



# 선박투자회사법개정안 11월21일 국회 법사위 통과

## 선박투자회사 관련제도 운영의 효율성 제고위해



1사 1척의 원칙과 선박투자회사의 존립기간을 축소하는 내용을 담은 선박투자회사법 일부개정 법률안이 지난 11월16일 농림해양수산위원회 의 결을 거쳐 11월21일 법제사법위원회에 통과됐다.

개정안의 내용은 선박투자회사가 다수의 자회사를 설립하고 각각의 자회사들이 1척의 선박을 보유하도록 하여 1개의 선박투자회사가 여러 척의 선박을 소유할 수 있도록 했다. 선박투자회사와 관련한 제도 운영의 효율성을 높인다는 취지다.

또한 선박투자회사의 최소 존립 기간을 5년에서 3년으로 완화해 해운시장의 변화에 따른 선박 운용의 탄력성을 제고하게 된다.

이밖에 행정의 투명성과 예측가능성을 높이기 위해 지나치게 포괄적인 선박투자회사·선박운용회사 및 자산보관회사에 대한 감독·검사 규정 등을 명확하게 했다.

전문위원 검토보고서에 따르면 형형 법률은 선

박투자회사에게 단지 1척의 선박만을 보유할 수 있도록 제한하고 있으며, 이는 여러 척의 선박 보유를 허용할 경우 각각의 선박에서 발생하는 수익 및 지출 내역을 투자자가 알기 어려우므로 이로 인한 회계 부정의 발생 가능성을 미연에 방지하기 위한 것이다.

그러나 이같은 제한으로 인하여 복수의 선박을 운용하고자 하는 선박운용회사는 개별 선박마다 선박투자회사를 설립하여야 하고, 이는 회사의 설립 및 운영에 따른 비용이 중복 발생하게 함으로써 결국 투자자의 투자수익이 그 만큼 감소하는 결과를 초래하고 있어, 선박투자회사 운영의 투명성만 보장된다면 현재의 '1사 1척 원칙'을 계속 고수할 필요는 없다고 판단했다.

회사존립기간과 관련해서도, 현행 법률은 선박투자회사의 존립기간을 최소 5년으로 규정하고 있어 이는 투자자에게는 장기적이고 안정적인 투



자기회를 제공하고, 선박을 대선(貸船)하여 운항하는 선사에게는 안정적인 선박 활용을 보장하기 위한 취지에서 마련된 것이다.

그러나 이러한 제한으로 인하여 중소형 선박과 같이 투자금액이 그리 크지 않은 경우에도 무조건 최소 5년씩 선박투자회사를 존립토록 함으로써 도리어 투자자의 조속한 투자금 회수를 어렵게 하고, 선박운항회사의 선박 매입을 더디게 하는 등의 문제를 초래하고 있어 중소형 선박에 대한 투자 활성화와 해운시장 변화에 따라 탄력적인 자산 운용이 가능할 수 있도록 선박투자회사의 최소 존립기간을 '3년으로 완화하고자 하는 개정안은 타당하다고 전문검토보고서는 밝히고 있다.

또한, 자금차입의 제한도 완화된다.

현행 법률은 선박투자회사가 차입하거나 사채를 발행할 수 있는 한도를 자본금의 10배로 제한하고 있으며, 이는 자본금 규모를 크게 초과하는

과도한 자금차입 등으로 인하여 선박투자회사의 건전한 운영에 장애를 초래할 가능성을 방지하기 위한 것이다.

그러나 실제 현실을 보면 일반적으로 자본금 5,000만원 규모로 설립되는 선박투자회사의 입장에서는 자금차입 한도액인 5억원을 차입한다 하더라도 수십억원 이상이 소요되는 계약금을 지불하기가 곤란해 결국 선박운용회사 또는 선박운항회사가 대신 금융기관으로부터 1개월 내외의 단기 자금을 차입(브릿지론)하는 임시변통이 이루어지고 있는 실정이다.

따라서, 이러한 편법적 자금운용 상황을 시정하기 위해 선박투자회사가 6개월 이내에 유입될 투자 자금의 범위내에서 일시적으로 자금을 차입할 수 있도록 허용하고자 하는 개정안은 적절한 조치로 보여지며, 자금유입 시한을 3개월로 하는 것이 바람직하다고 전문위원 보고서는 밝히고 있다.

## 해양수산부 공무원, 케임브리지 국제인명사전 등재 21세기 탁월한 2000명의 지식인에 포함되는 영예

해양수산부는 국제협력관실 지정훈(池政勳) 사무관(36세·사진)이 최근 영국 케임브리지 국제인명센터(IBC) 인명사전에 등재되었다고 최근 밝혔다.

해양부에 따르면 지사무관은 지난해와 올해 미국 마퀴스(Marquis) 후즈후(Who's Who) 인명사전에 2년 연속 등재된 데 이어 이번 영국 케임브리지 국제인명센터가 선정하는 '21세기 탁월한 2000명의 지식인(2000 Outstanding Intellectuals of the 21st Century)'에 포함되는 영예를 안게 됐다.

지정훈 사무관은 마퀴스 후즈후 2007년판과 2008년판에 연속 등재된 데 이어 이번 케임브리지 국제인명센터 인명사전 등재로 미국인명정보기관(ABI)을 제외한 세계 3대 인명사전 중 2곳에 이름을 올리게 됐다.

지 사무관은 오염물질에 대한 수산생물의 반응을 전공하여 다수의 논문을 국내외 학술지에 게재하는 등 활발한 연구 활동을 진행해왔으며 지난 2005년부터 해양수산부에서 근무하고 있다.

그는 "아내(국립수산물품질검사원 근무)와 함께 국가에 도움이 되고 국민에게 봉사하는 해양수산 공무원으로 업무에 매진하겠다"고 밝혔다.



# 충남 태안 앞바다에서 유조선 유류유출 사고 발생

정부, 중앙사고수습본부 설치하여 방제작업에 전력



충남 태안 앞바다에서 예인선 삼성 T-5가 예인 중이던 부선이 2007년 12월7일 07시15분에 투묘 정박중이던 유조선과 충돌하여 유조선 화물창이 파공되어 원유유출 사고가 발생하였다.

해양수산부는 이날 08시30분에 중앙사고수습 본부를 설치하고 긴급 대책회의를 개최하여 전국 가용 방제장비를 태안지역으로 집결토록 하였으며, 현재 해경 경비함정 12척 및 해양오염 방제조합 방제선 3척이 방제작업을 벌이고 있다

특히, 해양수산부는 사고직후 중앙사고수습본부를 설치, 관련기관 등에 사고상황을 전파하고, 장관주재 긴급 대책회의를 개최하여, 전국 가용 방제 장비의 대산항 집결 지시 및 현장 사고수습대책본부 인원보강(본부 국장급), 인근 지방청 인력지원 보강(인천, 평택, 군산, 목포)등의 조치를 취했다.

이와함께 사고상황 파악을 위해 해양수산부 장관 및 해양경찰청장이 이날 10시50분에 현장지휘차 출동하였으며, 해경 경비함정 12척 및 해양오염방제조합 방제선 3척이 사고현장 출동, 방제작업 개시 및 피해확산 방지를 위해 소방방재청, 지자체 등 관계기관에 협조를 요청했다.

아울러, 충남 태안 앞바다 유조선 기름 유출 사고 방제대책본부는 12월9일 해군과 해경 함정, 방제선 등 선박 100여 척과 헬기 6대, 유회수기와 흡착제 등 방제 장비와 인력을 총동원, 사고 해역과 태안 일대 해안에서 민·관·군 입체 방제작업을 벌이고 있다.

