에버그린이 공격적인 영업으로 집화에 적극적으로 나섰기 때문으로 분석된다.

머스크라인은 11.1%로 2위를 차지했으며, 이어 APL이 7.9%, 한진해운이 7.8%, 프랑스선사 CMA-CGM이 5.8%, 일본의 K-Line이 5.7%, 대만의 양밍라인이 5.6%, 일본의 NYK가 5.4%, 현대상선과 중국의 차이나쉬핑이 각각 5.4%를 기록한 것으로 집계됐다.

아시아발 미주항로의 경우 올들어 미국 경제의 침체여파로 물동량이 크게 줄고 있는데다 고유가로 이 항로 취항선사들이 어려움을 겪고 있다. 올 상반기중 아시아발 미주항 컨테이너물동량은 총 646만7,785TEU로 지난 2007년 상반기 698만4,119TEU에 비해 7.4% 감소했다. 이에 반해 미주지역에서 아시아지역으로 수출되는 컨테이너물동량은 크게 증가하고 있다. 올 상반기중 미주지역에서 아시아로 나간 컨테이너물동량은 324만208TEU로 지난 2007년 상반기 272만5,049TEU에 비해 18.9% 증가했다.



## 세계조선시장 2010년 조정 후 2022년까지 호황 지속

### 해양산업연구소 조선기자재산업 세계화 세미나 개최

세계 조선시장은 2022년까지 연평균 3,100만 CGT0로 호황세를 지속할 것이라는 전망이 나왔다. 해양산업연구원(원장 이수호)이 8월29일 '한국 조선기자재산업 세계화의 과제와 전망'이라는 주제로 부산 한진해운 빌딩에서 주최한 세미나에서 배재류 대우조선해양 기술기획팀장은 이같이 전망하고, 세계조선시장은 2007년도 최고 발주 이후 점진적으로 하향 발주할 것이라고 내다봤다.

배 팀장은 "2010년 조정을 거쳐 2015년부터 다시 증가할 것이며, 2022년까지 호황을 누릴 것"이라고 예측했다.

그는 또 "노후선박 대체 수요 및 신개념, 신제품 선박 수요가 증가할 것"이라며 미래의 지속적인 시장 지위 유지를 위해서는 성장 선종인 컨테이너선, 가스선 등의 경쟁력을 확보할 필요성을 강조했다. 배 팀장에 따르면 컨테이너선 시장규모는 인도 기준으로 지난 2000~2004년 5년간 평균 60만TEU 였으나 2006~2010년 5년간 규모는 140만TEU로 130% 확대될 전망이다. 2010년 이후에도 연간 10% 수준의 성장을 지속하고, 2015년에는 210만 TEU 수준으로 확대될 것으로 전망했다.

LNG선은 2015년까지 LNG에 대한 수요량이 3배 이상 증가할 것으로 예상되면서 연간 40척이 발주될 것으로 보고 있다. 지난 2003년 1억2,000만톤 규모에서 2015년 3억6,000만톤 규모로 연평균 9~10%의 수요성장도 예상되고 있다.

배 팀장은 "조선 시장은 강재 등 기자재 가격의 인상에도 불구하고 장기적으로 밝을 것으로 본다"

며 "에너지 저감 기자재, 환경친화적인 기자재, 크루즈선 기자재 등을 확보해야 한다"고 강조했다.

그는 또 "독점 시장인 시추장비(AKMH, NOV), 오일 및 가스 프로세싱 등 주요 장비 개발이 시급하다"며 "새로운 미래 성장 동력인 LMG-FPSO, FSRU 등의 핵심 기자재를 개발함과 동시에 산학연 등을 통한 우수 인력 양성에도 적극적이어야 한다"고 덧붙였다.

한편 '해양레저장비산업의 현황과 전망'이라는 주제로 제2발표를 진행한 심상목 중소조선연구원 해양레저산업부장은 "요트, 모터보트 등 해양레저장비산업은 조선 및 조선기자재 산업, 해양스포츠 산업, 전시 산업, 금융 및 보험산업 등 전후방 산업 연관 효과가 큰 산업"임을 강조하며 세계 1위인 조선 산업과 연계해 핵심기술을 개발할 경우 경쟁력 확보가 가능할 것이라고 언급했다.

그는 또 2010년 해양레저장비 시장이 전면 개방됨에 따라 미국 유수업체가 우리나라 해양레저장비 시장의 선점 가능성에 우려하며 "세계 시장 500억 달러 규모의 요트, 모터보트 시장에서 해외 선진국 틈새 시장의 적극 공략을 통한 신산업 군에 대비해야 한다"고 주장했다.

