

# 국토해양부 2011년도 5대 중점과제 발표

녹색물류를 제외한 해운분야에 대한 관심도는 미흡



정중환 국토해양부 장관은 지난 12월 27(월) 오전 8시 청와대 영빈관에서 개최된 '2011년도 국토해양 업무보고회'에서, 내년도 업무계획을 통해, 상기 5대 중점과제 추진에 매진키로 했다.

그 중 핵심 실천과제로서, '4대강 완공에 따른 성과를 숲 국토로 확산', '보금자리주택의 성공적 안착과 서민 주거안정 지원 강화', '녹색 교통·물류 본격 추진', '획일적인 토지이용규제 개편' 등의 추진에 총력을 기울일 것임을 밝혔다.

부문별 추진방향은 다음과 같다.

## ▶ 4대강 완공에 따른 성과를 숲국토로 확산

내년까지 본류 공사가 완료되면, 국민들이 4대강 살리기의 진정한 가치를 몸소 느껴볼 수 있도록 '4대강 나무심기 행사' (3~4월)와 '희망의 벽' (8~9월) 조성, 자전거도로를 활용한 지역축제를 개최하여 4

대강의 변화상을 집중 부각시켜 나갈 계획이다.

되살아난 4대강을 완벽하게 유지하기 위해, 효율적·전문적인 4대강 유지관리 체계와 보·댐·저수지를 연계하는 과학적 물 관리 시스템(2011.6)을 구축하고 4대강 외 국가하천(43개)·지방하천(3,771개)에 대해서도 단계적으로 정비해 나가는 한편, 국가·지자체·주민이 함께 하는 통합형 거버

넌스를 운영하여, 지역의 목소리를 생생하게 담아 나갈 예정이다.

또한, 4대강 주변지역의 난개발 방지와 체계적 활용을 위해, 친수구역을 지정하여 선도모델로 추진하고, 4대강의 풍부한 물을 활용한 '물순환형 수변도시' 20개소도 단계적으로 조성(2011.6, 금오천·광주천 등 4개지구 우선 추진)해 나가며, 제로 에너지 수준의 한국형 그린홈 단지도 시범적으로 조성(11.하 착공, 100~200세대 규모)하여 전국적으로 녹색도시가 안착될 수 있도록 추진할 계획이다.

이와 함께, 경인 아라뱃길의 주요시설은 내년 6월 완공하여 10월 개항할 예정으로, 한~중, 한~동남아 항로 개설 등 해상 운송망을 구축하고 서해 연안섬을 연결하는 여객유람선을 운항할 계획이다.

4대강과 바다가 만나는 하구에 대해서도 생태환경 관측 강화(2011.7, 낙동강·영산강 우선 운영), 해안가 친수공간 310개소 조성 및 폐기물의 해양투



기 단계별 제로화 추진으로 깨끗하고 생명력이 넘치는 바다를 조성하여, 4대강에서 시작된 녹색국토로의 변화가 지방의 소하천과 주변도시, 해안, 바다 등 숲국토로 확산되도록 할 것이다.

▶ 서민 주거안정 지원 강화

내년에 수도권 18만호, 지방 3만호(임대 11만호, 분양 10만호) 등 21만호의 보금자리주택을 차질없이 공급하여 서민·중산층의 주거안정을 적극 지원하고, 보금자리주택 건설에 원형지 공급 등으로 민간 참여도 적극 유도할 계획이다.

특히, 보금자리주택의 실용성을 제고하기 위해, 서민 부담능력에 맞게 60㎡ 이하 소형 위주로 공급(공공분양 : 20→50%이상, 10년·분남형 임대 : 60→80% 이상)하고, 소형주택(60㎡이하)에는 저소득층이 우선 입주할 수 있도록 동일순위 경쟁시 소득기준을 도입하는 한편, 비용절감형 건설 공법 도입 등으로 분양가도 인하할 계획이다.

아울러, 보금자리주택 건설시 사회적 기업 입주 공간을 사전에 확보하여 입주민들의 일자리를 창출하고 복지서비스 제공도 강화해 나갈 것이다.

민간주택 건설 활성화를 위해, 민간택지 분양가 상한제를 폐지(서울 제외)하고 대규모 단지의 분할분양을 허용하는 한편, 주택건설 인허가기간도 대폭 단축하여 민간 건설부문의 투자환경을 적극적으로 개선해 나가는 데 중점을 둘 것이다.

또한, 공공관리 강화와 기반시설비 지원 확대(120→500억원) 등으로 재개발·뉴타운 사업의 원활한 추진을 지원하고, 도시형 생활주택 공급도 활성화될 수 있도록 규제완화와 주택기금 지원도 확대해 나갈 것이다.

대한주택보증의 PF 대출보증도 확대(2010. 5천억→2011. 1조원)하고 환매조건부 미분양 매입 대상도 수도권(서울 제외)까지 넓혀 건설업체의 유동

성 확보를 적극 지원해 나갈 계획이다.

친서민 주거복지를 실현하기 위해, 최저주거기준을 상향 조정하고 비주택 거주자·장애인 등 주거취약계층에 대한 지원을 강화하는 한편, 기초수급자 주택(8→12천호)과 노후임대단지(2010. 620→2011. 670억원)에 대한 개보수 지원도 확대해 나갈 것이다.

아울러, 주택기금의 서민·근로자 전세자금 지원 등 서민 주거비 부담을 완화하고, 보금자리주택단지 내 고령자용 장기임대주택과 영유아 보육시설 확대 등 저출산 고령사회에대비한 주거 지원도 강화해 나갈 예정이다.

▶ 녹색 교통·물류 본격 추진

철도 중심의 전국 거점연결 교통망 구축을 위해, 수도권 수서~평택, 호남 오송~광주(14), 전주, 남원, 순천, 여수(11), 인천공항(2012) 등 KTX 고속철도망 확충에 우선적으로 투자하여 수혜지역을 확대하고 수도권 광역급행철도(GTX)를 광역철도로 지정(2011)하는 등 사업추진을 본격화할 계획이다.

빠르고 편리한 대중교통을 실현하기 위해, 고속전동차 운행, 급행열차 확대 등으로 대도시권 철도 이용환경을 개선하고, 광역(12→17개)·간선(BRT) 급행버스 노선과 고속버스 환승을 확대하며, 복합환승센터 시범사업 8개소도 본격 추진할 예정이다.

녹색물류·항공을 본격화하기 위해, 녹색물류기업 인증과 에너지 목표 관리제를 확대 시행하고, 인입철도, 연안선박 부두 확충 등으로 철도·연안해운을 활성화하는 한편, 에너지 절감형 비행로 55개(인천 35, 김포 20) 노선도 개발·적용해 나갈 계획이다.

▶ SOC예산 조기집행과 입지규제의 획기적 개선

2009·2010년에 이어, 국토해양 SOC예산 23조원의 61%를 상반기에 조기 집행(공기업 예산 40조원의 56%도 상반기에 집행)하고, 예산집행 조직의 사업관리 역량을 강화하여 예산낭비 요인을 제거해 나갈 것이다.

한편, 지도·감독 위주의 규제를 일자리 창출과 국민편익 위주로 전환하고 규제개선 내용을 일선 행정현장에 제대로 알려져 국민체감 효과를 제고해 나갈 계획이다. 그 일환으로 많은 국민과 기업들이 어려움을 호소해 왔던 입지규제와 관련하여, 법령에 의한 토지이용 규제를 최소화하고 계획에 의한 규제에 점진적으로 전환하며, 도심 내 대규모 부지의 용도 변경시토지주와 행정청간 사전협상을 통해 개발이익을 환수하고 도시계획 변경을 원활히 하도록 도모하며 지역여건 변화에 따라 도시계획을 탄력적으로 변경하도록 허용(5년→수시)하는 한편, 도시계획 변경절차도 대폭 간소화할 것이다.

이 밖에 토지거래허가구역 내 공장일부 임대 허용 등 과도한 행위제한도 완화할 계획이다.

최근 사회적 주요 현안과 관련하여, 해양영토의

관리를 강화하기 위해, 연평도·백령도 등 서해 5도, 울릉도 등 낙도 주요항을 국가관리항으로 지정해 지원을 강화하고, 여객선과 해경함정의 대형화 및 척수 증가, 터미널 개선 등 인프라 개선에 최선을 다할 방침이다.