이어 정부는 9일 오후 한덕수 국무총리 주재로 긴급관계장관을 열고 태안유류오염사고에 대한 피해 최소화와 대책마련을 논의했다. 이날 회의에



서 한덕수 국무총리는 주민들에 대한 피해 보상과 복구가 최대한 빨리 이뤄지도록 필요한 모든 절차와 지원을 아끼지 말 것을 지시했다. 회의를 마친 후 한총리는 '중앙사고수습본부'를 방문하여 관계자들을 격려하고 사태수습에 최선을 다해줄 것을 당부했다.

이날 오전 5시께부터 사고해역과 해안에서는 군 장병과 경찰, 공무원, 주민, 기업체 직원 등 인력 6650여 명이 투입돼 3일째 방제 작업을 계속했다. 육군은 8일 400여 명을 지원한 데 이어 이날 환경대대 등 4개 부대 1580여 명을 추가로 긴급 투입했다. 정부가 8일 오염 피해가 예상되는 태안 일대에 재난 사태를 선포하고 범정부적 대책 마련에 나섬에 따라 인력과 장비가 크게 보강됐다.

특히 방제대책본부는 사고 선박 주위 반경 3마

일 가랑 흩어진 기름띠가 근소만 아래 1~2km 남쪽으로 얇은 유막 형태로 확산되고 있어 이 기름띠가 양식장이 밀집된 가로림만과 근소만 일대로 흘러들지 않도록 오일펜스를 설치하는 한편, 기름띠가 분해돼 옆계 바깥 바다쪽으로 나갈 수 있도록 남쪽 해상 방제에 총력을 기울이고 있다.

강무현 해양수산부 장관은 이날 브리핑에서 “기름띠가 얇은 유막형태로 계절풍인 북서풍을 타고 남쪽해상으로 확산되고 있다”며 “만리포 해수욕장 인근 가로림만 200m구간에 오일펜스를 설치한 데 이어 근소만 피해를 막기 위해 태안군 관장각에서 안흥간에도 오일펜스를 설치하는 등 기름띠의 확산 방지와 수산물 피해 예방을 위해 총력전을 펴고 있다”고 강조했다.

▶ 유조선 파손부위 폐쇄...기름유출 멈춰

이날 오전 7시30분께 사고 원유선인 ‘허베이 스피리트호’의 원유 탱크 가운데 충돌사고로 손상됐던 1번 탱크의 파손 부위에 대한 응급 폐쇄 작업이 완료되면서 원유의 해양 유출은 멈췄다.

사고 유조선은 바지선과의 충돌로 좌측에 있던 5개의 원유적재 탱크 가운데 1번, 3번, 5번 탱크에 각각 직경 30cm에서 1m 크기의 구멍(파공)이 생기면서 지금까지 1만500kl(추정)의 원유가 해양으로 유출됐다. 방제대책본부는 파손 부위에 대한 응급조치가 완료됨에 따라 선주측과 협의해 선체를 안전한 곳으로 이동하는 방안을 협의 중이다.

▶ 조류·바람타고 확산

유조선 충돌사고 인근 해역에는 남쪽으로 폭 1마일, 길이 12마일에 걸쳐 갈색의 얇은 기름막이 형성됐다. 해안의 경우 학암포, 구름포, 백리포~만리포 해안, 모항까지 약 17km에 걸쳐 검은 기름막이 광범위하게 붙어있다.





▲ 한덕수 국무총리가 긴급 관계 장관회의를 열고 대책을 협의하고 있다.

해양수산부가 12월8일 오후 6시 현재 파악한 태안 앞바다 유류유출 피해상황에 따르면 태안군 소원·원북·이원·근흥면 150km해안 가운데 17km구간인 4개면 2100ha에 걸쳐 어장피해가 발생했다. 또 해수욕장 6곳 약 221ha가 기름띠 오염 피해를 입었다.

이와 관련 해양수산부는 “예상했던 것보다 바람이 더 거세게 불어 기름이 해안에 더 빨리 달라 붙었다”며 “유출된 기름이 해안에 들러붙었을 뿐 아니라 해수면 아래로 가라앉기도 해 수산물과 생태계가 피해를 입었다”고 우려했다.

특히 해상의 얽은 기름띠가 해류와 바람을 타고 남쪽으로 더 확산될 것으로 우려돼 오일펜스 설치 및 유처리제 살포 등 피해지역 확산 방지에 민·관·군이 구슬땀을 흘리고 있다. 기름이 해안에 붙는 것은 불가항력이겠지만 양식장이 밀집한 근소만·가로림만에 기름이 흘러가지 않도록 총력을 기울이고 있다.

▶ 기름띠 해안 유입 방지 집중

사고 해역에는 전국 방제 선박과 장비가 총 동

원됐다. 해군 함정 16척과 병력 2698명, 해경 함정 39척, 방제조합 선박 39척, 어선 16척 등이 동원돼 7개 선단을 구성, 책임 구역을 분할해 방제작업을 펼치고 있다. 특히 만리포 앞바다에 형성된 두꺼운 유출유를 유희수기를 이용해 집중 회수하는 한편 해안가의 얽은 유막 형태의 기름띠는 어선들이 유희착재를 이용해 방제작업을 벌였다.

특히 해경 소속 1000t급 이상 대형함정 8척과 300t급 방제정 3척 등 11척은 높은 파도 속에서 야간에도 방제작업을 계속했다. 어장과 양식장 등 환경 민감 해역 인근 해상에서는 유처리제 사용을 억제하는 한편 외해로 이동하는 유출유는 물포와 유처리제를 사용해 분산처리하고 있다.

▶ 민·관·군 6,650명 투입, 진공흡입차 25대 지원

특히 만리포, 천리포, 모항, 백리포 등 4개 기름띠 밀집지역 해안의 경우 진공흡입차(탱크로리) 25대를 동원, 두꺼운 기름층을 회수하고있으며, 만리포와 학암포에는 수거 폐유 저장소(5곳)와 방제 물품 보급기지(2곳)를 설치, 방제작업의 효율성을 높이고 있다.



방제조합과 민간 방제업체 18개사도 투입돼 모항~만리포 구간을 8개 지역으로 구분, 집중적인 방제작업을 실시하고 있으며, 가로림만과 학암포, 근소만, 모항, 태안화력발전소 취수구 등 어장과 양식장이 모여있는 지역은 환경민감 자원 보호를 위해 오일펜스 8.5km를 설치했다. 이날 하룻동안 기름 회수기 50대와 기름흡착제 20t, 유화제 15만㎏가 투입됐다.

▶ 군, 기름띠 제거 총력 지원

특히 군은 사고 해상과 서해안 지역에 병력 3100여명과 함정 16척을 긴급 투입, 방제작업을 총력 지원하고있다. 군 별로는 육군이 4개 부대 1600여명, 해군은 병력 1100여명과 함정 16척, 공군 413명 등이다. 군은 충청남도의 지원 요청에 대비해 추가 투입할 병력을 대기시켜 놓고 있다.

투입된 군 병력은 해안가로 밀려온 원유를 흡착포로 제거하고, 오염된 갯벌과 백사장의 모래를 퍼 담아내는 작업을 하고 있다. 해군 함정은 유처리제와 유흡착제 등을 바다에 살포하는 등 해경을 도와 방제작업을 적극 펼치고 있다.

