

제17대 이명박 대통령 취임, '선진화의 원년' 선포

"소모적 정치관행 결별..대북관계도 실용의 잣대로"



이명박(李明博) 대통령은 2월25일 오전 국회의 사당에서 국내외 귀빈과 일반 국민 등 5만여명이 참석한 가운데 취임식을 갖고 임기 5년의 제17대 대통령으로 공식 취임했다.

경제 살리기와 실용주의를 내세운 이명박 정부가 국민의 기대 속에 출범함으로써 건국 이후 60년에 걸쳐 이룩한 산업화, 민주화에 이어 선진화로 국력을 한 단계 더 도약시키려는 대대적인 변화가 예상된다.

이 대통령은 이날 0시를 기해 노무현(盧武鉉) 전 대통령으로부터 군 통수권 등 대통령으로서의 모든 법적 권한을 인수 받은 뒤 군 통수권자로서 합동참모본부 지휘통제실의 근무상황을 점검하고 남극 세종기지 근무자를 격려하는 것으로 업무를 개시했다.

이 대통령은 '선진화의 길, 다 함께 열어갑시다'는 제목의 취임사에서 5대 국정방향으로 섬기

는 정부, 경제발전 및 사회통합, 문화 창달과 과학 발전, 튼튼한 안보와 평화통일 기반 조성, 국제사회의 책임 있는 일원으로서 인류공영 이바지를 제시했다.

이 대통령은 "대한민국 대통령으로서 새로운 60년을 시작하는 첫 해인 2008년을 대한민국 선진화의 원년으로 선포한다"면서 "산업화와 민주화의 결실을 소중하게 가꾸고 풍요와 배려와 품격이 넘치는 나라를 향한 장엄한 출발을 선언한다"고 말했다.

이 대통령은 "지난 10년, 더러는 멈칫거리고 좌절하기도 했지만 이제 성취의 기쁨은 물론 실패의 아픔까지도 자산으로 삼아 다시 시작할 것"이라면서 "우리는 이념의 시대를 넘어 실용의 시대로 나아가 한다"고 강조했다.

이 대통령은 "대한민국의 선진화를 이룩하는데 나와 너가 따로 없고, 우리와 그들의 차별이 없



다”면서 “협력과 조화를 향한 실용정신으로 계층 갈등을 녹이고 강경 투쟁을 풀고자 한다”고 화합 속의 전진을 약속했다.

특히 이 대통령은 “다음 60년의 국운을 좌우할 갈림길에서, 이 역사적 고비를 너끈히 넘어가기 위해서 국민 여러분이 더 적극적으로 변화에 나서 주실 것을 요청한다”면서 “어렵고 고통스럽더라도 더 빨리 변해야 하며 그 방향은 개방과 자율, 창의”라고 대대적인 혁신을 예고했다.

이 대통령은 경제 살리기와 관련, “신성장 동력

을 확보해 더 활기차게 성장하고 더 많은 일자리가 만들어져야 한다”고 지적하고 각종 규제의 효과와 불필요한 정부 업무의 민간 이양, 공공부문 경쟁 도입, 세금 감면, 기업인 투자 촉진을 위한 시장과 제도적 환경 개선, 노사문화의 자율적 개선, 중소기업의 성장 촉진, 자유무역협정을 통한 국부 확대, 농림수산업의 경쟁력 제고 등을 제시했다.

이 대통령은 “주택은 재산이 아니라 생활의 인프라”라며 주거 생활의 수준을 높이고 주택 가격을 안정시키는 주거복지정책을 적극 펴나가겠다고 다짐했다.

이 대통령은 새로운 외교 지표로 ‘글로벌 외교’를 내세우며 “더 넓은 시야, 더 능동적 자세로 국제사회와 더불어 함께 하고 교류할 것”이라고 설명한 뒤 “미국과는 전통적 우호관계를 미래지향적 동맹관계로 발전, 강화시키고 전략적 동맹관계를 굳건히 해 나가겠다”면서 일본, 중국, 러시아와 고루 협력관계를 강화해 동아시아의 평화와 공동 번영을 모색할 것이라고 밝혔다.

대북 관계에 대해 이 대통령은 “이념의 잣대가 아니라 실용의 잣대로 풀어가겠다”면서 ‘비핵·개방·3000 구상’에서 밝힌 것처럼 북한이 핵을 포기하고 개방의 길을 택하면 남북 협력에 새 지평이 열릴 것이라고 선(先) 북핵 폐기를 요구했다.

또 “남북의 정치 지도자는 어떻게 해야 7천만 국민을 잘 살게 할 수 있는가, 어떻게 해야 서로 존중하면서 통일의 문을 열 수 있는가 하는 생각



들을 나뉘야 한다”면서 이런 일을 위해서라면 남북 정상이 언제든 만나서 가슴을 열고 이야기해야 하며 그 기회는 열려 있다고 남북정상회담에 대한 개방된 자세를 취했다.

이 대통령은 “교육 현장에 자율과 창의, 경쟁의 숨결을 불어넣어야 한다”면서 교육 개혁의 중요성을 피력한 뒤 과학기술의 창의적 역량 확대, 미래지향적 국토 구조 개편 및 친환경·친문화적 구조 유지, 환경친화적 정책 추진, 콘텐츠 산업 경쟁력 강화를 통한 문화 강국 기반 공고화 등을 약속했다. 이 대통령은 소모적 정치 관행과의 과감한 결별을 강조하면서 “여야 야를 넘어 대화의 문을 활짝 열어 국회와 협력하고 사법부의 뜻을 존중하겠다”고 말했다.

