



물류정책기본법 및 물류시설 개발운영관련법 공포

물류산업 경쟁력 제고위한 정부차원의 지원확대



앞으로 국가 물류정책에 대한 정부 내 조정과 부처간 연계 기능이 더욱 강화되고, 물류전문기업의 육성, 고급 물류전문인력 양성 등 물류산업의 경쟁력 제고를 위한 정부차원의 지원도 확대된다.

또 정부가 역점적으로 추진해 온 글로벌 물류네트워크 구축, 동북아 물류협력 강화, 국제물류 투자펀드 조성 등 물류산업의 국제화도 가속도가 붙을 것으로 예상된다.

해양수산부와 건설교통부는 이같은 내용을 담은 '물류정책기본법' 및 '물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률'을 8월3일 공포했다. 두 법은 6개월 후인 2008년 2월3일 시행된다.

먼저 '물류정책기본법'의 주요 내용을 보면, 글로벌 물류경쟁의 심화 속에서 국가 물류정책이 한 방향으로 응집되어 시너지 효과를 낼 수 있도록 여러 부처로 분산된 물류정책기능을 종합·조정토록 추진체계를 정비했다.

이를 위해 국가물류정책위원회 위원장을 현행

건설교통부장관에서 국무총리로 격상하고, 해수부, 건교부, 재경부, 산자부 등 물류관련 부처와 민간전문가가 널리 참여할 수 있도록 했다. 위원회에는 물류정책, 물류시설, 국제물류 등 3개 분과위원회를 두어 심의기능도 강화했다.

급변하는 물류환경에 대응한 국가물류정책의 실천성을 높이도록 현행 20년 단위로 수립되던 국가물류기본계획의 계획기간을 10년으로 하되, 5년 단위로 계획을 재수립토록 하고, 물류산업 육성, 인력양성, 시설개발 등을 망라하도록 함으로써 국가 물류종합계획으로서의 위상을 높였다.

이와 함께 물류산업을 활성화하고, 물류전문기업을 육성하는 것을 정책목표로 다양한 시책을 추진하도록 했다.

이를 위해 우선 최근 국제적으로 확대된 물류(物流, Logistics)의 개념을 수용해 물류의 범위를 운송·보관·하역 등과 함께 가공·조립·분류·포장 등 부가가치 물류를 포함하도록 함으로

써 그 활동 범위를 넓혔다.

우리 물류시장의 경쟁력 확보를 위해 자가 물류보다 10~20% 수준의 기업 물류비 절감효과가 있는 제3자 물류활성화를 위한 시책 및 지원을 강화하도록 했다.

또한 지난해 1월부터 시행되고 있는 종합물류기업 인증제의 안정적 정착과 물류전문기업 육성의 중요 산실이 되도록 인증업무 전담기관으로서 종합물류인증센터 설치하도록 하고, 인증 종합물류기업에게는 물류시설 우선 입주, 재정지원 등을 할 수 있는 근거를 마련했다.

아울러 글로벌 물류시대에 경쟁력을 강화하기 위해 정보화, 표준화, 연구개발 등 물류체계 효율화 시책을 적극 추진토록 했다.

그간 항공, 철도, 항만, 통관 등 기관별·기능별 분산 운영되고 있는 물류정보망을 통합 연계해 종합적인 물류정보 서비스를 제공할 수 있도록 종합물류정보망과 국가 물류통합 데이터베이스를 구축토록 했다.

또한 물류기업이 추진하는 물류장비 및 시설의 현대화와 물류관련 연구개발을 적극 지원하고, 물류의 자동화, 공동화 등에도 필요한 지원하도록 했다.

기본법은 또 물류기업이나 화주가 물류활동에 따른 폐기물 감량 등 환경친화적 포장, 물류장비, 시설 등을 사용할 경우 정부에서 행정적, 재정적 지원을 할 수 있도록 함으로써 물류기업 등의 환경 친화적 물류활동을 유도하도록 했다.

특히 참여정부의 국정과제로 추진하고 있는 동북아 물류허브화를 촉진하기 위해 국제물류에 대한 지원시책을 적극 강구토록 했다.

이를 위해 해양수산부장관과 건설교통부장관이 국제물류협력체계의 구축, 해외 물류기업 유치, 국내물류기업의 해외진출 등을 적극 지원하고, 물류시설을 관리하는 기관과 공동으로 투자유치활동을 할 수 있도록 했다.

한편 '물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률'을 주요 내용을 보면, 부처별로 분산된 물류시설(항만 제외)에 대한 중복투자를 방지하고, 국가물류정책과의 연계하에 종합적인 개발을 추진하기 위해 각종 물류시설에 대한 종합계획(5년 단위)을 수립하도록 했다.

또한 물류터미널에는 화물의 가공·조립시설 등 부가가치 물류시설을 설치할 수 있도록 하고, 건설공사 시행인가를 받은 경우 도시계획시설결정 및 건축허가를 받은 것으로 의제하여 건설 절차를 간소화했다.

아울러 지역물류거점인 물류단지(종전 유통단지) 개발을 활성화하기 위해 관련절차를 대폭 간소화했다.

물류단지 개발 실시계획 승인시 건축허가 등을 의제처리 하고, 물류단지의 인근지역에서 물류단지에 필요한 도로·하수도 및 폐기물처리시설 등 기반시설 건설시에도 물류단지 개발시 적용되는 일부 인·허가 등의 의제를 준용하도록 하고 있다.

또한 다른 법률에 의한 인·허가사항을 의제 처리할 경우에는 관계 법률에 따라 부과되는 수수료 및 사용료를 면제토록 해 사업자의 비용부담을 완화했다.

