



‘허베이 스피리트’ 호 사고 피해주민 세부 지원방안 마련

제2회 조정위원회, ‘대부기준’ 등 피해주민 지원방안 의결

정부는 9월 26일 ‘허베이 스피리트 유류오염사고 피해주민의 지원 및 해양환경 복원 등에 관한 특별법(이하 특별법)’에 따라 「제2회 유류오염사고 조정위원회」(위원장 : 농림수산식품부장관, 국토해양부장관)를 개최하여 맨손어업 피해조사 대상자 선정기준, 주민방제비 대지급 방안, 대부 지원 수준 및 절차, 피해지역 경제활성화사업 지원 추진 방안 등을 의결했다고 밝혔다.

이날 조정위원회는 최근 피해신고가 급증해 선의의 피해가 우려되는 맨손어업인을 구제하고 허위 피해신고로 인한 사회적 문제를 사전에 예방하기 위하여 사고(‘07.12.7)이전에 맨손어업 신고필증을 취득한 맨손어업인은 당연히 피해조사대상으로 하나, 사고이후 맨손어업 신고필증을 취득한 맨손어업인에 대해서는 국제기금과 협의하여 일정한 기준(피해 및 조업사실 입증자료, 사고이전부터 피해지역 거주 여부 등)을 충족하는 경우에만 피해조사대상으로 하기로 결정하였다.

또한, 지자체가 국제기금을 상대로 청구한 사고초기 주민방제비(25건, 약 42억원 규모) 지급이 정부채권 후순위(SLQ) 선언으로 지연이 불가피해짐에 따라 이에 따른 주민생계곤란을 완화하기 위해 국제기금의 사정이 완료된 주민방제비에 대해서는 일반정부채권과 구분해 국토해양부가 우선 신속히 대지급하기로 의결해 충남, 전남, 전북 피해지역 주민들의 생계안정에 기여할 것으로 기대된다.

한편, 이번 조정위원회에서는 특별법 제8조제5

항(손해배상 또는 보상 청구일로부터 6개월 이내에 손해액 사정이 이루어지지 아니하는 경우 대부 등 지원)에 따른 대부기준 등도 확정되었다. 이번에 확정된 대부안은 업종별, 지역별 피해정도와 과거 소득수준 등을 고려해 마련된 것으로, 대부안에 따르면 국제기금의 사정지연에 따른 피해주민의 생계지원을 위해 업종별, 피해지역별 최저 150만원에서 최고 935만원까지 무이자로 대부되며 국제기금의 보상금 수령시 상환해야하는 조건이다.

대부와 함께 피해지역의 관심이 높은 피해지역 경제활성화 사업 지원 추진 방안에 대해 이날 조정위원회는 지자체가 건의한 271개 사업 중 39개 사업을 ‘08년과 ’09년도에 걸쳐 적극 추진키로 하였으며, 추가검토 필요사업으로 분류된 32개 사업에 대해서는 해당부처별로 재점검해 추진할 것을 권고하였으며, 한편, 이와는 별도로 지역경제활성화 사업 선정기준 및 지원 세부방안 마련 등은 국토해양부가 용역을 통해 추진키로 결정하였다.

이날 회의에서 조정위원회 공동위원장인 국토해양부 정종환 장관은 방제작업이 마무리되고 있고 1~2월분 주민방제인건비의 지급 등으로 지역 여론이 점차 안정화되고 있지만 여전히 주민들의 생활은 어려운 것이 사실이라면서 피해주민들의 입장에서 3~6월분 주민방제인건비(약 97억원)의 조속한 지급을 포함해 피해보상의 원활한 진행과 피해지역 경제 활성화를 위해 범정부차원의 지속적인 관심과 협조를 당부하였다.

국토해양부, 선박장거리위치추적제도(LRIT) 도입추진

선박위치추적으로 해상테러·해적피해 예방에 기여

국토해양부는 전 세계 해상에서 운항하는 국적선의 위치를 파악하여 해적 등 각종 해양사고로부터 국적선을 보호하고, 우리나라에 입출항하거나 우리나라 연안에서 최대 1,000해리 이내에 운항하는 외국적선의 위치를 추적하여 해상을 통한 테러 예방을 위해서 선박장거리위치추적제도를 도입한다.

이 제도는 선박을 이용한 테러 등을 방지하기 위하여, 모든 국제항해에 종사하는 선박에 대하여 자신의 위치정보를 매 6시간마다 자국정부의 정보센터에 자동으로 전송하도록 하는 것으로서 국제해사기구(IMO)는 2009년 1월 1일부터 강제 시행토록 하고 있다.

이에 따라 국토해양부는 선박의 위치정보를 수

신할 정보센터를 구축 중에 있으며, 외항선사 등을 대상으로 시스템 구축은 물론 선사에서 준비하여야 하는 사항 등에 대한 설명회를 실시한 바 있다. 또한, 외항선사는 2009년 1월 1일 이후 첫 무선검사를 받기 전까지 선박에 위치정보를 자동으로 발신할 수 있는 위성 단말기를 설치하거나 기존 장비의 프로그램을 업그레이드 하여야 하며, 아울러 국제해사기구에서 정한 기준에 따라 적합성테스트를 받고 이에 합격하여야 한다.

국토해양부는 선박장거리위치추적제도의 원활한 이행과 선사의 운항 및 안전관리에 도움을 주고자 선박소유자에게 인터넷을 통해 선박위치정보를 무상으로 제공할 예정이다.

해양부, 국제항로 운항 여객선에 대한 특별안전점검 실시 실질적인 안전 확보 및 자율안전관리체제 조기 정착 유도

국토해양부는 10월1일부터 15일까지 우리나라와 중국, 일본 그리고 러시아 간을 운항하는 국제여객선 32척에 대하여 특별안전점검을 실시할 계획이다.

이번 특별점검 시에는 선령 20년 이상의 노후 여객선 7척은 본부 주관으로 실시하고, 선박의 안전관리수준이 높은 쾌속여객선과 선령 20년 미만의 기타 여객선 25척은 11개 지방해양항만청에서 실시할 계획이다.

국토해양부는 올해 초부터 국제여객선의 실질적인 안전을 확보하고 자율 안전관리체제의 조기 정착을 유도하기 위하여 분기별로 안전점검을 실시해 오고 있으며, 그 동안의 안전점검을 통해 선사 및 선원들의 안전관리 의식 제고는 물론 선박의 소화·구명·탈출설비와 구획수밀 등의 중요안전 설비와 구조는 상당한 개선이 이루어졌다고 판단하고, 지속적인 안전관리를 통해 비상상황 발생 시 여객의 안전유도 등 선원들의 비상상황 대처 능력도 한층 높은 수준으로 끌어올릴 계획이다. 한편, 우리나라와 주변국가를 운항하는 국제여객선은 총 32척으로 작년 한해 250만여명의 승객이 여객선을 이용하였으며, 한국과 중국 항로에는 15척, 한국과 일본 16척, 한국과 러시아(중국 중간 경유)는 1척의 여객선이 정기적으로 운항하고 있다.