이 대통령은 마지막으로 “우리의 시대적 과제, 대한민국 선진화를 향한 대전진이 시작됐다”면서

“한강의 기적을 넘어 한반도의 새로운 신화를 향해 우리 모두 함께 나가자. 저, 이명박이 앞장 서겠다”고 다짐했다.

이에 앞서 이 대통령은 오전 가회동 자택을 떠나 부인 김윤옥 여사와 함께 국립현충원을 참배한 뒤 취임식장인 국회 의사당에 도착, 새로운 5년을 알리는 대통령 취임선서를 했다.

취임식에는 전직 대통령과 3부 요인을 비롯, 이슬람 카리모프 우즈베키스탄 대통령, 남바린 앙흐바야르 몽골 대통령, 훈센 캄보디아 총리, 후쿠다 야스오(福田康夫) 일본 총리, 콘돌리자 라이스 국무장관, 탕자쉬안(唐家璇) 중국 외무담당 국무위원, 빅토르 주프코프 러시아 총리 등 외국의 주요 경축사절이 참석했으며 취임식 이후 이 대통령은 이들 사절들과 양자 회담, 면담을 통해 외교 활동을 벌였다.

해상교통관제(VTS) 시스템 및 시설 대폭 확충된다. 국토해양부, 3개 분야 20개 사업에 총 75억원 투자

해양사고 예방과 효율적인 항만운영 지원을 위한 해상교통관제(VTS : Vessel Traffic Service) 시설이 대폭 확충된다. 국토해양부는 지속적인 해상교통량 증가와 해상대교 및 신항만 건설 등에 따른 해상교통 환경변화에 적극 대응하고자 해상교통관제 시스템 및 시설확충을 적극 추진할 계획이다.

해양부의「2008 해상교통관제 시스템 설치·운영계획」에 따르면 △선박통항 안전관리를 위한 항만 및 연안 해역 VTS 시스템 확충 △VTS 관리·운영 역량 강화 △관제사 능력배양 전문 교육프로그램 실시 등 3개 분야의 20개 사업에 올해 75억원이 집중 투자된다.

특히, 올해는 신항만 건설 등 해상교통 여건 변화와 노후된 시설장비 개량을 위해 부산, 인천, 울산, 군산 등 8개항만에 VTS 시설장비 확충 및 군산-목포권 VTS 광역화 사업에 중점 투자할 계획이다.

또한, VTS 업무능률 향상을 위한 종합정보관리프로그램 개발, 관제사 역량강화 및 전문 관제인력 양성을 위한 전문교육·훈련 등도 중점 추진해 나갈 계획이다.

김병수 해양수산부 항행안전정보팀장은 “올해의 VTS 투자·운영 계획은 무엇보다 대형선박에 의한 해양사고 예방에 가장 큰 목표를 두고 추진되고 있으며, VTS 시설 확충 및 관제사 역량 강화 프로그램을 통해 우리 해양에서의 선박통항안전과 해운물류 효율성 강화에 많은 효과가 기대된다.”고 밝혔다.

현재 부산, 인천 등 14개 무역항과 완도-진도 연안의 효율적이고 안전한 해상교통관리를 위해 15개 VTS 시스템을 구축·운영 중이다.



국토해양부 정종환 장관 취임과 동시에 업무개시

취임 뒷날 충남 태안에서 봉사활동을 겸한 간부 대토론회



정종환 장관

국토해양부 정종환 장관은 2월29일 취임식을 갖고, 모든 경제활동의 심층기반을 이루고 국가 기간계획을 총괄 기획하는 부처로 거듭나기 위해 국토해양 산업과 IT, 문화산업 등의 융합을 위한 기반을 마련해 나갈 것이라고 밝혔다.

정종환 장관은 “국토해양부는 최소 10년 이상의 장기적인 미래 전망을 기초로 물리적 공간계획인 국토 도시 부문과 시간적 공간을 창조하는 교통 물류망 등 모든 경제활동의 심층 기반을 이루는 국가 기간계획을 총괄 기획하는 부처”라며 “균형과 경쟁력을 갖춘 지속가능한 푸른 국토를 창조할 것”이라고 말했다.

이에 따라 정 장관은 “세계로 뻗어가는 물류해운 강국 건설, 빠르고 편리한 교통서비스를 제공하고 지역이 자생력을 갖추 수 있도록 행정구역 단위를 넘어서는 광역경제권을 구축해 세계적으로 경쟁력을 갖춘 지역을 육성해야 한다”고 강조했다.

그는 내륙과 바다 연안을 함께 아우르는 도전적이고 진취적인 국토경영 전략으로 주변국과의 해양영토 경쟁에 적극 대처하고 해양과 연안에도 새로운 생활공간을 창출해 나가는 한편, 21세기 자원의 보고로서 해양자원의 이용과 개발에도 집중해야 한다고 주장했다.

또 동북아 물류허브 경쟁에서 앞서 나갈 수 있도록 사회간접자본을 확충해 나가는 동시에 물류해운산업의 경쟁력 강화를 위해 노력해야 한다고 덧붙였다.