이와 함께 물류단지 진입도로 건설 등 물류단지 개발사업에 필요한 재원을 확보하기 위해 시·도 또는 시·군별로 해당 지방자치단체의 일반회계로부터 전입금 또는 정부의 보조금 등으로 조성되는 물류단지개발특별회계를 설치할 수 있도록 했다.

한편, 해양수산부와 건설교통부는 이번에 공포된 '물류정책기본법' 및 '물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률'의 시행에 필요한 절차와 기준 등을 정하기 위한 시행령과 시행규칙을 법률의 시행일정에 맞춰 정비해 나갈 계획이다.



해양수산부 제1회 국제해사포럼 9월6-8일 서울서 개최

IMO 사무총장과 국제해법학회장 등 국내외 인사 참석

해양수산부는 9월6일부터 8일까지 서울 3일간 서울 잠실 롯데호텔에서 '난파물제거협약'을 주제로 제1회 서울 국제해사포럼(The First Seoul International Maritime Forum)을 개최한다.

해양수산부 안전관리관실은 국제해사 분야에서 우리나라의 위상을 강화하기 위해 올해부터 매년 국제해사 분야의 주요한 이슈에 대해 전문가들의 의견을 듣고 토론하는 국제포럼을 개최하기로 했다고 설명했다.

해양수산부는 국제해사 분야의 주요 이슈에 대해 매년 국제포럼을 개최함으로써 우리나라가 IMO A그룹 이사국으로서의 위상에 부합하는 국제 여론 주도국 역할을 수행하는 것이 필요할 뿐만 아니라, 이 해사국제포럼을 발전시켜 나감으로써 해운·조선 강국으로서의 역량을 강화하는 것이 국익에 도움이 된다고 보고 있다. 이에 따라 국제적으로 비중이 있는 인사들을 초빙하여 국제해사포럼을 개최하기로 한 것이다.

해양수산부가 주최하는 이번 제1회 국제해사포럼은 '난파물제거협약(WRC-Wreck Removal Convention)'이라는 단일 주제로 열리게 되며, 주요 참석인사는 강무현 해양수산부 장관을 비롯하여 IMO 사무총장, 국제해법학회장, Lloyd List 편집장(Julian Bray), 일본 국토교통성 관계자 등으로 IMO 법률위원회 의장인 고려대학교 채이식 교수가 첫째 날과 둘째 날 발표와 토론을 이끌 것으로 알려졌다.

해양수산부는 국제해사포럼의 개최와 함께 우리나라 해양안전정책에 대한 홍보에도 열성을 다

한다는 방침이다. Lloyd List 편집장과 텔레비전 방송 관계자와의 대담프로도 준비하고 있으며, IMO사무총장과 K-TV와의 인터뷰도 주선할 계획이다. 또한 국제해사포럼과 관련된 특집기사나 특집방송 등도 별도로 추진하는 한편, Lloyd편집장과 해운전문지들과의 간단회도 주선할 예정이다.

난파물제거협약(WRC)은 지난 5월 케냐에서 개최된 외교회의에서 64개국의 참여로 정식 채택되었으며, 그 주요 내용은 위험을 초래하는 EEZ 내의 난파물에 대해 연안국은 선주에 대해 난파물의 보고, 표시 및 제거를 요구할 수 있고, 총톤수 300톤 이상의 국제항해 선박은 난파물 제거비용 부담을 담보할 강제 보험 또는 재정 증명에 가입하도록 의무화 하고 있다. 이 협약은 2009년 중으로 발효 요건을 충족하고 늦어도 2010년에 국제적으로 발효될 것이 예상되고 있다.

한편, 국제해사기구(IMO) 에프티미오스 미트로폴로스 사무총장은 '제1회 서울국제해사포럼'에 참석하기 위해 오는 9월 5일부터 7일까지 방한한다.

미트로폴로스 사무총장은 동 포럼에서 축하연설을 할 계획이다. 또한 외교통상부 차관을 만나 IMO간 국제해사분야 주요 현안사항을 논의하고 강무현 해양수산부 장관을 만나 국제해사분야 협력 증진방안을 논의하게 된다.

또한 Lloyd's List 편집장도 제1회 서울국제해사포럼에 참석하여 주제발표를 하게 되며, 또 우리나라 해운전문지 기자들과 인터뷰를 통한 상호 이해를 증진시키고 관련 단체를 방문할 예정이다.

미국, 컨테이너 화물 100% 사전검색 의무화 시행

동제도 도입으로 국제교역에 심각한 피해초래 예상

한국해양수산개발원(KMI)의 이정환 원장은 최근 미국이 자국으로 수입되는 컨테이너 화물에 대해 100% 사전 검색을 의무화함에 따라 이에 따른 영향과 시사점을 분석하고, 향후 우리 정부가 물류경쟁력 확보를 위해 나아가야 할 방향을 제시했다.

KMI 최재선 연구위원이 발표한 자료에 따르면 지난 8월 3일 부시 미 대통령은 그 동안 술한 논란을 불러일으켰던 컨테이너 화물에 100% 사전 검색을 의무화하는 법률에 최종 서명했으며, 이는 미국이 자국의 '물류보안(supply chain security)'을 확보하기 위해 마지막 수단을 동원했음을 의미하는 것으로 분석된다고 밝혔다.

