



항만평화 정착위한 ‘국가경제 살리기’ 공동합의서 채택

노사정, 경제상황 감안하여 하역요금 2.0% 인상 합의



항만 노사정이 국가 경제 살리기에 발 벗고 나섰다.

전국항운노조연맹(위원장 : 최봉홍), 한국항만물류협회(회장 : 이국동), 국토해양부(장관 : 정종환) 등 항만 노사정은 3월27일 국토해양부 대회의실에서 ‘국가경제 살리기를 위한 노사정 항만평화 선언식’을 개최하고, 노사정 항만평화 공동선언문을 발표하였다.

아울러, 최근 어려움에 처한 우리 경제를 살리기 위해서 최고의 항만 서비스 제공 및 이용자들의 편익 증진, 항만근로자들의 권익 향상 등 항만평화 정착을 위한 노·사·정 공동 합의서를 체결하였다.

이번 노사정 항만평화 선언은 수출입 물동량의 99.7%를 처리하는 항만에서 안정적인 노사관계를 유지하는 것이 우리 경제 활성화의 근간이 된다는 항만 노사정의 공통된 인식하에 이루어진 것

이라고 국토해양부는 밝혔다.

그간, 항만 노·사·정은 동북아 물류 선점 경쟁에서 살아남기 위하여 2007년 부산·인천·평택항 항만인력공급체제를 개편하여 항운노조 소속의 근로자를 하역업체의 상시 직원으로 고용하는 이른바 상용화 체제를 도입하는 등 상호 협력적인 관계를 유지하여 왔으며, 이번에 체결한 협약서에서도 상용화 체제가 조기에 정착될 수 있도록 항만 노·사·정이 이미 합의한 사항을 성실히 준수할 것을 명시함으로써 노사관계의 선진화에 의견을 모았다.

또한, 화주 등 항만이용자가 항만물류기업에게 지급하는 올해 항만하역요금을 당초 항만물류업체는 4.9% 인상을 요구하였고 전국항운노조연맹은 9.9% 임금 인상을 주장하였으나, 항만 노·사·정은 최근의 어려운 경제 상황을 감안하여 2.0% 인상하기로 하여 국가경제 살리기에 기여

동참하였다.

이번 항만하역요금 인상율은 최근 5년간 평균 인상율인 4.42% 보다도 훨씬 낮은 수준이며, 항만하역요금이 항만근로자 임금에 직결되는 요금이라는 점에서 사실상 작년 소비자 물가상승률(2.5%)에도 못 미치는 임금상승률에 노측이 합의하였다는 점에서 그 의미가 크다고 국토해양부는 밝혔다.

이날 선언식에는 전국의 주요 항만의 노사 대표 37명 전원이 참석하여 실제 현장에서의 노사 안

정을 다짐하는 계기가 되었다.

정종환 국토해양부 장관은 “이번 선언으로 어려움을 겪고 있는 우리 경제 활성화에 큰 도움이 될 것으로 판단되며, 항만 배후부지 외국 기업 유치에도 크게 기여할 것이다”라고 하면서, 이는 본격 전개될 타 산업부문의 노사협상에서도 협력적인 노사관계를 구축하는데 모범사례가 될 것이라고 덧붙였다. 노사정 항만평화 선언문 전문은 다음과 같다.

■ 국가경제 살리기를 위한 노사정 항만평화 공동선언문

우리 항만 노·사·정은 동북아 국가간 물류 선점 경쟁이 심화되는 상황에서 지속적인 항만 노사관계의 안정이 국가 경제 발전의 관건이라는 데 인식을 같이 한다.

그동안, 항만 노·사·정은 대화와 타협을 통해 항만인력공급체제를 개편하는 등 생산적이고 평화적인 협력관계를 바탕으로 항만 경쟁력 강화를 위하여 노력해 왔다.

그러나, 최근 우리 경제가 고유가 등으로 어려움을 겪고 있는 점을 감안하여 수출입 물동량의 99%이상을 처리하는 항만에서 안정적인 노사관계를 유지하여 우리나라 경제의 활성화에 적극 기여하기로 한다.