이번 세미나는 지식경제부, 부산광역시, 한국조선기자재공업협동조합, 한국조선기자재연구원, 중소조선연구원, 부산테크노파크 등이 후원했으며, 지식경제부 지역발전포럼 지원사업의 일환으로 진행되는 '차세대 융합기술기반 해양기자재산업 발전을 위한 포럼'의 첫번째 행사로 기획됐다.



# 호주 원자재 선적항만의 체선현상 최근에 크게 개선

## 주요 항만 체선선박 전년도의 절반수준 이하로 감소

호주 원자재 선적항만의 체선현상 최근에 크게 개선됨에 따라 벌크선시황에도 상당한 영향을 끼치고 있는 것으로 나타났다.

일본-호주간의 발전용석탄(일반탄) 수송으로 7-8월에 기대되었던 석탄선의 스팟 배선이 거의 나와 있지 않은 상황이 계속 되고 있다. 지난 8월 하순에는 태평양수역의 선복부족의 직접적인 요인으로 작용했던 호주 원자재 선적항만의 체선이 전 년동기 150척에서 67척으로 절반 이하로 줄었다.

특히, 전력회사와 해운회사간에 장기계약을 맺는 전용선의 가동률이 상승함으로써 결과적으로 스팟 분의 수송량까지 흡수해 버린 형국이다. 여름철에 기대된 스팟배선의 불발은 파나막스 시황 침체의 간접적인 요인으로 지적되고 있다.

호주에서의 체선은 중국의 원자재 수입이 급증한 2006년 이후 지속적으로 발생해 왔다. 사이클론 피해로 광산 등에서의 출하가 둔화된 시기에는 150척 이상의 케이프사이즈, 파나막스, 핸디막스가 호주 앞바다에서 하역순서를 기다리는 진풍경이 벌어지곤 했다.

최근 몇 년 동안은 전력회사와 해운회사간에 장기계약을 맺는 전용선의 가동률이 체선의 영향으로 70% 수준에 그쳤었다. 통상적으로 호주-일본 간을 왕복할 수 있는 운항횟수가 연간 10항차이나 체선현상으로 7항차로 횟수가 줄었기 때문에 전력회사들은 부족분을 스팟배선 등으로 보충해 왔다. 특히, 일본에서는 원자력 발전소의 일부 정지가 장기화됨에 따라 석탄화력의 가동률이 상승하고 있기 때문에 연초부터 “7월 이후 석탄수송 전용선의 추가 수요가 발생하여 태평양수역의 파

나막스 시황이 급등할 것”이라는 전망이 지배적이 었다. 하지만, 최근들어 호주 원자재 선적항만의 체선이 급속히 해소됨에 따라 전용선의 가동률이 상승, 결과적으로 당초 예상했던 석탄수송 선박의 추가수요가 불발로 끝난 것으로 분석되고 있다.

호주 주요 선적항만의 체선현상이 해소되고 있는 것은 중국용 원료탄 수송이 일부 감소한데다 브라질산 철광석의 중국항 출하가 증가했기 때문으로 풀이되고 있다.

연간 약 9,000만톤의 석탄을 출하하는 세계최대의 뉴캐슬(NC)항의 체선선박은 9월초순에 27척으로 피크시에 비해 절반 이하로 줄었다. 더구나, 호주 주요 광산에서 항만까지의 철도수송 등이 순조롭게 가동되고 있는 점도 체선현상 해소에 일조하고 있는 것으로 알려졌다.

이에 따라 벌크선시황이 급속도로 냉각되는 양상을 보이고 있다. 파나막스 벌크선의 주요 4개항로 평균 용선료는 8월에 들어서면서 1일당 5만달러 수준에서 9월에는 4만달러대로 떨어졌다.

호주의 체선현상이 극심했던 지난해 10월에는 석탄수송 전용선의 스팟배선의 증가로 태평양 역내의 파나막스 용선료가 1일에 9만5,000달러까지 상승한 바 있다.

한편, 벌크선 시황을 나타내는 BDI 지수는 금년 5월7일 1만포인트를 넘어선 이후 일주일 뒤에는 1만1,000포인트를 돌파, 6월12일까지 1만포인트 수준을 유지했었다. 이후 벌크선 시황은 급격한 하락세를 보이면서 7월21일에는 9,000포인트가 깨졌으며, 8월6일에는 8,000포인트 이하로 하락했고 9월10일 현재 BDI가 5,255포인트로 급락했다.



