



물류보안 강화 추세 대응위해 물류정책기본법 개정안 마련

녹색물류기업으로 인증 통해 행정적·재정적 인센티브 부여

국토해양부(장관 정종환)는 물류분야에서의 온실가스 감축을 적극 추진하고, 세계적으로 확산되고 있는 물류보안 강화 추세에 체계적으로 대응하기 위하여 물류정책기본법 개정안을 마련하여, 6월15일부터 7월4일까지 입법예고 하였다.

금번 개정안의 주요내용은 기업이 환경친화적으로 물류활동을 확대하도록 유도하기 위해 민·관 합동으로 녹색물류협의기구를 구성하고 기업의 환경친화적 물류활동을 발굴·심사하여 보조금 등을 지원하는 한편, 우수 물류기업과 화주기업을 녹색물류기업으로 인증하여 인증기업에게 행정적·재정적 인센티브를 부여할 수 있도록 하였다.

작년 말 제3차 교토의정서 당사국 총회에서 채택된 UN발리로드맵에 따르면 우리나라도 2013년부터 온실가스 의무감축국에 포함될 것으로 예상되며, 교토의정서의 감축기준(90년 배출량의 5.2%수준)을 적용할 경우 도로화물수송 부문의 CO2감축 목표량은 2015년 22백만톤, 2020년 26백만톤이 될 것으로 추정되어 우리기업들의 충실한 대비가 요구된다.

EU, 일본 등 선진국들은 이미 오래전부터 지구 온난화에 대응하여 마르코폴로 프로그램(모달소프트 등에 보조금 지급(프로그램 I (2003~2006) 7,500만 유로, 프로그램 II (2007~2013) 4억 6,800만 유로)), 그린물류파트너십(국토교통성, 경제산업성, 화주·물류 단체·기업 등 2,900개 기업·단체 참여, 2007년 36억엔 보조금 지급) 등을 통해 친환경 물류활동을 지원해오고 있다.

9.11 테러이후 미국을 중심으로 강화되고 있는 물류보안이 물류흐름에 장애요인이 되지 않도록 대응 시책을 마련하도록 하고, 관련 산업 및 전문

인력을 육성·지원하도록 하는 법적 근거를 마련하였다.

현재 미국은 2012년부터 자국민입 컨테이너를 수출항에서 100% X-ray검색할 것을 요구하고 있고 국제 물류보안 기준들도 속속 마련되고 있어 향후 이러한 보안기준을 충족하지 못할 경우 국제 교역에 참여할 수 없는 환경이 다가오고 있어 물류보안에 대한 대비가 시급한 실정이다.

국가와 민간의 물류정보화사업의 영역을 명확히 하고 단위 물류정보화사업간 중복 방지 및 연계 강화를 위해 국가물류정보화기본계획을 수립하도록 하였다.

'08년 말 현재 구축되었거나 구축중인 단위물류정보망은 총 34개로 파악되고 있으며 각기 별도의 사업으로 추진되고 있어 종합적인 검토 필요성이 제기되고 있다.

물류창고 등 물류업에 대한 취업 기피로 인한 물류관련 기계·장비 조작, 물류정보시스템 운영 등 실무물류기능인력 공급부족을 해소하기 위해 실무물류기능인력 육성 근거를 마련하고 앞으로 육성방안 등을 마련해 나갈 예정이다.

국제물류주선업자가 변경등록 위반행위에 대해 1,000만 원 이하 벌금을 부과하도록 되어 있어 위반행위에 비해 처분이 과다하여 벌칙을 사업정지 또는 과징금(200만원)으로 형평에 맞게 조정하였다.

국토해양부는 금번 개정안을 7월4일까지 20일간 입법예고하여 일반국민·관련기관 등의 의견을 수렴하여 합리적인 의견은 법안에 적극 반영할 계획이며, 법제처 심사 및 국무회의 등을 거쳐 9월 정기국회까지 개정안을 제출할 예정이다.

예·도선료를 7.1~12.31 동안 2~4% 감면키로

예선 및 도선 업계, 국내항만 활성화에 동참

7월1일부터 금년 말까지 우리나라 항만의 예선 기본료는 4%, 예선사용료는 2% 그리고 도선료는 2.25% 각각 감면되게 된다.

우리 항만의 예·도선료가 외국 항만에 비해 비싸다며 외국적 선사들이 예·도선료 인하를 건의함에 따라 예·도선 업계는 경기침체 여파에 따른 국내항만 입출항 선박 감소로 예선 및 도선 물량도 전년 동기 대비 약 10~20% 감소하는 등 어려운 상황이지만 고통분담 차원에서 예·도선료 인하를 결정하게 되었다.

