



정부, 내년 해양수산업예산 3.5% 증가한 4조305억원 편성 신항만 개발 등 항만 및 해운관련 예산은 2% 줄여

내년도 해양수산업 총지출이 예산과 기금을 합해 올해보다 3.5% 늘어난 4조305억원으로 편성됐다.

해양수산부는 9월27일 이같은 내용을 골자로 하는 2008년 해양수산업 예산안을 발표하면서 △수산업의 자생력 확보와 어업인의 삶의 질 향상 △해양과학기술 개발 및 해양영토 관리 △동북아 물류중심항만 구축 △해양환경 보전 등에 중점을 두었다고 밝혔다.

또한 한정된 재원을 효율적으로 배분하기 위해



[일반지출 기준, 총지출안]

(단위 : 억원)

구분		2007년 예산	2008년 예산안	증감	%
총 지출 (총계기준)	합 계	38,925 (58,214)	40,305 (56,505)	1,380 (Δ1,709)	3.5 (Δ2.9)
	해운항만	20,559	20,150	Δ409	Δ2.0
	해양수산업	17,616	19,008	1,392	7.9
	해양환경	750	1,147	397	52.9
○ 예산 일반지출		33,660 (52,220)	34,812 (50,507)	1,152 (Δ1,713)	3.4 (Δ3.3)
	- 일반회계	7,929 (24,206)	10,410 (25,376)	2,481 (1,170)	31.3 (4.8)
	- 특별회계(5개)	25,731 (28,014)	24,402 (25,131)	Δ1,329 (Δ2,883)	Δ5.2 (Δ10.3)
		25,731 (28,014)	24,402 (25,131)	Δ1,329 (Δ2,883)	Δ5.2 (Δ10.3)
○ 기금 일반지출		5,265 (5,994)	5,493 (5,998)	228 (4)	4.3 (0.1)
	- 수산발전기금	5,265 (5,994)	5,493 (5,998)	228 (4)	4.3 (0.1)

※ 주 : 일반지출 = 총계 - 내부거래(회계 · 계정간 전출금, 기금 전출금)
- 여유자금 운영

사업효과가 낮은 사업을 감액하는 등 세출 예산의 13.6%(3,115억원)를 구조 조정해 핵심사업 위주로 재편하였다고 강조했다.

부문별로 △해양수산업어촌부문은 올해보다 7.9%(1392억원) 늘어난 1조9,008억원 △해양환경부문은 53.1%(397억원) 증가한 1,147억원 △해운항만부문은 2.0% (409억원) 줄어든 2조150억원으로 편성했다.

▶ 어업인 삶의 질 향상 중점 지원

해양수산업어촌부문에 1조 9,008억 원 편성은 수산자원의 감소와 시장 개방 확대 등으로 어려움에 처해있는 수산업의 경쟁력 제고와 어업인 삶의 질 향상 등 수산업 · 어촌 종합 대책을 차질 없이 뒷받침할 것으로



보인다.

우선 수산자원 조성 및 관리를 위해 지난 2005년부터 추진해 온 연안어선 감척에 1,000억원을 투자해 내년에 완료할 예정이며 근해어선 감척은 올해보다 21% 증가한 350억원을 편성했다.

위생적인 수산물 공급을 위해 노량진 수산시장 현대화 및 수산물 물류가공센터 건립을 본격 추진하는 등 수산물 유통시설 현대화 및 소비촉진 사업에 올해보다 31% 증가한 840억원을 편성했다.

이와 함께 수산물 가공업체 등의 해외 진출에 필요한 컨설팅을 지원하는 해외투자지원센터도 설립 운영하게 된다.

또, 양식수산물 재해보험사업을 새로 추진하고 어선원 재해보험 내실화 등 어업인 정책보험 사업에 올해보다 45% 증가한 290억원 편성해 어업경영의 안정장치를 더욱 강화할 예정이다.

이외에도 교통여건이 열악한 도서 및 어촌지역에 어선·어구 등을 손쉽게 수리할 수 있도록 어업기자재 이동수리 및

점검반 운영하고 낚치 우량품종을 재해로부터 보호하기 위한 육종백업시스템을 구축할 계획이다.

▶ 깨끗한 해양환경 조성

미래 해양산업 육성과 해양자원을 이용한 고부가가치 창출을 위해 해양생명공학, 해양심층수 및

[해운항만부문 주요내역]

(단위 : 억원)

프로그램	단위사업	2007예산	2008예산안	증△감	%
합 계		20,559	20,150	△409	△2.0
• 신항만 개발		12,250	11,802	△448	△3.6
	부산항 신항 개발	5,288	5,123	△165	△3.1
	광양항 개발	2,707	2,497	△210	△7.8
	평택·당진항 개발	954	1,030	76	8.0
	인천북항 개발	637	568	△69	△10.8
	인천신항 개발	428	233	△195	△45.6
	목포신외항 개발	89	100	11	12.4
	포항영일만신항 개발	697	851	154	22.1
	울산신항 개발	1,400	1,400	-	-
	보령신항 개발	50	-	△50	순감
• 주요항 및 일반항 건설		5,113	5,180	67	1.3
	주요항 건설(5개항)	1,948	1,892	△56	△2.9
	일반항 건설(22개항)	1,627	1,755	128	7.9
	부산북항 재개발	-	100	100	순증
	항만시설 유지보수	1,538	1,433	△105	△6.8
• 항만 민자유치 및 기술개발		1,190	1,119	△71	△6.0
	컨테이너부두 개발 지원	1,000	900	△100	△10.0
	첨단물류기술개발 등	190	219	29	15.3
• 항만운영 및 해상운송		1,060	1,069	9	0.8
	항만인력공급체계 개편	204	206	2	1.0
	연안선사 유류비 지원	341	300	△41	△12.0
	항만운영 및 관리 등	515	563	48	9.3
• 해양 및 해상 교통 안전관리		684	685	1	0.1
	항로표지 확충 및 안전관리	579	576	△3	△0.5
	해상교통관제시스템 운영 등	105	109	4	3.8
• 해양인력 양성 및 관리		262	295	33	12.6
	해운인력 양성 지원	215	243	28	13.0
	선원근로복지 향상 등	47	52	5	10.6



해양에너지 개발 등 해양과학 기술개발에 올해보다 30% 늘어난 1,060억원을 투입한다.

