



# 국토해양부, 국가물류통합정보센터 2011년까지 구축

## 육·해·공 물류정보 통합, 15개 서비스 원스톱 제공

육상·해상·항공의 여러 물류정보를 연계·통합하여 물류기업 등에 신속·정확하게 제공하는 국가물류통합정보센터가 2011년까지 단계적으로 구축된다.

센터가 구축되면 다양한 물류주체에 One-Stop으로 물류정보를 제공하고 정부나 기업의 의사결정 등을 지원함으로써 물류경쟁력 향상에 기여해 연간 550억원 규모의 물류비가 절약될 것으로 기대된다.

국토해양부는 이와 같은 국가물류통합정보센터 구축계획을 금년 중 확정·착수할 예정이며, 관련 전문가·학계·물류업계 등의 의견수렴을 위하여 10월8일 무역센터(무역협회 51층 대회의실)에서 공청회를 개최했다.

금번 공청회에서는 그간 업계의견 수렴·설문조사 등을 통해 마련한 국가물류통합정보센터의 비전과 서비스 방안이 발표되며, 최초의 통합물류정보서비스에 대해 업계는 물론 관련학계·전문가 등 물류종사자들의 큰 관심을 불러일으켰다.

우리나라는 정부·기업 등이 각기 정보인프라를 구축하고 있으나 상호연계가 부족하여 통합적인 물류정보 획득이 곤란하고 정작 필요한 정보를 얻는데 시간이 많이 걸리고 접근도 어려워 물류경쟁력 저하의 원인이 되고 있다.

이에 따라 정부는 물류정보를 한 눈에 볼 수 있고 민·관·학·연 등의 물류관계자가 원하는 정보를 맞춤형으로 제공하여, 각계각층의 다양한 물

류활동의 효율을 향상시키고자 물류정보 공동활용체계를 구축하게 되었다. 특히, (구)건설교통부와 (구)해양수산부가 통합되어 육·해·공의 물류를 총괄하게 됨에 따라 금번 구축될 국가물류통합정보센터는 부처통합 시너지 확대에도 크게 기여할 수 있을 것으로 보인다.

공청회를 거쳐 확정될 국가물류통합정보센터 구축방안에 의하면 센터는 물류정책기본법에 의한 종합물류정보망으로서 국가물류통합DB를 구축해 15개 서비스를 다양한 형식으로 제공하게 되는데 주요내용을 보면 다음과 같다.

첫째, 육·해·공, 통관 등 각 분야의 분산된 화물정보를 수집·가공하여 단일창에서 표준화되고 신뢰성 있는 정보를 제공함으로써 물류효율을 향상하게 된다.

둘째, 실시간(Real-Time) 물류정보 서비스로서 공공성과 특수성이 높은 화물 또는 운송수단의 실시간 위치를 알려주고 창고별·물품별 적치정보와 주요 화물의 물류거점 통과정보의 실시간 제공 등을 통해 물류가시성 확대를 도모하게 된다.

셋째, 분야별로 각각 관리되고 있는 위험물통합DB를 구축하여 위험물의 보관·운송·하역 등의 물류과정을 추적하고 관리하게 된다.

넷째, 화물, 운송수단, 물류시설 등 각종 물류정보를 기상정보, 지리정보, 교통정보 등과 결합·변환하여 물류주제도상에 표출하는 GIS(Geographic Information System, 지리정보시스템 :

공간상 위치를 점유하는 지리자료(Geographic data)와 이에 관련된 속성자료(Attribute data)를 통합하여 처리하는 정보시스템으로 데이터의 지리적 형상을 그릴 수 있게 함)기반 물류정보를 제공하여 활용성을 극대화 한다.

이외에도 각종 물류지표에 대해 계기판 형태의 Digital Dash-Board(일종의 현황판으로 각종 물류정보를 자동차 계기판 형태와 같이 제공함으로써 한 눈에 각종 현황자료를 파악할 수 있게 하여 전략적 의사결정을 지원)서비스를 통해 기업·정부 등의 전략적 의사결정을 지원하고, 물류정책을 모니터링하고 수요자의 필요에 맞게 맞춤형 다차원정보분석서비스와 내륙물류관련 인허가 처리

를 전산화하는 시스템도 갖추게 된다.

국가물류통합정보센터는 해운항만 물류정보시스템과의 연계·통합을 통해 명실상부한 육·해·공 통합물류 네트워크로서 양질의 물류정보를 제공하는 체계를 갖추게 되며 물류정보를 통합하고 분배하는 기능과 함께 물류기업의 비즈니스를 지원하면서 물류정보 분석능력을 강화하여 물류정책의 효율도 높게 된다. 아울러, 국내외 물류정보망과 링크하여 물류정보검색의 관문(Main Gate)기능을 함으로써 센터에 들어오면 물류산업 등에 관한 궁금증이 해소될 수 있도록 시스템을 계속 보완·발전시킬 예정이다.

## 부산지방항만청 외국공무원 실무교육·훈련 실시 인도네시아와 태국의 해사국 소속 공무원 2명

부산지방해양항만청(청장 주성호)은 10월7일부터 17일까지 2주간 인도네시아와 태국의 해사 소속 공무원 2명을 대상으로 항만국통제(PSC)실무교육을 실시한다고 밝혔다.

항만국통제 실무교육은 아시아·태평양지역의 항만국통제 협의체인 Tokyo-MOU 사무국 주관으로 매년 한·일·중·러 4개국에서 회원국 소속 중급 항만국통제관(해사국 소속 공무원)에 대해 실시하는 현장위주의 PSC실무교육·훈련 프로그램이다.