국토해양부에 따르면 실제 우리 항만의 예·도선료는 외국 주요항만에 비해 낮은 수준임에도 불구하고, 「한국도선사협회 및 한국예선업협동조합」은 선사 등 사용자 대표가 참여하는 실무협의회 및 중앙협의회 심의·의결을 거쳐 예·도선료를 한시적으로 인하하기로 하고 인하폭과 시행시기를 자율적으로 확정하였다.

예선(曳船, Tug Boat)이란 항만을 이용하는 선박이 부두 및 계류시설에 이·접안하고자 할 경우 항만시설 보호 및 선박 안전을 위해 선박을 끌거나 밀어주는 역할을 하는 선박을 말하며, 현재 전국 12개 무역항에 53개 업체 소유의 예선 210여 척이 등록되어 있다.

도선(導船)이란 해협이나 항만을 출입·통과하는 선박에 도선사가 탑승하여 당해 선박을 안전한 수로로 안내하는 일을 말하며, 현재 전국 11개 도선구에 236명의 도선사(Pilot)가 배치되어 있다.

한편, 부산항 항만업계 관계자는 금번 예·도선료 인하가 외국적 선사의 국내 기항을 촉진하고 국내항만 활성화에 크게 기여할 것으로 기대된다고 밝혔다.

국토해양부 경찰청간 해상교통안전업무 협력 강화

국토해양부(장관 정종환)는 경찰청과 해상교통안전업무 협력 강화를 위하여 “선박모니터링시스템(AIS) 연계운영을 위한 업무협정서”를 6월5일 체결했다고 밝혔다.

경찰청에서는 해안 경계와 선박감시 업무를 위하여 해안 레이더 감시시스템을 운영하고 있으나, 레이더 탐지범위가 짧고(약 20마일, 36km), 선박운항 정보를 사전에 파악할 수 있는 정보망이 없어 해안 감시업무에 어려움을 겪어 왔었다.

이에 따라, 양 기관은 “선박모니터링시스템 연계운영을 위한 업무협정서”를 체결하고 우리나라 연안에서 항행하는 선박의 위치정보 등을 공동 활용하기로 했다.

국토해양부에서 구축 운영 중인 선박모니터링시스템(AIS) 정보를 연계 운영하면 선박제원, 선박위치, 속력 등 선박운항정보를 손쉽게 파악할 수 있을 뿐만 아니라 해안에서 50~70마일(90~126km)까지 선박탐지가 가능하게 된다.

업무 협정서 체결을 통해, 양 기관간 해상교통안전 업무 협력이 강화되면 해양사고 예방과 경찰청의 효율적인 해안경계 및 선박감시업무 수행에도 크게 기여 할 것으로 기대된다.



해양문화재단 제4회 대한민국해양사진대전 대상에 '귀로' 수상 국토해양부 장관상인 금상에 '배가 수놓은 한복의 수채화' 등



해양문화재단과 매일경제신문이 공동 주최하고 국토해양부 및 해양경찰청, 한국선주협회 등이 후원하는 '제4회 대한민국 해양사진대전' 시상식이 7월1일 오후 5시 세종문화회관 세종홀에서 최장현 차관을 비롯하여 최남정 해양문화재단 이사장, 김영무 한국선주협회 전무, 이용우 해양환경관리공단 이사장 등이 참석한 가운데 개최됐다.

특히, 이번 대전에는 김홍수 작가의 '귀로'가 국무총리상인 대상의 영예를 차지했으며, 금상부문에서는 박석동씨의 '배가 수놓은 한복의 수채화'가 국토해양부장관상을, 권병산씨의 '환희의 열광'이 매일경제회장상을 각각 수상했다.

이번 대전에서는 특별상으로 황의동씨의 '운무속의 백도'가 2012여수세계박람회조직위원장상을 수상했다.

또한, 은상부문에서 '모래폭풍'(조성근)이 해양경찰청장상을, '바다로가는 길'(양상현)이 해양문

화재단이사장상을 각각 받았다.

그리고 동상부문에서는 '작은 포구의 일상'(배희숙)이 한국선주협회장상을 받았으며, '적조방제작업'(이영환), '강양항의 아침'(박영조), '일몰 파도와 만난 자연의 조각품'(이승건), '작업1'(박홍식), '수출의 역군'(김애숙) 등이 후원단체장상을 각각 수상했다.

이밖에도 '과메기작업'(안희중) 외 26점 등이 입선하여 상장과 부상을 받았다.

대상수상자에게는 국무총리상과 상금 500만원, 금상 수상자에게는 국토해양부 장관상과 매일경제회장상 및 상금 300만원이 각각 주어진다. 또한 이번에 신설된 특별상에는 2012여수세계박람회조직위원장상과 300만원 상금이 주어진다.

은상과 동상에 대해서는 각각 상금 200만원과 100만원 및 해양관련 기관장상이, 입선자에게도 각각 상금이 주어진다.