또한 해양 영토관리 강화를 위해 EEZ 등 관할 해역 해양 조사비를 올해보다 46% 증가한 220억원으로 편성했다.

해양생물의 수집·보관 및 조사, 연구를 위한 해양생물자원관을 2012년까지 건립하기 위해 내년에 토지매입 및 착공소요 280억원을 새로 편성하였다.

특히 내년부터 해양환경 보호에 관한 신규사업도 강화할 계획으로 보전 가치가 있는 갯벌, 습지 등 해양보호구역에 방치된 폐어망과 폐타이어 등 해양쓰레기를 수거하는 사업을 본격적으로 벌인다.

▶ 신항만 건설과 노후항만 재개발

해운항만 분야는 치열하게 전개되고 있는 동북아 물류중심항만 선점경쟁에서 우위를 점할 수 있도록 항만 시설의 지속적인 확충과 함께 물류부지 및 배후수송망 확충, 항만운영의 생산성 제고 등 항만 활성화에 중점

을 두었다.

이에 따라 투자 우선순위가 높은 부산항 신항 및 광양항 등 8대 신항만 건설 등 SOC투자에 전체 해운항만예산의 약 60%인 1조 1,802억원을 편성했다.

또, 항만배후부지에 글로벌 물류기업을 유치하여 고부가가치의 화물을 창출할 수 있도록 부산항 신항 및 광양항 배후부지

한 1,565억원을 편성했다

특히 노후항만 재개발을 통한 새로운 항만부가치 창출을 위해 내년에 신규로 부산 북항 재개발 사업에 100억원을 편성했다. 국내 물류기업의 해외진출을 지원하는 국제물류투자펀드도 조성할 계획이다.

2008년 부산항 신항 18선석 및 광양항 19선석 완공, 2009년 포항영일만신항 4선석 개장에 대비, 배후수송시설 등 기반시설에 투자를 집중하고, 평택·당진항 등 기타 신항만은 연차별 투자계획과 공사 진척도에 따라 적정소요를 반영할 계획이다.





해양수산부, 전국 노후 항만부지 10곳 재개발계획 확정

주변지역 여가·휴식공간 및 새로운 성장거점으로 개발

노후 항만부지와 그 주변지역을 시민의 여가·휴식공간 및 새로운 성장 거점으로 재개발해 나가기 위한 국가계획이 마련되었다.

해양수산부(장관 강무현)는 9월19일 항만재개발위원회를 열어 부산북항 등 전국 10개 항만의 효율적인 재개발과 지속가능한 이용을 도모하기 위한 '항만재개발기본계획'을 확정하였다.

제1차 항만재개발 기본계획에 포함된 10개 항만은 인천항(영종도투기장), 대천항(준설도투기장), 군산항, 목포항, 여수항, 광양항(묘도투기장), 제주항, 부산항, 포항항, 목호항이다.

1차 선정된 항만은 전국 52개 항만(무역항, 연안항)중 시설 노후도, 항만의 기능·활용도, 대체부두 확보 여부 및 재개발 착수 여건 등의 조사 항목에서 재개발 가능한 것으로 평가된 항만이다.

'제1차 항만재개발 기본계획'에는 부산북항 1,424천㎡를 포함하여 전국 10곳의 항만부지 총 12,616천㎡에 대한 토지이용구상과 기반시설 소요사업비 총 4조 7천억 원의 단계별 투자계획을 담고 있다.

재개발 사업 시행에 소요되는 비용은 시행자 부담으로 하되, 항만별 사업타당성 검토를 통하여 필요할 경우 방파제·도로·통신 등 기반시설에 대해서는 국가가 보조 또는 용자할 계획이다.

항만별 토지이용계획은 각 항만 및 지역의 특성과 관련부처, 지자체 의견을 최대한 반영하여 지역발전의 거점이 될 수 있도록 하였다.

이번에 확정된 기본계획은 향후 5년마다 타당성을 검토하여 결과를 반영하게 되며, 여건변화 등을 이유로 중앙부처 또는 지자체의 변경요청이

있을 때에도 변경할 예정이다.

기본계획이 확정됨에 따라 해양수산부는 사업 제안서 심사를 위한 업무처리지침 마련 등 항만재개발 사업의 본격 추진에 대한 준비에 착수할 계획이다.

항만재개발 사업 제안은 정부를 비롯하여 시·도 및 법률에서 정한 공기업, 민간투자자가 할 수 있다.

우선, 기본계획에 적합한 범위 안에서 사업계획을 수립하여 시·도지사는 직접, 공기업 및 민간투자자는 시·도지사를 경유하여 해양수산부장관에 승인을 요청할 수 있다.

아울러, 공기업 또는 민간투자자가 광양항, 군산항, 여수항, 포항항, 목호항 등 주변지역이 포함된 항만의 재개발 사업에 참여할 경우에는 주변지역 전체 면적의 3분의 2 이상에 해당하는 토지소유자의 동의를 받아 신청해야 한다.

한편, 기본계획이 확정·고시됨에 따라 항만재개발 시범사업으로 추진 중인 부산북항 재개발 사업은 더욱 속도를 낼 전망이다.