방제대책본부는 앞으로 가능한 인력과 장비를 추가 동원, 유출된 기름띠가 연안으로 더 확산되는 것을 방지하는 데 주력하는 한편, 양식어장 등 피해 지역의 기름띠 제거와 추가 오일펜스 설치를 강화할 방침이다.

▶ '재난사태 선포' 어떤 조치 이뤄지나

정부가 12월8일 유조선 기름유출 사고로 피해가 예상되는 충청남도 태안군, 서산시, 보령시, 서천군, 홍성군, 당진군에 대해 재난사태를 선포함에 따라 이번 재난 수습을 위한 국가적 대응체제가 가동됐다.

노무현 대통령은 중앙재난안전대책본부장인 박

명재 행정자치부장관으로부터 재난사태 선포계획을 보고 받고 모든 인적 물적 자원을 총 동원해 피해를 최소화할 것을 지시했다.

정부가 재난사태를 선포한 것은 2005년 4월 강원도 양양·고성 지역 산불 발생 때 이후 두 번째다. 재난사태 선포는 재정지원을 목적으로 하는 '특별재난지역' 선포와는 달리 재난을 신속히 수습하기 위한 인적·물적 동원과 지원을 포괄하는 조치다.

재난사태가 선포됨에 따라 중앙정부와 지방자치단체는 재난 지역의 피해 조기 수습을 위해 재난정보발령, 인력·장비·물자 동원, 공무원 및 민방위대 비상소집 등 필요한 조치를 취하고 정부기관도 소관분야별 협조·지원을 원활하게 할 수 있게 됐다.

또 재난사태가 선포되면 위험구역 지정과 대피명령 등 법에 의한 응급조치는 물론 해당 지역에 대한 여행 자제도 권고할 수 있다. 재난사태 선포에 근거해 내려진 명령에 따르지 않으면 최고 200만원의 벌금이 부과된다.

현행 재난·안전관리기본법에 따르면 극심한 인명 또는 재산 피해가 발생하거나 발생할 것으로 판단될 경우 중앙안전관리위원회(위원장 행정자치부장관) 심의를 거쳐 3개 시·도 이상이면 국무총리가, 2개 시·도 이하면 행자부 장관이 각각 재난사태를 선포할 수 있다.



# 한-아세안 FTA 서비스분야 협정문에 공식 서명

## 영업활동 지원 강화, 직·간접 투자여건 개선기대

한-아세안 양측이 자유무역협정(FTA) 서비스 분야 협정문에 공식 서명함에 따라 국내 기업들의 아세안 서비스 시장 진출 확대가 기대되고 있다.

금융, 통신, 운송 등 상품생산을 위한 중간재로 사용되는 서비스무역의 자유화를 통해 아세안으로 진출한 우리 기업의 영업활동 지원을 강화하는 기반이 마련됐으며, 상업적 주재 등을 통한 서비스제공이나 지분소유를 통한 직·간접 투자여건 개선효과를 누릴 수 있을 것으로 기대된다.

특히 태국을 비롯해 필리핀, 인도네시아 등 정권 교체에 따라 외국인 기업에 대한 규제가 강화될 수 있는 일부 아세안 국가들이 양허(개방) 수준 이하로 규제를 강화할 수 없도록해 한국기업의 안정적 서비스분야 진출이 가능해졌다.

또한 아세안 시장을 통해 서비스 산업의 진출 경험을 축적, 선진국에 비해 경쟁력이 낮은 서비스 분야의 국제 경쟁력을 한층 높이는 기회도 될 것으로 기대된다.

한편, 대외경제정책연구원(KIEP)의 연구결과 따르면, 이번 협정으로 자본축적 효과를 고려할 때 우리나라의 물류·유통산업은 협정이 없었을 때보다 3.10%, 운송·통신업종은 0.86%, 금융 및 사업서비스업은 2.60%의 생산 증가를 보일 것으로 추정된다.

아울러 컴퓨터와 통신, 해운 등 우리측 주요 관심분야에 대한 아세안의 개방폭이 확대돼 우리나라 기업들의 대 아세안 직·간접 투자여건 개선이 예상된다.

특히 이번 협정에는 태국과 필리핀, 인도네시아

등 정권 교체에 따라 외국인기업에 대한 규제가 강화될 수 있는 일부 아세안 국가들이 양허 수준 이하로 규제를 강화할 수 없게 하는 내용이 명시돼 있어 우리 기업들이 이 지역에서 안정적으로 서비스 분야 진출이 가능해졌다.

이와 함께 정부는 이번 서비스 협정체결과 현재 아세안과 협상을 벌이고 있는 투자협정이 내년 중 체결되고 올해 6월 발효된 한·아세안 FTA 상품 무역협정에 따라 오는 2012년부터 한국과 아세안 선발 6개국의 역내 상품 교역의 90%가 무관세로 이뤄지면 한·아세안 자유무역지대가 본격적으로 출범할 수 있을 것이라고 내다봤다.

아울러 이번 서비스협정 체결로 일본과 중국 등 경쟁국들의 아세안 시장 진출도 견제하는 효과도 기대할 수 있게 됐다는 것이 정부의 설명이다.

아세안 국가별로 한국 기업에 이익이 될 것으로 기대되는 주요 협정내용을 정리했다.

□ 말레이시아 = 해운 서비스 개방과 외국인 지분 제한 완화(30%→49%)로 싱가포르의 대체 물류기지 역할을 할 것으로 기대되며, 우리 기업의 진출 가능성도 높아질 전망이다.

말레이시아는 컨테이너 처리 물동량 기준으로 세계 제8위의 해운 강국으로 아세안 국가 중 싱가포르를 제외하고는 최대의 해운력을 보유하고 있다. 말레이시아의 주요항만인 포트 클랑(Port Klang)은 세계 14위의 컨테이너물동량 처리 능력을 가지고 있다.

또 통신 서비스 양허 개선(외국인 지분제한 완화: 30%→49%)으로 이동전화, 부가통신 등을 중



심으로 우리 기업의 진출 가능성이 높아졌다.

통신서비스 양허 수준은 아세안 역내 서비스기 본협정(AFAS) 중 가장 개방된 수준인 AFAS V 보다도 높은 수준이다.

□ 인도네시아 = 통신 분야의 외국인 지분제한 완화(35%→40%), 건설 및 엔지니어링 서비스 분야를 추가 개방함으로써 향후 대규모로 진행될 인프라 확충 계획 등에 우리 업체의 참여가 확대될 수 있는 기반을 마련됐다.

인도네시아 정부는 인프라 확충을 위해 향후 5년간 총 1450억 달러의 외자 유치를 추진 중이다. 지난해 우리나라의 대(對)인도네시아 건설 수주 실적은 약 75억5000만 달러로 아세안 국가 중 세 번째로 높은 수준이다.

또 금융서비스 분야에서의 합작회사 설립 제한이 완화됨에 따라 우리의 주요 투자국인 인도네시아에 진출한 우리 기업에 대한 금융 지원이 보다 원활하게 이루어질 것으로 기대된다.

□ 태국 = 일정한 전문 직종에 한해 계약서비스 공급자의 인력이동을 신규 양허함으로써, 컴퓨터 시스템 통합업체, 경영컨설팅, 호텔, 레스토랑 업체의 우리 직원들이 태국에 관련 서비스 공급을 위해 입국시 종전보다 법적 안정성을 보장받을 수 있게 됐다.

계약서비스 공급자(Contractual Service Suppliers)란 A국의 법인에 소속된 직원으로서 B국에 서비스를 공급하기 위해 일정한 계약을 맺고 B국가에 입국·체류하는 자를 말하며, 대부분 전문직종에 해당된다.