이 날 수여식은 국토해양부 최장현 차관을 비롯한 내빈과 수상자 및 가족들이 참가한 가운데 거행되었으며, 이에 앞서 입선작이 전시된 세종문화회관 지하 미술관에서 전시회 개소식이 개최됐다. 수상작 70점은 7월1일부터 7월7일까지 서울 세종문화회관 미술관에서 전시되며, 사진에 관심있는 사람이면 누구나 무료로 관람할 수 있다.

서울 전시 이후에 부산, 인천, 목포, 포항, 울산, 통영, 평택, 군산, 동채, 대산, 마산, 여수 등 지방에서도 순회전시가 있을 예정이다.

해양사진대전은 일반 국민들의 해양에 대한 관심 및 해양활동에의 참여를 제고하기 위하여 해양 관련 단체들이 개별적으로 실시하던 4개 사진전을 확대·개편하여 2006년부터 공동으로 개최하고 있는 해양수산 분야 최고의 사진전이다.

올해 제4회 행사는 지난 5월 한달간 해양의식, 해양관광, 해양환경과 해양오염, 해양산업, 해양레포츠 등 해양관련 사진을 공모하여 총 1,875점의 작품을 접수하였고, 국내 사진학과 교수 등으로 구성된 심사위원단의 예심 및 본심을 거쳐 총 70점의 작품이 입상작으로 선정되었다.



▲ 귀로 _ 김홍수



▲ 환희의 열광 _ 권병산



▲ 배가 수놓은 한쪽의 수채화 _ 박석동



▲ 운무속의 백도 _ 황의동



2012 여수세계박람회 위원장에 강동석 전 장관 취임

위원 총회에서 재적위원 과반수 찬성으로 선출



2012여수 세계박람회 (이하 여수세박) 조직위원장에 강동석 전 건설교통부 장관이 취임했다.

2012여수세박 조직위는 6월16일 오후 2시 세

종문화회관 세종홀에서 위원총회를 개최하고 재적위원 과반수의 찬성으로 강 전 장관을 새 조직위원장으로 선출했다.

강동석 신임위원장은 수락인사에서 "올림픽, 월드컵과 함께 세계 3대 주요 국제행사인 여수세계박람회의 실행책임을 맡게 되어, 개인적으로는 국가에 보답하는 마지막 봉사의 기회로 생각하면서 막중한 책임감을 느낀다"며, "성공적으로 개최될 것이라는 확신을 가지고, 참여와 성원을 바탕으로 위원장직을 수행하겠다"고 포부를 밝혔다.

강동석 신임 위원장은 이날 국토해양부 장관의 승인을 거쳐 오후 5시 조직위원회 대회의실에서 취임했다.

이어 열린 취임식에서 강 위원장은 "여수세계박람회는 단순한 전시 행사의 차원을 넘어서, 대외

에 새로운 '희망'을 제시하고 실현하는 자리가 되어야 하며, 국가적으로는 범국민적인 에너지를 결집하여 경제위기를 극복하고 해양 분야의 녹색성장을 구현하는 제4도약의 자리가 될 것"이라고 밝혔다.

강 위원장은 "박람회장은 국정기조인 녹색성장의 구현과 사후활용 등을 철저히 고려하여 조성될 것이며, 적극적인 참가유치활동을 통해 올해안에 50개 중점 대상 국가를 유치하겠다"고 밝혔다.

또 강 위원장은 "교통·숙박·관광 등 박람회장 바깥에서 이루어지는 업무에 대해서 지역사회가 담당해야 할 역할이 지대하다"며, "조직위원회와 지역사회가 상생의 협력관계를 구축함으로써, 여수세계박람회를 차질없이 준비하겠다"고 밝혔다.

취임식 이후 곧바로 총괄 업무보고를 받은 강 위원장은 이튿날인 6월17일 박람회가 개최될 여수현지를 방문해 지역의 여론을 수렴하고, 박람회장 준비상황과 교통상황 등을 점검할 계획이다.

한편, 조직위는 6월16일 열린 위원총회에서 장승우 전 조직위원장을 고문으로 추대하고, 이준희 전 주스웨덴 대사를 정부대표로 선출했다. 이준희 정부 대표는 외국정부 또는 국제기구와의 중요사항에 관하여 교섭을 하거나, 국제회의, 중요조약에 정부대표로 참여하게 된다.

중국의 원유수입 증가 침체된 VLCC 운임인상 견인

원유수출 증가로 VLCC 용선계약-건수도 증가추세

중동의 대아시아 원유수출이 최근 증가세를 보이고 있는 가운데 중국의 원유수입이 급증, 침체된 VLCC 운임상승을 견인하고 있다.

외신에 따르면, 브로커들은 호르무즈해협에서 극동지역으로 수출되는 원유가 증가하면서 유조선시황이 호전되고 있으며, 이러한 영향으로 인해 당분간 VLCC급과 수에즈막스급 유조선의 운임이 회복세를 이어갈 것으로 전망했다.

