



## 국토해양부, 물류시설개발 종합계획 확정·고시

체계적이고 효율적인 물류시설 개발기틀 마련



국토해양부는 8월30일 물류시설의 중복 및 과잉 투자를 방지하고 체계적인 물류시설(단지)을 공급하기 위한 '물류시설개발 종합계획'을 확정·고시하였다.

이 계획은 지난 2007년 8월3일에 물류시설을 합리적으로 배치·운영하고 물류시설 용지의 원활한 공급을 위하여 개정된 '물류시설 개발 및 운영에 관한 법률'에 따라 수립되는 물류시설 개발에 관한 5년 단위의 법정계획이다.

또한 본 계획은 물류관련 환경 변화로 인하여 변경이 필요할 경우에는 해당 지방자치단체와 물류분야 전문가의 의견을 들어 변경할 계획이다.

이 계획 수립을 위하여 국책연구기관인 한국교통연구원의 연구용역을 토대로 그 동안 관계부처 및 시·도 협의, 공청회 등을 통하여 민·관·산·

학·연 등 물류시설 분야 전문가의 의견 수렴 및 해당 지방자치단체의 물류시설 개발 계획과 개발의지 등을 본 계획에 반영하였다.

아울러, 물류정책법 제19조에 따라 물류시설분과위원회의 심의(위원장 제2차관)를 거쳐 본 계획을 최종 확정하게된 것이다.

이 계획의 주요내용은 △물류시설의 장래수요 및 계획적 공급에 관한 사항 △물류시설의 지역별·규모별 배치 및 우선순위에 관한 사항 △물류시설의 기능개선 및 효율화에 관한 사항 △물류시설의 공동화·집단화에 관한 사항 등이 포함되어 있다

국토해양부는 계획이 확정·고시됨에 따라 향후 물류시설의 개발이 체계적이고 효율적으로 시행될 수 있는 토대가 마련되었다고 밝혔다.

# 국토해양부, 「바다의 고속도로 'Blue Highway」 구축추진

## 전국 28개 무역항 2012년까지 5년간 1,342억원 투자

국토해양부는 21세기 글로벌시대 경제성장과 더불어 무역항을 이용하는 선박의 증가 및 대형화·고속화와 더불어 신항만 건설 등으로 인한 해양교통 안전을 저해하는 요인이 급격히 증가되고 있어 이용자 중심의 새로운 안전 예방적 해양교통 환경조성을 위한 고속도로 차선 개념과 같은 “바다의 고속도로” 일명 “Blue Highway 구축 실현”이라는 기본계획을 밝혔다.

이번 계획은 현재와 미래의 해양환경 변화에 적극적으로 대응할 수 있는 해양교통시설 안전 인프라 확충을 목표로 전국 28개 무역항을 대상으로 금년부터 2012년까지 5년간 1,342억을 투자하여 추진한다는 계획이다.

동 계획의 주요내용을 살펴보면 우선 바다를 항해하는 선박을 안내하는 기본시설인 항로표지(등대, 등부표, 등표 등)를 충분히 설치함은 물론 이용자의 시인능력을 감안한 새로운 배치방식의 기준 정립과 첨단시설인 신소재등부표, 기상정보서비스 제공 및 집약관리시스템을 확대하고 더 나아가 최근에 항행 위험요소로 대두되고 있는 교량시설, 해상송배전선로, 양식장시설 등에 대하여 기능이 강화된 항로표지를 개발하여 해소하는 등 이용고객의 편의와 안전을 위하여 통합서비스를 제공하는데 그 목적이 있다.

따라서 “Blue Highway”가 구축이 완료되면 명실상부하게 해상의 교통 안전과 효율을 100% 담보를 추구할 수 있는 해상교통 안전시스템이 구축되는 것이라 할 수 있겠다.

아무튼 이번 계획이 차질없이 추진되어 우리 해

상교통 역사상 새로운 21C 안전시스템의 전환의 계기가 되기를 바라면서 “해양교통시설 하나하나가 해양문화 쉼터라는 개념으로 설치·관리하여야 한다는 사고의 전환이 필요하다”는 국토부 관계자의 말처럼 이제는 해양문화 공간조성과도 연계하여 안전과 문화의 조화라는 21C 신해양교통문화의 창조에도 관심을 가져야 할 것으로 생각한다.