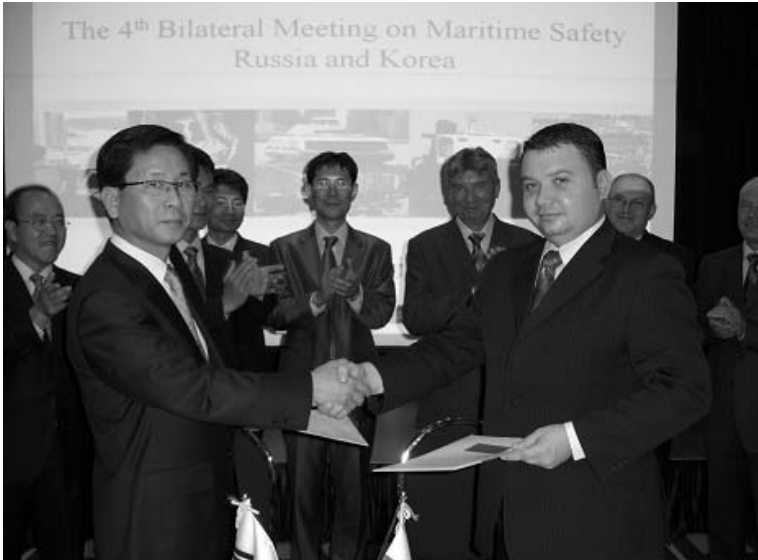
우리나라에서는 지난 2006년 부산항에서 중국과 러시아의 항만국통제관에 대해 2주간 교육한 것을 시작으로 매년 2명의 외국 항만국통제관에 대해 교육을 실시해오고 있다.

이번 교육훈련에 참석하는 양국의 항만국통제관은 2주의 교육기간동안 부산항만청 소속의 선임 항만국통제관들에게 선박승선점검과 토의학습 등을 통해 항만국통제의 점검기법과 국제해사협약의 해석 및 적용방법 등에 대해 배우게 될 예정이다.

부산항만청 관계자는 “이번 교육훈련이 우리나라의 앞선 항만국통제기법을 교육생들에게 전수할 수 있는 기회와 더불어 양국간의 항만국통제제도시행의 통일성을 기할 수 있을 것”이라며 “더 나아가 양국 해사안전당국간의 안전 네트워크가 형성돼 해당 국가에 기항하는 우리나라 선박이 부당한 항만국통제에 의한 피해를 예방할 수 있을 것”이라고 전했다.



## 국토해양부, 국적선 보호를 위한 항만국통제 협력 합의 선박위치정보 공유 합의에 따라 선박 안전확보 가능



국토해양부는 러시아와 상대 국적 선박에 대한 항만국통제 점검 시 상호 긴밀히 협력하기로 합의함으로써 우리나라 선박이 보다 자유롭게 러시아를 입항할 수 있게 되었다고 밝혔다.

지난 10월14~15일 제주에서 개최된 제4차 한·러 해사안전정책협의회에서는 상대 국적 선박에 대한 항만국통제 협력 강화, 동해해역 운항 선박의 안전운항 확보방안과 선박평형수로 인한 동해해역의 해양생태계 교란을 방지하기 위한 양국 간 협력사항 등이 주로 논의되었다.

전 세계적으로 항만국통제가 강화되고 있고, 최근 국적선대의 규모가 급격히 팽창하면서 노후선도 큰 폭으로 증가하여 외국에서 출항정지처분을 받은 국적선이 크게 증가하고 있어 극동지역과 유럽지역을 아우르는 러시아와의 항만국통제협력 강화가 매우 중요한 실정으로 금번 합의를 통해

국적선이 보다 자유롭게 러시아를 입항할 수 있게 되었다.

또한, 그 동안 선박이 연안에서 50해리 정도 멀어지면 수신이 곤란했던 선박위치자동식별신호(AIS) 정보를 러시아와 실시간으로 공유하기로 합의함에 따라, 동해해역 내의 운항선박에 대한 위치추적이 가능하게 되어, 선박충돌사고를 피할 수 있도록 사전정보를 제공할 수 있는 등 안전운항관리가 한층 강화될 것으로 기대된다.

한편, 2012년부터 적용되는 선박평형수관리협약에 대비하여 동해해역에 대한 수중생물 위해도 평가 등을 실시하여 위해도가 낮은 경우에는 양국간을 운항하는 정기선에 대하여 협약적용을 면제하고, 부정기선에 대하여는 선박평형수 교환해역을 지정하기로 원칙적인 합의를 함으로써, 새로운 협약의 적용으로 해운활동에 지장이 초래되지 않도록 노력하기로 하였다.

특히, 금번 해사안전정책회의에서는 국적선 보호를 위한 항만국통제 협력 합의뿐만 아니라 지난 5월 중국과 황해를 운항하는 모든 선박에 대한 실시간 위치정보를 공유하기로 합의한 데 이어, 러시아와도 선박위치정보를 공유하기로 합의함으로써 우리나라 주변해역을 운항하는 선박의 안전 확보에 큰 의미를 갖는다.

# 세계 세 번째로 선박평형수 처리설비 국제승인 획득

## 최우수 성능, 경제성과 안정성면에서도 우수성 인정

한국해양연구원(원장 강정극)과 (주)테크로스가 공동으로 개발한 선박평형수 처리설비가 10월8일 영국 런던에서 개최된 국제해사기구(IMO) 제58차 해양환경보호위원회(MEPC) 회의에서 세계에서 세 번째로 국제승인을 획득하였다.

현재까지 선박평형수 처리설비에 대해 IMO의 승인을 획득한 국가는 우리나라, 노르웨이, 독일 3개국뿐이며, 이번에 우리나라가 개발한 설비는 지난 5월 유엔 산하 해양오염전문가그룹의 심사에서 최우수 성능을 나타내는 설비로 평가를 받았고, 다른 나라 설비에 비해 경제성, 안정성에서도 상대적으로 우수한 것으로 평가되고 있다.

선박평형수 처리설비는 외국항만에서 적재한 선박평형수 중에 포함된 외래수중생물을 전기·약품·차외선 등으로 처리하여 선박이 입항하는 항만에서 선박평형수가 배출되어도 생태계에 피해를 주지 않도록 하는 설비이다.