지난 7월 확정된 마스터플랜을 토대로 사업계획을 입안하여 부산시 도시관리계획으로 결정하고 사업계획 확정과 사업구역 및 사업시행자 지정 등을 올해 안에 마무리할 계획이다.

정부는 노후항만이 국민 생활과 함께하는 공간으로 변모할 수 있도록 항만재개발 사업 추진에 만전을 기해나갈 계획이다. 이를 위해 기존 T/F팀을 정규직제로 전환하는 등 전담조직도 정비할 예정이다.

광양항 3단계 1차 컨테이너부두 준공식 거행

지난 2002년 개발, 5년여간의 공사 끝에 완공



광양항의 오랜 숙원사업이던 3단계 1차 부두가 마침내 준공되었다.

한국컨테이너부두공단(이사장 정이기)은 9월6일(목)오전 11시 한덕수 국무총리를 비롯한 국내외 주요인사, 항만관계자, 지역주민 1,000여명이 참석한 가운데 광양항 3단계 1차 부두 준공식을 가졌다.

한덕수 국무총리는 “전남 광양과 인접한 여수가 2012년 세계박람회를 유치하기 위해 노력하고 있다”며, 여수세계박람회 유치는 광양항의 국제 경쟁력과 인지도를 크게 높이는 중요한 계기가 될 것이라고 말했다.

이날 광양항 3단계 부두 준공식에 참석한 한 총리는 “우리는 21세기 동북아 중심항만 건설을 목표로 20년전부터 광양에서 대역사를 시작했다”며, 광양항 개발에 지지와 성원을 보내준 지역민과 국민들의 관심이 16개 선석의 대규모 컨테이너 부두로 성장할 수 있는 배경이 됐다고 설명했다.

이와 함께 “전남 광양지역을 동북아 물류중심으로 발전시키겠다는 전략하에 종합적인 개발계획을 진행하고 있다”며, “공사가 완료되는 2020년에 총 연장 11km에 달하는 34개 선석의 최신 설비의 광양항이 눈앞에 펼쳐질 것”이라고 말했다.



총리는 이를 위해 “2004년부터 광양만권 90km²를 경제자유구역으로 지정하고 2020년까지 13조 원을 투입해 명실상부한 종합물류기지로 발전시켜 나갈 계획이 추진돼 왔다”면서 “앞으로 광양만권은 물류와 비즈니스, 첨단 생산기능 그리고 교육·의료와 R&D의 중심지로 거듭나게 될 것”이라고 덧붙였다.

한 총리는 “광양항 개발로 기대되는 생산유발과 고용창출 등 경제적 효과를 감안할 때 광양항은 이 지역의 발전뿐만 아니라 국민경제에도 크게 기여할 것으로 확신한다”고 강조하고, 정부는 동북아 물류중심 비전의 핵심인 광양항의 성공을 반드시 이루어 낼 것이라고 다짐했다.

이번에 준공된 광양항 3단계 1차 부두는 연간 160만TEU(TEU는 20피트짜리 컨테이너 1개를 나타내는 단위)를 처리할 수 있는 5만톤급 4개 선석의 컨테이너 전용부두로 “컨”공단이 지난 2002년 개발을 시작하여 5년여간의 공사 끝에 완공하였다.

이날 준공식 식순은 식전 행사인 풍물패의 신명나는 퓨전놀이예 이어 주빈 기념사, 광양항 홍보영상물 상영, 유공자 포상, 하역시범, 주빈의 현장

근무자 격려로 치러졌다.

특히 이번 준공식은 여타 준공식과는 달리 광양항 물량유치를 위한 선사 간담회, 국제 학술세미나 등 광양항의 활성화를 위한 행사가 새롭게 연계되어 열렸다.

공단에서는 이날 세계적인 선사이자 광양항 최대 이용고객인 머스크라인(Maersk Line) 아시아·극동지역 본부장, 사토시 이노우에 세계항만

협회(IAPH) 사무총장, Hapag-Lloyd 등 주한외국선사 대표자 협회원들을 초청하여 간담회를 가졌다.

뿐만 아니라, 강무현 해양수산부 장관이 참석하신 가운데 3단계 1차 부두 개장 기념 학술세미나도 동시에 열려 각계 전문가들이 광양항의 발전 방향에 대해서 논의하였다.

또한, 광양항의 랜드마크 ‘월드마린센터’ 준공식도 이날 함께 개최된다. 월드마린센터는 지하 1층 지상 19층 규모로 국제회의장, 해외 바이어를 위한 오피스텔, 네델란드 해운물류대학, CIQ기관과 해운항만 관련업체, 금융기관 등이 입주하여 항만물류의 원스톱(One-stop) 서비스를 제공하는 국제물류 비즈니스 센터로 광양항 이용 고객에게 편의를 제공하게 된다.

한편, 이번 3단계 1차 부두 준공으로 광양항은 5.7km에 달하는 단일 직선 부두길이, 17m의 깊은 수심, 연간 550만 TEU의 처리능력과 16개 컨테이너 선석을 갖춘 초대형급 항만으로 거듭나게 되었다.

앞으로 광양항은 부두와 배후물류단지의 지속적인 개발을 통해 동북아는 물론 국제물류허브로 빠르게 성장할 것으로 기대된다.

세계박람회(BIE) 유치국 결정, 11월27일 총회에서 확정

인천, 대구, 평창에 이어 국제대회 유치, 마지막 도전



현지시간 11월26일 우리나라를 비롯한 모로코, 폴란드 등 유치후보국들은 결정투표에 앞서 자국의 지지를 호소하는 마지막 프리젠테이션을 각각 30분에 걸쳐 실시할 예정이며 순서는 폴란드, 한국, 모로코로 정해진 것으로 알려졌다.

앞서 지난 7월 평창

여수세계박람회 유치위원회는 한국시간으로 오는 11월27일 새벽, 프랑스 파리(현지시간으로 26일 저녁)에서 2012년 세계박람회 개최지가 최종 결정된다고 밝혔다.

