



해양부장관과 외항해운업계 CEO 간담회 성료

부정기선화물선시황 BDI 2500선에서 등락예상

정기선은 M&A, 부정기선은 자가운송이 변수

향후 세계해운시장은 불확실성이 가중되는 가운데 선복수급의 균형여부, 중국의 성장지속 여부, 메가물류체계의 정착 등에 의해 명암이 갈릴 것으로 예상됐다. 또한 부정기선화물선시황은 BDI 2,500 수준에서 등락을 거듭할 것으로 전망됐다.

오거돈 해양수산부 장관과 외항해운업계 CEO들은 8월31일 롯데호텔에서 해운시황 동향 및 전망에 대한 의견교환과 향후 대응방향을 모색하기 위한 간담회를 가졌는데, 오 장관은 인사말을 통해 “오늘 모임은 최근 불안정하게 변동하는 해운시황에 능동적으로 대처할 수 있는 전략을 함께 모색하기 위해 마련한 자리”이며, 2010년 세계 5위 해운국가 목표 달성을 위해서는 선박확보도 중요하지만, M&A와 BRICs 공략 등 적극적인 마케팅전략이 필요하다고 강조했다.

오 장관은 또 “대량화물 수송과 관련, 해외입찰 참여가 거의 없고 국내에 의존하는 현시스템으로는 한계가 있는 만큼 공격적인 영업전략 필요하다”고 말하고, ‘해운하기 좋은 나라’ 조성과 ‘세계 5대 해

운강국’ 진입은 정부의 확고한 정책목표이며, 사업 하는데 어려움이 없도록 최선을 다하겠다고, 업계에서도 정부의 정책추진에 적극 협조해 줄 것을 당부했다.

이어 박정원 한국선주협회 수석부회장(한진해운 사장)은 “최근의 해운환경은 국제유가의 앙등과 각종 운임지수의 급등락 등 매우 불안정하며, 전망 또한 매우 불투명하다”고 강조하고, 오늘 이 모임은 이러한 불확실성에 대해 허심탄회하게 토론하고, 향후 대응전략을 모색하는 뜻깊은 자리인 만큼 우리나라 해운산업의 밝은 미래를 위해 다양한 의견들을 기탄없이 개진하여 줄 것을 요망했다.

이 자리에서 해운시황전망에 대한 주제를 발표한 KMI 임진수 정책동향연구실장은 향후 해운시장의 전망은 매우 불확실하며, 특히 정기선시장은 M&A, 부정기선시장은 중국변수가 크게 작용할 것으로 내다봤다.

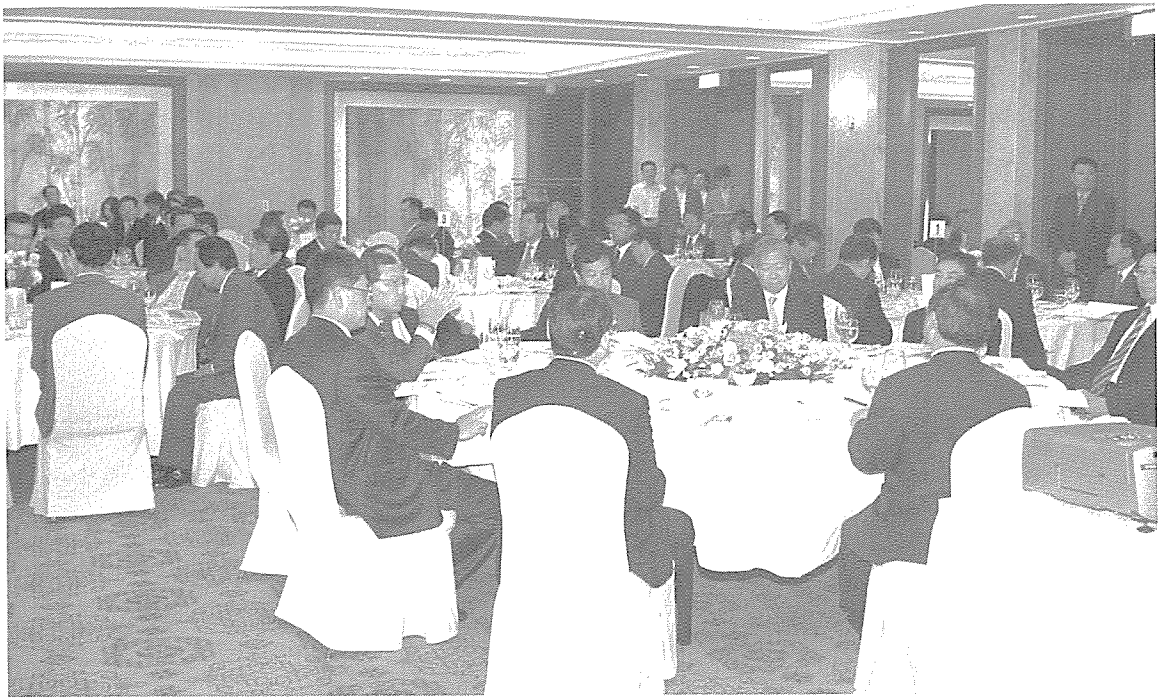
이날 간담회에는 해양수산부 오거돈 장관, 이재균 해운물류국장, 한진해운 박정원 사장, STX Pan Ocean 이종철 대표, 한국해양수산개발원에서 진행된 원장대행 등 70여명이 참석했다.

