화합과 안정을 바탕으로 도약하는 **한국해운**

KSA www.shipowners.or.kr

February | March 2012

Contents

신년사 02

협회소식 04

선협, 동서발전 장기수송권 해외유출 성명서 발표 2
선주협회, 선원 건강보험료 감면추진 3
전국해양산업총연합회, 2012년 정기총회 개최 7
한국선주협회 포항지구협의회 개소식 거행 8
선주협회 및 항만공사 「한국해운항만관」 현장점검 9

해운이슈 10

한국해양수산개발원 "해운시황 : 위기와 기회" 발표 10

업계동정 19

해사정보 26

여수엑스포, 8,000여회 공연 · 행사 입장권 1장으로 26
국토해양부, 선원대상 선상 부재자투표제 도입 29
G6 얼라이언스, 3월 아시아-유럽항로 서비스 시작 32
탱커선사 이란 원유수송 중단으로 채산성 악화 37
글로벌 컨테이너 선사들 운임회복을 위해 노력 39

해운일지 44

선협, 동서발전 장기수송권 해외유출 성명서 발표

최근 3억달러 규모 석탄 수송권 일본계선사에 내줘

한국선주협회(회장 이종철)는 최근 동서발전이 발전용 수입석탄 수송을 위해 일본계 선사와 총 3억달러 규모의 장기수송계약을 체결한데 대해 「동서발전의 장기수송권 해외유출에 관한 우리 해운업계의 입장」 성명서를 발표하고, 이를 즉각 철회할 것을 촉구했다.

일본 전력회사들은 발전용 석탄을 해외에서 들여올 때, 100% 일본선사를 통해 운송하고 있으며, 우리나라 선사들은 입찰참여 자체가 원천 봉쇄되는 등 철저히 배제되고 있다.

이에 협회는 성명서를 통해 "국내 최대공기업 한국전력의 자회사인 동서발전이 국익과 공익은 물론 상호주의 원칙을 무시하고 일본선사에게 발전용 석탄 장기운송권을 내준 것은 우리나라 해운산업의 기반을 크게 위협하는 처사로서 반드시 시정되어야 한다"고 강조했다.

특히, 협회는 "세계해운시장의 불황으로 어려움에 처한 우리 해운업계의 현실을 외면한 채, 해외에서 들여오는 수천억원 규모의 발전용 석탄 장기운송권을 일본계 해운회사에 몰아 준 동서발전의 처사를 이해할 수 없다"며, 동서발전의 각성을 촉구했다.

지난 2008년 9월 미국발 금융위기의 여파로 해운시황이 극도로 침체됨에 따라 불과 3년 사이에 52개 해운기업이 문을 닫았으며, 10개 해운기업이 법정관리를 신청하여 현재 8개사가 기업회생절차를 밟고 있다.

이러한 와중에 동서발전이 총 3억달러에 달하는 장기수송계약을 일본계 해운기업에 몰아 줘 해운업계가 크게 반발하고 있다.

동서발전은 1차로 2월21일 계약기간이 18년인 발전용 석탄 장기운송계약을 수행하기 위해 20만톤급 선박 1척(2억달러 규모)과 9만톤급 선박 1척(1억달러 규모) 등 총 2건의 입찰을 실시하여 일본계 해운회사인 'NYK 벌크쉽 코리아'와 장기수송계약을 체결했다.

더구나, 동서발전은 우리 해운업계의 반발을 우려하여 입찰결과를 즉시 발표하는 관례를 깨고 3월6일 2차 장기수송계약 입찰결과 발표시 1차와 2차 결과를 동시에 발표함으로써 전형적인 물타기 수법의 꼼수라는 비난을 받고 있다.

해운업계가 동서발전의 일본선사 NYK 편애에 분노하는 이유는 일본전력회사들은 연간 1억7,000만톤의 발전용 석탄수입시 한국선사들에게 참여할 기회조차 주지 않는데도 불구하고 동서발전은 2004년도에 국내 발전사로는 최초로 일본선사인 NYK에 수송권을 넘겨준 것을 시작으로 지금까지 지속적으로 일본선사에게 수송권을 넘겨주고 있기 때문이다. 동서발전은 지난 2004년에 호주에서 18년간 수입하는 석탄 2,700만톤(연간 150만톤)의 장기수송권을 우리 선사들을 따돌리고 일본선사인 NYK에 넘겨줘 우리 해운업계로부터 공분을 산 바 있다.

한편, 일본선사는 우리나라 한국전력 자회사의 석탄 수입량의 18%를 수송하여 연간 1억8,375만불(2,114억원), 계약기간동안 20억불(2조2,300억원)의 외화를 챙기고 있다.

▶ 석탄 수입량 및 국적선사 수송비율

우리나라의 경우 전체 석탄 수입량의 18%를 일본 선사가 수송하고 있으며, 일본은 100% 일본선사가 수송하고 있다.

▶ 한전 5개 발전사 일본선사 장기수송계약 현황

한전 5개 발전사가 체결한 일본선사 장기수송계약 현황을 보면, 총 16척의 선박을 통해 일본선사로 유출되는 외화(운임)는 연평균 1억 8,375만달러(2,114억원), 계약기간 동안 총 유출액은 19억 3,340만달러(2조 2,234억원)에 달하고 있다.

[한/일 발전용석탄 수송현황]

(단위 : 만톤)

한국(한전)			일본(일본전력)		
총수입량	한국선사 수송량	일본선사 수송량	총수입량	한국선사 수송량	일본선사 수송량
7,950	6,490	1,460	17,150	–	17,150
100%	82%	18%	100%		100%

[한전 5개 발전자회사 일본선사 장기수송계약 현황]

계약척수	연간운임 (연/천$)	운임 총합계 (천$)
16 척	183,746	1,933,367

선주협회, 선원 건강보험료 감면추진
보험료 80억원 감면효과 기대

한국선주협회(회장 이종철)는 3월6일 선원 건강보험료 감면 추진에 관한 협조 요청을 위해 건강보험공단 관계자와 협의했다.

현재 선원의 건강보험료 감면기준은 국외체류(1개월 이상) 기준의 변경으로 근해항로 승선선원의 보험료 감면혜택이 상실된 상태로 이로 인해 외항해운업계의 연간 건강보험료는 약 180억원으로 보험료의 50%는 선원본인이, 50%는 회사에서 부담하는 중이다.

이에 건강보험료 감면기준을 출입국기록대신 승하선 공인기록으로 국외체류기준을 변경하여 보험료를 감면해줄 것과 승선 중 국내에 입항 시 발생하는 의료비는 전액 선주(P&I)가 부담키로 법제화시키는 방안을 3월13일 노 · 사 합동으로 공단에 건의했다.

본 안건이 수용될 경우, 근해항로 종사 선원들의 보험료 약 80억원이 감면효과가 기대된다.

EU 역내항만 입출항선박 시장적 조치적용
선협, 유럽집행위원회 웹사이트에 반대의견 제출

한국선주협회(회장 이종철)는 최근 유럽집행위원회가 추진중인 선박의 온실가스 배출규제를 위한 시장적 조치(배출권거래제, 탄소세 등) 도입'에 대해 반대입장을 분명히 밝혔다.

유럽집행위원회는 EU 역내 항만 입출항 선박에 대해 배출권거래제(온실가스배출감축목표 설정 및 탄소배출권 매매) 또는 탄소세(선박연료유에 일정 요율의 세금 부과) 등 시장적 조치 적용에 대하여 이해당사자의 의견을 유럽집행위원회 웹사이트(http://ec.europa.eu/clima/consultations/0014/index_en.htm)를 통해 조회하였다. 이에 한국선주협회는 반대의견을 제출한 것이다.

국제해운과 국제항공부문에 있어서 최고의 화두는 역시 온실가스 문제로 집약되고 있다. UN기후변화협약 교토의정서 제2조 제2항에는 "교토의정서 부속서 I 당사국(대부분 선진국)은 국제해사기구와 국제민간항공기구와 함께 국제해운과 항공으로부터 배출되는 온실가스에 관한 저감방안 마련에 협력해야 한다."라고 규정되어 있다.

하지만, 대부분 온실가스를 공해상에 배출하기 때문에 국제적으로 통일된 배출기준을 마련하기가 쉽지 않았다. 교토의정서는 1997년 채택, 2005년 발효되었는데, 이후 본격적으로 상기 두 국제기구에서 해운과 항공부문 온실가스 배출저감 방안 마련을 위한 논의가 시작되었다.

하지만 논의의 속도와 내용의 질적인 면에서 지지부진하였다. 그 이유는 UN기후변화협약의 기본원칙 "공통의 하지만 차별화된 책임"을 생각해 보면 이해하기 쉽다.

온실가스 배출의 역사적 책임, 즉 선진국들은 자국 산업발전을 위해 무분별하게 온실가스를 배출하였고, 그에 반해 개도국들은 과거에 온실가스를 배출하지 않았고 현재 산업발전을 위해 온실가스를 배출해야만 하는 상황에서 국제적으로 자국 산업에 온실가스를 배출하지 못하게 하는 것이 부당하다는 논리를 계속 펴왔다.

이에 선진국은 지구온난화는 인류공동의 책임이라는 논리로 양측 논리는 평행선을 유지했었다. 중립안이 바로 "공통의 하지만 차별화된 책임"원칙이다. 지구온난화문제는 인류 공동의 문제이지만 교토의정서에 가입한 국가들만이 온실가스 감축의무를 지게 된다는 것이다.

해운과 항공에 있어서 상기 쟁점 사항이 그대로 계속되었는데, 특히 개도국 해운에 대한 온실가스 저감규제는 개도국 해운의 발전에 저해된다는 논리를 개도국에서 주장하고 있다.

이와는 반대로 선진국은 국제해운에 종사하는 전세계 선박 모두는 온실가스 저감규제 적용주장을 하고 있다.

그러나, 2011년 국제해사기구 제63차 해양환경보호위원회에서는 신조시 일정기준 이상 이산화탄소 배출시 운항을 금지하고 현존선에 대해서는 선박에너지효율관리계획서 의무비치 등 기술적, 운항적으로 선박으로부터 온실가스 저감조치를 강제화하였다.

동 선박온실가스규제는 2013년 1월 1일부로 국제발효될 것이다. 이와는 대조적으로 국제민간항공기구에서의 온실가스 저감을 위한 활동은 좀처럼 감지되지 않았다.

유럽연합에서는 상기 국제기구의 활동에도 불구

하고, 조속한 운송수단에 대한 온실가스 규제 시행을 위해 공공연히 EU 역내 27개 회원국 입출항 해운 및 입출국 항공에 적용하겠다고 선언했었다.

특히, 유럽연합이 2012년 1월 1일부터 EU 역내 27개 회원국을 취항하는 외국 항공사들에 대해 EU-ETS(Emission Trading Scheme, 배출권거래제도)에 참여토록 강제하면서, 미국, 중국, 러시아 등과 EU가 국가적으로 충돌하는 사태가 발생했다.

미국, 중국, 인도, 일본, 러시아, 브라질 등 23개국은 2012년 2월 21일~23일 모스크바에서 EU의 조치에 대한 대책을 논의하였고 EU-ETS 항공적용에 대한 반대 서명서를 발표하였다.

아울러 유럽집행위원회는 EU 역내항만 입출항 선박에 대하여 시장메커니즘 적용에 대한 이해당사자의 의견을 2012년 4월 12일까지 수렴했다.

항공부문과 마찬가지로 국제해운을 EU-ETS에 편입시키기 위한 포석으로 이해되고 있으며, 유럽집행위와 영국, 독일, 프랑스, 노르웨이 등 일부 EU 회원국들이 국제해사기구에서 주장하고 있는 Maritime-ETS를 관철시키기 위한 전략으로 풀이된다.

전 세계 해운업계에서는 유럽집행위원회에서 선박온실가스 저감을 위한 시장메커니즘(배출권거래제도, 탄소세 등) 도입추진에 우려의 목소리를 내고 있다. 우리협회뿐만 아니라 우리협회가 가입한 'International Chamber of Shipping'과 'Asian Shipowners' Forum'에서도 유럽집행위원회의 해운부문 시장메커니즘 적용에 대해 반대의견을 제출하였다.

[한국선주협회 반대의견서 요지]

첫째, 온실가스는 황산화물, 질산화물 및 입자성 물질(만약 EU지역에 배출됐을 때 해당지역에만 영향을 미침)과는 달리 EU지역뿐만 아니라 전 세계적으로 환경적 영향을 미치는 물질이다.

그러므로 국제적으로 온실가스는 규제되어야 하며, 국제적인 틀에서 규제안이 마련되어야 한다. 교토의정서에 따르면 국제해운에서 배출되는 온실가스는 국제해사기구에서 관련 저감방안이 마련되어야 한다고 규정되어 있다.

국제해사기구는 2011년 이미 성공적으로 선박온실가스 저감을 위한 기술적 조치(Energy Efficiency Design Index)와 운항적 조치(Ship Energy Efficiency Management Plan)를 채택하였으며, 2013년 1월 1일 국제발효된다. 아울러 현재 유럽집행위원회가 도입추진 중인 시장메커니즘(국제해사기구에서는 시장기반조치(Market Based Measures)로 불림)) 또한 2017년 시행을 목표로 국제해사기구에서 논의 중에 있다.

둘째, 시장메커니즘으로 조성된 기금을 녹색기후변화기금(UN기후변화협약 제16차 당사국총회에서 합의된 바대로, 동 기금의 재원으로 쓸 수 있도록 하는 유럽집행위원회의 제안에 대해서, 해운부문에서 조성된 기금은 해운부문의 에너지효율개선 등을 위한 연구목적 등으로 활용되어야 한다는 취지로 반대하였다.

아울러 해운의 배출권거래제 적용과 관련, 해운부문의 자본이 타 산업으로 흘러 들어갈 수밖에 없는 상황에 대해서 기술하였다. 이유인즉슨 해운부문에 설정된 온실가스 감축목표를 달성하지 못할 경우, 배출권거래시장에서 배출권을 구매해야 하기 때문이다.

셋째, 탄소누출(Carbon Leakage) 발생 가능성을 지적했다. 시장메커니즘 적용으로 운송단가가 상승한 해운을 화주들은 이용하지 않을 것이고, 상대적으로 운송단가가 낮은 육상운송(철도, 트럭 등)으로 전환을 예상했다. 이로 인해 육상운송으로 인한 탄소배출량이 더 증가할 것이다.

넷째, 유엔해양법 조항과의 불일치이다. 유엔해양법상 내해와 영해에서는 자국의 환경보호 등을 위해 국제적으로 합의된 기준(협약 등)보다 더욱 강

화된 법률을 시행할 수 있지만, 배타적경제수역과 공해에서는 선박의 무해통항권 및 기국의 관할권이 존중받아야 하고 준수되어야 한다.

EU 역외항만에서 공해와 배타적 경제수역을 거쳐, EU 역내항만에 입항했다고 가정해 보자. 역외항만부터 배타적경제수역까지 배출한 온실가스를 EU가 규제한다는 것이다. 이는 명백한 기국의 관할권 침해다.

다섯째, 현재 IMO에 제안된 시장기반조치 중 탄소세(연료구매량에 대해 일정비율로 세금 납부)에 대해 국제해운민간단체에서는 지지 입장을 표명한 바 있으나, 우리협회는 탄소세에 대한 타 산업으로의 자본유출(배출권거래시장에서 해운은 탄소배출권을 구입해야 하는 입장을 가정)과 함께 앞서 언급한 탄소누출(EU 역외에서 연료유 구매를 가정) 가능성도 제기하였다.

여섯째, 시장메커니즘은 과거 온실가스 실제 배출량의 정확한 산정을 조건으로 한다. 하지만 전 세계적인 편의치적제도 보편화와 함께 선박항로의 불규칙성을 들어 과거의 온실가스 배출량을 산정하기가 매우 어렵다. 거의 불가능하다고 판단한다.

일곱째, 현존선에 대한 에너지효율설계지수(EEDI, 신조시 일정 이산화탄소 배출기준 이하로 배출 강제) 적용에 대해 반대의견을 제시했다. EEDI 현존선 적용은 현존선의 실제 에너지효율수준에 대한 심각한 오류를 발생시킬 수 있다.

한국선주협회는 'IMO(국제해사기구) 온실가스 대응 TFT'를 구성하였다. 우리 해운업계의 에너지효율수준을 파악하고, 향후 국제해사기구 시장기반조치 논의대응 및 업계입장 수립을 위해 구성되었다. 1차 회의를 2012년 3월 21일 개최되었고 25개 선사가 참여하였다. 8월까지 매월 2차례 회의를 개최할 예정이다.

상기 TFT는 우리업계에 부담되는 재정적 정도를 파악할 예정이며, 시행의 편리성 등 여러 가지 측면을 고려하여 최종 결론을 도출, 우리정부에 보고서를 제공할 예정이다.

이와 관련하여 그 어느 때보다도 우리 선사들의 참여가 절실한 때이다. 그 이유는 우리나라 선박 전체의 에너지효율수준을 점검해야 시장기반조치에 관한 IMO 논의에 더욱 원활히 대응할 수 있을 것이며, 우리업계의 의견을 반영시킬 수 있기 때문이다.

