해운

contents

April 2010

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운

협회소식 2

한국선주협회, 해운시황 상승기조 당분간 지속전망 2

선협과 전해총, 천안함 유족성금 1억원 기탁 3

한국선주협회, 국제선박 등록 등 민원업무 설명회개최 4

해적피해 방지위한 선사 간담회 서울과 부산 개최 8

미국, 해적들에게 지급하는 선원몸값 지급금지 추진 10

해운이슈 12

광양시, 제6회 광양항 국제포럼 성황리 개최 12

아시아지역 수요 증가로 우리나라 선박금융 발전 기대 16

업계동정 18

해사정보 27

50톤 이상 선박 자동식별장치(AIS) 장착 의무화 28

유류오염사고 피해보상을 위한 추가기금협약 비준 30

중국철강연합회, 향후 2개월간 철광석 수입중단 결정 33

드라이벌크 신조선 인도량, 올 1분기 사상 최대 기록 37

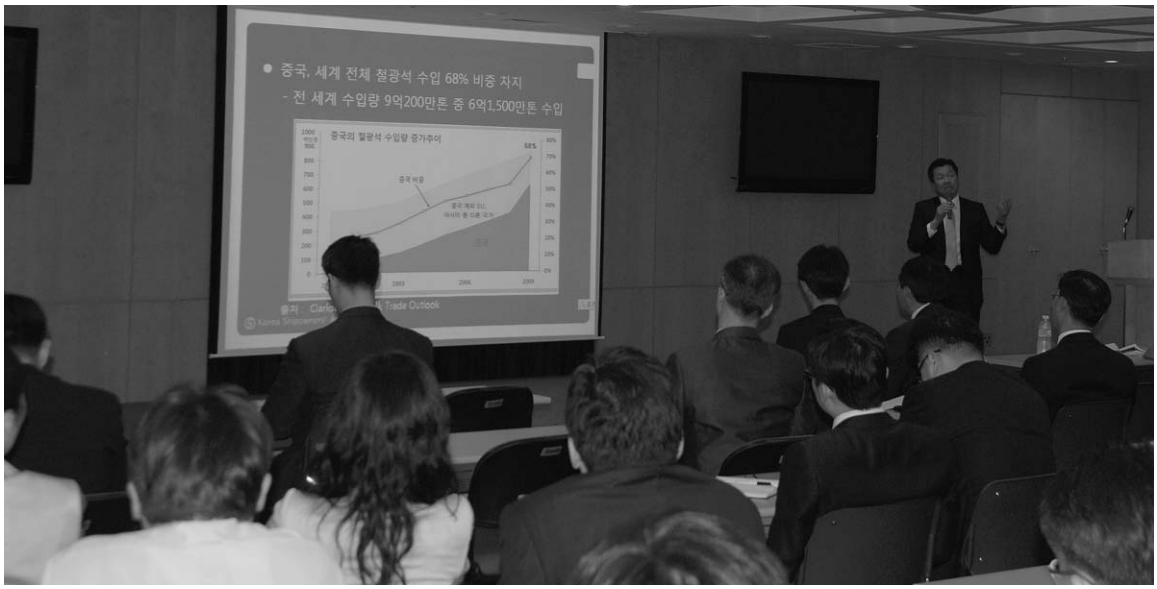
대만 에버그린사, 100척 신규 컨선 발주 계획 40

전세계 컨테이너선 레이업 15개월만에 최저치 기록 44

해운일지 46

한국선주협회, 해운시황 상승기조 당분간 지속전망

올해 국내 대다수 해운기업들의 수익성 개선될 듯



한국선주협회(회장 이진방)는 해운시황의 상승세가 당분간 지속될 것으로 전망했다.

한국선주협회는 "부정기선을 비롯하여 유조선, 정기선시장의 운임지수가 상승세를 지속하면서 지난 2008년 9월 글로벌 금융위기 이후 침체의 늪에 빠졌던 해운시황이 바닥을 치고 2010년들어 확연히 턴어라운드했다"며, 올해 우리 해운기업들의 수익성이 크게 개선될 것으로 예상했다.

한국선주협회 김영무 전무는 5월4일 남대문에 위치한 우리은행 본점에서 영업 및 심사역 등 120여명이 참석한 가운데 가진 「해운산업 동향 및 전망」에 대한 특별강연을 통해 이같이 강조하고, 다소 늦은 감은 있으나 해운에 대한 투자확대가 시급하다고 말했다.

김 전무는 부정기선의 경우 중국과 인도의 원자재 수입확대와 남미산 곡물수송 수요증가 등으로 7만DWT급 파나막스와 5만DWT급 핸디막스벌크선 운임이 강세를 보이면서 전반적인 시장 펀더멘탈이 더욱 견고한 양상을 보이고 있어 상승추세가 상당기간 지속될 것으로 전망했다.

부정기선시황이 이같이 강세를 보이는 이유는 중국철강협회와 정부가 철광석 도입가격 협상 주도권을 위해 철광석 수입을 2개월간 중단키로 했으나, 중국의 중소철강기업들이 앞다투어 철광석을 도입하고 있는데다 석탄을 대량으로 수입하고 있기 때문이다.

이 때문에 호주와 브라질의 철광석 및 연료탄 선적항만의 체선현상이 사상 최고조에 달하고 있다.

김 전무는 또 유조선시황도 중국을 비롯한 아시아 국가들의 수요증가와 단일선체유조선의 조기퇴

출 등으로 강세를 보이고 있으며, 이같은 추이는 연말까지 이어질 것으로 예상했다.

김 전무는 이와함께 정기선시황도 미국의 주택경기 회복과 선진국의 소비심리 회복에 힘입어 가파르게 상승하고 있으며, 이같은 상승세는 공컨테이너부족과 원양정기선사들의 기항지 축소 및 선속감축 등으로 더욱 탄력을 받고 있다고 강조했다.

김 전무는 부산에서 미주지역으로 수출되는 컨테이너화물 운임이 20피트당 2,100달러, 유럽향이 2,000달러 수준으로 글로벌 금융위기 이전 수준으로 회복되었으며, 근해정기항로의 운임도 상승세를 지속하고 있다고 설명했다.

해운시황이 이같이 강세를 유지하면서 신조선 수주가 서서히 기지개를 켜는 등 조선경기도 점차 회복되는 양상을 보이고 있다.

이와 관련하여 김 전무는 "올해 안에 해운위기가 극복될 것으로 예상된다"고 밝히면서도 해운시황이 완전히 살아나려면 침체된 선박금융시장의 회복이 반드시 필요한 만큼, 금융권의 관심과 투자가 긴요하다고 강조했다.

특히, 김 전무는 "우리 해운업계가 지난 5년간 벌어들인 자금을 선박에 재투자함으로써 2010년 1월 현재 한국상선대 규모가 1,121척, 4,436만DWT로 세계 5위의 해운국으로 성장했다"며, 지난 2009년 상반기 중에 해운산업에 대한 대대적인 투자가 이루어졌다면 5년 이내에 세계 3대 해운강국 진입도 가능했을 것이라고 말했다.

이에 앞서 김 전무는 지난 4월 8일 한국산업은행 본사에서 영업 및 심사역 100여명을 대상으로 "해운시황 동향분석 및 전망"을 주제로 강연을 하였으며, 이 자리에서 해운시황은 2009년 바닥을 찍고 2010년에는 완전히 회복될 것이라며, 해운산업에 대한 금융권의 지속적인 관심과 애정을 촉구한 바 있다.

선협과 전해총, 천안함 유족성금 1억원 기탁

이진방 한국선주협회/전국해양산업총연합회 회장은 4월29일 우리나라 해양영토를 지키다 순국한 천안함 희생 해군장병들의 유가족을 돕기 위해 양 단체에서 조성한 성금 각각 5,000만원씩 모두 1억원을 재난방송 주간사인 KBS에 기탁했다.

우리나라 외항해운기업 181개사를 회원으로 두고 있는 한국선주협회와 해양관련 35개 단체로 구성된 전국해양산업총연합회 수장을 맡고 있는 이진방 회장은 "신성한 국방의 의무를 수행하다 순국한 해군장병들의 희생에 말할 수 없는 고통과 슬픔을 겪고 있는 유가족들이게 조금이나마 위로가 됐으면 한다"며, 해양산업 종사자로서 해군에 대한 협조와 지원을 아끼지 않겠다고 말했다.

한국선주협회, 국제선박 등록 등 민원업무 설명회개최

사업계획 변경신고, 선박미수입 사실확인신청 등

한국선주협회(회장 이진방)는 지난 5월3일 협회 대회의실에서 해상화물운송사업등록, 사업계획변경 신고, 국제선박(변경)등록, 선박미수입 사실확인신청 등 민원업무의 접수 및 처리절차에 대한 설명회를 개최하였다. 이날 설명회에서 △한국선주협회 황영식 이사는 '선박등기 및 등록실무' △국토해양부 해운정책과 신영락 주무관은 '실무처리를 위한 해운법령의 이해(등록, 사업계획변경, 선박미수입확인절차 중심)' △해운정책과 주민호 주무관은 '국제선박등록제도 개요'를 설명한 뒤 질의 응답 순으로 진행되었다. 다음은 설명회 주요내용을 요약한 것이다.

▶선박등기 및 등록에 관한 실무

해운업을 등록하기 위해서 필요한 절차는 △첫째, 선박매입 및 대금지불을 위한 구매계약이 필요하며 △둘째, 선박인수 작업을 하게 된다. 이때 구 선주 관련 제반서류의 효력은 소멸되며 ITC 증서만 3개월간 유효하게 된다.

그리고, △세째 절차는 가국적등록절차로서 선급으로부터 감항성검사와 함께 임시협약증서가 발급되며 ISM심사, 보험가입(P&I, 선체보험), 무선국변경, 임시항행허가증과 함께 가국적증서가 발급되며 태극기를 게양해야 한다.

선박이 국내에 입항하게 되면 △넷째, 수입통관이 진행되며 이 때 국토해양부의 톤수측정 및 선급의 무선국검사 등이 시행된다.