회복을 견인할 것이라 예측하고 있다.

특히, OPEC 회원국인 사우디아라비아는 글로벌 원유가가 최근 30% 상승함에 따라 생산량을 증대시키고 있다.

클라슨리서치의 한 애널리스트는 “원유수출이 증가하면서 VLCC 성약, 즉 선주와 용선주간 용선계약-건수가 증가하고 있으며, 중동 원유생산량과 나이지리아 원유수출량이 증가하고 있다”고 말했다.

최근들어 중국의 원유 수입량이 상당히 증가하였고, 자국내 수요량도 증가하고 있다. 이에 따라 엄청난 원유가 중국으로 향하고 있다. 이에 반해 유럽향 중동원유 성약건수는 급격히 줄었다.

Lorentzen & Stemoco's daily report는 7월 첫째 주 중동 OPEC 회원국가로부터 유조선으로 운송되는 원유량이 4% 증가하여 약 1230만배럴에 달할 가능성이 있다고 전했다. 아울러 아시아권 터미널로 향하는 원유량이 급격히 증가했으며, 그 양은 약 710만배럴에 달할 것으로 추산되고 있다.

Lloyd's Marine Intelligence Unit's Apex 서비스의 자료에 의하면, 중동원유의 약 13%, 전체

4,000만톤 중 500만톤이 6월 한달간 중국으로 수출된 r서으로 나타났다.

2008년부터 OPEC 회원국들의 원유생산 감소로 인해 중동 원유수출량은 줄기 시작했다. 1/4분기 동안 하루 400만배럴 수준으로 감소하였다. Apex 자료에 의하면 5월 중동 원유 선적량은 하루 1,700만배럴로 크게 증가한 것으로 분석했다. 작년 5월에는 중동 원유생산자들은 하루 1,900만배럴을 수출했었다.

Barclays Capital의 애널리스트 Amrita Sen은 “중국정부의 경기부양책은 분명 그 효력을 나타내기 시작했다. 우리는 잠재적인 원유수요에 대한 가속을 목격하고 있으며, 중국 정부는 더 많은 원유를 비축할 것”이라고 강조했다.

중국 정부는 자국에서 소비할 수 있는 90일분 수입물량을 원하고 있고, 지금까지 1억200만배럴을 보유하고 있다. 중국 정부는 추가적으로 2억 1,300만배럴을 필요로 하고 있다.

한편, 서아프리카에서 VLCC에 선적되고 있는 원유도 증가세에 있다. 지난 중국의 원유비축에 대한 노력에 힘입어 1배럴당 58달러를 기록하였으며, 이는 현재 약 배럴당 70달러보다 17% 낮은 수치이다.

중국의 이같은 원유사재기로 인해 아제르바이잔 국유에너지기업인 'Socar'는 2003년 건조된 재화중량톤 30만9,270DWT급 VLCC '올림픽 레전드' 호를 535만달러에 용선계약을 체결했다. 동탱커는 터키 Ceyhan에서 중국 닝보까지 26만톤의 원유를 실어 나를 예정이다.



호주, 브라질 제치고 세계 최대 철광석 수출국 복귀

지난해 호주 철광석 수출량 전년대비 16% 증가

호주는 지난 2008년 브라질을 제치고 세계 최대 철광석 수출국의 명성을 되찾았다.

국제연합무역개발회의에 따르면 호주산 철광석 수출량은 지난해 3억900만톤으로 전년에 비해 16% 증가하였다.

이러한 증가세는 중국으로 수출하는 선적물량이 29% 증가했기 때문이다. 그 물량은 약 1억 8,300만톤에 달한다. 전체 호주 철광석 수출량 3억900만톤 중 60%에 해당된다.

2007년에는 브라질 'Vale'사의 방대한 사업확장으로 최초로 호주를 누르고 세계 최대의 철광석 수출국으로 등극하였다. 브라질의 철광석 수출량의 절반은 2008년에도 아시아로 수출되었다.

중국의 철광석 수입 증가추세가 지속될 것으로 전망됨에 따라 케이프사이즈급 벌크선대의 운임도 호전될 것으로 예상되고 있다. 중국 자국내 철광석 생산이 감소하기 때문에 중국의 철광석 수입 물량이 철광석 소비량의 절반을 차지하고 있다.

하지만, UNCTAD는 금년도 철광석 해상물동량은 7억8,000만톤으로 2007년 수준으로 회복할 것으로 전망했다.

국제해상 운임시장은 금년도 침체를 벗어나지 못할 것이고 아마도 몇 년간 지속될 것으로 UNCTAD는 전망하고 있다.

조강생산에 대한 가장 이상적인 가정을 세우더라도, 철광석에 대한 수요는 확실히 2008년보다 2009년에 낮을 것으로 분석되고 있기 때문이다. 현 공급과잉 상황이 곧 끝나지는 않을 것이라는 지적이다.