정종환 장관은 교통물류체계 구축에 대해서는 기업의 물류비 부담을 대폭 줄이고, 해양항만 기능기관을 계기로 도로 철도 해운 항공 등 교통수단 간에 단절 없는 복합교통물류체계를 구축하여 교통물류의 효율성을 극대화할 것이라고 강조했다.

아울러 선진국 수준의 도시교통서비스와 교통 안전을 실현하기 위해 교통 인프라의 지속적인 확충과 효과적인 교통수요 관리, 지능형 교통체계를 구축하여 교통 혼잡을 대폭 개선해 나가면서 장애인 노약자 등 교통약자의 이동편의를 증진시키고, 선진국 수준의 교통 안전성을 확보할 수 있도록 노력할 것이라고 밝혔다.

정종환 장관은 “산적인 과제를 해결하고 책무를 다하기 위해서는 무엇보다 중요한 것이 건설교통부와 해양수산부, 행정자치부 직원이 아닌 국토해양부의 주인으로서 한마음 한뜻으로 일할 수 있는 화합과 단결의 분위기”라며 “종합적인 국토 해양경영, 통합적인 물류체계 구축이라는 목표를 향해 ‘국토해양부’ 호를 함께 노저어가자”고 말했다.



이어 국토해양부는 지난 3월1일, 2일 양일간 충남 태안에서 봉사활동을 겸한 간부 대토론회를 열고 주말을 이용하여 열린 이 행사에는 신임 정종환 장관과 국토해양부 소속 고위공무원 70여 명이 참석했다.

정종환 장관은 인사말에서 창의적 변화를 위한 노력을 당부하고 조직의 화학적 융합을 위해 애써 줄 것을 당부했다.

이번 토론회는 건설교통부와 해양수산부(해양·항만)의 통합에 따라 조직을 조기에 안정시킬 수 있는 해법을 찾고 조직이 나아갈 방향에 대한 청사진을 마련하는데 중점을 두었다.

국토관리 및 물류 전략 전반에 대한 전문가 강의 직후 진행된 5시간여 동안의 토론회는 분임별로 이루어졌으며 △국토해양부 위상 정립 방안 △수요자 중심의 정책 패러다임 전환 방안 △합리적 실용주의 실천방안이 집중적으로 다루어졌다.

한편, 국토해양부 정종환 신임 장관은 기름 유출로 어려움을 겪고 있는 태안지역 주민을 직접 만나 위로하고 방제활동 및 피해 보상과 관련한 다양한 의견을 들었다. 약 1시간 동안 진행된 간담회에서 주민들은 향후 생계대책 및 적정 수준의 보상이 이루어질 수 있도록 소관 장관으로서 힘써

줄 것을 요청했다.

이 자리에는 신평식 본부장(전 해양수산부 해양정책본부장)과 권희태 충남도 유류대책본부장 등 관계자 10여 명도 함께 참석했다.

토론회에 참석했던 국토해양부의 한 관계자는 “두 부처의 간부들이 부처통합과 동시에 서로 얼굴을 익히고, 앞으로 우리부가 나아갈 길을 같이 생각해 볼 수 있어 매우 뜻 깊었다”고 참석 소감을

밝혔다.

국토해양부 정종환 초대장관은 1969년 고려대학교 정치외교학과를 졸업하고 1971년 10회 행정고시에 합격 농림부에서 첫 공직을 시작했다. 1974년에 교통부로 자리를 옮긴 이후 공보관, 도시교통국장, 항공국장, 관광국장, 국토계획국장, 기획관리실장, 수송정책실장 등 교통부 및 건설교통부 요직을 두루 거쳤으며 이후 철도청장과 제주국제자유도시개발센터 이사장, 한국철도시설공단 이사장 등을 역임하는 등 국토교통 전문가로 인정받고 있다.

특히 정 내정자는 1997년 건교부 수송정책실장을 맡으면서 경부고속철도 기본계획을 완성하고 이듬해 철도청장에 취임했으며 2003년에 한국고속철도건설공단 이사장, 2004년에 한국철도시설공단 이사장 등을 잇따라 연임하면서 경부고속철도 개통과 철도구조개혁을 완성했고 2007년부터는 우송대학교 철도건설환경공학과 석좌교수로 활동하면서 철도부문에서 왕성한 활동을 벌이고 있다.

반면 건교부 시절 해운항만분야와는 크게 인연을 맺지는 못했으나 1976년 사무관시절 교통부 중앙해난심판원에서 1년여간 근무한 적이 있다.



국토해양부 제2차관에 이재균 전 정책홍보관리실장 임명

이명박 대통령, 제1차관에는 권도엽 전 도로공사 사장



권도엽 제1차관



이재균 제2차관

이명박 대통령은 2월29일 국토해양부 제1차관으로 권도엽 도로공사 사장, 제2차관에는 이재균 전 해양수산부 정책홍보관리실장을 내정하고, 3월2일 임명장을 수여했다.

권 신임 제1차관은 옛 건설교통부에서 잔뼈가 굵은 관료출신으로 건교부를 떠난지 1년 4개월 만에 금의환향한 셈이다.

특히 국토 주택정책 등 건설 부문 업무에 해박하고 일처리가 치밀한 편으로 건교부 선배들의 호평을 받고 있다.

