



제13회 ‘바다의 날’ 기념행사 여수 오동도에서 개최

STX팬오션 이종철 부회장 은탑산업훈장 수훈



국토해양부가 출범하고 첫 번째로 치러지는 제13회 ‘바다의 날’ 기념행사가 지난 5월30일 ‘2012 여수세계박람회’가 개최되는 오동도에서 개최됐다.

이날 기념식에는 국토해양부 정종환 장관, 전라남도 박준영 지사, 국제박람회기구(BIE) 총회 장 피에르 라퐁(J.P.Lafon) 의장, 빈센트 곤잘레스 로세르탈레스(V.G. Loscertales) 사무총장 등 해양수산 관계자 및 지역민 3,000여명이 참석했다.

정부는 제13회 바다의 날을 기념해 해양관련 종사자들의 자긍심을 고취시키고 국민들의 해양의식을 제고하기 위해 금탑산업훈장을 비롯해 훈장 8명, 포장 10명, 대통령표창 19명, 국무총리표창 19명 등 총 56명의 해양수산유공자에게 정부포상

을 실시했다.

올해는 유독 노사관계 활성화를 위해 노력한 해운항만인의 포상이 많았다. 금탑산업훈장을 수상한 세방 권행석 사장이나 은탑산업훈장을 수상한 STX팬오션의 이종철 부회장은 모두 항운노조와 선원 문제를 해결한 공로를 크게 인정됐다. 이외에도 해운항만물류업계에서 노사관계 활성화를 위해 음양으로 노력한 사람들과 해운물류산업 활성화를 위해 노력한 사람들이 포상자에 대거 포함됐다.

□ 금탑산업훈장 : 세방(주) 권행석 사장

세방(주) 권행석 사장은 항운노조상용화와 대북

철도 연계 운송, 내륙물류기지 구축, 자유무역지역내 신규 물동량 및 외국인 투자 유치, 선석 조기 통합 등 국가의 시책에 적극 부응해 항만물류산업의 발전을 위해 헌신해 왔고, LME 지정창고 사업의 국내 최초 유치자로 항만정보화 및 자동화, 항만인프라 투자를 통한 항만의 선진화에 30여년 이상을 매진하여 왔으며 간단없는 항만산업이 국가산업 발전의 기반이 된다는 사명감을 가지고 항만평화를 위한 노사협력체제 구축을 통해 勞使不二의 경영철학을 구현하는 등 그 동안의 공로를 인정받았다.

□ 은탑산업훈장 : STX팬오션(주) 이종철 부회장

STX팬오션 이종철 부회장은 한국선주협회 해무위원장을 역임하면서 한국인 선원의 고용안정과 일류 해운국가 도약을 위한 노·사·정 공동선언문 채택을 성공적으로 이끌어 냈고 6개 해외법인과 15개 해외사무소를 통해 현지 독자사업 개발로 연간 10억불 이상의 외화획득 기반을 조성하는 등 한국 해운산업 발전에 기여한 공로를 인정받았다.

이 부회장은 또 국내 기업으로는 유일하게 STX팬오션이 싱가포르 증권거래소와 한국증권거래소의 동시상장을 성공적으로 이끌었으며 등기 이사중 사외 이사를 절반 이상으로 선임하는 등 보다 투명한 경영시스템 정착을 위해 힘써왔고 총매출의 80% 이상을 해외에서 달성함으로써 연간 50억불 이상의 외화를 획득하는 등 무역강국 발전에도 크게 기여했다.

이 부회장의 가장 큰 공적은 해운업계에 선진형 노사관계 모델을 새롭게 제시했다는 것이다. 이 부회장은 올해초 채택된 노·사·정 공동선언문을 위해 지난해 수차례에 걸친 마라톤 실무협의를

주도해 선진형 노사관계 모델을 완성했다.

올해 초 채택된 노·사·정 공동선언문에 따라 한국인 선원 최소 5000명 유지 및 현행 고용수준 보장, 한국인 선원 규모 유지를 위해 필수선박 및 지정선박제도 도입, 한국인 선원의 유급 휴가 확대 및 정년연장 및 선원의 근로조건 개선과 복지증진을 위한 다양한 조치가 시행되게 됐다.