아울러 태국은 외국인 사업법의 적용범위 확대를 통해 외국인 투자 기업에 대한 규제를 강화하는 입법안을 추진중이나, 현재 과도 정부 내에서는 처리 방향이 불투명해 추후 입법관련 논의 동향을 고려해 추가 협상토록 함으로써 자의적인 규

제 강화를 견제할 수 있는 장치도 마련했다.

□ 필리핀 = 광산개발 서비스 개방을 통해 우리 기업들이 풍부한 필리핀의 광물자원(금속성 광물 자원 총 8억5000톤 추정) 개발을 위해 안정적으로 진출할 수 있는 기반을 마련했으며, 레스토랑, 호텔업, 여행사업의 전면 개방으로 필리핀 관광분야에 진출한 우리 기업들이 혜택을 볼 수 있을 것으로 기대된다.

□ 싱가포르 = 기존에 체결된 한-싱가포르 FTA에서 네거티브 방식에 따라 이미 높은 수준의 개방이 이루어졌으며, 이번 한-아세안 FTA 서비스협상에서 사회복지 서비스 등에서 일부분이 추가 개방됐다.

□ 브루나이 = 전반적으로 세계무역기구(WTO) 도하개발아젠다(DDA) 수준의 양허안을 제출했고, 특히 건설, 통신, 해운, 항공 등 우리측 주요 관심분야에서 WTO의 서비스 교역에 관한 정기간 협정(GATS) 또는 DDA를 넘는 추가 개방이 이루어져 이 분야에서 우리 기업들의 진출 가능성이 확대된 것으로 기대된다.

□ 미얀마 = 아세안 회원국 중에도 후발 개도국이지만, 이번 서비스협정 체결을 통해 광범위한 분야에서 개방이 이뤄졌다. 개방 분야 중 미래 성장가능성이 있는 분야를 연구해 선별적으로 진출한다면 장기적인 이익 실현가능할 것으로 기대된다.

□ 라오스 베트남 캄보디아 = 라오스의 경우 아직 WTO 미가입국으로서 개방수준이 높지는 않으나, 엔지니어링, 건설, 금융 등 우리기업의 주요 관심분야를 개방함으로써 우리기업들의 추가 진출 가능성이 높아지게 됐다.

베트남, 캄보디아의 경우 WTO 가입 당시(각각 06년, 04년)의 양허 수준이 높아, 이미 우리기업들이 양국에 진출하는데 어려움이 없는 상황이다.



# 항만자유무역지역 · 경제자유구역 투자유치협의회 출범

## 해양부, 다양한 투자관련 기관, 한 배 타고 힘 모은다

한·미, 한·EU 등 외국의 주요 경제권과의 자유무역협정(FTA) 체결을 계기로 조성된 새로운 외자유치 여건을 활용해 부산·광양항 항만자유무역지역 및 배후의 경제자유구역 등의 항만 특구에 외국기업과 해외진출 한국기업 등의 진출을 효율적으로 지원하기 위해 다양한 관련 단체들이 참여한 '투자유치협의회'가 발족된다.

해양수산부는 11월21일 한국무역협회에서 항만 특구를 직접 관리하는 항만공사, 컨공단 및 경제자유구역청과 직·간접적인 관계가 있는 지자체, 대한무역진흥공사(KOTRA) 및 무역협회 등 모두 17개 기관이 참여하는 투자유치협의회를 발족한다고 최근 밝혔다.

해양수산부에 따르면, 이 협의회는 그간 각 기관의 투자유치 활동이 제 각각 따로 행해진 데 따른 비효율성을 최소화하고 투자유치전략 및 정보의 교환, 공유를 통해 투자유치 효과를 극대화하기 위해 구성된 것으로 예를 들어 중국에 진출한 우리 제조업체들의 경우 중국의 기업 소득세 감면혜택 폐지, 가공무역 금지품목 확대와 인건비 상승 및 노무관리 강화 등 기업 환경 악화로 국내 복귀를 희망하는 수요가 있는 것으로 조사된 바 있어 협의회가 이들을 지원하기 위한 유치체계로서의 역할을 할 수 있을 것으로 기대된다.

아울러 해양부는 FTA 타결을 계기로 한국에 대한 투자를 검토하는 일본·중국 등 주변국과 미국, 유럽 등의 기업들이 늘어날 것으로 보여 이들 수요를 적

극 흡수하기 위한 공조체제로서 협의회를 적극 활용한다는 방침이다.

해양부는 이번 협의회 발족을 계기로 투자유치와 관련된 모든 정보를 공유할 수 있도록 개발 중인 국제물류정보센터(KLIC)에 투자유치협의회 전용공간도 개설, 운영할 방침이다.

또한, 각 기관이 제공하는 인센티브와 공급부지 및 주변 산업환경 등을 망라하는 투자유치 가이드 북을 제작하여 대한(對韓) 잠재 투자기업들이 한국의 투자 환경을 한 눈에 알 수 있도록 서비스할 예정이다.

한편, KOTRA가 조사한 바에 따르면 한미 FTA 타결 직후 한국 투자 확대를 검토 중인 외국기업은 미국 44개, 유럽연합(EU) 6개, 중국 11개, 일본 7개 기업 등 68개에 이르는 것으로 나타났다.

해양부 이장훈 국제기획관은 "이러한 유치활동을 통해 본격적인 외국인 직접투자(FDI)가 이루어질 경우, 우리 항만의 새로운 물동량 창출은 물론 고부가가치 물류허브를 지향하는 정부 정책이 더욱 탄력을 받을 것으로 기대한다"고 밝혔다.





# 제8회 동북아 항만국장회의 및 항만심포지엄 개최

## 한·중·일 3개국 항만국장, 항만간 협력방안 논의



제8회 동북아 항만국장회의가 11월19일 정부중앙청사 별관3층 국제회의실에서 한·중·일 3국 항만국장이 참석한 가운데 개최된데 이어 11월21일에는 광양에서 항만심포지엄이 열렸다.

이번 행사는 해양수산부가 주최하고, 한국컨테이너부두공단, 광양시, 한국항만협회가 공동으로 주관하였으며, 한·중·일 3국의 항만국장과 항만협회장을 포함한 항만당국 120여명이 참석하여 지속적인 항만 발전방향을 모색하였다.

11월19일 서울에서 열린 항만국장회의에서는 최근 각국 항만이 직면하고 있는 문제점 및 현안사안과 동북아 3국 항만의 공동발전을 위한 협력방안에 대해 논의하였다.

같은 날 광양항의 랜드마크인 월드마린센터에서 개최된 항만협회장 회의에서는 지속가능한 항만개발과 항만협회의 역할에 대한 토론이 있었고 이어 11월21일 항만심포지엄에서는 '항만자원의 효율적 활용 및 지속가능한 항만개발', '동북아 항만물류 효율화 증진 방안' 등에 대한 발표와 심도 있는 토론이 진행되었다.

참석자들은 회의 참석 후, 국제물류중심으로 역동적으로 발전하고 있는 광양항 컨테이너부두, 배후물류단지과 울촌산단 등을 시찰하고, 송광사, 낙안읍성 등 한국전통의 미를 느낄 수 있는 주변 관광유적지도 방문하였다.

지난 2000년 9월 일본 동경에서 개최된 제1회 동북아 항만국장회의 이후, 매년 한국, 중국이 교대로 항만분야 정부관계자 협력체인 동북아 항만국장회의, 민간분야 협력체인 항만협회장회의 등 각국의 민관이 공동으로 참여하는 항만심포지엄을 개최하고 있다.