권 신임 차관은 1979년 안동세무서에서 공직생활을 시작했으나, 1982년 건설부로 옮겨 기획예산담당관, 총무과장, 건교부 국토정책국장, 주택국장 차관보, 정책홍보관리실장 등 요직을 두루 거쳐 도로공사 사장을 맡아왔다.

이 신임 제2차관은 1981년 해운항만청에서 공직생활을 시작해 해양수산부에서 27년간 근무한 해운항만정책 분야 전문가다. 기획력과 업무 추진력, 조직 장악력이 뛰어난 것으로 평가받고 있다.

이재균 신임 제2차관은 부산고등학교와 연세대 행정학과, 스웨덴 세계해사대학원(해운학과), 행시23회, 해양수산부 공보관, 해운물류국장, 정책홍보관리실장을 역임했다.

[신임 이재균 국토해양부 2차관 약력] △부산고(73) △연세대 행정학과(77) △부산대행정대학원 행정학과 석사(79) △스웨덴해사대학 석사(90) △한국해양대학교 원 해운경영학과 박사(03) △행정고등고시(23회) △동해지방해운항만청 삼척출장소, 부산지방해운항만청 항무과(행정사무관) △선원과, 스웨덴 해사대학, 해운국 진흥과(행정사무관) △부산지방해운항만청 부두과장, 미국 뉴욕/뉴저지항만청(서기관) △기획예산담당관실, 장관비서관, 총무과장(서기관) △총무과장, 마산지방해양수산청장(부이사관) △부산지방해양수산청장, 공보관, 해운물류국장(이사관) △해운물류국장(일반직고위공무원) △정책홍보관리실장(고위공무원)



2012 여수엑스포 본격 준비를 위한 제도적 기반 마련

국회 본회의에서 '여수세계박람회 지원특별법' 통과

지난해 11월 유치에 성공한 2012년 여수세계박람회의 성공적 개최를 지원하기 위한 특별법이 22일 국회를 통과했다.

이에 따라 여수세계박람회 조직위원회 설립, 전시관 등 박람회 직접시설에 대한 정부지원, 정부 지원위원회 구성·운영 등 금년부터 2012 여수세계박람회를 본격적으로 준비하기 위한 제도적 기반이 마련되었다.

동 법에 따르면 박람회의 개최준비 및 운영업무를 전담할 조직으로 재단법인 형태의 조직위원회를 구성하도록 규정하고 있어 오는 3~4월경 “2012여수세계박람회 조직위원회”가 공식 발족하게 된다.

또한, 전시관·상업시설·종사자 숙박시설·항만친수시설 등 박람회 직접시설과 교통시설에 대해 국가의 재정지원 근거도 마련되어, 25ha에 달하는 전시구역을 포함하여 여수지역의 접근성을 높이기 위한 도로·철도·공항 등 기반시설 확충이 본격화될 전망이다.

특히, 세계적인 국제행사 개최도시로서의 위상에 걸맞게 여수시내 도로망 및 도시경관 정비사업에도 정부의 재정지원 근거가 마련되어 세계박람회를 계기로 여수지역 발전에 전기가 마련될 것으로 보인다.

한편, 정부는 동 법에 따라 박람회와 관련된 주요정책의 심의·조정을 위해 새로 발족되는 국토해양부 등 관련부처와 전남도지사·여수시장 등 30인의 위원으로 구성되는 정부지원위원회(위원장 : 국무총리)를 구성하고 범정부 차원에서 여수



세계박람회 준비를 지원할 계획이다.

해양수산부 여수세계박람회 준비기획단의 김영석 본부장은 동 법 제정을 계기로 이제 4년여밖에 남지 않은 박람회 준비작업이 본격적으로 탄력을 받을 것이며, 해양을 주제로 하는 최첨단의 박람회로 준비하여 국가균형발전에 기여함을 물론 해양을 통해 21세기 국가아젠다를 제시할 수 있는 계기가 되도록 노력하겠다고 하였다.

정부 관계자에 따르면 조만간 설립되는 조직위원회의 위원장은 새 정부에서 국제적 감각과 경륜·명망을 두루 갖춘 인사로 위촉할 예정인 것으로 알려졌다. 88서울올림픽은 박세직 전 의원이, 93대전세계박람회는 오명 전 장관이, 2002월드컵은 정몽준의원 및 이연택 전 장관이 조직위원장을 역임한 바 있다.

동 법은 여수에 지역구를 둔 김성곤, 주승용의원을 포함한 의원 28명의 발의로 국회에 상정되었으며, 다음주 중 정부에 이송되어 공포와 동시에 시행될 예정이다.



한국형 국제선박거래소 성공의 관건은 펀드에 있다

선박거래연구회, 국제선박거래소 개설방안 심포지엄

개미 투자자들을 바다로 이끌어 내면 한국형 국제선박거래소가 대성공을 거둘 것으로 분석된다.

선박거래를 전담할 국제선박거래소의 부산 설립 움직임이 가시화되고 있는 가운데 2월15일 오후 부산 수영구 아쿠아펠리스호텔에서 선박거래연구회(VEXRO·회장 박맹언 부경대 교수) 주최로 ‘국제선박거래소 개설방안’에 관한 심포지엄이 열렸다.

국제선박거래소 설립은 이명박 대통령 당선인의 정책공약에 포함돼 있는데다 부산시와 정부도 의욕적으로 나서고 있어 이번 심포지엄에 많은 관심이 쏠렸다.