□ 철탑산업훈장 : 전국해상산업노동조합연맹 김수조 사무처장

해상노련 김수조 사무처장은 13년간의 승선경험을 토대로 선원노동조합 운동에 투신해 해상근로자들의 열악한 근로환경을 개선코자 노력하였으며 2005년 선원법의 대폭적 개정시 노조측 실무책임자로 참여하여 노사정 갈등없이 대타협을 통해 합리적 개정이 이루어지도록 최선을 다했다.

우리나라 해운상선대 강화와 해운산업의 질적 도약을 위해 국제선박등록법 제정에 앞장섰으며 특히 국제선박에 승선하는 외국인선원 수의 합리적 조정을 위한 협의에 적극 임함으로써 국제선박의 국제경쟁력 강화에 크게 기여했고 이후 선박톤세제도, 선박등록특구제도, 선박투자회사제도, 지정선박제도 등 우리나라 해운산업 선진화 정책을 주도하고 완성함으로써 일류 해운국가 기틀 마련에 크게 공헌했다.

□ 대통령 표창 : 농협중앙회 김관녕 세종로 지점장

이번에 대통령 표창을 받은 농협중앙회 김관녕 세종로 지점장은 新선박금융기법 개발 해운발전에 기여한 점이 높이 평가되었다. 김관녕 지점장은 기존의 BBCHP 방식과 농협중앙회의 기업대출 방식을 접목한 농협중앙회만의 새로운 선박금융기법을



도입해 해운업체의 대출취급에 따른 수수료를 절감하여 업계의 부담을 줄여주고 농협중앙회 단독으로 자금지원이 가능하게 함으로써 신속한 자금 지원으로 해운산업발전에 크게 기여했다.

또한 미래산업인 해운업의 중요성을 인식하고 국내 선박금융의 발전을 위하여 농협중앙회에 선박금융 전담부서 설치를 추진하는 등 해운산업발전에 크게 기여했다.

제13회 바다의 날 정부 포상자 명단은 다음과 같다.

[훈 장] △금탑산업훈장 : 세방(주) 대표이사 권행석(權行碩) △은탑산업훈장 : STX 팬오션(주) 부회장 이종철(李鐘哲), 인성실업(주) 대표이사 박인성(朴仁成) △동탑산업훈장 : 한국지질자원연구원 책임연구원 한현철(韓顯澈), 통조림가공수산업 협동조합 조합장 김재운(金在云) △철탑산업훈장 : (주)선광 부사장 이승민(李承敏), 전국해상산업 노동조합연맹 사무처장 김수조(金守祚) △석탑산업훈장 : (주)세일종합기술공사 부회장 김혁기(金赫冀)

[포 장] △근정포장 : 전남대학교 교수 이규형(李奎亨) △산업포장 : (주)태영인더스트리 부사장 변대수(卞大洙), (주)부산국제물류 이사 김인호(金仁鎬), 경남해상산업노동조합 부위원장 정성근(鄭成根), 태흥건설산업(주) 대표이사 양정호(梁正鎬), (사)한국선급 본부장 김광수(金光守), (사)전국근해오징어채취기연합회 회장 임학진(任鶴珍), 보령수산업협동조합 조합장 김성원(金聲遠), 동부수산(주) 대표이사 최용태(崔溶泰), (유)내고향시푸드 대표이사 김철호(金喆好)

[대통령표창] 한국해양소년단연맹 부총재 박영안(朴永安), (사)대한드레곤보트협회 사무총장 이

성수(李聖壽), 인천항운노동조합 부장 최두영(崔斗永), 대한통운(주)군산지사 지사장 유희열(柳熙烈), 농협중앙회 지점장 김관녕(金寬寧), 삼성전자로지텍(주) 부장 이준희(李準熙), 한국해운조합 실장 가재경(賈在景), (주)세광종합기술단상무이사 조충환(趙充煥), 선박안전기술공단 부장 설영만(薛榮滿), 한국해양연구원 책임연구원 홍기훈(洪基勳), (사)전국수산물중도매인협회 회장 박세형(朴世亨), 수협중앙회 부장 강신숙(姜信淑), 수협중앙회 부장 문기봉(文基鵬), 한국수산업경영인완도군연합회 고문 신이철(申二徹), 사조산업(주) 선장 황남주(黃南柱), 한국해양수산개발원 연구위원 주문배(朱文培), 한국해양연구원 연구원 유정석(柳廷錫), 한국국제물류추진업협회(단체), (주)건일엔지니어링(단체)

