



# 해양수산부, 한일간 물류체계구축 협력 적극 추진

## 트레일러사시 상호통행 및 일본내 활어차 운행 등



제는 물류장관회의 합의사항이므로 일본도 적극 조사·검토해 나가겠다고 말했다.

또 후유시바 대신은 일본에서 개최 예정인 올해 한·중·일물류장관회의는 실무회의를 거쳐 10월 이후 적절한 시기에 개최하겠다고 밝

한국과 일본은 양국간 막힘없는 물류체계 구축을 위한 협력을 본격 추진키로 했다.

해양수산부는 1월11일 오후 해양부에서 김성진 장관과 후유시바 테츠조(冬柴鐵三) 일본 국토교통 대신과 회담을 갖고, 동북아의 막힘 없는 물류체계 구축을 위해 한·일 양국이 더욱 긴밀한 협력 관계를 유지해 나가기로 합의했다고 밝혔다.

김 장관은 회담에서 트레일러 사시의 3국간 상호주행 등 지난해 한·중·일 물류장관회의에서 합의된 사항이 꼭 이행되고, 일본내 주행이 어려운 우리나라 활어차 및 특수차량 문제도 트레일러 사시와 같은 맥락에서 추진될 수 있도록 당부했다.

이에 대해 후유시바 대신은 한국과의 협력을 통해 동북아의 막힘 없는 물류 시스템 실현에 강한 의지를 표명하고, 트레일러 사시의 상호 통행 문

했다.

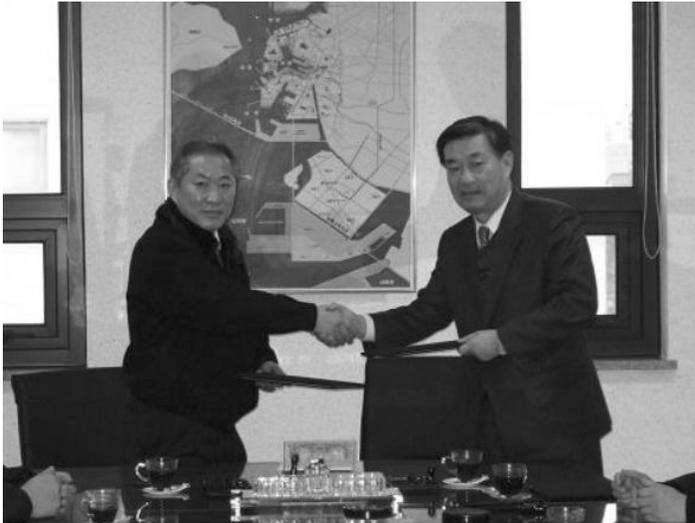
한·중·일 3국은 작년 9월7일 서울에서 3국의 국제물류 관련 장관이 참석한 가운데 한·중·일 물류장관회의를 개최하고, 3국간의 물류협력을 위한 공식적인 채널로 발전시켜 나가기로 합의한 바 있다.

한편, 양국은 지난해 9월 쿠알라룸푸르회의에서 채택된 말라카·싱가포르해협의 항행안전을 지원하기 위한 '항행원조시설기금' 설립에 대해서는 해협 이용국들의 협의를 통해 추진해 나가기로 했다.

이날 회담은 작년 9월26일 취임한 후유시바 대신이 양국간의 원활한 업무협력을 위해 11일부터 2일간의 일정으로 방한함으로써 이뤄졌다. 후유시바 대신은 김명곤 문화관광부장관, 이용섭 건설교통부장관을 잇달아 예방할 예정이다.

# 인천 북항 동국제강 하역관련 상용화 협상 타결

## 인천항에서도 항만인력공급체제의 상용화 시행



개편이 확정될 경우 그 결과를 준용해 소급적용 하기로 했다.

이번 합의로 동국제강 부두는 사실상 운영준비가 완료됐으며 오는 18일 5천톤 규모의 제철운반선이 입항해 첫 하역작업이 이뤄질 예정이다.

한편, 현재 개장 준비 중인 북항 현대제철 부두(5만톤급, 2선석)에 대한 노사협상도 같은 날 시작돼 조속한 합의가 도출될 것으로 기대된다.

인천북항 동국제강 부두 하역관련 노사 협약이 타결돼 인천항에서도 처음으로 항만인력공급체제의 상용화가 이뤄졌다.

최정범 인천항운노조위원장과 정태화 동국통운 대표는 9일 인천항운노조사무실에서 인천항 북항 동국제강 부두의 인력공급 합의를 체결식을 가졌다.

동국제강 부두는 북항에서 처음으로 개장되는 부두로 지난해 11월 부두준공 이후 보안측정, 진입항로 수로고시 등 부두개장을 위한 준비작업을 해왔다. 부두 개장의 최대 쟁점 사항이었던 하역인력 고용에 대해 지난해 10월말부터 12차례에 걸친 노사간의 협상 끝에 합의에 이르렀다.

합의 결과 동국통운에서 하역작업 인력으로 인천항운노조원 18명을 고용하고, 임금 및 근로조건 등 제반 사항에 대해서는 인천항 인력공급체제

### 경기활성화위해 항만건설공사 조기 발주

국내 경기활성화와 항만시설의 적기 확보를 위해 올 항만건설공사가 조기 발주된다.

해양수산부는 올 항만건설공사 총 78건, 9183억원 중 82%에 달하는 54건, 7590억원을 1분기에 발주 하기로 했다고 밝혔다.

조기발주 54개 사업은 부산·광양항 등 신항만건설사업 27건(5955억원), 군산·목포 등 주요 항만건설사업 27건(1635억원)이다.

월별로는 ▲1월 39건(6245억원) ▲2월 8건(954억원) ▲3월중 7건(391억원)이다.