다음은 이날 간담회 발언요지를 요약정리한 것이다.

▶ 해운시황 현황 및 전망 (임진수 KMI 정책동향연구실장)

원양정기선 운임은 그동안 강세를 지속해 왔으나, 금년 3/4분기 이후 물동량 증가율 감소와 신조선 인도량 증가로 상승세 둔화, 근해항로는 선복과





잉과 경쟁심화로 시황침체가 지속되고 있다.

부정기전화물선 시황은 2004년에 최고의 호황기를 시현했으나, 금년 4월 중국의 경기억제 조치 등으로 급격히 하락했다. 하지만, 8월 초순 중국의 수요재개로 상승세로 전환됐으나, BDI 2500 내외에서 등락을 거듭할 것으로 예상된다.

VLCC 운임은 2004년 4/4분기에 최고치를 기록한 이후 전반적인 석유수요 감소와 선복량 증가, 투기수요 감소 등으로 하락세가 지속되고 있다. 중기적으로는 안정적인 수준에서 사이클이 형성될 것으로 전망된다.

향후 세계해운시장은 불확실성이 가중되는 가운데 선복수급의 균형여부, 중국의 성장지속 여부, 메가물류체계의 정착 등에 의해 명암이 갈릴 것으로 예상된다.

▶ 외국 해운기업 경영전략 (이광희 조광해운 사장)

세계정기선시장은 독과점시대에서 경쟁가능시대로, 그리고 최근에는 다시 M&A에 의한 과점시대로 변하고 있다. 부정기선시장은 여전히 자유경쟁체제가 유지되고 있다.

특히 최근 2년간 호황기를 겪으면서 선대확충의 필요성이 해운경영의 핵심요체로 부각되고 있으며, NYK, MOL, K-Line 등 일본 대형 3사의 중장기 경영전략은 선대확충과 중국 등 아시아지역 대량화물시장 공략으로 요약된다.

중국 COSCO의 경우도 전계열사의 상장을 통하여 충분한 자금을 확보하고, 이 자금으로 대량의 신조발주와 중고선 확보를 통해 용선비율을 최대한 낮추는 경영전략을 추진하고 있다.

유럽선사들의 경우 정기선사들은 M&A를 통해 시장지배력을 확대해 나가고 있으며, 부정기선사들은 리스크에 대비한 헷징과 전문선대운영을 경영전략의 핵심축으로 하고 있다.

따라서 불황에 대비한 경영전략의 핵심은 지속적



인 선대확충이며, 이를 위해 다양한 형태의 자금조달시장과 정책지원이 필요하다. 선사별 전문선대 운영, 선화주 협력강화, 조선소와의 전략적 제휴, 실질적이고 전문적인 해운시장 연구활성화 등이 시급하다.

▶ 2005년 주요해운정책 소개
(이재균 해운물류국장)

정부는 최근 한국상선대의 경쟁력 제고를 위해 톤세제 도입, 선박투자회사제도 정착, 국가필수국 제선박제도 도입, 외국인선원 고용인원 확대 등 성공적으로 정책을 추진했다.

톤세제도 시행관련, 확인신청 전에 적격기업요건에의 해당여부 점검과 해양수산취업박람회 등의 적극 참여 등을 당부했다.

▶ 우리 항만의 성장전략
(우예종 동북아물류중심추진기획단 부단장)

세계경제 규모의 20%를 차지하는 한·중·일 등 동북아 3국이 세계화물량의 30%를 차지하며, 역내 교류 또한 지속적으로 증대되고 있다.

이에 따라 3국이 윈-윈(Win-win)할 수 있는 국제물류 공동발전모델 구축이 필요하며, 이를 위해 3국 공동물류센터 설립을 추진중이며, 이러한 3국 간 협력증진은 물류효율화를 촉진시키고, 경제전반

에 걸친 국제경쟁력 강화와 부가가치 및 고용창출 효과를 거둘 것으로 전망된다.

▶ 지정토론 및 제안

□ 이종철 STX Pan Ocean 대표

최근 2년간의 해운호황은 금년 상반기에 성장동력 소진으로 종료된 것으로 판단되며, 당분간 BDI 2,500 수준에서 등락이 예상된다.

중전에는 벌크선의 손익분기점이 BDI 1,200~1,300 수준이었으나, 최근 유가상승 등 원가상승으로 BDI 1,800~2,000 수준으로 상승했다.