선박평형수 처리설비는 국제선박평형수관리협약이 발효(2010년 예상)하면 선박에 의무적으로 설치토록 되어 있어 각국이 경쟁적으로 개발하고 있는 설비로서 신조선뿐만 아니라 현재 운항 중인 국제항해 선박도 2016년까지 모두 설치하여야 한다.

국내에서 개발한 선박평형수 설비의 IMO 국제승인 취득에 따라 우리나라는 700여척의 국제항해 선박에 우수하고 저렴한 국산 설비를 설치함으로써 2,800억 원이상의 외화를 절약할 수 있을 뿐만 아니라 16조원대의 국제시장을 향해 매우

유리한 고지를 점령하게 되었다.

선박평형수 처리설비는 해양생태계의 훼손 및 피해를 막고, 선원, 선박의 안전을 확보하기 위해 유엔 산하 해양오염전문가그룹의 심사, IMO 해양환경보호위원회의 승인을 거쳐 최종적으로 정부의 형식승인을 받아야 생산하여 선박에 설치할 수 있다.

국토해양부는 올해 말까지 한국해양연구원과 (주)테크로스가 개발한 선박평형수 처리설비에 대하여 정부 형식승인을 시행하여 상용화 및 국제화를 촉진하기로 하였다.

정부는 이와는 별도로 2004년에 채택한 국제협약에 대한 국내 선박평형수 관리체제를 갖추기 위해 2007년에 선박평형수관리법을 제정하였고, 2010년에 협약 발효에 대비하여 2009년에는 시행령 및 시행규칙을 제정할 계획이다.

선박평형수(Ballast Water)란 선박에 짐을 싣거나 하역시 또는 공선(空船)상태에서 선박의 평형을 잡기 위해 선박내의 평형수탱크에 채우거나 바다로 배출하는 바닷물을 말한다.





# 금융위기 여파로 항만물동량 증가세 둔화 전망

## 오는 2011년 물동량, 당초 대비 2,300만톤 감소

세계금융위기의 여파가 장·단기적으로 국내외 경제에 미치는 영향이 심각할 것으로 예상되는 가운데 한국해양수산개발원(항만수요예측센터)은 장기 항만 물동량에 미치는 영향을 검토하고 전망치를 내 놓았다.

이번 전망치는 최근 금융위기가 물동량에 미치는 개략적 영향을 살펴보기 위해, 조정된 경제성장률 예측치와 원/달러 환율, 주위국 경제현황 등 제한된 자료를 활용하여 예측한 것이다.

동전망치에 따르면 2011년 우리나라 총항만물동량(유류제외)과 총컨테이너 물동량은 각각 8억 7,424만톤과 2,253만TEU로, 지난 4월 예측치와 비교시 총항만물동량(유류제외)은 약 2,268만톤(2.5%), 총컨테이너 물동량은 약 67만TEU(2.9%)가 감소할 것으로 전망되었다.

또한, 총물동량 감소 중 수입 총물동량 감소가 차지하는 비중이 70%로 수입물동량이 가장 큰 영향을 받는 반면, 컨테이너 물동량 감소의 경우는

환적 컨테이너가 40%를 차지하여, 환적물동량이 가장 큰 영향을 받을 것으로 전망되었다.

증가 추세의 경우, 지난 4월 예측시 2011년까지 총물동량은 연평균 4.6%, 컨테이너는 연평균 7.2% 증가할 것으로 전망되었으나, 금년에는 각각 4.0%와 6.5% 증가할 것으로 전망되어 증가세가 다소 둔화되는 것으로 나타났다.

국토해양부(장관 정중환)는 향후 항만수요예측센터를 통해 항만물동량을 상시 모니터링하고 그 결과를 항만개발 및 운영계획수립에 적극적으로 활용하여, 항만시설 과잉개발방지를 통한 효율적인 투자가 이루어지도록 지속 노력해 나갈 계획이다.

항만수요예측센터는 그간 제기되오던 항만물동량 예측 시스템 개선을 위해 지난 2006년 KMI내에 설립된 기관으로, 현재 항만물동량 상시 모니터링 및 예측업무를 국토해양부로 위탁받아 전담 시행하고 있다.

〈 총항만물동량(유류제외) 예측치 비교 (단위 : 천톤, %) 〉

구분	2011			2015			2020		
	금번 예측	당초 예측	증감	금번 예측	당초 예측	증감	금번 예측	당초 예측	증감
합계	874,239	896,918	-22,680 (-2.5)	1,013,667	1,043,362	-29,695 (-2.8)	1,194,825	1,245,293	-50,469 (-4.1)
수입	352,095	367,960	-15,865 (-4.3)	392,051	411,707	-19,657 (-4.8)	445,523	471,965	-26,442 (-5.6)
수출	198,854	200,474	-1,619 (-0.8)	242,771	247,515	-4,744 (-1.9)	296,208	310,000	-13,792 (-4.4)
환적	154,393	159,588	-5,195 (-3.3)	200,632	205,927	-5,294 (-2.6)	265,124	275,358	-10,234 (-3.7)
연안	168,897	168,897	0 (0.0)	178,213	178,213	0 (0.0)	187,970	187,970	0 (0.0)

# 관세청, 무역강국 도약위해 「WBC 2012 발전전략」 추진

## RFID기술 적용, 통관절차 간소화 · 기업화물관리 효율화

관세청(청장 허용석)은 2일 우리나라가 세계최고(World Best) 무역강국으로 발돋움하기 위해서는 국가 정책적으로 관세행정상의 대대적인 변화가 필요하다는 인식 하에 World Best Customs 관세행정 발전전략(WBC 2012)을 추진해 나가기로 했다고 밝혔다.

이번 관세청의 「WBC 2012 발전전략」은 '신속한 통관 및 자율적 납세환경 조성'으로 기업의 물류비용을 지원하고, '물샐틈 없는 관세국경 관리'를 통하여 국민건강 및 사회안전을 철저하게 보호하기 위한 조치로서, 2012년까지 5대분야, 67개 과제의 차질없는 이행을 골자로 하고 있다.