[국무총리표창] 경상남도 지방환경주사보 김정만(金正萬), 전라남도 여수시 지방해양수산주사 정철균(鄭哲均), (주)해양정보기술 상무이사 신동균(申東均), 한국해양연구원 책임기술원 한의수(韓義洙), (주)신창 부장 원영복(元營福), 평택항운 노동조합 부위원장 최병구(崔炳九), (주)온바다해운 항해사 이남천(李南天), 신한캐피탈(주) 본부장 신현갑(申鉉甲), 현대상선(주) 기관장 남창영(南昌永), (주)한국항만기술단 전무 장병모(張炳模), 대림산업(주) 부장 박성윤(朴聖允), 선박안전기술공단 부장 김종범(金鐘範), (사)한국선급 팀장 성운호(成潤鎬), 신암어촌계 어촌계장 이보근(李寶根), 한국해산어종모협회 이사 정채길(丁埰吉), 수협중앙회 팀장 김원길(金洵吉), 신라교역(주) 선장 이평규(李平揆), 경상남도 지방해양수산 주사보 황병두(黃炳斗), 공군제30방공관제단 군무원6급 김정서(金貞瑞)

해양부, 2828억원 규모 '바다로11호 선박투자회사' 인가

세계로선박금융, 5만8000톤급 벌크선 6척 건조추진

국토해양부는 5월14일 국내 선박투자회사제 운영 이래 단일 투자회사로서 최대인 2,828억원 규모의 '바다로 11호 선박투자회사'를 인가했다고 밝혔다.

세계로선박금융(주)가 운영하는 바다로11호 선박투자회사는 5월말 미래에셋증권 등을 통해 기관 사모로 560억원을 모집하고 여기에 우리은행 등으로부터의 대출 1,890억원과 창명해운의 선수금 390억원을 더해 5만8,000톤급 벌크선 6척을 건조한다.

이번에 모집되는 기관 사모펀드 560억원은 투자자에게 선박건조기간 포함 7년간 연 9%의 배당수익과 원금 분할상환을 약정한다. 이러한 원리금 상환 대금은 창명해운(주)이 선박을 다른 선주들에게 빌려줌으로써 얻는 용선료 수입으로 충당하게 된다.

그동안 선박펀드는 투자운용의 투명성 확보와 투자자 보호를 위해 1개 펀드당 선박 1척만을 보유하도록 엄격한 제한을 두어왔다. 그러나 지난 3

년여간 선박투자에 대한 운용사와 투자자의 경험 이 성숙되면서, 지난해 12월 정부는 선박투자회사법 개정을 통해 1개 펀드로 여러 척의 선박을 보유할 수 있도록 규제를 완화한 바 있다.

이러한 규제 완화의 결과로 '바다로11호'는 선박 6척을 동시에 건조하는 데 따른 6개의 선박투자회사 설립 대신 1개 회사만 설립함으로써 회사 설립 및 인가 절차를 간소화하고 운용비용을 대폭 줄일 수 있게 됐다. 선박투자회사제도는 IMF 이후 신용경색과 부채비율 제한으로 해운업계의 선박확보가 극히 부진하였던 시기에 민간 유동자금을 생산적인 자본재 투자에 활용하고자 2002년 도입됐다. 2004년도 첫 출시 이후 꾸준히 시장을 개척하여 2008년 5월14일까지 4조4500억원을 조성하고 89척의 선박을 확보해온 선박투자회사는 서브프라임 여파로 다시 위축된 선박금융시장에 지속적인 자금공급 수단으로 그 입지를 더욱 굳건히 할 것으로 전망된다.

해양오염 피해지원 등을 위한 특별법시행령 국무회의 통과

지난해 12월 7일 충청남도 태안군 앞 해상에서 발생한 허베이 스피리트호 유류오염사고로 인한 피해주민의 지원 및 해양환경의 복원 등을 위한 특별법시행령이 6월3일 오전 국무회의를 통과했다.

국토해양부와 농림수산식품부가 공동으로 마련한 특별법 시행령은 지난 3월14일 공포된 특별법에서 위임한 사항과 시행에 필요한 사항을 담고 있으며, 관계부처 협의, 입법예고 및 공청회 등을 통해 제시된 피해주민과 전문가 의견을 적극 반영했다.

시행령의 주요 내용을 살펴보면, 먼저 피해주민의 지원 등에 관한 최종 정책결정기구인 유류오염사고특별대책위원회(위원장 국무총리)의 위원으로 12개 관계부처 장관 및 피해지역을 관할하는 지방자치단체의 장을 규정하였다. 또한 시·도지사가 지명하는 지방공무원을 조정위원회 위원으로 참여토록 하여 피해지역의 의견이 충분히 반영될 수 있도록 했다.