국토해양부, 포항신항 부두 공사위한 대상사업 공고

대형선박 이·접안 및 화물처리 빨라질 것으로 기대

국토해양부는 포항신항 1부두 내 CTS(Central Terminal System ; 대량화물유통기지로 대형선박에 의하여 수입되는 다량의 화물(석탄 등 원료) 양하한 후 일시적으로 보관 후 연안선 등에 적하) 부두를 개축하여 이전하는 사업을 항만법에 의한 비관리청항만공사로 시행할 수 있도록 9월11일 대상사업으로 공고했다.

그간 포항항은 물동량의 증가와 선박의 대형화 추세에 있으나 20만톤급 이상의 선박이 접안할 수 있는 대형부두가 부족하여 만성적인 적체현상과 선박대기가 심화되고 있는 실정이었다.

따라서 이로 인해 시간적·물적 비용의 과다 발생 등 항만관련 업계의 물류비 손실뿐만 아니라 항만운영에도 막대한 지장을 초래하고 있어 대형 부두의 확보가 불가피했다.

그럼에도 포항항 내에는 대형부두를 추가 확보할 수 있는 적절한 입지가 없기 때문에, 부득이 포항신항 기존부두의 개축 보강을 통해 접안능력을 제고(현행 10만톤 3개선석에서 → 30만톤, 20만톤, 5만톤 각각 1개선석으로 변경)하는 것으로, 항만기본계획에 이미 반영한 것으로 알려졌다.

이와 관련하여 1단계로 우선 CTS부두를 인근 호안에 3만톤급 1개선석을 개축하여 이전한 다음, 2015년까지 단계적으로 포항신항 1부두를 대형선박이 접안, 하역할 수 있는 부두시설 보강을 위한 개축 공사를 추진할 계획이다

이에 따라 국토해양부는 '포항항 CTS 부두 이전 개축공사'에 대하여 항만법에 의한 비관리청항만공사로 시행토록 대상사업으로 이를 공고하였으며, 관할 포항지방해양항만청은 사업시행자

선정 등을 위한 제반사항을 공고하여 10월 중에 본격 착수할 계획이다.

현재 포항신항 1부두에 대형선박으로는 25만톤급 1척이 접안할 수 있는 능력을 갖추고 있으나, 향후 부두개축이 완료되면, 접안규모가 최대 30만톤 1개 선석을 비롯하여 20만톤급 이상의 대형선박 3척이 동시에 접안할 수 있는 부두를 확보하게 되고, 포항항의 연간 화물처리 능력이 4,153만톤에서 5,148만톤으로 대폭 늘어날 것으로 예측하고 있다.

이는 대형선박의 접안이 상시 가능하고 물동량의 원활한 처리를 통해 체선 체화를 해소시켜 항만관련 업계의 물류비의 절감은 물론 항만운영 활성화에도 크게 기여할 것으로 기대된다.

국토해양부, 국정감사 10월6일부터 시작

국토해양부 2008년도 국정감사가 10월 6일부터 시작된다. 국회 국토해양위원회는 지난 9월 26일 전체회의를 열어 국토해양부 및 산하단체 국정감사 일정 및 증인채택 건을 확정했다. 이날 국토해양위원회가 확정된 2008년도 국정감사 일정을 보면 국토해양부는 10월 6일 오전 10시부터 과천 국토해양부 회의실에서 개최되고 10월 13일 오전 10시에는 인천 송도에서 해양경찰청에 대한 국정감사가 진행된다.

<국토해양부 국정감사 주요일정>

- 10월 6일(월) 10시 국토해양부(과천 국토해양부)
- 10월 13일(월) 10시 해양경찰청(인천 송도 해경청)
- 10월 21일(화) 10시 항만공사(부산, 인천, 울산), 컨테이너부두공단, 해양수산연수원(부산항만공사)
- 10월 24일 10시 국토해양부 및 산하단체 종합감사(국토해양위원회 회의실)

국토해양부, 항만물류정보 재해복구센터 구축 추진

재해발생에도 중단없는 항만물류정보서비스 제공

지진, 테러 등 각종 재해로 항만물류정보시스템이 파괴되어도 신속히 복구하여 항만운영자에게 안정적으로 정보를 제공할 수 있는 시스템이 구축될 예정이다.

국토해양부는 위기상황 발생과 관계없이 항만물류정보를 중단없이 제공하기 위해 올해부터 2009년까지 90억원의 재원을 투입하여 재해복구센터(예기치 못한 사태 발생 시 단시간내 정보시스템을 복구하여 서비스 연속성과 데이터 안전성을 확보하기 위해 기존 항만물류관련 정보시스템과 별도의 장소에 백업서버 등 정보시스템을 구축하는 것)를 구축기로 했다고 밝혔다.

이를 위해 국토해양부는 1단계로 금년 말까지 재해복구센터의 위치와 규모 등 센터운영에 필요한 기본계획을 수립하고 2단계로는 '09년 6월까지 재해복구센터 시설공사를 완료할 계획이다.

동 센터는 부산청 및 공사 등 공공기관의 정보시스템뿐만 아니라 민간터미널 운영사의 전자상거래 시스템에 대해서도 서비스대상을 확대할 계획이다.

기업 간 물류비 절감경쟁이 가속화되면서 항만물류에서 정보네트워크에 대한 민간부문의 의존도는 날로 심화되고 있는 실정이다. 현재 항만물류관련 민원업무(B2G)의 거의 100%, 민간간 업무(B2B)의 80%이상이 전산시스템으로 처리되고 있다. 이와 같은 실정에서 각종 재해발생으로 항만물류정보시스템이 마비되면 전국 항만에 화물반·출입 및 하역작업이 중지됨으로써 일 700억원의 손실이 예상된다.

실례로 '95년 고베 지진발생시 일본의 1,700여개 금융기관과 기업이 피해를 입은바 있으며 복구체계가 미흡했던 많은 기업이 도산을 한 바 있다.

재해복구센터의 1차 입주대상기관은 부산지방해양수산청 및 부가가치통신망 업체인 케이엘넷 등 8개 기관(붙임 1참고)이며, 2차 입주기관은 전국의 컨테이너터미널 운영회사(신선대 터미널 등 22개 기관)로 업체가 백업 서버를 준비하여 입주하면 정부가 최적화된 재해복구 인프라를 제공하게 된다. 아울러 입주를 희망하는 내륙물류기업(ICD, ODCT, 보세창고 등)에도 재해복구 인프라를 제공할 예정이다.