이 법률은 9·11 테러 이후 미국이 자국의 보안 강화를 위해, 수입 컨테이너 화물을 외국항만에서 사전에 검색하는 컨테이너 보안협정(CSI)으로써, 미국으로 대량살상무기(WMD) 등이 밀반입되는 것을 차단하는 것을 목적으로 한다. 이는 외국항만에서 미국 세관원(CBP)의 지원하에 컨테이너 화물 검색기(X-ray)로 컨테이너 내부를 검색함으로써 위험화물을 사전에 탐지하는 것이 핵심인 것으로 알려졌다.

또한 이 법률은 제정 이후 5년 이내에 외국항만에서 사전 검색을 의무화하고, 사전 검색이 이뤄지지 않은 컨테이너 화물(환적화물 포함)은 미국으로 반입할 수 없도록 하고 있으며, 여객기로 운송되는 컨테이너 화물에 대해서도 3년 이내에 100% 검색을 의무화한다는 내용을 담고 있다.

이정환 원장은 이 법안이 미국에서 처음 상정됐을 때 현실적으로 문제가 많다고 보고 부시 미 대



통령뿐 아니라 해운·무역업계, 관련 정부 부처 등이 이에 반대하는 입장이었음을 지적하며, 이 법률의 통과가 2008년 미국 대통령 선거를 겨냥한 민주당과 공화당의 이해가 반영된 '정치적인 타협의 산물'로 평가될 수 있다고 말했다.

그러나 현재 미국 해운 및 화주단체 등은 국제교역구조와 기술 개발수준을 고려했을 때 이 제도는 실제로 이행이 불가능하다고 반발하고 있으며, 유럽연합의 경우 이 제도가 도입되면 이익보다는 오히려 국제교역에 심각한 피해를 초래할 것이라고 경고한 바 있음을 지적했다.

이 제도가 시행될 경우 예상되는 문제점으로 현재의 기술로는 컨테이너 화물의 100% 검색이 사실상 불가능함을 지적하는 한편, 이 제도가 미국이 주장하는 바와 같이 물류보안을 확보하는 데 기여하기보다는 지나치게 비용 지출만 강요하게 된다는 항만물류업계의 주장에 대해 설명했다.

한편, 우리나라의 경우는 미국과 컨테이너 보안협정(CSI)을 체결하고 2003년부터 부산항에서



미국 수출 컨테이너 화물에 대한 사전 검색제도를 시행하고 있는데, 오는 11월부터 부산항 감만 터미널에서 100% 검색 시범사업을 실시할 것이라고 밝혔다. 그러나 2012년 7월부터 미국 수출 화물에 대해 전면적으로 전수 검사하는 것은 현실적으로 엄청난 부담이 될 것으로 내다봤다.

이 원장은 앞으로 우리나라는 미국뿐만 아니라 다른 국제기구에서 지속적으로 도입되고 있는 보안조치에 적극 대응할 필요가 있는데, 이는 물류보안제도가 글로벌 메가 트렌드로 정착되고 있어 다른 나라보다 빨리 완벽한 보안시스템을 구축하는 것이 물류경쟁력에 도움이 되고, 예상되는 피해를 최소화할 수 있기 때문임을 강조했다.

또한 정부가 미국을 제외한 다른 나라와 공조체

제를 구축하면서 100% 검색 조항을 개정하도록 하는 한편, 내부적으로는 새로운 검색제도 시행에 대한 준비도 서둘러야 할 것이라고 전망했다.



말라카-싱가포르해협 안전 및 해양환경 보호증진 협의 연안국과 이용국간 회의 9월4-6일 싱가포르서 개최

말라카-싱가포르 해협의 안전 및 해양환경 보호 증진을 협의하기 위한 ‘해협 연안국과 이용국간 회의’가 9월4-6일 싱가포르에서 개최된다.

이번 회의에서는 말레이시아, 인도네시아, 싱가포르 등 연안국과 우리나라, 일본, 중국, 호주 등 이용국이 참석해 이 해협에서의 실질적인 안전확보를 위한 상호 협력 방안을 협의할 예정이다.

특히 이번 회의에서는 말라카 해협 인근의 등대, 부표 등 항행보조 설비의 안정적인 운용 등 항행안전 증진을 위해 연안국과 이용국이 상호 협력할 수 있는 체계적인 협력 메커니즘을 도출할 예정이다.

정부는 원유 등 주요 전략물자 수송항로인 이 해협의 안전 확보를 위한 국제적인 노력에 적극

동참함은 물론 우리의 정보통신기술(IT) 및 전자분야의 우수한 기술력이 이 해협에서의 안전시스템을 구축하기 위한 각종 프로젝트에 활용될 수 있도록 할 방침이다.

유럽, 중동지역과 동아시아를 잇는 최단 항로상에 위치한 말라카 해협은 말레이반도 남부 서해안과 수마트라 섬의 동해안 사이에 있는 연장 963km의 국제해협으로 우리나라 원유물동량의 99%와 해상물동량의 30% 이상이 이 해협을 통해 운송되고 있다.

최근 말레이시아, 싱가포르, 인도네시아 등 해협 연안국들은 말라카해협의 항행안전설비 설치, 유지 및 보수에 필요한 비용을 이용국들이 부담해 줄 것을 강력히 요청해 오고 있다.

광양항 3단계 제1차 컨테이너부두 8월말에 완공

9월6일 한덕수 국무총리 등 참석, 준공식 거행

광양항의 숙원사업이던 3단계 1차 컨테이너부두가 지난 8월31일 완공되었다.

총사업비 3,770억원이 투입된 3단계1차 사업은 한국컨테이너부두공단이 지난 2002년 9월 착수하여 5년 여간의 공사 끝에 이번에 마무리 되었으며, 5만톤급 컨테이너 선박 4척이 동시에 접안하여 연간 160만TEU를 처리할 수 있는 규모이다.