# 미국, 캐나다, 멕시코 북미3개국 수입화물 검역강화

NAPPO, 10월말 연차총회에서 새로운 룰 채택키로

미국을 비롯하여 캐나다, 멕시코 등 북미 3개국 이 수입화물에 대한 검역을 대폭 강화함에 따라 세계무역업체가 크게 긴장하고 있다.

미국과 캐나다는 지난해 6월부터 자국 항만 입항선박에 대해 삼림피해를 야기시킬 수 있는 아시아형 매미나방(AGM)의 부재증명을 취득하도록 의무화 했다. 이를 계기로 멕시코를 포함한 북미 식물검역기관(NAPPO)은 환경보호를 목적으로 현행 제도를 개정하여 검사대상에 화물을 포함시키는 등 규제를 대폭 강화하기로 했다. NAPPO는 빠르면 10월말에 개최되는 연차총회에서 새로운 룰을 채택, 내년 이후에 적용할 것으로 예상되고 있다.

특히, 일본 경제산업성은 최근 농림수산성의 식물방역 담당관을 불러 북미지역에서의 AGM의 검사강화에 관한 설명을 듣고 대응방안을 논의했다. 이 설명회에는 북미 3개국의 이같은 조치가 일본의 대북미지역 수출에 중대한 영향을 끼칠 가능성이 농후함에 따라 일본의 경단련, 하주협회, 자동차공업회, 철강연맹, 기계 수출조합 등 경제단체가 대거 참가했다.

아시아형 매미나방은 일본, 한국, 중국, 러시아 등에 분포되어 있다. 생식국의 일부 항만이 현재 위험항만으로 지정되어 지정항에 하이리스크기간(여름철의 산란기)에 입항한 선박은 AGM 부재증명서가 없으면 입항전에 검사를 받지 않으면 입항이 금지된다.

일본의 경우 히로시마, 사카타 등 6개항이 지정항으로 부재증명서는 일본해사 검정협회, 전일본

검수협회, 일본화물검수협회 등 6개 기관에서 발급한다.

NAPPO는 새로 적용할 룰인 규제강화안을 마련하여 6월3일부터 9월5일까지 이해당사자들을 대상으로 의견을 수렴했으며, 의견수렴기간을 오는 10월3일까지로 1개월 가량 연장했다.

NAPPO에서 채택하려는 새로운 규정이 현행 제도와 크게 다른 점은 △검사대상을 선박 뿐만 아니라 화물로 확대하고 △하이리스크항을 지정하는 것이 아니라 모든 항구를 규제 대상으로 하며 △부재 증명이 불필요한 조건은 무발생 지역의 인정을 받았을 경우로 한정해 저발생 지역의 면제 조항을 삭제하였다.

일본화주협회 관계자는 이와 관련하여 “일본은 항구 주변의 모든 수목을 벌채하지 않는 한 AGM의 부재지역으로 인정되지 않고, 선박에 가세해 적재화물의 검사기 필요하다”며, 화물의 전량검사는 비현실적이라고 강조했다.

아울러, 이 관계자는 NAPPO에서 요구하는 수출국에서의 검사를 어느 시점에서, 어떻게 실시하는지, 그리고 누구에게 증명서를 발급받아야 하는지, 증명서는 북미 3개국으로의 수입 통관시에 제출해야 할 서류인지 불명확한 부문이 많다고 불평을 토로했다.

이밖에도 컨테이너화물의 경우 컨테이너의 외부검사인지, 적하의 검사인가의 명확한 기준이 없어 향후 이 부문에 대한 논란이 우려되고 있다.

# 일본선사 K-Line 중국에 대형수리조선소 건설 추진

푸젠성 센슈시에 건설중인 대형 수리조선소에 출자



일본 3대 선사인 K-Line은 중국 저장성(Zhejiang) 취산도(Qushandao)에 한진해운, 순화해운 등과 공동으로 수리조선소를 건설하고 있는데 이어, 푸젠성(Fujian) 센슈시에 건설중인 대형 수리조선소 사업에도 자본을 출자한다.

K-Line은 9월5일 홍콩 증권거래소에 상장된 Titan Petrochemicals Group Ltd.(TPGL, HKEx:1192)이 중국 푸젠성 센슈시에 건설중인 Titan Petrochemicals Group Ltd.는 홍콩 증권거래소에 상장하고 있는 석유 및 석유 관련 제품의 수송, 저장, 판매를 실시하는 기업 그룹이다.