참고로 빠르면 내년 상반기 중에는 1개항만 정도가 구축되어 시범운영을 보게 될 전망이다

### 한·중 운항 국제여객선 특별점검 실시

국토해양부는 7월7일부터 18일까지 하계피서철 및 북경 올림픽 개최에 따른 여객선 이용객 증가에 대비하여 중국과 합동으로 한·중 운항 국제여객선 6척에 대하여 특별점검을 실시한다고 밝혔다.

이번 양국의 합동점검은 지난 5월 중국에서 개최된 한·중 해사안전회의 시 양국간에 운항하는 국제여객선에 대하여는 양국이 공동으로 안전관리를 하기로 합의한 바에 따라 양국에서 각각 2명씩의 선임 항만국통제관(점검관)들이 점검에 참여하게 되며 중국에서 실시된다.

특히 여객선은 많은 여객을 일시에 수송함에 따라 일반 화물선보다 높은 수준의 안전관리가 필요하므로 금번 합동점검에서는 선박의 구멍·소화·탈출설비 뿐만 아니라 선내 화재, 탈출 등 비상상황 발생 시 여객의 안전유도 등 선원의 비상상황 대처 능력에 대하여 집중 점검을 실시할 계획이다.



## 국토해양부, 7월부터 국제물류투자분석센터 운영개시

### 글로벌물류네트워크 구축사업 추진 지원체계 구축

국토해양부는 국내 물류기업의 해외 항만 및 물류센터 투자 등 해외진출 투자의사결정 지원을 위한 국제물류투자분석센터를 한국해양수산개발원(KMI) 내에 설립하여 7월부터 운영에 들어갔다.

이를 위해 국토해양부는 7월3일 상암동 디지털 미디어 센터 내에 위치한 KMI에서 동 센터의 공식 출범을 알리는 개소식을 개최했다. 동 행사에는 국토해양부 및 국제물류투자펀드 운용사(산은자산운용, KB자산운용), 대한통운·동부 등 물류기업 관계자가 참석했다.

동 센터는 △국제물류 정보 수집 및 관련 정보의 분석·제공 △신규 사업 검토 및 예비조사 △ 개별사업의 타당성 조사 △투자대상국 항만투자 관련 법제도 DB 구축 등의 역할을 담당하게 된다.

국토해양부는 센터를 국제물류조사팀과 투자사

업분석팀의 2개팀으로 구성하고, 설립 초창기인 '08년까지는 5명의 인력으로 운영하되 센터에서 제공하는 서비스에 대한 수요 등을 고려, 점차적으로 연구인력을 늘려나갈 계획이다.

동 센터가 설치되면, 국내 물류기업들이 신규 추진 사업에 대해 해당 권역의 물류현안리포트, 기초타당성 조사 보고서를 요청 시 정부에서 적정성 등을 검토 후 무료로 해당 사업에 대한 보고서를 제공하게 되며, 이를 통해 기업들의 사업참여 여건이 대폭 개선될 것으로 전망된다.

국토해양부는 2007년 12월 총 1조3,800억원 규모의 국제물류투자펀드를 조성한 바 있고, 금번에 동 센터를 설립함으로써 글로벌물류네트워크 구축 사업 추진을 위한 지원체계를 공고히 하고 사업 활성화에도 기여할 수 있을 것으로 기대하고 있다.

## 해양안전심판, 주요선사 직접방문 해양사고 예방교육 승선대기중인 해기사 대상으로 사고예방교육 실시

해양안전심판원 심판관들이 국내 주요선사를 직접 방문하며 해양사고 예방교육에 적극적으로 나섰다.

중앙해양안전심판원(원장 이인수)은 해양사고예방에 있어 선박에 승선중인 해기사와 선사의안전관리를 책임지고 있는 안전관리 담당자들의 역할이 무엇보다 중요하다고 인식하고 이들을 대상으로 '해양사고사례 특별교육'을 추진한다고 밝혔다. 이에 따라 해양안전심판원 소속 심판관들은 올 하반기부터 직접 선사 교육현장을 방문하여 승선대기중인 해기사들을 대상으로 사고예방교육을 실시하고, 20개 국내 주요선사 안전관리담당자들을 정기적으로 심판원에 초청하여 워크숍을 통한 '쌍방향 커뮤니케이션 교육'을 실시하게 된다.