해양부는 올해 항만공사 조기발주를 위해 작년 12월에 설계서 작성을 완료하고, 올 1월 중 예산을 통해 즉시 공사를 착공할 수 있도록 사전준비를 해왔다.

해양부는 앞으로 매월 2회 조기발주 집행현황을 점검해 상반기 조기집행을 강도 높게 추진해 나갈 계획이다.



# 부산항 신항 개장 1주년 새로운 도약계기 마련

## 컨테이너물량 확보를 통한 양적경쟁력 제고시급

1월19일은 부산항 신항 개장 1주년이 되는 날이다.

그동안 부산항은 북항을 중심으로 컨테이너 화물을 처리해 왔으나, 항만시설, 배후물류단지의 부족 등으로 인해 동북아 해운물류시장에서 경쟁력을 확보하기에 어려움이 있었던 것이 사실이다.

이같은 부산항의 어려움을 극복하기 위해 정부에서는 지난 95년부터 종합적인 계획아래 부산항 신항 개발에 착수, 작년 1월19일 최초로 3선석을 개장한데 이어 올 1월 초에 3선석을 추가 개장했다.

신항은 2015년까지 총 30선석이 단계별로 개발될 예정이다.

정부는 신항을 기존 부산항과는 달리 질높은 항만서비스 제공을 위한 최신식 시설 뿐만 아니라, 충분한 배후물류단지 및 배후교통망을 확충함으로써 충분한 항만경쟁력을 확보해 싱가포르, 로테르담항과 같은 고부가가치 창출형 항만으로 발전시켜 나갈 계획이다.

하지만 신항이 부산항의 새로운 성장동력으로 발전하기 위해서는 넘어야할 난관이 적지 않을 것으로 예상된다.

우선 신항의 정상적인 운영을 위해서는 물량 확보가 시급한 과제이다. 개장 첫째 45만TEU 처리할 계획이었으나, 실제로는 당초 목표치의 53%인 24만TEU(추정치)를 처리하는 데 그쳐, 충분한 물량 확보를 통해 조기에 양적 경쟁력을 확보하려던 당초 계획의 수정이 불가피한 상황이다.

신항의 물동량이 당초 예측에 미치지 못하는 원인은 여러가지 지적되고 있으나, 전문가들은 신항의 낮은 인지도와 충분한 물동량 확보를 위한 충

분한 항만시설 부족을 주요 원인으로 들고 있다.

다만, 작년 하반기 이후 기항 선사가 점차 늘어나고 있고, 처리 물량도 점차 증가하고 있어 올 하반기 이후에는 정상적인 운영이 가능할 수 있을 것으로 기대되고 있다.

또한 2008년 말 총 18선석 규모로 신항이 개발되면 충분한 규모의 시설을 확보할 수 있게 돼 신규 환적화물을 중심으로 크게 물동량이 증가할 것으로 전망된다.

앞으로 급증하는 자체 수출입 화물을 중심으로 성장하고 있는 중국항만과의 물량경쟁에 어려움이 있을 수 밖에 없다. 따라서 배후물류부지의 적절한 활용을 통해 안정적인 물동량 창출 및 부가가치 극대화를 도모해 나가는 전략이 필요하다.

부산항 신항은 현재 22만평의 배후부지를 확보하고 있으나, 2008년까지 43만평, 2011년까지 141만평, 2015년까지 203만평 규모로 확대해 나갈 계획이다.

또한 항만, 배후물류부지, 배후산업단지가 상호 유기적으로 결합된 항만클러스터화를 통해 부산항을 싱가포르, 로테르담항과 같이 높은 부가가치를 창출하는 선진항만으로 발전시켜나갈 계획이다.



# 해양수산부 광양항 여천일반부두 민자사업 확정

## 실시협약 체결, 올 하반기 착공하여 2010년 완공

해양수산부는 18일 대회의실에서 광양항 여천 일반부두 민간투자사업 시행자인 여천민자부두 주식회사와 실시협약 서명식을 갖고 민간투자사업 시행에 관한 내용을 확정했다.

이에 따라 여천일반부두는 조만간 실시계획 승인 절차를 거친 후 올 하반기에 착공해 오는 2010년말 완공될 예정이다.

실시협약에 따르면 사업시행자는 정부보조금을 포함 572억원의 총사업비를 투자해 여수국가산업단지 인근에 2만톤급 2개 선석(420m)의 일반부두를 건설한 후 정부로부터 부두시설에 대한 관리운영권을 34년간 부여받게 된다.

또한 정부는 총사업비의 26.7%인 153억원을 건설보조금으로 지급하되 정부의 운영수입보장이 없이 사업시행자가 운영기간 동안 책임운영을 하도록 했다.

앞으로 약 3년 6개월 동안의 공사기간을 거쳐 부두시설이 완공되면 연간 일반화물 104만3천톤과 컨테이너 화물 7만3천TEU(1TEU는 20피트 컨테이너 1개를 말함)를 각각 처리할 수 있는 능력을 갖추게 된다.

해양부 관계자는 여천일반부두 건설사업을 민간투자사업으로 추진함으로써 약 3.7배의 재정투자 레버리지(Leverage) 효과를 거두게 되며, 재무적 투자자와 운영사가 출자자로 참여하고 있어 안정적 재원조달을 통한 사업의 적기 추진과 준공 이후 민간투자시설의 효율적 운영이 가능할 것이라고 말했다.

한편, 해양부는 그동안 여천일반부두의 민간투

자사업 추진을 위해 공모절차를 거쳐 여천민자부두주식회사를 협상대상자로 선정하고 2004년 11월부터 사업시행 조건 등에 관한 협상을 진행, 지난해 12월20일 실시협약안이 민간투자사업심의위원회(위원장 기획예산처장관)의 심의를 통과했다.

### 해양부, 울산항만공사 금년 7월 공식 출범

울산항만공사가 오는 7월 출범할 예정이다.