TQSL는 푸젠성 센슈시 교외에 위치하고 있으며, 총면적 110ha, 3,600m의 연안선을 확보하고 있다. 완공후에는 4개의 드라이도크(이중 2개는 30만 DWT급 VLCC, VLOC등의 초대형선 입거 가능)와 2개의 슬립웨이, 4만4,000㎡규모의 선체 공장을 건설하고 있다. 또한 10개의 수리안벽과 도장, 기계·전기 공장 등을 갖추고 연간 250척의 선박 수리가 가능한 중국 최대의 현대적 수리조선소로 부상할 전망이다.

이 수리조선소는 특히 수리사업을 기반으로 신

조, 오프쇼어(offshore)구조물 건조도 다룰 계획이며, 2004년 건설에 착수, 2006년부터 신조선 사업을 개시했다. 이미 7,000DWT급과 9,000DWT급의 벌커 4척의 건조 실적을 갖고 있다. 수리사업은 2009년 상

반기 중 안벽에서의 플로팅수리를 개시하고, 2009년말에는 드라이도크를 완공하고, 2010년부터 풀가동을 예정하고 있다.

K-Line은 “TQSL은 Strategic Alliance Agreement를 체결해, 전략적 파트너로서 TQSL의 일정한 수리 캐파시티를 확보하게 되며, 향후 더욱 더 증가하는 선박 수리, 특히 대형선의 수리도크를 확보하게 됐다”고 밝히고, “특히, TQSL은 지리적인 장점이 크며, 모든 선종이 대상이 됨과 동시에 온난한 기후 등으로 상당히 높은 가동률을 유지할 수 있다”고 강조했다.

한편, 올해말 완공예정인 한진해운 주도의 저장성 수리조선소는 안벽 길이가 총 1,900m에 달하며, 각각 40만톤, 30만톤, 15만톤급 도크 1기씩이 건설되어, 향후 8,000TEU급이상의 대형 컨테이너 선박 수리가 가능한 대규모 수리 조선소 건설은 총 2단계로 진행되는데, 1단계로 각 30만톤, 15만톤급 도크 1기씩이 건설하여 2008년 말에 완공, 운영을 시작할 예정이며, 2단계로 40만톤급 도크 1기를 2009년 상반기 착공해 2010년 본격적인 운영에 들어갈 예정이다.



## “현장에서 배운다”!

### 한국선주협회 신입사원 2명 ‘흥아도쿄’ 호 승선실습

한국선주협회는 현장체험을 통해 직원들의 업무능력을 배가시키기 위해 매년 신입직원들을 대상으로 승선훈련을 실시하고 있다. 금년에는 지난 3월에 입사한 업무팀 배종호 사원과 국제팀 박효정 사원이 일주일간 흥아해운 소속 ‘흥아도쿄’ 호를 타고 선상생활을 직접 체험했다. 다음은 현장을 둘러 본 신입사원 두명이 소감을 정리한 것이다. (편집자 주)

“안전운항을 위해 노력하시는 선원들의 열정 돋보여...”

#### ▶ 국제팀 박효정 사원

한국해양대학교를 졸업했지만 해사대학생이 아니라 승선해볼 기회가 없었던 나는 모르는 세계에 대한 동경과 입사 후 첫 해외출장이라는 설레임에 부풀어 있었다. 일주일이라는 짧다면 짧지만 길다면 긴 시간..

토요일 아침, 우선 출국수속을 위해 세관으로 가서 수속을 밟고 우암터미널로 향했다.

세계 5대항만이란 이름에 걸맞게 분주하게 움직이는 사람들과 기계들, 많은 선박들이 화물을 기다리고 있었다. 선원들이 다 남자라서 조금 걱정했는데 철통안전을 위해 선장실 옆으로 방을 배정해주셨다. 나중에 들은 바로는 우리가 사장실을 함부로 드나들 수 없듯이 선장실은 아무나 출입할 수 없는 곳이라고 하셨다.

짐을 정리하고 브릿지로 올라가 동경으로 향하는 흥아도쿄호의 출항모습 관찰을 시작으로 나의 1주일간의 승선체험이 시작되었다.

역시나 혹시나 배가 롤링하기 시작하고, 멀미가 심한 나는 친절하신 선원이 주는 기미테를 한 장 붙이고 진정을 시켰다. 도쿄항 도착을 다음 날이고 저녁에 관문을 통과하는 모습을 관찰하게 될까라는 선장님 말씀을 듣고 배안을 구경 다니기로 했다.