부정기선부문의 최대 위기는 카길, BHP 등 대형 화주들의 자가화물 수송참여와 대형 화주국인 중국이 빠르게 선주국가로 전환되는 추세인데, 이에 대한 대책마련이 시급하다.

□ 이진방 대한해운 사장

현재 BDI나 용선료 수준이 과거에 비해 높은 편이나, 자체선복량 부족에 따른 용선의존도가 높아 리스크에 노출된 상태이다. 그동안 시황상승으로 능력을 초과하는 용선활동과 신조발주 등이 있었으며, 이러한 요인이 위기를 초래한 측면이 있다.

따라서 불황에도 견딜수 있는 체질강화가 시급하며, 이를 위해서는 자사선 확보와 장기 및 단기용선 등 포트폴리오를 최적화하여 시황변동의 충격을 최대한 흡수함으로써 리스크를 최소화해야 한다.

□ 박정원 한진해운 사장

최근 대형선사들의 M&A가 활발하게 진행되고 있으며, 한진해운도 규모경쟁을 추구하는 면에서 이들 선사들의 방향과 일치한다.

특히, 독일선사 세나타라인을 흡수합병한데 이어



세계적인 선사들과 얼라이언스를 결성하여 서비스를 업그레이드 한 만큼, 경쟁측면에서 머스크라인 등에 비해 전혀 손색이 없다.

더구나, 우리나라 선사들과의 전략적 제휴를 강화하여 경쟁력 강화를 도모하고 있으며, 이러한 협력증대는 우리나라가 일류해운국가로 발돋움하는데 크게 기여할 것으로 생각된다.

□ 최문흠 흥아해운 사장

현재 근해선사들은 일본의 50여개 이상 항만을 커버하고 있으며, 이러한 서비스는 우리 항만의 환적화물 취급량 증가에 기여했으며, 동남아항로의 경우는 국적외항 5사가 주도적으로 취항하고 있고 서비스면에서도 경쟁력 우위를 점한 상태이다.

하지만, 한-중항로에서는 아직도 국적선사에 대



한 선대투입 등 진입이 제한되어 있는데, 정부에서 리더십을 발휘하여 합리적인 방향으로 개선 바란다.

□ 정태순 장금상선 사장

한-중항로는 그 어느 항로보다도 경쟁이 치열하며, 이 항로에 취항중인 중소형 선사들에 대한 지원이 필요한 실정이다.

중국선사의 95% 이상이 국영선사로서 이들과의 경쟁은 곧 중국 정부와의 경쟁으로 경쟁에 한계가 있는 만큼 개방관련 속도조절이 반드시 필요하다.

현재 추진중인 항만노무공급체계 개선이 조속히 이루어져 중소형 선사들의 항만비용이 절감될 수 있도록 정부에서 적극 노력하여 주길 바란다.

□ 이정화 SK해운 대표

2004년 운임지수가 평균 WS 130~140이었고, 금년에도 평균 WS 80 수준으로 과거 10년간 평균 WS 50 수준에 비해 높은 편이다.

최근 멕시코만에서 발생한 허리케인 등으로 정유 시설이 파괴되는 등 자연재해도 유조선시장에 적지 않은 영향을 끼칠 것으로 예상된다.

국제유가의 급등으로 실질적인 수요는 다소 줄어들 것으로 예상되나, 향후 2~3년간 WS 80~100 수준을 유지할 것으로 예상된다.

□ 박영안 태영상선 사장

한-일 정기항로의 경우 일본의 55개 항만에 기항, 전체 물량의 90%를 적취하는 등 국적선 위주로 운영되고 있다. 그러나, 짧은 항해거리와 10여개 선사 이상의 취항으로 경쟁이 심화되고 있어 항로안정을 위한 선사들간 협력증진이 필요하다.

또한, 한-중항로에서 원가가 낮은 중국선사들과



해운시황 관련 선

주최 : 해양수산부 후원 : 한국선주협

의 경쟁에서 어려움이 많은 만큼 국내화주들의 협조와 이해가 필요하다.

□ 최영후 고려해운 대표

정부에서 도입을 추진중인 종합물류업 인증제도 취지에는 공감하지만, 인증요건에서 소유개념이 너무 강조돼 문제가 있다. 창고와 CY 등 대부분 아웃소싱이나 임대차 계약을 통해 가능한 부문까지 소유 또는 전략적 제휴토록 하고 있다.

특히, 포워딩업체들은 다수의 선사들을 상대로 영업을 하는데, 전략적 제휴는 불가능함. 어느정도 수용가능토록 규정개선이 필요하다.