관세청에 따르면 수출입기업의 대외 경쟁력 강화를 통한 경제회복과 일자리 확대를 도모하기 위하여 첨단 유비쿼터스 IT기술을 수출입 통관 행정에 접목하여 '보이지 않는 세관(Invisible Customs)', '종이서류 없는 전자통관(Perfect Paperless)', '글로벌 무역 원스톱 서비스(Global Single Window)' 체제를 구현할 계획이다.

2009년까지 63종에 이르는 관세행정 민원서류를 인터넷으로 제출할 수 있도록 하여 그동안 EDI방식의 민원처리에 따른 기업의 전송료 부담을 완화하고, 현행 종이문서로 유통·제출되고 있는 각종 운송 및 통관 서류를 전자문서화하여 무역서류의 완전 무서류화(Paperless)를 실현할 계획이다.

또한 최근 급성장한 "RFID(무선정보인식장비) 기술"을 통관절차에 적용하여 수출입화물의 흐름

을 자동 관리함으로써 통관절차의 간소화는 물론 기업의 화물관리 효율화를 극대화하기로 했다.

더불어, 무선 노트북을 활용, 세관 사무실이 아닌 수출입화물이 위치한 어떠한 장소에서라도 모든 통관절차를 완료하는 "Mobile Customs 체제"를 구현하는 한편, "글로벌 물류정보 포털시스템"을 구축하여 "Desk to Desk Visibility" 정보를 제공하는 등 기업의 효율적인 물류관리를 지원할 계획이다.

그동안 중복된 세관의 심사로 인한 기업불편 해소를 위하여 현행 분야별로 수시로 이루어지던 심사방법을 종합심사와 기획심사 방식으로 이원화하고, 기업의 자율적인 세액심사를 확대하는 등 기업의 자율성을 최대한 보장하면서도 불성실한 업체는 처벌을 엄격히 하도록 세관의 세액심사 행정을 대폭 개편할 계획이다.

또한, 기업의 납세편의 확대를 위해 법규준수가 높은 업체는 신용담보 이용요건을 완화하는 한편, 신용담보, 월별납부, 일괄납부 사후정산제도 등 납세편의 제도 이용대상 업체를 실질적으로 확대할 계획이다.

아울러, 관세청은 세계관세기구(WCO), 미국, 중국, EU 세관당국 등과 긴밀한 세관협력력을 통해 국가간 불법 수출입물품의 이동을 효과적으로 통제하기 위한 구체적 국제협력 활동을 전개할 예정이다.

관세청은 "우리나라의 관세행정의 위치는 세계은행(World Bank)이 전세계 국가를 대상으로 실



시한 기업하기 좋은 환경평가에서 세관행정이 전 세계 12위를 차지해 대외경쟁력이 우수함을 증명하였고, ACI(국제공항협회)에서 해마다 평가하는 공항평가에서도 '05년 이후 연속 1위에 선정되는 등 선진 관세행정의 면모를 보이고 있다"고 말했다.

관세청이 이번에 발표한 WBC 발전전략을 성공적으로 실현하는 경우, 2012년에는 국제경영개발 연구소(IMD), 세계은행(World Bank) 등에서 평가하는 기업환경평가 부분(세관행정분야)에서 G7 수준인 세계7위로 도약하고, 공항만족도, 전자통

관체제 구축, 화물처리·수입통관 시간, 여행자통관 시간 등은 국제기구에서 권고하는 기준을 뛰어 넘어 세계 최고수준을 달성할 것으로 전망된다.

또한 WBC 발전전략의 실현을 통해 국가 물류 비용 약 3.6조원을 절감(기업비용절감 약 3조4천억, 세관행정비용절감 약 2천억)하고, 마약 및 불법 먹거리 차단, 지적권 보호 등으로 사회안전 비용 약 6.3조원을 절감할 수 있을 것으로 관세청은 예상하고 있다.

## 국제해상위험물규칙 개정안 2010년 1월부터 의무화 금년말 국제해사기구에서 2008개정판 발행예정

화약류, 고압가스, 인화성, 가연성, 산화성, 독성, 방사성, 부식성 및 기타 유해성 물질의 포장위험물 해상운송 관련 국제기준 국제해상위험물규칙(IMDG Code) 제34차 개정안이 2008.5.7~16 기간중 런던에서 개최된 국제해사기구(IMO) 제84회 해사안전위원회(MSC)에서 채택되어 2010.1.1 국제발효 및 시행될 전망이다.

이번 개정안은 해상위험물운송 관련 육상관계자의 교육훈련 의무화, 환경유해물질과 해양오염물질의 판정기준 도입, 그동안 항공위험물에만 적용하던 총질량 30kg 이하 극소량 위험물(Excepted Quantities)의 규정 적용, 해상운송에 있어서 국제원자력기구(IAEA)의 방사성물질운송규칙 관련 규정에 대한 통일·조화, 유기과산화물 표찰의 변경, 액체용 중형산적용기의 진동시험 추가, 인화성 액체 적재구획의 방폭요건이 적용되는 인화점 기준이 23°C이하에서 23°C미만으로 변경 등을 주요내용으로 하고 있다. 그리고 현행 위험물목록에서 품명, 용기등급, 부표찰 및 특별요건 등 총 1,731개 항목을 수정하였다.

이와 관련 국토해양부(장관 정종환)는 10월29일 오후 한국선주협회에서 해운회사, 위험물 제조, 창고 및 무역 업체, 학계와 관련 단체 전문가 등 30여명이 참석한 가운데 "국제해상 위험물운송 안전정책 세미나"를 개최하여 국제기준의 최신동향과 관련 국내법 정비계획 등을 설명하고, 위험물 운송관련 업무추진 효율향상 및 안전사고 예방을 위한 정책방향과 발전방안 등에 대하여 다양한 의견을 청취하였다.