이에, 항만 노·사·정은 상호 존중과 신뢰를 바탕으로 항만산업의 평화를 유지하고 상생의 노사문화를 정착시킴으로써 항만의 국제 경쟁력 강화와 노동의 질 향상에 적극 노력하고 긴밀히 협력할 것임을 선언한다.

■ 항만평화 정착을 위한 노사정 공동합의서

전국항운노동조합연맹, 한국항만물류협회, 국토해양부는 항만산업의 평화와 안정을 통해 최근 어려움에 처해있는 국가 경제를 살리는데 중추적인 역할을 수행하기 위하여 다음과 같이 합의한다.

1. 우리는 최고의 항만서비스 제공, 항만이용자들의 편의 증진, 항만물류산업의 생산성 향상을 통하여 항만의 경쟁력을 강화함으로써 국가 경제 발전에 중심적 역할을 다하기 위하여 최대한 협력해 나간다.
2. 우리는 항만하역 노동자들의 고용안정과 복지향상에 적극 노력하고 항만노동자들의 지속적인 능력개발을 통한 노동의 질 향상을 위하여 적극 노력한다.
3. 우리는 항만노동제도에 대한 기존의 노·사·정 합의사항을 존중하며, 2007년 항만인력공급체제 개편시 노·사·정이 합의한 사항을 성실히 준수한다.
4. 우리는 급변하는 항만환경 변화에 능동적으로 대응하기 위한 항만의 현대화를 추진함에 있어 각 항만의 실정에 맞게 긴밀히 협력한다.
5. 2008년도 임금협정은 2008. 3. 21 조정 시행된 항만하역요금 인상율 2.0%에 준하여 각 항만별로 2008년 5월 중에 체결을 완료한다.



2012여수세계박람회조직위원회 창립총회 개최

조직위원장에 장승우 전 해양수산부 장관 선출



2012여수세계박람회조직위원회가 3월26일 오전 11시 롯데호텔 크리스탈 볼룸에서 발기인 창립총회를 개최하고 재단법인으로 공식 출범했다.

이날 창립총회에는 한승수 국무총리, 정중환 국토해양부장관, 정몽구 현대기아자동차그룹 회장, 김재철 전 유치위원장, 지역인사 등 200여명이 참석했으며, 장승우 전 해양수산부 장관이 신임 조직위원장으로 선출됐다.

한승수 국무총리는 격려사에서 “이명박 정부는 여수세계박람회의 성공적인 개최를 위한 지원을 193개 국정과제의 하나로 정했다”면서 2012여수세계박람회가 우리나라를 선진일류 국가로 도약시키는 중요한 계기로 삼자며 관계자를 격려했다.

장승우 신임 조직위원장은 “기후변화에 따른 해수면 상승, 연안오염 등 환경오염으로 고통받는 개도국을 위한 여수프로젝트를 수립하여 국제사회에 기여하겠다”고 강조하고, 4년여 남은 기간 동안 사명감을 가지고 최선의 노력을 경주하겠다고 각오를 다졌다.

또 이날 총회에서는 2012여수세계박람회 추진 현황보고에 이어 조직위원장을 선출하고 재단법

인 설립을 위한 정관 의결, 사업계획 및 예산안 승인, 임원선출 등의 안건을 심의 의결했다.

2012년 여수세계박람회의 준비 및 성공적인 개최를 위하여 박람회 관련 업무를 총괄하게 될 조직위원회는 '2012여수세계박람회 지원특별법'에 근거해 재단법인 형태로 설립됐다.

임원은 위원장, 부위원장(2인), 집행위원(15인 이내), 위원(110이내), 감사(1인)로 구성되고, 최고 의결기구인 '위원총회'와 집행기구인 '집행위원회', 그리고 실무담당인 '사무처'를 중심으로 운영하게 된다.

실무조직인 사무처는 우선 기획조정본부, 건설본부, 전시운영본부, 대외협력본부, 홍보실 등으로 구성되며 박람회의 효율적 준비 및 추진과정에 따라 2012년까지는 단계별로 확대할 계획이다.