□ 정유근 대양상선 사장

정부의 한국상선대의 국제경쟁력 제고를 위한 노력에는 공감하나, 톤세제 시행으로 혜택을 보는 선사는 전체의 10%에 불과하다.(시뮬레이션 결과 극히 일부선사를 제외하고는 톤세를 적용받는데 문제가 없음. 선협 주)

대양상선의 경우 많을 때는 180~200척의 벌크선을 용선운항하는데, 이는 전세계선대의 8% 내외

수준인데 톤세제 혜택은 없다. 따라서 용선기간 2년 미만 등의 선박도 톤세제 혜택을 받을 수 있도록 재정경제부와 협의를 통해 관련규정을 개정해 주길 바란다.

※ 해양수산부에서는 톤세의 경우 적격기업이기만 하면 용선기간[2년이상/2년이하]에 관계없이 모두 톤세를 적용받을 수는 있으며, 톤세는 2년 미만의 기간으로 용선한 외국적선박이 기준선박의 5배 이하인 기업이면 모든 해운기업이 선택할 수 있다고 추후 부

연설명함.

□ 오거돈 장관

오늘 제기된 현안들은 해양부에서도 고민했던 문제들이며, 정부에서는 우리 산업 육성이 최우선인 만큼 개선위해 적극 노력하겠다. 특히, 해운은 선진형 산업으로서 반드시 육성되어야 하며, 세계 일류 해운기업이 많이 나올 수 있도록 최선을 다하겠다.

해양수산분야 일자리 창출을 통한 청년실업 해소와 해운산업의 대국민 홍보차원에서 오는 11월께 열리는 '해양수산 취업박람회'에 해운기업 CEO들이 적극 참여하여 주기 바란다.

□ 이재균 해운물류국장

한-중항로에 있어서는 선사들간에 상반된 의견이 상존하고 있는데, 이 문제는 한중해운회담 이전에 함께 모여 논의하겠다.

항만상용화 관련법안이 지난 6월 임시국회에 상정하려 했으나, 제출하지 못했으며 9월 정기국회에 상정 예정이며, 항만상용화의 조기정착을 위해 조조의 고용승계와 이직시 명퇴급 지급 등 해운업체의 지원이 필요하다.

종합물류업 인증제도 관련법령 시급히 개선돼야

중소업체들의 경쟁력 저하시키는 규제로 작용

해운, 화물자동차 및 복합운송업계 개선촉구

건설교통부를 비롯하여 해양수산부, 산업자원부가 공동으로 추진중인 종합물류업 인증제도가 물류 관련산업의 경쟁력 강화라는 당초의 취지와는 달리 대다수 중소기업들의 경쟁력을 저하시키는 규제수단으로 작용할 우려가 많은 것으로 지적되고 있다.

더구나 동제도는 리스크를 최소화하고 경영효율성을 극대화하려는 최근의 기업환경을 고려하지 않은 채 인증요건을 강화함으로써 물류시장의 자유로운 경쟁을 제한하고, 물류관련기업들의 부익부 빈익빈 현상을 가속화시킬 것으로 예상되는 등 많은 부작용이 초래될 것으로 예상되고 있다.

내년부터 시행되는 종합물류업 인증제도는 물류산업 선진화를 위해 동북아시아위원회에서 지난 2004년 '물류전문기업 육성방안'을 마련한데 이어 금년 1월에는 종합물류업 인증제 도입을 위해 화물유통촉진법을 개정, 종합물류기업 인증제 도입 및 정부지원을 위한 법적근거를 마련함으로써 현재 제도시행에 대비하여 인증기준 등 세부시행 방안 마련중이다.

동제도의 주요골자를 보면, 인증요건이 운송과 물류시설 및 물류서비스를 기본으로 최소 3개이상의 물류사업을 영위하도록 규정하고 있어 중소기업의 경우 사실상 진입이 불가능한 실정이다.

이에 따라 한국선주협회는 최근 건설교통부 등 정부에 종합물류업 인증요건을 완화하여 줄 것을 건의했다.

특히, 물류시설 운영업과 관련하여 현행 기준안은 소유만 인정하나 선사의 경우 물류시설 운영업

을 거의 소유하지 않지만 간접적으로 터미널 및 창고와 계약 및 지분을 가지고 운영하고 있다고 밝히고, 선사의 경우 터미널 및 창고와 장기계약 또는 일정부분의 지분을 소유한 경우 물류시설 운영업으로 인정해 줄 것을 요청했다.

또 물류서비스업에 있어서도 해운업을 영위하기 위해서는 해운의 부대사업인 선박대여, 선박관리, 해운중개, 해운대리점 등을 필히 운영해야 하므로 동 사업이 포함되어야 한다고 강조하고, 선박대여, 선박관리, 해운대리점은 외항운송사업자가 별도의 면허 없이 자사선을 관리 및 운영할 수 있으므로 별도의 면허없이 실적을 인정해 주도록 건의했다.