동부두는 세계적인 추세인 컨테이너 선박의 대형화에 발맞춰 12,000TEU급 이상의 선박이 자유롭게 접안할 수 있도록 국내 최초로 안벽전면수심 (-)17m를 확보하였으며, 하역장비도 컨테이너 2개를 동시에 양,적하 할 수 있는 시스템을 도입하여 시간당 55개를 처리할 수 있는 최신식 크레인 설치하였다.

또한 안벽 구조물 케이스에 우수실을 설치, 항주파 등 입사파랑의 반사파를 저감토록 하여 하역 효율과 항만가동율을 제고시켰고, 안벽 전면에는 부두의 야간경관을 고려한 야간 식별 조명을 설치

하여 선박 이·접안시의 안전성을 증대시켰다.

하역장비의 계류시설 또한 기존의 설계풍속 50m/sec에서 대폭 상향 조정하여 풍속 75m/sec에서도 견딜 수 있는 구조로 태풍 등 자연재해에 보다 안전하게 시공되었다.

뿐만 아니라, 설치한 우수실을 어초화하여 어류 등의 산란장소로 이용되도록 공간을 확보하였으며, 부두내 녹지공간을 기존의 부두에 비해 대폭 확대하여 광양항을 친환경적인 부두로 거듭나게 하였다.

광양항은 이번 3단계 1단계 부두 준공으로 연간 550만TEU를 처리할수 있는 최첨단, 초대형 항만 시설을 갖추게 되어, 국제물류중심항만으로써의 면모를 다지게 되었다.

한편, 한국컨테이너부두공단(이사장 정이기)은 3단계 1단계 부두준공식을 9월6일(목) 한덕수 국무총리, IAPH사무총장, 외국적선사 대표 등 1,000여명이 참석한 가운데 개최한다.





중국 정부, 5대 국영선사 통합 본격적으로 추진 규모확대를 통한 시장점유율 선점위한 장기전략

중국은 최근 5대 국영선사를 통합하기 위한 본격적인 움직임을 보이고 있다.

한국해양수산개발원 정책동향연구실 최재선 연구위원은 최근 “중국은 지난해 12월부터 국유기업에 대한 통합과 구조조정 작업을 본격적으로 추진하여 올해 초부터 해운분야 5대국영선사의 개별적 통합작업이 이미 시작된 것으로 분석되고 있다”며 “이에 대한 대응책으로 M&A를 통한 국적선사의 대형화와 경쟁력 확보가 시급한 실정”이라고 지적했다.

중국 5대 국영선사는 원양 컨테이너 화물 운송을 주로 하는 코스코그룹과 차이나쉬핑그룹, 내륙수로 운송에 주력하는 창항해운그룹, 선박금융과 항만개발, 원양 석유운송을 전담하는 차이나 머천츠 그룹, 복합운송기업인 시노트랜스 등이다.

최재선 연구위원은 “5대 국영선사의 통합작업에 대해 여러 가지 의견이 제시되고 있으나 대체적으로 △창항그룹과 시노트랜스의 통합 △차이나쉬핑과 창항그룹의 통합 △코스코와 시노트랜스의 통합 △국영선의 기능별 통합으로 벌크화물 운송은 코스코에, 원유수송은 차이나 쉬핑에 몰아준다는 방안이 추진되고 있다”고 밝혔다.

특히 최 연구위원은 중국이 연안과 아시아역내 서비스를 강화하기 위해 창항그룹과 시노트랜스의 통합이 올해 10월경에 이뤄질 것으로 예상된다며, 나머지 통합작업은 2010년에 완료될 것으로 보인다고 전망했다.

이들 5대 국영선사는 구조조정 작업이 본격화

되면서 주도권을 확보하기 위해 지속적으로 자본금을 확충하고, 선대규모를 계속 늘리는데 주력하는 것으로 알려졌다.

코스코 홀딩스는 지난 6월말 A주 상장을 통해 2억 달러(15억 위안)의 재원을 확보하고, 모 그룹의 벌크선 사업부문을 인수하기로 했으며, 차이나쉬핑도 15억 위안 상당의 신주 발행을 통해 컨테이너 선박 등을 신조 발주할 계획이라고 밝혔다.

또 올해 7월말 현재 5대 국영선사 산하의 7개 해운 상장기업 중 4개 기업이 총 120억 위안(310만DWT)에 달하는 벌크선 신조와 발주계획을 발표하고, 차이나 쉬핑도 지난 8월 10일 13억 6000만 달러를 투입하여 우리나라 삼성중공업에 1만 3296TEU급 컨테이너선 8척을 신조 발주했다.

중국의 국영선사 통합작업은 해운기업의 덩치를 키워 국제 경쟁력을 확보하기 위한 장기적으로 전략으로 분석되고 있다. 최재선 연구위원은 “중국의 5대 국영선사가 어떠한 방식으로 통합되더라도 거대한 해운 ‘항공모함’ 기업이 탄생하게 되어 세계 해운업계에 상당한 영향을 미칠 것으로 보인다”며 “우리국적 선사의 대형화 방안이 적극 검토되어야 한다”고 강조했다.

최 연구위원은 “우리나라 근해 선사의 경우 글로벌 선사의 아시아 역내 서비스 확충과 운임 회복지연 등으로 어려움이 가중되고 있는 상황에서 통합을 마친 중국 선사까지 가세한다면 근해항로에서 글로벌 선사와 중국선사, 우리나라 선사간의 경쟁이 더욱 치열해질 것”이라고 전망했다.