국토해양부 관계자는 “2001년 9.11테러로 붕괴된 세계무역센터에 정보시스템을 갖추고 있던 세계적 기업들이 정상적으로 운영될 수 있었던 것은 재해복구시스템이 있었기 때문이다. 재해복구시스템이 구축될 경우, 항만물류기업의 안정적 영업기반이 마련되어 국가경쟁력 향상에 기여할 것으로 예상된다.”라고 밝혔다.





국토해양부, 항만재개발 사업 민간 참여위한 제도 정비시행 절차 간소화 및 민간 적극참여 보장방안 목표로 추진 중

항만재개발사업에 민간사업자가 활발하게 참여할 수 있도록 2009년 상반기까지 법령 등 제반 제도가 정비된다. 이는 항만재개발이 성공적으로 추진되려면 민간사업자의 활발한 참여가 필수적이라는 여론수렴 결과에 따른 것이다.

국토해양부는 항만재개발사업이 시행 초기인 점을 감안하여 추진 절차 및 제도의 미비점을 보완하기 위해서 관련 기관, 업·단체를 대상으로 워크숍 개최와 설문조사 등을 실시하여 지속적으로 의견을 수렴하여 왔다.

그 결과 다수의 민간사업 참여의향자가 제반 행정절차의 간소화, 정부 재정 지원 기준 마련, 사업 계획 수립단계부터 민간의 적극적인 참여가 보장될 수 있도록 관련 제도를 개선할 필요성이 있다는 의견을 제기하였다.

이와 같은 개선 의견은 타당성 등을 검토하여 법령 개정 등을 통해서 제도화될 예정이다.

구체적인 제도 개선 사항 및 일정은 다음과 같다.

현재 국토해양부는 항만재개발 관련 법령(항만과 그 주변지역의 개발 및 이용에 관한 법)을 항만법과 통합하여 개정 작업 중에 있으며, 절차 간소화 및 민간의 적극적인 참여 보장 방안을 개정법안에 포함시켜서 금년내에 국회에 제출하여 내년 상반기에 제정 완료를 목표로 추진하고 있다.

개정법안에는 항만재개발사업계획 또는 실시계획 수립·승인시 관계 행정기관과 협의가 완료되면 공유수면매립기본계획 반영 및 도시관리계획 결정이 완료된 것으로 간주될 수 있도록 의제조항

이 추가되었다.

또한 동 개정안에는 민간 공모를 통해서 국토해양부장관이 사업계획을 수립할 수 있는 근거를 마련하였으며, 기존 법령에서는 민간사업 참여의향자가 기본계획 범위 내에서 사업계획을 수립, 해당 시·도지사를 경유하여 국토해양부장관에게 승인 요청할 수 있는 등 민간의 창의성 발휘가 어려우며 처리절차가 복잡하였던 것을 기본계획 범위 내 또는 범위를 벗어나서도 민간사업자가 사업계획을 수립하여 국토해양부장관에게 직접 제안할 수 있도록 하였다.

항만재개발사업을 통해서 공공성과 수익성을 동시에 확보하고 민간사업자의 참여를 활성화하기 위해서는 국가 재정 지원이 필요하나 그 규모 및 지원방법 등에 대한 명확한 기준이 없어서 사업계획 수립 또는 사업시행자 지정 단계에서 논쟁이 불가피하여 착공까지 긴 Lead-time이 예상되었다.

이에 국토해양부는 전문기관의 용역을 통해서 국가 재정 지원의 타당성을 검증하고 지원 상한 규모를 산출할 수 있는 객관적인 기준을 마련할 계획이다.

사업 추진 절차 간소화 및 민간의 적극적인 사업 참여 방안을 제도화함으로써 항만재개발사업의 조기 활성화를 통한 새로운 일자리 창출 및 건설사의 신규 사업기회를 제공하고 지방 항만도시 발전에 기여할 것이고, 친환경 녹색성장 등과 같은 현 세대의 트렌드가 적극 반영되고 창의적인 사업계획 수립이 가능해질 것이다.

국토해양부, 루마니아 콘스탄자항 동유럽 물류거점 추진

국제입찰방식으로 홍콩, 덴마크 등과 사업권 확보 경쟁



원하는 한편, 금
년 6월부터는 국
제물류투자분석
센터를 한국해
양수산개발원
(KMI)에 설치,
운영하여 해외
항만투자 제도
및 절차 조사,

국토해양부는 유럽의 선진 물류시장 진입 및 동 지역 진출 제조업의 물류수송을 지원할 수 있는 전략적 거점으로 루마니아 콘스탄자항 진출을 적극 추진하고 있다.

이를 위해 최근 루마니아의 콘스탄자 항만공사가 공고한(08.9.3) 콘스탄자 3부두 개발, 운영 프로젝트에 한진해운, 동부익스프레스 등 국내기업이 참여할 수 있도록 정부는 컨소시엄 구성, 재원 조달 등 다각적인 지원을 모색하고 있다.

콘스탄자항은 흑해 연안에 위치한 대표적 환적항으로 머스크, COSCO, 에버그린, 하팍로이드 등 다국적 선사들이 기항하고 있으며, 2007년에는 144만 TEU를 처리하고 최근 7년간 연평균 물동량이 51.5% 증가하는 등 성장세가 두드러지고 있다.

국토해양부는 그동안 국내 물류기업의 해외물류거점 확보를 지원하는 글로벌물류네트워크 구축 사업을 추진해 왔으며, 동 사업 추진을 위해 작년 12월 1조3,800억원 규모의 국제물류투자펀드를 조성하여 물류기업의 해외진출 재원확보를 지

원하는 한편, 금
년 6월부터는 국
제물류투자분석
센터를 한국해
양수산개발원
(KMI)에 설치,
운영하여 해외
항만투자 제도
및 절차 조사,
투자사업 수익성 분석을 지원하는 등 기업의 초기 사업 참여여건을 대폭 개선한 바 있다.

국토해양부가 글로벌물류네트워크 구축사업의 일환으로 현재추진 중인 사업으로는 중국의 련원강항, 극동러시아 지역의 나호드카항 개발, 운영 사업 등이 있으며, 금번 입찰에 성공할 경우 동유럽 및 흑해 지역에 추가적으로 물류거점 확보가 가능하게 된다.

국토해양부는 동 프로젝트 추진을 위해 한진해운, 동부익스프레스 등 관심기업과 작년 12월부터 시작하여 현재는 투자사업 타당성조사 및 현지 실사 등을 완료한 상태다.

국내 물류기업이 동 프로젝트의 사업권 확보 시 흑해지역 화물 처리를 위한 영업망 확보가 가능하도록 하는 컨트롤타워로서 역할을 하게 되고, 한-루 간 화물을 처리하기 위한 직기항서비스가 가능하게 되어 동유럽 지역에 진출한 국내 제조기업의 물류비 절감 등을 통한 아국의 수출경쟁력 강화에 기여할 것으로 예상된다.