동해/속초와 블라디보스톡 등을 연결하는 항로개설 추진

동해·속초항과 일본-러시아간 2개 국제 신항로 개설

동해-사카이미나토-러시아 블라디보스톡을 팬들럼 서비스하는 DBS크루즈훼리(주)와 속초-니이가타-자루비노를 운항하는 (가칭)동북아훼리(주)의 항로개설이 활발히 진행되고 있다.

강원도 환동해출장소에 따르면 동북아를 연결하는 동해·속초항과 일본~러시아간 2개 국제 신항로 개설이 조기에 이루어질 수 있도록 동해지방해양만청 등 유관기관이 유기적 협력체계를 구축한 것으로 알려졌다.

동해항에서 기항하는 DBS 크루즈훼리(주)(대표 박찬수)는 내년 2월 취항을 목표로 동해-일본 사카이미나토-동해-러시아 블라디보스톡에 1만 5,000톤급 카페리선박(객실 500개)을 투입, 주 1항차 운항할 계획이다.

속초항을 기항하는 가칭 동북아훼리는 한국 51%(15.3억원, 강원도 10%, 속초시 10%, 범한상선 31%)와 일본 16%(4.8억원), 중국 16%(4.8억원), 러시아 17%(5.1억원)를 각각 출자하여 본사를 속초시에 두고, 속초-일본 니이가타-자루비노 항로를 주 1항차 운항할 계획이다.

이와 관련하여 DBS 크루즈훼리는 지난 2월21일 일본 사카이미나토-러시아 블라디보스톡간 국제항로 개설을 위한 외항정기여객운송사업면허를 받았으며, 5월20일 동해지방해양만청과 CIQ 입출항 관련기관이 참석한 가운데 사업설명

회를 개최했다.

또한전영만 강원도 환동해출장소장은 5월27일 일본을 방문하여 항로개설을 위한 준비사항을 점검하고 일본측의 적극적인 협조를 요청했다.

그러나, 한·중·러·일 4개국이 공동출자하여 제3섹터 방식으로 설립된 가칭 동북아훼리주식회사는 한국과 일본 참여사의 출자가 완료된 상태에서 러시아와 중국측의 출자가 미루어지고 있어 항로개설이 원활하지 못한 것으로 알려졌다.

한국측 민간사업자 동춘항운은 당초 속초와 자루비노, 블라디보스톡을 연결하는 백두산항로를 운항하였으나, 지난 4월1일부터 러시아측 사업자인 베리굿사에서 여객과 화물운임 인상을 요구함에 따라 자루비노 운항을 잠정 중단한 채 속초-블라디보스톡 구간만 운항하고 있는 실정이다.

이에 따라 강원도와 속초시는 지난 5월12일 일본 참여사인 북동아시아훼리재팬(주) 사장과 협의를 갖고 5월30일 러시아 블라디보스톡 White House에서 신항로 개설에 참여하는 4개국 지방정부 관계자와 민간 참여사 대표회의를 가졌다.

강원도 환동해출장소 관계자는 “러시아, 중국측 신항로 개설 출자금 완료와 함께 빠른 시일 내에 신항로가 개설될 수 있도록 노력하겠다”며 “앞으로 신항로가 원활히 운영될 수 있도록 공동대책을 강구해 나갈 것”이라고 밝혔다.

대우조선해양 나이지리아 국영석유회사와 합작선사 설립

국영해운회사인 나이다스사, 15만톤급 유조선 용선운항

나이지리아 국영해운회사인 나이다스사가 용선한 러시아 선적의 15만톤급 유조선인 나탈리(Nataly)호가 첫 운항을 시작했다.

대우조선해양에 따르면 지난해 나이지리아 국영석유회사(NNPC)와 합작 설립한 나이다스사(NIDAS, Nigeria Daewoo Shipping Ltd.)가 20일 첫 원유 운송을 시작한 것으로 알려졌다. 이 배는 6월초 스웨덴의 브루피요르덴항에 도착하여 신고 간 13만톤의 원유를 하역할 예정이다.

이번 운항은 한국 기업으로는 처음으로 나이지리아 정부와 합작회사를 설립해 성공한 사례로서 이를 바탕으로 한 다른 한국 기업의 현지 진출에도 긍정적인 효과를 줄 수 있을 것으로 기대된다.