특히 주제발표에 나선 김종성 해양수산부 해양심판관은 펀드 조성을 통한 ‘한국형 국제선박거래소’ 설립을 강력히 주문해 눈길을 끌었다.

그는 “1700년대 출발한 발틱해운거래소가 이미 시장을 선점했기 때문에 이를 흉내내 거래소를 만드는 것은 블루오션정책이 아니라 명백한 레드오션정책”이라며, 이를 뛰어넘는 과감한 도전을 위해서는 성공의 키를 펀드에서 찾아야 한다고 역설했다.

김 심판관은 “위험회피 방안, 수익확보 방안, 적절한 거래가 보장된다면 투자할 돈은 얼마든지 있지만 선박, 물류, 바다관광, 어촌, 수산에 투자할 방법이 없어 부동산이나 주식으로 돈이 몰리는 것”이라며, 전국민, 아니 전 아시아인이 바다에 1인 1펀드를 가입하도록 유도한다면 국제선박거래소가 성공하고 거대한 국부가 창출될 수 있다고 강조했다.

김 심판관은 이어 “우리가 국제선박금융을 지배하기 위해서는 조선업, 부동산업, 토목·건축업, 금융업을 모두 해상으로 옮겨 와 기존 선박펀드 이외에 △물류+자본 △선박건조+자본 △관광+선박+자본 △부동산+물류+자본 등 퓨전형 펀드상품을 개발해야 한다”며, “이를 통해 고수익을 창출하고 대형자본·국제자본을 유입하면 기존 국제거래소와 차별화되는 한국형 국제선박거래소의 성공신화를 만들 수 있다”고 주장했다.

그는 끝으로 정부 투자만으로 거래소가 추진된다면 설립이 늦어지고 외국과의 차별화도 쉽지 않기 때문에 설립·운영을 민간주도형으로 하는 게 유리하다고 덧붙였다.

이어 ‘국제선박거래소의 지경학적 적정성’이란 주제를 발표한 윤광운 부경대 경영대학장은 부산, 인천, 평택, 광양 등 주요 후보지역별 장단점을 분석했다. 부산과 관련해서는 △해양수도로서의 브랜드 가치 △국제 항만물류 중심도시 이미지 △인근 지역의 발달된 선박관련 산업 △시민들의 높은 인지도 등을 장점으로 꼽았지만 △낮은 국제적 접근성 △수도권에 집중된 금융 인프라와 기존 시장 △적극적이지 못한 행정처리 절차 등을 단점으로 꼽았다.

이날 심포지엄에는 국제선박거래소 관련 의원 입법을 추진중인 안경률 한나라당 부산시당위원장과 정의화 의원, 김종렬 부산일보 사장 등 정관계·언론계·학계 인사 등 100여명이 참석했다.

2007년 전세계 선대 증가율 2003년 이후 가장 낮은 수치

전세계 신조선 인도 물량은 전년대비 2.6% 증가에 그쳐

전세계 선박 증가율이 예상보다 훨씬 낮은 것으로 나타났다.

시티그룹의 조선담당 애널리스트인 이석제상무는 최근 보고서에서 2007년 전세계 선박 인도 물량은 GT 기준시 2006년 대비 2.6% 증가에 그친 것으로 나타났다고 밝혔다. 이는 2006년 선박 인도량 증가율인 14.3%에 비해 크게 감소한 것이다.

그 결과 2007년 전세계 선대 증가율은 2003년 이후 가장 낮은 수치인 4.8% 증가에 그쳤다.

실제 선박 인도량이 예상보다 훨씬 낮아진 이유는 주로 중국의 중소형 조선소에서 선박 인도 물량이 당초 계획에 크게 미치지 못하고 있기 때문인 것으로 분석됐다.

2007년 중국의 중소형 조선소들의 경우 실제 선박 인도량은 당초 예상 인도물량보다 25% 줄었다. 이는 중국 중소형 조선소들의 선박 인도가 지연되고 있음을 나타내고 있다.

현재 선박 수주잔량 기준시 2009년까지 연간 30~40% 증가할 것으로 나타나고 있지만, 신규치 및 기자재 부족으로 실제 선박 증가율은 한 자릿수에 그칠 것으로 전망됐다.

이석제 상무는 또 선박 인도량 증가율은 후판 공급 증가율인 연간 15%를 앞지를 수 없을 것으로 분석했다.

연간 15%이 후판 증가율이면 신규치 등으로 선박 건조에 후판이 더 소요됨을 감안하면 실제적으로 선박 건조 증가분은 대략 10% 내외로 추정된다.

이는 선박 인도 물량이 기껏해야 연간 10% 증가를 의미하며 선박 해체 물량을 감안하면 실제

선대 증가율은 4~5% 수준에 그칠 전망이다.

이 상무는 또 올해 중국 중소형 조선소의 선박 인도 지연 비율이 최대 40%까지 치솟을 것으로 예상했다. 현재 시장에서 예상하고 있는 선대 증가율은 발주된 선박이 적기 인도됐을 경우를 가정하고 있기 때문에 비롯된 것으로 이석제상무는 분석했다.

한국 중소형 조선업계 관계자들 역시 중국에 선박을 발주한 선주들이 중국 조선소들의 납기 지연 및 계약 조건 불이행 등으로 선박 발주 취소가 지속될 것으로 예상하고 있다. 또 이로 인해 발주가 취소된 물량이 다시 시장에 나올 경우를 대비해야 할 필요가 있는 것으로 내다봤다.