세계철강협회는 2009년도 조강생산량이 15% 감소할 것으로 전망했지만, 이러한 우울한 전망은 금년도에 철강재 소비가 살아날 듯한 중국을 제외한 것이다.

중국강제협회는 4억6,000만톤 5억톤 정도의 원강제 생산을 전망하고 있다. 이에 반해 유럽에서는 철광석 수요가 지난 9개월간 급격히 줄었다. 특히 유럽의 강제생산은 지난 5월에 약 44%까지 하락하였다.

2009년 초 중국의 돌발적인 철광석 수입량 증가에도 불구하고 철광석 수요는 전체적으로 하락하였다.

UNCTAD 보고서는 비록 호주가 철광석 최대 수출국으로 등극하였으나, 가격과 선적, 그리고 수요면에서 기초적인 변화가 감지됐다고 지적했다. 이는 글로벌 시장에서의 장기적이고 중대한 변화로 이어질 것으로 예측했다.

예를 들어, 인도의 철광석 생산량은 현재 2억 1,400만 톤에 달하며, 그 중 1억100만 톤을 수출한다. 기존의 탄광만을 기초로 계산된 양이다.

이는 빠르게 성장하는 중국 수요에 의해 새롭게 창출된 시장기회를 잡으려는 인도의 의지가 엿보인다. 인도는 15년전 겨우 430만톤만을 수출했었다.

세계 최대 강제생산업체들인 Vale, Rio Rinto와 BHP Billiton은 중국내 철광석 생산이 증가할 것이라 전망했지만 중국내 생산이 급격히 감소하였다.

소위 빅쓰리라고 불리는 상기 업체들은 전 세계 조강생산의 1/3과 해상으로 수송하는 철광석의 2/3를 도맡고 있다.

아시아발-미주향 컨테이너물동량 19개월 연속 마이너스 기록

올 1-4월 339만7962TEU로 전년동기대비 20.6% 감소

아시아 18개국 지역과 미국을 연결하는 정기항로의 컨테이너물동량 감소세가 지속되고 있다.

일본해사센터가 미국의 통관통계서비스를 제공하는 JOC-PIERS의 자료를 기초로 정리한 데이터에 따르면, 올들어 1월부터 4월까지 아시아지역에서 미국으로 수출된 컨테이너화물은 총 339만7962TEU로 전년도 같은 기간의 427만9,008TEU에 비해 20.6%가 감소했다.

특히 이 항로에서의 월간 물동량은 지난 2007년 10월부터 19개월간 연속 마이너스 성장을 기록했다.

그러나, 금년 3월 한달간 물동량은 83만8,356TEU로 전월대비 15.5% 늘었으며, 4월에는 87만7,924TEU로 전월대비 4.7% 증가한 것으로 집계돼 전반적인 시황이 바닥을 친게 아니냐는 분석이 나오고 있다.

아시아발 미국향 컨테이너화물의 선적국가별 증감현황을 보면, 홍콩을 포함한 중국발 컨테이너화물은 4월에 3개월만에 60만TEU대에 달했다.

이에 반해 4월중 일본발 화물은 전년 동월대비 39.1% 감소하는 등 4개월 연속 30%대의 감소율을 기록했으며, 한국발의 경우는 지난 3월보다 하락폭이 축소된 것으로 나타났다.

동남아시아 국가연합(ASEAN)은 전체적으로 11개월 연속 마이너스를 기록했으나, 남아시아지역의 방글라데시는 의류 등의 수출호조로 8개월 연속 증가세를 보였으며, 인도는 9개월 연속 감소

세를 보였다.

반대로, 미국발 아시아향 컨테이너물동량은 금년 1-4월중 180만1,577TEU로 전년동기대비 16.9% 감소했다. 그러나, 이 항로의 물동량은 지난 2008년 10월부터 금년 4월까지 7개월 연속 감소하는데 그쳤다.

한편, 아시아발 미국향 컨테이너화물의 품목별 증감현황을 보면, 그동안 동항로의 시황을 견인해 온 주택관련 3개 품목, 즉 가구 및 가재도구, 건축용구 및 관련품, 바닥재·블라인드 등의 플라스틱 제품의 합계는 17개월째 줄어 전년대비 19.3% 감소했다. 이 3개 품목은 동항로 전체화물의 22.1%를 점유하고 있다.

이어 주종품목인 섬유관련 의류 및 관련품은 14개월 연속 감소해 전년대비 10.1% 줄었다 이 품목은 동항로 컨테이너화물의 11.5%를 차지하고 있다.

이와함께 전기제품의 경우 :일반전기기기는 6개월 연속 감소함으로써 전년대비 11.5% 줄었으며, 텔레비전 및 비디오 등의 영상음향제품은 전년대비 21.2% 감소했다.