앞으로 조직위원회는 남은 4년여 기간동안 박람회의 성공적 개최준비를 위해 △박람회 종합계획 및 세부 운영계획의 수립 시행 △박람회 직접 시설의 설치 관리 △박람회 수익사업의 시행 및 재원의 조달 집행 △박람회 참가국 및 세계박람회 기구와의 협력 △박람회 유치시 국제사회에 약속한 '여수프로젝트'의 성실한 이행을 위한 종합계획의 수립 △그 밖에 박람회의 원활한 준비 및 운영을 위하여 필요한 사업 등을 수행해 나가게 된다.

한편, 정부는 여수세계박람회 지원특별법 시행령을 4월말까지 마련해 5월말 국무회의를 거쳐 6월부터 시행할 예정이며, 조직위원회 사무실은 유치성공의 산실로 기존 유치위원회가 사용 해 오던 현대 계동사옥 4층을 확장해 사용할 계획인 것으로 알려졌다.

아시아발 북미항로 서비스개편 등으로 수급상황 호조예상 연료유가격 급등과 내륙수송비용 증가로 대책마련 시급

태평양항로안정화협정(TSA)은 아시아발 북미 항로의 물동량 증가세 둔화로 이 항로에 취항중인 선사들이 선대구조를 조정하는 등 서비스개편에 힘입어 견조한 수급상태가 지속될 것으로 전망했다.

TSA는 최근 오는 5월의 서비스컨트랙트(SC) 개정에 앞서, 아시아발 북미항 컨테이너항로의 개황을 발표했다. 이 항로에서 물동량 신장률은 둔화하고 있지만, TSA 비가입선사들의 선대 감축 등 전반적인 서비스 개편으로 수급상태가 다소 나아질 것으로 예상했다.

TSA 가입 15개 정기선사는 아시아발 북미항로 교역량에 대해 논의했는데 동 항로의 물동량은 지속적으로 성장할 것으로 분석했다. TSA 가입선사들에 의한 스페이스 공급량 증가율은 3·3%로 전망했으며, 영국의 리서치회사인 클락슨사는 이 항로의 2008년도 수요를 2%대로 예상하는 등 수급균형이 높은 지점에서 유지될 것으로 분석되고 있다.

한편, 톤당 530달러에 달하는 연료유 가격의 상승으로 인해 이 항로에 취항중인 정기선사들이 컨테이너선의 전환배치와 함께 태평양항로에서의 스페이스 공급량을 줄이는 것 외에 경제속도 운항 등 코스트 감축을 위해 대책마련에 고심하고 있다.

또한, 북미 서안의 항만노동자와의 향후 5년간 적용되는 새로운 노동협약이 오는 7월에 발효하기 때문에 선박의 항만혼잡에 따른 체선이나 하역 지연 등의 혼란에 대비한 자구책으로 파나마운하

를 경유한 북미 동안의 올워터 서비스를 화주들의 요구에 부응하여 확대하는 방안을 모색하고 있다.

이와 함께 남 캘리포니아의 항만내 환경대응 프로그램이나 연방 정부에 의한 항만보안대책의 대폭적인 강화로 인해 법령 준수에 따르는 비용의 증가나 이러한 노하우를 가진 숙련된 전문해상 인력의 부족도 문제점으로 지적되고 있다.

TSA 론 위드우즈 의장(APL CEO)은 북미 내륙 철도 코스트가 운영회사측의 연료유 할증료(surcharge) 징수로 30%이상 증가하는 등 내륙 수송 비용의 증가도 심각하다고 밝혔다.

TSA측은 금년 1-2월 아시아발 미국 서해안항 컨테이너선의 소석률을 90-95% 정도, 동해안 올워터서비스의 경우 95%에 달한다고 이날 보고했다.

이와 관련하여 위드우즈 의장은 “최근 선박의 연료유 가격이 지난 2007년 1월에 비해 75% 가량 증가함에 따라 소석률이 거의 만선에 달해도 겨우 선박운항 코스트를 커버할 수 있는 정도에 그치고 있다”며, 현재보다 낮은 소석률로는 서비스 유지가 곤란한 것은 명백한 사실이라고 강조, 근본적인 개선대책 마련이 필요한 시점에 도달했음을 시사했다.