또한 대우조선해양 입장에서 서비스 산업인 해운사업에 첫발을 내디뎠고, 나이지리아 정부도 1958년부터 원유를 수출한 이래 처음으로 자국의 해운회사가 운송을 시작했다는 데 큰 의미를 둘 수 있다.

이번 운송을 시작으로 나이다스사는 앞으로 액화천연가스(LNG)나 건화물, 컨테이너의 운송뿐만 아니라 정유 제품의 수입이나 육상 물류 사업까지 그 영역을 확장할 계획이다. 이렇게 되면 이 회사의 매출은 최고 1조2000억원까지 확대될 수 있을 것으로 기대된다.

대우조선해양은 이러한 합작사의 성공을 바탕으로 이 지역 시장 공략을 위한 전략적 거점으로 발전시켜 지역과 밀착한 컨트리 마케팅의 시급성이 될 것이라고 전망했다.

나이지리아는 무역의 90%가 해상운송을 통해

이루어지고 있지만, 자체 해운회사가 없는 관계로 그 수익의 대부분을 외국기업으로 돌아가고 있었다. 이에 나이지리아 정부는 국가 자체적으로 운영하는 해운회사를 필요로 했지만 자체적으로는 경험과 관리능력이 부족해 국제적으로 명성과 능력이 있는 파트너를 찾고 있던 중 대우조선해양과 해운회사를 설립한 것으로 알려졌다.

대우조선해양의 남상태 사장은 “이번 나이지리아에서의 성공을 바탕으로 해외 거점 지역을 중심으로 다양한 사업기회를 찾아가겠다”며, “이러한 효과적인 컨트리 마케팅을 통해 회사와 그 지역 국가가 함께 성장하는 모델을 만들어 나가겠다”고 밝혔다.

한편, 이번 나이다스사의 첫 원유 운송을 기념하기 위해 5월19일 나이지리아 현지에서는 나이지리아의 아주모고비아 에너지석유부 장관과 이브리힘 에너지전력부 장관, 이기동 주나이지리아 한국대사 등 70여명이 참석해 기념행사를 가졌다.





일본 톤세제 도입을 위한 관련법률안 참의원 본회의 통과 경쟁국들의 톤세제 도입으로 국제경쟁력 제고위해 도입

일본이 마침내 톤세제도 도입을 확정했다. 톤세제도 도입을 위한 '해상운송법 및 선원법의 일부를 개정하는 법률안'이 5월30일 참의원 본회의에서 다수의 찬성으로 가결됐다.

이에대해 일본선주협회는 이날 즉시 톤세법 도입에 노력해온 해운당국인 국토교통성과 의권들에게 사의를 표명했다.

이번 톤세법안 성립에 따라 앞으로 세부적인 내용 설계가 본격화될 전망이며, 현재 편의치적중인 상당수 일본 상선대들이 일본선적을 되찾을 것으로 예상된다.

일본 해운업계는 그동안 안정적인 국제 해상운송력 확보와 유럽의 해운국가를 비롯해 우리나라 등 기존 톤세도입 국가들과의 대등한 경쟁을 위해 톤세제도 도입을 주창해 왔다.

그러나, 일본선적 선박은 일본상선대의 약 10% 정도에 지나지 않아 실질 세금절감액수는 모든 기존 일본선적이 톤세적용을 받더라도 세제절감혜택이 그리 크지 않을 것으로 전망되고 있다.

그리고, 과세대상 이익을 산출하는 이익 수준은 기존 다른 나라와 같은 수준이지만, 전업선주(대선업자)는 톤세적용을 받을 수 없으며, 외항선박 운항사업자(선사)만 톤세 혜택을 보는 것으로 알려졌다. 이러한 일본판 톤세제도는 일본선원 육성이라는 취지에 호응한 것으로 풀이된다.

이와관련, 일본선주협회는 “톤세법안은 국제 경쟁 조건의 균형을 도모하는 것으로, 일본 선적·일본인 선원을 증가시켜, 안정적인 국제 해상운송의 확보를 도모할 것”으로 기대했다.

국토교통성과 일본선주협회 등은 “일본 무역의 99.7%를 해상운송에 의지하고 있으며, 일본적 선

박 수를 현재의 2배, 일본인 선원을 1.5배이상 증가시킨다는 계획에 최우선 노력한다”는 입장을 나타냈다.