동북아 27~30호 선박투자회사, 누적수익률 60% 상회

최근 중고선 가격이 높은 상황을 기회 활용하여 매각

동북아 27, 28, 29, 30호 선박투자회사(이하 펀드)는 투자원금 대비 60%이상 고수의 조건의 선박매각을 완료했다고 9월 19일 공시했다.

동 펀드들의 위탁운용사인 한국선박운용(주)는 최근 중고선 가격이 높은 상황을 기회로 활용하여, 임시주주총회를 통해 선박의 조기매각 결정을 받아 지난 9월 18일 그리스 선사에 보유선박 4척을 매각 완료하였다.

매각가격은 선박 척당 4천2백80만달러로 척당 상환잔액이 2천9백만달러임을 감안할 때, 공모투자자의 경우 지난 2년 반 동안의 배당수익을 제외하고도 투자원금 대비 60%이상의 수익률을 거두게 되었다.

2006년 2월 정부(舊 해양수산부)가 인가한 동 펀드들은 공모투자자와 은행차입 등으로 약 2억달러의 자금을 조성하여 15만톤급 유조선 4척을 매입하고, 5년간의 대선계약에 따라 용선료를 수취하여 원리금 및 배당을 지급해왔다.

이 펀드들은 운용기간 동안 투자자에게 안정적인 배당수익(연 9.75%)을 지급하는 외에, 만기시에 선박을 매각한 차익(또는 손실)을 투자자에게 분배하도록 약정되어 있었다.

이는 운용기간에 걸친 선박가격 변동 리스크를 투자자들이 부담하는 것으로 추가 수익(또는 손실)을 얻을 수 있는 공격적인 선박투자 구조이다.

그동안 선박펀드는 채권과 같이 장기간에 걸쳐 확정적인 배당수익을 추구하는 투자자 중심으로 시장을 확보해왔다.

이러한 추세에서 이번의 고수익 달성 사례는 보

다 공격적인 투자자들을 포함하여 다양한 고객층을 선박투자자로 유인하는 계기를 제공할 것으로 기대된다.

또한 9월 1일 발표된 세제개편안에 따르면, 금년말로 일몰 예정이던 선박투자회사의 개인투자자에 대한 세제혜택이 '3억원미만 비과세'에서 '5% 저율과세'로 소폭 조정·연장되어 기존의 투자유인도 유지될 전망이다.

국토해양부 관계자는 “선박펀드는 해운회사들로 하여금 보유 선박을 펀드에 매각하고 현금유동성을 확보하는 대신, 그 선박을 장기간 재용선함으로써 운항능력은 안정적으로 유지하도록 하는 수단으로 활용가능해 앞으로 유용성이 더욱 커질 것”이라고 전망했다.

선박투자회사는 독일 등의 선박전용펀드제도를 벤치마킹하여 2002년 아시아 최초로 우리나라에 도입되었다.

2004년 첫 펀드 출시 이후 72개 펀드가 인가되어 4조8천억원의 자금을 조성, 선박 98척 확보를 지원하는 성과를 거두고 있다.



금년 1~8월 전국항만 컨처리량 1224만TEU로 5% 증가

부산항 917만TEU로 전년동기대비 3.3% 증가에 그쳐

전국 주요 항만의 컨테이너 처리 실적이 2007년에 비해 증가했지만, 지난달에 비해선 부산항과 평택항을 제외한 모든 항이 감소세를 보였다.

전년대비 가장 많은 증가율을 보인 곳은 평택항으로, 동항의 8월 컨테이너처리량은 3만2,991TEU로 작년 동기 컨테이너처리량 2만5,660TEU보다 28.57% 증가해 주요 항만 중 가장 많은 증가율을 보였다.

광양항 역시 8월 컨테이너처리량이 16만4,603TEU로 전년대비 22.04%가 증가했고, 인천항 역시 10.84%의 두 자리수 증가율을 보였다.

그러나 전월대비 8월 컨테이너처리량은 대부분 감소했는데, 울산항의 경우 7월에 3만6,613TEU를 기록한 데 반해 8월 컨테이너처리량은 3만3,619TEU 기록하는 데 그쳐 8.18%의 감소세를 보였다.

인천항 또한 8월 컨테이너처리 실적(14만7,323TEU)이 지난 달(15만4,623TEU)보다 4.72%감소했고, 특히 이들 주요항만을 제외한 기

타 항만의 8월 컨테이너처리실적(1만2,365TEU)이 지난달(1만4,315TEU)를 기록하며 13.62% 하락해 가장 큰 감소세를 보였다.

금년 1월에서 8월까지 전국 항만의 컨테이너처리량은 2007년에 비해 모두 증가세를 보였다. 광양항, 인천항, 울산항, 평택항 등은 모두 전년대비 각각 10.10%, 11.09%, 15.15%, 16.05%의 두 자리수 증가율을 보였다.

이들 전국 항만 컨테이너처리량은 모두 1,223만6,016TEU로 작년(1,164만869TEU)대비 5.11%증가했다.



[전국 항만별 컨처리 실적('08' 8)]

(단위 : TEU, %)

구 분	'08년 8월	'07년 8월	전년대비	'08년 7월	전월대비	'07년 누계	'08년 누계	전년대비
부산항	1,182,813	1,140,388	3.72	1,177,054	0.49	8,877,907	9,167,169	3.26
인천항	147,323	132,917	10.84	154,623	-4.72	1,058,454	1,175,886	11.09
광양항	164,603	134,879	22.04	165,348	-0.45	1,130,110	1,244,277	10.10
울산	33,619	31,194	7.77	36,613	-8.18	249,402	287,196	15.15
평택	32,991	25,660	28.57	32,962	0.09	203,530	236,191	16.05
기타	12,365	12,059	2.54	14,315	-13.62	121,466	125,297	3.15
전체	1,573,714	1,477,097	6.54	1,580,915	-0.46	11,640,869	12,236,016	5.11



지식경제부, 국내 제1호 탄소배출권 거래 및 투자전문회사 설립 탄소배출권 거래시장 및 온실가스 감축사업 활성화 기대

우리나라에도 탄소배출권 거래 및 투자전문회사인 '한국탄소금융주식회사(약칭 KCF; Korean Carbon Finance)'가 9월 중 설립 (총 자본금 50 억원)되어 탄소배출권 거래 및 온실가스 감축사업에 대한 투자를 시작할 예정이다.

KCF는 지식경제부(장관 이윤호)가 주관하는 탄소펀드의 연계 사업으로, 국내 사모 탄소펀드 운용사인 한국투자증권이 후성, 휴켄스 및 KT&G 등 온실가스 감축사업을 직접 영위하거나, 전략적 투자에 관심 있는 민간기업과 함께 설립할 계획이다.