브릿지, 기관실, 갑판 등 배에 있는 여러 가지 시설들을 둘러보며 공부했다. 특히 주방은 내가 1

주일간 가장 출입을 자주 했던 곳이기도 하다. 주방장님의 훌륭한 요리솜씨덕분에 다양한 음식을 먹을 수 있었다.(감사합니다!)

또한, 장기간 있으면서 선장님, 1등항해사님, 기관장님 등 선원의 목소리를 들을 수 있는 기회도 있었다. 선원이 너무 부족해서 현 선원들을 혹독하게 훈련시킬 수 없다고 말씀하시는 선장님, 일손이 부족해 퇴직하셨는데도 아직 배를 타시는 1등항해사님, 매일 소음과 열기 속에서 일하시는 기관장님은 선원의 힘든 일에 비해 연봉이 작아 일손이 부족한거라고 말씀하셨다. 현장에 와서 보니, 선박의 안전운항을 위해 불철주야 노력하시는 선·기관장님을 비롯한 해상직원들의 열정에 진한 감동이 밀려왔다.

도쿄항 하역작업 후 요코하마 항, 나고야 항을 거쳐 울산항, 부산항으로 회항하는 1주일동안 선박이 항해하는 전 모습을 지켜보며 배 하나가 운항하기 위해 얼마나 많은 인력들이 필요한지 보았





다. 정박을 하기위해 고정하는 줄을 잡아주는 줄잡이, 컨테이너를 고정시키고 푸는 라싱맨들 등 세세한 부분까지 담당하는 사람들이 나눠져 있다는 사실에 신기했다.

또한, 한국선원보다 외국인 선원들이 더 많아서 문화적 차이가 발생하고, 선원이라는 직업의 메리트가 없어 한국인 선원이 사라지고 있는 문제를 해결하기 위해서는 좀 더 현실적인 대안이 필요하다는 생각을 하게 되었다.

1주일동안 안전한 항해를 해주신 홍아도교 선원분들! 감사합니다.

좋은 시간 보낼 수 있게 해주셔서 감사하고, 기회가 된다면 유조선이나, 케미컬 선박 등 다른 선박을 한 번 더 타보고 싶다.

### “일주일간의 선상체험은 소중한 자산이 될 것...”

#### ▶ 업무팀 배종호사원

홍아도교의 승선인원은 17명이다. 하지만 현재 인원은 15명으로 3항사와 3기사가 결원이 된 상태이다. 하루 8시간의 교대근무, 비상시의 대기, 공휴일이 없는 열악한 근무환경과 육상직과 비교하여 별반 차이가 나지 않는 보수, 선원의 결원으로 인한 과중한 업무 부담 등으로 인해 점점 승선 기피현상이 더해가고 있다고 한다.

중국어 동포, 미얀마인, 인도네시아 선원들이 제몫을 다하고 있었지만, 의사소통 그리고 문화의 차이는 여전히 존재하고 있었다.

해운업의 융성은 국가 미래를 좌우한다는 강한 믿음을 가지고 있는 선장님은 한국인 해기사의 양성이 무엇보다 가장 시급한 과제라며 선주협회의 노력을 당부하셨다.

육상직과 해상직의 별반 차이 없는 임금에 대해서도 서운함을 드러내셨다. 한때 해상직의 높은 임금은 선원을 유인하는 한 방법이였으나 육상직과 역전 또는 별반 차이가 없어지게 됨으로서 승선기피 현상의 한 원인을 제공한다는 것이다.

한국국적선에 한국인 선원이 아닌 외국인 선원들

만이 승선한 날이 멀지 않았으며 적극적인 대책 마련을 위한 노력을 게을리 하지 말 것을 주문하셨다.

이번 기회를 통해서 도선사와 예선의 도움을 받아 선박이 집안하고 출항하는 모습, 하역이 이루어지는 과정을 현장에서 지켜볼 수 있었다.