TSA 가입선사들은 현재 교섭중인 차기 S/C 조건으로 BAF(연료유 할증료)의 철저한 징수와 BAF 과징액을 연료유 가격의 변동에 연동시키는 ‘폴 플로팅제도’의 도입의 필요성을 강조하고 있으며, TSA측은 이러한 입장이 받아들여질 가능성이 크다고 보고 있다.



일본선협 회장, 톤세제 국회 심의지연에 우려 표명

4월부터 시행된 도선요금제도에 대해서도 검토필요

일본선주협회 마에카와 히로유키(K-Line 사장)는 3월26일 정례 기자간담회에서 톤세제도 도입이 국회의 심의지연으로 지체되고 있는데 대해 우려를 표명하는 한편, 도입 이전에 사용하기 편리한 제도가 되도록 지속적으로 건의해 나가겠다고 말했다.

마에카와 회장은 또 4월부터 시행된 새로운 도선요금제도에 대해 업계의 입장이 충분히 반영됐다고 보기 어려운 만큼, 시행해 본 뒤 대응방안을 모색해 나가겠다고 밝혔다. 일본선주협회장의 회견요지는 다음과 같다.

[톤수표준세제] 현재로서는 큰 움직임이 없는 것 같다. 해상운송법과 선원법개정법률은 지난 2월5일에 각료회의에서 통과됐다. 그러나, 톤세제도 도입문제는 국회의 심의를 기다리고 있는 중이다. 연초에는 4월이나 5월, 늦어도 6월말에는 시행될 수 있을 것으로 예상했지만, 국회의 상황으로 미루어 어떻게 될지 궁금하다. 어떻게든 국회에서 이 법안을 심의하여 통과시켜 주었으면 한다.

일본선주협회는 일본선적 상선대를 향후 5년간에 2배, 일본인 선원을 향후 10년간에 1·5배로 늘린다는 향후 계획을 톤세제 도입시 반영해 줄 것을 건의한 바 있는데, 이러한 사항들이 어떻게 포함되는지 국토교통성 해사국과 이야기를 하고 있다.

특히, 일본선사들의 지배선대 가운데 일본선적은 약 5%에 불과하다. 일본선적의 선박만을 대상으로 하여 톤세제가 도입되는 것은 해운세계 측면에서 진일보한 것으로 평가되지만, 일본의 톤세제

시행안이 유럽 주요국가들의 톤세제에 비해 경쟁 조건면에서 아직 차이가 있다고 인식하고 있다. 톤세제 도입을 계기로 국제경쟁력을 높여 나가고 싶다.

일본선적을 늘려가고 싶지만, 톤세제 구조를 너무 경직되게 성안할 경우 일본적 상선대를 증강시키기 어렵게 되므로 융통성있는 제도가 될 수 있도록 협의하고 있다.

또 일본인 선원의 확보 및 육성계획에 대해 육상의 선박관리 담당자를 포함하여 해기사를 1.5배가량 늘릴 계획이다. 순수하게 해상근무하는 해상직원만을 대상으로 할 경우 중소형 선사들의 경우 톤세제 적용이 어려울 수 있기 때문이다.

[도선요금제도 개혁] 우리 외항해운업계가 생각하고 있던 것과 상당히 격차가 있는 것으로 생각된다. 도선요금제도 개혁은 실수요자 측면에서 최대의 관심사는 안전이 담보된 후, 코스트 경쟁력이 있는 구조로 이루어지기를 요망했었다.

물론, 어려운 점도 있었겠지만 일반적으로 몇년을 논의해 방향을 설정했음에도 요금관계는 만족할만 한 수준이 아닌 것 같다.

향후 이 제도를 시행하는 과정에서 경쟁력이 있는 구조로 정착될 수 있도록 도선사와 이용자측이 협의할 계획이다. 이점은 예의주시할 것이다.

[선박배출 온난화가스 삭감] 기본적으로 국제해사기구(IMO) 안에서 충분한 논의를 거쳐 방향이 정해져야 한다. 외항해운은 세계 단일시장이며, 모든 나라에 적용되는 구조여야 하므로 우선 IMO에서 해운의 특성을 근거로 하여 방향을 설정하는 것이 바람직하다.