동 회사는 UN의 CDM사업(청정개발체제:선진국 기업이 개도국의 온실가스 감축에 지원하여 감축량(CER)을 자신의 할당목표 충족에 사용)을 통해 발생하는 배출권(CER)과 지식경제부에서 주관하는 온실가스 등록사업에 의해 발생하는 KCER을 주요 거래 대상 배출권으로 운용할 예정이다.

아울러, 국내외 감축사업의 개발 및 직접 투자, 향후 온실가스 감축사업에 대한 리서치 및 자문, 온실가스 감축 사업에 대한 금융주선 등으로 사업영역을 확대하여 온실가스 감축 관련 시장에 one-stop 서비스를 제공하고 수익성을 확보할 계획이다.

동 기업 설립에 참여하는 후성(UPC Corporation 공동)과 휴켄스는 UNFCCC(UN Framework Convention on Climate Change : 기후변화에 관한 유엔 기본협약)에 등록된 온실가스 감축사업을 직접 영위하는 기업으로 각각 국내

배출권(CER) 발생량 2, 3위를 점유(합계 총 CER 발생량의 약 20%)하고 있어, 두 기업의 참여로 탄소배출권의 원활한 수급 및 국내외 배출권거래 시장에서 차별화된 경쟁 우위를 점할 것으로 예상된다.

국내 최대 CER 발생 사업인 로디아社의 온산 N2O 감축사업 지분을 보유한 에너지관리공단의 CER 거래도 대행할 예정이어서, 국내 최대의 CER 거래기업이 될 전망이다.

또한 KCF는 한국투자증권의 사모펀드 투자를 유치함으로써, 향후 배출권을 기초 자산으로 하는 파생상품 거래 및 온실가스 감축사업 투자에 있어서도 탁월한 경쟁력을 보일 것으로 기대되고 있다.

그간 CDM 사업 등 국내에서의 활발한 온실가스 감축사업에도 불구하고, 국내 탄소금융 전문기업이 전무하여 주로 해외 중개상을 통해 거래되고 있는 실정이었다.

이에 향후 국내 탄소시장의 활성화에 대비하여 배출권거래에 대한 노하우를 쌓고, 해외 거래전문기업 및 거래소의 국내 진출에 대응하기 위한 대표 거래기업 육성이 필요하다는 지적이 있어 왔다.

향후 KCF는 동아시아 배출권 및 온실가스 감축사업 시장 활성화에 크게 기여하고, 유럽, 아시아, 미국 등지의 다양한 배출권거래, 금융·컨설팅 기업과 협력관계를 구축하고, 배출권 매매 및 리서치 등의 영역에서 긴밀한 국제 네트워크를 형성하여 동북아 허브로서의 위치를 점유할 것으로 기대된다.

인천 · IPA, 역대 최대규모 볼륨인센티브안 확정

미주항로 개설선사에 1억원 지급 등 최대규모

인천항 이용 고객들에게 총 12억원의 인센티브가 지급된다. 인천광역시(시장 안상수)와 인천항만공사(IPA, 사장 김종태)는 10월1일 인천항 활성화화를 위한 지원책의 하나로 인천항 물동량 증대에 기여한 선사 및 포워더들에 대한 감사의 뜻을 담아 총 12억원의 볼륨 인센티브를 지급하는 방안을 최종 확정했다.

12억원은 지난해 지급액(10억원)보다 20% 늘어난 금액으로 인천항에서 지급된 역대 인센티브 가운데 최대 규모다.

지난해 처음 인천항 인센티브 지원에 동참했던 인천시는 인천항의 활성화화를 위해서는 지방자치단체의 적극적인 지원이 필수적이라는 정책적인 판단아래 지난해보다 1억원이 늘어난 총액 5억원의 예산을 지원하기로 결정했다. 인천항만공사는 인천시의 지원금액에 자체적으로 편성한 7억원의 예산을 합쳐 총 12억원의 인센티브를 2008년 물동량 처리 실적에 맞춰 내년 2월 각 선사 및 포워더들에게 지급할 예정이다.

인천항 볼륨 인센티브는 크게 2개 부문으로 나뉘어져 있다. 인천항을 이용한 컨테이너선사를 대상으로 한 볼륨인센티브 10억원과 둘째는 인천항을 이용해 화물 수출을 유도한 포워더인센티브 2억원 등 두가지다.

컨테이너선사를 대상으로 하는 볼륨인센티브는 총 5가지 기준에 의해 지급된다.

1기준은 물동량 증가에 기여한 선사를 지원하기 위해 2007년 대비 2008년 물동량이 2% 이상 늘어난 선사를 대상으로 전년보다 증가한

1TEU(TEU는 20피트 컨테이너 1개)당 1,800원씩의 인센티브를 지급한다. 1개 업체당 최대 5천만원씩 모두 5.5억원을 지급하게 된다.

2기준은 인천항 전체 물동량에 기여한 업체를 격려하기 위해 2008년 컨테이너 처리량 상위권 15개 선사를 대상으로 1위 3천만원부터 15위 1,500만원까지 총 2억6,000만원을 차등 지급한다.

3기준은 인천항 신규 물량 유치 독려를 위해 2008년도 신규 기항 선사를 대상으로 처리실적에 따라 인센티브를 지급한다. 인천항 신규기항 선사 가운데 3,000TEU 이상 처리한 업체를 대상으로 1,500만원부터 최대 3,500만원까지 인센티브를 지급한다.

4기준은 연안운송을 활성화하기 위한 지원책으로 외항선사가 인천항을 통해 국내 타항만으로 화물을 옮기는 내국보세운송 물량 1TEU당 1,800원씩을 지급한다.

5기준은 인천항의 항로 다각화 노력을 지원하기 위해 인천항에서 미주 또는 유럽항로를 신규 개설하는 선사에게 1억원이라는 파격적인 지원금을 일시에 지급한다. 단 인센티브를 지급받기 위해서는 주 1항차 이상, 3개월 이상 연속 운항해야 한다.

올해부터 새롭게 도입된 포워더 인센티브는 인천항을 통한 화물 수출을 장려하기 위한 제도다. 인천항을 이용해 화물을 수출하는 포워딩업체를 대상으로 수출실적 1TEU당 1,500원의 인센티브를 지급한다. 인센티브를 수령하기 위해서는 업체별 인천항 이용 전체 실적이 800TEU 이상이어야 한다.



국내 항만 가운데 최초로 도입돼 물류업계의 관심을 끌었던 포워드 인센티브는 업계에 돌아가는 혜택을 늘리기 위해 전체 예산을 2억원으로 상향 조정하고, 1TEU당 지원금도 900원에서 1,500원으로 늘렸다.