수입통관 후에는 △다섯째 본격적으로 법원의 등기가 시행되며 제출할 서류로는 톤수증서와 수입신고 필증이 필요하다. 등기후에는 △여섯번째로 등록절차가 진행되며 등기부등본과 총톤수증명서를 지방해수청에 제출해야하며 이 때 발급되는 서류는 선박국적증서(국 · 영문), 국제톤수증서 그리고 최소승무정원증서가 발급된다. 이어 △마지막으로 외항화물 운송사업 등록을 위해 선박국적증서, 선급증서 그리고 국제톤수증서를 제출해야한다.

▶ 실무처리를 위한 해운법령의 이해

해운법과 해상화물운송사업의 정의 및 개요, 외

항 해상화물운송사업의 등록과 사업계획 변경신고에 관한 내용 및 선박미수입사실 제도의 개요 및 신청절차 등이 소개됐다.

해운법이란 민법과 상법 등에 의한 상행위 중 특히 해상운송과 그 참여자에 대하여 공공목적 달성을 위해 지키도록 만들어 놓은 기본 규칙으로서 해상운송의 질서를 유지하고 공정한 경쟁이 이루어지도록 하며, 해운업의 건전한 발전과 여객?화물의 원활한 운송을 도모함을 그 주요 목적으로 한다.

또 해상화물운송사업은 해상이나 해상과 접하여 있는 내륙수로에서 선박으로 물건을 운송하거나 이에 수반되는 업무를 하는 사업을 말하며, 그 종류로는 내항 화물운송사업(국내항간 사업), 외항 정기 화물운송사업(컨테이너사업), 외항 부정기 화물운송사업(기타 모든 사업)이 있다. 그리고, 선박의 등록이란 국내 사업자가 해상운송행위를 하기 위해 해운법상의 요건을 갖추는 행위를 말하며, 선박 미등록시에는 관련 법 제 56조 1항에 따라 1년 이하의 징역 또는 1천만원 이하의 벌금형에 처하게 된다.

등록절차를 보면, 먼저 선박, 자본금, 경영형태 등 등록기준을 충족시키고 사업계획서 및 등록신청서를 작성하는 등의 등록준비가 필요하며 국토해양부와 지방해양항만청에 등록신청을 해야한다. 해당기관은 대표자 결격여부와 등록기준 충족여부를 판단하고 사업계획의 적합성을 검토한 후 최종적으로 사업등록증 및 운항선박명세서를 발급한다.

또한, 사업계획 변경신고 대상은 선박의 증선과 감선, 대체(2년이상의 용선 포함)시와 항로의 개설 및 변경, 운항횟수 및 운항시간의 변경, 투입선박의 변경(부정기 사업자 제외)의 경우, 그리고 자본금의 증자 및 감자와 사업자의 상호, 주소 및 대표자의 변경, 해외지사(합작법인을 포함)의 설립 또는 변경 등이며, 이 경우 반드시 신고해야 한다.

신고절차는 먼저 신고서 및 사업계획서를 작성하고 변경사실을 증빙하는 서류를 확보한 후 국토해양부 및 지방해양항만청에 변경신고를 실시한다. 관계당국은 변경계획 적합성 및 증빙서류를 확인한 후 등록증 또는 운항선박명세서를 재교부한다.

특히, 선박미수입 사실확인제도는 외국에서 선박을 취득한 후 장기간 국내입항계획이 없어(삼국간 화물운송 등) 수입신고가 곤란한 경우, 선박 소유권 보존등기시 필요한 수입신고필증을 "선박미수입사실확인서"로 갈음하는 제도이다. 이제도에 따라 단순 등기 목적의 공선 입항에 따른 운항비용 등 경제적 손실을 방지할 수 있다. 신청절차는 신청서를 작성하고 첨부서류를 확보한 후 국토해양부 해운정책과에 송부한다. 국토해양부는 첨부서류의 이상 유무를 확인한 후 선박미수입 사실확인서를 발급한다.

▶ 국제선박등록제도 개요

국제선박등록제도는 국적선의 해외치적 방지 및 국적선사의 국제경쟁력 제고를 위해 국제선박등록법 제정('97. 8.)을 통해 도입한 별도의 선박등록관리제도로서 국제선박으로 등록시 외국인선원 고용 및 조세감면 등 세제상 지원을 받게된다.

이 제도는 노르웨이, 영국, 네델란드, 덴마크 등 선진 해운국에서 자국선대의 경쟁력 강화를 위해 '80년대부터 도입하였으며 그 주요 내용은 다음과 같다.

등록대상선박은 대한민국 국민 또는 대한민국의 법률에 따라 설립된 상사법인이 소유한 선박이거나 외항운송사업자가 대한민국 국적을 취득할 조건으로 임차한 외국선박이며 국제 총톤수 500톤이상으로서 선령 20년이하인 선박이 적용대상이다.

국제선박에 대한 주요 지원내용은 첫 번째 외국인 선원의 고용 자율화로서 국제선박으로 등록된 선박에 대해서는 2010년 이후 선?기관장을 제외하고는 외국인선원의 고용을 자율화하고 있다. 또한 국제선박에 대해서는 관련 법령이 정하는 바에 따라 취득세, 재산세, 지방교육세 등 조세감면 지원을 하고 있다.

한국상선대 4,436만DWT로 세계 5위로 상승

독일 해운경제연구소 집계, 2009년 7위에서 2계단

한국 상선대가 세계 7위에서 5위로 급부상한 것으로 나타났다.

최근 독일 브레멘에 소재한 세계적인 해운경제연구소(ISL : Institute of Shipping Economics and Logistics)가 발표한 2010년 1월 1일 현재, 국가별 상선대 선복량 순위에 따르면 이같이 나타났다.

이 자료에 따르면 그리스가 3,120척, 1억8,754만DWT로 1위를 차지했으며, 이어 일본 3,668척, 1억8,319만DWT, 독일 3,567척, 1억413만DWT, 중국 3,212척, 1억187만DWT, 한국 1,121척, 4,436만DWT 등으로 전년도 7위에서 5위로 2단계 상승했다.

그리스의 경우는 2009년 1월1일 기준 3,120척 1억8,754만DWT로 일본에 이어 2위로 밀려났다 올해 다시 1위를 탈환했다.

이와관련, 선주협회는 우리 해운업계가 지난 5년간 벌어들인 자금을 선박에 재투자함으로써 2010년 1월 현재 한국상선대 규모가 1,121척, 4,436만DWT로 세계 5위의 해운국으로 성장했다며, 지난 2009년 상반기 중에 해운산업에 대한 대대적인 투자가 이루어졌다면 5년 이내에 세계 3대 해운강국 진입도 가능했을 것이라고 말했다.

[국가별 선복량 현황]

순 위	1991.12.31			2009.1.1			2010.1.1		
	국가	척수	만DWT	국가	척수	만DWT	국가	척수	만DWT
1	그리스	2,579	9,440	일본	3,674	17,637	그리스	3,120	18,754
2	일본	2,907	8,278	그리스	3,094	17,548	일본	3,668	18,319
3	미국	1,253	6,141	독일	3,476	10,487	독일	3,567	10,413
4	노르웨이	1,476	5,677	중국	3,148	9,119	중국	3,212	10,187
5	홍콩	672	3,214	영국	988	5,083	한국	1,121	4,436
6	구소련	4,245	2,981	노르웨이	1,468	4,365	노르웨이	1,461	3,774
7	중국	1,541	2,591	한국	1,083	3,801	홍콩	655	3,564
8	영국	925	2,344	미국	967	3,469	미국	916	3,487
9	한국	627	1,777	홍콩	614	3,263	덴마크	843	3,220
10	독일	1,143	1,552	대만	622	3,001	영국	661	3,208

파나마운하 통항료 2011년부터 두자리수 인상

2010년까지 통항료 동결 조건으로 13% 인상추진

파나마운하 운영당국 (Panama Canal Authority, ACP)은 4월26일 2010년까지 현 통항료 수준을 동결하는 조건으로 2011년 1월1일부터 운하 통항료를 대폭 인상하는 통항료 인상 계획을 변경、공표하였다. 이와 관련, 해운기업들의 추가 부담이 당장에는 없을 것이나, 추후 대폭적인 인상이 예상됨에 따라 동 문제에 대한 국제해운사회의 우려가 여전히 깊어지고 있다.

이에 따라 선주협회도 국제해운회의소(International Chamber of Shipping) 및 아시아선주포럼(Asian Shipowners' Forum) 등과 같은 국제민간해운단체 활동에 적극 동참하여 파나마운하 통항료 인상률을 낮추기 위해 적극 노력하고 있다.

이번 운하 통항료 인상의 주요 목적은 운하시설 확충 및 추가인력 배치, 운영자금 확보 등이 파나마운하 운영당국이 주장하는 통항료 인상 요인이며 2009. 11월부터 ICS, ASF 등 여러 국제해운단체에서는 현재 해운산업의 어려운 상황을 주장하며 통항료 인상을 지속적으로 반대해왔다.

이에 따라, 파나마운하 운영당국은 금년 말까지 통항료 인상을 연기키로 공표하고 2011년 1월부터 통항료를 대폭 인상하기로 결정하였다.

또한 화물을 선적한 컨테이너선인 경우 추가요금이 부과될 예정이며 2010년 6월1일, 파나마에서 개최될 운하 통항료 관련 공청회에서 금번 공표된 안에 대한 당사자별 입장이 논의 될 예정이다.

런던해사중재협회, 해사중재 세미나 개최

런던해사중재협회는 지난 22일 대한상공회의소에서 런던해사중재 최근 이슈들에 대한 세미나를 개최하였다.

이날 세미나는 김&장 벌률사무소의 장병석 변호사 사회로 진행되었으며 특히 한국선주협회 이진방 회장이 축사를 통해 세미나 개최를 축하하였다.

이진방회장은 먼저 세계 해법체계의 합리화와 해상분쟁 해결, 나아가 해운산업의 발전을 위해 끊임없이 정진하고 있는 참석자들의 노고를 치하한 후 오늘날 세계 무역 및 경제규모의 확대와 함께 분쟁 양상이 더욱 복잡해짐에 따라 전통적인 사법절차만으로는 원만한 해결을 기대하기 어려운 것이 현실임을 꼬집으며 특히, 전 세계를 사업무대로 삼고 있는 해운관련 분쟁은 그 강도가 더욱 심하다고 전하였다.

더욱이, 글로벌 금융위기 이후, 해운분야 국제 분쟁들이 크게 늘었으며, 이를 해결하는데 많은 비용과 시간이 소요되고 있다고 언급하였다.