심판원 관계자는 "그동안 심판원에서는 주로 조사와 심판을 통한 원인을 규명하고 그 재결 결과를 해양사고 관련자와 일부 관련기관에만 제한적으로 송부하여 일반 해기사들에게 실질적인 도움을 주지 못했다"며, "심판에서 얻어진 값진 교훈사례를 이러한 교육기회를 통해 보다 많은 해상종사자들에게 적극적으로 알림으로써 앞으로 해양사고예방에 가시적인 효과가 나타날 수 있을 것으로 기대된다"고 말했다.

# 서해안의 '허베이스피리트' 호 피해주민 보상금 늘어날 듯

## 국제유류오염보상기금, 추정피해액 5,735억원으로 발표



국제유류오염보상기금(IOPC Fund)이 허베이스피리트 유류오염 추정 피해액을 늘림에 따라 피해주민들이 받는 보상금이 다소 증가될 것으로 보인다.

지난 6월24일 국제유류오염보상기금은 6월 현재의 허베이스피리트 유류오염 추정 피해액을 지난 3월 발표된 4,240억원보다 1,495억원이 증가한 최대 5,735억원에 이른다고 발표했다. 어업활동 재개 지연, 피해지역 수산물 수요 감소, 관광객 감소 등이 추정 피해액 증가의 주요 원인이다.

특히, '허베이스피리트 피해지원 특별법' 제정(6.15)으로 국제기금의 피해사정액 전부를 보상받을 수 있게 됨에 따라 추정피해액이 증가하면 피해주민이 보상받을 수 있는 보상금도 증가될 것으로 예상된다.

한편, 국토해양부는 지난달 23일부터 27일까지 런던에서 개최된 국제유류오염보상기금 회의에 농림수산식품부, 충청남도 관계자와 함께 참가하여 '허베이스피리트 피해지원 특별법'을 소개하고 피해지역 주민의 입장을 적극적으로 대변함으로써

피해액 조기사정 등 많은 성과를 거둔 바 있다.

우리 대표단은 동 회의에서 방제활동 등으로 인해 현재 정부가 청구할 수 있는 비용 550억원 및 향후 발생하는 모든 비용까지도 보상청구의 최후 순위에 둔다는 정부의 의지를 천명함으로써 국제기금의 보상액 전액이 피해주민에게 우선 돌아갈 수 있도록 했다.

또한 대표단은 금년 1월 및 2월에 실시된 방제활동 인건비가 지급되지 않아 피해지역 주민의 생계가 위협받고 있으므로 조속히 중간사정을 완료해줄 것을 국제기금에 강력히 요청하였다. 그 결과 7월 중 방제인건비에 대한 중간사정을 완료하겠다는 약속을 받아냈다. 국제기금의 중간사정이 완료되면 정부는 이를 근거로 방제인건비에 대한 대지급을 실시할 예정이다.





## 중국의 항만내 철광석 재고량 감소지시 벌크선시황에 영향 올림픽을 전후하여 경기장 주변의 공장가동도 일시 중단

최근 부정기건화물선의 시황하락이 중국 정부의 항만내 철광석 재고량 감소지시와 올림픽 경기장 주변의 공장가동 중단조치 등과 무관하지 않은 것으로 분석되고 있다.

중국 정부는 지난 5월 자국 항만내의 적정 재고량을 초과한 철광석이 효율적인 항만운영을 저해한다고 밝히면서, 초과 재고량을 해소할 것을 각 항만에 지시하였다.

중국의 국가발전개혁위원회는 철광석 재고량을 해소하기 위한 조치로서 각 항만에 대하여 재고량, 화주명단, 화물도착 시간 등의 정보를 6월20일까지 중앙정부에 보고할 것을 지시하였다.

중국의 항만당국은 철광석의 초과 재고에 대한 비용을 부과하는 것과 동시에 화주들에게 철광석 재고를 가능한 한 빨리 소진해 줄 것을 요구할 예정이다.