화재·지진 등 재난에 대비하여 난연성 외부마감재 사용, 화재 확산방지구조 설치 등 고층건축물의 안전기준도 강화하고 CNG 버스의 안전관리를 강화하기 위해, 가스용기 관리 일원화, 일상점검 내실화 등을 추진할 계획이다.

한편, 집중호우와 국지적 가뭄 등에 효율적으로 대응하기 위해, 기후변화 영향을 고려하여 수자원 장기종합계획을 수립하고, 도시지역 돌발홍수에 대비하여 배수시설 설계기준을 강화하는 한편, 상습 침수지역은 하천과 배수시설을 연계 관리하도록 도시침수 예방시스템을 보강해 나갈 계획이다.

이밖에, 내년 1월부터 단일선체 유조선의 국내입항을 금지하여 해양오염사고를 미연에 방지해 나갈 계획이다.

## 연안관리정보시스템 서비스 대폭 개선

연안관리정보시스템의 내용과 정보를 확대되고, 대외적 서비스가 대폭 개선될 것으로 보인다.

지난 12월 23일 국토해양부(장관 정종환)는 “연안관리정보시스템이 오는 2013년에 완료될 예정이”라며, “최초 연안관리 담당 공무원들의 업무 효율화를 위하여 내부용으로 한정하여 제공됐다”고 밝혔다.

연안포털(www.coast.kr)은 연안에 대한 국민의 관심과 기대가 높아지면서, 2005년에 홈페이지 형식으로 제작, 국민들에게 제공되기 시작했으나, 서비스 당시 그 정보의 수준과 양은 일부에 한정된 바 있다.

그러나, 연안포털은 2010년까지 사용자 수요에 맞추어 지속적으로 성장해 왔으며, 현재는 연안정책, 연안레저, 연안지도 등 연안에 관한 유용한 정보를 제공하고 있다.

특히, 위성영상을 이용한 연안지리정보도는 우리나라 해안가에 대한 다양한 정보를 입체도면으로 시각화하여 연안의 계획적인 관리와 이용, 관련 산업 연구 등에 활용되고 있다.

한편 국토해양부는 “2011년에는 국민들의 바람에 따라 그동안 공무원에게만 제공되던 자료들을 일반 국민들에게 제공을 확대할 예정이며, 2013년까지 고도화 작업을 완료하여 글로벌 연안포털로서의 위상과 격을 갖추도록 노력하겠다”고 말했다.



# 하동항을 무역항, 강구항을 연안항 지정 계획

## 항만지정을 통해 물류비 절감 및 민원불평 등 해소



국토해양부(장관 정종환)는 지역경제 활성화를 위하여 경남 하동군 소재 하동항을 무역항(지방관리항)으로, 경북 영덕군 소재 강구항을 연안항으로 각각 지정할 계획이라고 밝혔다.

정부는 경상남도와 경상북도의 항만지정 건의에 따라 중앙항만정책심의회 심의 및 항만법 시행령 개정 절차를 거쳐 항만을 지정하게 된다.

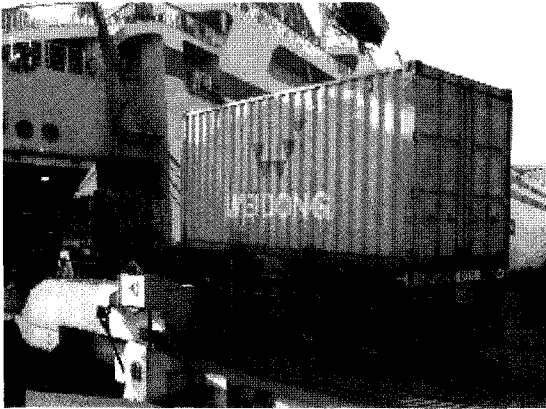
하동항은 현재 하동화력발전소 운영으로 2009년 기준으로 120여척의 외항선이 입출항했을 뿐 아니라 1,171만톤의 화물을 처리하여 경남도 내 무역항 중 마산항 다음으로 많은 물동량을 처리하고 있고, 특히, 현재 조성중인 갈사만조선산업단지과 대송산업단지가 준공(2012년)되면 선박조선, 조선기자재, 금속가공 등과 관련된 화물 처리가 더욱 증가될 것으로 예상되고 있다.

강구항은 강구~울릉도 거리가 포항~울릉도보다 약 34마일 짧고, 강구항이 있는 영덕군은 경북도 내에서 경주, 포항 다음으로 관광객수가 많아 강구항을 이용하는 울릉도 관광객과 화물 수송 수요가 점차 증가하고 있고, 특히, 영덕군과 연결되는 고속도로와 철도 등 교통망이 완공(15년~16년)되면 접근성이 개선되어 여객과 화물 수송 수요가 크게 증가될 것으로 예상된다.

하동항과 강구항이 항만으로 지정되면 하동항은 그동안 외항선 입출항시마다 불개항장 입출항 허가를 받아야 하는 민원불편이 해소될 뿐 아니라 해상교통 안전 및 해상질서(항법준수, 어로제한)가 확립될 수 있고, 강구항은 울릉도 여객운임과 생필품 등 물류비 절감은 물론, 해양관광 활성화에도 기여하게 될 것으로 기대된다.

# 한·중 해상육상 화물자동차 복합운송 개통

12월22일부터 인천-위해 항로를 통해 개시



12월22일 '한·중 해상육상 화물자동차 복합운송' 개통식이 열린 후 저녁 7시에 인천-위해 항로를 통해 한·중간 화물자동차(피견인 트레일러) 상호 운행을 개시된다. 이번 개통식은 인천항 제1부두에서 개최되며, 국토해양부, 관세청, 선사협회 등 관련 인사가 참석하여 한·중간 트레일러 상호운행 개통을 축하하였다. 우리나라는 한·중간 수출입 물류의 원활한 흐름과 물류비 절감을 위해 2006년부터 중국측과 해상육상 복합운송협정 체결을 논의했으며, 4년간의 협의를 통해 운행방식, 안전기준 등에 합의하여 금년 9월 협정을 체결했다.

이에 따라 이날 화물차 운행을 개시함으로써 한·중간 물류 협력의 새로운 장을 열게 되었다.

국토해양부(장관 정중환)에 따르면 이번 한·중 화물차 복합운송협정은 단계적으로 시행될 계획으로 우선 1단계에서는 견인차(tractor)를 제외한 피견인 차량(trailer)에 한해 상대국 내 운행을 허용하고, 향후 운행경험을 바탕으로 견인차까지 확대를 추진해 나갈 계획이다.

이번 1단계 운행방식은 국내 출발지에서 견인차가 컨테이너를 실은 트레일러를 항만으로 수송한 후, 트레일러를 카페리에 탑재하여 중국까지 해상운송을 하고, 중국 항만에서 중국의 견인차에 트레일러를 장착하여 중국내 최종목적지까지 door to door 수송을 하는 일관운송시스템이다.

한·중간 트레일러 상호 운행은 양국의 항만에서 컨테이너를 도로운송용 트레일러에 옮겨 싣는 환적작업이 필요없어 운송시간과 비용이 절감됨은 물론 화물 파손위험도 적어 LCD, 전자부품, 자동차부품 등 고가화물과 신선도 유지가 필요한 활어 운송 등에 매우 유용한 수송방식이 될 것으로 기대된다.

국토해양부는 이번에 인천항과 위해항간 상호운행 개통을 시작으로 내년부터 선사와 양국 항만의 준비상황에 따라 인천-청도 등 여타 한·중 카페리 항로로 단계적으로 확대할 계획이라고 밝혔다.