김종태 인천항만공사 사장은 “인천항을 찾는 고객인 선사 및 포워드들에게 실질적인 혜택이 더 많이 돌아갈 수 있도록 인센티브 제도를 보다 구

체적으로 정비했다”며 “인센티브 지원에 협조해 준 인천시에 감사드리며 앞으로도 고객들에게 보다 나은 항만서비스를 제공하기 위해 노력하겠다”고 말했다.

해마다 지원규모가 커져가고 있는 인천항 볼룸 인센티브는 장기적으로 선사 및 포워드들의 인천항 이용을 더욱 활성화해 인천항의 경쟁력 강화에 큰 도움이 될 것으로 보인다.

세계하주포럼, 해운동맹 독점금지 면제혜택 철폐 촉구 경쟁만이 시장 효율성 높이고, 높은 서비스 제공가능

아시아 각국 정부가 해운분야의 독점금지 강화추세에 부응해 해운산업에 대한 반독점금지법 적용면제 폐지 등 선시간 경쟁촉진을 위한 해운개혁조치들을 도입토록 세계하주포럼은 촉구했다.

한국무역협회(회장 이희범)에 따르면, 세계하주포럼(GSF: Global Shippers' Forum)은 한국하주협의회 등 전세계 20개국 하협에서 40명의 대표단이 참가한 가운데, 지난 9월14일부터 16일까지 캐나다 몬트리올에서 열린 2008년도 연례회의에서 이같이 촉구했다고 전했다.

세계하주포럼은 10월18일부터 시행되는 EU의 해운동맹 철폐조치와 최근 미국의 독금법 강화추세가 아시아 국가들에서도 운임과 서비스조건에 대한 해운동맹의 영향력 축소 등 해운개혁으로 이어져야 할 것이라고 밝혔다.

세계하주들은 담합이 아닌 경쟁만이 시장의 효율성을 높이고 고객에 대한 맞춤형 서비스를 제공할 수 있다고 지적하면서 선사들이 운임/부대비, 서비스조건 등에 대해 반시장적인 공동행위를 할 수 있도록 허용하는 경쟁법 적용 면제혜택은 반드시 철폐되어야 한다고 강조한 것으로 알려졌다.

또한, 이번 회의에서 각국 하주협의회는 Surchage가 정당한 징수근거하에 일시적으로 부과되는 것이어야 하고, 원인소명시 철폐되어야 하며 부대비가 어떠한 경우에도 운송업체간 담합에 의해 책정되어서는 안된다고 강조했다.

한편 세계하주포럼은 미국이 2012년부터 도입할 예정인 100%컨테이너화물 검색계획에 대해서는 시간 및 비용상의 비효율성 초래문제를 지적하며 이에 확고하게 반대한다는 입장을 표명했다.

또 현행 인코텀스가 규정상의 무역거래조건과 운송현상에서의 실제 상황간에 괴리를 보이는 부분이 있으며, 특히 많이 이용되고 있는 FOB조건의 경우 비용부담자와 책임소재에 대한 정의가 현실에 맞게 개정되어야 한다고 지적했다.

이번 회의에서는 FOB조건을 B/L상에 기재되는 매도인측의 제품인도 장소별로 총 3가지 조건으로 세분화할 필요가 있다는 안이 제시되기도 했다.

부정기전화물선시황 세계금융시장 불안과 맞물려 급락

원양정기선시장도 물동량 감소 등으로 침체 지속

세계금융시장 불안이 가중되면서 세계경제가 급속도로 침체되는 양상을 보임에 따라 해운시장이 급격히 냉각되고 있다.

부정기전화물선 운임지수인 BDI는 지난 금년 5월20일 1만1,793 포인트를 기록하면서 사상최고의 정점을 찍은 뒤 6월13일에 1만 포인트가 무너진데 이어 7월20일에는 9,000 포인트 이하로 하락했다.

이어 8월 이후 하락폭이 커지면서 9월11일에는 5,000 포인트 이하로 내려갔으며, 9월26일에는 3,000 포인트대로 급락한데 이어 10월2일에는 2,000 포인트대로 하락했다.

이에 따라 벌크선의 용선료도 큰 폭으로 하락하고 있다. 석탄이나 곡물을 수송하는 7만DWT급 파나마선박의 태평양라운드 용선료는 평균 1일당 1만7,000달러 수준으로 지난 2006년 6월 이후 2년3개월만에 2만달러 이하로 떨어졌다.

또 13만5,000~16만5,000DWT급 케이프사이즈선박의 1일 용선료도 최근 3만2,000~3만8,000달러로 급격히 하락했다.

벌크선시황이 이같이 급속도로 경색되고 있는 것은 중국 철강 메이커와 브라질 자원대기업간의 철광석 도입가격 교섭이 진전이 없음에 따라 철광석 등 원자재의 해상화물 이동이 둔화되는데다 미국의 금융불안이 가중되면서 시장심리에 악영향을 주고 있기 때문으로 분석되고 있다.

한편, 원양정기선시장도 미국발 금융시장 불안으로 인해 침체분위기가 지속되고 있다.

지난해 두자리수의 물동량 증가로 호조를 보였

던 아시아발 유럽항 컨테이너화물은 올들어 증가세가 크게 둔화되면서 운임이 하락하고 있다.

로이즈리스트 등에 따르면, 중국발 북유럽항 20피트 컨테이너 1개당 유가할증료(BAF) 등 할증료를 제외한 순수해상운임은 9월에 들어서면서 400달러 수준까지 하락한데 이어 최근에는 350달러까지 하락한 것으로 보도되고 있다.

지난해 여름경까지는 20피트 컨테이너당 1,400달러 전후의 추이를 보였던 이 항로의 운임은 금년 2월 이후 화물의 이동이 크게 둔화되는 양상을 보이면서 대폭 하락했으며, 연료유할증료 등 제요금을 포함한 운임 총액으로도 지난 4월에 비해 20% 이상 하락한 것으로 조사됐다.

아시아발 유럽항 컨테이너화물은 지난 2007년에 북유럽항이 전년대비 18%, 지중해항이 22% 증가하는 등 유럽항 전체로는 평균 19% 가량이 증가했었다.

이같은 추세는 2008년에 들어서도 당분간 지속됐으나, 중화권의 구정월 이후에는 크게 감소해 금년 1/4분기 중에는 증가폭이 12%로 둔화됐으며, 7월에는 한자리수로 떨어졌다. 그리고 아시아발 지중해항 컨테이너물동량은 최근들어 거의 전년 수준을 유지하는데 그치는 등 시황침체가 가속화되고 있다.

이에 따라 모든 할증료를 포함한 이 항로의 40피트 컨테이너화물 운임은 금년 4월까지만 해도 3,000달러 이상을 유지했었으나, 최근에는 2,500달러 내외로 하락했다고 일본해사신문 등 외신들은 보도하고 있다.