한편, 국제해운회의소(International Chamber of Shipping)와 일본선주협회 등도 한국선주협회와 같은 취지로 유럽집행위원회의 시장적 조치 도입에 반대 의견을 제출한 바 있다.

2011년 톤세 신청선사 총 70개사

2011년 회계연도 톤세를 신청한 선사는 모두 70개사로 나타났다.

2010년 회계연도에는 66개선사가 톤세를 신청했고, 올해에는 5개선사가 톤세를 미신청, 9개선사가 추가로 신청하면서 70개사가 톤세를 적용받는다. 톤세 미신청선사중 3개선사는 법적기간인 5년 시행후 법인세로 전환했고, 나머지 2개선사는 등록취소됐다. 신규 톤세 가입선사는 새한가스선, 일신해운물류, 영창기업사, 지엠, 오리온선박, 트랜스포트메가라인, 유니티해운, 한일해운, 유진해운 등이다.

이번에 톤세를 새롭게 신청한 선사는 모두 2011년도에 흑자를 기록했다.

톤세는 정부가 국적선사의 국제경쟁력 강화를 위해 법인세 대신한 것으로 시행 첫해에 50개사가 톤세를 신청한데 이어 2006년에는 66개, 2007년에는 86개, 2008년 87개, 2009년에는 64개사, 2010년에는 66개가 신청한 바 있다.

전국해양산업총연합회, 2012년 정기총회 개최

곽인섭 이사장과 민홍기 회장 신규 부회장 선임

전국해양산업총연합회(회장 이종철)는 지난 3월 16일 오전 11시 프레스센터 20층 프레스클럽에서 2012년도 정기총회를 개최하고 올해 사업계획 및 예산안을 심의 · 의결하는 한편 임원을 개선했다.

해양관련 단체장과 사무국장 등 60여명이 참석한 가운데 열린 이날 정기총회에서는 임기가 만료된 이종철 회장(한국선주협회장)을 비롯하여 이현우 수석부회장(한국항만물류협회장)의 유임을 의결했다.

또 부회장인 이중환 전국해상산업노동조합연맹 위원장, 오공균 한국선급 회장, 이윤재 한국선주상호보험조합 회장, 이인수 한국해운조합 이사장, 장갑순 한국예선업협동조합 이사장, 나종팔 한국도선사협회장, 정영섭 한국선박관리업협회 회장을 유임시켰다.

특히 이 날 정기총회에서는 이사 단체장인 곽인섭 해양환경관리공단 이사장과 민홍기 한국해기사협회 회장을 부회장으로 선임했다.

이어 김학소 한국해양수산개발원 원장, 이상철 한국검수검정협회 회장, 박태원 한국국제해운대리점협회 회장, 강신길 한국해양수산연수원 원장과 류영하 항로표지기술협회 이사장의 이사직 유임을 의결하고, 선박안전기술공단 부원찬 이사장을 신규 이사로 선임했다.

염정호 해운중개업협회 회장과 신주선 선박투자운용회사협의회 회장을 신임 감사로 선임했다.

이 날 이종철 회장은 개회사를 통해 "현재의 해운위기는 미국 및 유럽의 금융위기에서 비롯된 것으로 이러한 위기를 극복하기 위해서는 무엇보다도 정책금융 당국의 전략적 판단과 선제적 금융 지원이 필수적"이라고 강조하고, 해양산업내 각부문에서도 구조조정을 통한 경쟁력 강화가 선행돼야 한다고 말했다. 이 회장은 또 "해양산업 내부, 유관 부문 및 정부가 협력하여 자체 경쟁력을 강화하고 선제적으로 대응한다면 작금의 위기를 기회로 바꿀 수 있다고 생각한다"고 밝히고, 오는 5월12일 개막되는 여수세계박람회가 성공적으로 치러질 수 있도록 해양산업계의 적극적인 관심과 지원을 당부했다.

이어 국토해양부 권도엽 장관은 격려사를 통해 "해운산업이 금융위기 및 고유가로 힘든 시기를 겪고 있으나, 작년 컨테이너 물동량 2,000만TEU 시대를 맞이했고, 한-미 FTA를 통해 중장기적으로 해운산업에 좋은 기회가 될 것이라고 말했다.

권 장관은 또 "해운업계가 어려운 상황을 타개해 나가기 위해 정책으로 필요한 부분이 있다면 정부에서 해운업계에 적극적으로 지원하겠다"며, 북극, 중남미 등 새로운 해운시장을 개척하고 미래 수요창출 및 크루즈선 항만개발 등을 통해 해양산업 발전을 위해 지속적으로 노력하겠다고 강조했다.

이 날 정기총회에서는 금년도 중점사업 방향을 △여수세계박람회 참여 대책 △해양산업의 대국민 이미지 제고사업, 동반발전을 위한 대책추진 및 대국민 홍보활동 △해양산업 발전 대 정부 및 국회 활동 강화를 적극 추진해 나가기로 했다.

한국선주협회 포항지구협의회 개소식 거행

초대 위원장 현대상선 윤갑석 소장 선임

한국선주협회(회장 이종철) 산하 포항지구협의회는 2월27일 오전 11시 SK해운 포항사무소에서 개소식 겸 현판식을 갖고 본격적으로 출범했다.

협회는 지난 1월17일 개최된 정기총회에서 포항지역 회원사의 이익대변을 위해 포항지구협의회를 설치키로 결정한데 이어 현지 선사간 사전 협의를 통해 초대 위원장에 현대상선 윤갑석 소장을, 총무에 SK해운 김정현 소장을 선임했다.

포항지구협의회는 인천, 부산, 광양에 이어 네번째로 설치되는 한국선주협회 지구협의회로서 광양선박, 대보인터내셔널쉬핑, 대우로지스틱스, 삼선로직스, 아산상선, 현대상선, SK해운, STX팬오션 및 한진해운 등으로 구성되었다.

이 날 개소식에서 협회 김영무 전무는 "포항항은 지난 2011년 관련업계의 협력을 통해 POSCO 원료부두의 야간 입출항 확대로 연간 50억의 물류비를 절감한 사례에서와 같이 정부와 업·단체간 협조관계가 돈독한 항만으로 평가되고 있다"고 밝히고, 오늘 설치되는 선주협회 포항지구협의회가 정부와 업·단체간 관계를 더욱 돈독하게 하여 대북방 물류거점으로서의 포항항 발전에 기여할 것으로 기대된다고 말했다.

개소식에는 포항지방해양항만청 김동주 항만물류과장을 비롯하여 POSCO 원용득 출하팀장, 영일신항만 최동준 사장, 포항물류협회 배태하 회장, 현대상선 윤갑석 소장, SK해운 김정현 소장, STX팬오션 윤영일 소장, 대보인터내셔널쉬핑 엄상흠 소장, 대우로지스틱스 이흥봉 소장, 삼선로직스 김원식 소장, 아산상선 김원곤 소장, (주)동방 김종헌 지사장, (주)한진 김기업 본부장, (주)세방 전창웅 지사장, 대한통운 이시호 부서장, 경북항운노조 김철성 위원장, 선주협회 김영무 전무, 황영식 이사 등이 참석했다.

선주협회 및 항만공사「한국해운항만관」현장점검
전시장 공간문제와 컨텐츠 개선방안 등 협의

한국선주협회(회장 이종철)와 부산, 인천, 울산, 여수광양항만공사는 3월20일 여수세계박람회 조직위원회 회의실에서 2012 여수세계박람회「한국해운항만관」진행된 상황에 대한 보고와 컨텐츠 개선방안에 대해 협의했다.

여수세계박람회 조직위원회 강동석 위원장을 비롯한 관계자와 한국선주협회 김영무 전무, 양홍근 상무, 여수광양항만공사 권종수 본주장, 인천항만공사 박상재 본부장, 울산항만공사 이헌수 팀장 등이 참석한 가운데 열린 이날 보고회에서「한국해운항만관」전시기획업무를 맡은 한컴 관계자는 그동안 진행된 전시시안을 보고했다.

이어 참석자들은 동 전시시안에 대한 의견을 나누었다. 선주협회 김영무 전무는 Ocean Heroes의 경우 인터뷰 대상을 확대해야 할 필요성을 느낀다고 언급하고, 콘테츠 구성에 대해서 선사와 항만분야 외에도 한국선급, K P&I, 해양소년단 및 바다살리기 보호운동에 대한 콘텐츠도 추가해야 한다고 말했다.

그는 또, 크루즈선에 대한 콘텐츠가 미비한 것 같다고 말하고, 한국해운항만관 입구 파사드 보강과 내부 메인무대 앞 공간이 협소한 것 같아 공간 확대가 필요한 것 같다고 말했다.

이어 여수광양항만공사 권종수 본주장은 과거 우리 선조들이 보여줬던 해양세력 위상을 관람객에게 보여줄 필요성이 있다고 언급하며, 이에 대한 콘텐츠를 추가해야 한다고 말했다.

또 인천항만공사 박상재 본부장은 Ocean story에서 우리 조상들이 과거 활발했던 해양 개척정신을 표현할 필요성이 있다고 지적하고, 요즘 부각되고 있는 해양 안보에 관한 컨텐츠도 추가해야 한다고 강조했다.

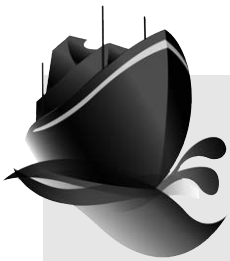
울산항만공사 이헌수 팀장은 세계 1위인 한국 조선산업 소개도 필요하다고 말했다. 이 팀장은 이와 연계하여, 선박의 제조과정을 동영상으로 관람객에게 보여주면 재미난 컨텐츠가 될 것 같아 보인다고 말했다.

부산항만공사 최철희 실장은 그동안 지속된 회의 결과로 컨텐츠 구성이 좋아졌다고 말하며, 한국해운항만관 무대에서 진행될 무대 퍼포먼스의 구성이 감성적이라 좋다고 언급했다. 그리고 추가적으로 그동안 한국에서 개최된 국제회의 사진도 추가하면 좋을 것으로 예상하고, 특히 Green port, 태양광 등 환경친화적인 부분도 콘텐츠로 만들어야 한다고 말했다.

「한국해운항만관」은 해운 및 항만산업에 대한 대국민 이미지 제고와 해양을 주제로 한 여수세계박람회의 성공적인 개최를 위해 한국선주협회와 부산, 인천, 울산, 여수광양항만공사가 50대 50의 비용부담으로 공동전시를 계획하고 있다.

한국해양수산개발원 “해운시황 : 위기와 기회” 발표

세계해운시장 상황 위기이자 동시에 기회로 작용



Issue

BDI지수가 지난 2월3일 647p를 기록한 이후 소폭 반등하여 2월23일 706p를 기록했다. 1985년 발틱해운거래소가 건화물 운임지수 BFI를 발표한 이후 1986년 8월27일 645p 이후 역사적으로 최저치를 기록하였다.
한편 2월3일 BDI가 저점을 확인하고 소폭 반등하였으나, 파나막스 선형이 저점 대비 1,462달러/일 상승했으나, 타 선형의 반등폭이 매우 미미한 상황이다.
다음은 한국해양수산개발원에서 발표한 “해운시황 : 위기와 기회“의 주요 내용을 요약정리한 것이다. (편집자주)

I. 최근 건화물선 급락요인 진단

1) 부정기선 시황저조의 원인

2012년 2월 BDI는 사상 최저치 수준을 기록했다. 2월3일 647p를 기록한 이후 소폭 반등하여 2월23일 706p를 기록했다. 1985년 발틱해운거래소가 건화물 운임지수 BFI를 발표한 이후 1986년 8월27일 645p 이후 역사적으로 최저치를 기록하였다.

▶ 운임 요인

한편, 지난 연말 대비 케이프 81%, 파나막스 58% 등 대형선 운임의 하락폭이 매우 큰 것으로 나타났다. 지난 2월3일 BDI가 저점을 확인하고 소폭 반등하였으나, 파나막스 선형이 저점 대비 1,462달러/일 상승했으나, 타 선형의 반등폭이 매우 미미한 상황이다.

2011년 초와 비교하면, 파나막스, 수프라막스 등의 운임이 먼저 회복하고 케이프가

〈발틱운임지표 추이〉

구분	2011.12.23	2012.2.3	2012.2.22
BDI	1,738p	647p	704p
케이프 운임	27,512달러/일	5,251달러/일	5,278달러/일
파나막스 운임	13,139달러/일	5,509달러/일	6,971달러/일
수프라막스 운임	12,296달러/일	6,353달러/일	6,699달러/일
핸디사이즈 운임	8,319달러/일	5,682달러/일	5,862달러/일

반등하는 패턴이 나타날 개연성이 높다.

이는 중소형 시장의 물동량이 선행하여 회복하고, 이를 기초로 철광석, 석탄 등의 기초 원연료 물동량이 회복하는 패턴이 나타날 것으로 판단되어진다. 그러나 현재 전 선형에 걸쳐 공급압박에 따라 선주(운항선사)쪽 운임 협상력이 극도로 위축되어 있고, 물동량 증가세가 크지 않아 2011년과 같은 운임반등세가 나타나지는 못하고 있는 상황이다.

케이프 선형의 경우, 2012년 1월 성약이 크게 감소했다. 스팟계약의 경우 2011년 월 평균 105건이던 것이 2012년 1월에는 60% 수준인 64건에 그쳤다. 이는 운임 하락과 함께 무역과 물동량 흐름 자체가 감소한 현상이 발생한 것을 의미한다.

한편, 이러한 현상은 지난해 12월까지 이어진 중국의 철광석 수입 증대 및 브라질의 밀어내기식 철광석 수출이 올해 1월에 멈추면서 발생한 것으로 해석된다.파나막스 이하 선형에서는 스팟 계약 자체가 예년 수준을 유지한 것으로 나타났다.

▶ 공급 요인

각 선형별로 사상 최대의 신조선 인도 실적을 보인 2011년 평균보다 많은 신조선이 2012년 1월에 인도되어 공급을 가중시켰다. 케이프 4,340천DWT(전년 월평균 대비 14%증가), 파나막스 2,587천DWT(32%증가), 수프라막스(38%증가), 핸디사이즈 1,093천DWT(48%증가)를 기록했다.Clarkson 자료에 따면 올해 1월에 인도될 것으로 예정된 선박의 일부는 인도지연으로 인해 2월에 인도될 선박이 증가하였다.

▶ 수요 요인

최근 건화물선 시황 하락의 가장 중요한 요인 중 하나는 중국의 철광석 수입계약이 올해 1월 들어 급격히 감소한 것에서 찾을 수 있다.

2012 2월 현재 중국 주요 항만에 쌓여 있는 철광석 재고량이 9,900만톤으로 기록됐다. 이는 지난해 10월부터 철광석 수입가격이 중국 국내산 가격보다 톤당 60달러 정도 저렴해지면서 수입이 크게 늘었으나, 철광석 수요산업인 철강의 판매량이 감소하면서 결과적으로 재고 늘어났다. 반면, 지난해 12월 중국 조강생산량은 4,643만톤으로 전년 같은 기간 대비 288만톤 감소했다. 최근 2월에 발표된 세계철강협회 자료에 의하면, 1월, 2월 중국 철강생산의 성장세가 제한적이라고 평가하면서 이 같은 요인이 케이프 운임하락에 영향을 미치고 있다고 평가했다.즉 이 같은 재고누적으로 최근까지 중국의 철광석 수입수요가 정체 되었으며 이로 인해 케이프 선형의 운송수요 감소가 나타난 것으로 해석된다.

이 같은 중국의 수입 감소 요인과 함께 철광석 공급 측면에서도 시황악화 요인이 발생했다. 브라질은 지난해 연말 밀어내기 식의 과도한 수출 이후 올해 1월에는 수출물량이 급격히 감소하였다.

2012년 1월 브라질 철광석 수출량은 지난해 12월 대비 46.5% 감소한 1,820만톤을 기록하였다. 또한 올해 1월에 발생한 홍수피해로 Vale사는 지난 1월11일에 불가항력적 사태를 선포한 바 있다. 이로 인해 약 200만 톤의 물동량 생산/운송 차질이 발생하였으나, 1월23일에 생산/운송이 재개되었다.한편 중요

철광석 산지/수출지역인 서호주에 Heidi, Iggy 등의 사이클론이 발생하여 철광석 생산/선적에 차질이 발생하였다.

한편, 인도의 철광석 수출이 감소한 것은 파나막스 이하 중소형 선형에는 물동량 감소로 악재가 되었지만, 중국 등이 남아프리카, 남미 등으로 수입지역을 옮기면서 케이프 등의 대형선에는 호재로 작용했다.

인도는 지난해 남주 카르나타카주의 철광석 불법채굴 문제가 심각해지면서 대법원이 벨라리 지역을 중심으로 철광석 생산 중단을 명령하였다. 이와 함께 수출세가 20%에서 30%로 인상됨에 따라 인도의 철광석 수출량이 2,500만톤으로 감소하였다.