이같은 조치에 따라 당분간 중국의 철광석 화물 운송수요가 감소될 것이라는 전망으로 인해 최근에 건화물선 케이프사이즈의 운임이 크게 하락하는 등 파급효과가 큰 것으로 나타났다.

중국정부의 이 같은 조치는 5월부터 예견된 것으로, 5월 초 중국 항만내 철광석 재고량은 약 8,000만톤으로 적정재고량의 2배 정도였다.

이에 따라 중국의 국가발전개혁위원회가 야적료 인상을 발표하면서 철광석 재고량은 5월말 기준으로 약 6,400만 톤으로 감소되었는데, 중국 당국자는 철광석의 수입이 계속 감소하고 있어 곧

적정재고 수준인 4,000만~5,000만톤으로 줄어들 것으로 전망하고 있다.

일각에서는 중국의 이같은 조치가 최근 중국과 호주간의 철광석 가격협상에 대한 유리한 위치를 차지하기 위한 것으로 분석이 나오고 있다.

현재 철광석에 대한 수요가 풍부하여 협상력을 생산주가 가지고 있기 때문에 중국정부가 열세를 만회하기 위한 전략의 일환으로 철광석 재고량 감소를 주문하고 있다는 것이다.

중국의 야금광업기업협회(China Metallurgical Mines Association)는 중국의 이같은 조치로 인해 철광석 수입가격이 하락될 것으로 예상하면서, 금년 철광석 평균 현물가격이 CIF기준으로 톤당 110~130달러로 2007년 평균 가격보다는 높지만 2007년말 가격수준보다는 낮을 것이라고 전망하였다.

이와함께 중국 정부가 올림픽 개최일이 다가옴에 따라 몇 달전부터 올림픽 주 경기장이나 숙소 인근의 공장가동을 중단토록 함으로써 벌크선시황 하락을 더욱 부채질하고 있는 것으로 알려지고 있다.

이밖에도 초고유가로 인해 세계경제가 예상보다 더욱 침체되는 양상을 보이고 있는데다, 원자재 가격의 폭등으로 인해 인플레이션 압력이 고조되면서 많은 국가들이 원자재 수입을 자제하는 경향을 보이고 있는 점도 해운시황에 악영향을 끼치고 있는 것으로 분석되고 있다.

# 멕퀴리은행, 벌크선시장의 호황세 당분간 지속전망

## 향후 5년동안 철광석 공급상승 건화물시장 상승견인

중국과 인도 중심의 수요세로 인해 글로벌 경제 하락을 충분히 방어하고 있어 벌크선 시장의 호황세는 쉽게 끝날 것 같지 않다는 분석이 제기됐다.

이같은 분석은 멕퀴리은행이 최근 벌크선 운임 시장 분석 보고서에서 전망했으며, 운임 강세현상은 신용위기에 따른 인플레이우려를 충분히 잠재울 수 있는 수준이라고 덧붙였다.

또한 '건화물 운임, 기회의 바다'라는 주제로 철광석, 석탄 등의 주요 화물에 대한 벌크선시장이 고도 산업화에 확실한 반응을 보일 것으로 내다봤다.

한편, 보고서는 미개발된 항만 인프라와 뒤쳐진 선대확장 움직임 및 신조 자본조달의 불투명 등으로 인해 건화물운임시장은 다소 벽찬 모습을 보일

것으로 전망했다.

아직 중국은 글로벌 경제 위축의 분위기에도 불구하고 성장 고점 단계를 지나지 않았으며, 인도 역시 고도산업화의 발전 단계와 유사한 시기에 접어들었기 때문에 건화물 시장은 성장세를 유지할 수 있을 것이다.

또한, 중국이 브라질 철광석 수입 물량을 늘리면서 톤마일 수요가 증가하고, 향후 5년동안 철광석 공급의 상승은 건화물 시장의 상승을 견인할 것으로 전망했다. 석탄의 경우 중국내 전력공급량이 기하급수적으로 늘고 있기 때문에 수출은 감소되고 수입은 늘어날 것으로 예측했다.