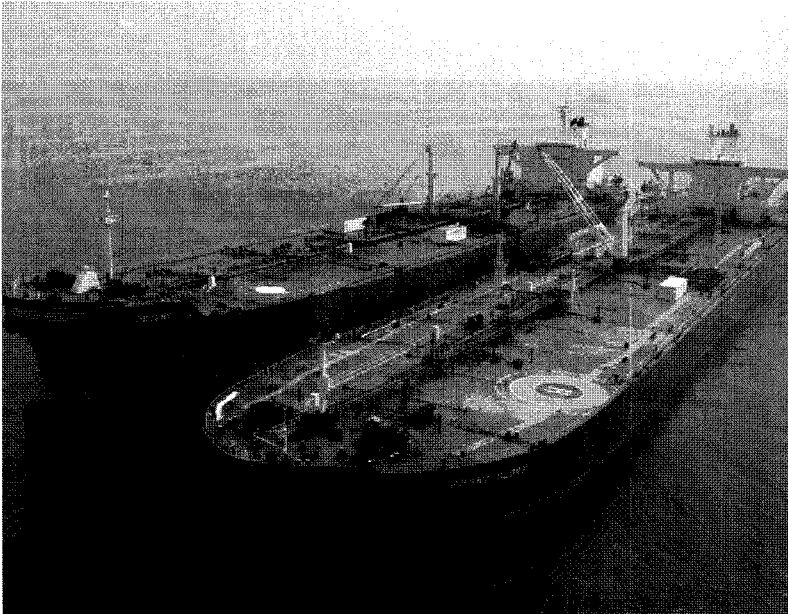
아울러 한·중간 이동하는 트레일러 가시성을 확보하여 트레일러를 효율적으로 관리하기 위해 먼저 한국측 트레일러에 RFID 태그를 부착하여 관리하는 시범사업도 추진할 것이다.

특히, 올해는 한·중 카페리 항로가 개설된 지 20주년이 되는 해로서 양국수교 이전의 카페리 항로개설이 물꼬가 되어 인적·물적 교류가 급속히 확대되고 오늘날 최대의 교역파트너로 성장했다

한편, 국토해양부는 이번 복합운송 개통이 한·중 수출입 물류에 있어 door to door 서비스를 실현하고, 해상운송의 신뢰성과 안전성을 높여 양국간 물류협력을 한 단계 더 진화·발전시키는 중요한 계기가 될 것으로 기대하고 있다.

# 선박 기관손상사고 1월 최다 발생

## 중해심 겨울철 기관상태 수시 확인필요 강조



▲기관손상 81건(32.9%) ▲충돌 67건(27.2%) ▲좌초 18건(7.3%) ▲안전저해 16건(6.5%) ▲화재, 폭발 15건(6.1%) ▲침몰 12건(4.9%) ▲운항저해 8건(3.3%) ▲인명사상 및 접촉 각 7건(각각 2.8%) ▲기타 15건(6.2%)의 순으로 집계됐다.

아울러 이로 인해 발생한 인명피해는 총 76명(사망실종 43명, 부상 33명)으로 ▲침몰 25명(32.9%) ▲충돌 24명(31.6%) ▲접촉 8명(10.5%) ▲인명사상 7명(9.2%) ▲전

복 5명(6.6%) ▲화재, 폭발 4명(5.3%) ▲기타 3명(3.9%)의 순이었다.

인명피해는 침몰사고에서의 인명피해가 가장 많았는데, 침몰사고는 어선, 예부선에서만 발생했으며 척당 사망실종율은 예부선이 2.5명으로 가장 높았다. 어선과 예인선 등 소형선은 건현이 낮은 점을 감안하여 만재시 또는 중량물 예인시 안전 속력으로 항해하여 해수가 갑판에 유입되지 않도록 하여야 한다.

해심안전심판원 관계자는 1월의 안전운항 실천운동 구호로 “운항상태, 볼트 죄임상태, 부품 경화상태 등 기관설비 상태를 수시로 확인하여 기관손상사고를 예방합시다”를 선정했다며 선박에서 이를 철저히 준수하여 줄 것을 당부했다.

지난 5년간 1월에 선박 기관손상사고가 가장 많이 발생한 것으로 나타났다. 이러한 사고를 예방하기 위해서는 운항상태, 볼트 죄임 및 부품 경화상태 등 기관상태를 수시로 확인하는 것이 필수적이다.

또한 1월에는 예부선 사고가 두드러지게 나타나고 있다. 예부선 충돌사고(11척)는 주로 항만 및 인근해역에서 발생했다.

선박들은 항해중 조종에 제한이 많은 예부선과 조우할 경우 상호간 충분한 안전거리를 확보하여야 하고, 예부선은 항내에서 안전속력을 준수하는 것이 중요하다.

중앙해양안전심판원(원장 주성호)에서 발표한 1월 해양안전예보에 따르면, 지난 5년간 12월중 발생한 해양사고는 총 246건(328척)으로 유형별로는

# 여수세박, 전통적 테마 · 친환경 조경연출

## 여수 신항을 한국 고유의 모습으로 복원

칠면초, 해국, 원추리 등 우리 고유의 정취를 담은 꽃과 풀들이 2012여수세계박람회장에서 세계인에게 선보인다.

2012여수세계박람회 조직위원회(위원장 강동석)는 지난 12월 15일 '2012여수세계박람회장의 조경에 대한 기술제안입찰'을 공고한다.

조직위는 제안서를 통해 콘크리트 덩어리와 산업현장으로 상징되던 여수 신항을 한국 고유의 정취를 가진 쾌적하고 편안한 박람회장으로 꾸며, 미래의 바다와 연안을 느낄 수 있는 자연스런 모습으로 되돌리겠다고 밝혔다.

이를 위해 조직위는 칠면초, 청보리, 목화, 해국, 홍피, 원추리 등 우리 농·어촌 마을에서 자주 볼 수 있는 꽃과 풀들로 감동과 여운을 주는 조경연출을 제시했다.

앞서 조직위가 추진한 실시설계 결과 2012 여수세계박람회장의 조경 및 회장연출은 관람객의 입·출입이 이루어지는 5개의 진입광장, 문화예술 공연 등 관람객간 소통과 교류가 이루어지는 5개의 테마플라자, 박람회장내의 주요 이동통로인 2개의 몰, 전시관 관람 후 휴식과 여가를 즐길 수 있는 수변산책로 및 각종 테마공원으로 이루어진다.

동서남북 및 'Sea Gate'에 위치한 5개의 진입광장은 입장권구입, 검색, 개표 등을 유기적으로 연계시켜 입장시간을 최소화하고, 그늘막과 벤치 등을 최대한 확보하는 등 쾌적한 환경을 제공할 예정이다.

박람회장 정문을 거쳐 KTX 역사로 이어지는 엑스포디지털갤러리몰(Expo Digital Gallery Mall)

은 가로에 IT 요소를 접목하여 2050 미래바다를 표현하고, 엑스포타운에서 서문을 거쳐 빅오(Big-O) 바다로 이어지는 오션몰은 갯벌의 갯골과 갯구멍, 칠면초의 붉은 빛을 구현하여 도시와 바다의 만남을 자연스럽게 표현할 예정이다.

5개의 테마플라자는 바다와 인접한 통합된 공간에 설치된다. 만남의 장, 소통과 교류의 장으로서 기능을 충분히 할 수 있도록 포장패턴, 시설물, 화단, 그늘막 등을 가변적으로 계획했으며, 야간에는 다양한 조명으로 아름다운 경관도 연출할 계획이다.

또한 관람객이 자연과 함께 휴식과 재충전의 기회를 갖도록 박람회장 주변의 여유 공간에 다양한 초화류도 식재할 계획이다.

여객터미널과 에너지파크 주변은 바다에 면한 넓은 공간으로 청보리, 목화 등 전통작물을 식재할 계획이며, 전시장 주변은 실내전시관 관람후 감동과 여운을 오래 간직할 수 있도록 차분한 파스텔톤의 해국, 홍피, 원추리 등의 한국적 수종으로 식재할 예정이다.