해양수산부, 2012년 여수엑스포 유치 결의대회 개최

해양부 출범 11주년 기념식에서 홍보대사 등 위촉



2012년 세계엑스포 개최지 결정을 100여일 앞두고 해양수산부는 8월8일 오전 11시 서울 종로구 계동 청사 지하 대강당에서 해양부 출범 11주년 기념식을 겸한 여수엑스포 유치 결의대회를 가졌다.

해경 관현악단의 연주가 울려 퍼진 가운데 열린 이날 행사는 인기가수 바다, 강무현 장관을 비롯한 해양부 전 직원, 해경, 해양수산 유관단체, 해양소년단연맹 등 500여명이 참석해 여수엑스포 주무부처로서 유치에 최선을 다하겠다는 결의를 다졌다.

강장관은 기념사에서 “우리의 최대 현안인 여

수엑스포 유치를 절대절명의 과제로 생각하고 11월27일 여수로 결정되도록 총력을 기울여 나가자”고 강조했다.

강장관은 이어 그룹 'SES' 출신 인기가수 바다(본명 최성희)를 '2012 여수엑스포 유치' 및 '바다사랑' 홍보대사로 위촉하고 위촉패를 수여했다. 특히 기념식에서는 해양부 전 직원이 단결된 모습으로 여수엑스포 유치에 최선을 다한다는 의미로 '2012여수박람회! 우리 힘으로 유치합시다!' 라는 구호를 삼창하고, 가수 바다와 함께 참석자 전원이 2012년 여수엑스포 유치를 염원하는 '종이 비행기 날리기' 퍼포먼스를 펼쳤다.



부산항 야적장크레인(T/C) 연료 전기로 전환추진

컨부두운영사, 경비절감과 환경오염 예방차원에서

부산항 ‘컨’ 부두 운영사들이 경비절감 등을 위해 야적장 크레인(T/C)의 연료를 기존 유류에서 전기로 전환하는 방안을 적극 검토하고 나서 주목된다.

이는 부산항만공사의 ‘에너지 공급시스템 개선 시범사업’이 효과를 거두고 있는데 따른 것으로 경비절감과 환경오염 예방에도 기여할 것으로 기대된다.

부산항만공사(BPA)에 따르면 부산항 주요 부두 운영사들이 T/C의 에너지 공급 체계를 유류에서 전기로 전환하는 방안을 적극 추진 중에 있다.

자성대부두의 경우 내년부터 T/C 34대 가운데 우선 15대에 대해 에너지 공급체계를 기존 유류에서 전기공급시스템으로 전환한다는 계획이다.

또 신감만부두는 내년 중 T/C 17대 가운데 12

대, 우암부두도 13대 중 8대의 에너지 공급체계를 전기공급시스템으로 바꾼다는 방침이다.

감만부두와 신선대부두 등도 이들 부두와 마찬가지로 야적장 크레인의 에너지 공급시스템을 유류에서 전기로 전환하는 방안을 신중히 검토하고 있다.

이는 부산항만공사가 지난해부터 추진해 온 T/C 에너지 공급시스템 개선 시범사업이 높은 경비절감 효과를 거두고 있는데 따른 것으로 풀이된다.

BPA가 3억9,000여만원을 투입, 케이블 설치작업 등을 거쳐 지난 7월 자성대부두에 T/C 2대의 에너지 공급체계를 전기로 전환한 뒤 한 달여간 에너지 절감 정도를 측정한 결과 비용이 유류비의 10%선에 그친 것으로 나타났다.

BPA는 이에 따라 북항 일대 T/C 147대 중 부두 운영여건 등을 감안, 88대에 대해 부두 운영사와 함께 내년부터 연차적으로 전기 구동방식으로 전환한다는 계획이다.

이 경우 대당 3억6,000만원, 총 324억원의 비용이 소요되지만 연간 약 114억원의 에너지 절감 효과를 거둬 3년이면 투자비를 회수할 수 있을 것으로 BPA는 보고 있다.

BPA 항만시설팀 최재욱 부장은 “고유가로 어려움에 직면한 부두 운영사의 경비절감을 위해 이 계획을 추진했던 것”이라면서 “경제성이 높은 것으로 확인된 만큼 BPA는 케이블 매설 등 기반시설 설치에 따른 초기투자비를 지원한 뒤 투자비를 추후 회수할 방침”이라고 말했다.



아시아-북미항로 수출/수입물동량 불균형 개선예상

왕복항 불균형, 정기선사 채산성 악화요인으로 작용

그동안 아시아-북미 정기컨테이너항로에서 정기선사들의 채산성 악화요인으로 작용해 온 수출과 수입 물동량 불균형이 금년들어 개선될 조짐을 보이고 있다.

정기선업계에 따르면, 아시아-북미항로의 경우 최근 몇 년간 아시아발 북미항 컨테이너물동량 증가세가 두드러진데 반해 북미지역에서 아시아지역으로 수출되는 물동량 증가세는 소폭에 그쳐 불균형이 심화되어 왔다.

이에 따라 북미발 아시아항 컨테이너화물의 운임이 아시아발에 비해 절반이하 수준으로 떨어지는 등 정기선사들의 채산성에 악영향을 끼쳤다.

그러나, 2007년들어 아시아발 북미항 컨테이너화물의 증가세는 크게 둔화되는데 반해 북미발 물동량 증가세는 두드러진 경향을 보이고 있어 왕복항로의 불균형이 다소 개선될 것으로 기대되고 있다. 미국 통관통계회사인 JOC-PIERS의 자료에 의하면, 지난 2000년 북미지역에서 아시아지역으로 들어 온 컨테이너물동량은 아시아발의 46·6%를 기록했으나, 이후 불균형이 더욱 심화되어 왔다. 2003년에는 다소 상승했지만 2004년부터 재차 하락하여 2006년 연중의 불균형은 33·8%까지 저하했다.