지난 2004년에는 한국(서울, 부산), 2005년에는 중국(북경, 연태), 2006년에는 일본(동경, 미야자키)에서 개최된 바가 있으며, 올해는 서울에서 항만국장회의를 열었으며 광양에서는 11월21일 항만협회장회의 및 항만심포지엄을 개최했다.

동북아 항만국장회의에서는 주로 최근 각국의 항만이 직면하고 있는 각종 문제점 및 현안사안에 대해 상호 논의를 하고, 각국의 국책연구기관이 참여하는 공동연구과제에 대한 결과보고를 받고 이를 항만정책에 반영하는 방안을 논의하고 있다.

특히, 올해는 최근 항만정책변화 방향 및 중장기 개발계획에 대해 각국의 정부관계자가 설명을 하고, 동북아 3국 항만의 공동발전을 위한 협력방안에 대해 구체적으로 논의를 진행했다.

또한, 한·중·일 3국 국책연구기관에서 공동으로 진행되는 3개 연구과제의 진행 상황에 대해 보고를 받고 연구주제와 관련한 각국의 관심사안에 대해 집중적으로 토의했다.

# IMO, 소말리아영해 구호목적 군사활동보장 결의 채택

## 현행 국제법 체계에서 취할 수 있는 실질적 조치 포함

해양수산부는 11월29일 영국 런던에서 열린 국제해사기구(IMO) 제25차 총회에서 우리나라와 주요 이해 당사국들이 주도하여 소말리아 해적퇴치를 위한 IMO 결의서가 채택되었다고 밝혔다.

한편, 해양수산부는 최근의 해적활동이 연안해역을 넘어 주요 무역항로를 위협함으로써 국제사회가 용인할 수 있는 수준을 넘고 있음에 따라 현행 국제법 체계에서 취할 수 있는 실질적인 조치가 포함된 결의서가 채택되게 되었다고 밝혔다.

금번에 채택된 결의서의 주요내용을 보면, 소말리아 과도정부로 하여금 외국함대들이 해적의 추적·검거를 위하여 필요한 경우 영해 진입에 동의한다는 점을 UN 안보리에 통보하도록 하고 있다.

또 실효적인 해적퇴치를 위하여 소말리아와 그 인접국가간 지역협정(Regional agreement)을 체결토록 하고, 다른 국가들도 이의 실현을 위하여 적극적으로 지원하도록 하고, 소말리아와 그 인접국가들의 해적퇴치역량이 낮은 점을 감안하여 금번 결의서가 충실히 이행될 수 있도록 IMO 회원국과 관련 기구들이 기술협력(Technical assistance)을 제공하기로 했다.

해양수산부는 금번 총회에 외교통상부와 합동 대표단을 현지에 파견, 미국, 영국, 프랑스, 일본 등 주요 회원국과 긴밀히 협의하는 한편, 덴마크 등 소말리아 해적피해국과 공조를 강화하는 등 적극적인 교섭활동을 전개함으로써 금번 결의서 통과에 주도적으로 기여하였다고 밝혔다.

앞으로 해양수산부는 금번 결의서가 실효적으로 집행될 수 있도록 IMO 회원국간 후속조치 협

의과정에 적극적으로 참여하는 한편, 소말리아와 그 인접국가들의 해적퇴치역량 강화를 위한 각종 지원활동을 적극적으로 추진할 계획임을 밝혔다.

국제해사기구(IMO)는 해양의 안전과 환경보호를 다루는 UN산하 전문기구로 167개국이 참여하고 있으며 우리는 4회 연속 A그룹 이사국으로 활동하고 있다. 총회는 매 2년마다 열리는 국제해사기구의 최고의사결정기구이며 금번 25차 총회에서는 해적퇴치문제를 가장 중요한 이슈의 하나로 채택하였다.



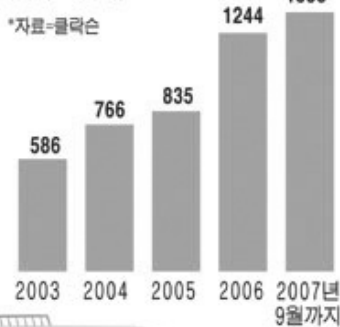


# 세계 조선점유율 35%인데 선박금융은 고작 6% 수준

## 지난해 세계 선박금융 신디케이션 주선금액 764억\$

세계 선박 투자금액 추이  
(단위=억달러)

\*자료=클락슨



스트럭처드 파이낸스  
선박금융 구조



한국의 조선산업은 세계 최강이다. 수주 잔량 기준 세계 1위에서 6위까지 모두 한국 조선소가 차지하고 있을 정도다. 중대형 선박 세 척 가운데 한 척은 한국에서 만들어지고 있다. 하지만 배를 잘 만드는 한국이 선박금융시장에선 힘을 못 쓰고 있다. 상업은행 선박금융 주선 실적 세계 10위 안에 우리나라 은행은 단 한 곳도 없다.

매일경제 보도에 따르면, 지난해 세계 선박금융 신디케이션 주선 금액은 764억달러. 주선 규모 상위 20개 은행 대부분이 유럽계고, 한국계 금융회사로는 유일하게 산업은행이 14위로 1.2% 비중을 차지하고 있을 뿐이다.

공적수출신용기관(ECA)인 수출입은행이 차지하는 비중 3.5%(추정치)를 포함해도 세계 선박금융시장에서 한국계 은행이 차지하는 비중은 6~7%에 머물 것으로 추측하고 있다.

설영환 수출입은행 선박금융부장은 “한국이 선박 건조 세계 1위라는 위상을 잘 활용한다면 다른 어떤 투자금융(IB) 분야보다 선박금융에서 빠른 속도로 성장할 수 있을 것”이라고 말한다.

선박금융은 크게 대출과 선수금환급보증, 채무보증으로 나뉜다. 이 가운데 가장 많은 비중을 차지하는 게 대출이다.

대출 가운데서도 프로젝트 파이낸싱(PF)의 일종인 스트럭처드 파이낸스 대출이 가장 많다. 어렵게 보이지만 단순화하면 아파트 담보대출과 비슷하다. 아파트를 사려는 사람이 아파트를 담보로 대출을 받아 구매자금으로 활용하듯이 선주가 조선소에 발주한 배를 담보로 잡히고 은행에서 돈을 꺾는 것이다.(그림 참고)

한국계 은행이 선박금융시장에서 낮은 점유율을 차지하는 것은 돈을 꺾는 선주사들이 대부분



유럽계이기 때문이다. 그리스와 노르웨이, 스웨덴 등 유럽 선주들이 오랫동안 거래를 해온 유럽 은행에서 돈을 빌려가고 있다.

하지만 이런 상황을 개선할 여지는 얼마든지 있다. 고객 대부분이 우리나라 조선소에 자주 들르기 때문에 정보 수집에 유리하다는 이점을 바탕으로 조선소와 은행이 잘 협조하면 한국계 금융기관 점유율이 높아질 수 있다.

한국 중국에 이어 세계 선박 건조시장 3위를 차지하고 있는 일본은 저금리를 무기로 자국에서 만드는 배의 선박금융은 대부분 자국 은행에서 맡고 있다.

일본 내 시장을 바탕으로 성장한 스미토모미쓰 이그룹은 최근 두바이와 싱가포르 등에 사무소를 열며 아시아 선박금융시장을 노리고 있다.

한국도 일본처럼 국내 조선시장을 바탕으로 성장한 이후 동남아 등 신흥시장에 진출하는 전략을 쓰는 것이 바람직하다.