따라서 이러한 현안들이 원만히 해소되고, 세계 해운산업의 지속적인 발전을 위해서는 해운기업과 해사중재인, 해상법 전문가간의 긴밀한 협조가 필요하다고 주장하였다. 한편 이날 세미나는 영국법에 관한 소개와 함께 최근 주요 이슈가 되고 있는 선박 신조선 계약관련 분쟁 사례 및 기타 이슈에 관한 발표가 이어졌다.

[ACP's 인상안]

구 분	기존 인상안		변경 인상안	
	'10.6~' 11.5	'11.6~	'10.6~ '10.12	'11.1~
인상률	7%*	6.5%**	-	13%*

*) 2010. 4월 현재 운하통항료 대비 평균인상률

**) '10.6~' 11.5 적용 운하통항료 대비 평균인상률

해적피해 방지위한 선사 간담회 서울과 부산 개최

VMS 확대 및 GICOMS 선사 참여방안 협의

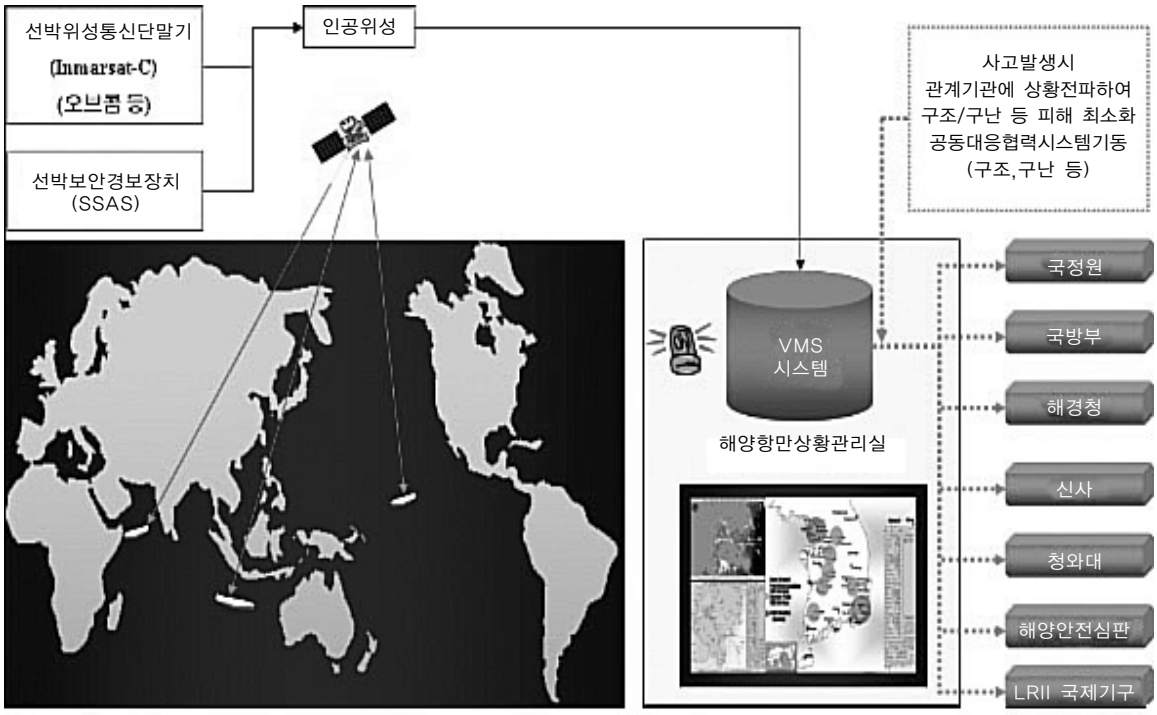
국토해양부는 4월13일과 23일 선주협회, 선박관리업협회, 주요 선사 등이 참여한 가운데 해적피해 방지 선사 간담회를 중앙해양안전심판원과 부산 한진해운 강당에서 개최했다.

이번 간담회에서는 VMS 확대방안, 선사의 GICOMS 참여방안에 대한 논의와 함께 모범사례에 대한 정보 공유가 있었다.

VMS 확대방안과 관련하여 소말리아 동안 인도양의 해적공격이 1,000마일 이상으로 확대되면서 '삼호드림호' 피랍사건을 계기로, 외국 국적으로 운항되나 한국인이 실소유주이며 한국선원이 승선하는 선박의 안전관리 필요성 이 대두되었다. 이러한 상기 대책의 일환으로, 해당 선박에 VMS 확대방안을 검토하게 되었다.

이에 따라 VMS 적용대상이 현재 자사선 및 국적취득조건부 나용선에서 한국인이 실소유주이고 한국선원이 승선하는 외국적 선박까지 확대되는 방안이 검토 중이다.

그러나 해외송출선박은 제외하고 필요시, 선박관리회사가 국토부에 선박위치를 주기적 보고하는 방안을 검토할 예정이다. VMS 적용을 위해서는 선박기국과의 협의 및 해당선사의 자발적 참여가 반드시 필요하며 VMS 선박정보는 안전관리 및 유사시 긴급구조의 목적 · 용도로만 사용하게 된다.



소요비용은 선사와 협의 후 결정할 예정이며 (정부부담 또는 해당선사 부담) 이에 따른 선박 척당 연간 소요 통신비는 약 20만 원가량이 소요될 것으로 전망하고 있다.

또한 선상 해적피해방지 대응역량 강화 훈련의 필요성이 제기되었다. 그 결과 한국선주협회는 해적피해방지 대응 시나리오를 작성하여 선사에 배포할 예정이다.

그리고 선사들이 해적 접근 피해를 방지한 모범사례를 선사들 간에 공유하기 위해 GICOMS 홈페이지에 '선사칼럼'을 신설할 예정이다.

한편 VMS(선박모니터링시스템)란 선박(통신장치)에서 위치신호를 위성 등을 통해 국토부(VMS)에 송신하는 장치로 국토부는 VMS시스템을 통해 선박위치를 추적 · 관리할 수 있다.

국토부 해양항만상황관리실에서는 24시간 선박위치 추적 · 관리가 시행중이며 항로이탈시 경고, 사고 발생시 긴급대응 등에 VMS를 활용하고 있다.

현재 882척에 대해 시행중이며 국적선(599척) 및 국적취득부조건부나용선(283척)이 적용 대상이다.

한편 동제도는 선박안전법(30조)에 근거한 '선박위치발신장치 설치기준에 관한 규정'에 따라 시행중이다.

2010 CKYH 얼라이언스 최고경영자회의 개최

'CKYH-The Green Alliance'로 명칭 변경

세계 최대 글로벌 해운 얼라이언스(Alliance) 중의 하나인 'CKYH (COSCO/중국, K-Line/일본, Yang Ming/대만, Hanjin Shipping/한국)'가 지난 4월15일 중국 젠쟝 (Zhenjiang)에서 최고 경영자 회의를 개최했다.

한진해운의 김영민 사장을 비롯해 중국 코스코 그룹의 웨이 지아푸(Wei JiaFu) 사장, 일본 케이라인의 마에카와 히로유키(Hiroyuki Maekawa) 회장, 대만 양밍라인의 프랭크 루(Frank Lu) 회장 등 각 사 대표 경영진과 실무자 등 약 30 여명이 참석했다.

CKYH얼라이언스는 이번 회의를 통해 2010년 주요 해운시장의 전망을 공유하고 급변하는 시황에 대비한 기간항로의 서비스 합리화, 남/북 항로 서비스 확장, 해상 및 육상 운송부문에서의 협력 강화와 함께 각 선사들이 보유한 터미널, 섀시(Chassis), 내륙운송 편의시설을 최대한 활용하는 등의 선사간 협력 범위를 확대하기로 했다.

이외에도 지역 피더(Feeder) 공동 개발, 얼라이언스 선사 간 추가 비용 절감 가능성 검토 등 실질적인 협력을 더욱 강화해 나가기로 결의하는 한편, 이산화탄소 배출 최소화를 위한 에코 스티밍 (Eco-steaming)에 적극 동참하고 기업의 사회적 책임에 더욱 관심을 기울이고자 기존 얼라이언스 명칭을 'CKYH-The Green Alliance'로 변경하는 등 친환경 경영 활동을 위한 자발적 노력을 경주한다는 데 의견을 함께 했다.

미국, 해적들에게 지급하는 선원몸값 지급금지 추진

오바마 대통령, 4월13일 행정명령 발표 및 시행

미국정부는 2009년 들어 소말리아 해적들을 테러리스트로 규정하고 이에 대한 규제의 필요성을 지속적으로 제기해 왔다. 특히, 해적들에게 지불하는 몸값이 테러리스트 지원에 사용된다는 첩보를 입수하고 실질적인 규제방안 마련에 몰두해 왔다.

그 결과 2009년 11월, 유엔주재 미국 대사는 해적에게 선박 및 선원의 석방대가 지불을 UN안보리 차원에서 금지해야 한다고 주장한데 이어 금년들어, UN안보리에 해적들에게 선원 및 선박 석방대가 지불금지 결의안 채택을 건의한 것으로 알려졌다.

이와 함께 2010년 4월, 미국 정부는 UN 안보리 결의안 채택이 여의치 않자 4월13일 행정명령을 발표했으며, 이 행정명령은 이 날 12시 01분부터 발효되었다. 이 명령의 적용범위는 미국내 모든 기업/조직, 미국인 그리고 미국내 현지법인으로 우리 나라 해운기업도 이 명령의 영향을 받게 되었다.

동 명령에 따라 규정된 테러리스트 11명 및 1개 회사에 금품, 물품, 서비스 등 테러활동에 필요한 모든 지원 제공을 금지하였고 위반시 미국 내 자산 동결 및 금전거래를 금지시키기로 하였다.

테러리스트로 지정된 개인 11명은 △Abshir ABDILLAHI [born circa 1966] △Hassan Abdullah Hersi AL-TURKI [born circa 1944] △Hassan Dahir AWEYS [born 1935] △Ahmed Abdi AW-MOHAMED [born 10 July 1977] △ Yasin Ali BAYNAH [born circa 1966] △ Mohamed Abdi GARAAD [born circa 1973] △ Yemane GHEBREAB [born 21 July 1951] △ Fuad Mohamed KHALAF [born circa 1965] △ Bashir Mohamed MAHAMOUD [born circa 1979-1982] △Fares Mohammed MANA'A [born 8 February 1965] △Mohamed SA'ID [born circa 1966]이며, 테러리스트로 지정된 회사는 al-Shabaab 1개사다.