이번 세계박람회 유치국 결정은 인천, 대구, 평창 등 우리나라가 금년 대형 국제대회 유치에 도전해온 가운데 마지막 이벤트라는 점에서 전 국민적 관심이 고조되어 있는 상황이다.

여수세계박람회 유치위원회가 발표한 유치국 발표일은 지난 9월11일 파리에서 개최된 제 4차 신사협정회의에서 결정됐다.

세계박람회기구(BIE) 사무국은 한국, 모로코, 폴란드 등 3개 유치후보국이 참석한 가운데 신사협정회의를 열어 제142차 총회 첫날인 11월26일에 2012년 세계박람회 개최지 결정투표를 실시하는 것으로 결론지었다.

이 동계올림픽 유치에 성공하지 못했지만 여수세계박람회유치위원회는 세계박람회 만큼은 꼭 대한민국에서 유치하겠다는 필승전략을 세워놓고 있는 상황이다.

여수세계박람회 유치위원회 김재철 위원장은 “올해 도전하는 마지막 국제 행사인 만큼 국민들에게 낭보를 전해줄 수 있도록 남은 70여일 동안 최선을 다해 땀 것”이라고 했다.

한편 여수박람회 유치위원회는 개최국 결정이 임박해감에 따라 사절단 파견, 국내외 홍보활동, 회원국 주요인사 교섭 등 활발한 유치활동 및 다각적인 홍보활동을 전개하고 있다.

특히 9월12일부터 16일까지 서울과 여수에서 치러진 제2차 국제심포지엄에서는 유치위원회 뿐 아니라 정부관계자, 민간기업 대표들도 BIE 각국 대표들에게 여수 지지를 적극적으로 호소할 바 있다.



부산 신항 대형선박 수리조선소 건설 이견으로 난항

조선업계, 대형선박 신항유치차원 정책적인 지원필요

부산 신항 대형선박 수리조선소 건설문제에 대한 업계와 정부간 이견으로 추진에 어려움을 겪고 있다.

업계측에서는 수리조선소가 현재로서는 신조선 건조보다 경쟁력이 떨어지지만 앞으로 신항에 대형선박들이 더 들어오게 하기 위해서는 정책적인 지원이 필요하다는 입장인데 반해 정부측에서는 타업종과의 형평성과 경제적인 측면을 고려, 정부가 지원한다는 것은 말이 되지 않는다는 입장을 견지하고 있다.

부산항경쟁력촉진협의회는 9월20일 오전 8시 부산시청 동백홀에서 제3차 회의를 갖고 부산 신항 남컨테이너 부두 끝단에 대형선박 수리조선소 건설방안을 논의했으나, 의견차가 심해 결론을 내리지 못했다.

특히 정부가 기반시설을 지어주면 그 위에 민간이 조선소를 건립하겠다는 업계의 입장과 철저히 민간 투자로 가야 한다는 정부의 입장은 회의 막판까지 평행선을 그었다.

한국해양대 오진석(선박전자기계공학) 교수가 해운항만업 조선기자재산업 등과의 전후방 연관 효과를 들며 수리조선소 조성의 필요성을 설명했다.

이에 대해 광인섭 부산해양수산청장은 “분석에 따르면 17년 이면 투자비 회수가 가능하다는데 이 정도라면 정부 지원 없이 민간부문에서 전액 투자해야 한다”고 지적한 뒤 수리조선소의 위치도 부산만이 아니라 전국을 동일하게 놓고 분석해 봐야 하기 때문에 수리조선소를 조성하게 되더라도 반

드시 부산에 조성한다는 보장은 없다고 못박았다.

이에 김성태 동일조선(주) 사장은 “부산항의 미래를 보고 수리조선소를 기간산업으로 정부가 생각해 달라는 것이 우리 입장”이라며, 최근 한해 국내에서만 길이 300m 이상의 초대형 선박이 300대 이상 건조되고 있는 현실을 감안한다면 수리조선소의 필요성은 더욱 절실하다고 주장했다.

이승규 부산항발전협의회 대표도 “부산항에서 선박이 유류와 선용품, 수리 등 세가지 서비스를 한꺼번에 받을 수 있는 원스톱 서비스가 이뤄져야 경쟁력이 생긴다”면서 경제성만 따진다면 모든 조선업체들이 신조선으로 가야 하겠지만 허브항으로서 부산의 경쟁력을 정책적으로 고려해야 한다고 거듭었다.

이처럼 민간과 정부의 의견이 첨예하게 엇갈리자 허남식 부산시장이 “민간이 수리조선소를 건설할 때 경제성이 떨어지는 부분을 어느 정도까지 재정지원해 줄 수 있는냐는 문제를 놓고 부산시와 정부, 부산항만공사가 충분히 논의한 뒤 용역방안을 검토하자”며 절충안을 제시했다.



유통단지개발촉진법시행령·시행규칙 개정 입법예고

물류터미널 운영 활성화위한 물류터미널 기능확대

건설교통부는 물류시설 관련 법체계를 일원화하고, 5년 단위의 물류시설개발종합계획제도 도입을 통한 물류시설의 효율적인 확충을 위하여 추진 중인 유통단지개발촉진법 전부개정법률이 지난 8월31일 공포됨에 따라 이의 원활한 시행을 위하여 유통단지개발촉진법 시행령·시행규칙 전부개정안을 마련하여 9월19일 입법예고하였다.

관련법령 체계를 위해 유통단지개발촉진법과 물류시설개발종합계획제도(5년 단위), 화물유통촉진법(화물터미널, 창고)을 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법령으로 일원화했다.