주한 외국인 선주협회 정식단체로 등록

우리나라에 주재하고 있는 외국 해운기업의 현지 법인 대표 및 주재원으로 구성된 외국인 선주협회가 국토해양부에 정식단체로 등록됐다.

외국인 선주협회(AFSRK)는 “해양수산부의 이번 등록 승인은 국제적인 해운기업들을 모두 감싸 안고 함께 일할 수 있는 분위기를 조성함으로써 한국의 해운산업의 가치가 한껏 향상될 것으로 기대된다”며, “동북아 물류허브를 이룩하기 위한 중요한 계기가 될 것”이라고 밝혔다.

총 26개 외국 해운기업들이 참여한 외국인 선주협회는 세계 10대 컨테이너 선사 중에 9개 선사가 포함되어 있으며, 자동차 운반선사로 EUKOR, Wallenius, Eastern Car Liner, 그리고 세계적으로 유명한 탱크, 케미컬, 벌크 운반선사들이 포함되어 있다.



계속되는 철광석 가격상승이 신조선가 상승으로 이어져 일본 및 한국 철강회사 최근 65% 인상가격에 도입계약

철광석을 포함한 세계 원자재 수요증가 및 가격 급등이 이어지고 있는 가운데, 최근 주요 철강회사들이 철광석 수출업체와 높은 수준의 가격협상을 잇따라 매듭지어 눈길을 끌고 있다.

KMI의 최근 분석에 따르면, 일본 Nippon Steel 및 한국 Posco사가 브라질 Vale사와 65% 인상된 가격에 철광석 수입계약을 체결했다.

또한 중국 Baosteel사도 브라질 철광석 공급업체와 4월1일자로 철광석 가격을 인상하는 데 합의했으며, 호주 Rio Tinto와 BHP사도 비슷한 수준의 가격인상을 검토 중인 것으로 알려졌다.

세계 철광석 가격의 지속적 상승이 조선업에 미치는 파장에 관련업체가 주목하고 있다. 일반적으로 철광석 가격상승은 건조비용을 가중시켜 전체 선가의 인상으로 이어지게 되며, 이는 조선소뿐만 아니라 선사를 포함한 발주처의 경영부담으로 작용한다.

이를 반영하여 금년 신조선 발주량은 2월들어 일시적으로 1월의 절반 수준까지 감소했다.

그러나, 장기적으로는 철광석 가격이 계속 상승할 것에 대비하여 조기에 신조선을 발주하는 추세가 확산될 것이며, 노후선 해체시기가 앞당겨지면서 철강재 부족현상도 크게 완화될 것이라는 긍정적인 전망도 나오고 있다.

한편 주요 대형조선소들이 이미 충분한 건조량을 확보하고 있어 신규수주량 확보에 크게 연연하지 않는 등 안정적인 경영상태를 유지하고 있는 가운데, 중소 조선소들은 수주량 감소에 따른 수익성 악화가 예상되고 있다.

최근 우리나라 중소 조선소의 경우, 지속적인 신조선가 상승으로 수주실적이 크게 감소하고 있으며, 중국의 경우도 주요 중소 조선소의 철강재 구매비용이 전체 건조비용에서 차지하는 비중이 상승함에 따라 이에 대한 대책마련에 고심하고 있다.

머스크라인, 선원 125명 해고조치 일단락

덴마크의 해운그룹인 AP몰러-머스크라인은 2월 29일 자국선원(직원 및 선박요리사) 약 125명에게 상응하는 보수(퇴직금)를 지불하여 자율적인 퇴직을 유도하고, 재취업을 지원하기로 덴마크의 선원단체와 협약을 체결했다고 발표했다.

이에 앞서 머스크라인은 선원비 절감 등 경영합리화를 위해 자국 선원 200명을 해고한다고 발표한 바 있다. 이날 선원단체와 체결한 협약에 따르면, 약 125명의 직원 및 요리사는 상응하는 보수를 받고, 명퇴형태로 자발적인 퇴직을 유도하는 한편 재취업 및 재교육 지원을 받는다. 그리고 회사측은 협정에 따라 해고통지를 발급하지 않기로 했다.

이와 관련하여 머스크라인측은 “고도로 경쟁이 격렬한 국제해운시장에서 비용구조 개편이 불가피하다. 동협정에 의해 당사자들이 자율적인 판단을 통해 실시하는 것이 중요하다”며, 모든 당사자에게 있어서 이것은 합의할 수 있는 최선의 해결책이라고 강조했다.

덴마크 선원관련협회는 이번에 해고지명된 약 200명의 선원 대부분이 속해있는 단체로서 이번에 제안된 조건은 덴마크 금속노동자·선원조합에 제안된 것과 동일해야 한다는 것이 협정의 전제가 되었다.

영국 가디언지, 선박의 CO₂ 배출량 추정치의 2.2배

연간 배출량 11억2,000만톤으로 세계 전체의 4.5%

영국 가디언지는 최근 선박의 이산화탄소(CO₂) 배출량이 종전 추정치의 2.2배 초과하는 연간 11억2,000만톤에 이른다고 보도함으로써 전세계 해운시장에서 파문이 확산되고 있다.

특히 가디언지는 선박의 환경대책이 거의 전무한 상태에 있다고 규탄하고 있다. 지구 온난화 방지의 세계적 정부기구인 IPCC(정부간 기후변화 협의체) 의장도 해운업계에 대해 대책을 요구하고 있다.