미국 정부는 소말리아 해적에게 지불한 선원 및 선박 석방대가의 상당액이 이들 테러리스트에게 들어간다고 보고 있으며, 11명의 테러리스트 중 2명은 해적으로 판명되었다.

그러나 이번 행정명령에는 몇 가지 문제점들이 내재되어 있다. 테러리스트로 규정된 11명의 지정배경과 해적들과의 연계성 여부가 불투명하기 때문에 미국 정부가 해적들에게 선원 및 선박 석방대가로 지불한 돈이 지정된 테러리스트에 흘러갔다고 판정할 경우 이에 대해 명확히 해명할 길이 없게 된다.

또한 행정명령 적용범위에 대한 해석상 오해소지

가 많고, 행정명령을 이행할 미국 관할기관이 불분명하다는 문제점이 있다.

이번 행정명령에 대해 세계해운업계는 미국의 행정명령에 대해 크게 반발하며 테러리스트 대상에 해적을 제외시켜 줄 곳을 촉구하였다. 특히, 국제사회는 미국의 조치가 선원의 안전을 경시한 비인도적 처사로서 이 지역에 대한 통항기피로 세계교역 흐름에 악영향을 끼칠 것으로 우려하고 있다.

국제해운회의소(ICS : International Chamber of Shipping)는 2010년 4월21일 미국 행정명령의 적용대상이 모호하다며, 미 행정부에 질의내용을 담은 서한을 보냈고 미 행정부는 4월24일 ICS에 관련질의에 대해 회신했으나, 행정명령을 재차 설명하는 수준에 그쳤다. 질의 내용 중 ICS의 해적 몸값지불을 막는 규정이냐는 질의에 대해서 미국 정부는 테러리스트에 대한 지원을 사전에 차단하기 위한 조치라고 설명했다.

한편 발틱국제해사협의회(BIMCO : Baltic & International Conference)도 최근 관찰의견을 통해 미국의 일방적인 조치에 대해 우려를 표명했다. 우려 내용은 테러리스트에 대한 범위 및 지정경위가 불명확하고 적용범위에 대한 해석상 오해의 가능성이 있다는 지적었다.

그리고 아시아선주대표자회의(ASF : Asian Shipowners' Forum)도 미국의 행정명령에 선원 인질 석방을 위한 몸값지불은 해운산업의 발전을 위해 제외되어야 한다는 입장이다. 향후 미국 행정명령이 해적들에게 적용될 경우 선원과 선박의 인도적인 석방이 불가능해지기 때문에 선원직 이직 및 지원기피에 따른 선원확보난이 가중될 전망이다.

또한 희망봉으로 회항시 아시아-유럽항로의 선박운항 일수가 약 20일 가량 연장됨으로써 물류비 증가가 예상된다. 그리고 아덴만 인근국가와의 교역단절로 심각한 정치 경제적 휴유증이 예상된다.

싱가포르 정부, 해상강도 피해 방지를 위한 정보 제공

최근 아덴만에서의 잇따른 해적사건 발생으로 해적에 대한 관심이 전세계적으로 고조되는 가운데, 아덴만 뿐만 아니라 인도양 해역까지 해적활동 범위가 확산되고 있으며 과거 주요 해적 출몰 지역이었던 말라카 해협에서는 아직까지도 해적 피해가 줄어들지 않고 있는 실정이다. 이와 관련, 싱가포르 정부에서는 Information Fusion Center(IFC)를 설립하여 지난 3월부터 말라카 해협을 통항하는 선박에 대하여 해적 및 위험 해역 등의 정보를 제공하고 있다.

Information Fusion Center(IFC)는 해사 안전 협력체들과 해운 정보를 공유하여 수집·분석된 정보를 바탕으로 해사 안전 분야 정보를 제공하기 위해 설립된 기관으로 안전한 말라카 해역 통과를 위한 다양한 정보를 제공하고 있다.

IFC에서 발표한 말라카 해협 통항 요령으로는 우선 아덴만 통항과 마찬가지로 선장은 Ship Security Plan 마련하고 효율적인 견시 강화를 위해 적절한 견시 장비 구비 후, 추가 당직 인원을 배치해야 한다. 또한 해군의 본선 모니터링과 본선의 안전한 통항을 위해 AIS 수신 상태를 지속적으로 확인해야 하며 안전 항해를 위한 적절한 선속 유지와 어로 집중 구역 회피 운항 등이 필요하다. 본선에서 IFC에 4~8시간 간격으로 선박 위치 정보를 제공하면 IFC는 본선 부근에 임박한 위험에 대해 적절한 경보를 제공한다.

선박이 IFC에 통보하여야 할 정보는 선명, International Radio Call Sign, 기국, 선원수와 국적, IMO number, Draft 등이며 IFC 위치 정보 업데이트 시 통보할 정보는 선명, IMO number, 현위치 및 항로와 선속 등이다.

선박은 또한 해적 의심 활동을 발견한 경우 신속히 의심선박 선명, Callsign, IMO number 등 해적 의심선박의 활동 내용 등을 보고해야 한다.

광양시, 제6회 광양항 국제포럼 성황리 개최

저탄소 녹색성장을 위한 글로벌 항만의 역할 토론

정부가 야심차게 추진하고 있는 새로운 지속성장의 틀인 '저탄소녹색성장'은 해운 및 항만산업이 급격히 감소된 해상물동량과 해상운임의 변동성의 증가로 인해 어려움을 겪고 있는 시점임에도 불구하고, 항만산업에 새로운 도전을 던져주고 있다. 이에 지난 4월20일부터 23일까지 광양항에서 개최된 '광양항 국제포럼' 에서는 녹색성장 시대의 새로운 출발점에서 항만산업이 직면하게 될 새로운 트렌드에 초점을 맞추어 전 세계 교수, 전문가, 일반참가자들이 참여하여 다양한 아이디어와 정보를 나누는 기회의 장이 제공되었다. 다음은『광양항 국제포럼』주요내용을 정리, 편집한 것이다. (편집자주)

□ 광양항 국제포럼 개요

광양시(시장 이성웅)는 지난 4월20일(화)~23(금)까지 '저탄소 녹색성장을 위한 글로벌 항만의 과제' 라는 주제로 '제6회 광양항 국제포럼'을 광양항 월드마린센터에서 개최하였다.

이번 포럼에는 18개국으로부터 100여명의 외국인 참가자를 비롯해 전국의 해운항만물류 종사자 및 학계인사 그리고 일반참가자를 포함하여 1,000여명이 참석하였다.

이번 포럼은 학자들과 전문가들에게도 학문적일 뿐 만 아니라 실무적인 관점에서 녹색성장에 대한 다양한 의제들을 다루는데 필요한 새로운 시각을 제공하였다는 평가를 받았다.

▶ 제1주제 : 글로벌 공급사슬에서 Lean and Green 항만의 역할

포럼 둘째날인 4월21일 제1주제에서는 '저탄소 녹색 성장을 위한 글로벌 항만의 과제'를 다뤘다.

이날 첫 발표자인 터키 도쿠즈 에이룰대학의 오칸 투나 교수는 터키항만의 시뮬레이션을 중심으로 항만의 발전방향이 Lean & Green Port(낭비가 없고 친환경적인 항만)를 지향해야 한다고 강조했다.

오칸 투나 교수는 "현재 항만은 다양한 물류활동과 부가가치센터로서 단순한 3세대 항만이 아닌 제4세대 항만을 말하고 있는 것"이라며 "이러한 새로운 역할들이 항만의 최종이용자에게 필요적절하게 공급하는 요소로 작용해야 한다"고 말했다.

또한 "이러한 항만 개발의 접근법에 있어서 새로운 접근법은 지속가능한 접근법이 되어야 한다"며 항만에서의 새로운 접근법으로 Lean & Green 접근법을 제시했다.

이날 오칸 투나 교수가 주장하는 Lean 공급사슬 전략은 터키항만의 시뮬레이션 모델을 통해 낭비를 줄이고, 기업의 부가가치 없는 활동을 제거하는데 초점을 맞추는 전략이다.

Lean 항만은 가용자원을 효과적으로 이용하고 프로세스에 대한 물리적 정보적 흐름에 따라 모든 항만의 낭비요소들을 제거함으로써 운송 솔루션의 제공 측면에서 우수한 고객 서비스를 달성하는 일종의 비즈니스 개념이다.

Green적 접근법으로는 환경에서 발생하는 피해를 최소화하기 위해 모든 항만은 환경 친화적인 장비를 사용함으로서 대기 오염 활동을 최소화 할 필요가 있다고 주장했다.

오칸 투나 교수는 "Lean & Green 접근법을 고려하여 Marmara지역 터키 1위의 컨터미널을 분석해 본 결과 Lean & Green 접근법을 통한 항만 프로세스의 시뮬레이션은 항만설계, 항만 계획, 항만의 용량과 효율 증가 등과 같은 다양한 목적을 달성하는데 유용한 것으로 나타났다"고 전했다.

한편 이날 오칸 투나 교수는 "앞으로 광양항이 동북아시아의 거점항만으로 나가는 방법에 있어 터키도 같이 할 것"이라며 "터키 또한 유럽과 북아프리카, 중앙아시아 등을 연결하는 지정학적 위치에 있다"고 밝혔다.

▶ 제2주제 : 세계 주요 항만의 청정대기전략

제2주제에서는 동서대 한철환 교수가 '세계 주요 항만의 청정대기 전략과 국내항만에 대한 시사점'이라는 주제의 연구결과를 발표했다.

한 교수는 본 연구를 통해 최근 세계 선진항만들이 추진하고 있는 대기오염 저감방안을 검토하고 각 저감방안을 부문별로 구분하여 그 장단점을 분석함으로써 국내 항만의 그린포트전략에 대한 시사점을 설명하였다.

국내 항만에 대한 시사점으로는 첫째, 대부분의 선진국 항만들은 청정대기행동계획을 수립하여 이를 토대로 다방면에서 항만 대기오염을 줄이려는 노력을 보이고 있기 때문에 한국 항만들도 조속한 시일 내 청정대기전략 계획을 수립할 필요가 있다고 지적했다.