일본 교통정책심의회는 일본 톤세제도의 세부 내용을 확정하여 늦어도 2009년 초에는 시행한다는 목표를 설정하였다. 이에 따라 일본 외항선사는 톤세제도 도입으로 국제경쟁에서 더 유리한 조건을 획득하게 되었으며, 톤세제도가 세계 해운분야의 표준세제로 자리 잡는 계기가 될 것으로 전망되고 있다.

한편, 일본이 여타 경쟁국가들과는 달리 톤세도입이 지연된 것은 이미 일본선사들의 경쟁력이 충분한데, 왜 굳이 톤세제도를 도입해야 하느냐는 논란 때문이었다. 특히 일본 등록선대 규모는 톤세제도 도입 없이도 이미 세계 1위에 등극했기 때문에 반대론자의 저항이 매우 컸던 것으로 알려졌다.

이같은 상황에서 선박 톤세제도를 도입함으로써 일본은 해운산업 발전을 위한 또 하나의 새로운 전기를 맞이하게 되었다. 등록선대 선박량 기준으로 세계 1위 해운국인 일본이 톤세제도 도입을 확정함에 따라 세계 각국의 조세당국은 그 배경에 많은 관심을 기울이고 있다. 일본은 노르웨이, 싱가포르, 영국 등과는 달리 세계 최대의 해운국임과 동시에 전자, 자동차 등 국제경쟁력을 보유한 산업이 많은 경제대국이기 때문이다.

일본이 이같은 여건에도 불구하고 톤세제도를 도입한 것은 해운산업의 안정적이고 지속적인 성장을 도모하기 위해서이다. 톤세제도는 대규모 투자가 요구되고 경기 변동이 심한 해운산업의 특성에 가장 적합한 제도로 일본과 같은 대형 선주국에서 특히 필요한 것으로 판단했기 때문이다.

부정기선시황 상승세 지속으로 케이프사이즈 용선료 급등

주요 4개항로 케이프사이즈 1일 용선료 23만달러 웃돌아

부정기선시황의 상승세가 지속됨에 따라 케이프사이즈를 중심으로 벌크선의 용선료가 강세를 보이고 있다. 6월5일자 런던 시장은 강세가 지속되면서 케이프사이즈 벌크선의 용선료는 서호주-중국간에 과거 최고치인 1일 26만달러를 돌파하였다.

브라질 선적 철광석은 구체적인 성약이 없기는 하지만, 항로간의 시세가격 등에서 거래수준은 거의 30만달러에 육박하고 있는 것으로 알려지고 있다.

세계 주요 4개항로 평균은 케이프사이즈인 철강원료 수송선의 경우 전일대비 2,395달러 상승한 23만3,988달러를 기록하고 있다. 해운회사의 케이프사이즈 벌크선 운항코스트는 건조년이나 선가에 의해 가지각색이지만, 1일 3만달러 전후가 기준이 되고 있는 점을 고려할 때, 단순계산으로 현재의 용선료 시황은 전세계 평균으로 8배 가까운 수준까지 상승하고 있다.

2004년 11월, 중동-일본간의 VLCC가 WS 315까지 상승했던 적이 있는데, 동 수준은 당시의 용선료 환산으로 22만-23만달러로 당시 최고치로 기록되었다.

VLCC는 중국 원유수입량의 증가나 노후선 배제에 수반해 수십년에 한번 있을 'WS 300 시세'를 경험했지만, 현재의 케이프사이즈 시황은 당시의 용선료 수준을 재연하는 상황이라고 일본선사의 한 관계자는 말했다.

특히, 이처럼 급격한 시황상승은 장기수송계약(COA)시에 비교적 비싼 스팟배선 등으로 적자운

항 리스크도 있어 용선이나 운임계약의 타이밍을 맞추기가 어려운 실정이다.

한편, 파나마스형 벌크선의 주요 4개항로 용선료 평균은 1일 8만444달러, 핸디막스는 6만5,948달러에 달하고 있다. 부정기선 운임지수인 BDI(1985년=1000)는 6월9일 현재 1만1,500 포인트를 상회하고 있다.

유럽항로 운임동맹 오는 10월 해산

아시아-유럽항로에 취항중인 정기선사들이 오는 10월 구주운임동맹(FEFC)의 해산을 앞두고 대책마련에 부심하고 있다. 특히, 이 항로 취항선사들은 동맹의 해산으로 각종 통계와 시황을 분석하는 모임의 해체되는 것에 대해 불안감을 느끼고 있다. 하지만, 이같은 조치가 전반적인 시황에 어떠한 영향을 끼칠지에 대해서는 미지수이다.