울산항만공사 설립위원회(위원장 이은 해양부차관)는 1월25일 오전 해양수산부에서 제1차 회의를 열고 공사 설립예산, 추진일정 등을 확정했다.

위원회는 이날 국유재산 현물출자를 위한 감정평가수수료, 사옥 임차보증금, 자산 취득비, 항만정보관리시스템(Port-Mis) 응용소프트웨어 개발 등 총 30억원의 예산을 확정했다.

또한 부산·인천항만공사의 사례와 울산항의 특성을 감안, 울산항만공사의 조직과 정원 규모를 3월까지 확정하고, 직원은 공사설립 및 운영에 차질이 없도록 6월까지의 전체 대상자를 선발할 예정이다.

초대사장을 포함한 임원과 11명의 항만위원회 위원은 오는 6월까지 선임하고, 일부 선발직원으로 구성된 항만공사 인수단이 6월부터는 울산항의 관리·운영과 관련한 인수업무를 수행하게 된다.

이밖에 6월 초까지는 공사정관 등 제 규정을 마련하고, 6월 말까지는 법인설립등기를 마무리하고 7월에 공사를 공식 출범시킬 예정이다.

울산항만공사가 출범되면 울산항이 지향하는 동북아 액체화물 허브포트로의 기반구축이 더욱 탄력을 받을 것으로 기대된다.



# 정부 여수박람회장 조성에 1조 6천억원 투입

## 2012 여수세계박람회 개최 기본계획 확정

정부는 17일 정부중앙청사에서 한명숙 국무총리, 김성진 해양수산부장관 등 관계부처 장관과 김재철 2012여수세계박람회유치위원장 등 22명이 참석한 가운데 제3차 2012년 세계박람회 유치지원위원회(위원장 국무총리)를 개최했다.

이번 회의에서 정부는 그간의 유치활동상황을 점검하고 오는 12월 개최지 결정시까지 남은 11개월 동안 한국 지지분위기 확산을 위한 전반적인 유치전략을 논의하고, 박람회장 조성 등에 필요한 1조 6천억원 규모의 '2012년 여수세계박람회 개최 기본계획(Master Plan)'을 확정했다.

계획에 따르면 2012년 여수세계박람회는 2012년 5월12일부터 8월12일까지 "살아있는 바다 숨쉬는 연안(The Living Ocean and Coast)"이라는 주제로 개최될 예정이며 이 기간중 약 795만 명의 관광객이 박람회장을 찾을 것으로 전망하고 있다.

전문가들은 여수세계박람회를 통해 여수를 비롯한 남해안 일대를 관광·레저지역으로 탈바꿈시켜 국토의 균형발전과 경제성장의 새로운 동력으로 활용할 것으로 기대하고 있다.

특히 이번 제3차 지원위원회에서 심의 확정된 기본계획은 관계부처 협의와 국내의 전문가의 자문 등을 거쳐 작성된 국제박람회기구(BIE) 실사에 관한 보고서로 2012년 세계박람회 개최시 박람회장 부지조성, 사후활용, 교통·숙박대책 등 각종 준비상황과 박람회 운영에 대한 전반적인 내용이 포함돼 있다.

이같은 내용을 토대로 오는 4월로 예정된 BIE

현지실사가 이뤄지며 그 결과가 BIE총회에 보고돼 박람회 개최지 결정에 큰 영향을 미칠 것으로 예상된다.

우리나라는 지난해 5월22일 유치를 신청한 이래, BIE총회에 정부대표단을 파견해 우리나라의 유치의지와 개최예정지에 대한 집중적인 홍보를 하는 등 적극적인 유치활동을 전개해 오고 있다.

이와같은 지속적이고 적극적인 유치활동 결과, 우리나라의 세계박람회 개최에 대해 우호적인 분위기가 점차 확산돼 가고 있다.

한명숙 총리는 이날 관계자들에게 4월 BIE실사에 한치의 소홀함 없이 준비해 줄 것을 당부하고, 정부는 장관급을 단장으로 유치사절단 파견 및 해외출장시 적극적인 유치지원 활동을 추진하라고 지시했다.

그는 또 BIE 회원국 주재 재외공관의 조기개설을 추진하고, 재외공관의 현지 유치활동 정보와 경쟁국의 유치관련 정보를 파악해 대륙별 국가별 유치 추진상황을 관리하도록 지시했다.

한 총리는 유치활동에 민간기업의 적극적인 참여 촉진방안을 마련하고 4월 BIE 실사에 맞춰 국민들이 박람회 개최의 산업·경제적 효과 등을 충분히 인식해 유치분위기를 확산시키도록 노력하라고 당부했다.

한편, 2012년 세계박람회 개최지는 12월 BIE총회에서 98개 회원국 대표에 의한 비밀투표로 결정되며, 우리나라(여수)를 비롯해 모로코(탕헤르), 폴란드(브로츠와프) 등 3개국이 치열한 경쟁을 벌이고 있다.

# 해양부 위험물컨테이너 점검 인천·울산항 확대

## 부산항에 위험물 운송위반 신고센터 설치 운영

국제해상위험물규칙(IMDG Code)에 따라 수입 위험물 컨테이너에 대한 점검(CIP)을 올해부터는 인천항과 울산항에서도 실시된다.

해양수산부는 부산항과 광양항에 이어 최근 위험물을 넣은 컨테이너가 급증하고 있는 인천항 및 울산항에서도 CIP를 확대 시행한다고 밝혔다.

해양부는 이와 함께 그동안 점검한 결과 결함율이 높은 지역에서 수입되는 컨테이너를 우선 점검키로 하고, 부산항에 위험물 운송과 관련한 규정 위반 신고센터를 설치·운영할 계획이다.

해양부는 이에 앞서 CIP 제도를 확대 시행하기 위해 지난해부터 인천청 및 울산청의 직원을 대상으로 위험물 전문교육과 현장실습 등 점검관 교육 및 세관·소방서 등 유관기관과의 업무협조 체제를 마련하고, 점검관의 안전장비를 완비하는 등

사전 준비를 마쳤다.