이처럼 아시아-북미항로에서 동서향 수급불균형이 확대된 이유는 중국의 대북미 수출물동량이 큰 폭으로 증가했기 때문으로 분석되고 있다. 주택관련 화물이나 소매점 전용의 소비재를 중심으로 중국에서의 각종 공업제품의 생산력 향상과 호경기에 수반하는 미국의 구매력의 지속적인 확대

로 아시아지역에서 북미지역으로 나가는 물동량 증가율이 두자리수에 달했다.

그러나, 2006년 후반부터 미국내의 주택수요가 조정국면에 진입하면서 아시아발 물동량 증가세가 크게 둔화되기 시작하여 2007년 1월부터 4월까지의 물동량은 2.7% 증가한데 그쳤다.

이에 반해 북미발 아시아항 물동량은 이 기간중 7.5% 증가했으며, 특히 4월 한달간에는 14.5%의 증가율을 기록했다. 지난 2006년 연간 이 항로의 물동량은 6.9% 증가했으며, 금년에도 이같은 증가율을 유지할 것으로 분석되고 있다.

이 항로의 주된 취급화물은 고지를 비롯하여 목재, 잡화, 기계 등으로 대부분 중국 내에서 수요를 충족시키지 못하는 품목이다.

이에 비해 중국발 북미항 화물의 경우는 중국 정부에서 7월에 실시한 수출품의 증치세 환부율의 변경이 화물수요에 영향을 미칠 것으로 분석되고 있다. 2,831품목에 대해 환부의 철폐나 환부율의 인하를 실시한 것으로 과열되는 수출을 억제시키는 역할을 할 것으로 보여지기 때문이다.

아시아-북미항로에서 동향과 서향의 불균형이 축소되면 공컨테이너의 회송경비가 경감되어 정기선사들의 코스트 개선에 기여할 것으로 예상된다.





초대형컨테이너선 신조선가 1TEU당 1만3,000달러 수준 1만2,000TEU급 컨테이너선 신조선가 1억7,000만달러선

컨테이너 적재개수 1만2,000 TEU를 넘는 슈퍼 포스트파나맥스(panamax)형 컨테이너선의 신조선가가 지속적으로 상승, 1TEU당 1만3,000달러에 이르고 있다. 외신에 따르면, 최근 대만조선 CSBC가 칠레선사 CSAV로부터 1만2,000TEU형 4척을 수주했는데, 이 선박의 1TEU당 선가가 1만3,000달러선을 넘어섰다.

특히, 한국의 조선 2사가 교섭중인 1만2,500-1만3,200TEU형 컨테이너선의 신조선가도 1TEU당 1만3,000달러 수준에 이를 것으로 예상되고 있다. 이와함께 LNG(액화천연가스) 프로젝트의 연기로 발주되어 온 슈퍼 포스트파나맥스(panamax)형의 신조선가 역시 상승세를 보이고 있다. 시장정보에 의하면, CSAV는 1만2,000TEU형 컨테이너선 4척을 CSBC에 발주했는데, 이들 선박의 납기는 2009년말-2011년으로 선가는 모두 6억4,000만달러인 것으로 알려졌다.

이들 선박의 1척당 선가는 1억6,000만달러로 1TEU당 선가로 환산하면 약 1만3,300달러가 된다.

한편, 삼성중공, 대우조선해양 등 한국 조선 2사는 독일선주와 슈퍼 포스트파나맥스(panamax)형의 신조선가를 진행중인 것으로 전해지고 있는데, 삼성은 1만3,200TEU형 6척, 대우는 1만2,500TEU형 5척을 각각 교섭하고 있다는 것이다.

납기는 각각 2011년을 전후한 것으로 이들 선박의 1척당 선가는 삼성이 1억7,300만 달러, 대우가 1억6,600만 달러로 1TEU당 선가는 각각 1만3,100달러, 1만3,280달러에 이르는 수준이다.

현재 1만2,000TEU형의 컨테이너선 건조야드를 갖고 있는 조선소는 한국의 현대중공, 삼성중공업, 대우조선해양, 한진중공업, STX조선 등 조선 5사와 AP몰러-머스크그룹의 오펜세스틸십야드(덴마크), 대만의 CSBC 등 7사정도로 한정되어 있다.

신조선 발주 대부분 벌크선에 집중

최근들어 신조선마켓이 거의 벌크선 일색의 양상으로 전개되고 있어 선박과잉이 우려되고 있다.

외신에 따르면, 유럽선주에 의한 1만2,000TEU급 슈퍼 컨테이너선이 한국의 조선소에 대거 발주되고 있지만, 이것을 제외하면 한국·중국의 조선각사가 수주하는 신조선은 일본이 자랑으로 여기는 선종인 벌크선에 집중되고 있다. 수요측면에서의 해운 드라이마켓은 연말까지 강세기조가 지속될 것으로 예상되고 있어 벌크선의 신조가격도 덩달아 상승하는 경향을 보이고 있다.