정기선동맹을 유럽연합(EU) 경쟁법의 포괄적용제외를 규정하는 유럽위원회규칙(4056-86)이 금년 10월18일자로 시행됨에 따라 구주운임동맹은 폐지된다. 이 규칙에 따라 유럽을 중심으로 한 정기선항로에서의 동맹은 금지된다.

선사측에게서는 "동맹 폐지 후의 유럽항로에 대해서는 미래를 예측할 수 없다"며, 향후 아시아-유럽항로의 전망에 대해 불안감을 감추지 않고 있다. 지금까지는 동맹에 의해 전반적인 시황이나 공식적인 통계가 공표되어 연간 운임인상계획이다 선박투입 등 영업계획을 수립할 수 있었지만, 앞으로 이러한 정보제공이 차단된다.

물론, 통계지표는 씩크탱크 등의 공표물을 대체하는 등 커버할 수 있지만, 선사측의 공식 발표가 없어지게 되면, 여러 가지 해석이 나올 수 있어 영업전략 수립에 상당한 어려움이 있을 것으로 예상되고 있다.



국제유가 급등에 따른 선박연료유 대안논의 본격화

골드만삭스, 국제유가 2010년이전 배럴당 200\$ 전망

두바이산 원유가 배럴당 130달러까지 치솟는 고유가가 지속되면서 해운업계의 시름이 깊어가고 있다. 해운업계의 매출 원가 중 연료유가가 차지하는 비율은 약 60% 정도로 고유가가 지속되면 지속될수록 해운업계의 경영악화는 눈덩이처럼 커지기 때문이다.

특히, 세계적인 투자은행 골드만삭스(Goldman Sachs)는 국제유가가 2010년 이전에 배럴당 200달러까지 오를 것으로 전망하는 등 국제유가의 고공행진이 지속됨에 따라 선박연료유 대안문제에 대한 논의가 본격화되고 있다.

10년 전인 1998년 3월17일 국제유가는 배럴당 11달러에 불과하였으나, 2007년 1월 사상 최초로 100달러 분수령을 넘어섰으며, 현재는 130달러 수준에 이르렀다. 3년전 '유가 100달러 시대'를 전망했던 골드만삭스가 도저히 있을 법하지 않은 '유가 200달러 시대'를 다시 예고하고 있다. 이에 따라 해운 및 항공업계를 포함한 국제공급사슬(Global Supply Chain)상의 모든 기업들이 크게 긴장하고 있다.

세계 해운업계는 2008년 말경에는 국제유가가 배럴당 200달러를 돌파할 것이라는 최악의 시나리오를 이미 아젠다(Agenda)로 채택하고 있다. 이와 같이 고유가가 지속되는 가운데 해운업계는 선박연료유인 병커(bunker)유의 대체연료에 대한 본격적인 논의를 시작했다.

해운업계에서는 병커유를 대체할 수 있는 연료로 바이오연료(Biofuel), 재생에너지(Renewable sources of energy), 전기(Electric power) 및 핵연료(Nuclear technology) 등을 염두에 두고 있

으나 이들 대체연료들은 비용 등에서 현실성이 낮은 대안으로 지적되고 있다. 가장 현실성이 큰 대체연료로는 액화천연가스(LNG)가 제시되는 등 이에 대한 관심이 집중되고 있다.

이와 관련하여 지난 5월초 독일의 대표적인 해사 산업분야 전문 컨설팅그룹인 'GL(Germanischer Lloyd)' 사는 LNG를 대체연료로 사용할 수 있다는 연구 결과를 직접 발표해 눈길을 끌고 있다.

1,500TEU급 컨테이너선이 톤당 400달러에 병커유(HFO)를 사용할 경우 비용측면에서 LNG로 대체하는 것과 동일한 경제적 효과가 발생하는 것으로 분석되었다.

이 때 3%의 화물적재공간 감소가 요구되지만, 최근의 고유가(HFO 530달러/톤, 5월초) 추세를 감안하면 비용절감 효과가 증대되고 있는 것으로 예상되며, 또한 LNG가 병커유에 비해 특히 친환경적이어서 환경 분야로부터의 호응도가 매우 크기 때문이다.