이와 관련하여 일본 국토교통성 해사국 관계자는 “국제해사기구(IMO)에서 조만간 정식으로 Co₂ 조사에 착수키로 한 만큼, 이같은 수치는 객관성이 의심스럽다”며, 경계감을 나타냈다.

이 신문은 유엔 조사의 데이터로서 선박 Co₂ 배출량이 세계의 총배출량의 4·5%를 차지해 항공기의 2배 이상에 이른다고 보도했다. 전전에 추정치는 국제에너지기구에서 발표한 5억2,100만톤으로 인식되어 왔다.

이번 데이터의 출처는 불명하지만, 행정관계자에 의하면 작년 12월에 공표된 IMO 유황 산화물(SO_x) 전문가그룹의 보고서 내용의 수치를 인용한 것으로 분석되고 있다.

그러나 동보고서는 SO_x 배출량의 조사가 목적이며, Co₂를 전문적으로 조사한 내용은 아니다. 이 때문에 관계자들은 데이터의 확실성에 의문을 제기하고 있다.

IMO는 이번 봄 Co₂를 시작으로 하는 지구 온난화가스(GHG)의 선박 배출량의 조사를 개시해, 이번 가을을 목표로 보고서를 정리할 방침이다.

이 신문 기사 중에서 주목을 끌고 있는 것은 IPCC 의장인 라젠드라·파체우리 박사의 발언으로 그는 “지금까지 기후변동의 논의과정에서 선박은 제외되어 왔지만, 다음의 유엔의 골조에는 포함되어야 한다”며, “그렇게 되지 않으면 책임 회피가 된다”고 강조하는 등 기후변동의 논의에 선박을 포함시키야 한다는 입장을 피력한 대목이다.

IPCC는 1988년 11월 유엔 산하 세계해상기구(WMO)와 유엔환경계획(UNEP)이 기후변화와 관련된 전 지구적인 환경문제에 대처하기 위해 각국의 기상학자, 해양학자, 빙하 전문가, 경제학자 등 3천여명의 전문가로 구성된 정부간 기후변화 협의체이다.

인니, 작년말부터 THC 인하 요구 추진

인도네시아에서 작년말부터 THC(터미널핸들링차지(THC)의 인하를 요구하는 움직임이 가시화됨에 따라 이 지역에 취항중인 정기선사들이 크게 곤혹스러워하고 있다.

문제의 발단은 인도네시아선주협회(INSANA)에서 비롯됐는데, 동 협회는 지난 2007년 12월 자국 하주협회와 협의하여 THC 감액에 합의, 이같은 내용을 인도네시아 운수상에 보고했다.

현 시점에서 인도네시아 정부로부터 THC 인하에 대해 구체적인 지침 등은 나오지 않았지만, 컨테이너선사측은 인하 금액이 너무 큰데다 INSANA가 독단으로 화주단체와 감액결정을 했다는 점에서 크게 반발하고 있다.

또 INSANA 회원사들마저도 이번 THC 요율인하 움직임에 대해 협회 일부 간부의 독주에서 비롯됐다고 보고 이를 비난하고 있는 실정이다.



세계 1-3위 정기선사 아시아-북미항로에서 공동운항 4월부터 선복공유협정 체결, 3개 루프에서 협조배선

세계 컨테이너선복량 상위 3사인 머스크라인을 비롯하여 MSC, CMA-CGM이 최근 아시아-북미서해안 정기항로에서 선복공유협정(VSA)을 체결, 오는, 4월부터 협조배선에 들어감에 따라 경쟁선사들이 크게 긴장하고 있다.

현재 이들 3사는 일부의 서비스를 제외하고 북미항로에서는 단독 서비스를 실시하고 있지만, 앞으로 아시아-북미동해안 전용 등을 제외한 북미서해안 남부(PSW) 서비스에 집중한다는 것이다.

이들 3사는 이를 위해 컨테이너선 15척을 투입, 일본·동아시아와 북미 서해안 PSW를 묶는 3개 루프 운영체제로 재편할 계획이다.

지금까지 격렬한 경쟁을 펼쳐 온 이들 3사는 북미항로의 물동량 증가세 둔화와 코스트 상승 등 동항로 경영환경이 크게 바뀐에 따라 종전의 운영체제를 대폭 개편하여 효율성을 극대화하기로 했다.

특히, 새로 개편되는 서비스는 3사가 아시아와 북미서해안 PSW간을 묶는 서비스로서 제공하고 있는 4개루프(머스크라인의 TP5와 TP8, MSC의 NOS, CMA-CGM의 YTS)를 3개루프로 조정하는 것으로 루프1과 루프2는 각각 8,000TEU형 5척을 투입하고 루프3은 4,000 TEU형은 5척을 투입한다.

루프1은 남중국/동중국과 PSW를 연결하는 서비스로 머스크라인이 4척, CMA-CGM이 1척을 투입한다. 기항지는 홍콩-카오슝-상해-청도-로스앤젤리스-홍콩 순이다. 이어 동중국/북중국-PSW의 루프2 기항지는 대련-천진-상해-영파-

로스앤젤리스-오클랜드-대련 순으로 이 항로에는 MSC에서 4척, CMA-CGM에서 1척을 각각 투입한다.