○ 지난해 1억 82백만 톤의 석탄을 수입한 중국이 올해에도 연료탄 위주로 수입물동량을 증가시키면서 수요 측면의 호재로서 기능함

– 중국이 지난해 수입한 발전용 연료탄의 절반이 인도네시아에서 수입되는 것으로 알려져 있으며, 올해 초에도 인도네시아–중국 수출물량 증가로 수프라막스급 선형의 운임회복에 상당한 기여를 한 것으로 평가된다. 그러나 유럽 지역과 남중국의 동절기 날씨가 예년에 비해 따뜻하여 난방용 석탄 수요는 감소하여 석탄물동량에 부정적 영향을 미친 것으로 판단된다.

2) 컨테이너선 시황 저조의 원인

▶ 장단기 운임 추이 : 2009년 이후 최저

2012년 2월초 기준 CCFI는 946p, 연평균 929.7p로 글로벌 금융위기 직후인 2009년 880.6p 이후 가장 낮은 운임수준을 기록했다.

CCFI의 장기 추이를 살펴보면, 중국효과가 시작된 2003년 이후 최근까지 4번째 파동기가 형성되었다. 가장 큰 하락 파동기는 2008년 금융위기 여파에 따른 2009년도였다.

2012년 연초 이후 저점 형성 후 상승세 중이나 장기 파동상 상승국면인지에 관해서는 현재로서는 불확실하다. 다만, 경기변동의 국면상 그리고 기저효과에 따라 상승 폭이 크지는 않지만 어느 정도 상승을 기대할 수 있는 국면이다.

▶ 용선료 추이 : 거래 및 가격 2009년 이후 최저

2012년 2월22일 기준 HR 용선료 지수는 462.6p, 연평균 462p로 역시 금융위기 직후인 2009년 366p 이후 최저치를 기록했다.

운임시장의 악화에 따라 컨테이너선 용선 수요 감소로 용선료가 하락했다. 또한, 선박의 대형화 추세로 중소형선의 수요가 더욱 감소하면서 4,300TEU 이하 선형을 대상으로 하는 HR지수는 하락세가 더

〈CCFI 연평균 추이〉

구분	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
CCFI	1021.8	1071.4	1121.7	880.6	1130.7	990.3	929.7

〈HR 연평균 추이〉

구분	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
HR	1844	1244	1264	1121	366	531	759	462

욱 강하게 나타났다. 2012년 연평균 CCFI는 2005년 최고치 대비 19% 하락한 반면, HRdms 2005년 최고치 대비 74% 하락했다.

▶ 2011년 시황 저조의 원인

세계경제성장률은 2010년 5.1%에서 2011년 4%로 1.1%p 하락했으며, 2012년에도 4% 성장에 머물 전망이다. 2009년의 세계경제성장률은 글로벌 금융위기 영향으로 0.7% 상승했다.

또한, 초대형선 투입에 따른 유럽항로 운임하락과 함께 출혈경쟁이 치열한 양상으로 전개됐다. 초대형선이 투입되는 유럽항로 중심으로 하락세가 가속화되고 선사간 출혈경쟁은 극에 달했다. 2012년 2월 유럽항로 CCFI는 지난 2010년 고점 1,918p 대비 49% 하락한 반면, 미주항로 CCFI는 지난 2010년 고점 1,200p 대비 22% 하락에 그쳤다. 또 2012년 2월1일 기준 1만TEU급 초대형선은 121척, 153만TEU로 현 선대의 1,549만TEU의 10%를 차지했다. 발주량은 153척, 206만TEU로 전체 발주량 421만TEU의 49%에 달하며, 2015년에 가서는 1만TEU급 컨테이너선 총선박량이 1,925만TEU의 19%로 늘어날 전망이다.

이밖에도 벙커가격이 크게 상승했음에도 불구하고, 수요 위축 및 공급과잉에 따라 교섭력이 수요자에게 돌아가면서 운임에 벙커비용의 반영도 미미해졌다.

II. 해운시황 변동요인과 전망

1) 건화물선 변동요인 전망

▶ 공급 요인

올해 1월 인도예정량이 2월로 연기되면서 1분기 신조선 인도로 인한 공급압박 요인이 여전히 상당할 것으로 평가되고 있다.

또 지난해 대비 파나막스 선형을 제외하고는 신조선 인도량 증가세는 둔화될 것으로 보이나 기존 선대 대비 신조선 인도비율은 매우 클 것으로 전망된다.

올해 인도 예정 선박량 중에 30%가 인도지연/발주취소 등으로 실제 인도되지 못할 경우, 전년 대비 올해 인도량 비율이 케이프 79%, 파나막스 113%, 수프라막스 73%, 핸디사이즈 77%이다. 그러나 2012년 인도량(전체 인도량의 70%)는 케이프 35,944천DWT(기존 선대 대비 15%), 파나막스 26,614천DWT(17%), 수프라막스 14,543천DWT(12%), 핸디사이즈 6,866천DWT(8%)이다.

파나막스의 경우, 25년 이상 노후선대가 전체 선대의 13%를 차지하여 선박해체를 통한 선박공급압박 해소요인이 작용할 가능성이 있지만, 케이프의 경우에는 3%에 그쳐 선박해체를 통한 근본적인 공급 압박 해소는 기대하기 어려운 상황이다.

▶ 수요 요인

건화물 물동량은 소폭 증가에 그칠 것으로 전망된다. 2010년 12%, 2011년 5%에 이어 2011년에는 3% 수준의 물동량 증가세가 전망된다. 철광석, 석탄의 물동량이 3~4% 증가세를 보이면서, 곡물 등의 기타 물동량 또한 3% 내외의 증가세를 보일 전망이다.

또한, 2011년 철광석 전체 물동량 중 62% 점유율을 보인 중국의 철광석 수입이 증가세는 둔화되나, 꾸준히 증가할 것으로 전망된다.

중국 부동산 가격 하락, 지방부채 부담 등의 부정적 요인이 상존하고 있으나, 중국 경제의 경착륙으로는 이어지지 않을 것으로 전망된다. 중국지수연구원에서 발표하는 도시 주택 평균가격은 2011년 8월 이후 4개월 연속 하락했으며, 동기간 하락폭은

0.8%였다.그러나 이 같은 문제에도 불구하고, 중국은 2012년 수출증가세가 10%대는 유지할 것으로 전망되고, GDP 대비 국가채무비율 또한 40%대로 비교적 안정적이며, 지난해 지속적으로 추진한 안정적 통화정책으로 올해에는 거시안정화 정책의 여건이 개선된 가운데 경제가 운용될 것으로 전망된다. 한편 건화물 물동량에 큰 영향을 미치는 주택보급사업, 인프라 건설, 중서부 개발 등의 대규모 투자사업들이 지속적으로 추진될 것으로 전망되어 중국발 물동량 창출효과는 계속해서 기대되는 상황이다.

이와 함께 중국과 인도의 경제성장과 함께 발전용 석탄 수요 증가로 물동량 증가가 전망된다. Clarkson에 따르면, 2012년 중국은 전년대비 8% 많은 연료탄 1억500만톤, 인도는 17% 증가한 1억 400만 톤을 수입할 것으로 전망된다. 한편, 국제에너지기구(IEA)는 중국의 석탄 수요가 2015년까지 연평균 4.0%씩 증가할 것으로 전망하고 있으며(5년간 약 11억 톤), 인도는 2035년까지 연평균 3.1%의 성장세를 보일 것으로 전망되고 있다.

2) 컨테이너선 시장의 변동요인

▶ 글로벌 경제의 완만한 회복세

IMF는 지난 1월 수정전망치를 통해 당초 예상보다 세계경제 성장률을 하향 전망했다. 2012년 세계경제 성장률을 3.3%, 2013년 성장률은 3.9%로 전망했다. 이와 같은 전망은 유로존이 최근의 재정위기에 대해 강력한 정책 대응을 한 것을 전제로 하고 있어 유럽의 위기 파급 효과가 제한적이라고 가정한 상황이다. 특히, 수요둔화로 물가상승률은 둔화가 예상되나 유가는 지정학적 불안 등 리스크 잠재로 상승이 예상된다. 세계경제 성장을 이끌어 내려면, 과감하고 신속한 정책대응에 중점을 둔 유로존 금융기관의 자본확충 및 정책신뢰 회복이 필요한 것으로 지적됐다.

▶ 벙커 가격의 상승

가파른 유가 상승에 따라 벙커비용이 선사에 큰 부담으로 작용하고 있다. 벙커비용은 운임수입 대비 30%를 넘는 상황이며, 2012년 유가는 연평균 배럴당 99.09달러로 전망됨에 따라 벙커비용에 대한 부담은 지속적으로 작용할 것으로 예상된다.

이러한 벙커비용을 운임에 적절히 반영시킬지의 여부에 따라 운임의 상승 폭이 크게 달라질 것으로 예된다.

〈유가 전망 (단위 : $/bbl)〉

기관	기준유종	10년 평균	2011년	2012년
CGES	Brent	79.9	113.2	104.6
CERA	Dubai	78.03	105.74	104.04
	Brent	79.46	110.89	107.35
	WTI	79.38	92.31	95.52
EIA	WTI	79.4	93.8	91.13
PIRA	Brent	79.45	110.9	107.25
	WTI	79.4	94.45	101.8

▶ 컨테이너선 경쟁구도 변화

세계 최대 선사 머크스의 경우 데일리 서비스를 실시하고 있다. 데일리 서비스는 공급과잉 시장에서 선대 운영의 효율성을 기하고, 집하력을 강화하기 위한 전략으로 판단된다. 화주들에게는 '운송시간'을 지키지 못하는 경우 보상을 하는 조건을 제시하고 있다.

이어 세계 2위 MSC와 세계 3위 CMA CGM 양사는 전략적 협력체제 구축을 통해 공동운항, 공동배선 등 협력을 강화했다. MSC의 보유선대 230만TEU, CMA CGM의 보유선대 130만TEU으로 총 선대는 360만TEU로 세계 1위 머스크(260만TEU)에 독주를 견제할 것으로 예상된다.

한편, 글로벌 양대 얼라이언스읜 Grand 얼라이언스와 New World 얼라이언스 간의 전략적 통합체인 G6를 구축했다. G6에 참여하는 선사는 그랜드얼라이언스 회원사인 NYK, Hapag-Lloyd, OOCL 등과 뉴얼라이언스 회원사인 APL, 현대상선, MOL 등이 있다.

이 선사들은 아시아/유럽 항로 40개 항만을 기항지로 하여 90척의 선박을 운항하는 중이다. 이 같은 체제가 성립된 배경은 머스크와 최근 2-3위 선사인 CMA CGM과 MSC 간의 협력체 구축에 대응하기 위한 것으로 분석된다.

이에 따라 컨테이너선 시장은 세계 1위인 머스크라인, 2-3위 선사인 CMA CGM과 MSC, 그리고 얼라이언스 그룹인 G6, CKTH그룹의 경쟁구조로 재편됐다.

▶ 컨테이너선 시장 전망

[수급 전망] 2011년 컨테이너 물동량은 1억 5,100만TEU로 전년 대비 8%, 선박량은 1,530만TEU로 전년 대비 8% 증가해 수급 증가속도는 동일하다.

2012년 해상물동량은 1억6,300만TEU로 전년대비 8% 증가로 전망된다. 2012년 선박량은 1,640만TEU로 전년 대비 7% 증가가 전망된다. 한편, 2013년 해상물동량은 전년 대비 8%유지, 선박량은 9%가 증가될 것으로 예상된다.

해상물동량/선박량을 살펴보면, 호황기인 2004년 13.4, 2005년에는 13.1를 기록했으나 금융위기 이후 2009년 9.6으로 크게 감소했다.

그 이후 2010~2011년 기간에도 크게 개선되지 않고, 9.9를 유지했다. 이 같은 추세는 2012년 및 2013년에도 지속될 것으로 예상되며, 수급상 공급압력이 개선되지 않을 것으로 전망됐다. 그럼에도 불구하고 2014년 이후 세계경제 회복 속도에 따라 빠른 수급 개선도 기대가 가능하다.

[운임 전망] 2012년 운임은 2011년에 비해 상승할 것으로 예상되나 그 폭은 제한적이다. 2011년 운임수준이 글로벌 금융위기 수준에 근접할 만큼 크게 떨어진 점을 감안하면, 기조효과의 발생 등을 고려할 수 있는 한편, 글로벌 경제위기 이후 성장세가 마이너스임을 고려할 때 현 수준의 운임은 하락보다는 상승탄력이 클 것으로 예상된다.

다만, 세계경제성장률과 운임수준을 비교했을 경우 하락 추세를 보이고 있는 점이 상승탄력을 둔화시키는 요인으로 작용할 전망이다.

이에 따라 본격적인 운임시장의 회복은 2014년 이후 경기 회복 속도가 빠르게 나타나는 경우 가능할 것으로 예상된다.

Ⅲ. 글로벌 해운시장 위기의 진단

1) 운임 급락과 영향

▶ 건화물선 운임의 급락

올해 들어 2개월 동안 건화물선 운임이 60% 급락했다 선박운송 서비스 가격을 평균하여 지수화한 BDI기준으로 2월24일 718p를 기록, 연말의 1,738p 대비 약 60%가 하락하였다. 대형선인 케이프사이즈 선박은 80%, 핸디사이즈 선박은 28%가 하락함으로써 대형선 운임이 훨씬 큰 폭으로 하락했다.

또한, 유조선 운임은 올들어 24% 감소했다. 건화물선과 달리 대형선의 감소폭은 7% 수준에 머물러 전체적으로 유조선 운임의 하락폭을 축소시킨데 기여했다.

그러나, 컨테이너선 운임은 올들어 6.8% 반등했다. 유럽항로와 미주항로 등 상대적으로 대형선 투입항로에서 운임의 상승폭이 더 크게 나타났다. 이는 지난 연말 큰 폭으로 하락한데 따른 반등의 의미가 강한 것으로 평가된다.

▶ 운임 급락의 영향

운임 급락은 단계적으로 파급되어 모든 시장참여자에게 영향을 미친다. 단기적으로는 화주는 비용절감이 가능하나, 운임의 변동성에 대한 관리의 어려움을 반영하면 제품가격 하락으로 까지 연결되기는 어려울 것으로 예상된다. 한편, 운임 변동성이 심화되면 적기운송이나 안전성 등의 측면에서 서비스의 품질에 영향을 미칠 수 있으므로 화주는 공급사슬관리에 시간과 비용이 추가될 수도 있다.

▶ 공급과잉 현상의 지속가능성

운임 급락의 주요인은 선박 공급의 급증에 따른 것이다. 건화물선은 2010년 1분기부터 매 분기 평균 1,800만DWT씩 증가하여 2000년대 초 10년간의 430만DWT의 4배 이상 수준으로 급증했다. 특히 금년 1분기는 사상 최대인 2,200만DWT가 인도될 전망이다.

유조선은 2008년 4분기부터 평균 650만DWT씩 증가하여 2000년대 초반 10년간 평균 300만DWT의 2배 이상 수준으로 급증했다. 금년 1분기도 평균 수준이상의 인도실적을 보일 전망이다.

▶ 신조선가 하락으로 신조계약 증가 우려

건화물선 신조선 수익성 지표가 하락했으나 90년대 보다 높은 수준이다. 건화물선의 평균 수익을 CGT당 신조가격으로 나눈 값이 90년대 5.4달러에서 2000~2008년 3분기까지 10.4달러로 급증했다가 2008년 4분기 이후 최근까지는 평균 7.4달러 수준으로 유지되고 있다.

또 유조선의 신조선 수익성 지표는 2000년대 초반의 절반수준이다. 유조선의 평균 수익을 CGT당 신조가격으로 나눈 값이 90년대 7.9달러에서 2000~2008년 3분기까지 15달러로 급증했다가 2008년 4분기 이후 최근까지 평균 704달러 수준으로 유지되고 있다.

한편, 최근 신조계약이 크게 줄었으나, 신조가격의 하락가능성으로 운임회복시 신조계약이 늘어날 가능성이 크다. 중국을 중심으로 한 과잉된 조선시설도 영향을 미칠 것으로 전망된다. 계약량 확보가 2년 미만인 조선소가 속출하고 있어 계약에 적극적으로 나설 가능성이 클 것으로 예상된다.

현재의 선박공급 과잉상황에서 추가적인 신조계약은 운임회복을 지연시키고 위기 상황을 지속케 할 것으로 전망된다.

Ⅳ. 시사점 : 기회 요인과 대응 전략

1) 위기에서 기회를 보는 관점의 전환

현 상황은 위기이자 동시에 기회이다. 시장 참여자가 하나의 상황을 어떻게 보고, 대응하느냐에 따

라 시간이 흐른 후 현재는 기회가 될 수도 있고 실기의 아픔이 될 수도 있다.

2) 비용절감을 위한 협력의 강화

▶ 컨테이너선 시장의 얼라이언스 전략적 제휴 강화

얼라이언스 체제를 공고히 함으로써 공동운항, 서비스 재편 등 출혈경쟁 완화를 위환 노력을 경주하는 것이 중요하다.