이번에 입법예고된 주요내용을 보면, 물류터미널의 운영 활성화를 위한 물류터미널의 기능 확대, 물류단지에 필요한 전기시설 및 전기통신설비 등 간선시설의 설치범위 명확화, 공공사업자가 공급하는 토지 등의 선수금 수령요건 완화 및 공정성과 투명성을 확보하기 위한 물류단지의 토지·시설 등의 공급방법 마련 등이다.

▶ 법체계 일원화 및 물류터미널의 운영합리화·활성화

물류시설 관련 법체계의 일원으로 화물유통촉진법상의 화물터미널 및 창고 관련 규정이 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률로 이관됨에 따라 현행 화물유통촉진법 하위법령에서 규율하고 있던 화물터미널 및 창고 관련 규정을 물류시설의 개발 및 운영에 관한 법률 하위법령으로 이관하여 규정하였다

또 일반물류터미널의 경우 대부분 주차장 및 사

무실 임대위주로 운영됨에 따라 경영에 어려움이 있어 물류터미널에 부가가치물류인 가공·조립시설(물류터미널 전체 연면적의 1/4이하)을 설치할 수 있도록 하여 운영의 합리화를 도모하였다.

이와 함께 국가·지자체·공공기관(철도공사·토지공사·도로공사·주택공사·수자원공사·농촌공사)·지방공사·특별법인 및 민·상법인만이 복합화물터미널사업을 등록할 수 있었으나, 해운물류를 담당하는 항만공사도 동 사업을 할 수 있도록 공공기관의 복합물류터미널사업자의 범위를 확대하였다

▶ 물류단지개발사업의 원활한 개발 및 촉진을 위한 제도개선

물류시설에 필요한 전기시설 등 간선시설의 설치범위가 명확하지 아니하여 설치의무자(공급자)와 물류단지개발사업시행자간에 이견이 발생함에 따라 설치의무자의 전기시설·전기통신설비·가스공급시설 등 간선시설의 설치범위를 명확화하였다.

또한, 이용자의 편의를 증진하기 위하여 간선시설을 특별한 사유가 없는 한 건축물 사용승인까지 완료하도록 하던 것을 물류단지개발사업 준공검사신청일까지 완료하도록 하였다.

그리고, 물류단지개발사업시행자가 분양하려는 토지 소유권을 확보하고 분양토지에 대한 개발사업의 공사진척율이 10%에 달하였을 때 선수금을 받을 수 있도록 하고 있으나, 공공기관의 적극적인 물류단지개발 참여로 영세사업자에게 물류시



설을 원활히 공급하기 위하여 공공기관에 한하여 산업단지와 같이 실시계획승인을 얻은 사업시행 토지면적의 30%이상의 토지에 대한 소유권을 확보하고 물류단지개발사업의 공사에 착수한 때 선수금을 받을 수 있도록 완화하였다.

또 물류단지 분양가격 산정시 조성원가의 구성 항목이 구체적이지 아니하여 현실성이 없고 논란의 소지가 많아 택지 및 산업단지 등과 같이 조성원가의 항목을 구체화 및 현실화하였다.

아울러, 물류단지지정권자가 지역여건 및 물류 시설용지수급계획상 특히 필요하다고 인정하는 경우 분양가격을 따로 정할 수 있도록 함에 따라 사업시행자의 재산권을 침해할 우려가 있어 이를 폐지하였다.

선수금 납부자에 대한 정산규정이 없다는 이유

로 일부 사업시행자가 분양을 받은 자에게 정산금 산정시 그 이득분을 정산하지 않음에 따라 사업시행자가 선수금 납부자와 정산하는 경우 선수금납부일부터 정산일까지 시중은행 1년만기 정기예금 이자율에 해당하는 금액을 정산금에서 차감하도록 하였다.

이밖에도 사업시행자가 개발한 물류단지의 토지·시설 등의 공급방법을 구체적으로 규정하지 아니하여 투명성 및 공정성이 미흡함에 따라 원칙적으로 토지·시설 등의 공급은 사업시행자가 미리 정한 가격으로 추첨의 방법에 따라 공급하도록 하였다.

이번 '유통단지개발촉진법시행령 및 시행규칙' 전부개정안은 법제처 심사, 국무회의 심의 등을 거쳐 오는 2008년 2월4일부터 시행될 예정이다.

부산항 컨테이너 환적화물 3개월 연속 큰폭 증가

부산항 컨테이너 환적화물이 지난 3개월간 연속해 전년 대비 20% 이상 늘어나는 등 부산항의 화물 급증세가 계속되고 있다.

부산항만공사(BPA)에 따르면 지난달 부산항에서 처리한 컨테이너 화물은 114만TEU(1TEU는 20피트짜리 컨테이너 1개)로 이 가운데 환적화물은 지난해 8월 대비 20.6% 증가한 52만 4,000TEU로 잠정 집계됐다.

이에 따라 환적화물은 지난 6월부터 3개월 연속 지난해 같은 기간에 비해 20%(6월 24.9%, 7월 26.4%) 이상 급증했고, 올 들어 8월말까지 전체적인 물동량 증가율도 전년 동기 대비 15%나 늘어났다. 이는 머스크와 MSC 등 글로벌 선사들이 올 들어 부산항에서 처리하는 환적화물을 꾸준히

히 늘리고 있기 때문으로 풀이된다.

수출입 화물도 국내 수출입 호조에 따른 해상 물동량 증가와 최대 교역국인 중국의 물동량 강세, 컨테이너세 폐지 등에 힘입어 지난달 한 달 처리량이 지난해 8월보다 13.4% 증가한 62만 2,000TEU에 달했다.

한편 올 들어 지난달까지 부산항에서 처리한 컨테이너 화물은 수출입화물 489만6,000TEU, 환적화물 398만2,000TEU 등 총 888만4,000TEU로 지난해 같은 기간의 795만4,000TEU보다 11.7% 증가한 것으로 집계됐다.