신조선 마켓에서는 현재 서브프라임 론 문제(신용도가 낮은 개인용 주택용자)와 관련하여 미국 경제의 장래와 그 영향을 주시하면서, 강재를 비롯한 자재 가격의 상승이나 제품 확보에 관계자의 초점이 모아지고 있다. 오는 10월 이후 납입되는 2007년도 하반기를 대상으로 한 강재가격은 인상이 불가피할 것으로 전망되는 가운데 한국과 일본 등 주요조선국의 조선소들은 신조선가에 이를 전가할 움직임을 보이고 있어 선가상승 압력이 드세지고 있다. 그럼에도 불구하고, 부정기건화물선 시장의 활황을 반영하여 벌크선의 신조발주는 계속해서 늘고 있는 추세이다. 이에 따라 최근에 대량 발주된 벌크선들이 준공되는 2010년을 전후하여 선박과잉이 극심해질 것으로 전망되고 있다.

세계해운산업 숙련인력 부족난 심화로 성장에 제동

영국의 NOE P&I, 숙련인력 절대적으로 부족 경고

국제 상호보험조합인 영국의 'North Of England P&I Club' (NOE P&I)은 최근 비숙련자의 지속적 증가로 인해 세계해운산업의 번영에 제동이 걸렸으며 우려를 표명하고 나섰다.

KMI의 '지구촌 해양수산'에 따르면, NOE P&I는 2007년 보고서에서 현재 지속적으로 증가하고 있는 전세계 선박을 적절히 관리하고, 필요한 지원과 경험을 충족시킬 수 있는 숙련인력이 절대적으로 부족하다고 경고했다.

NOE P&I의 Rodney Eccleston 대표는 보고서에서, 아이러니하게도 해운업계의 인력부족은 해운업의 번영에서 비롯되었다고 지적하고, 현재 선원양성은 절차에 따른 선박 관리에 너무 치중되어 있어 해결 절차가 마련되지 않은 상황이 발생했을 때 선원들은 독자적으로 대처할 수 있는 교육, 경험, 구상을 가지고 있지 않다고 밝혔다.

그는 또 선원들이 적절한 자격을 갖추기 위한 시간이 부족하기 때문에 해운업이 더 큰 어려움을 겪게 되는 것이라고 강조하고, 이에 대한 원인은 훨씬 더 근본적이라고 덧붙였다.

이에 대해 해운전문가들은 NOE P&I가 발표한 이번 연례보고서를 그냥 지나쳐서는 안되는 중요한 내용이라고 공감하고 있다. 이는 해운업계의 경우 인력 부족 현상이 몇 년 전부터 계속되어 왔고, 또 해운분야의 전례없는 호황을 기반으로 선주회사들은 괄목할 만한 성장을 누려왔으나, 인력양성은 그동안 등한시해왔기 때문이다.

이에 따라 전문가들은 인력교육 프로그램의 개선 없이는 현재 직면하고 있는 문제를 해결할 수 없어 위기상황을 맞게 될 것이라고 주장했다.

사실 그동안 선장과 선주들의 책임이 확대되면서 나머지 인력의 필요성은 그다지 중요하게 인식되지 못했는데, 이에 따라 하급직 선원들은 단지 수적인 측면에서 선박의 최소한의 안전 수준을 충족하기 위해 유지해야 하는 정도로 인식하고 있었던 것이 거의 전부이다.

한편, 일본선사 MOL은 최근 선대확대 프로그램의 일환으로 'SPIRIT OF MOL'이라는 첫 번째 선박 양성 훈련을 실시했다. 이 회사는 이와 더불어 인력부족 문제를 해결하고 안전수준과 질 높은 운영보장을 위해 미래 선원들을 위한 실무 교육과 수업장소를 제공하는 등 전세계에서 교육활동을 확대 진행하고 있다.

또한 지난 1월 사관 견습생 훈련프로그램을 도입하기 위해 우크라이나의 오테사 국립해양아카데미와의 합의를 발표했는데, 이는 선대 안전을 최대 보장할 수 있는 차세대 선원 양성을 목적으로 하고 있다.

MOL과 비슷한 규모의 NYK, 머스크 라인 등도 사관 견습생 훈련 프로그램을 추진하고 있는데, 이러한 계획들은 높이 평가 받을만하지만 해운업 전체의 체계적 노력이 없다면 이 계획들만으로는 역부족일 수 있다는 의견도 나오고 있다.



일본 자민당 톤세제 도입 국익차원에서 반드시 필요

일본 국토교통성 2008년도 세제개정시 도입검토

일본 자민당의 해운·조선대책 특별위원회(위원장 : 에토 세이시로 중의원 의원)와 해사건국추진의원연맹(위원장 : 에토 의원)은 8월30일 당본부에서 합동 부회를 개최하고 톤세제 도입방안을 협의했다.

이날 회의에서는 일본 국토교통성 관계자로부터 2008년도 세제개정과 관련하여 톤수표준세제 등에 대해 설명을 들은 뒤 톤세제 도입방안에 대해 의견을 나누었다.

특히 이날 회의에서 에토 위원장은 연말의 세제 개정 결정과 관련하여 “톤세제 도입을 위해서는 여당이나 야당도 없고, 국익의 관점에서 이를 적극 도입해야 한다”고 강조하는 등 참가의원들이

동제도 도입의 필요성에 대해 의견을 같이했다.

일본선주협회의 마에가와 히로유키 회장(前川 弘幸, K-Line 사장)은 “톤세제는 이미 세계 표준이 되고 있어 세계의 주요 해운국과 같은 조건으로 싸우기 위해서도 도입은 매우 중요한 과제”라며, 일본상선대의 국제경쟁력 제고차원에도 동제도의 도입이 시급하다고 말했다.