이밖에도 아시아발 미국항로 시황에 가장 큰 영향을 주는 미국의 주택경기 동향을 보면, 금년 5월중 주택착공건수(계절조정완료, 연율환산)는 전월대비 17.2% 늘어난 53.2만호로 과거 최저치를 기록한 금년 4월 이후 큰 폭의 증가세로 전환되어 시황회복에 대한 기대감을 증폭시키고 있다.



노르웨이선급협회 세계 신조선 건조계약 취소 564척 선박엔진 및 헤치커버 메이커 조사에 근거하여 산출

노르웨이선급협회(DNV)는 5월 하순 현재 전세계 조선소에서 건조계약이 취소된 신조선은 모두 564척으로 지난 4월에 비해 72척이 증가한 것으로 분석했다.

로이즈리스트 최신호에 따르면, 신조선 건조계약 취소건수는 각국 조선소와 선박용엔진 및 헤치커버 등의 메이커 등을 상대로 조사한 것으로 점차 늘고 있다.

신조선 건조계약 해지는 선종별로 벌크선이 압도적으로 많고, 국가별로는 한국의 조선소가 중국의 조선소를 앞서고 있다는 것이다.

DNV의 이같은 집계는 엔진이나 헤치커버 등의 메이커에 대한 조사에 근거하고 있어 정보로서의 신뢰도가 높은 것으로 지적되고 있다.

일본해사신문 최신호에 의하면, 신조선 건조계약 해지건수에 대한 수치는 정식으로 계약을 체결하지 않은 내정물량이나 추가 건조옵션이 포함되는 케이스도 있다는 것이다. 일본해사신문은 취재 결과 금년 4월 시점에서 전세계 신조선 계약해지건수가 1,000척을 웃돌고 있다고 보도했다.

해운 및 조선업계에서는 이러한 건조내정 선박이나 옵션을 신조선 계약취소 건수에 포함시켜야 할 것인지에 대해 의견이 갈리고 있다.

신조선 건조계약 해지가 세계 해운시장에서 주목을 받는 이유는 가까운 장래에 선박의 수급전망

을 평가름하는 열쇠가 되기 때문이다. 신조선 건조 내정 또는 옵션 선박을 해지건수에 포함시킬지 여부가 해운 및 조선업계에 심리적인 영향을 끼칠 수는 있으나, 실제 해운시장에서의 영향을 고려하면, 큰 의미가 없을 것으로 분석되고 있다.

호주 발전용 연료탄 주요 선적항만 체선선박 149척

호주의 발전용 연료탄 선적항만에서의 체선현상이 점차 심화되고 있는 것으로 나타났다.

일본해사신문에 따르면, 6월27일 현재 호주의 주요 9개 연료탄 선적항만에서 화물선적을 위해 대기하는 선박은 일주일전에 비해 9척 늘어난 149척이다.

발전용 석탄의 출하로 세계최대 선적항인 뉴캐슬항이 8척 늘어난 46척의 선박이 대기중이며, 다린폴베이항은 4척 늘어난 41척, 헤이포인트항은 2척 늘어난 8척, 글래스스톤항은 지난해와 같은 23척 등으로 각각 집계됐다.

석탄출하가 집중되는 동호주에서 체선선박이 증가하고 있는 것에 대해 세계해운업계가 주목하고 있다. 선박의 체선은 운항을 일시적으로 중단하는 것으로 부정기선 시황의 상승으로 이어지기 때문이다.

한편, 전력회사의 전용선 배선이 집중되는 뉴캐슬항에서는 체선심화로 선박의 배선스케줄 변경이 불가피한 상황이다. 장기수송계약(COA) 선박이 체선으로 발이 묶이면 추가로 스팟시장에서 선박을 용선해야하는 상황이 전개되고 있다.

신조 및 중고선 구매 선주사 연간 800억달러 자본부족에 직면 대형선박을 중심으로 약 30%에 달하는 신조물량 취소될 듯

현재의 불안정한 시장상황에서 대부분의 은행들이 노출위험을 줄이기 위해 여러 방안을 모색하고 있는 가운데 신조 및 중고선박 구매를 앞둔 선주사들은 연간 800억달러 규모의 자본부족에 직면할 전망이다.

Bank of Ireland의 해운부분 수장인 Paul Packard씨는 리버풀에서 열리고 있는 Short Sea Congress에서 "향후 3년간 약 6,500억달러 규모의 신조물량이 예정되어 있으며, 이 가운데 50%가량은 은행에 물려있다"고 밝히고, "평균 60%의 레버리지를 보유한 해운업계는 신조물량 자본조달을 위해 연간 650억달러의 자본이 소요되고, S&P를 위해서도 150억달러가 추가적으로 필요하다"고 강조했다.

