



국토해양부, 경제위기 극복을 위해 항만시설사용료 개편 수출화물의 화물입출항료 감면률 20%에서 30%로 확대

국토해양부(장관 정중환)는 최근 경제위기에 선제적으로 대응하여 항만 이용업계의 경영개선을 지원하기 위해 2009년 중 한시적으로 항만시설 사용료를 대폭 감면키로 했다고 밝혔다.

항만시설 사용료는 선박 및 화물의 입출항, 선박의 정박지 계류 및 부두 접안 등 각종 항만시설 사용에 부과되는 요금으로 구체적인 종류와 요율은 무역항의 항만시설 사용 및 사용료에 관한 규정(국토해양부 고시)으로 정한다.

국토해양부는 미국발 금융위기가 실물경기 위축으로 전환되어 선사는 물론 항만을 이용하는 수출입 업체의 어려움이 가중되고 있으며, 2009년에도 경제여건이 어려울 것으로 전망됨에 따라 운임급락으로 수지가 악화된 선사를 지원하고 수출입 업체는 물류비용을 절감할 수 있도록 항만시설 사용료 제도를 탄력적으로 운용키로 했다.

특히, 영세한 연안화물선 업계를 지원하고, 도서지역 주민의 생활안정을 도모하기 위해 연안화물선에 대해 접안료 및 화물입출항료 등 사용료의 50% 감면제를 신설하였다.

또한, 저탄소·녹색성장 기반 마련을 위한 친환경적인 운송체계를 구축하기 위해 연안화물선 중 연안컨테이너선에 대해서는 현행 50% 감면율을 100%로 상향 조정하였다.

이와 함께 국내 제조업체의 수출경쟁력을 제고하기 위해 수출화물에 적용 중인 화물입출항료의 감면률 20%를 30%로 상향 조정하는 한편, 컨테이너항만 활성화를 통해 지역경제 발전을 지원하고, 항만별로 차등화된 감면율(50%, 80%)을 단일

화해 항만간 형평성을 도모하기 위해 중소형 컨테이너 항만의 사용료에 대한 감면율을 100%로 확대하였다.

대상항만은 마산항, 동해항, 군산항, 포항항, 평택항, 울산항, 대산항으로 5만G/T급 컨테이너 전용외항선이 1,000TEU의 화물적양하를 위해 12시간 접안할 경우 기존에는 665만원의 항만사용료를 냈으나, 이번 개편으로 사용료가 면제된다.

항만시설 사용료 개편내용은 2008년말 개정된 '무역항의 항만시설 사용 및 사용료에 관한 규정'에 반영되었다.

국토해양부는 이번 사용료 개편이 경제위기라는 특수한 상황을 반영한 한시적 조치이며, 향후 경제상황이 안정될 경우, 사용료 감면율을 단계적으로 축소하는 등 감면제도의 합리화 방안을 강구할 계획이라고 밝혔다.



한번 클릭으로 국내·외 해운항만물류정보 무제한 확보

정보제공을 통해 물류주체들의 의사결정 지원 가능

국토해양부(장관 정종환)는 이원화 체제로 관리·운영되어 오던 국내와 국외 해운항만물류정보시스템을 12월18일부터 해운항만물류정보센터(SP-IDC, www.spidc.go.kr)로 통합·운영하기로 하였다.

그동안 선박 입·출항, 선석 스케줄, 컨테이너 처리, CY 장치현황 등 터미널 관리정보 및 해운항만관련 통계에 관한 국내 정보는 해운항만물류정보센터(SP-IDC : Shipping & Port Internet Data Center, 해운항만물류정보센터)에서 제공해 왔으며, 국적선사 현황과 기항지 분석정보, 전세계 해운시황 정보 및 각종 통계자료 등 국외정보는 국제물류정보센터(KLIC : Korea Logistics Information Center)에서 제공해 왔었다.

국토해양부는 통합시스템을 통해 글로벌 물류기업과 터미널 업체, 해외 항만부지현황, 해운항만관련 전문연구원의 국내·외 경제전망, 전세계 기항선대 분석자료 등 정보 제공을 통해 물류주체들의 의사결정을 지원할 수 있을 것이라고 밝혔다.

또한, 그동안 산발적으로 제공해 왔던 해운, 항만, 물류분야의 각종 통계자료 및 연구논문 등 집적화된 시스템을 구축함으로써 한번 클릭으로 국내·외 해운항만물류정보를 무제한 제공받을 수 있는 전세계에서 유일한 시스템이라고 덧붙였다.