또한, 국토해양부 관계자에 따르면 연말에 국제해사기구(IMO)가 이번 2008년 국제해상위험물운송규칙 개정판을 발행 및 판매할 예정이며 동 국제기준이 강제화되기 이전 내년 말까지 국내 "선박안전법"과 "위험물선박 운송및저장규칙" 을 개정할 것이라고 밝혔다.

국제해상위험물규칙이란 국제해사기구(IMO)에서 1965년에 제정한 위험물 분류, 위험물 표시·포장·적재·격리기준, 용기 등에 관한 국제기준을 말한다.

# 선진국들의 물류보안 강화에 대응하기 위한 세미나 개최

## 민관학 합동으로 선진 물류보안제도 도입 등 정책 논의

『2008 민·관·학 합동 국가물류보안정책 세미나』가 11월5일부터 6일까지 경기도 가평 소재 한바다연수원에서 국토해양부, 국가정보원, 지식경제부 및 관세청 등 관계기관 공동으로 개최되었다.

이번 세미나는 세계해사기구와 세계관세기구 등 국제기구와 미·EU 선진국들의 물류보안 강화 추세에 대응하기 위하여 선진 물류보안제도 도입 등 향후 정책 추진방향 등을 논의하기 위해 마련되었다.

2001년 9·11 테러사건 이후 미국을 중심으로 한 국제사회는 공·항만 등 주요 물류거점에 대한 보안조치를 대폭 강화해왔으며, 최근에는 특정 물류거점 뿐만 아니라 내륙운송·통관 등 공급사슬망 전체에 걸쳐 테러위험을 최소화하기 위한 노력을 해왔다.

아울러 이러한 보안조치의 강화로 인한 물류흐름의 저해를 방지하기 위하여 선진국들은 스마트 컨테이너 개발, 전자봉인시스템 개발 및 기술 표준화 등 관련 연구개발사업에 대한 투자확대는 물론 시장선점을 위해 최선의 노력을 다하고 있는 상황이다.

우리나라의 경우 『국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률』제정·시행(08. 2) 등 관련 국제협약의 국내법 수용 등은 차질 없이 이루어지

고 있으나, 물류사슬망 전체에 걸친 국가차원의 종합적 관리나 새롭게 부상하고 있는 물류보안산업에 대한 투자 등은 이제 걸음마 단계에 있는 상황이다.

이러한 상황에서 금번 세미나 개최는 물류보안에 관한 국제동향을 민·관·학이 같이 공유하고 물류보안을 단순히 비용측면에서만 접근하지 않고 우리나라 물류산업의 새로운 경쟁력 확보차원에서 바라볼 수 있는 계기를 마련하였다.

한편, 세미나에는 한국해양수산개발원, 관세무역개발원, 한국선급, 무역협회, 수출입업체, 화주, 선사, 선박대리점, 부두운영 업체 보안장비 제작업체와 물류보안제도 도입시 영향을 받는 물류공급망업체 및 학계 관계자 등 70여명이 참석하였다.

또한, 국토해양부, 지식경제부, 관세청, 인하대학교, 한국해양수산개발원, 한국교통연구원, 관세무역개발원 등 물류전문가들을 발표자 및 지명토론자로 구성하여 심도있는 토론을 통해 국내 물류보안제도 통합방안 및 향후 정책추진방향 등에 대해 집중 논의하였다.

정부는 세미나에 참석한 한국무역협회·한국물류협회 등 관련 업·단체의 의견을 수렴하여 향후 국가물류보안정책 수립시 적극 반영할 계획이다.





# ‘2008인천국제물류산업전람회’ 송도컨벤시아서 개막

## ‘제1회 인천국제물류포럼’ 첫 개최로 눈길 끌어



대한통운, 대우로지스틱스, 선광, 삼영물류, 맥스피드 등 국내 주요 물류업체들과 물류장비업체, 물류시스템업체 등 110개사가 참가한 '2008 인천국제물류산업전람회(InterLOGIS 2008)'가 10월 7일 송도컨벤시아에서 개막했다.

인천광역시와 한국무역협회가 주최하고 인천관광공사, 국제물류하주지원단이 주관한 이번 전시회는 총 351개 부스가 설치됐으며 10월10일까지 △공항만 물류시스템 및 기업관 △종합물류 및 3PL기업관 △u-IT 클러스터관 △물류시스템 및 기자재관 △물류운송·수송 및 하역장비관 △RFID/USN 및 IT 솔루션관 △물류부동산·컨설팅관, 물류시설 유지보수관 등 다양한 물류관련 품목을 선보였다.

특히 이번 전시회에서 눈길을 끄는 것은 '제1회 인천국제물류포럼'이다. 8일부터 송도컨벤시아 프리미어볼룸에서 열리는 인천국제물류포럼은 '동아시아 물류협력 과제와 전망'을 주제로 했다.

첫째 날에는 Datin Paduka O.C Phang 국제항만협회 회장이 '21세기 동아시아 물류산업의

미래와 협력과제'를 주제로 기조연설을 하며 세션1에서 △항만의 역량 증대를 위한 인프라 투자(대한통운 김세중 국제물류본부장) △도시와 항만 간 균형 있는 발전(일본 동경항 부두(주) 키요하루 이와타키 부사장) △항만간 협력을 통한 지역경제 향상 및 특성화된 국제물류사업(중국 연태항집단 유한공사 지샤오보 총경리)이 주제 발표했다.

세션 2에서는 △항만지역화-아시아 항만의 새로운 국면을 향하여 (미국 Hofstra대학 Jean-Paul Rodrigue 교수) △공급망 통합을 위한 물류 서비스 제공자들의 역할 : 아시아의 전망(Asia Pacific Frost&Sullivan Director R.Gopal) △에너지 산업과 연계한 항만 클러스터 구축과 영향(중앙대 이충배 교수) 등 세계적인 석학들의 발표가 이어졌다. 특히 스페셜 세션에서는 인천신항 1-1단계 컨테이너터미널 운영 사업자 선정을 위한 설명회가 진행되었다.