금융위기 이후 마치 선사들의 '묵시적 약속'에 의해 시행된 저속운항(Slow-Steaming), 계선(lay off) 등의 전략이 유효했으나 현재 이 같은 효과가 적은 것으로 판단되고 있다. 시장 구조적 측면에서는 머스크 라인, MSC, CMA CGM 등 세계 3위권 선사들의 초대형선 투입 경쟁이 치열한 상황에서 하위권 선사들의 입지는 더욱 약화될 전망이므로 중하위권 선사들의 시장 내 입지는 이들 간의 전략적 협력 외에 뚜렷한 묘안이 없는 상황으로 평가된다.다만, 중하위권 선사들의 경우도 초대형선 발주를 서두르는 등 이 같은 대형화 경쟁에 뛰어 들고 있어 전략적 협력이 한계가 있다는 점은 우려되는 부분이다. 또한, 추가적으로 기항지 합리화 등을 통해 원가절감 노력이 필요할 것이다.

▶ 협력을 위한 노력 경주

선사의 입장에서 낮은 운임, 상대적 물동량 감소, 선박자금의 상황 합력으로 유동성관리에 어려움이 있다. 따라서 현재의 어려움을 극복하기 위해서는 최대한 빠른 시간 내에 운임회복에 따른 매출수입 극대화를 추구하는 것이 바람직하다.

화주(용선인)는 선박량 과잉에 따른 낮은 운송비용으로 물류비를 절감할 수 있는 시기임. 그러나 향후 2,3년 후에 운임의 급등 가능성을 염두에 두고 장기운송전략을 마련해야 하는 기회가 있는 시기이다.

아래의 표에서 보는 바와 같이, 단기운임은 변동위험에 대한 보상 등의 이유로 장기운임보 높게 형성되는 경향이 있다. 따라서 화주는 거안사위(居安

〈15만DWT 선박 1척에 대한 최근 20년 동안의 위험 프리미엄〉

(단위 : 미국 달러)

구분	단기운임 합계	3년 용선료 합계	단기운임- 3년 용선료
'92년~' 94년	20,051,945	23,079,000	-3,027,055
'95년~' 97년	23,373,180	21,294,000	2,079,180
'98년~' 00년	17,744,255	17,584,000	160,255
'01년~' 03년	24,524,526	15,561,000	8,963,526
'04년~' 06년	65,785,647	37,366,000	28,419,647
'07년~' 09년	105,610,125	42,588,000	63,022,125
'10년	16,418,538	7,976,500	8,442,038
'11년	9,813,384	4,732,200	5,081,384
합계('92년~' 11년)	283,321,600	170,180,700	113,140,900

思危)의 관점에서 현재의 높은 협상력을 기초로 장기운임 안정화 전략을 추구할 필요가 있다.

요약하면, 앞으로 2, 3년 후의 운임 상승을 선주는 기대하고, 반대로 화주는 걱적하기 때문에 현 상황을 보는 공통분모가 존재한다.

물론, 화주의 입장에서는 FFA 등의 운임파생상품 계약을 통해 미래운임상승에 대응할 수 있다고 판단할 수 있으나, 중장기적으로 선박과잉이 해소될 것으로 기대되기 시작하여 운임파생상품 시장에서 선물운임이 상승할 경우에는 이러한 파생상품을 통한 운임헤징 전략 또한 활용하기 쉽지 않을 것이다.

이 같은 서로의 니즈에 부합하여 현 상황을 타개하는 방안으로서 전략적、혁신적인 유연한 운송계약을 선/화주가 개발하여 채택할 필요가 있다.

즉 장기적으로 안정적인 물동량에 대해서는 기존의 관행에 의거, 전용선 계약/COA 계약 등을 활용하고, 예측이 어려운 Spot 물동량에 대해서는 익명의 운임파생상품 시장에 의존하여 위험을 헷지할 필요가 있다. 그 외에 기존에 거래관계를 맺고 있는 신뢰가 구축된 파트너의 공생발전 차원에서 옵션(option) 성격의 운송계약을 맺는 방안을 강구할 필요가 있을 것이다.예를 들어, 선박공급이 많을 것으로 예상되는 2, 3년간은 "운송원가 + 선사 마진율(5% 내외)"의 계약조건으로 Spot 물동량을 처리하고, 3년 이후의 기간에서는 운임 상한선(예를 들어, 케이프 TCE 평균 50,000달러/일) 이상의 경우에는 상한선만 수취하고, 그렇지 않은 경우에는 시장운임과 연계하여 운임을 받는 계약을 개발/채택하는 것으로 강구해 볼 수 도 있다.

물론, 이러한 운송계약은 특히 선주의 입장에서 계약이행을 위해 선박활용에 제약이 가해지는 점과 호황 시 수입 극대화를 추구하지 못하는 등의 단점이 있지만, 이는 현재의 유동성 문제의 시급성을 고려할 때 충분히 수용이 가능할 것으로 판단된다.여기서 제시한 계약(안)은 하나의 예시일 뿐, 선/화주 공생발전 차원에서 충분히 다른 혁신적 계약방식이 도출될 수 있을 것으로 본다.

▶ 대형화를 통한 시너지 효과 도모

COSCO, NYK, MOL, K-Line 등의 글로벌 건화물 선사들은 대형화에 따른 규모 · 범위의 경제를 활용하여 경쟁력을 강화하고 있다.

특히 최근의 선박과잉에 따라 선사의 화주에 대한 협상력이 현저히 낮아지고, 시장의 불확실성이 높은 시기에는 이 같은 규모 차이에 따른 경쟁력 격차는 더욱 크게 작용한다.

이들 글로벌 선사들은 대형화주와의 파트너쉽 구축, 사업 다각화를 통한 위험분산, 시장개척 및 전략적 연구개발 분야 등에서 대형화를 통한 경쟁우위를 확보하고 있다.

또한 브라질의 대형 광산업체인 Vale사는 물류비 절감을 위해 40만 DWT급 대형 광탄선을 운영할 계획이다. Vale사 CEO는 이 같은 전략을 게임의 틀을 바꾸는 차원의 전략 (game-changer strategy)이라고 소개하고 있으며, 올해 초에 필리핀 수빅에서 노후 대형선을 이용한 Floating dock에서 중국 등 동아시아에 철광석을 Hub & Spoke 전략으로 공급하거나, 2014년부터는 말레이사에서도 Hub 항만시설을 운영할 계획이다. 이 같은 Vale사의 계획은 기존의 케이프 선박 등의 대형선 보유 선주에게 큰 충격을 줄 것으로 전망되어 진다.

따라서 이 같은 급변하는 글로벌 경쟁환경 변화에 대응하기 위해서는 우리나라 선사들 또한 선박 공동운한, M&A 등을 통해 대형화를 추구함으로써 미래의 시장점유율 및 수익성을 제고해야 할 것이다.

고려해운
사내 중국전문가 양성

고려해운(대표 박정석)이 최근 사내에 중국 전문가 양성을 위한 KMTC China Club을 창설했다.

KMTC China Club은 해운시장에서 중국의 비중과 중요성이 더욱 부각되고 있는 가운데, 중국의 정치, 경제, 문화 및 물류를 보다 심층적으로 연구하고 정기적인 모임을 통해 직원의 중국 전문지식의 함양과 중국어의 고급 구사능력을 제고하기 위해 그동안 야심차게 준비되온 사내 직원간의 자발적인 참여 클럽중 하나이다.

현재 중국 상해법인을 비롯 중국 주요 지역에 분공사와 사무소를 운영중인 고려해운은 앞으로 중국 비즈니스를 더욱 강화해 감에 따라 "이번 중국전문가 클럽의 활성화를 통해 중국인재를 꾸준히 양성하는 한편, 이에 필요한 획기적이고 다양한 클럽활동으로 좋은결실을 맺도록 노력할 계획"이라고 밝혔다.

남성해운
한중일 서비스 강화

남성해운(대표 김영치)은 4월부터 한중항로와 일본 지방항간 서비스를 대폭 강화한다.

우선 동북(東北) 루프의 경우 센다이항 기항을 현재의 주 1회에서 쓰나미 발생 이전의 주2회로 강화하고, 쓰나미이후 중단햇던 오나하마와 히타치 나카에의 주 1회 기항을 재개한다.

서비스는 ▶부산 -센다이/오나하마-부산 등 한일셔틀루프와 ▶닝보/상하이-광양-부산-시미즈/센다이/히타치나카(常陸那珂- 부산/울산/광양-닝보/상하이의 한중일 루프를 개편, 이에따라 센다이-상하이간에서의 직항 서비스가 실현된다.

홋카이도(北海道) 루프는 ▶다롄/칭다오-광양/부산-니가타/토마코마이/쿠시로(釧路)- 부산/울산/광양-/칭다오의 한일-북중국루프와 ▶닝보/상하이-부산-니가타/토마코마이/하치노헤/하코다테-부산/울산/광양-닝보/상하이 등 한일-동중국루프로 개편된다.

이에따라 쿠시로발 · 다롄/칭다오행과 하코다테발 · 상하이/닝보행이 다이렉트로 연결된다.

한일-북중국루프에는 1000TEU급 Star Clipper호와 Star Unix가, 한일-동중국루프에는 700TEU급 Carina Star호와 Victory Star가 각각 투입되어 기존의 342TEU급에서 좀 더 대형화된다.또한, 중단중인 카시마(鹿島)기항은 오는 7월 이후에 재개될 예정이다.

대한통운
노사화합 공동선언문 선포식

대한통운(대표 이현우)은 서울 서소문동 본사 6층 대회의실에서 '노사화합 공동선언문 선포식' 행사를 2월20일 개최했다.

이현우 대한통운 대표와 본사 주요 임원, 차진철 노조위원장과 노조 집행부가 함께한 가운데 열린 이날 행사에서 노사 양측은 "합리와 원칙에 입각한 건전한 노사관계를 바탕으로 '2020년 GREAT CJ'를 달성하는데 선도적 역할을 담당

할 것"을 선언했다.

또 노사는 "회사의 생산성 향상, 근로자 권익 증진이라는 공동 목표를 향해 총력 매진할 것"과 "전 사업장에서의 무분규와 2012년 임단협의 무교섭 회사 위임으로 무교섭 무분규 사업장의 전통을 굳건히 지켜나갈 것"을 다짐했다.

이외에도 노사는 글로벌 스탠다드에 부합하는 성숙한 노사관계를 바탕으로 '글로벌 TOP 5 물류기업' 달성의 초석이 될 것과 ONLYONE 정신을 바탕으로 일류 마인드를 갖춰 그룹의 CJ WAY를 체질화함으로써 회사가 최고의 기업가치를 창출할 수 있도록 적극 협력하기로 했다.

한편 대한통운은 '노사불이'라는 상생의 노사관과 신노사문화우수기업 5회 선정, 1961년 노조 창립 이후 무분규 등 우수한 노사문화를 선도하는 기업으로 널리 알려져 있다.

STX팬오션
'2012 가장 존경받는 기업으로 선정'

한국능률협회컨설팅(KMAC)에서 발표한 '2012년 한국에서 가장 존경받는 기업' 조사 결과 STX팬오션(대표 이종철 부회장, 대표 배선령 사장)이 해운서비스 분야 1위로 3년 연속 선정됐다.

이번 조사에서 STX팬오션은 경영진의 경영능력, 재무건전성, 윤리경영, 사회공헌활동 등 모든 요소평가에서 타 선사 대비 가장 높은 점수를 받은 것으로 나타났다.

KMAC측 관계자는 "예측하기 힘든 해운시황 속에서도 환경 변화에 유연하게 대응하고 새로운 사업기회 발굴에 총력을 기울여 시장을 선도했다는 점, 특히 전 임직원이 참여한 사회공헌활동 등 사회적 책임을 다하기 위해 노력한 점 등이 높이 평가받았다"고 전했다.

STX팬오션은 1966년 설립된 이래 오랜 세월 동안 축적된 다양한 경험과 운영 노하우를 바탕으로 벌크선, 탱크선, LNG선, 자동차운반선, 컨테이너선 등 전 분야에 걸친 다양한 해상운송 서비스를 제공하며 연간 1억3,000만톤에 달하는 화물을 실어 나르고 있다.

배선령 STX팬오션 대표는 "3년째 존경받는 기업으로 선정되면서 이제는 '대한민국 1등 선사'로 자리매김했다는 자부심을 느낀다"며, "앞으로도 안정적인 수익성 강화를 통해 지속성장의 기반을 마련하는 것은 물론 총체적인 기업가치 제고를 통해 모든 이들에게 존경받고 사랑받는 기업이 되도록 노력하겠다"고 소감을 밝혔다.

유코카캐리어스
여수세계박람회 공식후원

유코카캐리어스(대표 슈어 갈퉁)가 여수세계박람회를 공식 후원한다. 여수세계박람회 조직위원회(위원장 강동석, 이하 조직위)는 자동차전문 글로벌 수송선사인 유카코캐리어스를 최근 공식후원사로 선정했다고 밝혔다.

이번 협약을 통해 유코카캐리어스는 박람회장을 찾은 장애우, 유아, 임산부 등 사회적 약자에 대한 관람 편의를 제공하기 위해 휠체어, 유모차, 의료기기 등 물품 제공과 미아보호소, 유아휴게실 설치를 지원할 예정이다.

조직위 설문식 마케팅본부장은 "국내외에서 활발한 사회공헌 활동을 하고 있는 유코카캐리어스가 박람회장을 찾은 장애우 등을 위해 지원하는 각종 후원사항은 관람객 서비스 및 만족도 제고를 최우선 가치로 하고 있는 여수박람회 운영 취지에도 부합된다"며 유코카캐리어스에 감사의 뜻을 전했다.

여수엑스포는 올해 5월 12일부터 8월 12일까지 여수 신항 일대에서 '살아있는 바다, 숨쉬는 연안'을 주제로 열린다. CNN, 론리플래닛 등이 올해 꼭 가봐야할 여행지로 여수엑스포를 선정한

바 있으며, 대전엑스포에 이어 우리나라에서 두 번째로 열리는 세계박람회다. 세계 최초의 바다 위 전시관인 주제관, 105개 국가가 참가하는 국제관, 국내 최대 아쿠아리움 등 80개 특화 · 전시시설을 통해 '바다'와 관련된 전시를 선보이며, 1일 90여 회(총 8,000여 회) 문화예술공연과 세계에서 가장 큰 소리를 내는 파이프오르간 '스카이타워', 첨단 해양문화예술관인 '엑스포디지털갤러리' 등도 볼 수 있다. 입장권은 홈페이지(www.expo2012.kr)에서 4월 말까지 5% 할인된 가격으로 구매할 수 있으며, 입장권 한 장으로 박람회장 내 모든 전시와 시설을 이용할 수 있다.

천경해운
신조선 명명식 거행

천경해운(대표 김지수)은 3월19일 현대미포조선에서 지난 2010년 6월에 계약하여 건조를 진행해온 2척의 컨테이너선(1,009TEU급)에 대한 명명식을 거행했다.

이날 명명식에는 천경해운 임직원, 인천항만공사 김춘선 사장, 인천시 홍준호 항만공항해양국장, 초청화주 및 업계관계자 등 총 100여명이 참석한 가운데, 첫 번째로 인수한 선박을 스카이호프(SKY HOPE)로, 그리고 4월9일 인수한 두 번째 선박을 스카이플라워(SKY FLOWER)라 명명하였다.

천경해운은 각각의 선박을 인수한 후, 인천 · 부산/일본 케이힌 항로에 투입하여 보다 향상된 서비스를 제공할 예정이며, 더불어 지금까지 인천 · 부산/일본 케이힌 항로에 투입하여 서비스를 제공해온 OSG ADMIRAL을 인천 · 부산/일본 한신 항로에 배선함으로써 한 · 일간 컨테이너 서비스를 더욱 강화할 예정이다.

2척의 신조선을 인수함으로써 총 10척의 사선을 보유하게된 천경해운은 오는 10월 창립 50주년을 앞두고 더욱 발전해 나아가기 위한 근간을 다지게 되었다.

KSS해운
신조 78K 탱커 인수

KSS해운(대표 윤장희)는 지난 2008년 발주하여 약 3년여의 건조기간을 거쳐 2012년 2월 29일 일본의 미쯔비시중공업(MITSUBISHI HEAVY INDUSTRY)으로부터 7만8,000CBM급 LPG탱커 "GAS POWER"호를 인수했으며, 즉시 장기계약에 투입됐다.

KSS해운은 "GAS POWER호 도입으로 가스운반선 8척, 케미칼운반선 5척 등 총 13척의 사선대를 보유하게 되었으며, 이번 선박의 인수로 영업력 확대에 크게 기여할 것"으로 기대했다.

이와 함께 내년 5월경 3만 5,000CBM급 LPG탱커 1척을 추가로 인수 예정이다.

태영상선
소공동 본사에서 창립 57주년 기념식

태영상선(대표 박영안)이 4월 2일 소공동 본사에서 임직원 70여명이 참석한 가운데 창립 57주년 기념식을 가졌다.

이날 박영안 사장은 "시황에 휘둘리지 말고 침착함과 냉철함을 찾자. 가장 큰 위기는 가장 큰 기회다"라고 말하는 한편, 시황타개를 위하여 직원들이 '수익성 확보, CRM강화, 운송품질 및 비용절감 실현, 내부역량 강화의 실현' 에 힘써줄 것을 주문했다.