BPA 강부원 마케팅팀장은 “최근 부산항의 환적화물 급증세는 부산항이 그만큼 국제 경쟁력을 갖추고 있음을 반증하는 것”이라고 말했다.

경기도, 평택항 배후지 자유무역지역(FTZ) 지정방안 추진

황해경제자유지역과 연계, 자유로운 무역활동 지원 등

경기도 평택항 배후지를 자유로운 무역활동을 위한 지원과 관세 혜택이 주어지는 자유무역지역(Free Trade Zone)으로 지정하는 방안이 추진된다.

경기도에 따르면 황해경제자유지역과 연계해 평택시 포승면 평택항 배후부지 160만6천㎡를 무역활동이 자유로운 자유무역지역으로 지정하는 방안을 추진키로 했다.

경기도는 이달중 평택항 배후지 자유무역지역 지정 신청안을 포함한 황해경제자유구역 지정 보완 신청안을 재정경제부에 제출키로 했다.

경기도가 자유무역지역 지정을 추진중인 평택항 배후단지에는 평택항 전체 매립지 1천370만㎡ 가운데 내항과 접한 1단계 사업부지로 항만 물류와 지원시설, 컨테이너 야적장과 공공시설, 공원 등이 들어설 예정이다.

평택항 배후단지는 다국적 물류기업을 유치, 항만관련 R&D시설과 가공·포장·조립 등 부가가치가 높은 종합물류클러스터로 조성되며 도와 해양수산부는 820억원을 들여 오는 2009년까지 완공할 계획이다.

경기도 관계자는 “평택항 일대 경제자유구역 활성화를 위해서는 인근 항만배후단지를 관세와 무역활동에 대한 지원 혜택이 주어지는 자유무역지역으로 연계 지정하는 안이 타당하다는 전문가들의 의견에 따라 자유무역지정을 적극적으로 추진하고 있다”고 말했다.

한편, 경기도는 충청남도와 공동으로 평택(포승지구), 화성(향남지구)과 충남 서산, 당진, 아산 등

5곳 6,800만㎡를 황해경제자유구역으로 지정해 줄 것을 신청했으며, 9월말에 이 지역에 대한 추진체계와 사업시행 계획 등을 보완한 신청안을 재정부에 제출했다.

정부, 가스시설의 안전관리 강화

산업자원부는 대규모 가스시설에 대한 정밀안전진단과 안전성평가를 의무화 하고, 가스사고 발생 시 통보 의무를 명시하는 내용으로 고압가스 안전관리법, 액화석유가스의 안전관리 및 사업법, 도시가스사업법이 개정됨에 따라 이의 시행을 위한 세부사항을 정하기 위해 최근 ‘가스 3법 시행규칙을 개정·공포하였다.

이번 시행규칙 개정은 금년 초 인천 LNG 인수기지 가스누출 사건을 계기로 보고체계 정비, 안전점검체계 강화 등의 필요성에 따른 것이다.

주요내용은, 15년 이상 경과한 LNG 인수기지와 저장능력 총 합계가 1,000톤 이상인 LP가스 충전소 및 저장소는 매 5년마다 한국가스안전공사로부터 정밀안전진단을 받도록 의무화 하고, 상기 시설을 설치하는 연도 및 설치 후 매 5년마다 안전성평가를 받도록 했다.

LNG탱크, LP가스탱크 및 고압가스탱크에서 가스 누출시 즉시 그 사실을 전화 또는 팩스로 가스안전공사에 통보하고, 공사는 이를 산업자원부 및 관할 지자체장에게 보고하도록 의무화 했다.

정부는 이번 시행규칙 개정으로 노후 가스시설에 대한 정기적 진단과 평가를 통해 대형 가스 사고를 근원적으로 예방하고, 가스누출 사고발생 시 보다 신속하고 체계적인 대처를 통해 공공의 안전 확보에 기여할 것으로 기대하고 있다.



일본 톤세제도 도입 자민당의 의석수 약화로 적신헌

최근 참의원 선거에서 야당세 확대로 도입 불투명

최근 실시된 일본의 참의원선거에서 톤세제 도입을 적극 추진했던 자민당이 과반수 의석확보에 실패함에 따라 야당의 협조없는 톤세제도 도입이 어려울 것으로 전망되고 있다.

일본 선추협회의 마에카와 회장은 9월26일 정례회견에서 2008년도 도입을 추진하고 있는 톤세제에 대해 “직전 참의원 선거에서 자민당의 다수의석 확보실패로 야당의 이해를 얻지 않으면 톤세제 도입이 어렵다”고 밝히고, 향후 특히 민주당의 의원들에게 톤세제를 설명해 이해를 구하고 싶다고 하며, 국회의 정세변화에 부응하여 민주당과의 협력을 강화할 뜻을 비쳤다.

특히, 마에카와 회장은회장 “취임 후 국회의원들을 다양하게 접촉하고 있지만, 후쿠다 정권의 출범으로 어떤 체제가 될지 기다리고 있는 부분이 있다”며, “조만간 국회의원 100여명에 대해 참석을 요청, 간담회를 개최할 예정이며 이 자리에서 우리가 요망하는 톤세제의 이해가 깊어 지기를 바란다”고 말했다.

마에카와 회장은 “왜 톤세제인가하는 논의는 있을 것이나, 협회의 입장은 국제경쟁을 하는데 있어서 세계의 70% 가까운 배를 운항하는 나라의 선사가 이미 톤세제를 도입하고 있어, 같은 씨름판 룰로 국제경쟁을 하게 해 주어야 한다”고 강조하고, “불리한 상황에서 경쟁하면 시간이 갈수록 경쟁력을 상실한다”며 톤세제 도입의 필요성을 역설했다.