둘째 날(9일)에는 '중국물류 환경변화와 한중기업 윈-윈전략'이란 주제로 △중국의 물류산업 발전현황 및 추이와 정책환경(중국교통운수협회 Wang De Rong 부회장) △중한 물류기업간 윈윈 전략(중국 원성집단 Huang Yuan Xin 총재) △한중 물류산업 발전과 한국 물류기업 진출방안(한국교통연구원 노홍승 박사) △한중 물류협력의 문제점 및 개선방안(동의대학 조삼현 교수) 등이 주제 발표되었다.

이어 토론회가 끝난 후 국내외 주요 참가자들은 인천항 선상투어를 통해 북항과 남항, 인천대교 건설현장, 인천신항 건설 예정지 등을 시찰했다.

# TDA 겐지 사장, 부정기선시황 2010년 2/4분기에 회복 '세계금융 위기와 드라이벌크 사이클' 기고통해 전망

일본 부정기해운통계서비스를 제공하는 TDS(Tramp Data Service Co.,Ltd.)의 예비하라 겐지 사장은 부정기선시황이 오는 2010년 2/4분기에 회복될 것으로 전망했다.

겐지 사장은 최근 일본해사신문에 기고한 '세계금융 위기와 드라이벌크시황 사이클'에서 이같이 예측했다. 다음은 기고문의 요지이다.

미국발 세계금융 위기에 따른 글로벌리스크 증대로 세계경제가 급속도로 침체됨에 따라 철강원료와 석탄 등의 해상물동량의 성장에 급브레이크가 걸렸다.

FFA(해운선물)나 선박펀드에 유입되었던 투자펀드의 자금도 시장불안으로 철수했다. 국제상품시세 뿐만 아니라 해운 및 조선부문의 경기악화가 장기화될 것으로 예상되는 등 리스크가 증대되고 있다.

금년의 해운시황, 특히 드라이벌크시황을 보면, 예전 같으면 10월부터 성수기에 접어들면서 수위가 급증함으로써 전반적으로 시황이 상승세를 나타냈지만 금년 8월 이후부터는 주요 선형이 수역을 불문하고 일제히 가파른 하락세를 보였다. 이러한 경우는 과거에도 전례가 없는 것으로 지속적으로 하락함으로써 계선점 이하로 악화됐다.

그동안 5년 이상이나 지속되어 온 「드라이벌크 붐」은 완전히 자취를 감추고 하향조정국면에 진입했다고 단정 할 수 밖에 없다.

드라이벌크시황의 호·불황을 판단하는 기준으

로 BDI지수가 있는데, 동 지수의 월간 평균지수 추이를 보면 2006년 1월 2,263포인트에서 2008년 5월에는 1만843포인트로 약 30개월간에 4배 이상 상승했다.

이후 7월에 1만포인트 대로 하락했으며, 이같은 하락세가 지속되어 10월24일에는 1,102포인트로 5개월 남짓의 짧은 기간에 피크대비 10분의 1 수준으로 폭락했다. 월간 환산에서도 2,104포인트로 4분의 1 이하의 비정상인 저수준으로 급락했다.

지난 2006년 봄부터 2008년 5월까지 시황이 강세를 유지한 것은 △철강 원료부문의 해상물동량이 크게 증가한데다 △플라시보 효과, 즉 심리적인 측면에서 거액의 투자자금이 FFA 등을 통해 시황을 떠받쳤기 때문으로 분석된다.

사실상, 작년 9월부터 금년 6월까지 미국발 서브프라임 문제로 투자처를 잃은 투기자금이 대거 드라이벌크 FFA 거래시장에 유입됨으로써 순간적으로 17만DWT급 내외의 케이프사이즈 벌크선의 1일 용선료가 20만달러대의 기록적인 수준을 유지할 수 있었다.

그러나 중국 북경 올림픽 개최를 앞둔 올여름 이후는 미국 경기의 변조와 헤지펀드의 자금유출 등으로 인한 세계적인 금융대란으로 40조원 이상의 자산이 증발했다.

더구나, FFA를 지렛대로 하고 있던 용선시황의 과열에 대한 경계감이 투자자들 사이에 퍼지면서 급격히 하락하기 시작하여 8월에 시황조정을 거



친 후 9월 이후 하락세를 지속하고 있다.

특히, 시장심리는 매우 약한 것으로 장기에 걸쳐 호황이 계속된 관계로 이제 바닥이 아니냐는 경계심이 시장 참가자 사이에 발생하는 경우가 있어 극심한 불황기에도 반대의 심리가 작용한다.

제2차 세계대전 이후부터 최근까지 약 60년간(1949년 1월-08년 9월)을 되돌아 보고 부정기선 시황의 분석작업을 시도하면, 드라이벌크부문에서 14회의 시황순환이 나타나 1회의 사이클에 4년정도의 기간이 소요되는 것으로 분석되었다.

해운시황 뿐만 아니라, 국제거래 시장에서 정해지는 모든 상품서비스 가격은 그때 그때의 수급관계의 변동에 따라 일정한 주기에 깨끗한 곡선을 그리는게 대부분이다.

해운경영의 실무에 종사하는 경우, 가장 중요시 되는 것은 시황수준과 방향일 것이다.

과거 60년 가까운 시황추이를 되돌아 봐도, 1970년대에 있어서의 닉슨쇼크, 그리고 제1차 석유위기, 게다가 1980년대들어 직전에 발발한 제2차 석유위기 등 경제적 영향은 1980년대 전반까지 다방면에 이르렀다.

즉, 1981년 이후에는 원유가 상승에 기인한 세계적인 인플레이션을 수반하는 세계동시불황(스태그플레이션 : Stagflation)에 휩쓸려 1982년에는 핸디사이즈의 대량발주를 기폭제로 한 신조선분이 과열돼 1986년까지의 제9순환기(1982년 12월-1986년 7월)에는 수급관계가 항시 악화되었다.