지난 한해동안 부산항 및 광양항에서는 우리나라 전체 수입위험물컨테이너의 1.6%에 해당하는 2449TEU를 점검, 이중 511TEU에서 결함(결함율 21%)이 지적돼 화주 등에게 경고장을 발송해 시정토록 조치했다.

해양부는 지난 2002년 CIP 시행이후 결함율이 지속적으로 감소하고 있는 데다 이번 확대시행으로 화주의 안전관리 의식이 높아져 결함율이 더욱 줄어들 것으로 전망하고 있다.

한편, CIP 제도는 위험물의 적재, 수납, 표시·표찰 등에 관한 국제규정인 국제해상위험물규칙(IMDG Code)의 준수여부를 점검, 위험물 운송중 사고를 예방하기 위해 미국, 영국, 일본, 유럽 등 해운선진국에서 시행해 오고 있다.

## 인천본부세관, 컨테이너 보세운송 신고 생략

### 남항과 아암물류단지내 컨테이너야적장 2곳

인천본부세관은 남항과 아암물류단지 내 컨테이너 야적장(CY) 2곳을 보세운송 신고절차 없이 컨테이너를 반출입할 수 있는 '보세운송 특례 적용 집단화 지역'으로 지정했다고 최근 밝혔다

대상 지역은 남항부두 내 선광인천컨테이너터미널 CY 2만2,000평, 아암물류단지 내 선광물류 CY 4만5,000평 등 모두 6만7,000평이다.

세관은 이들 CY가 반출입 컨테이너 번호를 자동 인식, 세관에 전송할 수 있는 자동화게이트 시스템을 갖추고 있어 감시 단속에 큰 문제가 없기 때문에 관세청 고시를 적용해 보세운송 신고 생략 지역으로 지정했다. 월간 장치능력 6,500TEU인 선광인천컨테이너터미널 CY는 지난 2005년 9월 개장한 지 1년여만에 장치능력을 초과할 정도로 컨테이너 물동량이 크게 늘어 적체 현상이 우려돼 왔다.

세관은 이번 조치로 월 평균 1,008시간의 화물처리시간을 절감할 수 있을 것으로 전망하고 있다.

한편, 세관은 이들 야적장처럼 시설 및 안전요건이 갖춰진 야적장에 대해 추가로 신고생략 지역으로 지정하는 방안을 검토 중이며 오는 11월 남항부두에 컨테이너 검색기 1기를 설치, 물류 흐름 개선책을 계속 추진키로 했다.



# 해양사고 예방효과로 해양인명사고 25.4% 감소

## 지난해 해양사고 657건 중 인명피해 223명 발생

지난해 선박사고로 인한 인명피해가 전년에 비해 크게 감소한 것으로 나타났다.

중앙해양안전심판원(원장 최장현)이 8일 발표한 '2006년도 해양사고 발생현황'에 따르면 지난해 657건의 해양사고 중 인명피해는 223명으로 전년에 비해 25.4%(76명)가 감소한 것으로 나타났다.

유형별 인명피해는 △충돌 112명(50.2%) △전복 33명(14.8%) △화재폭발 19명(8.5%) △좌초, 침몰 각 15명(6.7%) △접촉 6명(2.7%) △기타 23명(10.4%) 등 총 223명으로 지난 5년 기간 중 가장 적게 발생했다.

이같이 인명피해가 크게 줄어든 이유는 인명손실을 수반한 침몰, 화재·폭발사고 등 대형 해양사고가 감소했기 때문으로 분석된다.

또한, 지난해 해양사고 657건을 유형별로 보면 △기관손상 195건(29.7%) △충돌 167건(25.4%) △안전·운항저해 68건(10.4%) △좌초 66건(10.1%) △화재·폭발 41건(6.2%) △침몰 25건(3.8%) △접촉 17건(2.6%) △전복 16건(2.4%) △기타 62건(9.4%) 순으로 나타났다.

선종별 사고척수는 △어선 584척(67.5%) △화물선 110척(12.7%) △예·부선 93척(10.7%) △유조선 43척(5.0%) △여객선 17척(2.0%) △기타선 18척(2.1%) 등 전년보다 2.1%(19척)가 감소한 총 865척으로 집계됐다.

특히 지난해에는 어선에 의한 해양사고는 감소한 반면, 유조선(79%), 여객선(113%) 사고가 증가하는 등 최근의 해양사고가 대형화하고 있는 것으

로 분석됐다.

해양안전심판원 관계자는 “지난해에는 조업이 활발했음에도 관련 기관 및 어업인들의 노력으로 어선사고가 크게 줄었다”며 “올해에는 최근 증가하고 있는 여객선, 유조선사고에 대한 집중적인 관리도 필요하다”고 말했다.

### 여수항 초현대식 해상교통관제센터 7월 완공

여수항 해상교통관제센터가 초현대식 거북선형 모형으로 오는 7월 완공될 예정이다.

여수항과 광양항에 건립된 해상교통관제센터는 지난 '96년 해상교통관제시스템(VTS)이 도입된 이후 공간협소와 직원 후생복지시설 미비, 부대시설물 노후화 등으로 재건립 필요성이 대두돼 왔다.

이에 따라 시민단체 및 전문가 등으로 선정위원회를 구성해 여수시 자산공원내로 신축지로 결정하고, 건물모형은 여수항의 역사성, 친환경적인 면을 고려해 거북선형으로 건립키로 했다.

포스코에서 비관리청 항만공사로 시행되는 이 센터는 총사업비 50억원이 투입된다.

이 센터는 지하층 지상3층, 연면적 361평 규모로 1층은 전시실·홍보관, 2~3층은 관제센터, 3층옥상은 실내·외 전망대를 갖추고 있다. 1층과 3층 옥상은 일반인에게 공개될 예정이다.