마에카와 회장은 또 “해운회사가 돈을 벌고 있는데 감세하는 문제에 대해 논란이 있을 수 있지

만, 이 상황이 언제까지나 계속 되지 않는다는 점에 유의해야 한다”며, 해상운송을 담당하는 일본 선사가 국제경쟁에 살아남아 건전하게 업무를 수행할 수 있어야 하며, 이는 곧 무역물자의 안정수송을 통해 일본의 경제·국민 생활에 공헌할 수 있기 때문에 해운업계에서는 톤세제 도입을 요망하고 있다고 밝혔다.

또한, 마에카와 회장은 “일본선사들은 일본에 기반을 두지만 국제경쟁에 노출된 산업으로서 국내 여타산업과는 약간 다른 생각이 있어도 되는 것이 아닌가”하는 생각이 든다고 하며, 11월부터 12월 초에 걸쳐 톤세제 동비의 필요성을 각계에 설명하고 이해를 구할 계획이라고 말했다.

마에카와 회장은 후유시바 국토 교통상은 아베 내각 시대부터 톤세제에 대해 적극적으로 생각해 주고 있어 재임은 다행스럽게 생각한다고 덧붙였다.

그리고, 말라카해협에서의 국제협력과 관련해서는 9월초 싱가포르 회의에서는 말라카·싱가포르 해협을 지나는 선박으로부터 징수하는 분담금의 구조는 통항료가 아니고 자발적인 협력의 구조가 되어야 한다는 입장을 밝혔으며, 내년 10월에 열리는 말레이시아 회의에서 구체화될 것으로 기대한다고 밝혔다.

마에카와 회장은 외국인 선원문제에 대해 대량의 신조선을 발주하고 있어 선박 직원의 수급은 상당히 타이트해 지고 있으며, 마지막의 임금교섭은 리즈너블한 수준의 임금인상이면 어쩔 수 없다는 입장을 보였다.

멕시코, 미국의 LA/LB 대체 항만 개발 본격화

항만개발 최대 걸림돌로 작용했던 광업권 취소

멕시코는 그동안 여러 가지 사정으로 추진이 지연됐던 바자 캘리포니아 지역의 폰타 콜로넷(Punta Colonet) 항만개발 사업을 본격화할 움직임을 보이고 있다.

멕시코 정부는 최근 이 지역의 항만개발 계획을 확정하고, 그동안 항만개발을 추진하는데 최대 걸림돌로 작용했던 광업권도 취소한다는 방침을 정했다. 폰타 콜로넷은 미국 산디에이고 항에서 남쪽으로 150마일 정도 떨어진 태평양 연안에 있는데, 멕시코는 이 곳에 컨테이너를 연간 500만TEU 처리할 수 있는 대형항만을 건설할 계획이다.

그동안 이 항만의 처리능력에 대해서는 미국의 LA/LB 항만을 합친 정도로 한다는 의견과 뉴욕/뉴저지 항만 규모로 개발한다는 등 여러 가지 견해가 흘러나왔는데, 처리능력이 500만TEU로 확정됨에 따라 개발되는 항만의 규모는 미국에서 3번째로 큰 뉴욕/뉴저지 항만 정도인 것으로 분석되고 있다.

한편, 멕시코 교통부 차관은 최근 로이터 통신과의 인터뷰에서 총 공사비가 50~60억달러 정도 들어가는 이 항만 개발사업에 대한 입찰을 오는 12월에 실시할 계획이라고 밝혔다. 다만, 멕시코는 응찰자에 대한 심사일정 등을 고려해 최종 사업자를 2008년 하반기에 확정할 가능성이 크다는 분석이 나오고 있다.

멕시코가 이 지역에 컨테이너항만을 개발하려고 나선 것은 2004년 미국 서부 항만에서 심각한 체중 현상이 발생했기 때문인데, 멕시코는 이 곳에 항만을 건설하면 아시아에서 북미로 운송되는

컨테이너 물동량의 상당부분을 흡수할 수 있을 것으로 내다보고 있다.

이 경우 현재 미국 LA/LB 항만으로 운송되는 아시아 컨테이너 물동량이 이 곳으로 이동할 것으로 보여 미국 항만 및 물류업계의 우려가 커지고 있는 실정이다.

특히 폰타 콜로넷 항만으로 들어온 화물이 철도를 통해 미국 남서부 지역으로 운송될 것이기 때문에 미국 LA/LB 항만의 타격이 클 것으로 보인다.

한편, 멕시코 정부는 최근 앞으로 2012년까지 445억달러를 투입해 운송 인프라를 확충한다는 계획을 발표함에 따라 폰타 콜로넷 항만 건설이 더욱 탄력을 받을 전망이다.

베트남 국영조선소 10개 신설추진

베트남 국영 조선소인 비나신(Vinashin)이 조선소 10곳을 추가로 건설할 예정이다.

비나신은 최근 조선소 건설 부지를 물색하기 위해 연안지역을 집중적으로 조사해 왔는데, 이 가운데 우선 선정된 중부 지역의 Dung Quat 주에 초대형 유조선을 건조할 수 있는 드라이 도크를 신설할 계획이다.

또한 비나신은 이 곳에 2010년까지 엘엔지와 엘피지 운반선을 제외한 모든 선형의 선박을 건조할 수 있는 시설을 갖출 예정이다.

비나신은 이와 함께 글로벌 경제 성장에 따라 최근 수요가 급증하고 있는 벌크 선을 건조하는 방안도 검토하고 있는데, 앞으로 새로 건설하게 되는 조선소 10곳을 모두 합치면, 비나신이 운영하는 조선소는 모두 30개로 늘어나게 된다.