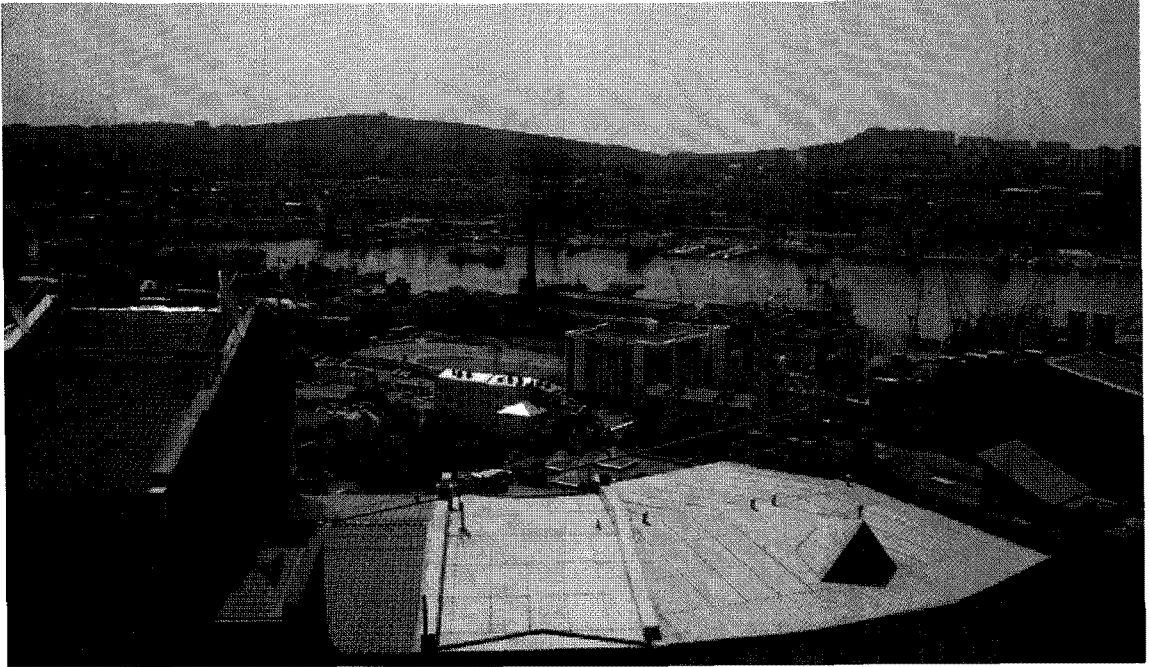
아울러 친환경엑스포 구현을 위해 회장 내에 있던 기존 수목의 재활용, 저탄소 친환경 자재의 사용, 신재생에너지 생산시설, 에너지 체험 공간 구축계획도 포함되어 있으며, 박람회가 끝난 이후에는 수변산책로와 일부 광장, 문화공원과 수변공원은 계속 존치시켜 문화와 여가의 공간으로 이용될 수 있도록 할 전망이다.

한편 조직위는 기술제안서를 제출 받아 심의·평가과정을 거쳐 2011년 2월 낙찰자를 결정할 예정이다.



# 림베신항 개발위해 카메룬 항만청장 한국 방한

## 국토해양부와 실무협의회 개최를 통해 양국간 사업 논의



카메룬 Youmba Josue 항만청장을 비롯한 카메룬 정부관계자들이 림베신항 개발 협력을 위해 방한했다.

국토해양부(장관 정종환)는 카메룬 림베신항 개발사업의 원활한 추진을 위해 아프리카 카메룬공화국 정부관계자와 함께 지난 12월 9일 서울에서 실무협의회를 개최했다.

카메룬 림베신항 개발사업은 항만분야 공적개발원조(ODA)를 통해 우리나라에서 지원하고 있는 사업으로서, 지난 6월28일 한-카메룬간 림베신항 개발협력에 대한 MOU를 체결한 바 있다.

이번 실무협의회에서는 2010년 8월부터 우리나라의 기술과재정으로 시행중인 '림베신항 개발 타

당성 조사'의 중간결과에 대해 양국간 의견을 교환하고, 림베신항 개발 규모(다목적부두 1선석) 등 사업의 구체화 방안에 대해 집중 논의했다.

또한, 카메룬 항만물동량 예측결과와 단계별 소요사업비 등 경제성 분석이 완료되면 양국간 협의를 거쳐 민간 기업이 우선 투자하는 BOT(Build-Operate-Transfer) 방식을 검토하고, 원활한 재원조달을 위해 자원연계 개발도 적극 고려하기로 하였다.

국토해양부는 “앞으로 림베신항 개발사업의 추진방식과 재원조달 방안 등 사업계획이 확정되면 국내기업이 참여하도록 카메룬 정부와 긴밀히 협력해 나갈 것”이라고 밝혔다.



# 선원 맞춤형 복지비용 지원사업 신규 시행

## 선원 및 선원자녀 결혼 예식비 지원사업 확대 시행

한국선원복지고용센터(이사장 김용태)에서는 선원과 선원가족에게 삶의 질 향상과 젊은 선원들의 장기승선을 유도하고자 올해 신규로 “선원 맞춤형 복지비용 지원사업”을 시행한다.

신청대상은 승무경력 5년 이상(연근해 부원 3년 이상)으로 전년도 센터에서 발간한 한국선원통계연보의 업종별 평균임금 이하이어야 한다.

선발인원은 업종별 선원수에 비례하여 선발하며 저임금 순으로 한다.

선발된 선원은 센터와 제휴한 은행(국민은행)에서 본인명의의 복지카드를 발급받아 지원범위 내

에서 사용할 수 있으며(아래 지원범위 참조) 사용 한도는 30만원이며, 1인 1회 신청이 가능하다.

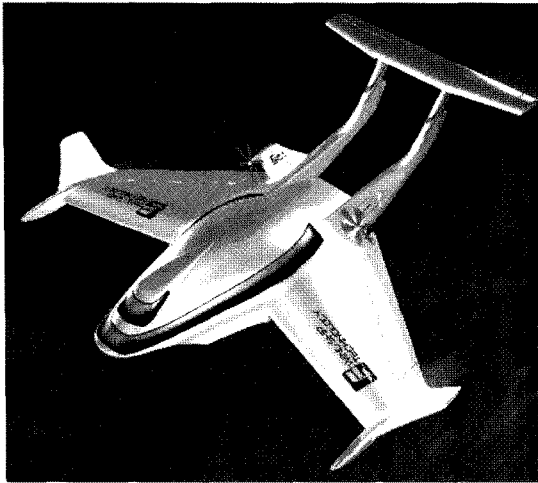
또한 선원 본인에게만 지원하던 결혼예식비를 1세대당 1회에 한하여 선원 자녀에게도 확대 지원한다. 기존 경력별로 차등 지원하던 지원금을 본인 50만원, 자녀 30만원으로 일률적으로 지원한다.

신규 및 확대되는 사업을 통해 선원과 선원가족에게 의료비 지원 등 다양한 문화혜택 기회를 부여하고 선원의 자긍심 고취 및 선원의 가계안정을 도모함으로써 복지증진에 기여할 것으로 기대해 본다.

| 구 분  |       | 지 원 범 위   |
|------|-------|---|
| 건강관리 | 치료비지원 | ○ 건강 검진비<br>○ 약품구입비(보약제외)<br>○ 치료목적의 일반 의료비<br>※ 종합병원, 일반병원, 치과, 한방병원, 한의원, 건강센터(보건소포함), 약국         |
|      | 시력교정  | ○ 안경·콘택스렌즈<br>※ 안경점(시력교정용 안경 및 콘택스렌즈만 해당)   |
|      | 스포츠   | ○ 헬스·테니스·스쿼시<br>○ 볼링장·수영장·요가·스포츠센터의 이용강습비<br>※ 헬스장, 테니스장, 볼링장, 수영장, 종합스포츠센터, 요가학원                   |
| 자기개발 | 능력개발  | ○ 사이버교육·어학·정보화·자격취득(자동차 학원제외)관인학원<br>※ 기술, 사무, 외국어전문 학원   |
|      | 도서구입  | ○ 전문·일반서점(온라인/서점),<br>※ 마트, 백화점 등 전문서점이 아닌 곳에서의 구입은 제외  |
| 여가활동 |       | ○ 영화·연극·음악회 등의 입장료<br>○ 축구·야구·농구 등 스포츠 경기 관람료<br>○ 미술관·박물관·과학관 등의 입장료<br>※ 영화관, 공연장, 각종전시장, 스포츠 경기장 |

# IMO, 위그선 국제안전기준 개정 채택

우리나라가의 개정 제안이 다수국지지 얻어



영국 런던에서 개최된 국제해사기구(IMO) 제88차 해사안전위원회(MSC)에서 우리나라가 제안한 수면비행선박(위그선)의 국제안전기준 개정 제안이 참가 회원국 다수의 지지를 얻어 차기 정식의제로 채택됐다.

이에 따라 국제해사기구(IMO) 해사안전위원회(MSC) 산하의 설계 전문위원회(DE) 등에서 우리나라가 제안한 안전기준을 바탕으로 국제기준 개정에 착수하여 수년 내에 국제기준이 채택될 것으로 예상된다.

위그선 개발은 1960년 구소련을 필두로 세계 각국에서 군사용 또는 민수용으로 연구 개발됐으나 아직까지 상용화된 사례는 없으며, 국내에서는 민간업체인 C&S AMT와 WINGSHIP TECHNOLOGY가 위그선을 개발 중에 있다.