박영안 사장은 또 "57년간 굳건히 태영상선이 국내 해운업계에서 자리를 지킬 수 있도록 힘써준 직원들에 가슴깊은 감사를 드린다"는 메시지를 전하기도 했다.

이날 기념식에서는 박영안 사장의 기념사와 함께 장기근속자, 우수선박 및 모범사원에 대한 시상과 해상과 육상직원의 노고를 치하하는 순서가 진행되었다. 태영 상선은 오는 4월 7일 창립일 기념일을 맞아 임직원들의 단합을 위해 상암동 하늘공원(본사/인천사무소)과 태종대(부산사무소)에서 야외행사를 가질 예정이다.

한진해운
선박 정시율 91%로 세계1위 차지

한진해운(대표 김영민)이 2월6일 영국 해운 전문 컨설팅 업체인 드류리가 실시한 2011년 4/4분기 컨테이너선사 정시성 조사에서 직접 운영 선박의 정시율이 91%로 전세계 해운선사 가운데 1위를 차지했다고 밝혔다.

2위, 3위는 머스크라인/Maersk Line(90%)과 코스코라인/COSCO Line(88%)이 각각 차지했으며 직접 운영하는 선박과 얼라이언스 및 파트너 선박을 포함한 정시성에서는 81.4%로 1위인 머스크라인(87.5%)와 2위인 코스코라인(84.6%)에 이어 3위를 차지했다.

영국의 세계적인 해운전문 컨설팅업체인 드류리에서는2011년 3/4분기까지 제휴선사 선박을 포함한 전체선박에 대한 정시율만 산출하였으나 4/4분기부터는 선사가 직접 운영하는 선박에 대한 정시율을 추가하여 발표하고 있다.

이는 양질의 서비스를 제공하는 선사의 정시율이 얼라이언스 및 파트너 선박의 정시성에 의해 영향을 받을 수도 있기 때문이라고 한진해운은 설명했다.

이번 조사에 집계된 해운선사 선박 총 3,228척의 전체 평균 정시율은 69%로 63%에 그쳤던 지난3/4분기에 비해 약 6%가 향상되었으며 한진해운이 이번에 달성한 91%는 전체 평균에 21% 포인트를 상회하는 수치이다.선박의 정시율은 입항예정일(ETA)에 맞춰 도착 혹은 예정일부터 하루 전에 도착하는 것을 말하는 수치로 드류리 리포트는 2005년부터 정기적으로 컨테이너선의 정시율을 조사하여 보고하고 있다.

현대상선
대서양항로 4개 노선으로 확대

현대상선(대표 이석희)이 중국 종합물류사업의 교두보를 마련했다. 현대상선은 2월24일 중국 칭다오시 샹그리라 호텔에서 중국 산동성교통운수그룹과 물류 합자법인 '산동교운현대물류유한공사' 설립식을 가졌다.

산동교운현대물류유한공사는 현대상선과 산동성교통운수그룹이 각각 6천5백만 위안(약 116억원)씩 투자해 50대 50의 지분을 보유하게 되며, 현대상선은 이번 합자법인 설립으로 중국 내 종합물류사업에 진출하기 위한 발판을 확보했다는 평가다.

이석희 대표는 이날 설립식에서 여러 사람의 마음을 합치면, 성(城)도 만들 수 있다' 는 중국 고사 '중심성성(衆心成城)' 을 인용하며, "교통운수그룹과 현대상선이 돈독한 우정과 의리로 중국 내 종합물류분야에서 최고의 파트너가 되자"고 말했다.

이날 행사에는 현대상선 이석희 사장을 비롯해 김수호 컨테이너사업부문장, 최순규 중국본부장 등이 참석했으며, 산동성교통운수그룹에서는 우종창 회장과 왕겸 사장 등이 참석했다. 또한 중국 국유자산감독관리위 및 교통청, 산동성, 칭다오시 정부 관계자 등 총 100여명이 참석했다.

한편, 이날 행사는 8자를 좋아하는 중국 전통을 따르고 합자법인의 발전을 희망한다는 의미를 담아 현지 시각오전 11시 18분에 시작했다.

한편, 이날 새로 설립된 산동교운현대물류유한공사' 를 기점으로 현대상선의 중국 내 종합물류사업은 탄력을 받을 전망이다.

부산항만공사
부산항에 세계 최대급 컨선 입항

부산항만공사(사장 노기태)는 3월 14일 오후 차이나쉬핑(CSCL)의 1만4,100TEU급 컨선인 유러너스(URANUS, 15만853t)호가 부산항 대한통운부산컨테이너터미널(KBCT, 신선대부두)에 입항했다고 밝혔다.

길이 352m, 너비 51.2m, 높이 23m의 이 배는 축구장 3개를 합친 크기로, 부산항에 들어온 배 가운데 가장 컸던 MSC의 알렉산드라(1만4,36TEU)호보다 크다.

지난해 삼성중공업에서 건조된 이 배는 중국 다롄과 부산을 거쳐 상하이와 중동지역을 향하게 되며 이날 부산항에 컨테이너 약 1,350개를 내리고 1,050개를 실었다.

BPA는 황성구 부사장이 배에 올라 선장에게 입항을 환영하는 기념패와 꽃다발을 전달했다.

대형 선박들의 잇단 입항으로 BPA가 그동안 16m로 증심 준설해왔던 부산항 북항의 수심은 대형 선박도 언제든지 안전하게 접안할 수 있는 메가 허브 항만으로서 공인받는 계기가 됐다.

선박 건조기술의 발달과 물동량 증가, 생산성 향상 등으로 선박들이 대형화되면서 부산항의 대형선(10만t 이상) 입항은 해마다 늘어 2009년 15회에서 2010년 40회, 지난해에는 127회로 대폭 늘어났다.

BPA는 이들 대형선을 유치하기 위해 10만t 초과분의 항비(선박 입출항료, 접안료, 정박료)를 면제해 주는 제도를 지난 2010년부터 시행하고 있다.

울산항만공사
사회공헌활동 적극 추진

울산항만공사(사장 박종록)가 적극적인 사회공헌활동에 나서고 있다.

울산지역 내 저소득층을 위해 다양한 봉사활동을 펼치고 있는 울산항만공사는 사회공헌활동의 일환으로 희망의 보금자리 4호점 사업을 추진해 온 결과 3월21일 오전 '희망의 보금자리 4호점' 현판식을 가졌다.

중구 복산1동에 소재한 제4호 희망의 집은 열악한 주거환경을 개선하기 위해 내벽공사, 화장실 신축, 싱크대 교체 등에 필요한 공사비 2,000만원을 UPA가 지원했으며, 공사기간 중 임직원들

이 자원봉사자로 참여해 가정에 삶의 희망과 함께 더불어 사는 따뜻한 온정을 나눴다.

UPA 이형락 경영지원팀장은 이와 관련"앞으로도 희망의 보금자리사업을 포함하여 지역에서 소외된 계층 지원에 적극적으로 동참하여 사회공헌활동을 선도하는 공기업이 되도록 최선을 다할 것이다"고 전했다.

인천항만공사
칭찬릴레이로 新조직문화 조성

인천항만공사(사장 김춘선)는 2월 20일 개최된 경영전략회의 시작전 모두 발언으로 시작된 이번 칭찬릴레이는 그동안 숨겨져 있던 미담사례와 선행들을 서로 칭찬하며 회의분위기를 훈훈하게 달구는 효과를 가져왔다.

이 날 칭찬의 시작은 시설관리팀 최종권 팀장이 이전을 앞두고 있는 갑문지구 신축건물내 인천항 홍보영상실의 완비를 위해 아낌없이 지원하고 있는 갑문정비팀장에게 칭찬을 했다. 이어 갑문정비팀 최기훈 팀장은 밤낮 없는 공사에도 묵묵히 일을 다해주는 구내식당 아주머니의 선행이 있었기 때문이라고 그 공로를 돌렸다.

이어, 부두운영팀 안극환 팀장은 지난 겨울동안 물류흐름의 연속을 위해 애써준 항내 제설작업 인원들에 대한 고마움을 밝히기도 했으며, 임직원들간 서로간의 고마움에 격려를 나타냈다.

한편, 갑문운영 신축건물은 인천항 갑문지구내에 위치하고 있으며 대지면적 16,294㎡, 지하 1층, 지상 4층의 건물로써 홍보영상실을 포함한 건물에너지효율 1등급의 친환경 건물로 올해 2분기중 이전을 위해 분주히 움직이고 있다.

한국선급
레바논 정부대행검사권 획득

한국선급(회장 오공균)이 레바논 주관청(Directorate General of Land and Marine Transport)과 각종 국제협약을 포함하는 정부대행업무에 관한 협정을 체결했다.

한국선급에 따르면, 이번 협정에 따라 한국선급은 레바논 국적 선박의 SOLAS(해상인명안전협약), MARPOL(해양오염방지협약), ITC(국제톤수협약), ILL(국제만재흘수선), ISM(국제안전경영코드), ISPS(국제선박 및 항만시설 보안규칙), MLC(해사노동협약) 등에 대한 검사/심사 및 관련 증서를 발급할 수 있게 됐다.

다만, 동 검사와 관련된 모든 면제증서는 레바논 정부의 사전 승인 후 한국선급이 발급할 예정이다.

한편, 한국선급은 전 세계 총 61개국으로부터 정부대행검사권을 수임하고 있다.

해양환경관리공단
동반성장 우수사례 기관 선정

해양환경관리공단(이사장 곽인섭)이 동반성장 우수사례 기관으로 선정됐다.

해양환경관리공단(KOEM) 곽인섭 이사장은 기획재정부가 3월 9일 AT센터 개최한 「열린고용 및 서민생활 안정을 위한 공공기관 워크숍」에 참석해, 기획재정부 장관 및 80여명의 공공기관장 등을 대상으로 "중소협력업체와의 동반성장"에 관한 공단 우수 사례를 발표했다.

이날 해양환경관리공단은 2011년 중소 협력업체와 수질 및 해양생태 분야 사업을 수행할 당시, 기술협력을 강화하고 대금지급 제도를 개선하여 공

정거래 질서 확립에 기여한 바를 인정받아 금번 워크숍에서 우수 사례 발표 기관으로 선정됐다.

발표를 맡은 곽인섭 이사장은 "공단의 동반성장 사례를 발표하게 되어 영광이다"며 소감을 밝히고, "앞으로도 공공기관으로서 사회적 책임을 다하겠다"고 전했다.

한편, 공단은 앞으로도 동반성장 인프라의 지속적인 확대 구축을 통해 중소협력업체에 대한 하도급금 직불제 및 선금 지급율 확대, 중소기업 자생력 강화를 위한 전문인력 육성지원 등 국가 권장시책을 적극 추진할 계획이다.

한국해운조합
창립 50주년 기념행사 전개

올해로 창립 50주년을 맞이하는 한국해운조합(이사장 이인수)이 조합원과의 동반성장을 강조하고 향후 더 큰 도약의 의지를 담은 창립 50주년 엠블럼을 새롭게 선보였다.

해운조합은 '함께할 50년 함께한 50년'이라는 캐치프레이즈를 통해 과거와 미래를 아우르는 희망의 메시지를 담는 동시에 새로운 50년을 향해 다시한번 도약하는 의지를 전달하고자 하였다. 또한 바다를 상징하는 수평선 타원, 희망의 주황색, 해상물류 · 여객을 상징하는 녹색, 화합을 이루는 회색을 기본색상으로 연안해운과 조합의 밝은 미래를 이미지화하였다.

한편 해운조합은 올해 창립 50주년을 기념하여 조합의 어제와 오늘을 재조명하고 재도약을 다짐하는 기념행사를 다양하게 전개한다.

한국해양대학교
몽골 해운 물류전문가 양성

한국해양대학교(총장 박한일)는 최근 해운산업 진출을 희망하고 있는 몽골의 해운 및 물류 관련 공무원들에게 한국의 해운항만, 물류산업 및 해사교육에 대한 단기 연수를 실시중이라고 밝혔다.

한국해양대는 몽골 갈산돈독(Galsandondog) 해운청장을 비롯한 정부 공무원 일행 20명은 지난 3월18일부터 20일까지 한국국제협력단(KOICA)에서 진행된 오리엔테이션을 마치고 3월21일 오전 한국해양대를 방문, 해사대학 세미나실에서 환영식을 갖고 본격적인 이론 강의에 들어갔다고 전했다.

오는 30일까지 진행되는 이번 연수는 이론 강의 외에도 부산지방해운항만청, 부산항만공사, 한국철도공사, 의왕ICD터미널 등 국내 해운과 물류 산업을 엿볼 수 있는 현장을 체험하며 전문가 및 실무 담당자와의 간담회도 같이 진행된다.

한편 이번 연수는 지난 2010년 10월 몽골 프레브도르지(Purevdorj) 도로교통부 차관이 자국의 해운 전문 인력 양성을 위한 방안을 협의하고자 한국해양대를 방문했을 당시 한국해양대가 제시했던 4가지 프로젝트 중 하나다.

한국해양대는 해운관련 공무원들을 정기적으로 초청, 국내 우수한 해운항만과 국제 물류에 대한 강의와 현장 교육을 실시하여 몽골의 해운항만물류산업 발전을 위한 정책 역량을 고취시켜 나갈 계획이다.

80개 특화 · 전시시설, 8,000여회 공연 · 행사 입장권 1장으로

오는 5월12일부터 8월 12일까지 93일 동안 열려

2012 여수세계박람회 전시 · 공연 · 행사 콘텐츠들이 서서히 베일을 벗고 있다.

총 25만㎡에 달하는 박람회장 부지 내에는 특화시설과 전시관, 공연 · 행사 등 이전에 쉽게 접해볼 수 없었던 세계 최고 수준의 각종 볼거리가 1만 가지에 이른다.

우선, 관람객들이 박람회장에 들어서면서 먼저 4가지 특화시설을 마주하게 된다.

특화시설이란 여수엑스포를 상징하는 시설로서 ①박람회장 어디서나 쉽게 눈에 띄는 랜드마크이자 ②사후활용까지 고려한 영구시설로 설계되고, ③세계적으로 자랑할 만한 명품컨텐츠로 연출된 4대 시설을 말한다.

박람회장 정 중앙에 위치한 높이 40m의 O자형 세계최대 바다분수 '빅오(Big-O)'와 국제관 중앙통로 천장에 설치된 폭 30m 길이 218m의 초대형 LED스크린 '엑스포디지털갤러리(EDG)', 박람회장 전체를 조망할 수 있는 전망대이자 기네스북에도 등재된 세계에서 가장 큰 소리를 내는 옥외 파이프오르간 '스카이타워', 서울 63빌딩과 코엑스, 부산 해운대 아쿠아리움 세 곳을 모두 합친 크기인 6천톤의 초대형 수족관 '아쿠아리움'이 그것이다.

박람회의 주제 '살아있는 바다, 숨쉬는 연안'을 보다 직접적으로 구현하기 위해 모두 76개의 전시관이 만들어진다. 그 옛날 만국박람회라고 불려졌던 것과 같이 여수에서는 바다와 관련한 세계의 모든 지식과 기술, 문화가 한 자리에서 소개된다.

먼저 주최국인 우리나라는 바다를 통해 인류가 직면한 기후변화 및 식량 · 에너지 · 자원고갈 문제에 대한 해법을 제시하고자 6개 전시관*을 기획하였다. 특히 전시효과를 극대화하기 위하여 시청각뿐만이 아니라 오감을 자극하는 체험형 콘텐츠와 퍼포먼스를 강화하였다.

엑스포의 백미는 106개 참가국가와 10개 국제기구들이 꾸미는 다채로운 국제관과 국제기구관이라고 할 수 있다. 미국, 중국, 일본 등을 비롯한 50개국이 독자적인 국가관을 제작하고, 56개 개발도상국에서는 태평양관, 대서양관, 인도양관 3개 전시관을 공동으로 제작한다. 아울러 UN 산하기구들을 중심으로 한 해양 관련 국제기구들도 공동으로 전시관을 마련한다.

일부 국가의 전시관에는 특색있는 기념품과 음식점도 마련되어 있다.

국내 유수 기업들도 바다와 관련한 콘텐츠를 준비하고 있다. 우리나라 7개 대기업에서도 각각 독특한 건물 외관과 콘텐츠로 각각 독립기업관을 제작 중이며, 국내 해운?항만 기업들이 연합한 한국해운항만관, 대우조선이 후원한 해양로봇관 등도 관람객의 인기를 끌 것으로 예상된다.

이 밖에도 가상의 모형과 미래 비전만이 아니라 학생 · 전문가 층이 해양 분야에서 실재하는 우수사례들을 접할 수 있도록 국내외 13개 기업 · 연구기관 등이 참여하는 해양베스트관도 눈여겨 볼만 하다. 아울러 원양어업체험장과 연안어업체험장 · 바다숲, 에너지파크 등의 체험시설을 통해 보는 박람회가 아닌 체험하는 박람회를 느낄 수 있을 것이다.

또한 5월 12일부터 8월 12일까지 93일 동안 박람회장에서는 400개 프로그램, 총 8,000여회 이상 다채로운 공연과 행사가 쉴 새 없이 열린다.