이어 Packard씨는 "따라서 총 800억달러가 요구되나 지금 바로 조달되지는 않을 것으로 보인다"며, "65%를 차지하고 있는 10개 주요 해운은행의 상황을 고려해 볼 때 이들 모두는 해운포트폴리오를 축소하기를 계획하고 있기 때문에, 800억달러의 자금이 어떻게 조달될 지 판단하기가 매우 어렵다"고 덧붙였다.

또한, "만약 은행들이 다시 해운 여신을 허락하게 되더라도 이는 800억달러의 절반 수준에 불과할 것"이라고 주장했다.

아울러, 일반 상업은행들의 여신수준은 재정 안정성 불안, 손실, 자본감축 및 현재로서 해운산업이 더 이상 매력적이지 못하다는 사실 등으로 거의 중단된 상황이라고 결론내렸다.

이에 따라 선주사들은 자금조달을 위한 다른 방

법을 모색해야 한다고 주장했다. 그는 "그동안 해운산업은 호황기를 누렸으며, 운종계도 엄청난 수익을 창출할 수 있었던 이들은 S&P활동을 통해 자본조달을 이룰 수 있을 것"이라고 전했으며, "특히 한국 조선소들에 발주한 신조물량에 자본조달을 기다리고 있는 선주사들에 대해 수출 자본조달이 또 다른 가능성이 될 것"이라고 말했다.

이와 관련 "한국에서 조선업은 대규모의 사업이고, 정부 당국측은 금융부족 등의 이유로 중단되기를 원치 않고 있다"고 전했으며, 일본, 한국 및 중국 정부는 대규모 수출금융지원 부서가 존재하고 있지만 전세계적인 상황은 그렇지 못하다고 설명했다.

한편, 주요 해운 부분에 대한 발주물량과 관련해, 현재 선복량의 37% 수준을 보이고 있는 탱커 시장 부분은 큰 무리가 없으나, 10%~20% 정도가 더 좋다고 설명했다. 하지만, 69% 수준을 보이고 있는 벌크부분에 대해서는 "끔찍한 수준"이라고 일축했으며, "규모가 커지면 커질수록 상황은 더욱 심각해질 것"이라고 전했다.

반면, 45% 수준을 보인 컨테이너부분 역시 대형선의 문제와 관련해 '불균형적'이라고 덧붙였다.

아울러 "자본부족 문제가 존재하고 수출금융 혹은 선주사들과 같은 방법으로 800억달러가 완벽히 채워지지는 않을 것이기 때문에 이러한 발주물량이 취소될 수 있는 기회가 올 것"이라고 전했으며, "주로 대형선박을 중심으로 약 30%에 달하는 신조물량이 취소되어야 한다는 데 공감을 얻고 있다"고 설명했다



중국, 정부주도 선박금융 확대통해 조선산업 적극 지원 조선산업 재건 「선박공업조정 및 진흥계획 세칙」 시행

중국 정부가 자국조선산업의 재건을 위해 팔을 걷어부쳤다.

중국은 지난 6월 글로벌 금융위기의 여파로 인해 급속도로 침체되고 있는 조선산업의 재건을 위해 정부 주도의 지원을 골자로 한 「선박공업조정 및 진흥계획 세칙」을 확정, 발표했다.

이 세칙은 선박금융을 확대하여 자국조선소의 신조선 수주를 지원하고, 노후선박과 단일선체유조선의 시장퇴출을 촉진시켜 신조선 수요증대를 유도하는 등 다각적인 지원방안을 담고 있다.

특히, 동 세칙의 기본기조는 △성장유지 △내수 확대 △구조조정으로서 이를 달성하기 위한 구체적인 6개 목표를 제시하고 있다.

중국 정부는 동 세칙을 발표하면서 중국 조선산업은 중대한 전환점을 맞이하고 있으며, 지금의 위기를 기회로 삼아 국제적 지위를 향상시켜야 한다고 강조했다.

중국 정부는 조선산업은 해운업과 해양개발, 방위산업 등의 기술장비를 제공하는 종합적인 산업으로서 강철과 석화, 경공업, 방직, 장비제조, 전자정보 등의 핵심산업발전 도모는 물론, 수출확대에도 주도적인 역할을 하는 중추산업이라며, 오는 2011년까지 시행하는 구체적인 목표를 밝혔다.

중국이 이같은 세칙을 마련하여 시행기로 한 것은 2008년 하반기 이후 전세계 해운시장이 금융위기의 여파로 급격히 침체됨에 따라 조선시장에도 악영향을 미쳐 신조선 수주가 거의 중단되고, 선박금융도 어려움에 직면하여 이미 체결된 건조

계약에 해지가 줄을 잇는 등 심각한 상황에 처해 있기 때문이다.

이와 관련하여 중국 정부는 “당의 17차 인민대표대회 정신을 실현하고, 등소평 이론과 성장유지, 내수확대, 구조조정이라는 3대 주요사상을 지도방침으로 과학적인 발전 가치관을 실행하기 위해 우선, 적극적인 신용대출 정책을 통해 신조발주를 안정화시켜 경영상의 리스크를 해소함으로써 조선산업의 안정적인 발전을 도모한다고 밝혔다.