## 미국, 물류보안시스템 더욱 강화하는 새로운 법률제정 추진 모든 컨테이너화물 선적에서 도착까지 모니터링 의무화

미국이 물류보안시스템 더욱 강화하는 새로운 법률제정을 추진하고 있어 미국에 기항하는 모든 정기선사들이 대책마련에 고심하고 있다. 2012년 7월부터 시작되는 미국행 컨테이너 화물에 대한 100% 사전 검색제도에 대한 논란이 계속되고 있는 가운데, 미국 의회에 물류보안을 더욱 강화하는 새로운 법률안이 제출되었다.

미 상원 민주당 프랭크 로텐버그 의원과 로버트 미멘데즈 의원이 공동 제출한 이 법안(2008년 미국 항만당국 이행법률, S.3174)은 미국 항만으로 들어오는 모든 컨테이너화물이 지켜야 할 보안기준을 마련하는 등 항만의 보안을 강화하는 내용을 담고 있다.

로텐버그 의원 등이 이 법률안을 제출한 것은 지난주 미 의회에서 개최한 항만보안법에 따른 100% 사전 검색 시범사업 평가회의에서 국토안보부가 2012년 7월부터 100% 사전 검색이 현실적으로 불가능하다는 의견을 내 놓았기 때문이다.

이 법안은 미국으로 입항하는 모든 컨테이너화물에 대해 컨테이너에 적입할 때부터 미국 항만에 도착할 때까지 모니터링을 의무화하는 등 컨테이너 보안기준을 담고 있는 것이 특징인데, 이 기준을 지키지 않는 컨테이너 화물은 미국 입항이 금지된다.



# 조선소측 VLCC 신조선 제시가격 1억7,000만달러에 육박

## 유조선시황 급등과 조선용 강재가격 상승으로 초고가



조선소측의 VLCC 신조선 제시가격이 연일 최고치를 경신하면서 1억7,000만달러에 육박하고 있다.

유조선시황의 호조로 용선료가 고가권을 형성하고 있는 가운데 2008년도 VLCC 운임은 연간 기준으로 사상 최고치를 기록할 것으로 전망되고 있는데다 조선용 강재를 비롯한 조선기자재 가격의 폭등 등으로 VLCC 신조선가가 지속적으로 상승하고 있다.

더구나, 시장 관계자들은 최근의 시황을 반영하여 VLCC 중고선가가 과거 최고치를 경신하여 2억 달러선에 거래됐다는 정보까지 흘러나오고 있어 신조선가의 상승을 부추기고 있다고 설명하고 있다.

신조선의 발주는 작년 이후, 벌크선에 치중되어 왔으며, 그 경향은 일본내에서 특히 두드러졌으며, 금년에 들어서도 변함이 없는 상황이다.

이에 반해 일본을 제외한 대부분의 탱커회사나 건조야드에서는 연초부터 VLCC나 수에즈막스 등 탱커의 신조발주가 크게 증가하여 시장을 주도하고 있는 것으로 분석되고 있다.

이러한 가운데 일본 조선업계의 VLCC 건조야드 관계자들 사이에서 VLCC 신조선 제시가격이 1억

7,000만달러에 달하고 있다는 얘기가 공공연하게 퍼지고 있다. 조선소측에서는 강재가격의 대폭적인 인상이 신조선가 인상의 주된 요인이라는 것이다.

일본에서의 강재가격의 인상폭은 조선사마다 다르지만, 2008년도의 상승폭은 30%에 달하고 있다고 한다.

한편, 조선소측에서는 금융기관의 용자긴축이나 통상적으로 고선가를 싫어하는 해운회사의 입장으로 인해 신조선가는 강재의 가격 인상폭을 하회하고 있다고 주장한다.

6월 하순의 VLCC의 신조선가 시세는 1억6,000만달러 수준이었다. 금년 봄의 강재가격 인상전의 선가 수준과 비교할 때, VLCC 신조선가가 1억7,000만달러를 기록하면 강재의 상승폭과 같은 30% 인상하는 것이다. 더구나, VLCC의 중고선가는 6월말에 2억달러까지 올랐다는 정보가 시장에 퍼졌었다. 이 건은 그리스선주가 중국 당국에 매선했다는 정보로서 이 매매가격이 사실이라면 6월 중순의 최고가에 비해 18% 상승한 것이다.