유럽의 주요 선주들, 신조선 발주에 신중한 자세유지

중국의 조선소 건조능력 향상으로 공급압력 증대우려

그동안 컨테이너선을 비롯한 신조선을 지속적으로 발주해 왔던 유럽의 주요 선사 및 선주들이 최근에 와서 신조선 발주에 신중한 보이고 있다. 특히 이들 선주들은 비교적 단기납기에 속하는 오는 2012년에 준공되는 신조선의 발주에 보수적인 자세를 견지하고 있다.

유럽의 주요 선주들이 이같이 신조선 발주에 보수적인 입장을 보이고 있는 것은 중국 조선산업의 건조능력 향상이 신조선의 공급압력 증대로 연결되어 해운시황의 침체를 초래할 것으로 우려되고 있기 때문으로 분석되고 있다.

더구나, 미국발 서브프라임 모기지 여파에 따른 세계금융시장의 불안과 신용수축으로 인한 선박용자 저조, 강제가격 폭등에 의한 선가상승 추세에 이어 유럽 선주의 신조선 발주자제 등은 세계 신조선시장에 부정적인 요인으로 작용할 것으로 전망되고 있다.

시장 관계자들의 분석을 종합해 보면, 유럽 선주들은 작년이래 2012년 준공되는 신조선의 발주에 신중한 입장을 보이기 시작했으며, 최근들어 이같은 입장은 더욱 견고해지는 양상을 보이고 있다고 한다. 즉, 유럽의 주요선주들이 신조선 발주에 대해 보수적으로 변하고 있다는 것이다.

일본해사신문에 따르면, 전통적으로 신조선 발주에 의욕적인 유럽의 주요 선주들이 특히 일본조선소에 대해 2012년을 전후하여 준공되는 신조선 발주를 자제하고 있는 것은 △한국이나 중국 조선소에서 일본 보다 납기를 단축시킬 수 있는데다 △신조 발주잔량의 누적량 증가로 인해 해운시황의

장래 전망이 우려되고 있고 △2012년 무렵에는 중국 조선산업이 풀 가동에 들어가 해운시황에 영향을 미칠 가능성이 있으며 △2011년에 이루어지는 중국의 정권 교체가 중국의 경제성장과 해운시황에 어떻게 영향을 줄지 판단이 어렵기 때문이다.

세계 신조선시장은 금년들어 벌크선시황의 하락으로 선주들의 심리가 위축된데다 미국발 금융시장 불안으로 선박금융 용자조건이 엄격해짐에 따라 선사들의 신조선 발주의욕도 저하되고 있다.

부정기선 시황은 1월말부터 상승세로 돌아섰지만, 신조선시장은 강제가격의 대폭적인 인상으로 신조선가의 상승압력이 강해지고 있기 때문에 해운업계에서는 조선시장을 예의주시하고 있는 상황이다.

유럽 주요 선주들의 신조선 발주에 대한 신중한 자세가 어디까지 계속 될 것인지 시장 관계자들은 신조선시장의 장래를 점치는 재료로서 주목하고 있다.





미국 LB항에 이어 LA항도 ‘클린 트럭 플랜’ 승인

5년내 항만운송트럭 대기오염 약 80% 가량 축소



미국의 LA 항만위원회(Los Angeles Board of Harbor Commissioners)는 최근 ‘클린트럭플랜(Clean Truck Plan)’을 전격 승인했다.

‘클린트럭플랜’이란 5년 내에 항만운송트럭의 현대화 및 트럭관련 대기오염을 약 80% 가량 축소한다는 로드맵이다. ‘클린트럭(Clean Truck)’이란 2007년 연방 배기가스 방출기준을 만족하는 트럭으로 노후화된 트럭보다 배기가스가 약 80% 감소되는 특징이 있다.

이 플랜은 2008년 10월1일 발표되는데, 5년내에 디젤배출가스를 80% 가량 축소하기 위해 노후 트럭 및 오염유발 트럭의 해체 및 현대식 디젤 트럭/대안연료 트럭의 구입을 지원한다.