둘째, 성공적인 대기가스 저감을 위해서는 통합적 접근방식(Integrated Approach) 가 필수적이며 이를 위해 민간 및 항만공사와 항만이용자간 파트너쉽 구축, 기술적 저감방안, 운영상 변화를 통한 저감방안, 시장기반 저감방안의 통합적 운영, 그리고 법률적 규제와 금전적 인센티브의 동시 운영 등이 필요하다고 강조하였다.

셋째, 현재 선진항만에서 도입 · 운영하고 있는 자발적 속도저감 프로그램이나 육상전원 공급장치 등은 대부분은 현지기반의 대기오염 저감방안으로 그 효과가 국지적인 한계를 가지고 있으므로 지구온난화 방지를 위한 보다 효과적인 대기오염 저감방안이 되기 위해서는 타국 항만과의 공조체제 구축이 필요하다고 주장했다.

▶ 제3주제 : 그린항만 성과 지표 개발에 관한 연구

다음으로 대만해양대학 Ted T.C. LIRN 교수는 그린 생태 항만의 성과지표를 개발하고 각 성과 지표의 중요성을 수량화하고자 IPA모델을 사용하여

생태항만에 대한 성과를 측정하였다.

2차에 걸친 조사를 통해 18개의 지표들이 네 개의 주요차원으로 구분되었고 이 중에서 대기오염이나 탄소 배출감소와 같은 문제들은 가장 쉽게 느껴지고 관찰될 수 있는 요소들이므로 가장 중요한 지표로 나타났다.

고형 폐기물, 분진 문제 등과 같은 환경문제들이 다음의 우선순위를 차지했으며 정부/지역 리더들은 해양 생물보존과 같은 문제를 접할 기회나 능력이 없기 때문이었는지 이 항목에서 가장 낮은 순위를 차지하였다.

또한 18개 요소에 대한 세부 가중치 중 가장 높은 세 요소로 소음과 진동(0.214), 전기이용 장비(0.129), 유독가스 방지(0.093)가 발견되었다. 그리고 가장 덜 중요한 요소는 항만 입구의 침식과 퇴적(0.006), 해양생물 보존과 보호(0.014), 해양 야생동식물의 주거지와 습지보존(0.014)으로 나타났다.

위 항목들로부터 발견된 결과들은 항만 오퍼레이터들이 디젤 연료 사용을 줄이고 전기 연료사용을 늘려야 한다고 말해주고 있다.

Ted T.C. LIRN 교수는 위 결과로 인해 온실가스 배출을 줄이고 소음도 줄일 수 있으며 유독가스의 냄새가 없을 경우 이 가스가 지역주민의 건강에 해가 되는 사실을 간과하기 쉬우므로 유독가스 방출 터미널은 도시에서 멀리 떨어지게 재배치해야 한다고 주장하였다.

▶ 제4주제 : 글로벌 주요 3PL의 녹색물류전략

제4주제 발표자 백종실 교수는 글로벌 주요 3PL의 녹색물류전략을 살펴본 결과 몇 가지 시사점을 도출할 수 있었다.

첫째, 대부분의 주요 3PL은 각 업체의 특색을 갖춘 녹색물류 프로그램을 만들어 운영하고 있다. Deutsche Post DHL은 GoGreen, Keuhne & Nagel은 QHSE, DB Schenker는 Green Logistics Network 그리고 Maersk Group은 HSSE등이다.

둘째, 글로벌 주요 3PL은 혁신적이고 친환경적인 기술을 도입하여 활용함으로써 이산화탄소 배출을 감축하고, 에너지 효율성을 향상시키며, 선대와 차량 관리최적화, 수송수잔 전환 등을 적극 추진하고 있다.

셋째, 글로벌 주요 3PL은 이산화탄소 효율성 체크 리스트를 활용하여 이산화탄소 배출량을 계산하고, 탄소회계 시스템을 개발하며, 매년 지속가능성 보고서 등을 출판하여 홍보하고 있다.

넷째, 글로벌 주요 3PL은 종업원들을 적극적으로 교육시키고, 녹색물류의 필요성과 탄소배출량 감축의 필요성 등을 인식하여 직접 현장에서 친환경적인 활동을 실시하도록 시스템을 구축하고 있다.

다섯째, 주요 3PL은 ISO 9001, ISO 14001 그리고 OHSAS 18001 등 인증시스템을 통하여 지속적으로 비즈니스 프로세스의 향상과 지속적인 성과 향상 방안을 추진하고 있다.

여섯째, 주요 3PL은 녹색물류시스템을 기업의 건강, 안전, 보안 시스템과 연계하여 하나의 프로그램으로 구성하여 운영하고, 기업의 리스크 관리와 새로운 비즈니스 기회로 활용하기 위한 전략을 추진 중이다.

일곱째, 주요 3PL은 국내 및 국제적으로 추진되는 환경규제에 대응하기 위해 다각적으로 노력하고 있으며 국내외 고객, 환경단체와 관련기관, 글로벌 환경단체 등과도 정보교류 등 다양한 활동을 전개하고 있다.

위와 같이 글로벌 주요 3PL들은 대부분 녹색물류 프로그램을 공식적으로 운영하는 경우가 많다. 또한 녹색물류전략을 기업의 공식적인 지속가능한 전략의 하나로 인식하고 있다.

따라서 백종실 교수는 향후로도 3PL들은 에너지 효율성 향상, CO2배출량 측정, 수송수단 전환, 녹색소싱, 유통센터와 창고의 전략적 입지 선정 등 여러 분야에 걸쳐 다양한 녹색물류전략을 모색하여 추진할 필요가 있다고 주장하였다.

▶ 제5주제 : 항만의 지속가능한 공급망 관리

다음으로는 항만의 지속가능한 공급망 관리 실행을 주제로 대만 천궁대학의 루친샨 교수가 발표하였다.

루친샨 교수는 이날, 공급망의 개념 및 공급망내에서의 항만의 역할에 대해 발표하며 환경을 파괴하지 않는 범위에서 지속가능 발전에 대한 폭넓은 논의가 계속되고 있지만 아직 충분하지는 않으며 공급사슬간 협력을 통한 친환경 성과 평가 또한 미흡한 실정이라고 전했다.

따라서 이번 연구에서 지속가능한 공급망 관리의 이해와 공급 사슬간의 협력(항만 서비스 제공자와 이용자)을 통한 효과를 살펴보고 항만의 지속가능한 공급망 관리의 틀을 마련하였다.

공급망이란 원자재에서 최종소비자에 이르는 상품 및 서비스 가치를 생산하기 위한 서로 다른 일련의 절차와 활동을 포함하는 네트워크라고 할 수 있다. 즉 공급망은 최종 소비자에 이르기까지의 공급과 분배를 책임지는 다수의 회사를 포함하고 있다는 것을 말해준다.

또한 공급망 관리(SCM:Supply Chain Management)에 대한 정의는 여러가지다. 물류 및 공급망 관리 전문가협의회(CSCMP)에서 정리한 공급망 관리란 '물류관리의 전반적인 활동인 공급, 조달 그리고 개조와 연관된 모든 계획과 관리를 포함한 물류활동' 이라고 정의하고 있다.

이날 루친샨 교수는 항만의 지속가능한 공급망 관리를 두고 "항만의 지속가능한 공급망 관리 실행은 항만내 이미 존재하는 네트워크 간의 관계에서 집중해야 할 것"이라며 "특수 관계적 자원의 투자, 회사내 지식 공유, 효과적인 관리 장치 사용, 상호 보완적 역량의 이용 등 서로간의 정보를 교환하는 관계가 잘 형성된다면 지속가능한 수행은 조금 더 효율적이고 효과적일 것"이라고 강조했다.

▶ 제6주제 : 저탄소 항만구축을 위한 정책 방향

제6주제인 저탄소 항만구축을 위한 정책 방향은 김범중 외 5명의 한국해양수산개발원 연구원이 작성하여 발표하였다.

본 논문에서는 항만 분야의 경우 국가별 탄소배출량 감축 계획에 제외되어 있으나, 최근 EU를 중심으로 항공 및 해운에 대한 탄소배출량 규제의 압력이 증가하고 있어 향후 항만 부문에도 탄소배출량 규제가 이루어질 전망이라고 언급하였다.

또한 현재 항만, 해운 및 항공에 대한 온실가스 저감정책들이 전 세계적으로 이슈화되고 각국들은 대응 정책을 수립하고 있으나 우리나라의 경우 기후변화협약 대응 국가보고서에서 교통 부문에 대한 온실가스 저감대책을 수립한 바 있으나, 항만부문은 제외되고 있어 아직까지 구체적인 대응책이 수립되지 않고 있다며 우려를 표명했다.

이러한 상황에서 이번 연구는 우리나라의 기후변화 협약에 대처하기 위한 항만 부문의 체계적인 대책 수립과 장래 추진전략 제시를 목적으로 하고 있다. 이를 위해 다음 3가지 핵심 연구 목적을 설정하였다. 첫째, 항만부문의 이산화탄소 배출량 산정방법을 제시하며, 이를 통해 우리나라의 이산화탄소 배출량을 산정하고 전망하였다.

둘째, 2013년 이후 온실가스 의무감축국으로 편입될 경우에 대비하여 우리나라 항만의 이산화탄소 저감 목표치를 설정하였다.

셋째, 향후 우리나라가 기후변화협약에 탄력적으로 대응할 수 있도록 항만분야에서 실행 가능한 정책을 종합적으로 제안하고자 하였다.