국토해양부는 현행 위그선 국제기준이 강제성이 없는 권고기준(잠정)으로서 그 내용도 실제 선박의

설계 건조 및 운항에 적용하기가 모호하고 새로운 기술을 적용하는데 한계가 있음을 발견하고 국제해사기구(IMO/MSC)에 위그선 국제기준 개정을 제안했으며 이번에 그 첫 결실을 보게 된 것이다.

국토해양부 관계자는 “이에 따라 우리나라는 국제적으로 위그선 상용화의 선두주자로서 지위를 확보함과 아울러 국내업체에서 개발 중인 위그선의 수출에 유리한 고지를 선점할 것으로 기대된다”고 밝혔다.

## 허베이스피리트 오염사고 5,830억원 보상

지난 12월13일 국토해양부(장관 정종환)는 허베이스피리트호 유류오염사고후 피해주민에 대하여 긴급생계안정자금 1,172억원, 금융세제 2,769억원 및 특별 공공근로사업 153억원 등 5,830억원을 직간접 지원했다고 밝혔다.

하지만 일각에서 제기된 피해보상 지연의 주요원인에 대해 피해보상청구 건수 국제기금 역대 최다이며, 2009년 하반기 이후 집중됐고, 증거서류 부족 및 국제기금의 복잡한 보상절차에 기인하고 있다고 설명했다.

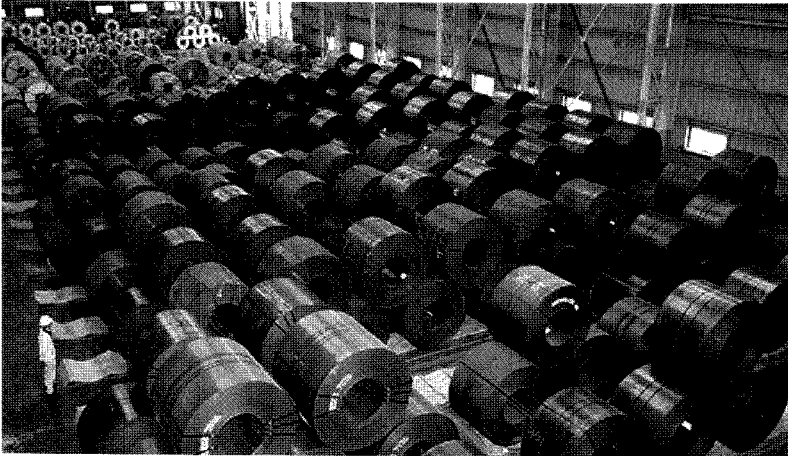
국토해양부는 “2010년 12월 6일 기준 약 32%의 피해사정이 완료됐다”며 “현재 본격적인 피해조사가 진행되고 있으므로 2011년에는 상당부분 피해사정이 이루어질 것으로 전망”이라고 밝혔다.

한편 유류오염사고 특별대책위원회는 지난 2008년 6월에 개최한 이후 주요 피해보상 지원제도를 만들었으며 조정위원회는 4차례 개최한 바 있다.

이와 관련 국토해양부는 “조만간 특별대책위원회를 개최하여 피해보상을 위한 정부지원사항 점검과 향후 추진계획을 수립할 예정”이라고 밝혔다.

# 2011년 국내 철강재 생산 7,000만톤 육박 전망

## 철강산업의 완만한 성장세 지속으로 사상 최대 기록 전망



오는 2011년 국내 철강재 생산이 7,000만톤대에 육박하며 사상 최대를 기록할 것으로 전망된다.

한국철강협회가 최근 조사 발표한 '2011년 철강재 수급전망'에 따르면 2011년 우리나라는 건설을 제외한 수요산업의 완만한 성장세 지속 및 2010년도에 신증설한 설비의 생산성 향상 등으로 철강재 생산은 전년대비 5.8% 증가한 6,912만톤을 생산하여 사상 최대를 기록할 것으로 전망했다.

내수는 건설경기 부진에도 불구하고, 제조업의 성장지속으로 전년대비 3.8% 증가한 5,391만 5,000톤에 이를 전망으로 이는 호황기인 2008년 5,857만 2천톤의 91% 수준으로 회복할 것으로 내다봤다.

또한 수출은 글로벌 경제의 둔화에도 불구하고 아세안, 인도 등 신흥국의 고성장 지속과 해외공급 확대 등으로 전년대비 4.4% 증가한 2,579만 5,000톤으로 전망되며, 수입은 국내 신설비 가동 및 생산성 향상에 따른 국내공급 증가로 전년대비

11.9% 감소한 2,202만톤에 이를 전망이다.

한편 조강생산은 고로 신규 가동과 합리화, 전기로 가동 능력 향상으로 전년대비 11.0% 증가한 6,431만톤을 생산하여 2007년 5,000만톤대 진입이후 4년만에 6,000만톤대에 이를 전망이다.

특히 전로는 현대제철 2교로와 포스코의 신제강 공장

가동 등으로 전년대비 17.7% 증가한 3,965만톤의 조강을 생산할 전망이고, 전기로는 전년대비 1.7% 증가한 2,466만톤의 조강을 생산함으로써 2011년의 전로 생산비중이 60%(61.7%)대를 넘어설 것으로 예상된다. 품목별로 보면 중후판 생산은 2011년에 지난 2년간 신설한 설비의 생산성 향상으로 사상 처음으로 1,000만톤대(1,057만톤)를 넘어설 것으로 예상되고, 스테인리스를 제외한 열연코일은 포스코, 현대제철, 동부제철의 생산성 향상 등으로 전년대비 14.4% 증가한 3,351만톤을 생산하여 사상 처음으로 3,000만톤을 돌파할 것으로 전망된다.

철강협회 오일환 부회장은 "전체적으로 볼때 2011년 국내 철강재 수급 상황은 3~5%대의 증가세를 보일 것으로 예상되나 실질 수요 증가세가 축소되는 가운데 국내공급 증가에 따른 경쟁이 심화될 전망이므로 이를 해결하기 위해서는 업계의 협력방안 도출 등 안정화를 위한 방안 마련이 필요할 것"이라고 말했다.

# 11월 전국 항만물동량 전년동월대비 13.5% 증가

## 철광석과 유류 등의 수출입증가와 컨테이너 처리량 증가

지난 11월 전국 무역항에서 처리한 항만물동량이 전년동월대비 무려 13.5% 증가하며 월간 최대 물동량을 기록한 것으로 나타났다.

지난 12월 24일 국토해양부(장관 정중환)에 따르면 지난 11월 전국 무역항에서 처리한 항만물동량은 총 1억679만2,000톤으로 전년동월의 9,408만9,000톤에 비해 13.5% 증가한 것으로 나타났다.

누계기준으로 10억9,367만9,000톤으로 전년동기의 9억8,098만톤 대비 11.5% 증가했다.

항만별로 보면, 평택·당진항과 인천항 및 울산항은 철광석과 유류 등 수출입 증가로 전년동월 대비 44.2%, 21.4% 및 18.5% 증가했고, 목포항은 시멘트와 모래 등 연안 물동량의 감소영향으로 인해 전년동월 대비 6.6%의 감소세를 보였다.

품목별로는 광석과 유류 및 유연탄 등의 수출입 물량 증가에 힘입어 전년동월 대비 각각 22.1%, 19.6% 및 18.7% 증가했다.

또한 11월 컨테이너 처리실적은 수출입물량 106만8,000TEU, 환적물량 54만2,000TEU, 연안물량 4만1,000TEU 등 총 165만1,000TEU을 처리하여 전년동월 대비 10.3% 증가했다.

또한, 전국 컨테이너 처리량의 약 74%를 차지하는 부산항은 11월 120만9,000TEU를 처리했으며, 인천항과 광양항도 전년동기 대비 꾸준한 증가세를 보이고 있어, 현 추세라면 연간 '퀵' 물동량이 1,900만TEU를 넘어설 것으로 예측된다.