박람회 핵심공간인 빅오를 주무대로 여수엑스포

에서만 볼 수 있는 멀티미디어쇼와 해상쇼, 수상공연페스티벌이 매일 펼쳐지고, 주말 마다 K-POP 공연과 해외 빅스타 초청공연이 박람회장을 화려하게 수놓는다.

이밖에도 화려한 개 · 폐막식과 1백여 국가들이 특색있게 마련한 국가의 날 행사 및 문화공연이 개최되고, 국내 유수 예술단체와 지자체 등을 대표하는 공연, 구름빵 등 각종 어린이 공연까지 다양하게 계획되어 있다.

특히 광장과 거리 곳곳에서는 관람객들과 맘껏 참여하는 거리공연과 이벤트가 펼쳐져 축제의 분위기를 한껏 고조시킬 것이다.

박람회장 내에서 제공되는 모든 시설 · 공연 · 행사는 입장권 1장만으로 일체 추가 요금 없이 관람 가능하다. 또한 주최국 전시관 6개와 아쿠아리움, 해양로봇관(이상 8개관)은 예약을 통해 관람객이 미리 정해진 시간에 입장을 할 수 있게 하였다.

이에 따라 여수엑스포에서는 인기 전시관에 두세시간씩 길게 줄을 늘어서는 불편 없이 사상 최초로 30분 이내에 전시관에 입장할 수 있을 것으로 예상된다.

80개의 특화 · 전시시설을 모두 관람하려면 최소한의 대기시간과 이동시간을 포함해 약 70시간이 소요될 것으로 보인다. 따라서 관람객들은 보고 싶은 전시관과 공연 · 행사를 미리 계획해서 방문하는 것이 바람직하다. 1일 코스의 경우 예약제 대상 전시관(주최국 전시관 6개, 아쿠아리움, 해양로봇관) 중 2곳과 국제관 · 기업관 중 3~4곳에 각종 공연 · 행사를 곁들이면, 박람회의 매력을 만끽할 수 있을 것이다.(약 8~10시간 소요)

IMF 중국 경제성장률 다소 하락할 것으로 전망
벌크선 및 컨테이너선 시황회복에 부정적 영향

International Monetary Fund(IMF)가 최근에 발표한 중국경제전망에 대한 보고서에 의하면 유럽의 부채문제로 인해 2012년 중국의 경제성장률이 하락할 것으로 전망했다.

IMF는 중국의 경제성장률 하락으로 벌크와 컨테이너 용선료 인상이 실패될 것으로 조심스럽게 예상했다.

해운 시장은 중국의 원자재 수입과 재조물품 수출에 대해 영향을 많이 받고 있다.

IMF는 2012년 중국의 경제성장률을 8.25%로 예상하고 있으나, 경제성장률은 상황에 따라 하락할 수 있다고 경고했고, 중국이 인플레이션 억제와 실물경기 부흥을 위해 노력하고 있으나, 가장 큰 문제는 유럽의 부채문제라고 지적했다. 유럽의 부채문제는 중국의 경제성장률 및 중국의 국내시장에도 악영향을 줄 것으로 예상했다. 또한, EU 문제로 올해 중국의 경제성장률이 4%에 머물면 중국의 수입량은 감소할 것이고, 따라서 전세계 해운업계에 큰 타격을 끼칠 것으로 염려했다.

2008년 글로벌 경제위기때 중국의 gross domestic product(GDP)가 6%이하로 하락했고, 동 영향으로 인해 2009년 원자재 시장은 불황에 빠졌고, 이는 벌크시장의 침체로 이어졌다.

비록 선박 인도량 증가가 해운산업에 부정적인 영향을 주었으나, 작년까지 지속적으로 증가한 중국 수입량으로 인해 벌크시장과 탱커시장 회복에 도움주었다.

또한, 중국의 수출량 증가도 컨테이너 시장을 버티게 하는 원동력이라고 언급했다.

그러나 IMF는 최악의 시나리오가 발생할 가능성은 낮을 것이라고 언급하며, IMF는 2008년 글로벌 경제위기때도 중국 정부의 정책을 통해서 경제성장률을 6%까지 끌어올린 전례가 있다고 말했다.

국토해양부, 필리핀, 캄보디아와 항만개발 협력 MOU 체결

ASEAN 국가와의 항만인프라 건설협력 계기마련

국토해양부(장관 권도엽)가 ASEAN(동남아시아국가연합)국가인 필리핀, 캄보디아와 각각 한-필리핀, 한-캄보디아간 항만개발 협력에 대한 양해각서(MOU)를 체결했다.

국토해양부 강범구 물류항만실장은 3월20일에 필리핀 교통통신부 차관, 3월22일에 캄보디아 공공사업교통부 차관을 차례로 면담하고 양국간 항만개발협력 MOU에 서명했다.

이번 MOU는 공적개발원조(ODA)와 연계한 정부주도의 해외항만개발 협력사업의 일환으로서, 앞으로 ASEAN 국가와의 항만인프라 건설협력을 위한 중요한 계기가 될 것으로 기대된다.

국토해양부는 금번 양국과 체결한 항만개발협력 MOU에 따라 필리핀 일로일로항(Iloilo), 카가얀데오로항(Cagayan de Oro) 등 2개 항만 개발사업과 캄보디아 프놈펜 신항만 확장사업(2,3차)을 위한 타당성조사(feasiblity study) 및 물류항만분야 전문가 양성사업 등을 지원하게 된다.

이들 항만개발사업의 기본계획과 타당성조사를 우리정부가 수립하는 만큼 향후 개발사업이 현실화될 경우 한국기업의 수주가능성은 그만큼 높아질 전망이다.

사업추진 방식은 타당성조사를 진행하면서 정부재정사업, 민자사업 등 적합한 사업화 방안을 협의해 나가기로 했으며, 이를 위해 양국의 실무자 및 전문가로 구성된 실무협의회를 구성하여 사업이 원활히 추진되도록 지원해 나갈 계획이다.

이번 항만개발협력 MOU체결을 계기로 필리핀과 캄보디아는 한국의 선진항만개발 · 운영기술을 전수받을 수 있게 됐으며, 우리나라는 세계 10대 경제대국 위상에 걸맞은 국제사회공헌이라는 명분과 함께 민간기업의 ASEAN 진출 확대라는 실익도 거둘 것으로 기대된다.

또한, 국토해양부는 해외항만개발 협력사업을 지속 추진하여 對개도국 파트너십을 강화하고 우리나라 물류항만기업의 해외진출을 다각적으로 지원할 계획이다.

금년에는 필리핀, 캄보디아를 비롯하여 리비아, 우루과이 등과 항만개발 타당성조사를 진행할 예정이며, 추가로 중앙아시아 등으로 협력범위를 확대할 방침이다.

국토해양부, 선원대상 선상 부재자투표제 도입

외항선박 승선 선원들도 대선부터 투표가능

1만1천명 외항선박 선원들도 대선 투표한다.

외항선 및 원양어선에 승선하는 선원들도 국회의원 및 대통령 선거에 참여할 수 있게 됐다.

국토해양부(장관 권도엽)는 선상 부재자투표제도를 도입하는 공직선거법 개정안이 27일 국회 본회의에서 의결됨으로써, 국적외항선박 · 해외취업선박(선장이 한국인인 선박에 한정) 및 원양어선에 승선하는 선원들이 선거일에 투표소에서 투표할 수 없는 경우 부재자투표를 통하여 선거권을 행사할 수 있게 되었다고 밝혔다.

이 제도는 준비기간을 거쳐 금년 12월 대통령선거부터 적용된다.

그동안 외항선 선원은 공직선거법상 부재자투표 대상에 포함되어 있지 않아 선거일에 선박에 승선중인 선원은 사실상 국회의원 및 대통령선거에 참여할 수 없었다.

그러나 2007년 6월 헌법재판소는 이러한 공직선거법은 선원들의 참정권을 불합리하게 침해하고 있다고 헌법불합치 결정을 한 바 있으며, 2010년 2월 개정안이 국회에 제출되어 이번 정치개혁특별위원회에서 여 · 야 합의로 법 개정안이 통과된 것이다.

당국은 그동안 사용자단체 · 선원노조등과 함께 선거관리위원회 및 국회를 상대로 선원들의 숙원사업중 하나였던 선상부재자투표제 도입 필요성을 설득해 왔다.

이번 법 개정으로 선원들은 선장의 관리하에 선박에 비치된 팩스를 이용하여 투표용지를 선거관리위원회로 송부하는 방식으로 투표를 하게 되며, 선관위에서는 이를 기표내용이 노출되지 않도록 특별한 장치를 부착한 팩스를 통해 수신함으로써 비밀을 보장하게 된다.

Maersk 아시아–유럽항로 자사 선복량 9% 감축

CMA CGM과의 선복공유를 통해 실행계획

Maersk는 아시아–유럽항로의 선복량을 약 9% 감축한다고 발표했다. Maersk관계자에 의하면 공급과잉에 따른 운임약세를 해결하기 위한 선택이라고 전했다. 금번 축소는 CMA CGM과의 선복공유를 통해 실행할 계획으로 알려졌다. Maersk는 현재 아시아–유럽항로에 85만TEU의 선복량을 투입하고, 그 중 14만4,000TEU는 올해 새로 투입한 선복량으로 파악된다.

Maersk 관계자에 의하면 필요할 경우 공급량 축소를 위해 용선선 반선이나 선박레이업 및 감속운항 등을 계획할 것으로 밝혔다.

또한 세계 최대 항로인 아시아–유럽항로가 공급과잉으로 운임이 약세를 유지하기 때문에 금번 선복량 감축을 통해 서비스합리화와 그에 따른 비용 절감 효과가 나타날 것으로 예상된다.

한편, Maersk와 CMA CGM은 아시아–유럽항로에 제공중인 서비스인 AE11과 MEX서비스를 신규 AE11/MEX서비스로 통합하며, 이번 통합으로 주간 운영 선복량은 1만2,500TEU로 감소할 것이다.

2011년 해적으로 발생된 경제적 비용 69억달러

지난해 몸값으로 지불된 비용 평균 500만달러

지난해 소말리아 해적으로 인해 발생된 경제적 비용이 무려 66억달러~69억달러에 달하는 것으로 집계됐다.

특히, 지난해 몸값으로 지불된 금액은 2010년 평균 약 400만달러에서 25% 가량 증가한 500만달러로써, 한해 몸값으로 지불된 총 비용은 1억6,000만달러에 달한 것으로 조사됐다.

비용 가운데 가장 많이 차지하는 것은 해적 회피책으로 사용된 선속증감에 따른 연료소비 비용이 약 27억달러, 이어 글로벌 해군력 운영비가 약 13억달러를 차지했으며, 무장경비대 승선이나 안전장비 등에 소요된 비용이 11억달러로 알려졌다.

해상 보험료가 총 6억3,500만달러를 차지했으며, 인도양 서안 등으로 우회항로 선택 등 선박 재배선에 따르는 비용이 약 4억8,600만달러~6억8,000만달러로 파악됐다.

아시아-유럽항로 컨테이너선 화물량 소폭 하락

2011년 컨테이너선 화물증가량 전년과 비슷

2011년 4분기 컨테이너 화물량이 전년대비 소폭 하락했다.

Container Trades Statistics(CTS)에 의하면 작년 10월, 11월, 12월의 총 화물량이 0.5% 감소됐다고 발표했다.

2011년 4분기의 화물량이 335만TEU보다 적은 물량이라고 언급하며, 2011년 컨선화물 증가량이 2010년과 비슷한 수치로 기록된 것으로 분석했다.

세계에서 가장 중요한 항로인 아시아-유럽항로의 화물량 감소는 동 항로의 운임회복을 노리는 해운업계에 부정적인 영향을 끼칠 것으로 조심스럽게 전망했다.

선사들은 운임을 TEU당 600달러에서 900달러까지 인상시키는 것을 목표로 운임인상 시도를 하고 있는 중이다.

CTS 데이터에 의하면 작년 12월 아시아-유럽발 운임이 지속적으로 하락중인 것으로 집계됐다. 동 항로의 운임지수는 작년 11월 69p에서 12월에는 64p까지 하락됐다.

2011년 초에는 동 항로의 운임지수가 95p를 기록했었고, 2008년 분기별 지수는 100p라고 언급했다.

작년 12월 아시아-북유럽발 운임이 특히 약세를 기록했는데 전달보다 6.1% 하락했다.

아시아-서지중해와 북아프리카 항로도 운임이 작년 11월과 12월 사이 8.6% 하락했다고 CTS에서 발표했다.

2012년 1월 중 상하이 컨테이너 물동량 감소

유로존 재정위기로 전년동월 대비 10만TEU 줄어

올해 1월 상하이 컨테이너 물동량이 1월초와 비교했을 때, 약 10만TEU가 감소된 것으로 집계됐다. 이는 중국의 최대 무역파트너인 EU가 작년부터 시작된 유럽재정 위기 때문인 것으로 파악됐다.

Shanghai International Port는 1월의 상하이 컨테이너물동량이 작년 12월(270만TEU)보다 감소한 260만TEU라고 발표했다.

그러나 금번 컨테이너 물동량 감소의 가장 큰 원인으로 1월에 있는 중국의 춘절 때문에 전통적으로 약세를 기록하는 달이라고 언급했다.

1월 상하이의 총 화물 물동량이 4,050만톤인데 이는 12월(4,130만톤), 2011년 동월(4,160만톤)보다 감소한 물동량으로 집계됐다.

그러나 중국에서 두 번째로 큰 닝보항의 1월 화물량은 증가한 것으로 알려졌다.

닝보항의 1월 컨테이너 물동량이 2011년 동월보다 12.1% 증가한 150만TEU를 기록했으며, 1월 총 화물 물동량은 2011년 동월보다 10.1% 증가한 3,560만톤으로 파악됐다.

LNG 무역량 2020년 7,810억CU M까지 증가

현재 진행중인 프로젝트 투자결정시 시황강세

Norwegian investment bank는 현재 진행되고 있는 LNG 프로젝트의 투자가 결정되면, LNG 무역량이 2020년에는 7,810억CU M까지 증가할 것으로 예상했다.

Norwegian investment bank는 작년 LNG 무역량이 4,550억CU M까지 증가한 것으로 분석했다. 단, 경기침체로 인해 현재 진행되는 모든 프로젝트의 투자가 진행될 것으로 예상하지 않는다고 덧붙여 말했다.

Pareto는 대부분의 프로젝트가 작년에 FID승인을 얻었다고 강조했고, surface 와 관련된 신규 프로젝트가 증가하고 있어서 예측된 무역량을 달성할 것으로 전망했다.

또한 Pareto는 현재 호주에서 진행될 프로젝트가 끝나면 2016년에 LNG무역량의 증가가 최고치에 달할 것으로 분석했다.

Pareto는 2020년까지 782척의 LNG선이 필요할 것으로 판단했고, 이는 현재의 LNG 선단과 비교하였을 때 352척의 LNG선이 부족한 것으로 분석했다.

2012년 1월 남아프리카 벌크화물 수출량 급증

지난해 1억4,150만톤으로 전년대비 6.6% 증가

지난 1월 남아프리카의 벌크화물 수출량이 1,350만톤으로 전년 대비 28.1% 증가했다고 Transnet National Ports Authority가 발표했다.

Transnet National Ports Authority의 최근 보고서에 의하면 2011년 남아프리카의 연간 벌크화물 수출량이 6.6% 증가한 1억4,150만톤으로 집계됐다.

석탄의 수출량은 큰 변화가 없었으나, 작년에 철광석 수출량이 급증한 것이 원인으로 분석했다. 이는 중국이 인도산 철광석 수입량 감소에 대비하기 위해 남아프리카로부터 철광석 수입량을 증가시킨 것 때문으로 파악됐다.

지난 12월 중국은 남아프리카로부터 410만톤의 철광석을 수입했는데 이는 2010년의 수입량 보다 약 2배 증가한 양이다.

남아프리카의 석탄과 철광석 수출의 90% 이상이 Saldanha Bay와 Richards Bay를 통해서 수출되고 있다.

2011년 Saldanha Bay의 수출 물동량은 12.3% 증가한 5,330만톤을 기록했고, Richards Bay는 1.4% 증가한 7,600만톤으로 집계됐다.

G6 얼라이언스, 3월 아시아-유럽항로 서비스 시작

컨테이너선 운영선대 기존 43척에서 90척으로 증강

G6 Alliance는 아시아-유럽발 컨테이너 서비스 시작일을 기존에 발표했던 4월이 아닌 3월1일로 앞당겼다고 발표했다.

G6 멤버들은 공동의 성명서를 통해서 최근 경제 상황에서 3월에 시작하는 것이 적기라고 말하며, 시장의 기대에 부응하는 서비스를 선보일 것이라고 밝혔다.

G6는 기존의 Grand Alliance와 New World Alliance가 공동으로 참여하며 Hapag Lloyd, NYK, OOCL, APL, HMM,과 MOL이 멤버로 구성되어 있다.

G6는 다만 일본항 서비스는 Japan Harbour Transportation과 labour unions과 협의가 타결되면 시작할 것으로 언급했고, 또한 운영선대를 기존 43척에서 90척으로 2배이상 늘리고, 선대를 대형 선박으로 구성해 경쟁력을 높일 계획이라고 밝혔다.