아울러, 이번에 새롭게 선보이는 통합시스템의 활용도 제고를 위해서는 콘텐츠의 지속적인 업데이트가 필요함에 따라 관련 전문기관에게 동 시스템을 위탁 관리·운영할 예정이다.

2009년도 우리나라 선원최저임금 월 106만원으로 고시

2009년도 우리나라 선원들이 받게 될 선원최저임금이 월 106만원으로 결정·고시되었다.

국토해양부에 따르면 2009년 선원최저임금은 올해보다 7.8% 인상되었으며, 이는 육상근로자의 최저임금 인상 폭인 6.1%보다 1.7% 포인트 상회하는 수준이다.

그간 선원최저임금 결정은 노·사·정간 협의와 정책자문위원회의 자문을 거쳐 이루어 졌으며, 전년도 임금상승률, 경제지표, 해상근로의 특수성 등을 감안하였다.

현실적인 임금수준을 고려할 때 상선, 원양어선선원 등 규모가 큰 사업장에서는 최저 임금보다 높은 수준의 임금을 지급하고 있어 관련성은 적으나, 영세한 연근해 어선 선원들에게는 생활안정에 큰 도움이 될 것으로 기대된다.

이와관련 국토해양부는 최저임금액에 미달하는 선원근로계약은 그 부분에 한하여 무효이고, 단체협약의 월고정급이 월 최저임금에 미달하는 경우에는 고시된 최저임금으로 지급해야 하며, 선원근로감독관들의 사업장 감독 시 최저임금 준수 등 이행실태를 중점 점검할 계획이라고 하였다.

최저임금제도는 근로자 임금의 최저수준을 보장하여 생활안정을 도모하기 위한 제도로써 최저임금에 미달하는 임금을 정한 근로계약은 무효이며, 단체협약의 월고정급이 월 최저임금액에 미달하는 경우에는 고시된 최저임금액으로 지급해야 한다.



TSA, 아시아-북미항로 취항선사들간 과당경쟁에 우려표명 현행 운임수준 내년 S/C 이후까지 적용되면 채산성 악화

태평양항로안정화협정(TSA)은 최근 성명을 통해 아시아-북미항로의 운임상황에 대해 우려를 표명하고, 이 항로 취항선사들이 불안정하고 채산성을 밑도는 수준까지 운임경쟁을 벌이고 있다며, 이를 자제할 것을 촉구했다.

TSA가 이같이 성명서를 낸 것은 TSA에 회원으로 가입하지 않은 선사들을 포함하여 특정 품목이나 화주를 대상으로 과당경쟁이 벌어지고 있는데 대해 경각심을 일깨우고, TSA 회원선사들이 앞장서서 내년 1월말까지 이러한 상황을 개선하겠다는 의지의 표현으로 풀이되고 있다.

TSA 회원선사들은 12월18일 홍콩에서 회합을 갖고, 아시아발 미국항 컨테이너 항로의 현상에 대해 의견을 나눈 뒤 성명을 발표했다. 이 성명에서는 TSA의 브라이언 콘라드 상급관리자가 “최근 수주간의 운임동향은 경박하고, 한편으로는 한심스럽다”는 우려를 담고 있다.

TSA는 성명을 통해 최근의 현상에 대해 경쟁을 일으키고 있는 선사는 새로운 비즈니스를 창출하지 못하고, 시장을 위축시키는 한편 항로 운임비 조차도 충분히 반영하고 있지 않다고 비판했다.

이에 따라 TSA 가입선사들은 2009년 2월 이후에 이러한 상황이 종식될 수 있도록 노력키로 했다.

이 날 성명에서는 북미 컨테이너항로의 화물은 송계약인 S/C(서비스 컨트랙트) 개정교섭을 앞두고 저운임이 계속 되는 상황 자체는 어느 선사도

원하지 않는다는 입장을 밝히고, 현행 운임수준이 차기 S/C 이후로까지 지속될 경우 선사들의 재정 상황을 위협할 수 있다고 경고하고 있다.

TSA는 또 아시아-북미항로에서 합리화가 계속 되는 가운데 저운임의 적용이 가져오는 영향에 대해서 선사측이 생각을 바꿔야 한다고 재촉했다.

아시아발 북미항 정기항로의 경우 미국의 주택 수요 침체가 표면화된 2007년 후반부터 물동량 증가세가 크게 둔화됐으며, 2008년에는 감소세가 지속되고 있다.

미국 통관통계 서비스업체인 JOC-PIERS의 자료에 따르면, 2008년 1-9월 누계의 아시아발 북미항 컨테이너물동량은 총 1,013만TEU로 전년 동기대비 6.8% 감소한 것으로 나타났다.