당시, 부정기선 각사의 경영도 급격한 달러 하락과 엔고, 그리고 1995년의 멕시코 경제위기 등으로 장기간에 걸쳐 저공비행을 계속하지 않을 수 없었다.

최근까지의 이른바 BRICs(신흥경제국)붐을 포함한 순환론적인 견지에서는 21세기에 들어가고 나서도 시황순환의 사이클을 밟아 온 것은 틀림 없다.

과거 14회의 시황순환은 그때 그때의 국제정세, 돌발적인 팩터에도 착란되고, 순환기간은 일정은 아니었지만, 확대 및 후퇴 월수의 평균을 산출해 보면, 확대 기간은 평균 20개월, 후퇴 기간은 28개월에 전기간의 평균은 재고순환과 거의 같은 48개월(4년) 사이에 들어가는 것이 흥미롭다.

세계의 경제구조가 어수선하게 변화하고 있는 이상, 각 시황순환의 사이클은 결코 같은 주기는 아니고 당연한 일이면서 단순하게 장래에 막연히 좋아진다고 보는 것은 리스크관리에 도움이 안된다.

그러나 굳이 과거 14회의 확대 및 후퇴의 평균기간을 장래 연장하는 것으로 유추해 본다면 10월 현재의 드라이벌크시황은 2006년 제2/4분기(6월)를 기점으로 15번째의 순환사이클의 중간 과정에 위치하고 있다고 추측된다.

또 이번 사이클의 피크는 금년 제 1/4분기또는 제2/4분기의 사이에 형성되어 있을 가능성이 높고, 제3/4분기(7-9월)부터 후퇴 조정국면에 들어가 있다고 추정할 수 있다.

따라서 경기순환론적인 견지로부터 향후를 간파하면 2010년 제1/4분기까지의 약 21개월간은 소폭적인 하향곡선을 그릴 것으로 분석된다.

그리고 16번째가 되는 다음 번의 다이내믹한 시황순환은 늦어도 2010년 제2/4분기(4-6달) 이후부터 시작되어, 2011년 제1/4분기경에 피크를 맞이하는 것으로 예상된다.

# 중국, 수출입화물 사전신고제도 내년 1월부터 시행

## 컨테이너선 선적 24시간전 화물정보 제출 의무화

중국이 내년 1월부터 수출입화물에 대해 화물 정보의 사전신고 제도를 도입한다.

선적 24시간전의 화물정보 제출규칙(24시간률)을 골격으로 한 동 제도는 미국이 테러대책을 목적으로 2003년 2월 본격 운용을 시작했으며, 2004년에 캐나다, 2007년에 일본과 멕시코도 시행하고 있다.

유럽연합(EU)은 2009년 7월부터 도입한다.

중국에서는 오는 12월 상순에 시범운용을 개시하여 도입 후 3개월간은 별책을 적용하지 않을 전망이다. 수입화물에 대해서는 화물적체가 우려되고 있다.

중국의 세관당국인 해관총서는 제172호령으로 24시간률을 포함시킨 동법을 2009년 1월 1일부터 시행한다고 발표했다. 홍콩과 마카오는 이 료를 적용하지 않는다.

선박, 항공기, 트럭, 철도에 대해 신고기한을 설정하고 있어 컨테이너선으로 수출입하는 화물은 선적 24시간전까지 정보제출이 필요하게 된다고 한다.

12월8일부터 심천항의 컨테이너터미널에서 시행에 들어갈 예정이다.

중국관 24시간률의 주요골자를 보면, 중국의 수입화물에 대해서는 △컨테이너선은 선적 24시간 전까지 △재래선은 중국도착 24시간 전까지 △항공기의 경우 비행 4시간까지는 이륙까지 △철도는 최초 목적역 도착 2시간전까지

신고토록 했다.

수출의 경우는 △컨테이너선은 마찬가지로 선적 24시간 전까지 △재래선은 선적 2시간 전까지 신고하면 된다.

또 선적항에서의 본선입항 스케줄의 제시도 의무화 한다. 우선 도착예정 시간을 통보하고 착안 30분전에 최종 도착시간을 보고해, 마지막에 실제의 도착시간을 통지토록 3단계로 보고하도록 하고 있다.

미국이 24시간률을 도입한 것은, 테러 행위에 사용되는 혐의가 있는 화물을 사전에 수출지측에서 검출, 선적을 저지하는 것이 목적이다.

북미 3개국은 정보의 제출기한을 선적 24시간 전으로 설정, 일본은 기본적으로 입항 24시간 전이라고 정했다. 이에 따라, 수송사업자는 적하목록 전자 신고하고 있다.

세관예의 적하목록 정보제출은 입항 24시간 전이 일반적이었다. 그러나 미국과 같은 사전신고제도의 보급으로 해운회사는 적하목록 정보의 작성 시기를 본선의 출항 후부터 출항 전으로 앞당겨야 한다.





# 상하이항, 컨물동량 성장 둔화 국제해운센터 구축 비상

## 대외교역 성장둔화, 화물확보 경쟁 격화 등 원인제공

상하이항은 지속적인 물동량 증가에도 불구하고, 최근 들어 컨물동량 성장세 둔화로 인해 대책 마련에 부심하고 있다.

최근 KMI가 발표한 자료에 따르면, 지난 1996년 국제해운센터 발전전략 수립이후 상하이항의 컨처리량은 연평균 26.7%의 성장률을 보이고 있다.

특히 2007년에 2,615만teu를 처리하여 홍콩항을 제치고 세계 2위 컨테이너항만으로 등장한 데 이어, 금년에는 3,000만teu를 처리하여 싱가포르항을 추월하면서 세계 1위 컨테이너항만으로 부상한다는 야심찬 계획을 세운바 있다. 9월말 기준 상하이항은 총 42개 컨테이너 선석, 안벽길이 12,000m로 연간처리능력은 1,900teu를 유지하고 있다. 컨처리량 증가세가 지속적으로 둔화되고 있는 것은 세계경기의 위축과 위안화 절상 등에 따른 대외교역의 성장 둔화와 함께 인근 닝보-저우산항 등과의 화물확보 경쟁 격화와 항만 자체 화물집하 및 운송체계 미흡때문인 것으로 풀이된다.