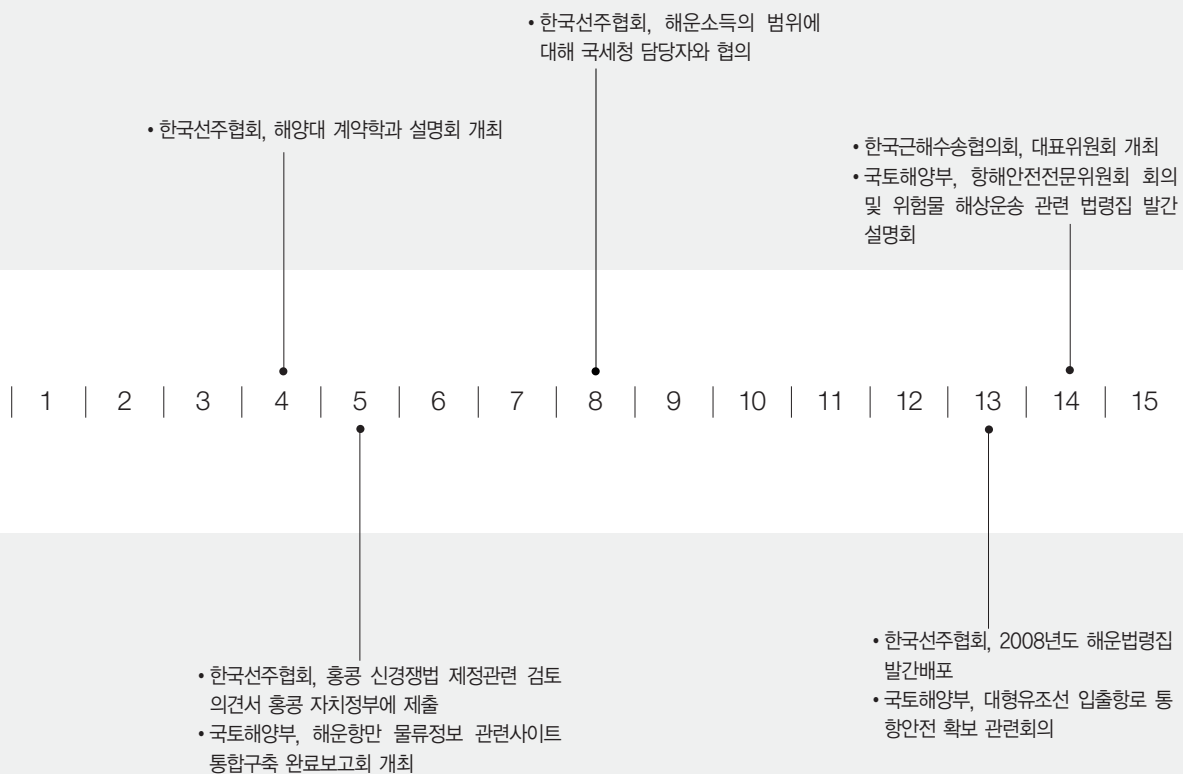
각 항구에서 컨테이너를 하역하는 모습과 야드에 가득 들어찬 컨테이너들은 수출입의 99%를 해상운송에 의존한다는 말이 허언이 아님을 알게 해주었다.

한 선박이 운항함으로서 관련된 산업의 종류 또한 다양함을 알 수 있었다. 줄잡이, 포맨, 도선사, 유류공급업자, 면세품 공급업자, 통선업자, 청수공급업자 등의 연관된 사업이 지역경제 또는 국가 경제에 공헌한다는 것은 의심할 수 없는 사실일 것이다. 1주일간의 경험을 통해 배운 것 보다는 앞으로 알아야 할 것이 더 많다는 것을 느끼고 있다. 선박의 구조를 알기 위해서는 도크를 꼭 방문해보라는 기관장님의 말씀처럼 적극적이고 노력하는 자세를 잊지 말아야겠다.

몇일 후면 우리 민족 최대의 명절 중의 하나인 추석이다. 선장님으로부터 추석당일 선상에서 차례를 지낸다고 들었다. 비록 선상이지만 승선기간 동안 부모님 또는 자식 얘기를 하나 둘씩 풀어 놓으며 가족에 대한 따뜻한 사랑을 드러낸 그 마음 모두가 각자의 가족에게 전해지기를 바라며 승조원 모두가 안전하고 건강하기를 바란다.

끝으로 승선생활을 건강하게 마칠 수 있도록 배려해주신 선장님 이하 각 분들께 감사의 말을 전하고 싶다.







# 해운 2008. 8

2008년 9월 12일 인쇄

2008년 9월 18일 발간

발행인 이진방

편집인 김영무

발행처 사단법인 한국선주협회

주 소 서울특별시 종로구 당주동 100, 세종빌딩 10층

TEL : 739-1551~7 FAX : 739-1564~5

(부산사무소)

부산광역시 중구 중앙동 4가 86-2 마린페어빌딩 1층

TEL : 051-466-2925 FAX : 051-466-2960