동맹선사 가운데 최대 1만4,000TEU급 선박도 투입할 선사도 있으며, 특히 기존에 기항하지 않았던 폴란드 그단스크, 스웨덴 고텐부르크도 추가됐으며, 다만 기존 Asia-Mediterranean Express Service(EUM)와 새로운 Asia-Black Sea Express service(ABX)는 4월부터 시작된다.

Maersk, 1월24일부로 이란산 원유 수송 중단

7월부터 유럽 석유회사 이란산 석유 수입금지

AP MOLLER-Maersk는 EU의 이란 금수조치 제재를 이행하기 위해 이란산 원유 수입 수송을 금지하겠다고 Maersk의 고위의 관계자가 발표했다.

Maersk는 올해 1월24일부로 계약된 이란산 원유 뿐만 아니라 이란산 모든 제품에 대해서 수송하지 않을 것으로 Maersk Tankers chief operating officer Henrik Ramskov씨가 로이터와 인터뷰를 통해서 언급했다.

또한, 2012년 1월 23일 이전에 계약된 spot fixture와 single voyage를 포함한 이란 제품과 관련된 수송 계약에 대해서도 전면적으로 수송 하지 않을 것으로 밝혔다.

지난 1월 23일 EU는 이란산 석유 수입 금지를 결정하였고, 이에 따라, 오는 7월부터 유럽 석유회사는 이란산 석유를 수입 할 수 없다.

Maersk 대변인에 의하면 2011년 14척의 선박이 이란산 원유를 수송했는데, 이는 Maersk의 수송 선대에서 극소수에 불과하다고 강조했다.

1만TEU급 이상 컨테이너선도 레이업에 합류

8척의 컨선 중 6척은 중국 상하이에 계선

최근 몇척의 대형 컨테이너선이 레이업중 인 것으로 알려졌다.

레이업중인 선박은 2009년에 건조된 1만 062TEU급 Zim Djibouti호와 Zim Antwerp, 2012년에 건조된 9,040TEU급 Honolulu Bridge호, 2007년에 건조된 9,012TEU급 NYK Virgo호, 2004년에 건조된 8,468TEU급 CSCL America호 등 총 8척이다.

Alphaliner에 의하면 8척의 선박은 동계 서비스 철수와 올 봄 신규 서비스개설 연기에 따라 레이업 된 것으로 밝혀졌다.

동 8척의 선박은 향후 2~3개월 이내에 운항을 시작할 것으로 예상된다.

8척의 선박중 6척은 상하이에 계선되어 있고, 2척은 닝보와 영국에 각각 계선되어 있는 것으로 확인됐다.

최근 선박 레이업이 증가하고 있는데 그 이유는 경기침체로 인한 주요항로의 화물량 감소와 선박의 공급과잉 때문인 것으로 Alphaliner에서 분석했다. 계선된 선박중 85% 이상이 500~3,000TEU 사이인 것으로 집계됐으며, 현재 계선중인 선박은 286척(75만TEU)이다.

2월 인도예정 포함 벌크선대 9,000척 돌파

2012년에 벌크선 약 9,000만DWT 인도예상

지난 1월에 인도된 선박과 2월에 인도 예정인 선박까지 포함해 벌크선대 규모가 9,000척에 도달했다. Clarkson에 의하면 2월초에 벌크선대가 8,997척에서 9,021척으로 증가했다고 밝혔다.

Clarkson에 의하면 1월에 149척의 벌크선이 인도되었고, 2월에는 16척의 선박이 인도된 것으로 분석했고, 또한 6만~9만9,999DWT급 사이의 Panamax 선박도 2월까지 47척이 인도되었다고 언급했다.

2012년 현재까지 58척(280만DWT)의 선박이 스크랩물량으로 나왔으며, 현재까지 인도량과 해체량이 균형을 이루고 있다. 작년에는 368척(2,230만DWT)이 스크랩물량으로 나왔고, 벌크선대중에 3,065척으로 1/3이 Handysize(1만~3만9,999DWT)로 구성되고 있다.

또한, Handymax(4만~5만9,999DWT)가 2,504척, Panamax가 2,066척으로 집계됐다.

비록 벌크선이 전체적으로 증가했으나, 10만DWT급 이상의 Capesize 규모가 지난 5년사이에 두배로 증가했다. 2007년에 713척에서 현재는 1,386척으로 증가했다.

Golden Ocean회장인 Herman Billung는 지난주 4분기 재정보고회에서 공급과잉은 심각한 문제라고 언급하며 작년 한해는 매일 하루에 1척의 Panamax와 1척의 Capesize가 인도되었다고 지적했다.

2011년에는 1억4,000만DWT의 벌크선이 인도될 예정이었으나, 9,600만DWT만 인도되었다.

Mr. Billung은 2012년에는 약 9,000만DWT가 인도될 것으로 전망했다.

Clarkson에 의하면 컨테이너선은 5,097척, 탱커선은 7,966척이 운항중이라고 발표했으며, 올해 가장 큰 벌크선은 China Shipping Group이 발주한 31만DWT급으로 알려졌다.

Clarkson에 의하면 2012년에 인도될 선박이 총 1,539척, 2013년에는 737척이 인도될 것으로 전망했다. 2014년과 2015년사이에는 총 169척의 선박이 인도될 것으로 전망했다.

한편, 2015년까지 인도될 선박중 2012년에 약 70%가 인도되고, 올해 말에는 벌크선대의 규모가 1만척 이상이 될 것으로 분석했다.

2011년 벌크선 선대규모 전년대비 15.2% 증가

Drewry Maritime Research팀에 의하면 2011년 벌크선 선대규모가 6억500만DWT로 이는 전년대비 15.2% 증가한 규모라고 전했다.

UK consultancy는 2012년에는 벌크선 선대규모가 6억8,400만DWT로 증가할 것으로 예상하며, 2016년까지 7억6,500만DWT까지 증가할 것으로 예상했다.

Drewry는 2012년에도 선박의 공급과잉은 계속될 것이며, 2012년 선박의 인도량이 9,760만DWT에 달할 것으로 전망했다.

Drewry는 2012년에는 VLOC의 인도량이 가장 크게 증가할 것으로 추측했다.

2011년 VLOC 인도량이 890만DWT였는데, 2012년의 인도량은 1,650만DWT로 전망했고, 2011년 선박해체량이 1,910만DWT로 기록됐는데 이는 2010년보다 4배나 증가한 양이다.

그러나 대부분의 해체선박들이 노후 선박으로 알려졌다.

미국 상반기 컨테이너 수입화물량 증가 예상

미국 항만당국, 미국 경제지표지수 상승으로

미국 컨테이너 항만당국은 비록 1월~2월 수입화물량이 감소했으나 올 상반기 컨테이너 수입화물량이 전년대비 증가할 것으로 전망했다. 이는 미국의 경제지표지수가 상승하고 있는 상황 때문이다.

National Retail Federation(NRF) and Hackett Associates의 최근 보고서에 의하면 올 상반기 미국의 컨테이너 수입화물량이 720만톤을 달성할 것으로 예상했다.

Hackett Associates의 설립자 Ben Hackett는 현재 경제데이터를 기초로 2012년 경제성장율이 지속적으로 상승할 것으로 예측했다.

동 데이터에 의하면 미국의 지난 12월 수입화물량이 1.3% 증가한 2,276억달러를 달성했다.

몇몇 애널리스트들은 고용지표와 경제성장률 지표가 상승하고 있어 수입량 증가 추세가 향후 지속될 것으로 예상했다.

지난 1월 컨테이너화물량이 전년동월대비 3.3% 감소한 120만TEU로 분석되며, 2월의 화물량도 6.8% 감소한 100만TEU를 기록할 것으로 전망했다.

호주 광산업체 싸이클론 피해로 생산량 수정예상

1분기 생산량 1,300~1,350만톤으로 변경

호주의 광산업체인 Fortescue는 싸이클론의 피해로 12월에 세운 계획이 물거품 되었고, 1분기 생산량에 큰 차질이 생겼다.

Fortescue는 오는 6월까지 5,500만톤의 철광석을 생산하는 것이 목표였다.

그러나 Fortescue는 최근 발표를 통해서 싸이클론으로 피해로 인해 Hedland항구와 서호주 홍수로 Pilbara광산의 피해로 인해 2012년 1분기 목표치를 달성하지 못하게 되었다.

Fortescue는 올해 1분기 생산량을 기존 목표치인 1,370만톤에서 1,300~1350만톤으로 수정했고, 수정량은 2~4척의 Capesize 선박에 선적할 수 있는 양이다.

한편, Fortescue는 2013년까지 연간 1억5,500만톤 생산을 목표로 삼고 있다.

Fortescue의 생산량 증가 계획은 Capesize 시장에 긍정적인 영향을 줄 것으로 예상되며, 2013년 연간 생산량은 1달에 50척의 Capesize에 선적할 수 있는 양이다.

2012년 1월 브라질 철광석 수출량 3년만에 최저

중국의 철광석 수입량 감소로 수출량 20% 감소

지난 1월 브라질 철광석 수출량이 3년만에 최저치를 기록했다.

아시아 지역의 철광석 수요 감소와 브라질 지역의 기상악화로 인해 철광석 선적의 중단이 원인으로 파악됐다.

브라질 당국은 지난 1월 브라질의 철광석 수출량은 1,820만톤이라고 발표했다.

이는 전년 동월대비 20% 감소한 양이며, 2011년 12월보다 47% 감소한 양이라고 브라질 당국은 말했다.

한편, 대체적으로 브라질은 매년 1월 폭우로 인해 철광석 채굴과 선적이 어려워 철광석 수출량이 감소해 왔다.

그러나 몇몇 애너리스트들은 브라질 철광석 수출량 감소의 가장 큰 이유는 기상악화가 아닌 중국의 철광석 수입량 감소 때문이라고 지적했다.

따라서 최근 벌크 용선료 붕괴도 중국의 철광석 수입량 감소 때문이라고 언급했다.

중국당국에 의하면 1월 철광석 수입량이 전년동월대비 13.9% 하락한 5,930만톤을 기록했다.

인도네시아, 2014년부터 광물 수출 중단

정부 자국광물 국내산업에 사용되기 희망

인도네시아 정부는 2014년부터 정제되지 않은 광물에 대해 수출을 중단할 것으로 발표했다.

수출중단은 2014년부터 2016년까지 2년간 지속될 것이며 아시아 벌크 시장은 이를 대비하여 무역의 패턴을 바꿀 필요가 있다고 전문가들은 경고했다.

그러나 인도네시아 정부는 석탄은 수출규제 대상에 해당되지 않는다고 덧붙였다.

인도네시아는 세계에서 가장 큰 thermal 석탄 수출국으로써 특히 인도와 중국에서 수입을 많이 한 것으로 알려졌다.

동 규제가 발효된다면 동남아시아 Supramax 시장에 악영향을 줄 것으로 예상된다.

Baltic Exchange에 의하면 중국- 인도네시아를 경우하는 인도발 Supramax 일일운임이 4,960달러에서 소폭 회복되고 있다.

중국의 세관 당국에 의하면 작년 중국은 인도네시아로부터 니켈, 석탄, 철반석 등 총 7,360만톤을 수입했다. 한편, 중국은 필리핀으로 니켈을 역 수출하고 있는 것으로 알려졌다.

인도네시아 정부는 자국의 광물이 국내 산업과 국내 투자를 위해 사용되기를 원하고 있다.

탱커선사 이란 원유수송 중단으로 채산성 악화

EU, 이란산 원유수송 탱커선 보험 혜택 제한

OSG와 Frontline는 EU의 이란원유금수조치에 따른 이란산 원유수송을 중단했다.

EU는 이란산 원유를 수송하는 탱커선은 보험 혜택을 받을 수 없다고 언급했다.

Tankers International에 따르면 OSG해운은 더 이상 이란으로 운항하는 일은 없을 것이라고 밝혔다. EU의 금수조치 결정에 따라 해운업계는 또 다른 위기를 맞이할 것으로 전문가들은 예상했다.

탱커선의 95%가 P&I Club에 가입되어 있으므로 보험 혜택을 받지 못하는 것은 탱커선주에게 상당히 타격을 입힐 것으로 추측된다.

해운기업은 선박을 운항하기 위해서 보험에 가입되어 있어야 하며, 만약 IG Club이 이란산 원유수송에 대해 보험혜택을 인정하지 않으면 이란산 원유수송을 중단하거나 다른 보험사를 구해야 한다.

Frontline과 OSG는 세계 10위안에 드는 VLCC 선주들이며, 그들 선박의 대다수가 중동 지역에서 운항중에 있는 것으로 파악됐다.

벌크운임 향후 6주간 약세 지속될 것으로 전망

케이프사이즈 용선료 일일 1만2,000달러 이하

벌크운임이 향후 6주간 약세가 지속될 것으로 전망되어 졌다.

최근 BIMCO는 보고서를 통해 케이프사이즈 용선료는 일일 1만2,000달러 이하에, Panamax 및 Supramax 운임은 일일 7,000달러~1만3,000달러 수준으로 형성될 것으로 분석했다.

한편, 중국 내 철광생산 물량과 비교한 현물 가격경쟁력은 철강가 하락과 중국항만의 재고량 수준과 무관하게 수요를 끌어올릴 것으로 예측했다.

BIMCO는 올해 벌크시장의 최고 화두로 대규모 인도를 앞두고 있는Vale사의 초대형벌크선 투입 문제라고 언급했다.

특히 지난 해 인도된 5척을 포함해 총 19척이 인도를 앞두고 있을 뿐만 아니라, 추가 신조 케이프사이즈선 25척이 올해 인도를 앞두고 있어 공급부분의 상당한 압박이 예상되어 진다.

공급과잉 문제와 브라질과 남아공의 우기상황과 호주 사이클론 등의 계절적 요인은 이와 대조적으로 운임하락을 압박하는 또다른 요소이다.

올해 초 Panamax 용선계약 전년대비 크게 감소

올해 진행된 벌크선 용선계약 전년도 절반수준

1월~2월 Panamax의 운임이 약세이나 선주들은 운항을 하기 위해서 낮은 용선료로 계약을 체결하고 있다.

Baltic Exchange에 의하면 올해 진행된 벌크선(6만DWT~9만9,999DWT급)의 용선 계약이 26건으로 파악했다. 이는 2011년 1월~2월에 73건의 용선계약이 진행되었는데 올해 계약 횟수는 작년보다 절반에도 못 미치는 상황이다.

비록 2011년보다 올해가 대형선박 투입과 낮은 운임이라는 원인이 있다고 해도 작년과 너무 큰 차이를 보이고 있다.

Clarkson은 2010년 초 Panamax의 총 선대를 1,632척으로 집계했다. 2011년 1월의 Panamax는 총 1,818척으로 증가했고, 2012년 초 총 선대는 2,035척까지 증가했다.

Baltic Exchange는 2010년 1월~2월의 Panamax 평균용선료가 2만4,000달러~3만4,000달러 사이였다고 언급하며, 그러나 올해 초까지 Panamax 평균 일일운임은 8,519달러라고 말했다.

중고 벌크선 가격 시황침체로 지속적 하락 예상

5년된 Capesize 가격 3,510만달러로 크게 하락

대다수의 중고선 바이어들이 중고시장의 벌크선 가격이 하락하기를 기다리고 있다고 런던의 해운중개업자는 전했다.

해운중개업자 Galbraith는 중고선 가격이 당분간 하락세를 유지할 것으로 예상했다. 몇몇 해운중개업자들은 용선료가 지속적인 약세를 기록한다면 중고 벌크선의 가격도 더욱 하락할 것으로 전망했다.

VesselsValue의 최근 보고서에 의하면 2012년 건조된 10만6,700DWT급 Ince Istanbul호가 지난주 금요일 3,200만달러에 리세일 되었다. 이는 신조선 가격인 3,790만달러보다 16%하락된 가격이다.

Baltic Exchange의 S&P 보고서에 의하면 5년된 Capesize의 가격이 3,510만달러로 하락했고, 이는 전년초대비 33%하락한 가격이다. 같은 기간 중고선 Panamax의 가격도 33.3% 하락한 2,490만달러를 기록했고, 중고선 Supramax의 가격도 23% 하락한 2,370만달러로 형성 중이다. 지난주 벌크운임이 여전히 하락세를 유지하였고, BDI도 10년만에 가장 낮은 수치로 기록됐다.

글로벌 컨테이너 선사들 운임회복을 위해 노력

지속된 해운불황이 선사들의 단합 유도

Citi Group의 애널리스트 Rigan Wong은 2011년 2분기 이후부터 컨테이너 시장의 불황이 지속되고 있다고 언급했다.

그러나 그는 이러한 시장상황이 선주들이 운임을 인상시키고, 수익을 창출을 위해 얼라이언스 출범의 계기가 되었다고 전했다.

최근 글로벌 컨테이너 선사들은 선복량을 감축하고 운임을 인상하는 등 합리적인 행동을 취하고 있다.

이미 Maersk는 지난 금요일 아시아-유럽항로의 자사 선복량의 9% 감축한다고 발표했다.

Alphaliner에 따르면 Maersk의 아시아-유럽항로의 선복량을 37만TEU로 집계했다.