### 〈 전국 무역항 항만물동량 〉

(단위 : 천톤,%)

| 구분      | '07.11월 | '08.11월 | '09.11월 | 최근 3개월 |         |         | '10년 누계   |
|---------|---------|---------|---------|--------|---------|---------|-----------|
|         |         |         |         | '10.9월 | '10.10  | '10.11월 |           |
| 총 물 동 량 | 88,599  | 91,857  | 94,089  | 94,907 | 101,779 | 106,792 | 1,093,679 |
| 전년동월 대비 | 3.1     | 3.7     | 2.4     | 1.4    | 2.3     | 13.5    | 11.5      |
| 수출입     | 68,799  | 71,480  | 74,325  | 78,132 | 81,405  | 85,664  | 880,052   |
|         | 연 안     | 19,800  | 20,377  | 19,764 | 16,775  | 20,374  | 21,128    |

### 〈 '10.11월 주요 항만별 물동량 〉

(단위 : 천톤,%)

| 구분      | 부산항    | 광양항    | 울산항    | 인천항    | 평택·당진항 | 포항항   | 대산항   | 기타     |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|
| 총 물 동 량 | 22,103 | 17,978 | 15,981 | 13,960 | 7,299  | 5,972 | 5,256 | 18,243 |
| 전년동월 대비 | 7.2    | 10.1   | 18.5   | 21.4   | 44.2   | 4.4   | 2.6   | 12.3   |

# 티피씨코리아 소속 선장, 조난자 구조

## 호주 근해 항해도중 조난당한 호주인 구해



티피씨코리아 소속 선박의 선장이 호주 근해를 항해하던 도중 악천후로 조난당한 호주인을 구한 사실이 뒤늦게 알려졌다.

이 선박의 선장은 티피씨코리아 소속 1만6000t급 원목운반선인 'TPC 오클랜드호'의 이병곤씨이다.

이 같은 선행으로 인해 이병곤 선장은 해양경찰청이 최근 제정한 '용감한 바다시민상'을 처음으로 시상하게 됐다.

이병곤 선장은 지난 4일 RCC(구조조정본부)로부터 호주 동방 490마일 해상에서 조난당한 소형 요트 'NOW OR NEVER호'를 구조해줄 것을 요청 받은 직후 선원 20명과 함께 120마일을 달려가 강풍과 악천후속에서 호주인 마틴 웨스턴 패터슨씨(Martin Western Paterson·58)를 구조한 공로를 인정받았다.

당시 이병곤 선장은 돛이 찢겨져 예인이 불가능한 요트에 대해 다른 선박의 항행안전을 위하여 침몰시키는 등 해상사고 예방을 위한 만반의 사후조치까지 마쳤던 것으로 알려졌다.

더욱이 조난현장에서 조난자를 인도할 호주 근해 가장 가까운 항구까지의 거리가 무려 303마

일에 달해 난감한 상황에서 조난자의 의견을 존중해 자신의 선박을 이용, 인천항까지 동행하는 배에 정신을 발휘한 것으로 전해졌다.

이에 패터슨씨는 이병곤 선장에게 “구조를 위해 일부러 항로를 이탈해 구해준 것도 고마운데 회사 측이나 선장에게 더 이상 손실을 끼칠 수는 없는만큼 한국까지 동승한뒤 비행기로 귀국하겠다”는 의사를 밝힌 것으로 알려졌다.

이에 이승재 해양경찰청장은 “이병곤 선장은 인도주의적 정신을 발휘, 호주 망망대해에서 조난자를 구조해 대한민국과 대한민국의 수색구조를 담당하고 있는 해양경찰의 이미지까지 한껏 드높였다”며 용감한 바다시민상 첫 수상자로 뽑은 이유를 밝혔다.



# 부산시 해운기업 CEO와의 간담회 개최

## 부산시를 동북아 3대 선박금융시장으로 육성 추진



오는 2020년까지 부산시는 금융중심지로 육성하기 위해 “선박금융에서 세계시장 점유율 3%, 파생상품에서는 장래 세계 1위 유지 및 장외 동북아 3위 이내”로 도약할 것이라고 밝혔다.

지난 12월 23일 부산시는 ‘해운기업 CEO와의 간담회’ 자리를 마련해 부산금융중심지 육성정책에 대해 발표했다.

이날 발표에 따르면 부산금융중심지의 추진방향으로는 지역적 측면의 단계적 접근(동북아 시장에서 글로벌 시장으로의 확대), 선박·파생·백오피스 관련 업무적 경쟁우위 확보, 금융중심지 제반 기반 조성, 평판 확립을 통한 금융중심지 이미지를 강화한다는 방침이다.

추진전략으로는 우선 ‘금융특구 전략’이다. 이는 외국금융기관의 진입이 용이한 조세제도와 함께 교육제도 등의 개선을 내용으로 한다.

또한 실물부분 성장을 통한 금융을 육성하기 위

해 ‘특화금융부문 수요 창출 전략’을 마련했다. 이는 해양산업 등 부산의 전략산업 금융수요 창출 전략이 수반된다.

배후경제 연계형 금융중심지 전략을 위해서는 ‘특화금융부문 수요 유인 전략’을 수립했다. 즉 동남경제권내 산업단지 및 물류와 연계한 선박금융 수요를 유인한다는 계획이다.

아울러 회계, 법률 등 금융활동을 지원할 수있는 조세지원 등의

제도 도입을 통해 ‘기반구축 전략’을 세웠다.

이와 관련해 부문별 추진과제로는 선박금융 및 수산금융(선박금융전문기관 설립), 파생(신성장) 금융 육성(탄소배출권거래소 유치 등), 백오피스 및 백업센터, 금융중심지 기반조성. 활성화(금융특구 조성), 국내외 금융회사·기업체 유치(동북아 은행 등 국제금융기구 유치) 등이다. 이를 단기, 중장기로 나눠 오는 2020년까지 완료한다는 계획이다.

한편 이날 부산시는 현재까지 부산국제금융센터(BIFC) 조성, 파생상품 R&D 센터 설립 운영, 탄소배출권 거래소 부산 유치, 부산국제해운거래소 설립, 선박금융전문대학원 설립, 부산 금융인력 양성사업 추진, 국내 주요 금융기관 선박금융 부서 부산 유치 추진, 선박금융전문기관 설립, 선박운용회사 유치 설립, 금융중심지 국제 포럼 개최 등을 추진하고 있다고 밝혔다.

# 2011년 정기선 운임인상 불확실

## 7월 운임 최고치 이후 5개월 연속 하락

올 초 주요 간선항로인 아시아-유럽항로와 태평양항로의 선복량 축소와 함께 유럽 및 미주시장의 재고확충에 따른 수요증가로 컨 정기선운임의 회복세가 본격적으로 시작됐다.

또한, 상반기내 지속된 공급부족 상황과 컨 장비 부족 등도 정기선사들의 여러 차례 걸친 운임인상을 가능케 해 올 한해 정기선시장의 빠른 회복을 가져올 수 있었던 요인으로 지적됐다.

이러한 상황속에서 주요 정기선사들은 컨 운임 회복이 내년 1월까지도 지속될 수 있기를 학습고대하고 있다. 하지만, 지난 7월 운임이 최고치를 찍은 뒤 5개월 연속해서 하락세를 기록중에 있으며 정점대비 약 27%가량 하락한 것으로 나타났다.

벌써 일부 선사들은 태평양항로운임안정화협정(TSA)의 FEU당 400달러 운임인상 가이드라인에도 불구하고 내년 극동-유럽항로에 FEU당 500

달러~600달러에 달하는 운임인상 계획을 발표하고 있다.

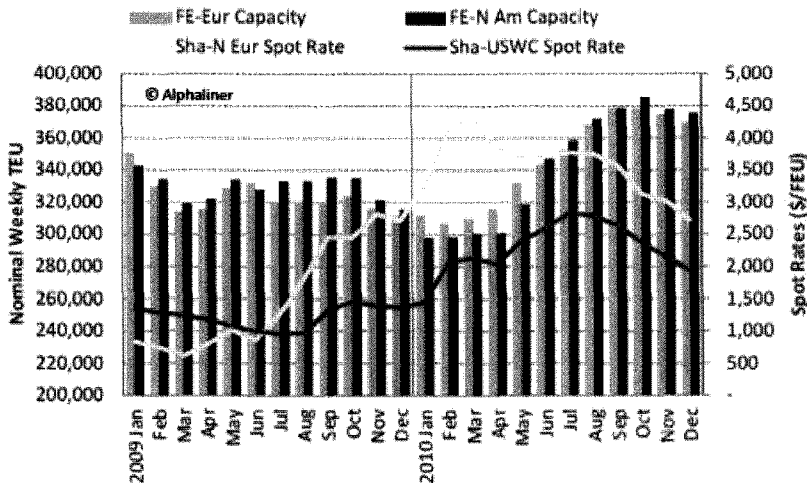
하지만, 중요한 점은 올 1월부터 약 1년 간 해상 운임 인상을 견인했던 2가지 주요 요인이 현재는 찾아볼 수 없다는 지적이다.