이 항로의 컨테이너물동량은 2007년 9월부터 2008년 9월까지 12개월간 연속 마이너스를 기록하는 등 가구관련 품목, 의류, 장난감 등 주로 중국에서 북미지역으로 나가는 화물의 이동이 여전히 감소세를 보이고 있다.

또한, 일본에서 수출하는 자동차 관련부품 등의 물동량도 극심한 침체현상을 보이고 있다.

이 항로의 선사별 구성비에서는 주로 일부 상위 선사와 하위선사가 2008년에 들어와 쉐어를 늘리고 있어 북미항로를 둘러싼 경쟁상황은 지속되고 있다.

TSA의 성명은 이러한 가운데 선사측의 쉐어 경쟁 탈전에 의한 과당경쟁을 막기 위한 교육책으로 평가되고 되고 있다.

중국철강업체, 새로운 철광석가격 1월부터 적용 요구

철광석가격 적용기간 내년 4월에서 1월로 조기시행

중국의 철강업체들이 철광석 생산업체들과의 가격협상에서 내년도 철광석 가격을 내년 1월부터 앞당겨 적용할 것으로 요구하고 있다.

시장정보에 따르면, 철광석 가격은 철강업체와 철광석 생산업체간에 협상을 통해 결정하고 이를 4월부터 차기년도 3월까지 적용해왔으나, 중국의 철강업체는 2009년도 새로운 가격의 적용기간을 내년 4월에서 1월로 앞당겨 줄 것을 요구하고 있다는 것이다.

이는 중국철강업체들이 최근 철광석 가격이 하락함에 따라 새로운 가격 적용기간을 앞당김으로써 비용절감을 도모하기 위한 것으로 분석되고 있다.

새로운 철광석 가격이 내년 1월부터 적용될 경우 연초부터 철광석의 해상물동량이 활발해져, 철광석 수송의 주 선형인 케이프사이즈 시장의 회복으로 연결될 가능성이 있는 것으로 업계에서는 기대하고 있다.

글로벌 금융 위기 후 중국에서는 강제 가격이 급락해 철강회사의 채산성이 악화되었으며, 이에 따라 감산을 단행하고 있는 실정이다.

2008년의 경우 중국 철강업체와 호주와 브라질 철광석 생산업체간의 가격협상으로 인해 건화물선 상황이 이동친 바 있는데, 양측 모두 협상의 주도권을 잡기위해 철광석의 수급조절을 시도하였다.

또한 9월에는 브라질 철광석 생산업체인 발레가 이례적인 가격인상을 요구, 이에 반발한 중국 철강업체들이 브라질산 철광석 수입을 중단하였고, 이에 따라 상황이 하락된 바 있다.

발레사는 글로벌 금융위기로 인해 가격인상을

포기하였으나, 오히려 중국의 철강생산업체들이 2009년도의 가격 적용기간을 앞당길 것을 요구하고 있다.

해운시장 일각에서는 철광석 물동량의 본격 회복은 새로운 가격이 적용되는 내년 4월 이후라는 견해가 있으나, 가격 적용이 앞당겨지는 경우 시황회복도 앞당겨질 가능성이 있는 것으로 전망되고 있다.

중 철광석 수입량 2008년 1-11월 17% 증가

2008년 1월부터 11월까지 중국에서 수입한 철광석이 최초로 4억톤을 넘어섰다.

중국 세관총서가 12월11일 발표한 중국의 1월~11월 철광석 수입량은 전년동기대비 17% 증가한 4억 913만톤으로 처음으로 4억톤 대를 돌파했다.

하지만, 9월15일 리먼브라더스의 파산이후 야기된 세계금융시장 불안으로 2008년 11월 한달간 수입한 철광석은 3,252만톤으로 전년동월에 비해 8% 감소한 것으로 나타났다. 금융위기 이후 중국 철강 메이커의 감산으로 철광석의 수입둔화가 계속되고 있다. 중국의 철광석 수입량은 지난 2005년 2억 7,520만톤에서 2006년 3억2,630만톤으로, 2007년 3억8,370만톤으로 매년 5,000만~6,000만톤의 높은 성장을 지속했다.

그러나 금융위기의 영향으로 지난 10월 이후 수입의 기세가 둔화하고 있다. 철광석이나 원료탄을 수송하는 17만DWT급 케이프사이즈의 스팟용선 시장은 10월부터 성약이 격감했다.

이러한 수송상담의 정체는 1~2개월 늦게 철광석 수입량의 통계에 반영될 전망이어서 향후, 수입통계의 감소가 계속 될 가능성이 높은 것으로 알려졌다.