또 단기적으로 연료유가 상승에 따른 경영악화를 만회하고자 유가할증료(BAF)를 인상하는 형태로 하주에게 일정부분 유가 상승분을 전가시키는 전략도 앞다투어 내놓고 있다.

선박용 연료유로 사용되는 병커유(HFO ; Heavy Fuel Oil)는 고유가 영향으로 연일 상승, 5년 전인 2003년 1월 톤당 175달러 선에 불과했으나 올해 1월에는 톤당 503달러를 넘어섰고 5월초에는 톤당 530달러를 넘어선 것으로 조사됐다.

이처럼 선박연료유가 천정부지로 치솟자 해운업계는 고유가에 따른 경영악화를 타계하고자 장단기 대책 마련에 고심하고 있다.

중국, 해운강국 비전달성 위해 선원육성정책 적극 추진

‘선원육성 가속화하기 위한 10대 조치’ 내년부터 시행

전 세계적으로 선원부족난이 확산되는 가운데, 선원대국인 중국이 자국 수요의 충족 및 해운강국의 비전 달성을 위해 선원육성에 박차를 가하고 있다.

지난 4월 선전에서 개최된 국제해사포럼에서 교통운송부(기존 교통부, 우정총국, 민용항공총국을 통합하여 올해 3월 신설)는 ‘선원육성을 가속화하기 위한 10대 조치’를 발표하고, 내년 1월부터 본격 시행한다고 밝혔다.

이번 조치의 주요 골자는 △선원양성관리 전자시스템 개선 △선원종합평가체제 구축 △고급선원 실습제 도입 △선원양성 통신교육 강화 △해사대학 강사능력의 향상 등이다.

특히, 금년 4월부터 3급 해기사에 대해 실습제를 도입하는 한편, 2급 해기사로의 진급기간을 기존의 12개월에서 18개월로 연장하는 등 고급선원의 실무능력 및 자질향상 등에 주력하고 있다.

교통운송부 통계에 의하면 현재 중국인 선원은 155만명에 달하는 등 명실공히 세계 선원대국으로 등장했다. 그 중 외항선원은 51만명(해기사 17만명 포함), 내항선원은 100만명에 달하며, 연간 해외송출 규모는 4만 명으로 세계 선원시장의 4%를 차지하고 있다.

최근 자국의 선박량 증가에 따른 수요를 충족하기 위해 선원의 해외송출을 비공식적으로 제한하고 있다. 또한 2007년 말 현재 선원양성대학 37개, 선원직업 훈련기관 50여개를 보유하고 있으며, 연간 해기사 육성규모는 세계 1위를 차지하고 있다.

특히 고급선원의 경우 12개 본과대학, 13개 전과대학(3년제), 12개 중등전문대학(2년제)이 있으며, 2007년 양성규모는 1만 7,000명으로 전년대비 30% 증가했다.

최근 교통운송부는 상해해사대학, 우한이공대학, 하문집미대학 등에 7,000여만 위안을 투입하여 해기사 훈련시설 개선을 추진하고 있으며, 특히 대련해사대학은 약 2억 위안을 투입하여 선진국 수준의 원양실습선을 건조하여 지난 4월17일에 공식운항에 들어갔다.

유엔 안보리 해적소탕 결의안 채택

앞으로 소말리아에서 출몰하고 있는 해적소탕을 위해 외국의 해군들이 소말리아 영해에 진입할 수 있게되어 소말리아 해적퇴치에 획기적인 계기가 될 전망이다.

유엔안보리는 현지시각 6월 2일 소말리아 해적퇴치 목적으로 외국정부가 소말리아 영해 내 진입하는 것을 승인하는 요지의 유엔 안보리 결의(1816호)를 채택했다.

이번 결의에는 안보리 비이사국중 우리나라, 일본, 스페인, 네덜란드, 그리스, 노르웨이, 호주, 덴마크 등이 공동 제안국으로 참여했다.

결의안 요지는 △해적퇴치를 위한 외국정부의 소말리아 영해진입 허용 △소말리아 및 인근국에 대한 기술 지원 촉구 △소말리아 해적 퇴치를 위한 관련국간 형사관할권 행사 공조 등이다.

이에 대해 우리 정부는 유엔 안보리 결의(1816호) 채택을 환영하며, 소말리아 해적 예방 및 퇴치에 대한 유엔 안보리 차원의 관심과 조치를 평가한다고 공식 발표했다.