아시아지역 수요 증가로 우리나라 선박금융 발전 기대

자본시장연구원, 아시아 선박금융 성장과 발전방안 발표

자본시장연구원은 최근 "아시아 선박금융의 성장과 발전방안"을 통해 아시아 선박금융 시장의 동향 및 전망을 분석했다. 특히 이 보고서에 의하면 아시아 무역 비중 증가로 아시아 해운업과 조선업도 급성장하고 있으며 늘어나는 선박금융 수요를 바탕으로 중국과 일본 및 한국 선박금융의 성장을 기대하고 있다.다음은 이 보고서를 정리요약한 것이다. (편집자주)

▶ 전세계 아시아 무역 비중 급성장

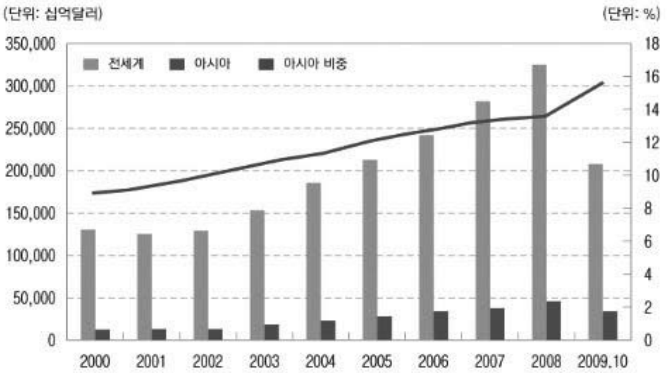
전세계 무역에서 아시아가 차지하는 비중은 꾸준히 상승하고 있고, 이는 아이사의 해운업 발달에도 긍정적인 영향을 주는 것으로 나타나고 있다.

IMF에 따르면 전 세계 무역에서 아시아 지역의 비중은 2008년 8.9%에서 2009년 15.5%로 크게 증가하였으며 World Fleet Statistics도 전 세계에서 아시아 선박이 차지하는 비중이 2004년 34.1%에서 2008년 36.4%로 증가하였다고 발표하였다.

또한 2000년 이후 아시아 조선사들의 건조능력이 급성장하였고 특히 한 · 중 · 일의 건조능력이 크게 향상되었다.

Maritime Strategies International에 따르면, 2010년 한 · 중 · 일의 건조능력은 각각 37.5 Mil GT, 22.3 Mil GT, 그리고 19.3 Mil GT로 2000년 대비 각각 3.6배, 11.7배 그리고 1.8배 성장하였다.

전세계와 아시아 무역량 추이



▶ 글로벌 금융위기 이후 아시아 선박금융 급성장

아시아의 해운업과 조선업이 성장함에 따라 아시아 선주와 조선사에게 필요한 선박금융 수요가 증가하였고 선주는 중고선과 신조선 인수를 위한 선박금융이 필요하고 조선사는 선수금환급보증(Refund Guarantee), 선박 제작금융과 선물환 등의 선박금융 수요가 존재해왔다.

글로벌 금융위기 이후 미국과 유럽 금융기관들이 위축되어 있을 때 상대적으로 신용제약이 덜한 아시아 금융기관들의 선박금융 비중이 커졌다.

Dialogic에 따르면 2009년 상위 20위 선박관련 신디케이트론 규모에서 일본 금융기관들의 순위 상승이 두드러지고 다른 아시아 국가들의 참여도 증가된 것으로 조사되었다.

또한 Marine Money와 Bank of China에서 예측한 자료를 보면 전체 선박관련 금액 중 19%를 중국이 차지하고 있는 것으로 나타났다.

한국의 경우 공적금융기관인 산업은행, 수출입은행과 수출보험공사 등을 통한 수출신용과 해운사 자금지원

이 많은 편이었다. Fortis Bank 자료에 따르면 2008년 수출입은행과 수출보험공사는 각각 12억 달러와 68억달러의 선박금융을 제공하였고 향후 산업은행과 한국자산운용 등과 함께 총 216억 달러 상당을 지원할 예정이라고 나타났다.

▶ 우리나라 선박금융 활성화

현재 선박금융 시장은 침체되어 있지만 늘어나는 아시아 선박금융 수요을 바탕으로 중국과 일본의 금융기관들과의 협력과 국내 자본시장 활용을 통해 우리나라의 선박금융이 더욱 성장할 수 있을 것으로 기대된다.

선박 신디케이트론에 있어 중국과 일본과의 적극적인 신디케이트론 주관과 참여를 통해 아시아의 늘어나는 선박금융 수요에 대응하고 이를 통해 국내 선박금융의 전문화와 발전을 꾀해야 한다.

또한 최근 국내에 도입된 스팩(SPAC) 제도를 활용하고 기존의 고수익채권과 선박펀드 등의 활성화를 통해 국내 자본시장을 활용한 선박금융이 더욱 성장할 수 있을 것으로 보인다.

[2009년 상위 20위 선박관련 신디케이트론 규모]

(단위 : 백만달러)

은행명(나라)	2009년 거래규모	2008년 순위	2009년 순위
Mitsubishi UFJ Financial Group(일본)	4,020	8	1
DnB NOR(노르웨이)	2,327	2	2
ING(독일)	1,614	3	3
Sumitomo Mitsui Banking Corp(일본)	1,605	13	4
Nordea(스웨덴)	990	1	5
Wells Fargo Securities(미국)	823	20위밖	6
Mizuho(일본)	813	11	7
SBI Capital Markets(인도)	572	20위밖	8
Bank of America Merrill Lynch(미국)	548	17	9
BNP Paribas(영국)	546	6	10
Citi(미국)	443	7	11
Calyon(프랑스)	363	10	12
HSBC(홍콩, 중국)	342	20	13
SG CIB(프랑스)	292	16	14
NIBC Bank(독일)	288	20위밖	15
Commerzbank(독일)	250	20위밖	16
Deutsche Bank(독일)	213	9	17
Kasikornbank (태국)	200	20위밖	18
Santander(영국)	165	20위밖	19
RHB Investment Bank(싱가포르)	156	20위밖	20

(자료 : Marine Money, Dealogic)

고려해운
천안함 희생자 성금 3,000만원 기탁

고려해운(대표 박정석)은 지난 4월29일 천안함 침몰사고 관련 희생자들을 애도하고 순국장병 유가족을 돕기 위한 성금 3,000만원을 기탁했다.

고려해운 박정석 사장은 성금기탁에 대해 "국토수호의 임무를 수행하던 중 순국한 천안함 장병들의 숭고한 호국정신에 경의를 표한다"면서 "천안함 희생자들의 가족들에게 조금이나마 위로가 되길 바란다" 고 전했다.

글로비스
4900CEU급 자동차운반선 1척 인수

글로비스(사장 김경배)는 올해부터 본격적인 현대자동차와 기아자동차 물량의 해상운송 서비스를 제공하기로 계획하고 최근 독일의 선주사인 리크머스(Rickmers)로 부터 4900ceu(ceu는 자동차 1대)급 자동차운반선(PCTC) Vany Rickmers호를 인수받았다.

Vany Rickmers호는 중국 샤먼조선에서 건조돼 지난 2월 22일 인도됐으며 글로비스에 용선돼 아시아-북미, 남미, 중동항로에 배선된 것으로 알려졌다. Vany Rickmers호는 MAN사의 MAN 9S50MC-C 엔진이 장착돼 20노트로 운항이 가능하다.

리크머스는 Vany Rickmers호와 동형선인 Cary Rickmers호를 오는 5월에 인도받아 역시 글로비스에 용선할 계획이다.

글로비스는 지난 2월초에 자동차 운반선 3척을 2012년 5월중에 인도받는 조건으로 1억 9100만 달러에 신조 발주하는 등 자동차 운반선을 지속적으로 확대해나가고 있다. 이는 향후 현대·기아자동차의 운송물량이 점점 늘어날 것에 대비한 포석으로 보인다.

그동안 현대·기아자동차는 그동안 수출자동차 해상운송과 관련해 유코카캐리어스에 100% 독점 수송권을 보장해줬지만 2008년초에 장기운송계약을 갱신하면서 2010년에는 운송물량의 80%, 2011년에는 65%, 2015년에는 60%만을 운송키로 합의한 바 있다. 이에 따라 향후 글로비스는 유코카캐리어스에서 넘어오는 자동차 해상운송물량을 모두처리하게 됨에 따라 앞으로 지속적으로 자동차 운반선대를 확대해 나갈 것으로 보인다.

한편 리크머스가 최근 인수한 Vany Rickmers호는 리크머스가 확보한 102번째 사선이다. 리크머스의 100번째 사선은 지난해 12월에 중국 New Yangzijiang 조선에서 인도받은 4250teu급 컨테이너선 Tanja Rickmers호로 현재 한진해운에 장기 용선돼 'Hanjin Duesseldorf' 호로 운항중이다.

101번째 선박은 Tanja Rickmers호와 자매선인 Schliemi Rickmers호로 지난 2월초에 인도받아 역시 한진해운에 장기용선을 줬다. Schliemi Rickmers호는 Hanjin Montevideo호로 선명이 변경돼 운항중이다.

대한통운
10년연속 임단협 무교섭 체결

대한통운(대표 이원태)은 노동조합과 무교섭

으로 올해 임금 및 단체협약을 4월21일 체결하였다.

이날 서울 서소문동 대한통운 본사 6층 회의실에서 열린 임단협 체결식에서 이원태 사장과 차진철 노조위원장은 협약서에 서명함으로서 대한통운 노사는 10년 연속 무교섭으로 임단협을 체결하는 기록을 갖게 됐다.

이원태 사장은 '노사 화합은 회사 발전의 근간'이라 강조하고 "전통적인 우수한 노사문화를 더욱 발전시켜 선진일류기업 'NEW대한통운'을 만들어나가는데 노력을 다할 것"이라고 말했다.

차진철 노조위원장은 "대화와 타협을 중시하고, 역지사지 정신으로 서로 조금씩 양보함으로서 회사의 비전을 달성할 수 있도록 함께 노력하겠다"고 화답했다.

대한통운은 지난 1961년 노동조합 설립 이래 49년간 무쟁의, 무분규라는 기록을 이어가고 있다.

한편 대한통운은 이같은 노사의 상생협력에 기반해 올해 통합운영하고 있는 대한통운, 한국복합물류, 아시아나공항개발 3사 기준 매출액은 2조 1,000억 원을, 영업이익은 1,400억 원을 달성할 계획이다.

대한해운
18만DWT 케이프사이즈 전용선 인수

대한해운(회장 이진방)은 18만DWT급 신조 케이프사이즈 벌크선 '로즈마리호'를 인수했다.

대한해운은 4월20일 대우조선해양 옥포조선소에서 18만DWT급 신조 케이프사이즈 벌크선 '로즈마리호'의 명명식 및 인수식을 개최했다. 이날 인수식에는 이진방 대한해운 회장을 비롯하여 장도수 한국남동발전 사장, 남상태 대우조선해양 사장 등 각계 인사들이 참석했으며 장도수 사장의 부인인 최옥희 여사가 스폰서로 나섰다.