특히 최근 양자강삼각주 주변 항만의 컨테이너 처리량 증가세가 둔화되고 있는 가운데, 닝보-저우산항은 상하이항보다 높은 성장률을 기록하고 있으며, 련윈강항은 2007년 53% 고성장에 이어 금년 들어서도 64%에 달하는 경이적인 성장률을 기록하고 있다.

또한 2006년 상하이항의 컨처리량이 2,000만 teu를 돌파하면서 항만으로 향하는 모든 도로가 컨테이너트럭으로 인한 심각한 적체현상을 보이기 시작했으며, 향후 컨처리량이 3,800만teu에 달할 경우 항만의 집하능력이 한계에 이르고, 교통망도

마비될 수 있다는 전문가들의 연구결과도 있다.

양자강삼각주 지역의 토지 및 인건비 상승, 내륙 지역 교통인프라 개선, 중서부 지역 개발정책 등으로 기존 제조기지들이 중북부 지역으로 이전하는 추세도 상하이항의 성장 둔화를 부추기고 있다.

이러한 둔화세를 막기 위해 중국 정부는 상하이의 국제금융 및 국제해운센터 구축을 가속화하기 위한 수정안을 적극 검토하고 있다.

한편, 전문가들은 상기 정책들의 일괄적인 승인 보다는 점진적인 추진을 전망하고 있으며, 그 중 집화운송체계의 개선과 최첨단 해운서비스체계의 구축이 우선적으로 추진될 것으로 예상하고 있다.

상하이항은 과도한 경쟁으로 인한 경쟁력 약화 방지를 위해 최근 인근 항만과의 협력을 적극 강화하고 있다.

그 외의 지역경제 특히 양자강삼각주 지역을 포함한 연해 경제지역의 통합화가 급 진전을 보이는 가운데, 가장 우선적인 정책과제로 인프라의 공동 구축이 적극 추진되고 있으며, 한국, 일본 등 인접국가 항만의 경쟁 압박도 항만협력을 부추기고 있다.

국제화 전략은 2006년부터 본격 가동되어 같은 해 9월 벨기에 2위 항만인 지브루게(Zeebrugge) 항 컨테이너터미널의 지분 40%를 매입했으며, 최근에는 베트남 등 아세안 국가 항만개발에 관심을 보이고 있는데, 해외투자를 통해 글로벌 항만 네트워크를 구축하고 최종적으로는 글로벌 터미널 운영사로 성장하자는 계획이다. 이에 우리나라 항만도 상하이항의 이러한 발전전략을 감안하여, 이에 적극 대응하는 방안을 마련해야 할 것이다.

# 세계 5위 벌크선사 조디악, 케이프 20척 운항정지 결정

## 주요항로 평균 용선료 급격한 하락으로 계선점에 도달

최근들어 벌크선운임이 지난 2003년 초반수준으로 폭락함에 따라 철광석 수송선인 케이프사이즈 벌크선의 계선을 적극 추진하고 있다.

외신에 따르면, 세계 5위의 벌크선사인 이스라엘계 대기업 해운그룹인 조디악마리타임사는 최근 자사 소속 케이프사이즈 벌크선 20척에 대해 일시적으로 운항을 중단하기로 결정했다.

이와함께 세계 3위의 벌크선사인 일본의 MOL도 케이프사이즈 벌크선을 중심으로 운항중단을 적극 검토하고 있다.

10월15일자 런던 시장에서 케이프사이즈의 주요 4개항로 평균 용선료는 지난 2003년 초 수준인 1일당 1만3,070달러까지 폭락하여 일부 항로의 경우는 현행 운임수입으로는 운항경비를 조달할 수 없는 「계선포인트」에 거의 진입했다.

최근 부정기선 시황하락은 중국, 인도 등 경제신흥국의 자원수요를 반영하지 않는 일시적인 냉각이라는 견해가 지배적이다.

즉, 해운시장의 실물 보다는 심리적인 요인에 의한 시황하락이라는 것이다.

해운시장 관계자들은 대형선사들의 케이프사이즈 벌크선 운항정지 조치는 금융시장 불안으로 급격히 하락한 부정기선 시장에 대한 대항조치로서 다시 자원수요가 증가하는 단계에서 시황상승으로 전환되는 기폭제가 될 것으로 전망하고 있다.

현재, 세계에서 운항중의 10만DWT 이상 케이프사이즈 벌크선은 약 800여척이며, 이 중 시황 급락에 따른 운임폭락으로 운항코스트를 조달할

수 없는 계선포인트의 대상이 되는 것은 스팟용으로 배선되고 있는 미계약 자유선박이다.

이미 해운선사와 철강메이커간에 장기수송 계약을 체결한 선대는 계약 운임이 고정되어 있기 때문에 운항정지의 대상이 되지 않는다.

해운전문가들은 운항정지의 움직임이 있는 브라질항로이다. 현재, 브라질-일본간의 철광석 운임은 1톤당 25달러(15만중량톤 환산)로 전년동기의 85 달러에 비해 30% 수준까지 하락했다.

선박 연료유(빙커)는 여전히 1톤당 500달러 전후의 고수준인데 반해 운임수입은 급격히 감소함에 따라 운항선박의 연료비를 감당할 수 없는 사례도 나오고 있다.

선박의 운항정지나 계선은 원래 오일쇼크 등 해상화물의 이동이 극단적으로 정체했을 경우에 해운회사가 취하는 조치이다.

그러나 이번 해운선사의 운항정지는 중국, 인도, 브라질 등의 자원 수요 및 공급국간에 화물이동의 잠재수요가 높은 단계에서 실시되고 있다는 점에서 귀추가 주목되고 있다.