거북선형 전망대에서는 여수·광양항을 오고가는 초대형선인 30만톤급 원유선 등 모든 선박들의 항해하는 모습과 일출·일몰, 해상국립공원의 경관을 조망할 수 있는 여수항의 상징성을 지닌 관광명소로 부각될 것으로 기대된다.

# 해양안전심판원, 선박충돌 원인제공 산정기준 제정

## 수로(협수로)와 통항분리 구역에서 원인제공 비율

선박끼리 충돌한 사고에 대해 그 사고의 원인 제공 비율을 산정하는 기준이 마련돼 해양사고 심판 시 보다 통일적인 재결이 이루어질 전망이다.

해양수산부 중앙해양안전심판원은 선박 충돌 사고 발생시 2인 이상이 관련됐을 경우 각 관련자에 대해 ‘충돌사고 원인제공 비율 산정 기준(지침)’을 마련해 올해부터 시행한다고 밝혔다.

기준에 따르면 좁은 수로(협수로)와 통항분리 구역에서 다른 항로에 진입한 선박이 자신의 항로를 따르던 선박과 충돌한 경우 원인제공 비율을 진입선박 85%, 항로 항행선박 15%로 정했다. 또 좁은 수로에서 갑작스럽게 전타(급회전)한 선박이 다른 선박과 충돌한 경우 전타선박에 100%를 배분했다.

두 선박이 횡단상태에서 모두 동작을 취하지 않아 충돌한 경우 피항선은 65%, 유지선은 35%로 정했다. 또 마주보고 항행하는 두 선박 모두 동작을 취하지 않아 정면충돌한 경우 각각 50%씩 배분했다. 한 선박이 다른 선박을 추월한 과정에서 충돌한 경우 추월선은 85%, 피추월선은 15%로 정했다.

기준은 또 일반 동력선과 운전이 부자유스런 선박이 충돌한 경우에는 일반 동력선 90%, 운전부자유선 10%로 정했다.



안개 등으로 가시거리가 제한된 상태에서 두 선박이 아무런 조치를 취하지 않아 충돌한 경우에는 각각 50%를 배분했다.

아울러 부두 내에서 한 선박이 접안 중에 접안된 다른 선박과 충돌한 경우 접안 중에 있는 선박에 100%를 배분했다.

또 항행중인 선박이 묘박 중인(배가 닻을 내리고 정박 중인) 선박과 충돌한 경우에는 항행중인 선박 95%, 묘박선 5%로 정했다.

해양심판원 관계자는 “선박의 대형화·고속화로 해양사고가 발생할 경우 피해가 커지고 이해관계인의 사고 원인을 제공한 비율에 대한 관심이 높아지고 있다”며 “이 같은 상황에서 통일적인 해양심판으로 심판의 신뢰성을 제고하고 법정 안정성을 위해 통일적인 기준을 마련하게 됐다”고 밝혔다.



# 삼성테스코 광양항 대규모 물류센터 투자 진행

## 광양항 배후물류단지 5만평 투자협약서 체결



홈플러스 물류총괄을 맡고 있는 SCM 본부장인 윤현기 상무는 “홈플러스의 광양항 물류센터 건립은 글로벌 아웃소싱이 확대되고 있는 상황에서 유통업체에 새로운 물류 비즈니스 모델의 지평을 열 것”이라며 “완공 후에도 상품 통관 절차와 내륙운송 프로세스 최적화, One Stop Service 체계 구축, 안정적 Lead Time 유지, 매장 직배송 시스템 구축 등을 통

해 광양항 물류센터의 경쟁력을 지속적으로 강화해 나갈 예정이다”고 말했다.

홈플러스는 자체 물동량만 하더라도 연간 약 2만5,000TEU에 이르는 대형 화주로서 물류센터가 완공되면 홈플러스 자체물량 뿐만 아니라 파생되는 물동량(환적 물동량)도 크게 늘어나 것으로 기대되고 있다.

한국컨테이너부두공단 정이기 이사장은 “홈플러스의 이번 물류센터 건립이 광양항 배후 물류단지 개발을 촉진해 항만의 활성화는 물론 광양항이 국제물류 허브항으로서 도약하는 견인차 역할을 할 것으로 보이며 지역경제 활성화에도 좋은 영향을 줄 것으로 기대한다”며 “향후 홈플러스 물류센터 건립에도 적극적인 지원과 협조를 아끼지 않을 것”이라고 밝혔다.

이번 투자로 홈플러스는 500억원 이상을 투자해 광양항 배후단지 내에 건립 2만평 규모의 국내 최초 글로벌 아웃소싱 전담 물류센터를 건립할 예정이다. 이번 투자로 홈플러스는 지난해 11월 광양항 공동 물류센터에 투자를 결정한 바 있다.

이번 투자로 홈플러스는 500억원 이상을 투자해 광양항 배후단지 내에 건립 2만평 규모의 국내 최초 글로벌 아웃소싱 전담 물류센터를 건립할 예정이다.

한국컨테이너부두공단 정이기 이사장은 “홈플러스의 이번 물류센터 건립이 광양항 배후 물류단지 개발을 촉진해 항만의 활성화는 물론 광양항이 국제물류 허브항으로서 도약하는 견인차 역할을 할 것으로 보이며 지역경제 활성화에도 좋은 영향을 줄 것으로 기대한다”며 “향후 홈플러스 물류센터 건립에도 적극적인 지원과 협조를 아끼지 않을 것”이라고 밝혔다.

이번 투자로 홈플러스는 500억원 이상을 투자해 광양항 배후단지 내에 건립 2만평 규모의 국내 최초 글로벌 아웃소싱 전담 물류센터를 건립할 예정이다.