이와함께 제3자물류 매출비중 부문과 관련, 정기선의 경우 미주서비스구간에서 장기운송계약(Service Contract)의 형태를 제외하고 구주나 아시아지역에서 화주와 1년 이상의 계약을 하는 경우는 전무하며, 일부 계약이 있다 하더라도 연간기준으로 몰량이나 운임을 확정하는 사례는 없으며, 이는 구주-아주 구간에서 해운시황의 변동이 심하기 때문에 현실적으로 불가능하다고 밝혔다.

따라서, 구주-아주 구간에서 장기운송계약은 현실적으로 계약서가 존재할 수 없는 바, 화주와의 실질적 거래관계를 세금계산서 등으로 증명토록 완화해 줄 것을 요망했다.

그리고, 전략적 제휴 부문의 공동브랜드에 대해서는 현실적으로 전략적 제휴를 한다고 하여 공동브랜드를 사용하는 경우는 없으며, 전략적 제휴를 하는 회사간 브랜드 가치 차이로 인해 현실적으로



공동브랜드 사용은 불가능하다고 지적하고, 이 규정을 삭제하여 주도록 요청했다.

통합재무제표의 경우도 업종간 회계처리방법상의 현저한 차이로 인해 재무보고의 통일성 및 비교가능성에 문제가 있어 적합하지 않으며, 또한 동 통합재무제표 작성으로 인해 불필요한 비용 및 작업으로 인해 종합물류업 제도 도입 취지에도 맞지 않는다고 강조하고, 통합재무제표는 현실성이 없으므로 폐지하고 현실성 있는 대안으로 매출비교표 등을 검토하여 사용하는 것이 타당하다는 입장을 제시했다.

이 문제는 관계부처 협의시에 회계사도 통합재무제표는 현실성이 없으며 별도의 회계보고서도 사용이 어려우므로 개선이 필요하다는 의견이 있었다.

공동전산망 사용과 관련해서는 각사의 업종 및 규모별 별도의 시스템을 운영하고 있으므로 공동전산망 사용은 불가능하며, 더구나 해운업계는 운임 및 비용 지불이 전산상에서 이루어고 있으므로 공동전산망 사용시 보안문제도 고려해야 한다고 밝

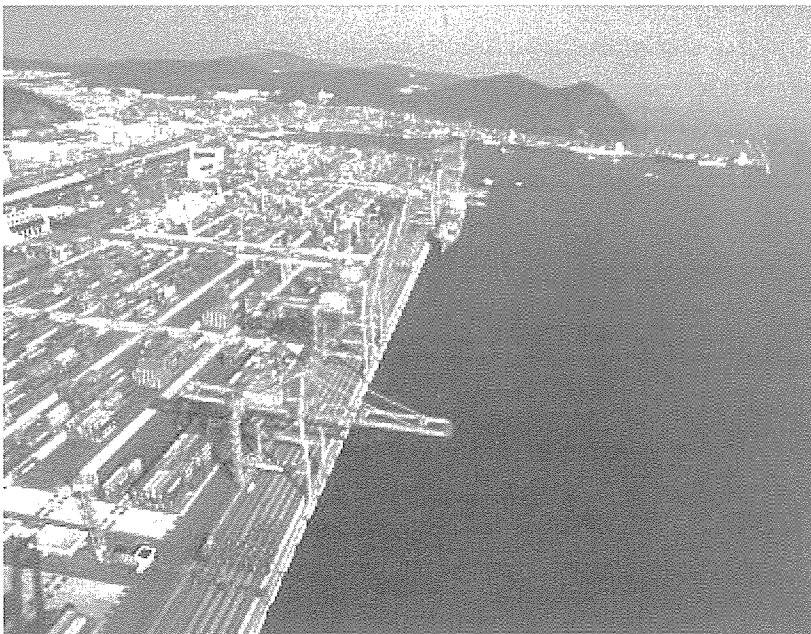
히고, 공동전산망 이용시 각종 부작용 발생 및 현실성이 없으므로 폐지하고 기존 전산망을 이용하는 것이 타당하다고 강조했다.

이밖에도 중물업 공통평가기준 부문의 국내거점수 및 해외거점수에 대해서도 현실적으로는 국내외 사무소도 중요한 사업거점으로서 역할이 크고, 실제로 영업활동을 통해 상당한 매출이 발생하고 있으므로 '사무소' 체제도 당연히 인정해야 하며, 해외거점도 사무소, 법인, 지점도 인정하여 줄 것을 요청했다.

한편, 정부의 종합물류업 인증제도는 산업의 전 분야화 세분화·전문화되는 최근의 산업발전 패턴에도 맞지 않을 뿐만 아니라, 종합물류업 도입을 위한 화물유통촉진법 개정시 의견조회, 공청회 등 관련업계 의견수렴 절차를 생략하는 등 절차상에도 문제가 있고, 해운업계의 경우 대형선사보다 중소형선사의 피해가 심할 것으로 전망되며, 자본력이 풍부한 외국적선사가 국내 물류시장을 주도할 것으로 예상되는 등 많은 문제점을 내포하고 있는 것으

로 분석되고 있다.