원래 아시아발 유럽항로의 운임은 매년 4분기에 개정되기 때문에 시황변동에 크게 좌우될 가능성이 높다는게 전문가들의 한결같은 지적이다. 이때문에 유럽항로에 취항중인 정기선사들은 일부 항로를 잠정적으로 폐쇄하는 등 스페이스를 대폭 삭감하고 있다.

동항로에서 10개 루프를 운항하고 있던 세계 최대 정기선사인 머스크라인은 아시아와 지중해를 연결하는 서비스(AE5)를 잠정중단한데 이어 이스라엘선사인 짐라인도 1월부터 개시한지 얼마 안된 동항로의 서비스 EWX를 10월까지 중단, 중국 CSCL의 AEX1 스페이스를 활용하여 서비스를 실시하고 있다.

또한, 아시아발 미주항로의 물동량 감소세가 지속됨에 따라 이 항로에 취항중인 정기선사들의 채

산성이 악화되고 있다.

아시아발 미주항 정기항로의 컨테이너물동량은 지난 2000년 이후 2006년까지 연평균 두자리수의 증가율을 기록했으나, 2007년 2/4분기 이후 감소세를 기록한 이후 최근에는 두자리수의 감소율을 기록하고 있다.

금년 1~7월 중 이 항로의 컨테이너물동량은 총 766만TEU로 전년동기대비 7.2%가 감소했다. 특히 6월과 7월의 물동량은 전년동월대비 14.2%와 10.8%가 줄었다.

아시아발 미주항 컨테이너물동량이 이같이 큰 폭으로 감소하고 있는 것은 지난 2007년 상반기에 발생한 미국발 서브프라임 여파로 주택경기가 침체된 데다 최근에는 미국발 금융시장의 위기로 소비가 크게 위축되고 있기 때문으로 분석되고 있다.

영국에 등록된 외항상선대 지난 10년동안 439% 급증 정부의 각종 지원정책으로 1,300만DWT로 늘어

영국 국토부가 9월17일 발표한 자료에 의하면, 1997년말 이후 영국 국적선의 선박톤수는 1,300만DWT로 지난 10년간 439% 증가했다. 영국에 등록된 외항상선대는 646척으로 연평균 5%의 성장세를 보였다. 이들 선박에는 134척의 탱커선, 133척의 자동차운반선, 165척의 컨테이너운반선, 38척의 여객선을 포함하고 있다.

특히, 영국 해운기업들이 소유하고 있는 상선대는 738척, 1,960만DWT로 지난 10년간에 85% 이상 증가한 것으로 조사됐다. 영국해운관계자들은 이런 성장세를 반기고 있지만, 몇몇의 정치인들은 정치적인 문제로 이용하고 있다고 주장하고 있다.

영국선주협회는 이러한 성장이 1990년 정부에 의해 도입된 재정 및 정책 개혁에 기인한 것으로 분석하고 있다. 하지만 영국선주협회는 “만약 해운산업에 대한 세금정책의 지원이 없다면, 런던은 심각한 위협을 받게 될 것”이라고 경고했다. 이러한 강제는 지속적인 투자를 이끌어낼 수 있는 안정적이고 안전한 영국의 세금정책이 뒷받침되어야 한다는 것이다. 또한, 계속 오르고 있는 고유가와 숙련선원의 부족, 불확실한 해운정책 등으로 인해 앞으로의 무역상황이 나날이 어려워질 것이라고 지적했다.

RMT 신용조합의 전무 Bob Crow는 “영국의 선박톤수 증가는 대단히 축하할 일이지만, 영국같은 해운국가가 시대에 발맞춰 정책을 추진하지 않는다면 심각한 위험에 빠질 것”이라고 경고했다.

또한 “영국 영해내에 근무하는 해상직원들의 최소임금법을 보장하거나, 인종관계법령과 같은 최소한의 기본 규칙은 선상내에서 적용되어야 한다”고 지적했다.

소말리아 정부, 외국군에 대해 자국내 해적공격 승인

러시아탱크 실은 피납선박 계기로 해적소탕에 강수

소말리아 정부가 우크라이나 무기 수송선을 납치한 자국 해적에 대해 외국 군대가 무력을 사용하는 것을 승인했다.

소말리아의 모하메드 잠머 알리 외무부 국장은 10월1일(현지시간) “국제사회는 해적들과의 교전을 승인 받았다”고 밝혔다. 압둘라히 유수프 대통령도 같은 날 “(소말리아)정부는 더 이상 참지 않겠다”며 “국제사회의 도움을 받아 해적들과 싸우겠다”고 말했다고 AP·AFP 통신 등이 전했다.

사건 발생 직후 소말리아 앞바다로 함정을 급파했던 미국과 러시아는 일단 ‘평화적 해결’에 무게를 싣고 있다.

브라이언 위트먼 미 국방부 대변인은 “함정을 파견한 것은 해적들이 무기 수송선을 끌고 도망가지 못하도록 하기 위한 것”이라며 “현재 우리가 원하는 것은 평화적인 해결”이라고 강조했다. 이고리 디갈로 러시아 해군 대변인도 “무력 사용은 극단적인 수단”이라고 말했다.

문제의 선박은 지난 9월25일 납치된 우크라이나 국적의 파이나호. 러시아제 탱크 33대와 탄약 등을 싣고 케냐로 가다가 해적들에게 피랍됐다. 해적들은 선원 20명을 인질로 잡고 몸값 2000만 달러(약 240억원)를 요구했다.

하지만 국제사회는 군사적인 대응에 나섰다. 미국은 납치 선박에 실린 무기들이 테러리스트의 손에 들어갈 것을 우려해 인근 해역에 있던 구축함 하워드호를 급파했다.

이어 바레인 주둔 5함대 소속 함정들과 헬리콥터를 추가로 보내 납치 선박을 포위하고 24시간

감시 중이다. 러시아는 인질 가운데 자국 선원이 포함됐다는 이유로 발틱함대 소속 호위함을 출동시켰다. 현재 인도양을 향해 중이며 수일 안에 소말리아 앞바다에 도착할 예정이다.

유럽연합(EU)도 11월부터 소말리아 해적 소탕 작전을 벌이기로 했다. 에르베 모랭 프랑스 국방 장관은 최근 “벨기에, 프랑스, 독일, 스페인 등 많은 나라가 작전 참가를 희망했다”고 밝혔다. EU 27개 회원국 국방장관은 10월1일, 2일 양일간 프랑스 도빌에 모여 해적 소탕작전에 힘을 합치기로 뜻을 모았다고 알 자지라 방송과 AP통신이 보도했다.