# 글로벌선사들 아시아역내항로 진출 가속화

## 역내 물동량 증가에도 불구하고 경쟁 더욱 가열

아시아 역내의 컨테이너 물동량 증가가 미주 및 유럽 등 다른 기간항로 보다 빠른 속도로 늘고 있어 글로벌 주요 선사들의 관심이 크게 고조되고 있다.

KMI의 지구촌 해양수산 최신호에 따르면, 최근 글로벌 인사이트(Global Insight)는 아시아 역내 물동량은 금년 이후 10% 성장을 할 것으로 예상했다.

이에 따라 글로벌선사들은 아시아 역내시장에 선대투입을 늘림으로써 기존 아시아 역내 선사들의 어려움이 더욱 가중되고 있다.

아시아 역내시장이 급팽창하고 있는 최대 요인은 급부상하는 중국에 기인한 것으로 중국은 아시아 주요국의 원자재와 소비재의 주요 공급국으로 자리 매김하고 있다.

아시아역내 시장 화물의 주된 흐름은 중국으로 원자재 및 반제품이 들어와 중국에서 완제품으로 되어 다시 아시아 주요국으로 수입되는 형태이다.

특히 이 항로는 동서 기간항로보다 성수기가 3~6개월 정도 빠른 양상을 보이고 있는데, 이는 아시아 시장을 더욱 확대하는 요인으로 작용하고 있다.

각종 과일 등 냉장 제품이 말레이시아 등지에서 중국으로 들어오고 있으며, 중국은 아시아 주요국의 대규모 채소 공급국으로 자리 잡고 있는 것이 특징이다.

또한 최근 급부상하고 있는 중동시장, 특히 두바이는 아프리카 및 중앙아시아와 아시아를 연결

하는 최대 환적 항으로 부상하고 있다.

OOCL의 경우 이같은 화물수송 수요의 증가에 따라 최근 아시아-중동항로에 5,800 TEU급 선박을 투입한 바 있다.

이같은 물동량 증가를 지역별로 보면, 기존 최대 시장인 동아시아의 성장도 빠르지만, 인도 및 중동 시장이 이들 시장보다 성장 속도가 빨라지고 있어 금년 10%대를 훌쩍 넘어설 전망이다.

또한 아시아-인도 및 중동 항로에 이어 중국-인도네시아, 말레이시아, 태국항로의 물동량이 크게 늘고 있다.

그러나, 이같은 물동량 증가에도 불구하고, 일부 개별항로의 운임 수준은 약세를 보이고 있다. 특히, 중국-일본항로는 선사간 경쟁이 매우 심해 운임 수준이 매우 저조한 것으로 알려졌다.

이같이 아시아 역내 항로의 운임 수준이 약세를 보이는 것은 기간항로의 운임수준도 예년에 비해 저조한 수준이라는 점, 그리고 글로벌 선사들이 대형선 투입을 늘리고 있기 때문이다.

아시아 역내 항로에서 운항하고 있는 역내 피더 선사로는 싱가포르의 Samudera Shipping Lines, PIL(Pacific International Lines) 등과 아시아-유럽항로에 진출한 대만의 Wan Hai 등이 있으며, 이 밖에 IADA(Intra-Asian Discussion Agreement)에서 활동하고 있는 30여개 선사들이 있다.

이 선사들은 과거 용선료가 급등했을 시기에 선박을 용선을 한 바 있어 아시아역내 시장의 저운



임에 더욱 충격이 큰 것으로 알려졌다.

한편, 아시아 역내 시장에 뛰어 든 글로벌 선사들은 저 운임이 크게 문제되지 않는다는 입장인데, 이는 이 시장에서 컨테이너 장치의 재배치 등을 통해 투입선박이 유용하게 이용되고 있기 때문이다.

그리고 주력시장인 기간항로에서 아시아 역내 시장으로 선박을 이전하는 경우 글로벌 선사들은 기간항로의 운임하락을 어느 정도 완화할 수 있다는 장점이 있다.

또한 아시아 역내 시장 모두가 운임의 약세가 크진 않은데, 특히 중동, 인도 및 호주 항로의 경우 선박이 부족한 현상이 나타나기도 하는 것으로 알려졌다.

다만, 일부 선사들은 일정한 운임 수준을 확보하지 못해 중국/인도 등에 직항로를 철회함으로써 선사별로 상황이 다른 것으로 보인다.

한편, 아시아역내 시장은 지속적인 성장을 기록할 것으로 예상되고 있다. 최근 시티 그룹(Citigroup) 리서치 팀은 컨테이너선 시장에서 선사들의 두가지 경향이 지속적으로 나타날 것으로 전망했는데, 먼저 선사들은 지속적으로 글로벌 기간항로와 틈새시장에 대한 진출을 확대할 것으로 보인다.

둘째, 글로벌 선사들이 역내 시장으로 진출하는 케이스케이딩(cascading) 현상이 늘 것으로 예상된다.

특히 아시아 역내 시장 가운데 동북아시아와 동남아시아 간 항로는 지속적으로 성장이 예상되는 지역이다. 이 시장은 아시아 역내의 핵심 시장으로서 역내 물동량의 30% 이상을 차지하고 있으며, 항로의 불균형이 덜한 편이다.

이에 따라 글로벌 선사들에게는 아시아 역내 시장이 항로 불균형이 매우 심한 글로벌 기간항로

에 비해 상대적으로 매력적인 시장이 될 수 있다는 것이다.

이에 따라 피더 선사들은 늘어난 물동량을 수송하기 위한 선박을 확보해야 하는데, 상대적으로 작은 규모의 선박들은 부족한 실정이라서 피더선용선시장도 상대적으로 대형선에 비해 양호할 것이란 전망이 우세하다.

### 호주 항만의 석탄 처리량 증가로 시장안정 예상

지난 몇 년간 유가급등, 철강 생산량 증가에 따른 코크스 수요 증가 등으로 급등했던 국제 석탄 가격이 호주 항만의 석탄 처리량 증가에 따라 하락세를 보일 수 있을 것이라는 전망이 나왔다.