더구나, 이 제도에 대해 물류관련업계간에도 업종별로 의견이 다른 것으로 알려졌는데, 항만물류협회, 물류협회는 인증기준을 상향조정 할 것을 요구하는 등 동제도를 찬성하고 있는데 반해 해운업계와 화물자동차업계, 복합운송업계에서는 부정적인 시각을 나타내고 있고, 화물자동차업계에서는 동제도를 내년에 시행할 경우 파업도 불사한다는 입장을 보이고 있다.



보세화물입출항하선하기 고시개정안 의견제출

철재, 자동차 등 출항익일 24시까지 적용요망

수입 M/F HS번호 6단위 기재규정 삭제건의

한국선주협회는 최근 보세화물입출항하선하기 및 적재에 관한 고시개정(안)에 대한 검토의견을 관세청에 제출하고 고시개정시 반영하여 줄 것을 건의했다.

협회는 검토의견을 통해 별표 5(제3-1-7조)의 규정에 의한 물품목록 제출시기와 관련, 미국행 이외의 해상화물 단서에 '러시아'가 포함되어야 하고, 컨테이너 이외의 화물에 대해서는 현행과 같이 출항익일 24시까지 적용하는 것이 바람직하다는 의견을 제시했다.

컨테이너 이외의 화물(철재, 자동차, 액체화물)은 생산(주·야간)과 동시에 선적을 함으로써 선박 입항 전까지 적재 전 M/F 신고가 불가능하며, 동 화물은 적재중에도 품명, 수량, 양하지가 수시로 변경되는 만큼, 출항익일 24시까지 제출하도록 개선하여 줄 것을 건의했다.

적하목록서식 및 기재요령과 관련해서는 수입화물 특수화물코드 기재조건란 "M"의 2항에 신설된 수입 M/F HS번호 6단위 기재규정을 삭제하고, 현행대로 선택조건으로 유지하여 줄 것을 요청했다.

협회는 선사에서 B/L상의 품명만보고 검역대상을 구분하기가 곤란하다고 강조하고, 세관과 검역원간에 선별하여 자료를 송수신 하는 것이 타당하며, 검역소에서 자체의 동식물검역 판독시스템을 구축하여 검역대상을 선별하고 관련기관간 정보를 공유하도록 개선할 필요가 있다고 지적했다.

특히, 수입 M/F HS번호 6단위를 기재토록한 규

정에 대해 선사측에서 HS번호 6단위를 확인, 구분하여 M/F를 기재하기가 어렵고, 더구나 화주로부터 HS번호에 대한 정보입수가 불가능한 실정임을 감안하여 현행 유지를 건의했다.

현재 선사는 대표되는 상품명을 기재하고 있으며, 동 신설조항의 삭제가 어려울 경우 화주가 직접 세관에 제출하는 방안을 모색하여 줄 것을 요망했다.

부정기선사 톤세시행 대책회의 개최 톤세신고 방식, 회계처리방안 등 협의

한국선주협회는 9월9일 협회 대회실에서 톤세제 시행 신고절차 협의를 위한 부정기 선사 대책회의를 개최하고 신고방식 등을 협의했다.

국적외항선사 실무관계자 30여명이 참석한 가운데 열린 이날 회의에서는 먼저 협회 담당자가 톤세 신고 방식을 비롯하여 회계처리 방안, 해운소득과 비해운소득의 범위 등을 설명한뒤 참석자들의 질문에 대한 답변이 있었다.

특히, 이날 회의에서는 국적외항선사들의 기획, 회계, 경리 실무책임자들이 참석하여 구체적인 톤세제 적용방법과 톤세제 적용에 따른 득과 실, 그리고 톤세제 적용요건에 미흡한 선사들의 적용방안 등 실무차원에서의 법적용 방안 등을 중점적으로 논의함으로써 제도개념에 대한 이해부족으로 불이익을 받는 선사들이 없도록 톤세제도의 장단점에 대한 논의가 중점적으로 이루어졌다.



외항해운업체 4개사 한국선주협회 회원 가입

(주)한진, 보고라인, 두양리미티드, 해운랜드

한국선주협회 회원사 모두 62개사로 늘어

(주)한진을 비롯하여 (주)보고라인, (주)두양리미티드, (주)해운랜드 등 외항해운 4사가 최근 한국선주협회 회원으로 가입, 회원자격을 취득했다. 이로써 한국선주협회 회원사는 모두 62개사로 늘었다.

이번에 한국선주협회 회원으로 가입한 (주)한진(대표 이원영)은 지난 1958년 3월에 설립됐으며, 2004년 8월 해양수산부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득하여 본격적으로 외항해운에 진출했다.