Maersk는 CAM CGM과 아시아-지중해항로 4개의 서비스에 선복량 공유를 결정했고, 동 조치로 연간 2만2,000TEU를 감축과 아시아-유럽항로의 선복량 6%를 감축할 계획중에 있다.

나머지 3%의 선복량 감축은 운항기간을 늘리면서 줄일 계획이다.

Maersk는 선박레이업과 정기용선의 리딜리버리 등도 선복량 감축 방법에 포함된다고 언급했다.

RS Platou의 Frode Morkedal씨는 Maersk와 CMA CGM이 운항속도를 0.5노트 줄이면 항해기간이 2일 늘어날 것으로 분석했다.

Mr Morkedal씨는 Maersk의 계획으로 선주들은 선복량 공유를 통해 이익을 창출할 수 있다는 인식을 심어줄 것으로 기대한다고 전했다.

해운주식에 투자한 투자자들은 최근 선사들이 운임인상을 시키는 등 해운산업의 경기를 회복하려는 움직임에 대해 반색을 표시했다. 지난 1월말 Maersk의 운임인상 발표후 Maersk의 주식이 20% 상승했다. 아시아 해운주식시장도 상승세를 보이고 있다.

업계 전문가들은 3월1일부터 선사들이 TEU당 700~800달러 인상할 계획이나, 운임인상이 계획대로 진행될 것으로 전망하지 않는다.

덴마크 애널리스트 Joshua Yang씨는 운임인상폭이 당초 계획보다 60%선까지만 인상될 것으로 추측했다. 업계 전문가들은 선사들이 생존을 위해 다양한 방법을 강구하고 있지만 그들은 여전히 유럽의 경제 위기에 노출되어 있다고 분석했다.

대부분의 경제전문가들은 유로존의 경기침체가 오래 갈 것으로 생각하며, 그리스의 디폴트 문제가 완벽하게 해결되지 않을 것으로 예상했다.

유럽은행들 오는 2013년 이후 해운업에 투자

해운대출 자금 포트폴리오 구성 2,000억$ 이하

Maritime finance의 애널리스트 Mr Petropoulos에 의하면 최근 서구 특히 유럽 은행들이 해운산업에 돈을 빌려주는 것을 꺼려한다고 언급했다.

Petrofin 은행의 리서치팀 조사에 의하면 올해 서구은행의 해운산업 대출 자금 포트폴리오 구성이 약 2,000억달러 이하일 것으로 분석했다.

동 조사 대상에는 DnB Nor, Nord LB와 Nordea 및 Credit Suisse, HSBC, DVB, Unicredit과 ABN Amro등이 포함되었다.

또한 Bank of China, Industrial and Commercial Bank of China and the Export-Import Bank of China도 포함된 것으로 밝혔다.

그러나 그는 해운관계자들은 유럽 은행들이 해운산업에 등을 돌리고 있다고 생각하면 안된다고 World Shipping Congress conference에서 강조했고, 서구 은행들이 곧 해운산업에 다시 투자할 것으로 믿으며, 서구 은행들이 현재 몇 가지 위기 상황에 직면해 있지만 빠르게 대처할 것으로 전망했다.

European Banking Authority에 의하면 유럽 은행들은 2012년에 1,540억달러의 기본자금이 필요할 것으로 예상했다.

Mr Petropoulos는 유럽은행들이 2~3년안에 자금문제를 해결할 것으로 전망했다.

호주 해운산업 지원위해 관세인하정책 고려

침체된 해운기업 회생위해 7월부터 관세 인하

호주정부는 자국의 쇠퇴하는 해운산업을 위해서 호주 해운업에 관련된 관세인하 정책을 고려하고 있다.

호주 장관 Anthony Albanese씨는 호주 해운산업의 발전과 투자를 위해 오는 7월부터 관세인하에 관한 논의를 검토중이라고 발표했다.

호주정부는 이미 작년 9월 Stronger Economy agenda에서 동 정책에 대해 언급한바 있으며, 상세한 법률과 관련해서는 현재 해운산업의 코멘트를 참고 중이라고 전했다.

1995년 호주의 국적선사는 55개 였으나 현재는 22개로 감소하는 등 악화된 해운산업에 대해 호주 총리 Julia Gillard는 침체된 호주의 해운산업을 부활시키려고 한다.

동 개혁에는 해운소득에 대한 소득세 면제도 포함된 것으로 알려졌다.

또한 국제항해를 위한 선원고용에 필요한 금액에 대해 세금환급에 대한 정책도 포함된다.

Mr Albanese는 호주 국적선사들은 다른 국적선사와 비교하였을때, 운항과 관련해서 상당한 불이익을 받고 있다고 지적했다.

아시아와 대서양 벙커유 가격차이 점차 좁혀져

싱가포르와 휴스턴 벙커유 가격차이 25달러

2월 중순 푸자이라와 싱가포르의 벙커유 가격이 톤당 735달러를 기록했다. 같은 기간 로테르담과 휴스턴의 벙커유 가격도 빠르게 인상했다.

Reuter에 의하면 최근 푸자이라 380 cst 가격이 톤당 736.5달러, 싱가포르 380 cst 가격이 톤당 734달러를 기록했는데 이는 올해 초보다 약 5% 인상된 가격이다.

로테르담과 휴스턴의 톤당 벙커유 가격도 올해 초보다 8% 인상된 695달러, 709달러까지 각각 인상됐다.

Reuter에 의하면 한달전 싱가포르와 휴스턴 벙커유 가격의 차이는 76.50달러였으나 현재는 25달러정도 차이가 나는 것으로 전했다.

한달전 로테르담 벙커유도 싱가포르 벙커유보다 톤당 71달러 가격차이가 났으나, 현재는 39달러 차이로 좁혀졌다.

선주들은 올해 싱가포르와 푸자이라 벙커유 가격이 톤당 700달러 이하로 하락할 것으로 예상하지 않는다. 현재 톤당 벙커유 가격은 전년동월대비 약 100달러 더 인상된 가격이다.

동남아시아 LNG 수요증가로 허브로 급부상 예상

베트남, 필리핀, 태국, 싱가포르 LNG 수입량 증가

컨설턴트 Andy Flower씨는 동남아시아의 LNG 수요가 증가할 것으로 예상하며, 향후 10년간 동남아시아 지역이 LNG 시장에 중요한 지역이 될 것으로 전망했다.

그는 말레이시아와 인도네시아가 향후 LNG 수입을 늘릴 것으로 예상하며 이에 맞는 새로운 LNG 환경조성 및 신규항로가 만들어 질 것으로 전망했다.

그는 동남아시아의 LNG 수입 및 무역량 증가를 통해서 동남아시아 지역은 LNG 허브시장으로 급부상 할 것으로 예측했다.

Mr Flower는 이러한 시장변화를 예의주시해야 한다고 런던에서 개최된 LNG Shipping Conference 2012에서 언급했다.

인도네시아와 말레이시아 이외에도 베트남, 필리핀, 태국 및 싱가포르에서 LNG 수입량이 증가하는 추세이다.

인도네시아와 말레이시아는 향후 10년 이내에 LNG 수입량을 약 2,000만톤까지 증가할 계획이다.

그는 앞으로 석유가격과 별개로 LNG가격은 아시아에서 결정될 것으로 분석했다.

인도네시아발 Supramax 용선료 1만4,000달러

인도네시아와 호주의 석탄수출 증가에 힘입어

태평양 항로 Supramax의 운임이 인상되었다. 인도네시아와 호주의 석탄 수출이 증가하고 있어서 운임인상이 탄력을 받았다.

2월 둘째주 수요일까지 인도네시아발 Supramax 일일 운임이 1만4,000달러까지 인상되었다.

Lomar Shipping의 2003년 건조된 5만 3,035DWT급 Ocean Prefect호가 동 운임으로 용선되었다고 Baltic Exchange에서 발표했다. 싱가포르 해운중개업자는 현재 동남아시아 Supramax 시장이 가장 호황이라고 언급했다.

현재 아시아 Supramax 시장이 이번달 초부터 서서히 인상되는 중이며, 중국-인도네시아항로의 일일운임이 바닥으로 여겨진 4,960달러에서 인상됐다. 그러나 몇주이내에 선박의 공급과잉 이유로 이러한 상황이 지속될 것으로 예상되지는 않는다.

또한 태평양지역의 운임회복이 아직까지 글로벌 용선시장에 영향을 주지 못할 것으로 예측되며, 2월중순 미국-유럽항로의 일일 운임이 8,720달러까지 하락했는데, 2008년 이래로 가장 낮은 운임이다. 그러나 중개업자들은 대서양시장도 곧 회복될 것으로 조심스럽게 전망하며, 유럽의 해운중개업자에 의하면 4월과 5월의 용선계약이 일일운임 6,763달러로 현재의 정기용선료보다 3,000달러 인상된 금액으로 평가했다.

벌크선 선주들 시장상황 낙관적으로 전망

'벌크화물량 및 선박 스크랩물량 증가'

벌크선 선주들은 향후 벌크시장 상황을 낙관적으로 예상했다.

최근 벌크화물 수요량 및 선박 스크랩 물량이 증가하고 신조선 발주 취소 등 긍정적인 지표도 나타나고 있다. Genco Shipping 회장인 Peter Georgiopoulos씨는 내년까지 선박 발주 취소량은 전체 발주량의 절반에 이를 것으로 예상했다. 다른 전문가들도 스크랩물량 증가와 선박 발주 취소량 증가는 벌크시장에 긍정적인 신호라고 동의했다.

Mr Peter는 중국정부의 정책과 인프라스트럭쳐 확대로 인해 중국의 벌크화물수요가 꾸준히 증가하고 있다고 강조하며, 2015년 중국 정부의 연간 화물 수요량이 3억9,000만톤에 이를 것으로 전망했다. 2014년까지 철광석의 수요량이 현재보다 5억톤 이상 추가될 것으로 예상했다.

2011년 벌크시장의 수요량이 24억톤으로 집계되었는데 2014년까지 수요량이 20% 증가할 것으로 Clarkson 리서치팀에서 분석했다. 업계전문가들은 인도의 석탄 수요가 증가하는 것도 낙관적인 상황이라고 평가했다.

Navios 회장인 Ted Petrone씨는 인도의 석탄 수입이 연간 25%까지 증가했다고 평가하면서 2015년에는 현재 수입량보다 2배 이상 증가할 것으로 전망했다.

중동-아시아항로 컨테이너 물동량 크게 증가

남아시아-중동 컨물동량 연평균 12% 늘어

미국, 유럽항로의 불황이 지속되는 것과 대조적으로, 중동-아시아항로의 시장상황은 낙관적인 상황이다.

중동-아시아항로의 컨테이너 화물량이 2008년 이후 아시아-미국, 유럽항로보다 빠르게 증가하고 있다. 덴마크 리서치 그룹 Seabury의 Mathijs Slangen씨는 중동과 아시아의 무역관계가 변화중이라고 언급했다.

중동에서 소비되었던 유럽의 상품들이 아시아의 상품들로 대체되면서 아시아-중동의 교역량이 증가하고 있다고 강조했다. Mr Slangen는 중국-중동항로의 컨테이너 물동량이 남아시아-중국항로의 컨테이너 물동량을 추월했다고 언급했다.

그러나 그는 중국-중동의 교역량이 곧 줄어들 것으로 예상했다. 그 이유로, 중국이 세계에서 가장 큰 소비자로 성장했지만, 인도네시아 같은 다른 신흥국가들도 곧 시장에서 중국과 경쟁할 것으로 내다봤다. 인도도 중동과의 교역량이 증가할 것으로 전망된다.

Mr Slangen는 남아시아-중동의 컨테이너 물동량이 2011년~2015년까지 연간 12% 증가할 것으로 예상했다. 역내 아시아 물동량은 7% 증가할 것으로 예상하며, 두 항로모두 충분한 성장 잠재력을 가지고 있다고 평가했다.

인도와 인도네시아 소형 Capesize 시장 호황세

동남아시아 국가에서 소형 Capesize 중요성 부각

Essar Shipping은 최근 10만5,000DWT급 Kamlesh호를 인도받아 2월중순부터 운항했다.

Kamlesh호는 인도 해운산업에서 첫 번째 소형 Capesize이나, 최근 인도 및 글로벌 시장에서 소형 Capesize 시장이 호황이다.

Clarkson Research Service팀에 의하면 2월21일 현재 10만DWT~14만DWT급의 선박 100척이 운항하고 있다고 분석했다. 인도와 인도네시아처럼 아직 개발되지 않는 항만을 가지고 있는 동남아시아 국가들에게 소형 Capesize의 중요성이 점점 커지고 있다.

Baltic Exchange에 따르면 동남아시아의 용선 계약중 2/3이 소형 Capesize 계약이라고 전했다. 중?대형 선박들은 동 항만을 이용하는데 제약이 있어서 선주들은 크기와 항만의 접근성, 두가지의 밸런스가 맞는 소형 Capesize을 선호하고 있다.

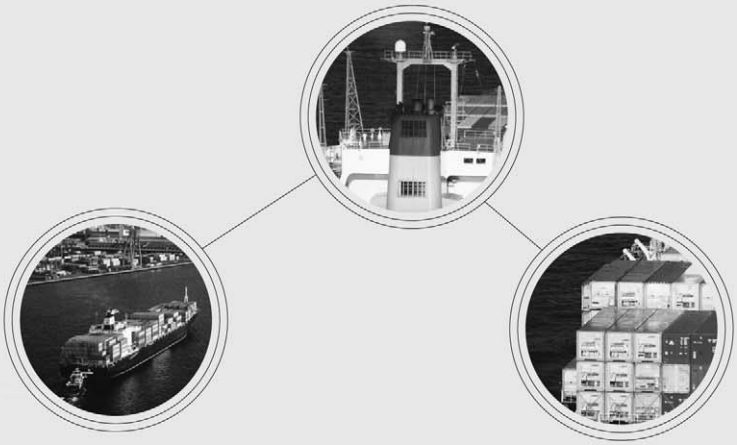
Essar Shipping에 의하면 Kamlesh호는 두가지의 장점을 갖춘 선박이라고 언급했다.

February 2012

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 **한국해운**

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15

- 2: 한국선주협회, IBF&JNG 미팅 참석
- 7: • 한국선주협회, 국토해양부 · 해운 업계 간담회 개최 • 한국선주협회, 여수세박 실무T/F 회의 개최
- 9: 한국선주협회, 도선운영 위원회 실무회의 개최
- 10: 한국선주협회, 캄보디아 선원양성 대책회의 참석
- 13: 국토해양부, 해운정책발전협의회 개최
- 15: 국토해양부, 항만하역료 조정 협의회의 개최



한국해사재단 이사회 개최

한국선주협회, 산은캐피탈 관련 선사 대책회의 개최

한국선주협회, 2012년 제1차 중앙도선운영협의회 참석

16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

- 한국선주협회, 수출입은행? 선사 간담회
- 한국선주협회, 임시국적증서 발급절차 개선방안 협의

- 한국선주협회, 선사 기획 및 홍보팀장 회의 개최
- 한국선주협회, 해적피해 방지대책 T/F회의 참석

한국선주협회, 포항지구협의회 개소식 개최

March 2012

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 **한국해운**

1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15

2일

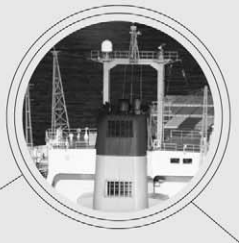
한국선주협회, IBF&JNG 미팅 참석

14일

한국선주협회, 산은캐피탈 간담회 대책회의 개최

15일

- 국토해양부, IMO 온실가스 규제 국내수용을 위한 전문가 회의 개최
- 한국선주협회, 북극해 시범운항관련 작업반회의 개최



• 한국선주협회, 케미컬운반선 사고방지 기술위원회 개최
• 한국선주협회, 「환적화물 관리 PROCESS 개편」 관련 관세청 방문
• 한국선주협회, 대량화물 운송선사 회의 개최

전국해양산업총연합회, 정기총회 개최

한국선주협회, IMO 온실가스 대응 선사 TFT 제1차회의 개최

한국선주협회, 도선운영 위원회 실무회의 개최

16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31

한국선주협회, 여수세박 임원급 회의 개최

• 한국선주협회, 선원 비과세 소득범위 확대 건의
• 한국선주협회, 신한캐피탈/해운업계 간담회 개최

한국선주협회, 하동항 예선관련회의 참석

• 한국선주협회, BBC/HP선박 단체협약 개정 협의
• 한국선주협회, 국제선박 정책연구 소위원회 개최
• 한국선주협회, 위험화물 선화주 워크숍 참석
• 한국선주협회, 산은캐피탈/해운업계 간담회 개최

한국선주협회, 한-인도 해운실무회담 대책회의 개최

해운 2012. 2/3

2012년 4월 23일 인쇄
2012년 4월 26일 발간
발 행 인 이 종 철
편 집 인 김 영 무
발 행 처 사단법인 한국선주협회
주 소 서울특별시 종로구 당주동 100, 세종빌딩 10층
TEL : 739-1551~7 FAX : 739-1564~5

(부산사무소)
부산광역시 중구 중앙동 4가 86-2 마린페어빌딩 1층
TEL : 051-466-2925 FAX : 051-466-2960