호주는 세계 제1위의 원료탄 수출국이자, 인도네시아에 이은 세계 제2위의 연료탄 수출국이다. 최근 지속된 석탄가격 상승행진에 힘입어 호주의 석탄 수출도 호조를 보이고 있으나 최근 석탄 수송 및 선적관련 병목현상으로 화물선의 대기행렬이 발생하는 문제가 일어났다.

특히 지난해 11월, 12월에는 뉴사우스 웨일스주 각 항만에서 석탄 선적을 기다리는 선박 수십척이 대기하기도 했다.

그러나 올해 퀸스랜드의 글래드스톤(Gladstone)항은 화물 처리량이 4,000만톤에서 7,800만톤으로 증가하게 되며, 달림플 베이(Dalrymple Bay)항은 6,000만톤에서 8,500만톤으로 늘어나게 된다. 뉴캐슬(New Castle)항의 화물 처리량은 8,900만톤에서 1억500만톤으로 증가하게 되고 상황은 지금보다 좋아질 것으로 보인다.

시티은행은 2008년 호주 항만의 석탄 처리 능력이 증가함에 따라 국제 석탄 가격이 하락할 수 있을 것으로 전망했다.

# 일본 정부, 내년에 선박 톤세제 도입 적극 검토

## 일본 상선대 90% 이상이 파나마 등에 편의치적

일본 정부가 2008년에 새로운 톤세제 도입을 적극 검토하고 있는 것으로 알려졌다.

현재 일본 선박의 90% 이상이 해외에 치적되어 있고, 파나마에 등록된 선박의 50% 이상이 일본 선박으로 알려지고 있는데, 이러한 상황에서 새로운 톤세제 도입으로 파나마 등으로 향하던 일본선박의 해외치적에 상당한 변화가 일 것으로 예상되고 있다.

특히, 일본선주협회(JSA)는 그동안 경쟁력있는 톤세제를 도입하여 글로벌 선사의 적대적 인수합병으로 일본 선사들이 희생될 가능성을 사전에 차단해야 한다고 주장해 왔다. 협회는 또한 선박 톤세제가 도입되지 않는 경우 앞으로 10-20년내에 일본 해운산업의 기반이 붕괴될 것이고 우려하고 있다.

국제선박 및 항만시설 보안규칙(ISPS Code)의 인증서 발급과 관련해서 일본 선주들의 파나마 정부에 대한 불만이 가중되고 있다는 점도 일본이 톤세제를 도입하는 하나의 배경으로 작용하고 있다.

현재 일본 상선대의 규모는 약 1억2,000톤(DWT)에 달하고 있으며, MOL, NYK와 K Line과 같은 선사는 향후 각 선사별로 300척 이상의 선박을 증가시킬 전략을 가지고 있어 선박 톤세제 도입이 일본에서는 화급한 과제가 되고 있다.

일본 정부는 2006년 6월 마련한 '미래 외항 해운 정책'에서 톤세제도 도입방안을 밝힌 바 있는데, 이같은 계획이 현실화되는 경우 향후 일본선사의 선대확장 전략이 더욱 가속화되고, 일본 해운산업이 새로운 르네상스를 맞이할 수 있을 것으

로 조심스럽게 전망되고 있다.

하지만, 이러한 유인에도 불구하고 일본 선주들의 파나마에 선박 치적하는 관행이 쉽게 바뀌지 않을 것이라는 반론도 제기되고 있다.

세계적 해운 전문지인 트레이드윈즈(Tradewinds)에 따르면 일본 선주들이 그동안 파나마에 치적해오던 관행을 포기하고 선수를 일본으로 쉽게 돌릴 것 같지 않다는 분석이다. 이는 여전히 파나마 치적으로 발생하는 이득이 크며 상대적으로 일본 치적을 위한 초기비용이 클 수 있다는 우려가 적지 않기 때문이다.

### 중국 지난해 철광석 수입량 사상 최고치 기록

중국의 철광석 수입량이 크게 증가하고 있다.

중국 세관에 따르면 2006년 중국의 철광석 수입은 전년대비 19% 증가한 3억2600만톤으로 사상 최대치를 기록했다.

지난 2003년부터 일본을 앞지르고 세계 최대 철광석 수입국으로 부상한 중국은 매년 두 자리 수의 경제성장률을 거듭하면서 철강수요가 급증하고 있다.

한편, 중국 최대 철강회사인 바오스틸은 지난해 12월 브라질의 CVRD 등 세계 3대 광산업체들과 올 4월부터 철광석 가격을 9.5% 인상하기로 합의했다.

그리고, 세계 최대 철광석 공급사인 브라질 CVRD는 중국 5위의 광석업체인 산둥 서우광(壽光) 광석그룹과 합자해운기업을 설립할 계획이다. 두 회사 계약에 의하면, 합자 해운기업은 30만 톤에 달하는 운송 선대를 확보해 주로 중국 북부지역 철강기업들에게 철광석을 공급할 예정이다.



## 중국 차이나십핑, COSCO 유조선대 적극 확충

### 원유 수입량 급증에도 자국적 수송비율 9%



최근 원유 수입규모가 지속적으로 확대됨에 따라 China Merchants Group, China shipping, COSCO 등 중국 선사들이 유조선 확보에 박차를 가하고 있다.

China Merchants Group은 지난해 12월 주식 공모설명서에서 향후 3년내 50.68억위안(약 6,335억원)을 투입하여 초대형 유조선(VLCC) 6척, 수에즈막스(Suezmax) 2척, 아프리카막스(Afamax) 6척을 구입한다고 발표했다.

China shipping은 2005년 7척(68.6만톤)의 유조선을 투입한데 이어 지난해 3척(19.2만톤)을 투입하였고, 10월에는 신규 30.8만 톤급의 초대형 유조선 4척을 발주했다.