루프3은 머스크라인이 미국적 컨테이너선을 투입하고, MSC와 CMA-CGM은 머스크라인 선박의 슬롯을 이용하는 형태가 된다. 기항지는 광양-부산-고베-시미즈-나고야-요코하마-로스앤젤리스-오클랜드이다.

특히, 8,000TEU급을 투입하는 루프1과 루프2 항로는 모두 아시아지역의 마지막 기항지를 중국상해와 영파로 정했다. 이는 동중국지역과 북미서해안의 PSW노선을 연결하는 수송시간을 크게 단축하여 경쟁력을 유지하기 위한 포석으로 풀이되고 있다. 또 연료유나 내륙 수송비용의 상승에 대응하여 컨테이너선의 대형화를 통해 TEU당 코스트를 삭감하는 목적도 있는 것으로 알려졌다.

머스크라인 등 3사는 그동안 스케일메리트를 살려 동서 기간항로를 중심으로 단독으로 서비스를 실시해 왔다. 그러나 최근들어 급격한 연료유 가격의 상승이나 내륙 수송비용의 급등, 그리고 동항로의 컨테이너물동량의 가파른 둔화 등 북미 정기항로를 둘러싼 환경이 급속도로 악화됨에 따라 이 항로에 취향중인 정기선사들이 적자를 면치 못하는 등 대책마련에 고심해 왔다.

세계 컨테이너 보유선복량 상위를 차지하는 빅쓰리가 북미항로에서 전격적으로 연합하여 공동운항을 개시기로 함에 따라 경쟁선사는 물론, 얼라이언스에게도 영향을 줄 것으로 분석되고 있다.

중국, 향후 3년내 세계일류 해양강국 로드맵 발표

해양총생산량 2010년 국내총생산(GDP) 11% 이상

중국은 2월21일 해양강국으로 부상하겠다는 의지를 드러낸 '국가해양산업사업발전계획요강'을 발표했다.

중국 국가해양국이 이날 발표한 요강에 따르면 중국은 해양총생산량이 오는 2010년 국내총생산(GDP)의 11% 이상이 되고 해양사업에서 연 평균 100만명의 고용이 새로 창출되는 것을 목표로 해양 자원 개발과 탐사에 적극 나설 계획이다.

이 요강은 2006년부터 2010년까지 11차 5개년 계획 기간에 시행되는 해양사업 종합계획이며, 중국이 해양사업 종합 개발계획을 공개한 것은 이번이 처음이라고 신화 통신이 보도했다.

쑤즈후이(孫志輝) 국가해양국 국장은 이번 해양 종합 개발은 해양 사업발전에 이정표가 될 것이라고 말하고 중국은 이번 요강을 성공적으로 마무리해 해양강국으로 우뚝 설 것이라는 자신감을 보였다.

중국은 2010년까지 세계 최초로 해저 7천m까지 탐사할 수 있는 유인 심해잠수정을 해저로 내려 보내는 실험에 착수할 계획이다. 이 심해 잠수정은 이미 기본적인 개발을 마치고 성능을 테스트중이며, 잠수정에 승선할 요원들을 선발중이다.

현재 전세계에서 유인 심해잠수정을 보유하고 있는 국가는 미국과 일본, 프랑스, 러시아 등 4개국 뿐이며 최대 잠수 깊이도 6,500m에 그치고 있다.

중국은 또 이 기간 해양 석유와 가스개발을 위해 1-2개의 대중형 탐사 후방기지를 건설하고 3천t급의 해양감시선 1척과 1,500톤급 2척 등을 건조, 자국 해양 감시를 강화할 계획이다.

요강은 이밖에도 △남극대륙에 과학기지를 건설하고 △하루 5만톤생산의 해수담수화 장치를 국산화하며 △해양 항해, 환경 위성발사 계획 등을 담고 있다.

미국 캘리포니아 Lawenthal 법안, 화주들 반발 거세

연간 5억달러의 기금을 조성, 항만인프라와 환경개선

미국 캘리포니아 항만을 대상으로 TEU당 30달러의 별도 요금 부과를 골자로 하는 일명 Lawenthal법안이 의회를 통과할 것으로 알려져 화주들의 반발이 거세지고 있다.

이 법안의 취지는 LA/LB 및 오클랜드항의 모든 컨테이너화물에 TEU당 30달러를 부과하여 연간 5억 달러의 기금을 모금하고, 이를 항만 인프라와 환경개선을 위한 비용으로 충당한다는 것이다.

문제는 이러한 법안이 항만을 이용하는 화주의 비용을 증가시키고, 대상 항만의 경쟁력을 저하시킬 우려가 높다는 점이다. 2006년 버클리대학의 연구에 따르면, 항만부대비용이 100달러 이상 상승하면 LA/LB항의 컨테이너 화물이 적어도 매년 100만TEU씩 감소할 수 있는 것으로 분석되었다.

현재 LA/LB항이 부과하는 TEU당 요금은 피어패스(PierPass) 통과료 50달러를 포함한 100 달러에 달하는 것으로 알려져, 추가적인 비용부과가 많은 부작용을 초래할 것으로 우려되고 있다.

피어패스는 항만적체와 대기오염 해소를 목적으로 도입한 제도로 사전신고를 하지 않았거나 주간에 운행하는 컨테이너 운송트럭에 TEU 단위 비용을 부과하는 제도이다.