에르브 모랭 프랑스 국방장관은 이 자리에서 벨기에, 키프로스, 독일, 리투아니아, 네덜란드 등 10개국이 소말리아 근해에 공군과 해군을 파견하는 데 손쉽게 합의했다고 말했다.

프란츠 요제프 융 독일 국방장관은 EU가 이번 군사작전에 3척의 프리깃함과 1척의 보급선, 3척의 감시선을 파견할 것이며, 독일은 1척의 프리깃함을 보낼 것이라고 밝혔다. 로이터 통신이 전했다.

이미 소말리아 해역에서 작전을 벌이고 있는 미군 구축함 및 탑재 헬기들과 러시아 초계함은 해적이 T-72 탱크 33대와 로켓포, 탄약 등을 하역하지 못하도록 납치된 우크라이나 선박 ‘파이나호’를 봉쇄하고 있다.

소말리아 해적은 이날 2,000만달러(244억 7000만원) 이하로는 절대 배를 풀어주지 않을 것이며, 구하려는 외국군대가 있다면 맞서 싸우겠다고 큰소리쳤다.



중국 철강업계 브라질 자원대기업 가격인상 요구 일축

브라질산 철광석 수입보류, 자국산 철광석으로 대체

중국 철강업계가 브라질 자원대기업의 철광석 가격의 재인상 요구에 대해 철광석 수입을 보류하는 등 부정적인 입장을 견지하고 있다. 이처럼 중국 철강업계가 브라질산 철광석 수입을 보류함에 따라 벌크선시황에 악영향을 끼치고 있다.

브라질-중국간의 철광석 수송은 부정기선 시황을 견인하는 수송수요로서 시황 전반에 직접적인 영향을 미친다. 이 때문에 케이프사이즈(철강 원료선) 용선료가 지속적으로 하락하고 있는 것으로 분석되고 있다.

로이터 통신이나 중국 현지지의 중국 증권보에 의하면, 중국강철공업협회(CISA) 간부는 중국의 일부 철강메이커들이 자사에서 사용하는 철광석을 브라질산에서 중국 국내산으로 전환하고 있다고 주장했다.

브라질 자원대기업인 바레는 지난 봄에 중국 철강메이커와 2008년도 도입 철광석 가격을 전년대비 65% 인상된 가격으로 협상을 맺은 상태이다. 그러나 이후 호주의 BHP 등이 브라질에 비해 수송거리가 짧은 이유로 최대 2배의 가격 인상으로 협상을 맺었다.

바레는 이러한 협상에 불만을 품고 10월들어 이례적으로 10%의 재가격 인상을 중국 철강 메이커에 요구함에

따라 양측의 기싸움이 지속되고 있다는 것이다.

중국산 철광석은 일반적으로 철분의 함유량이 적고, 브라질산 철광석에 비해 전반적으로 품질이 낮은 것으로 알려졌다.

하지만, 일본의 전용선사들의 정보에 의하면, 브라질 주요항만에서 실제로 중국의 신용장이 발효되지 않아, 중국항 철광석 선적이 늦어지고 있다는 것이다. 더구나 출하에 대해서도 브라질측이 배선권을 가지는 CIF(운임, 보험료 포함)의 선박을 우선하여 철강 메이커측의 FOB(본선 인도) 용선선박을 뒷전으로 하고 있다는 정보도 있다.

한편, 중국의 금년 1~8월 철광석 수입량은 전년동기대비 22% 증가한 3억697톤으로 과거 최고치를 기록했다. 이를 연간 기준으로 환산하면 약 4억6,000만톤으로 작년실적(3억8,300만 톤)을 크게 웃돌 것으로 예상되고 있다.



중동지역, 오일머니로 인한 건설붐으로 철강수요 급증

중동 전체 철강생산량은 향후 5년간 2배 가량 증가

중동 제국이 철강생산 능력을 급격히 확대시키고 있다. 환원제로서 코크스 대신에 천연가스를 사용하는 「직접 환원철」(DRI) 플랜트의 건설붐에 의해 중동 전체의 철강 생산량은 향후 5년간에 2배가량 증가한 3,200만~3,300만톤으로 증가할 것으로 전망되고 있다.

해상화물의 이동에서는 오만, 바레인의 철광석 pellet 공장용으로 브라질이나 북유럽, 캐나다산 철광석의 수송수요가 발생하고 있다.

현재 400만~500만톤 규모의 철광석 수입량은 2015년에 가서 2,900만톤 이상으로 증대할 것으로 전망된다. 이에 따라 중동지역이 드라이벌크선 분야에서 새로운 시장으로 부각될 것이 확실시되고 있다.

DRI 제철법은 펠릿상에 가공한 철광석을 높이 100미터 규모의 샤프트노에서 환원한다. 코베제강의 100% 자회사 미드렉스(본사 미국)사의 제법이 최대 점유율을 자랑한다.

이는 천연가스로 철광석을 환원하기 때문에 코크스가 필요 없고, 용광로보다 투자액이 소규모인 잇점이 있어, 중동이나 남미 등의 산유국에 적절한 제철방법이다.

생산되는 DRI는 철근이나 와이어라드 등에 사용되어 왔지만, 최근에는 강판에도 활용되고 있다.

DRI 플랜트 1기의 철강생산 능력은 150만~180만톤이다. 중동에서의 건설수요를 배경으로 사우

디아라비아 국영 하디드나, 카타르 국영 카타르·스틸, 이란의 모바라케사, 인도의 옛서르사 등의 철강메이커가 연달아 증설을 계획하고 있다.

자국산 철광석을 사용하는 이란과 인도를 제외해, 각국의 DRI 플랜트에는 오만과 바레인의 대규모 pellet 공장이 철광석을 공급한다. 오만에는 브라질 자원대기업 바레가 pellet 공장 건설을 계획, pellet 생산 능력을 가동 당초의 2010년말에 900만톤, 2015년 목표로 1,800만 톤으로 끌어올릴 계획이다.

철광석을 받아들이는 소하르항은 수심23~26미터의 선석을 정비해, 바레가 중국 조선소에서 건조하는 세계 최대의 40만 중량톤급 VLOC(초대형 광석선) 접안도 가능하다.

브라질 북부산과 남부산의 철광석을 각각 VLOC로 중동에 직송하여 성질이 다른 양광석을 오만에서 혼합, pellet화해 사우디나 이집트, 카타르에 공급한다.

바레인에서는 투자 회사 걸프 인베스트먼트(본사·쿠웨이트)가 출자하는 GIIC사가 pellet 공장의 증강을 계획하고 있다.

현재 연간 400만톤의 기존 플랜트를 증설해 내년 여름 이후에 연간 1100만톤의 생산을 예상하고 있다. 수락항은 수심이 얇기 때문에 VLOC는 입항하지 못하고, 10만톤급 선박의 이용이 유력시 된다.