현재 8척의 VLCC를 보유하고 있는 COSCO도 최근 유조선 7척을 발주, 건조하고 있으며, 향후 추가로 15척의 VLCC를 발주할 계획이다.

2005년도 중국의 원유수입량은 1.27억톤, 그중 해운을 통한 수입량은 93%에 달하고 있는데, 자국선의 운송량은 1,000만 톤에 그치는 등 자국 유조선의 운송비율은 9%에 불과한 실정이다.

이러한 실적은 중국이 2010년까지 자국선 운송비율을 50%로 확대하고, 장기적으로는 80%로 향상한다는 “國油國運” 계획에 크게 미치지 못하는 것이다. 전문가들은 2010년 중국의 원유

수입량이 2억 톤을 넘어설 것으로 전망하고 있다.

이에 따라 자국선 운송비율목표를 실현하기 위해서는 향후 적어도 초대형 유조선(VLCC) 70척 이상 증강해야 할 것으로 분석하고 있다.

지난해 기준으로 중국 선사들이 운항하고 있는 VLCC 선박은 25척으로 이는 2003년 대비 2배 이상 늘어난 규모이다.

한편, 미국의 용선중개업체인 Poten & Partners사는 지난해 초대형 유조선(VLCC) 용선시장에서 중국의 유니펙(UNIPEC)이 엑슨모빌(149척 임대)에 이어 세계 2위를 차지하였다고 밝혔다.

이는 충분한 유조선을 확보하지 못한 상황에서 중국 선사들이 증대되는 원유수입수요를 충족하기 위해 국제시장에서의 용선을 대폭 확대하고 있음을 시사하는 것이다.

# B/L 등 해상운송 서류절차 개혁논의 활발

## 일부에서는 B/L을 용도폐기해야 한다고 주장

B/L의 근본 개혁론이 지지 받고 있는 가운데 일각에서는 용도 폐기해야 한다는 주장도 일고 있다. 이런 주장은 B/L 개혁이 불가피하다는 입장에 있는 선사에게 당혹스럽고 과격한 주장이긴 하나 차제에 해상운송 관련 서류절차 전반을 재검토해야 할 때가 왔다는 공감대가 형성되고 있다.

로이드리스트 최신호에 따르면, 21세기 해운을 선도하고 있는 Maersk도 기명 수하물의 경우 B/L 무용론을 실천하고 있다. 궁극적으로 Maersk가 바라는 바는 무기명이며 실제로 운송 중 양도가 발생하는 화물을 제외한 모든 화물에 대해 B/L폐지를 목표로 하고 있다.

Maersk 전자거래부서의 Piet Jan ten Thije 이사에 따르면 무기명 양도성 화물이 전체화물의 10%에 불과하다고 한다. 그에 따르면 특별히 하주가 요청할 경우만 B/L을 발행할 시대가 머지 않았다고 한다. 그 밖의 경우는 항공화물과 마찬가지로 전자물표가 B/L을 대신하게 될 것이다.

오랜 경험을 통해 B/L의 불요성을 체득하고 있는 화주들은 이미 B/L을 e-mail로 발송하고 양하지에서 프린트하는 전자거래를 수용하고 있으며, 더 나아가 그런 복잡한 서류절차를 왜 고집해야 하는지에 대해 의문을 제기하고 있다.

사실, 훨씬 간편한 운송장이 여러 분야의 운송거래에 광범위하게 사용되고 있음은 주지의 사실이다.

이러한 Maersk의 강한 의지에 대해 하주측도 환영으로 화답하고 있다. Heinz의 물류담당 매니저인 Steven Cox는 다른 산업이 서류 없는 전자거래로 앞장서 나아가고 있는데 반해 해운산업은 너무 뒤쳐져 있는 것 아니냐고 강하게 비판하고 있다.

일부 화물의 경우 OB/L회수가 피치 못한 부분

이 있긴 하나 그 이외 대부분의 주요 교역의 경우는 손쉽게 전자거래로의 대치가 가능하며 특히 송하인과 수하주가 동일한 사내간 운송의 경우는 전혀 불필요한 관행이라고 주장했다.

B/L근대화 캠페인을 주도하고 있는 영국 하주협회(Freight Transport Association)의 Chris Welsh도 이 같이 잠재적으로 민감한 사안에 대해 환영하는 입장이다. 지금은 AP Moller-Maersk그룹에 편입된 Danish Line과 P&O Nedlloyd도 일찌감치 전자서류교환을 시행하는 등 선적서류 관행의 개혁에 앞장서고 있다.

최근 FTA는 B/L조항을 어떻게 변경할 수 있는지에 대한 새로운 가이드라인을 수립했다. B/L의 조건이나 조문은 관련 국내외법률에 기초하고 있기 때문에 한자라도 고치면 안 된다는 인식이 일반적으로 널리 퍼져있지만 이는 전혀 잘못된 인식이라는 점을 FTA는 회원사들에게 알리고 있다.

Welsh는 이러한 FTA의 주장이 선하주를 공히 고객을 삼고 있는 로펌에게는 각별한 관심을 불러 일으킨다고 설명했다.

하지만 B/L현대화에 대한 요청은 이처럼 위로부터의 움직임보다는 현장에서부터, 아래로부터의 요구가 워낙 거세기 때문에 이미 진부한 감이 있을 정도이다.

사실 B/L이란 것이 통신기술이 발전되기 이전, 브레이크 벌크화물이 컨테이너화되기 이전 잡화 화물 무역업자가 만들어낸 골동품이라는 주장도 제기되고 있다.

오늘날 B/L이란 것이 국제협약에 의한 각종 법률조항과 이행의무 따위의 선하주간 계약상의 권리의무가 뒤범벅되어 얽혀있는 것이 사실이다.