동 세칙 실행을 위한 기본원칙은 신조선 수요확대와 구조조정, 그리고 해양공정 장비 경쟁력 향상으로 요약된다.

이를 위해 신조선 발주시장을 안정화시켜 생산량 증가세를 유지한다는 것이다. 조선사는 인도연기 및 계약해지와 관련된 리스크에 적극 대비해 대량의 주문취소를 방지하는 한편, 기한내 계약을 충실하게 이행해 안정적인 생산량 증가세를 유지한다는 전략이다.

이와 함께 정책을 충실히 이행함으로써 선박의 수요확대를 이끌어 낸다는 계획이다. 수송능력 구조를 효율적으로 조절하고 노후선박의 시장퇴출을 적극 유도함으로써 선박시장의 수요를 확대한다는 것이다.

또 구조조정을 통해 조선자원을 재통합한다. 구조조정을 실시해 신조선과 수리조선, 해양공정 장비의 생산자원을 재통합시켜 기업을 대형화함으로써 선박 기자재산업과 조선업의 조화로운 발전

을 추진한다는 복안이다.

아울러, 해양공정 장비의 발전을 촉진시켜 나갈 계획이다. 핵심기술과 신제품 연구개발을 통해 기술경쟁력을 강화시키는 한편, 이를 통해 선박과 해양공정 장비의 설비수준을 향상시켜 국제경쟁력을 도모한다는 전략이다.

이를 시행하기 위한 목표로 우선 선박생산을 안정적으로 향상시키는데 주력한다는 것이다. 향후 3년간의 선박공업은 안정적이고 빠른 성장을 유지할 것으로 예상됨에 따라 2011년까지 선박생산량은 5,000만톤, 선박용 저속디젤엔진 생산량은 1,200만 마력까지 끌어올릴 계획이다.

이어 시장점유율을 확대시키는데 역점을 둔다. 2011년까지 선박 건조량은 세계선박 건조량의

35%이상을 차지할 것이며, 첨단기술 고부가가치 선박시장 점유율 20%, 해양공정 장비시장의 점유율 10%를 달성한다는 것이다.

그리고 생산능력을 현격히 향상시킨다. 3대 주류 선박자재 국산화율을 65%까지 향상시키고, 선박용 저속디젤엔진과 중속디젤엔진, 갑판기계 등 기자재의 국내시장 만족도를 80% 이상으로 끌어올린다는 목표다.

이와 더불어 구조조정을 실시한다는 것이다. 선박 기업 중 대형그룹은 첨단선박 시장에서 비교적 높은 국제경쟁력을 갖추고 있으며, 해양공정장비 생산기지는 초보적인 규모인데 반해 선박용 생산설비업체는 빠르게 성장함에 따라 장강구(長江口) 등을 세계적인 조선기지로 발전시켜 나갈 계획이다.

일본의 중고자동차 수출 최근 8개월 연속 마이너스 성장 1-5월 중고자동차 수출 23만대로 전년동기비 60% 감소

일본의 중고자동차 수출물량이 지난해 9월 글로벌 금융위기 이후 큰 폭으로 줄고 있다.

일본의 국제자동차유통협회(IATA)에 따르면, 금년 5월 중고차 수출대수는 5만676대로 전년도 같은 달에 비해 59% 줄었다. 지난 2008년 10월부터 8개월 연속 마이너스 성장을 기록하고 있다.

러시아로 수출된 중고자동차 대수는 5개월 연속 큰 폭으로 감소해 91%가 줄었다.

특히 이같은 감소로 인해 일본의 중고자동차 수출대상국 중 월 1만대 이상 국가가 없어졌다. 그동안 일본의 중고자동차를 월평균 1만대 이상 수입하던 아랍에미리트도 14% 줄어든 7,180대로 저조한 상황이다.

일본의 중고자동차를 수입하던 상위 25개국 가운데, 증가한 것은 7개국에 그쳤으며, 이마저 4월부터 감소세로 돌아섰다.

일본 중고자동차 수출대상 국가별 순위를 보면, 아랍에미리트가 큰 폭의 감소에도 불구하고 올해 1월부터 5개월 연속 1위를 고수하고 있으며, 방글라데시가 51% 증가한 5,651대로 2위, 러시아가 4,421대로 3위를 차지했다.

이어 뉴질랜드가 23% 줄어든 4,357대, 칠레가 74% 줄어든 3,517대를 기록했다. 방글라데시를 제외한 대다수 국가에서 중고자동차 수입대수를 줄이는 가운데 태국이 50% 증가한 1,439대를 기록했다.

금년 1-5월 중 일본에서 수출된 중고자동차는 모두 23만1,877대로 전년동기에 비해 60% 감소했다.