권용일 산업은행 선박항공기금융1팀 차장은 “국내 은행은 유럽계가 차지하고 있지 않은 신용도가 낮은 선주사를 공략해야 한다. 베트남 말레이시아 등 신흥시장 발주 물량을 가져와야 하는데, 선주사들의 신용도를 판단하기가 쉽지 않은

문제가 있다”며, 선주사 국가 금융기관과 제휴해 선주사 정보를 얻는 방식이 바람직하다고 말했다.

국내 해운사를 키우는 것도 장기적으로 한국 선박금융시장을 강화하는 방법이다.

국내 해운사들이 선박을 많이 발주할수록 국내 은행들에 기회가 많아지기 때문이다. 현재 국내에는 10위권 해운사가 한 곳밖에 없다.

세계적으로 인프라스트럭처 사업에 대한 민간 참여 확대와 중동지역 오일머니 급증으로 인해 발전과 수송, 에너지 관련 PF시장이 빠르게 커지고 있다. 지난해 세계 PF시장은 2,093억달러로 3년 만에 배나 늘었을 정도다.

하지만 PF 대출 주선도 영국 RBS가 1위를 차지하는 등 유럽계의 독무대다. 10위 은행 중 7개가 유럽계다.

다행스러운 점은 우리나라 기업에서 석유화학 설비와 발전시설, 담수화 설비 등 플랜트 수출을 위한 수주 금액이 2004년 84억달러에서 2005년 158억달러, 지난해 254억달러로 빠른 속도로 늘고 있다는 점이다.

사우디아라비아와 카타르 등에서 플랜트 금융 지원에 참여한 우리은행의 홍대희 IB담당 부행장은 “플랜트는 10년 이상 장기로 금융 지원이 이뤄

진다는 점에서 리스크가 높다는 편견이 있다”며 “하지만 구조를 잘 짚다면 프로젝트에서 나오는 리스크가 거의 없기 때문에 장기 투자 마인드로 접근할 필요가 있다”고 말했다.

수주 잔량 기준 조선소 순위

1	현대중공업(한국)
2	삼성중공업(한국)
3	대우조선해양(한국)
4	현대미포조선(한국)
5	STX조선(한국)
6	현대삼호중공업(한국)
7	다렌선박중공(중국)
8	지안난창성조선(중국)
9	와이가오지아오조선(중국)
10	후둥중화조선(중국)

\*자료=클락슨 리서치, 2007년 9월 말 기준.

선박금융 주선 금융사 순위

1	DnB NOR뱅크(노르웨이)
2	노르디아뱅크(스웨덴)
3	BNP파리바(프랑스)
4	씨티그룹(미국)
5	포르티스(네덜란드)
6	HSH노르드뱅크(독일)
7	칼리온(프랑스)
8	SG CIB(프랑스)
∴	∴
14	산업은행(한국)

\*자료=딜로지, 2006년



## 유럽 최고재판소, EU 유류오염방지법 불법성 판결 절차상 문제와 일부 불법성 존재하는 것으로 해석

룩셈부르크에 위치한 유럽최고재판소(The European Court of Justice)는 10월23일 현행 EU 유류오염방지법(spill law)에 일부 불법성이 있음을 최종 판결하였다.

지난 2005년 제정되어 금년 3월에 비로소 발효된 EU 유류오염방지법이 유류유출 및 투기에 의해 해양을 오염시킨 선장 및 선주에 대하여 형사적 책임을 묻도록 되어 있으나, 절차상 문제와 일부 불법성이 존재하는 것으로 해석했다.

유럽최고재판소는 현행 유류오염방지법은 효율적인 법집행을 위해 개별 회원국이 형사처벌제도를 도입하도록 하였으나, 이 경우 형사관할권의 문제가 발생할 소지가 있으며, 특히 형사처벌의 형태와 수준을 규정함에 있어서 법리적 타당성이 결여될 가능성이 큰 것으로 보았다.

또한, 형사관할권과 관련하여 문제의 소지가 있는 이러한 형사처벌제도는 EU 차원의 법률적 행위(legal action)권을 보유한 EU 집행위원회(the European Commission)에 권한을 남겨두는 것이 타당함을 분명히 하였다.

이에 따라 근본적인 불법성을 내포하고 있는 것으로 판명된 EU 유류오염방지법은 그 효력을 잠정적으로 상실했으며, 법률

개정의 절차에 들어갈 예정이다.

EU 각료이사회(European Directive of the Council)와 집행위원회는 이와 같은 문제를 제거한 새로운 법안 마련에 착수할 것이며, 새로이 마련될 법안의 세부 내용은 기존 유류오염방지법과 차이가 없는 가운데 형사처벌의 결정 및 집행절차에 대한 조정이 있을 것으로 예상된다.

개정될 법안에도 프랑스와 스페인에서 발생한 Prestige 및 Erika호 유류오염사고를 계기로 도입된 기존법의 취지를 살려 다음의 내용이 포함될 전망이다.

EU 관할 해역에서 유류오염사고를 유발한 선박의 선장, 선사 및 선주는 사고에 따른 피해에 대한 책임이 있으며, 이에 따른 벌금은 최고 180만 달러에 이르고 기본적인 안전조치에 문제가 있을 경우 강력한 형사처벌이 뒤따른다.



# 상하이항무그룹, 상하이항 컨테이너하역료 인상키로

## 내년 1월부터 외고교 터미널 등의 하역료 11-21%

최근 중국의 최대 항만기업인 상하이항무그룹(SIPG)은 홈페이지를 통하여 내년 1월1일부터 외고교 터미널과 양산항의 대외고역 컨테이너화물의 하역료를 11-21% 정도 인상한다고 밝혔다.

SIPG의 인상계획에 따르면, 내년부터 외고교 컨테이너하역료는 올해 515위안보다 10% 인상한 566.5위안(약 76달러), 양산항은 올해 425위안보다 21% 인상된 515위안(약 69달러)으로 상향 조정한다는 것이다.

SIPG 관계자는 이번 하역료의 인상으로 내년에는 1억2,000만달러(9억위안)의 추가 수익이 발생할 수 있을 것으로 기대하고 있다.

이와함께 중국 2위 컨테이너항만인 선전항도 컨테이너 하역료의 인상을 검토 중에 있으며, 이르면 11월중에 발표될 것으로 알려졌다.

선전 서부항만(츠완항)의 다수지분을 보유하고 있는 차이나머천트의 푸위닝 회장은 기자회견의 인터뷰에서 현재 컨테이너 하역료의 인상을 검토 중에 있다고 밝혔다. 그러나, 금년에 이미 6% 인상하였고 현재 하역료의 수준이 북부 항만보다 높은 점을 감안할 때 인상폭은 상하이항보다 낮을 것으로 전망되고 있다.

이처럼 중국의 주요 항만들이 컨테이너하역료 인상을 적극 추진하는 이유는, 앞으로 컨테이너물동량이 지속적으로 증가할 전망이고 일본, 한국



등 경쟁국 항만의 하역료에 비해 저렴하기 때문인 것으로 풀이되고 있다.

이밖에도 WTO 가입 이후 중국 항만당국의 행정기능 전환에 따른 행정성 비용의 감소도 하역료 인상을 위한 여유를 제공하고 있으며, 주요 항만들이 이미 상장하였거나 혹은 상장을 준비하면서 수익성을 더욱 중시하게 된 것도 주요 요인으로 작용하고 있다.