호주 뉴캐슬항의 체선현상 지난 6월말에 비해 급감

10월1일 현재 체선선박 39척으로 절반가량 줄어

호주 뉴캐슬(NC)항의 체선현상이 급격히 감소한 것으로 나타났다. 10월1일 시점으로 동 항만에 체선된 선박은 39척으로 지난 6월말의 피크시의 체선선박 75척에 비해 절반으로 줄었다.

뉴캐슬항은 세계 최대의 석탄 선적항만으로 여름철 태풍 피해의 영향으로 체선이 확대되어 태평양 역내의 파나마스, 케이프사이즈 벌크선의 선복 부족 현상을 야기시킨 요인이 되어 왔다.

호주 항만의 소식통에 따르면, 10월1일 현재 뉴캐슬항의 체선은 △파나마스형 벌크선 22척을 비롯하여 △케이프사이즈 16척 △핸디막스 1척 등으로 2주전인 9월24일에 비해 핸디막스의 체선이 7척 감소했으며, 6월말에 비해 케이프사이즈, 파나마스 등 합계 36척이 감소했다.

호주 전체 항만의 체선도 점차 해소되고 있다.

10월1일 현재 전체 항만의 체선은 모두 113척으로 지난 3월말의 220척에 비해 100척 이상 감소했다.

뉴캐슬항은 연간 약 9,000만톤의 발전용 석탄(일반탄)을 출하하는 세계 최대의 석탄수출항으로서 일본은 일반탄 수입의 약 60%를 이 항만으로부터 수입하고 있다.

이 항만은 지난 6월의 태풍 피해의 영향으로 석탄 출하가 일시정지되어 체선의 확대와 함께 호주-일본간을 중심으로 석탄선의 배선이 늦어지는 등 선박확보에 어려움을 야기시켰다.

그러나, 뉴캐슬항은 현재도 일부 선박의 입항을 제한하는 등 체선 완화의 대책을 계속 추진하고 있다. 이는 향후 동절기에 접어들면서 다시 일반탄 수송을 위한 배선이 증가할 가능성이 있기 때문이다.

올 1-7월 아시아역내 컨테이너물동량 8% 증가

아시아역내 정기항로의 컨테이너물동량이 약 8% 증가한 것으로 나타났다.

아시아 역내 주요선사가 정리한 2007년 1~7월의 컨테이너 화물량은 전년동기대비 8% 증가한 634만TEU로 집계되었다. 이 가운데 건화물은 7% 증가한 602만TEU, 냉동화물은 28% 증가한 32만TEU를 기록했다.

일본 관계항로에서는, 수출은 3% 증가한 117만3,000TEU, 수입 역시 3% 증가한 152만TEU에 달했다. 일본으로부터의 수출이 두자리수 증가한 국가를 보면, 남중국이 23% 증가한 12만1,000TEU, 베트남이 29% 증가한 4만3,000TEU, 인도네시아가 37% 증가한 6만6,000TEU 등으로 각각 집계됐다.

특히, 인도네시아 전용은 작년 상반기 동안에 월평균 6,000~7,000TEU 수준에 그쳤으나, 올들어 월평균 1만 TEU에 달하는 등 급격히 증가하고 있다.

일본항로 이외로 수출이 성장한 지역은 남중국으로 전년동기대비 46% 증가한 63만 TEU를 기록했으며, 기타 주요국이 11% 증가한 123만TEU, 베트남이 29% 증가한 19만 TEU를 기록했으며, 태국, 싱가포르도 안정된 성장을 나타냈지만, 홍콩과 말레이시아 등은 감소세를 기록했다.

중국 항만개발 지속시 향후 시설과잉문제 대두될 듯

중국 위엔화 평가절상시 수출물동량 감소에 직면



따라서 중국 위엔화 평가절상은 수입은 증가시키나 수출은 감소 시킴으로써 컨테이너항만 물동량을 감소시킬 수 있다. 이와 더불어 인도나 베트남과 같은 신흥 공업국에서 글로벌 시장을 겨냥한 공산품 수출이 증가하고 있는 한편, 이들 국가는 항만개발을 통해 중국 항만의 잠재적 경쟁자로 부상하고 있다.

중국이 현재의 속도로 항만개발을 지속할 경우 과다개발에 따른 시설과잉 문제가 대두될 것이라는 우려가 제기되고 있다.

현재 진행되고 있는 항만개발계획은 2009년까지 약 6,000만TEU의 항만물동량 취급능력 증가를 목표로 하고 있는데, 이는 2006년 중국 전체 항만물동량의 73%에 해당하는 수치이며, 홍콩과 싱가포르 항만의 물동량 합계를 훨씬 상회하는 수치이다.

이러한 우려의 근거에는 △중국 위엔화의 평가절상으로 인한 수출의 감소 △신흥 공업국의 거센 도전 △미국 경제성장의 둔화 등 대내외 요인들이 있다. 중국 컨테이너 화물은 주로 의류, 장난감 등 제조 수출품에 국한되어 있으며, 수입품은 철광석이나 곡물류 등의 건화물에 집중되어 있다.

중국의 대외무역 성장률 역시 2003년 37%를 정점으로 작년 24%를 기록했으며, 수출의 경우도 올해 20%, 내년 15%로 2002-2004년의 25%를 훨씬 하회할 것으로 예상되어 이러한 우려에 힘을 실어 주고 있다.

또한 미국의 경제성장이 둔화되면서 소비심리가 위축되고 있어 중국산 제품의 수입 감소로 이어질 것으로 예상되고 있다.

중국의 항만 과다개발은 우려는 2011년 이후에나 문제가 될 것이며, 중국항만의 최대 현안은 항만적체이므로 이를 해결하는 것이 급선무라는 의견 또한 제시되고 있다.

따라서 중국 항만당국으로선 항만적체의 문제를 해결하고 과다개발 우려를 불식시키기 위한 노력도 필요한 것으로 지적되고 있다.