특히 이 회사는 현재 4,545DWT급 철재품전용선 3척·1만3,635DWT를 보유하고 있으며, 일반화물선 등을 정기용선하여 운항하고 있다.

이 회사 대표이사인 이원영 사장은 지난 1972년 서강대 졸업과 함께 대한항공에 입사하여 구주 및 미주지역 본부장과 화물영업본부장을 거쳐 2000년 부사장, 2003년 화물사업본부 및 기내식사업본부 사장을 역임한 뒤 2004년 (주)한진 사장으로 취임했다.

(주)보고라인(대표 최재주)은 지난 1997년 3월 설립됐으며, 2005년 2월 해양수산부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득하였다.

이 회사는 현재 6,900DWT~7,400DWT급 일반화물선 2척을 보유하고 있으며, 다수의 선박을 용선하여 운항하고 있다.

이 회사 최재주 사장은 지난 1986년 한국해양대학교 항해학과 졸업과 동시에 해군 소위로 임관, 2년간의 군 복무를 마치고 1988년 해군중위로 예편

한뒤 (주)장우와 (주)시프러스해운에 근무했었다. 1997년 (주)보고라인 설립과 함께 대표이사에 취임했으며, 특히 2002년에는 CORNELDER 한국사무소 대표로 취임했다.

또 이번에 협회에 신규 등록한 (주)두양리미티드(대표 한돈석)는 지난 2001년 1월에 설립됐으며, 2005년 6월에 해양수산부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 교부받고 외항해운화물 운송사업을 시작했다. 이 회사는 현재 6.850DWT급 일반화물선 2척을 보유하고 있다.

대표이사인 한돈석 사장은 지난 1978년 한국외국어대학교 법학과를 나와 대양선박, 삼익상선, 한진해운 등에 근무한뒤 1985년 두양상선 이사를 거쳐 2001년 두양리미티드 설립과 동시에 대표이사에 취임하였다.

지난 1996년 4월에 설립된 (주)해운랜드(대표 이희선)는 금년 4월15일 해양수산부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 현재 이 회사는 6.500DWT급 냉동·냉장선 1척과 4만5,720DWT급 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 다수의 벌크선 등을 용선하여 운항중이다.

이 회사 이희선 사장은 지난 1987년 한국해양대학교 항해학과를 졸업, STX PAN OCEAN, 팬월드상사, 이조해운 등을 거쳐 1996년(주)해운랜드 대표이사에 취임한데 이어 2004년 9월에는 씨로드해운(주) 대표이사에 취임했다. 이어 이 사장은 2004년 10월 한국운반선협회 회장에 취임했다.

컨테이너터미널 물동량 창출위해 선사유치 시급

국내항만 거점으로 운항하는 국적선사 우대필요

해양부, '터미널운영 효율화방안 공청회' 개최

한국선주협회는 최근 부산항의 컨테이너물동량 창출을 위해서는 무엇보다 선사유치가 중요하며, 더구나 국적외항선사에 대한 우대조치가 필요하다는 입장을 정부측에 전달했다.

협회는 9월9일 부산해양수산청 대회의실에서 해운 및 항만업계 관계자 200여명이 참석한 가운데 이재균 물류국장 주재로 열린 '터미널운영 효율화방안 공청회'에서 이같은 의견을 제시하고, 정부의 정책적인 배려를 요망했다.

해양수산부는 이날 공청회에서 컨테이너터미널 운영사 선정과 관련하여 개선방안을 발표했는데, 재정(컨공단)사업의 경우 참여희망자가 다수인 항만의 운영사 선정시 1단계 평가기준으로 적정수준의 화물처리량과 화물처리량 기준 이행확보, 독과점적 지위방지 기준충족시 우선권을 부여한다는 것이다.

이어 2단계 평가기준으로는 1단계 기본요건 충족자를 대상으로 △부두운영계획(컨화물 처리실적, 선사의 지분출자율, 장비설치 및 인력배치계획) △재무상태(부채비율, 유동비율, 이자보상비율) △채권매입액(채권매입규모 및 횟수) △사용료 △참여 및 운영형태 등 평가기준을 적용하여 우선 협상대상자 선정할 계획이다.

참여희망자가 적은 항만의 운영사 선정시에는 참여희망자가 없는 경우 물동량 연계 임대제를 도입한다는 방침이다.

또한, 민자사업의 경우는 전국 컨터미널(하역능력대비)의 20%, 동일 항만내 30% 이상 소유시(입

찰 참여시 시설확보 기준) 감점조치와 출자자 지분 변경 제한, 관리운영권 위탁제한 등 독과점적 지위를 방지하는 한편, 항만운영의 효율화를 위해 물동량 창출이 가능한 선사 참여여부 및 지분율에 따라 종전대비 배점을 상향 조정하여 물량창출을 도모키로 했다.

해양수산부의 이같은 터미널 운영 개선방안에 대한 토의에서 한국선주협회는 무엇보다도 국내항을 거점으로 운항하는 국적외항선사에 대한 배려가 필요하다고 강조했다.