한편, 선사들의 경우 항만하역료가 원가에서 차지하는 비중이 낮고 화주에게 전가할 수 있어서 항만업체의 하역료 인상 요구에 크게 반대하지 않는 것도 간접적으로 이를 부추기는 역할을 하고 있다는 지적도 나오고 있다.

전문가들은 이번 상하이항의 하역료 인상조치에 이어 기타 컨테이너화물 비중이 높은 텐진, 닝보 등 항만도 조만간 하역료 인상을 추진할 것으로 전망하고 있다.



# 2006년말 세계 풀컨테이너선대 942만TEU로 17% 증가 일본선사 NYK '세계 컨테이너선대 및 취항현황' 발표

세계 풀컨테이너선대가 큰 폭으로 증가한 것으로 나타났다.

일본선사인 NYK가 최근 발표한 조사보고서 '세계 컨테이너선대 및 취항현황, 2007년판'에 의하면, 2006년말 세계 풀컨테이너선의 총선복량은 942만TEU로 전년대비 17%증가, 과거 최고치를 갱신했다.

2006년 한해동안의 풀컨테이너선 신조준공량은 전년도에 비해 44% 증가, 처음으로 연간 100만TEU를 돌파했다. 8,000TEU 이상이 전체의 약 40%를 차지하는 등 선대대형화가 가속화되고 있으며, 1만TEU급 초대형 선박도 등장했다.

그러나, 2006년도 신조 풀컨테이너선 발주량은 2% 감소한 155만TEU로 지난 2003년에 피크를 기록한 이후 다소 감소하고 있는 것으로 분석됐다. 하지만, 컨테이너선대의 대형화가 현저하고,

2007-2009년 중에도 100만TEU대의 높은 수준의 준공량이 지속될 것으로 전망했다.

NYK의 조사그룹이 정리한 이 보고서는 2006년말 시점에서 확인된 정보를 기초로 집계한 것으로 2007년들어 발주가 잇따르고 있는 1만TEU급 초대형선은 준공 전망에 포함되지 않았다.

세계 컨테이너물동량은 영국 Drewry의 추정치를 인용, 2006년에 1억2,830만TEU로 지난 1990년에 비해 4·4배 규모로 늘었으며, 2005년에 비해서는 10% 증가했다.

세계 컨테이너물동량은 지난 1990년 이후 증가세를 지속하고 있는데, 성장률이 5%를 밑돈 것은 아시아 국가들의 통화위기 다음 해인 1998년과 미국에서 테러사건이 일어난 2001년 등 2년 뿐이다.

더구나, 2002년부터는 5년 연속으로 10% 대의 성장이 지속하는 등 물동량의 높은 증가세가 선복

[세계 컨테이너선복량 추이 및 전망]

구 분		999 이하	1,000~1,999	2,000~2,999	3,000~3,999	4,000~4,999	5,000~5,999	6,000~6,999	7,000~7,999	8,000~8,999	9,000 이상	합계
2006	척수	66	80	61	22	37	23	17	7	34	24	371
	TEU	52,368	104,688	164,629	75,623	160,290	124,034	111,925	52,220	280,382	230,343	1,356,502
2007	척수	100	131	61	31	49	23	19	5	20	12	451
	TEU	79,271	180,111	156,973	105,949	219,416	122,806	123,619	36,039	167,193	110,892	1,302,269
2008	척수	52	93	54	23	64	23	28	1	24	13	375
	TEU	40,792	132,697	141,402	79,977	282,071	125,635	183,936	7,668	200,801	132,718	1,327,697
2009	척수	23	44	23	19	60	13	34	2	14	25	257
	TEU	18,685	70,255	60,374	63,756	262,402	62,724	221,288	15,336	116,854	252,266	1,146,940
2010이후	척수	6	12	0	2	9	3	7	3	4	12	58
	TEU	5,280	19,725	0	6,852	38,886	15,000	45,148	23,004	33,182	124,770	311,847
2007~2010 합계	척수	181	280	138	75	182	62	88	11	62	62	1,141
	TEU	144,028	402,788	358,749	256,534	802,775	329,165	573,991	82,047	518,030	620,646	4,088,753



량 증가의 주요인으로 작용하고 있다. 컨테이너 항만의 취급물량도 큰폭으로 증가하여 2006년에는 4억TEU를 돌파, 4억4,000만 TEU에 이르렀다.

컨테이너선박의 총척수는 2006년말 현재 3,970척으로 전년보다 359척이 증가했다. 8,000TEU급 이상이 118척에 100만3,000TEU를 기록하고 있으며, 이 중 28척이 9,000TEU 이상이다. 세계 최대의 1만TEU급 2척은 머스크라인이 건조했다.

이와함께 2006년 컨테이너선 해체량은 12척, 1만5,000TEU에 그친 반면, 신조선 준공량은 42만TEU 증가한 135만7,000TEU를 기록하는 등 처음으로 총선복량도 연간 100만TEU 이상 확대했다. 또 2006년도 신규 컨테이너선 준공은 371척으로 집계됐으며, 평균선형은 3,656TEU로 전년도에 비해 5% 대형화됐다.

선사별로는 MSC가 19만4,595TEU로 가장 많고, 머스크라인은 이보다 1만TEU 가량 적은 것으로 분석됐다. 운항선복량은 머스크라인이 164만5,180TEU로 세계 컨테이너선대의 17%, MSC는 96만8,585TEU로 10%를 각각 차지했다.

얼라이언스별로 보면, 기간항로는 CKYH가 188척, 92만3,914TEU(점유율 18%)로 선두를 기록했으며, 이어 머스크라인, 그랜드얼라이언스, MSC, 뉴월드얼라이언스(TNWA) 순으로 각각 집계됐다.

또한, 선령 20년 이상의 노후선 비율은 11%에 달했으나, 25년 이상의 선박은 4.7%로 전년에 비해 약 4%포인트 저하했다.

이밖에도 2006년에 8,000TEU급 이상의 대형선 발주량이 35척, 54만TEU로 전체의 35%를 차지했으며, 2007년 이후에는 124척, 114만TEU가 준공될 예정이다.

## 차이나쉬핑, 글로벌 종합물류기업으로 성장 가속화 중국 정부의 중앙기업 통합 및 해외진출 전략으로

최근 중국 정부에서 중앙기업의 통합 및 해외진출 전략을 적극 추진함에 따라 차이나쉬핑은 글로벌 종합물류기업으로의 성장에 박차를 가하고 있다.

차이나쉬핑그룹의 플래그십 기업인 CSCL는 12월5일에 A주(23억 3천만주) 상장을 통해 25억 달러에 달하는 자금을 모집했다. 이번 기업공개를 통하여 모집되는 자금은 주로 컨테이너선 발주와 기타 9개 자회사의 지분 인수 등에 활용될 계획이다. 2007년 9월말 현재 CSCL는 컨테이너선 153척(44만TEU)을 보유하고 있는데, 2010년까지 선복량을 63만 TEU로 확대할 예정이다.

한편, 차이나쉬핑은 벌크선대의 확충에도 적극 나서고 있다. 지난 2월 광저우 룽쉐(龍穴)조선소에 23만 톤급 VLOC 4척을 발주한데 이어 10월에 4척을 추가 발주했으며, 또한 같은달 다렌선박조선소에 30만톤급 VLOC 4척을 발주했다. 11월에 들어서는 그룹산하 조선소인 중하이 양도(장수)조선소에 5만7,000톤급 벌크선 32척(183만 DWT)을 발주했다. 이와 같은 벌크선 건조붐은 지난해 10월부터 올해까지 소우강, 보우강, 우강과 2억톤에 달하는 수입철광석 장기운송계약을 체결하였기 때문이다.