그 중 하나는 동계 비수기를 대비한 주요 정기선사들의 선복량 축소가 현저히 부족한 실정이며, 일부 선사들은 오히려 선복량을 확충하고 있다는 것이다. 또 하나, 지난 11월 기준 미국의 재고량 수준이 새로운 고점을 기록한 것으로 나타나 신규수요가 부족하다는 점이다.

따라서 이들 수급측면의 주요 문제로 내년 정기선사들의 운임인상이 성공할 지 여부는 의문점에 놓여있다.

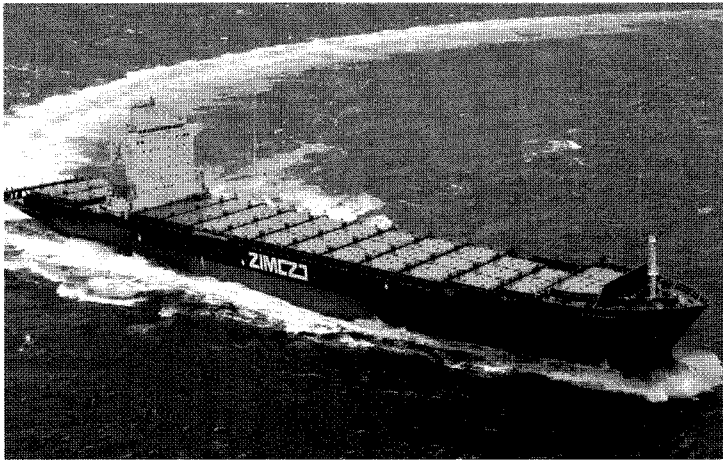
한편, 현재 머스크, MSC, 에버그린 및 ZIM등이 내년 운임인상 계획을 밝힌 바 있다.

Weekly Capacity : FE-Europe / FE-North America 2009-2010



# 2010년 컨테이너선 발주량 안정적 평가

2012년 선복균형에 큰 영향 미치지 못할 듯



2010년 발주된 컨테이너선은 53만TEU이며 현재 협상이 진행중인 컨테이너선은 30만TEU를 넘어서고 있는 것으로 확인되는 가운데, 최근 컨테이너선의 신조선 발주 붐물은 2012년으로 예상되는 컨테이너선 수급 균형에 별다른 위협을 미치지 못할 것이라고 독일의 ISL은 전망했다.

현재 컨테이너선의 수주잔량은 현조선 대비 27%이므로 선주들이 신조선 발주를 고려하는 것은 적절한 시점이다.

초대형 컨테이너선 신조선 발주 시장에는 머스크를 필두로 씨스판, 에버그린, MSC, 버너드 솔테사를 비롯해 다수의 프로젝트가 진행중인 것으로 확인되고 있다.

특히 내년도에는 내년 공급상황이 녹녹치 않은 관계로 대형선 확보경쟁이 매우 치열한 양상을 보일 것으로 예상되고 있으며 실제로 내년 가용한 포스트-파나막스 컨테이너선은 10척~15척에 불과한 상황인 것으로 나타났다.

또 공식적인 부인움직임에도 불구하고 머스크가 1만8,000TEU급 컨선 이른바 말라카막스급 선박 발주 소문에 대해 그리스 Danaos사도 적극 지지 입장을 밝혔다.

뉴욕에서 개최된 한 컨퍼런스 자리에서 Danaos사의 John Coustas 대표는 “머스크의 행보는 수요증가에 대한 발빠른 예측으로 극초대형선 발주는 향후 정기선부분이 안정세를 유지한다는 신호로 해석될 수

있으며, 또한 이들 선형에 대한 많은 수요가 있을 것으로 판단된다”고 주장했다.

그는 이어 “컨테이너 정기선산업은 이른바 ‘규모의 경제’가 통하는 시장으로 머스크처럼 Danaos도 향후 정기선 시장전망이 매우 긍정적인 것으로 전망한다”고 덧붙였다.

현재 컨테이너선 해운시장은 계절적인 비수기로 인해 운임이 조정을 받고 있지만, 내년도 정기선사들의 계획을 살펴보면 포스트파나막스 컨테이너선에 대한 수요가 크게 늘어날 것으로 예상되고 있다.

선박 브로커들에 따르면, 상당수의 정기선사들이 내년 성수기 시즌을 대비해 서비스 업그레이드 검토에 들어간 것으로 알려졌다.

이 같은 움직임은 최근 MSC사가 7천943TEU 컨테이너선인 Bunga Seroja Satu호를 2011년 8월부터 12개월 동안 하루 3만7천500달러에 성약한 점이 내년도 포스트 파나막스 컨테이너선 수요 증가 전망을 뒷받침해주고 있다.



# 향후 벌크해운시황 수급개선 전망

## 벌크선 안정적 물동량 증가와 인도지연 기대

2011년과 2012년 벌크 해운 시장은 선복 수급 상황이 암시하는 것보다는 나쁘지 않을 것이라는 전망이 제기됐다. 최근 Invest in Greece 컨퍼런스에 참석한 패널들에 따르면, 현재 케이프사이즈 벌크 운임이 낮은 것은 맞지만 여전히 손익분기점을 넘어서고 있다고 밝혔다.

4분기 케이프사이즈 벌크 해운 시장이 예상외의 방향으로 향했지만, 시장 분위기가 어느 정도 긍정적으로 변해 최근 4건의 스팟 계약은 하루 2만8천달러선에서 체결됐다.

파나막스 벌커도 11월 중순까지 하루 1만7천달러 이하로 하락한 이후 최근 성약은 하루 1만9천달러까지 반등했다. FFA 시장에서 케이프사이즈 벌커는 2011년은 하루 2만4천500달러 그리고 2012년은 하루 2만3천500달러에 형성되고 있다. 파나막스 벌커도 2011년은 1만7천600달러 그리고 2012년은 1만6천300달러선에서 형성되고 있다.

2011년 파나막스 벌커 FFA 수준은 단기 용선(일반적으로 3~5개월)로인 하루 1만8천500~1만9천달러보다 낮은 수준이다. 최근 Invest in Greece 컨퍼런스에 참석한 패널들은 케이프사이즈 벌커 시장은 철광석 수송 물량 상황에 따라 급변하는 변동성을 지속하고 있다고 밝혔다.

그러나 파나막스 벌커는 석탄 특히 중국의 석탄 수입 물량 지속적인 증가로 운임이 상승하는 모습을 보여주고 있다.

Navios사는 중국 정부의 자국 석탄 생산량에 대한 정책에 따라 중국의 석탄 수입물량이 결정된다고 밝혔다. 만약 중국 정부가 자국 석탄 생산 물량을 감축시키면 중국의 석탄 수입 물량은 급증하게

될 것이라고 덧붙였다.

Star Bulk Carriers사는 2015년 석탄 해상물동량은 2010년에 비해 50% 늘어날 것이며 톤-마일은 더욱 크게 증가할 것으로 전망했다.

Invest in Greece 컨퍼런스에 참석한 패널들은 벌크 해운시장이 벌커 수급만 본다면 좋을 수가 없겠지만 시장 상황은 훨씬 견조하다는 것이다.

Star Bulk Carriers사는 이와 관련 선박 인도가가 가장 많이 이루어지고 있음에도 불구하고 높은 가격을 주고 확보한 케이프사이즈 벌커 운임이 손익분기점인 하루 1만9천달러보다 왜 높은 수준을 유지하고 있는가라고 밝혔다. Navios, Star Bulk Carriers 및 Seaenergy사는 2011년 벌커 인도 지연 비율이 약 40%에 달할 것이라고 전망했다.

Seaenergy사는 특히 상대적으로 크기가 작은 선박의 경우 신흥 조선소들이 수주한 선박이 대부분이며, 현재 신흥조선소들은 선박 건조 자체가 불가능한 상황이므로 납기 지연이 사실상 불가해선형의 선박 공급은 제한적일 것으로 전망했다.