이어 한진해운측은 신항 2-3단계 사업에 불참한 이유는 개발기간의 장기화(6년 이후)에 기인한 것으로 좀 더 빨리 확보될 수 있는 터미널이 필요하다고 밝히고, 요즘은 초대형 선박 투입으로 기항지를 축소하는 추세이며, 한진해운은 부산항을 동북아 물류 거점으로 동남아 중국 화물들 끌어오기 위해 노력하고 있다고 밝혔다.

또한 쌍용건설 관계자는 기존에 기항하지 않았던 새로운 선사를 유치하지 않으면 신규물량이 창출이 어렵다고 밝히고, 선사를 유치하려면 결국 파격적인 특혜를 줘야 하는데 그게 가능한지 모르겠다는 입장을 나타냈다.

이와함께 허치슨 관계자는 동일항만내 30%, 전국 20% 물량처리 기준은 어떻게 나온건지, 그리고 공정거래법에 관계되는지 여부도 확인해야 되는데 왜 확정된 것처럼 하는지 이해할 수 없다며, 예전에는 투자유치에 적극적이었는데 지금은 왜 제한을 두는지 의문이 든다고 말했다.



항만물류협회 관계자는 물동량 창출을 위해 선사가 물량 가져와야 한다는 부분에는 이의가 없다고 밝히고, 그러나 지금까지 새로운 항만이 개장될 때마다 신규선사 물량 유치에는 소홀히 하고 기존 물량만 가져와 부작용이 일어나고 있다고 지적했다. 그는 또 선사지분, 선사물량 점수 높이고 지분우선권 주는 것도 신중해야 하며, 우리나라에 기항하지 않는 신규선사나 새로운 항로를 개설하는 선사에는 메리트를 줘도 되지만, 아무 선사나 무조건 줘서는

안된다는 입장을 피력했다.

이에 대해 해양수산부 항만물류과 엄기두 과장은 “부산항은 거의 모든 선사가 다 들어 온다지만 기존 선사가 들어와도 터미널 운영권을 얻게 되면 환적 기지로 활용하는 등 물량 창출이 가능할 것으로 판단하고 있다”고 밝히고, 현재의 방안은 개선방안이므로 확정된 사안이 아니므로 좀더 검토하고 각계의 의견을 광범위하게 수렴하여 반영할 계획이라고 강조했다.

국내항간 수송 수입화물 신고절차 개선건의 지난해 11월부터 반입 반출후 보고 등 복잡

한국선주협회 부산사무소는 8월23일 업무실무분과위원회를 열고 수출입 물류정보서비스 구축사업인 입출항 신고 및 화물반출입신고 표준화 통합서식과 수출입 물류업체 법규준수 측정 평가 등을 협의했다.

국적외항선사 부산지역 실무담당자들이 참석한 가운데 업무실무분과위원회이기원 위원장(현대상선 과장) 주재로 열린 이날 회의에서는 물류정보통신(KL-Net) 마홍모 과장으로부터 오는 9월1일부터 시행되는 수출입 물류정보서비스 구축사업인 입출항 신고 및 화물반출입신고 표준화 통합서식 작성방안 등에 대해 설명을 들은 뒤 KL Net서비스 개선방안에 대해 의견을 나누었다.

또한 세관에서 실시중인 수출입 물류업체 법규준수 측정 평가에 대한 정보를 교환했다.

한편, 부산사무소는 수입화물 국내 환적화물의 하선 반입문제와 관련하여 최근 부산세관에 건의서를 제출하고, 반입 및 반출 보고를 생략하도록 하여 원활한 환적이 이루어 질 수 있도록 개선하여 줄 것을 요청했다.

국내항간 운송되는 수입화물의 경우 그동안 적하목록 신고시 화물구분을 환적화물(T)로 신고하였으나, 2004년 11월부터 화물구분을 수입화물(I)로 하여 화물속성항목에 ‘국내 개항간 외항선 운송’으로 신고하도록 함에 따라 하선장소에 반입 및 반출 보고후 선적해야 한다.

특히, 국내항간 운송되는 수입화물은 환적화물과 동일하게 운송이 이루어져야 함에도 불구하고, 하선장소인 외곽CY에 화물을 반입했다가 다시 반출하여 다른 선박으로 수송해야하는 함으로써 반출입 전송료 외에도 다른 선박에 의해 수송되는데 따른 물류비용 증가와 교통체증 유발 등 많은 불편이 초래되고 있다.

이에 따라 부산사무소는 국내항간 수송되는 수입화물은 첫 입항지에서 통관을 목적으로 하는 것이 아니라 국내 개항간 환적을 목적으로 양하하기 때문에 환적화물 처리절차에 관한 특례고시 제7조를 적용하여 하선 반입/반출 보고를 생략하여 줄 것을 건의했다.