로즈마리호는 한국남동발전과의 장기 운송계약에 따라 앞으로 15년 간 호주, 캐나다 등지에서 연간 150만t, 총 2,250만t의 석탄을 수송해 3,200억 원의 매출을 올릴 예정이다.

대한해운은 이번에 로즈마리호를 인수함에 따라 한국전력 전용선 4척을 포함해 총 20척의 전용선을 보유함에 따라 국내 대표 전용선사의 입지를 확고히 하는 계기를 마련하게 됐다.

대한해운은 현재 사선과 용선을 합쳐 약 200여 척을 운용하고 있으며, 향후 장기적이고 안정적인 수익창출을 위해 국내뿐만 아니라 중국내 제철소 및 인도, 브라질 등 자원부국과의 장기 운송계약 확보에 박차를 가하고 있다고 밝혔다.

이진방 회장은 기념식에서 "33년간 전용선을 운영해 온 노하우를 바탕으로 운항 효율성을 제고하겠다. 국내 발전사에 투입되는 전용선이 증가함에 따라 기간산업 발전동력에 한층 더 힘을 실어줄 것"이라 전했다.

또한 대한해운 이진방 회장과 임직원은 28일 천안함 사고로 희생된 장병의 유족들을 돕기 위해 5000만원의 성금을 기탁했다.

대한해운은 이날 전 임직원이 한마음으로 모은 유족지원 성금 5000만원을 사회복지공동모금회에 전달했다.

이진방 회장은 "신성한 국방의 의무를 수행하다

순국한 장병들의 희생을 기리고, 말할 수 없는 고통과 슬픔을 겪고 있는 유가족들이게 조금이나마 위로가 됐으면 한다"고 말했다.

STX팬오션
18만1,000톤급 케이프사이즈 인수

STX팬오션(대표 이종철)은 4월9일 진해 STX 조선해양에서 건조한 18만1000톤급 케이프사이즈 벌크선 'STX 노블(STX NOBLE)' 호를 성공적으로 인도받았다고 밝혔다.

이로써 STX팬오션은 초대형 벌크선인 케이프사이즈 선박 9척을 확보하고, 중국을 중심으로 커지고 있는 철광석 운송 시장에서의 경쟁력을 한층 더 강화하는 기반을 마련할 것으로 기대하고 있다.

STX팬오션은 그 동안 중국의 New Times 조선소에 9척, STX조선해양에 4척 등 총 13척의 케이프사이즈 선박을 발주했으며, 현재까지 STX NOBLE을 포함 2척을 인도받았다.

현재 STX팬오션은 벌크선 46척과 탱커 20척, 컨테이너 8척, PCTC 2척, 반잠수식 초중량운반선 1척으로 구성된 77척의 사선대를 포함 총 420여척의 선대를 운용 중이다.

STX팬오션 전략기획본부장 김영철 상무는 "STX 노블호는 앞으로 국내외 철광석과 석탄을 수송하는 임무를 책임 있게 수행할 것"이라며 "앞으로도 STX팬오션은 경쟁력 있는 선대를 꾸준히 확충해 글로벌 시장에서의 안정적인 영업력 확대에 주력할 것"이라고 말했다.

또한 STX팬오션은 인도 대규모 에너지 공급업체인 C&O(Coal & Oil; 콜앤오일, 중동 본사)그룹과 10년간 인도네시아산 석탄을 인도로 실어나르는 장기운송계약(COA)를 체결했다.

STX팬오션 대형선담당 정갑선 전무는 4월3일 인도 투티코린 현지를 방문해 아메드 부하리(Ahmed Buhari) C&O그룹 대표와 2012년부터 10년간 연간 약 100만톤씩 총 1,000만톤 규모의 석탄을 실어나르는 장기운송계약 체결에 합의했다고 밝혔다.

인도의 연간 석탄 수입량은 지난 2005년 4,000만톤을 넘어선 이후 매년 10%를 넘는 증가세를 보이며 2009년 총 7,400만톤을 기록했다. 2010년 3월말 기준 수입량이 2,000만톤을 넘어서면서 증가 추세를 이어갈 것으로 전망되고 있다. 이 중 인도네시아에서 수입되는 물량이 가장 큰 비중을 차지하고 있으며 지난 한 해 총 2,064만톤을 기록했다.

업계 관계자는 "인도의 석탄 수입량이 2020년 3억 톤까지 확대될 것으로 보고 있다"며 "이는 현재 일본 석탄 수입량(약 1억 6,000만톤)의 2배에 달하는 것으로, 인도의 중장기 화력발전소 증강 계획과 더불어 원료탄과 일반탄의 수입 물량이 대폭 증가할 것"이라고 분석했다.

STX팬오션이 지난 2009년 수송한 약 1억톤에 달하는 물량 가운데 석탄이 차지하는 비중은 2,300만톤으로 벌크 화물의 27%에 달한다. 특히 파나막스급 대형선을 활용한 광물영업에 강점을 지니고 있어 각국 제철소와 화력 발전소들의 안정적인 원료수급에 확고한 글로벌 경쟁력을 보유

하고 있다.

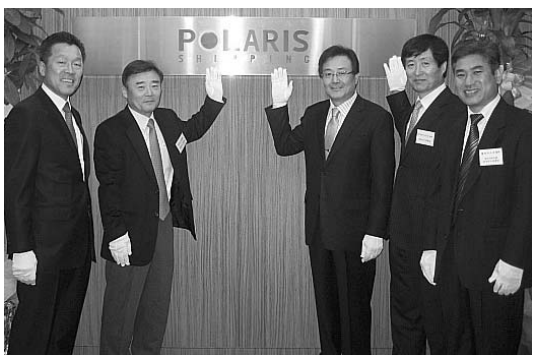
STX팬오션 인도 비즈니스 TFT를 총괄하고 있는 정갑선 전무는, "해운 시황이 회복세를 보임에 따라 글로벌 시장에서의 영업력 확대에 전력투구하고 있다"며 "앞으로도 인도와 같은 신흥경제국에서의 새로운 사업 기회 발굴 및 선 · 화주간 전략적 협력 관계 구축에 집중할 것"이라고 설명했다.

한편 STX팬오션은 이번 계약 수행을 위해 약 80,000톤의 석탄을 선적할 수 있는 벌크 선박을 확보, 본격적인 운송에 나섬과 동시에 선대경쟁력을 강화해 나갈 계획이다.

그리고 STX그룹은 지난 26일 천안함 침몰로 희생된 장병 및 유가족들을 위해 성금 5억 7천만원을 기탁하였다.

STX는 그룹 전 임직원을 대상으로 모금 캠페인을 실시해 이번 성금을 마련했으며, 26일 KBS를 통해 천안함 성금을 기탁했다.

폴라리스쉬핑
부산사무소 개소식



폴라리스쉬핑(대표 김완중)은 지난 4월16일 부산시 동구 초량동 DK빌딩에 위치한 부산사무소에서 개소식을 개최하고 본격적인 업무에 들어갔다고 밝혔다.

폴라리스쉬핑 부산사무소는 한국해양대학교 출신으로 선박관리업무 전문가로 알려진 김춘만 상무를 사무소장으로 영입했으며 10명정도의 직원을 확보해 선박관리업무를 전담하게 된다.

현재 폴라리스쉬핑은 포스코 전용선으로 투입한 26만dwt급 개조 VLOC 4척을 비롯해 총 5척의 VLOC와 벌크선 개조작업이 진행중인 15만dwt급 수에즈막스 탱커 2척, 700teu급 컨테이너선 1척 등 총 8척의 사선대와 장기용선중인 26만dwt급 VLOC 3척 등의 용선대를 운항중이다.

폴라리스쉬핑이 이번에 부산사무소를 개소한 것은 이처럼 사선대와 용선대가 급격하게 확대되면서 선박관리를 보다 효율적으로 진행하기 위해서다. 지금까지 서울 본사의 해사본부에서 선박관리를 해왔던 폴라리스쉬핑은 협력업체가 대다수 소재해 있고 선박관리 전문인력이 풍부한 부산에 사무소를 개소함으로써 향후 전문적이고 효율적인 선박관리가 가능할 것으로 기대하고 있다.

김완중 폴라리스쉬핑 사장 이날 개소식에서 "지금까지 많은 선대를 확충했고 향후 지속적으로 선대를 확충할 계획이다. 지금부터 다가올 미래를 알차게 준비하자는 차원에서 이번에 부산사무소를 오픈하게 됐다"고 설명했다.

이번 부산사무소 개소로 폴라리스쉬핑은 앞으로 본사 해사본부는 신조 및 개조프로젝트 수행과 안전관리업무를 관장하게 되며 부산 사무소는 선박 유지관리보수 와 효과적인 인적자원 관리를 위한 공무 및 해무 업무를 관장하게 될 예정이다.

한편 이날 폴라리스쉬핑 개소식에는 한국선주협회 김영무 전무, 한국선급 최영선 부산지부장, 한원마리타임 한희승 사장을 비롯해 50여 협력업체 대표들이 참여했다.

천경해운
포항영일만~중국항로 개설

국내 중견선사인 천경해운(대표 김지수)이 세계2위 항만인 중국 상하이~닝보항과 포항영일만항을 오가는 추가 항로를 개설하기로 결정하고 포항시와 '영일만항 정기 컨테이너 항로개설 협약'을 4월27일 오후 2시에 시청 대회의실에서 가졌다.

포항시에 따르면 이 날 포항시와 협약을 체결한 천경해운은 한·중·러에 비교우위를 점한 국내 굴지의 선사로 704TEU급 'Hunzetrader(8200톤급)'호가 오는 5월12일 첫 입항할 예정이며 상하이항과 닝보항으로 주 1회 정기운항하게 된다.

이를 계기로 영일만항은 대중국 수출입물동량 확보와 동남아 진출을 위한 새로운 교두보를 확보하게 됐으며 앞으로 보다 다양한 항로 서비스 제공으로 항만세일과 물동량유치에도 탄력이 붙을 것으로 기대된다.

포항시 관계자는 "이 날 포항시와 협약 체결은 개항 2년차를 맞은 영일만항에 북중국, 일본동·서안, 극동러시아와의 직항로와 부산신항과의 연안항로가 개설된 데 이어 6번째로 중국 상하이노선 개설로 동북아 전역에 대해 뱃길이 열리므로 명실상부한 환동해를 넘어 국제물류 중심항으로 자리매김하게 됐다"고 밝혔다.