Navios사는 케이프사이즈 벌커의 경우 공선 항해 증가 및 새로운 교역 형태가 출현함에 따라 수요 증가가 예상된다고 밝혔다. 그 한 예로 중국이 캐나다 동안으로부터 철광석을 수입하고 있다는 점을 들었다. 이는 지금까지 전혀 없었던 교역 형태이다. 또 브라질 철광석 생산업체들이 사선을 확보하는 움직임에 대해 Navios 및 Seaenergy사는 1970년대에 철강회사들이 자체 선복을 확보하려고 시도했지만 결국 모든 선박을 매각했다고 밝히면서 원자재 기업들의 선복 공급 통제 시도는 효과를 발휘하지 못했다고 지적했다.



## 중국 철광석 수입물량 증가 전망론 부각

### 인프라 수요증가에 따라 수입량 연4.5~5% 증가 예상

중국이 최근 자국 철광석 생산물량을 늘리고 있지만, 이 같은 추세는 오래되기 힘들 것으로 예상돼 중국의 철광석 수입물량에 대한 낙관론이 나오고 있다.

올해 10월까지 중국의 철광석 생산량은 지난 해 같은 기간에 비해 24.4% 늘었다. 이 같은 증가는 인도가 지난 7월 철광석 수출 금지를 시행함에 따른 결과이다.

올해 1~11월까지 중국의 철광석 수입물량은 지난 해 같은 기간에 비해 600만톤 감소한 5억6천만톤을 기록중이다.

Institute of Chartered Shipbrokers (Singapore)의 Subhangshu Dutt회장은 중국의 철광석 생산물량 증대 조치는 단지 미봉책에 지나지 않는 것이라고 말했다. 중국은 자국 자원 보호 정책을 진행하고 있으며 가능한 한 수입물량 확보를 추진하고 있다고 덧붙였다.

2007년까지 중국은 석탄 순수출국이었지만 지금은 순수입국으로 전환된 것이 좋은 예이다.

중국이 현재 인도의 철광석 수출 금지에 따른 도입물량 감소를 충당하기 위해 일시적으로 자국 철광석 생산량을 늘리고 있으며, 또한 주요 해외 철광석 수출업체와 가격 협상을 유리하게 끌고 가기 위한 전략이라고 Subhangshu Dutt회장은 덧붙였다.

Drewry Maritime Services사의 아시아 총책임자인 Divay Goel씨는 중국의 자체 철광석 물량은 내수를 충족시키기에는 여전히 불충분한 상태이며, 철광석 자체 품질이 브라질이나 호주보다 크게 뒤지는 것이어서 비용측면에서 문제가 많다고

밝혔다.

Credit Suisse China의 철강팀은 중국에서 생산되는 철광석의 손익분기점은 톤당 48~89달러이며 중국 철광석 생산업체의 약 68%는 철광석 생산 비용이 톤당 66달러라고 분석했다.

Subhangshu Dutt회장은 BDI가 최근 3개월 동안 하락했으며 현재 BDI는 8월 고점에 비해 약 1/3 수준이지만 인도의 철광석 수출 금지가 해결되면 운임은 약간 상승될 것으로 전망했다.

Credit Suisse China는 중국의 12차 5개년 개발 계획의 첫 두 해 동안 인프라 수요가 막강하기 때문에 중국의 강재 생산량은 2.2~2.4% 늘어날 것으로 전망됨에 따라 2011~2012년 중국의 철광석 수입량은 4.5~5% 가량 늘어날 것으로 전망했다.

중국이 수입하는 철광석 물량 중 호주의 시장 점유율은 지난 해 약 40%에서 올해 45%로 늘었으며 브라질은 2009년 22%에서 올해는 20%로 떨어진 것으로 나타났다.

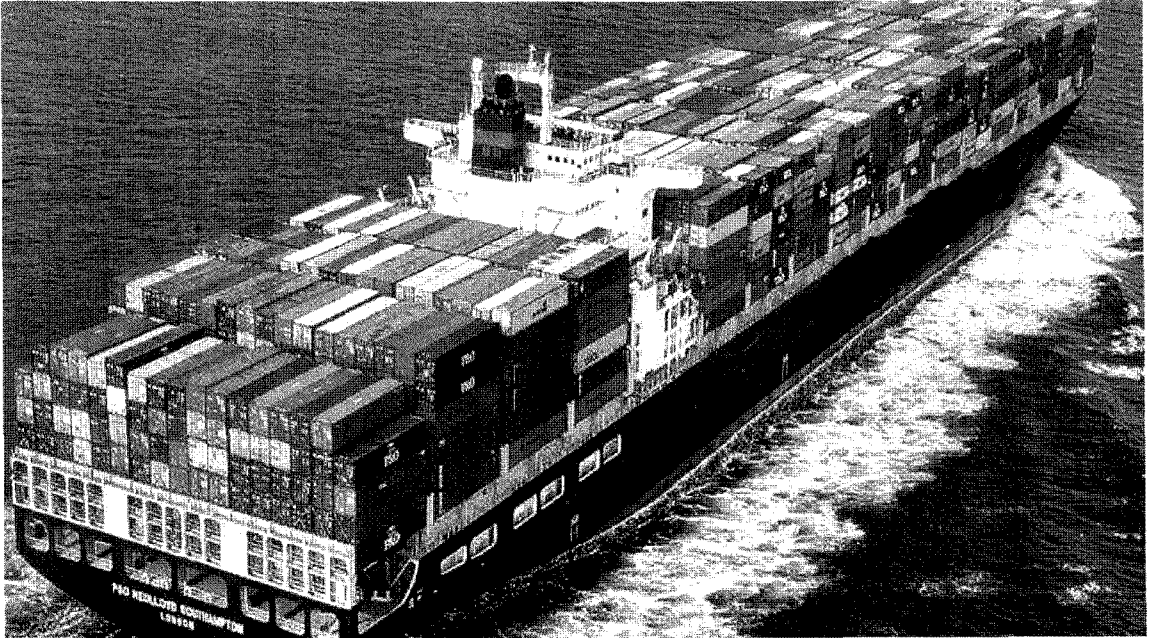
이는 브라질이 호주에 비해 수송거리가 멀고 이에 따라 지불해야 하는 해상 운임이 상대적으로 높기 때문에 브라질산 철광석은 중국에서 호주산에 비해 경쟁력이 떨어지는 것으로 분석되고 있다.

그러나 Drewry의 Goel씨는 2011~2012년 기간 동안 선박 공급 증가로 해상운임은 타격을 받을 수도 있을 것으로 조심스럽게 전망했다.

Goel씨는 많은 선사들이 2006~2007년 기간 동안 많은 선박을 발주했고 당시 발주된 선박들이 2012년까지 인도될 예정이며 이로 인해 BDI의 급격한 상승은 어려울 것으로 내다봤다

# 미국 재무성 이란 IRISL 압박 강화

## 자산동결 및 보험제공 금지 등 선대 운영 난항



미국 재무성(Treasury Department)은 이란 선사인 IRISL(Islamic Republic of Iran Shipping Lines)에 대한 압박을 강화한다고 밝혔다.

이 일환으로 IRISL의 보험사를 미국의 제재조치 목표리스트에 포함시켰다.

재무성은 테헤란에 위치한 Moallern Insurance Company가 2010년초 이후 IRISL의 해상 화물 보험을 제공해줬다고 주장하며 MIC사의 자산을 동결시켰다.

재무성은 2009년 10월 영국이 IRISL과 모든 사업관계를 중단하면서 IRISL이 영국 소재 P&I 클럽으로부터 어떠한 보험도 제공받지 못하게 됐다고 설명했다.

이후 단기간 동안 버뮤다 소재 P&I 클럽으로부

터 보험을 제공받을 수 있었지만 버뮤다 정부가 2010년 1월 영국이 취한 조치를 그대로 시행함에 따라 IRISL은 버뮤다 보험시장에서도 보험을 확보하기가 어려워졌다.

2010년 초 IRISL은 해상 보험을 제공하지 않는 Moallern사를 이용할 수 밖에 없게 됐다고 재무성은 주장했다.

미국 재무성은 IRISL을 목표로 하는 미국 및 국제 제재조치로 인해 상업 대출 부문에 대해 디폴트를 선언하게 될 것이라고 말했다.

또한 이란이 [hull and P&I] 보험 확보 유지가 더욱 어렵게 돼 IRISL은 선대를 운영하기가 불가능해 질 것이라고 덧붙였다.