일본내의 VLCC 건조야드는 현재 실질적으로 미츠비시중공업과 카와사키조선, 아이·에이치·아이마린유나이티드(IHIMU), 미즈이조선, 유니버설조선, 이마바리조선의 6사이다. 나무라 조선소는 수주실적이 있어 향후 건조할 것으로 보이지만, 계속적으로는 수주하고 있지 않다. 다만, 나무라 조선소 이외의 건조야드도 선가상승이 현저하고, 탱커에 비해 선가가 협상하기 쉬운 케이프사이즈 벌크선이나 대형 철광석 수송선(VLOC)의 신조선 수주에 치우쳐져 있다.

# LPG선 해상운임 지난 2005년 10월이후 최고치 기록

금년 3월에는 한때 톤당 28달러로 과거 최저 수준

LPG(액화석유가스) 수송선의 해상운임이 급등하고 있다. 운임지표가 되는 중동-일본간 VLGC(탱크용량 8만입방미터급)는 1톤당 60달러 수준으로 지난 2005년 10월 피크시의 63달러 수준에 근접하고 있다.

VLGC 운임이 이같이 급격히 상승한 것은 기초 원료용 등에서 LPG의 수요가 증가하고 있기 때문이다.

VLGC의 해상운임은 지난 3월에 한때, 1톤당 28달러로 과거 최저 수준을 기록했다. LPG 공급에서 세계 최대인 사우디아라비아 국영 사우디 아람코(Aramco)의 공급량이 감소했던 것이 원인으로 당시 VLGC는 적자운항이 불가피했다.

하지만 4개월이 지난 지금 VLGC의 해상운임이 급격히 상승하고 있다. 미국 남부의 제유소가 허리케인 피해로 가동이 중단되어 미국향 석유제품 수송수요가 확대된 2005년 10월 피크 때의 운임과 거의 비슷해졌다.

LPG는 가정용 프로판이나 자동차용 연료, 석유화학 콤비나트(combimat) 등의 기초원료에 사용된다. 최근에는 사우디아라비아에 이어 중동의 카타르가 액화천연가스(LNG) 채굴의 수반가스로서 공급을 큰폭으로 끌어올릴 계획으로, 향후 해상운송량이 증가할 전망이다.

VLGC는 현재 세계에서 약 120척 정도가 운항 중이며, 발주잔량은 60-70척으로 확대되고 있지만, 노후선이나 중형선도 많아 2011년 시점에서 운항선대 규모는 약 150척에 달할 것으로 예상되고 있다.

1톤당 60달러는 1일 용선료 환산으로 약 4만달러수준이다. VLGC는 대부분 1개월 단위의 용선계약이 주류를 이루고 있으며, 현재는 1개월 기준 용선료가 120만달러 수준이다.

## 아시아발-북유럽/지중해 컨테이너 10% 증가

올들어 아시아지역에서 북유럽과 지중해지역으로 나간 수출컨테이너화물이 중국과 베트남발 화물의 증가세 둔화에도 불구하고 10%의 증가율을 유지하고 있는 것으로 나타났다.

금년 1-5월 중 아시아발-북유럽주·지중해항 정기항로의 컨테이너화물량(동맹분)은 전년도 같은 기간에 비해 10% 증가한 404만6,000TEU를 기록한 것으로 집계됐다.

발송지별로는, 북유럽으로 나간 컨테이너화물이 8% 증가의 257만TEU, 지중해지역으로 나간 화물이 14% 증가한 147만6,000TEU이다.

이 항로의 물동량은 지난 2월 이후 증가세가 둔화되었으나, 5월 들어 아시아발 북유럽주항이 12% 증가하는 등 계속해서 견조한 양상을 보이고 있다. 하지만, 북미항로에 취항중이던 대형 컨테이너선들이 최근들어 이 항로로 전배되는데다 초고유가에 따른 운항원가 상승 등으로 이 지역 취항선사들의 채산성은 낙관할 수 없는 상황인 것으로 전해지고 있다.

아시아발 북유럽항 컨테이너화물의 선적국별 증감현황을 보면, △중국이 12% 증가한 154만 3,000TEU로 전체의 60%를 차지했으며 △홍콩 선적량 14만500TEU(전년동기 대비 6% 감소)를 합하면 점유율은 66%이다.