지원에 수반하여 의무사항으로는 노후트럭 교체비용 및 항만관련 인프라 개발비용

조달을 위해 컨테이너세(TEU당 35달러)를 징수하는 등 9가지의 계약(Concession) 조건 수용하도록 규정하고 있다.

하지만, LA항과 LB항의 차이점은 LB항이 계약 조건을 만족시킬 경우 개인운송업자(Owner operator)에게도 운송을 허가하는 반면, LA항은 운전기사를 정식 채용한 트럭운송업체에게만 허용한다는 것이다.

미국의 최대 항만 클러스터인 LA/LB항에서 대기오염방지 등 환경보호를 위해 ‘클린트럭플랜’을 승인하였으나, 미국 트럭운송협회(The American

Trucking Association, ATA)는 동 계획에 대해 제소한다는 방침을 정한 것으로 알려졌다.

ATA는 9가지 계약조건 속에 포함된 강제조항(Labor Mandate)은 결국 업계의 반발을 야기할 것이라 경고하고 있다.



호주 기업인수위, 중국기업 광산업체 지분인수에 제동

소우강그룹 호주회사법 공개매수규정 위반협의 포착

호주 기업인수위원회(Takeovers Panel)는 최근 중국 10대 철강기업의 하나인 소우강(首鋼)그룹의 자국 광산업체 지분 인수에 제동을 걸고 나섰다.

KMI의 지구촌 해양수산 최신호에 따르면, 소우강그룹이 호주회사법 공개매수규정을 위반한 협의가 포착되었기 때문에 거래 중단조치를 내렸으며, 이에 따라 5월말 혹은 회사법규정에 따른 처리 결과를 발표하기 전까지 지분인수 작업이 잠정 중단된다.

[최근 중국기업의 호주광산 투자현황]

구분	투자내용
2006. 6	Asia Iron Holdings Ltd 73% 지분
2007. 3	FMG와 합자기업 설립
2007. 8	Savage River광산 지분 90% 매입
2007. 9	Gindalbie Metals의 12.94% 지분 매입
2007. 9	BHP 합자기업 경영기한 연장
2008. 2	FMG 15.85% 지분 인수 협상 개시
2008. 2	Gindalbie Metals와 Karara광산 공동개발
2008. 2	리오턴토의 영국 상장기업 12% 지분인수

(자료) KMI

이에 앞서 지난 1월말 소우강그룹 산하 홍콩법인인 2억 호주달러에 Gazmetall사로부터 호주 Mount Gibson Iron사의 지분 9.74%를 매입하고 9.98%의 지분매수선택권도 확보한 바 있다.

그러나 동 홍콩법인이 주주로 알려진 홍콩기업이 이미 Mount Gibson Iron사의 지분 20.22%를 확보한 것으로 드러나면서 20% 이상 지분을

매입할 경우 의무적으로 공개매수를 해야 한다는 호주회사법의 규정을 위반한 것으로 확인되었다.

최근 들어 국제 원자재가격이 폭등하면서, 중국 기업들은 해외자원의 확보에 적극 나서고 있다. 특히 호주는 중국 최대의 철광석 수입대상국으로, 2006년 수입량이 1억3,000만톤으로 중국 전체 수입량의 39%를 차지하고 있다.

이에 따라 중국철강업계는 2000년대 중반부터 안정적인 공급물량을 확보하기 위하여 호주광산업체에 대한 투자를 확대하여 왔다.

한편, 지난 2월20일 호주 Midwest Corp사가 주식가격 과소평가 이유로 중국 시노스틸(中)사의 지분인수를 거절한 사례가 있어, 중국 철강업계는 이러한 사례들이 앞으로 호주 광산업체의 지분 인수에 있어 부정적인 영향이 미치지 않을까 우려하고 있다.

전문가들은 이번 지분인수의 성공여부는 호주 기업인수위원회의 최종 조사 결과에 따라 판단 될 것이나, 앞으로 중국기업의 해외투자에 있어 현지 법률의 숙지와 준수를 강화해야 한다고 강조했다.