이러 국토교통성의 하루나리 마코토 해사국장은 “톤세제 이외에도 국제로서 국제선박의 등록면허세 특례연장, 지방세로서 외항컨테이너의 고정자산세 특례연장, 톤세제 도입에 수반하는 법인주민세, 법인사업세의 특례 등에 대해서도 배려가 있어야 한다는 점을 의원들에게 강조했다.

대만선사 에버그린 중국 본토에 조선소 건설계획 35만DWT까지 건조할 수 있는 야드 2011년 개시

대만선사 에버그린이 중국 본토에 조선소의 건설을 계획하고 있는 것으로 알려졌다. 이같은 사실은 에버그린의 총수인 장 총재가 해외언론과의 인터뷰를 통해 밝혀졌다.

에버그린의 조선소 규모는 35만DWT급의 선형까지 건조할 수 있는 사이즈로, 신조선 건조는 오는 2011년에 개시할 계획이다. 자사 전용의 컨테이너선을 시작으로 탱커나 벌크선을 건조한다는 것이다.

에버그린의 이같은 계획은 세계적으로 신조선의 건조가 폭주함에 따라 조선소 확보가 어려워짐에 따라 신조선을 건조하는 야드를 스스로 확보하기 위한 것으로 분석되고 있다. 동사는 중국 푸젠성에서 조선소의 건조를 계획하고 있는 것으로 전해지고 있다.

동사는 2003년 7월 자사 최대선형 6,724TEU형 컨테이너선 10척을 거래처인 일본 미츠비시중공업에 발주했다. 미츠비시중공업은 코베조선소에서 건조, 이 최종선을 금년 10월에 인도할 예정이다.

에버그린은 이 선형을 S형이라고 명칭을 붙였으며, 최종적인 건조척수는 47척에 달하는 것으로 알려지고 있다. 그러나 에버그린은 신조선가의 상승압력으로 발주물량을 10척으로 중단한 상태이다.

덴마크 AP몰러그룹 올 상반기 영업이익 3.4조원 기록

정기선부문 영업이익 지난해 적자에서 흑자로 전환

덴마크의 AP몰러-머스크그룹은 올 상반기 굴착선 등 선박의 매각이익이나 정기선 관련부문의 손익개선에 힘입어 전년동기대비 10% 증가한 201억3,100만 크로네(약 3조3,814억원, 1크로네=약 160.78원)의 영업이익을 시현했다고 최근 발표했다. AP몰러-머스크그룹은 정기선관련 부문에서는 미국의 내륙수송 재검토를 포함한 태평양항로 서비스 재구축의 영향으로 지난해 상반기 15억9,300만크로네의 영업적자에서 11억6,700만크로네의 영업흑자로 전환됐다.

그룹 전체의 세금제외전 이익은 8% 증가한 189억2,500만크로네, 순이익은 23% 증가한 87억4,900만크로네로 집계됐다. 선박의 매각이익을 36억4,200만크로네로 계상한 것 이외에도 소매부문의 기업매수도수익을 끌어 올렸다.

그룹의 총매출액은 전년동기대비 6% 증가한 1,311억5,800만크로네에 이르렀다. 특히 달러화에 대한 크로네화가 8% 상승했기 때문에 전반적인 수익이 감소했다.

달러화로 거래된 정기선관련 부문은 세금제외전 적자가 29억8,000만크로네에서 2억2,900만크로네까지 줄었으며, 이 부문의 매출액은 3% 감소한 704억6,700만크로네로 집계됐으나, 달러베이스로는 5% 증가한 125억6,900만달러를 기록했다. 정기선 주력선사인 머스크라인의 올 상반기 중 컨테이너화물 수송량은 수요의 왕성한 아시아-유럽이나 아프리카 항로에서 10% 이상 증가한 반면, 서비스를 개편한 태평양항로에서는 12% 감소하여 전체적으로는 3% 증가한 약 300만

FEU로 집계됐다. 같은 부문의 항만관리회사인 APM터미널의 순이익은 약 2배 증가한 5,100만 크로네를 기록했다. 이 회사의 매출액은 26% 증가한 11억9,500만크로네를 기록했다.

탱커 및 부정기선, 그리고 소매 양쪽 부문의 영업이익은 각각 53억5,800만크로네와 12억6,700만크로네에 달했으며, 오일 및 가스부문은 탐사비나 상각비가 부풀어 올라 영업이익은 21% 줄어든 125억8,800만크로네에 머물렀다.

한편, 그룹은 2007년 12월기 실적은 달러베이스로 매출액이 12% 증가한 500억달러, 순이익은 20% 증가한 32억4,000만달러에 이를 것으로 예상하고 있다.

유럽-북미항로 TACA, 10월 운임인상

유럽-북미항로의 서비스 제공선사로 구성된 대서양항로운임협정(TACA)은 8월31일 유럽에서 북미 지역으로 나가는 컨테이너화물의 운임회복을 위해 오는 10월1일부터 운임인상을 단행한다고 발표했다. 유럽지역에서 북미 동해안지역으로 나가는 컨테이너화물의 운임은 20피트 컨테이너당 240달러, 40피트 또는 45피트는 300달러씩 인상하고, 걸프 경유 북미 서해안 전용은 20피트당 400달러, 40피트 또는 45피트당 500달러이다.

TACA는 2007년의 유럽-북미항로로 도착하고, 서항의 스페이스 수요는 신장하고 있는 반면, 유럽 용동항의 화물의 이동이 당초 예측을 밑돌아 안정된 서비스 유지를 위한 운임 수준에 이르지 않다고 주장하고 있다. 동협정 참가선사는 ACL, 머스크라인, MSC, NYK, OOCL 등이다.