이밖에도 그룹산하 터미널 업체인 차이나쉬핑 터미널(中海碼頭)도 국내외 터미널투자를 적극 추진하고 있다. 현재 국내외 26개 터미널을 운영하고 있는데, 총 안벽길이는 9,500m, 연간 처리능력은 1,850만TEU에 달하고 있다.

또한 25개 선석(안벽길이 8,500m, 연간 처리능력 1,750만TEU)이 개발중에 있으므로, 2010년에 이르면 총 60개 선석, 안벽길이 18,000m, 연간 처리능력은 3,600만TEU에 달할 것으로 전망된다.



## 브라질 국영석유회사, 일본대형선사와 수송협력 확대 NYK와 MOL 프로덕트탱커와 VLCC 수송계약 체결

브라질 국영석유회사인 페트로브라스(본사 리오데자네이로)는 석유제품이나 원유 수송을 위해 일본대형선사들과 수송계약을 확대하고 있다.

외신에 따르면, 일본선사인 NYK는 11월19일 나프타나 가솔린을 수송하는 프로덕트탱커 1척을 대상으로 신규 수송계약을 체결했다.

MOL도 원유 수송에 사용중인 기존 아프리카막스 탱커를 신조선으로 대체했다.

페트로브라스는 일본의 南西石油(본사 오키나와현)의 매입, 리오데자네이로 연안의 해저 유전 개발 등 석유관련 해상운송량이 증가추세에 있다. 이와함께 사탕수수를 원료로 한 가솔린 대체연료(바이오에탄올)의 대일 수출계획도 있어 일본대형선사들이 페트로브라스와의 협력관계 강화를 적극적으로 모색하고 있다.

NYK가 페트로브라스와 수송계약을 맺는 것은 이번이 처음이다. NYK가 운항하는 4만5,000-5만DWT급(MR형) 프로덕트탱커 1척을 페트로브라스에 정기용선 계약을 통해 대신하는데, 계약기간은 내년 1월부터 3년간이다. 페트로브라스가 출하하는 나프타나 가솔린 등 석유제품 수송에 투입, 주로 유럽지역에 배선될 전망이다.

한편, MOL도 신조 아프리카막스탱커 1척을 기존선과 대체투입했다. MOL은 페트로브라스와 대형유조선인 VLCC ‘아틀랜틱 리버티’ (31만DWT, 1995년 준공)호와 아프리카막스형 ‘아틀랜틱 히어로’ (9만6,000DWT, 1992년 준공)호 등 2척을 대

상으로 페트로브라스와 정기용선 계약을 체결한 상태이다.

이들 선박 가운데 기존의 아프리카막스형 1척을 11월15일에 일본의 조선소에서 준공한 신조선 ‘GUANABARA’ (10만6,000DWT)호로 대체하는 한편, 유조선도 금년중에 교체하여 페트로브라스를 위한 원유수송을 강화시킬 방침이다.

페트로브라스는 11월들어 엑스모빌 계열의 南西石油의 매입을 정식으로 발표했다. 南西石油이 아시아의 석유제품 거점으로 부각되고 있어 원유나 석유제품의 신규 수송수요가 기대되고 있다.

더구나, 브라질 국내에서 사업화를 진행시키는 바이오 에탄올에서도 南西石油의 항만시설을 활용할 것으로 예상돼 향후 브라질-일본간의 바이오 에탄올 수송으로 연결될 가능성이 농후한 것으로 분석되고 있다.

브라질은 최근에 리오데자네이로 연안의 해저 유전의 개발에 잇따라 성공함에 따라 지난 2005년 일일 168만배럴에 그쳤던 원유생산량이 앞으로 크게 증가하여 원유 순수출국으로 변할 전망이다. 특히 11월 초순에는 브라질내 최대 규모의 해저유전이 새롭게 발견됨으로써 원유생산에 수반하는 선박수요의 증가가 기대되고 있다.

동사의 원유나 석유제품의 수출입에서는 해운 회사의 트랜스페트로가 브라질 국내의 조선소와 대규모 선대정비를 계획하는 한편, 본사 직할로 해운 회사와 일부 탱커를 계약하는 경우도 있다.

## 올 상반기 중 전세계 해적피해 126건으로 전년과 비슷 승객과 승무원 피해 238명으로 전년동기비 17% 증가

올 상반기중 전세계에서 발생한 해적피해건수는 전년도와 비슷하지만, 승객 및 승무원 피해는 크게 증가한 것으로 나타났다.

국제상공회의소(ICC : International Chamber of Commerce)의 산하조직인 국제해사국(IMB : International Maritime Bureau) 해적정보센터(쿠알라룸푸르)가 최근 발표한 보고서에 따르면, 올 상반기 중 전세계에서 발생한 해적피해 보고건수는 126건으로 전년동기의 127건에 비해 1건 줄었다.

그러나, 이 기간중 해적으로부터 받은 승객 및 승무원 피해는 모두 238명으로 전년동기의 198명에 비해 40명(17%)이 늘어난 것으로 집계됐다.

수마트라 해저지진의 영향을 받은 2005년 상반기를 제외하면 최근 몇년간 몸값 목적의 유괴나 인질사건은 증가하는 추세에 있다. 더구나 해적피해건수는 주춤한 양상을 보이고 있지만 피해내용은 점차 흉포화되고 있다.

이 기간중 동남아시아 지역에서 발생한 해적피해 건수는 38건(인도네시아 24건, 말레이시아 6건, 말라카해협 2건, 싱가포르해협 1건)으로 지난 2006년 상반기의 51건에 비해 크게 줄었다. 세계 전체에 차지하는 동남아시아 해적피해건수 비율도 약 30%에 그쳤다.

동남아시아에서의 해적피해가 이같이 크게 줄어든 것은 말레이시아, 인도네시아, 싱가포르 연안 3국이 해상경계를 대폭 강화한데 기인한 것으로

분석되고 있다. 하지만, 인도네시아는 여전히 세계에서 가장 해적사건 발생건수가 많은 나라로 분석되는 등 동남아시아에서의 경계가 필요한 것으로 지적되고 있다.

한편, 최근들어 해적사건이 증가하고 있는 곳은 아프리카 지역으로 이 지역에서 발생한 해적피해는 모두 60건으로 전년동기의 29건에 비해 52% 증가한 것으로 나타났다. 특히, 나이지리아, 소말리아에서의 선박억류와 승무원들의 인질, 유괴 등이 두드러지고 있다.

나이지리아에서의 해적피해 발생건수는 19건이지만 피해자수는 살해된 1명을 포함한 76명이다. 나이지리아에서는 주로 항만에 묘박중인 선박이 표적이 되고 있다.

또한, 금년 상반기중 소말리아에서는 17건의 해적피해 사건이 발생했으며, 85명의 승무원이 인질로 잡혔고 1명이 살해되었다. 이 지역에서는 소말리아 연안을 항행중인 선박을 무장집단이 납치해 승무원을 인질로 잡고 몸값을 요구하는 경우가 허다하다.

현재 IMB는 소말리아 연안으로부터 200마일 이상 떨어져 항행하도록 권고하고 있지만, 실제로는 200마일 이상 떨어진 해상에서 해적들의 습격을 받은 사례도 보고됐다. 소말리아 국내의 정정불안으로 선박의 납치 및 인질사건 해결이 어렵고, 해적들은 몸값을 받아 많은 무기를 사들이고 있는 것으로 전해지고 있다.