포항시에서는 이번 천경해운의 포항영일만~중국 항로 개설은 포항지역과 대구·경북 수출입 업체에 더 편리하고 저렴한 비용으로 영일만항을 이용할 수 있고 다양한 항로 서비스제공으로 물류비 감소 등 기업 경쟁력 제고와 이익을 안겨 줄 것이며 포항시의 영일만 르네상스 실현은 물론, 포항의 미래경제를 한층 업그레이드 시켜 나갈 것으로 전망하고 있다.

포항시 관계자는 또한 "영일만항 추가 기항을 결정한 천경해운과 상호 윈-윈 할 수 있도록 모든 행정적 뒷받침을 할 것"이라고 말하며 "쌍용자동차, 기아자동차, LG전자 등 러시아 수출물동량 유치와 앞으로 새로운 물류시장인 동북3성 개척을 통해 환동해 물류 패러다임의 중심에 설 것"이라고 영일만항 활성화를 위해 각계 각층에서 혼신을 다해 줄 것을 주문했다.

한편 이에 따라 5월12일부로 기존 부산~상하이~닝보 서비스에 포항영일만항이 추가된다.

한진해운
종합 해운물류시스템 ALPS 오픈

한진해운(대표 김영민)의 차세대 종합 해운물류 서비스 시스템인 ALPS(Advanced Logistics Pathfinder System)가 4월5일 첫 선을 보였다.

2008년 6월부터 당사와 해운물류 IT회사인 싸이버로지텍, 한국 IBM GBS 등이 참여, 약 2년여의 개발 기간을 거쳐 고객에게 최적화된 서비스 실현을 목표로 시스템을 오픈하였다.

금번에 개발된 ALPS 시스템은 신속한 화물 선적이 가능하도록 Booking(화물 예약) 정보 기반 구축, 위험화물 선적에 대한 Pre-Checking(사전 점검) 기능, Booking과 B/L 넘버 단일화 등 현장 점소 업무혁신을 통한 화물 예약 시스템의 전체적인 프로세스와 기능을 선진화시켰다.

또한 고객의 편의를 위해 통합 고객 맞춤 Invoice(송장) 발행, 신속한 컨테이너 장비의 사용 정보 제공 등의 기능을 강화하여, 한 차원 높은 서비스를 제공하고자 노력하였다.

시스템 개발을 진두 지휘한 양인모 상무는 "복잡하고 정교한 업무 처리가 필요한 해운 물류 업무 특성을 파악, 세계 각 지역에 맞는 시스템을 개발하고자 노력했다. 전 세계 어느 선사와 비교해도 손색이 없는 고도의 효율성을 갖춘 IT시스템이 구축되었을 뿐만 아니라, 한진해운의 경쟁우위를 확보하는데 많은 도움이 될 것"이라고 소감을 밝혔다.

한진해운은 지난 2년간의 어려운 해운 환경에도 약 400억 원의 IT투자를 실시하여, 고객 서비스 향상, Service Provider 와의 운송 정보 협력 강화, 최신 웹 기반의 관리 효율성이 높은 시스템을 구축하였으며, 앞으로도 다양해지는 고객 NEEDS파악을 통해 최적화된 서비스를 제공하기 위하여 IT에 지속적인 투자를 해 나갈 것이다.

또한 한진해운은 지난 1월 지중해~서아프리카 노선을 신규 개설한 데 이어 이달 12일 아시아에서 남아프리카를 잇는 항로를 신설했다. 한진해운이 아프리카로 가는 직항로를 개설한 것은 창사 이래 처음이다. 한진해운은 "성장잠재력이 높은 아프리카 시장 참여를 통해 사업 다각화와 고객의 다양한 수요를 충족시킬 수 있을 것"이라고 말했다.

현대상선
中 허베이강철그룹 철광석 수송계약

현대상선(대표 김성만)이 세계 2위 철강업체인 중국 허베이강철그룹(Hebei Steel Group, 河北鋼鐵集團公司)과 15년간 철광석 수속계약을 체결하였다.

현대상선은 중국 해운회사 산동화이스트머린그룹(Shan Dong Far East Marine Group, 山東遠東海運集團)과 함께 올해부터 2025년까지 향후 15년간 브라질, 호주 등지에서 연간 150만톤, 총 2,300만톤의 철광석을 중국 허베이강철그룹으로 수송하게 되었다.

이는 현대상선 매출로만 연간 2,100만 달러, 15년간 총 3억1,500만 달러에 이르는 규모다.

김성만 현대상선 사장은 4월13일 중국 칭다오 리젠시 호텔에서 열린 '허베이강철그룹과의 운송사업 개시 기념식'에 참석해 "한국선사와 중국 화주 모두 윈-윈할 수 있는 미래를 만들어 나가자"며 "현대상선은 세계 최대 시장인 중국에 대한 영업력을 지속적으로 강화해 나갈 것"이라고 말했다.

이날 기념식에는 김성만 현대상선 사장을 비롯 장위국(Zhang Weiguo) 산동화이스트머린그룹 회장, 고홍도(Gao Hongtao) 산동교통운수청 부청장, 장애당(Zhang Aidang) 허베이강철그룹 부장 등 80여명의 관계자들이 참석했다.

한편 현대상선은 올해 초 산동화이스트머린그룹(Shan Dong Far East Marine Group, 山東遠東海運集團)과 전략적 합작투자회사를 설립한 바 있다.

현대상선은 조강 생산 기준 세계 2위의 중국 국영철강회사 허베이강철그룹과의 거래를 시작으로 향후 중국의 철광석 등 원자재 운송시장에 참여를 확대할 계획이다.

케이엘넷
RFID 솔루션, 글로벌 국제인증 획득

케이엘넷(대표 박정천)은 4월3일 자사의 RFID 미들웨어 솔루션인 '유링커스(ULINKERS)'가 EPC글로벌로부터 RFID 국제표준 중에서도 가장 어렵다고 알려진 응용레벨 ALE(Application

Level Events) 1.1에서 세계 6번째로 국제인증을 획득했다고 밝혔다.

최근 글로벌 물류 시장에서는 국제 표준을 인증받은 RFID 미들웨어 제품을 요구하는 추세가 확산되고 있다. 이에 IT서비스 업체를 포함해 전자태그(RFID)관련 업체들이 'EPC(Electric Product Code) 글로벌' 인증 획득에 높은 관심을 가지고 본격 나서고 있다.

EPC글로벌로부터 인증을 획득한 '유링커스'는 RFID시스템에 들어가는 소프트웨어(미들웨어)로서, RFID 리더기로부터 데이터를 받아 운영시스템(Legacy System)에 전달하는 역할을 한다.

EPC글로벌은 RFID에 입력되는 전자상품코드(EPC : Electric Product Code)를 관리하는 국제 민간표준기구로서, 전 세계 RFID 네트워크의 모든 구성 요소에 대한 국제 표준 및 제정을 주도하고 있다. EPC글로벌 인증은 전세계 어디에서나 통용 가능한 RFID 제품이라는 의미를 나타내기 때문에 글로벌 시장에서의 필요성이 갈수록 커지고 있는 것이다.

케이엘넷 박정천 사장은 "유링커스가 EPC글로벌 인증을 획득한 것은 EPC글로벌의 표준을 준수한 다른 RFID 시스템과 언제든지 상호 호환이 가능하고 다른 연결시스템과의 연동에도 자유로운 기술력을 인정받은 쾌거로서, RFID사업 경쟁력 우위를 확보하게 됐다"고 강조했다.

또한 박정천 사장과 임직원들은 지난 4월 28일 서울 강남구청에 마련된 분향소를 찾아 천안함 침몰사고 희생장병을 추모하고 희생 장병 유가족들의 슬픔과 고통을 위로하기 위해 성금 200만원을 사회복지공동모금회에 전달했다.

이날 성금기탁에 참여한 김진식 경영지원실장은 "나라와 민족을 위해 헌신한 희생 장병들의 숭고한 정신에 경의를 표하고 유가족들에게 조금이나마 위로와 도움이 되길 바란다"고 밝혔다. 이번 성금은 케이엘넷 전 임직원을 대상으로 모금운동을 전개해 마련됐다.

한국해양대학
해사안전기술 협력체계 국제세미나

한국해양대학교(총장 오거돈)는 4월26일부터 30일까지 5일간 부산 해운대 파라다이스호텔에서 '개발도상국 해사안전기술 협력체계 구축을 위한 국제 세미나'를 개최했다.

이번 세미나는 한국해양대 국제해양문제연구소가 한국해양과학기술진흥원으로부터 위탁받아 수행중인 '개발도상국 해사안전기술 협력시스템 구축 연구(2009.7~2012.6)'의 1차년도 사업으로 실시되었다.

이날 세미나에는 스리랑카, 캄보디아, 필리핀, 인도네시아, 오만, 베트남 등 잠정적인 해사안전기술 수원국의 정책입안자와 실무자 13명을 초청, 해당 국가의 해사안전기술 현황과 기술이전 요청사항을 파악하고 기술이전을 위한 협력체계를 구축하는 데 그 목적이 있었다.

세미나는 한국의 공적개발원조 정책(ODA)과 해양 안전 기술, 국가별 해사안전기술상황, 해사안전기술협력 등에 관한 20여 개의 발표와 토론으로 이루어졌으며 부산항과 울산 현대중공업 견학도 병행하였다.

개발도상국들은 해사안전기술개발이나 국제협약 이행의 역량이 부족해 국제해사기구(IMO)에서 요구하고 있는 해사안전기술을 확보하지 못하고 있다. 그 결과 각종 해난 사고로 인한 인명·재산·환경 피해가 지속적으로 증가하고 있는 실정이다.

한국해운조합
선주배상책임공제 요율 동결 발표

한국해운조합(회장 박홍진)은 4월28일 선주배상책임공제(P&I) 설명회를 개최하고 2010년도 선주배상책임보험(P&I) 요율 동결을 발표했다.

부산에서 열린 이날 설명회에서 해운조합은 선주배상책임보험(P&I) 사업 운영방법 및 담보범위, 신속한 사고처리 및 보증장 제공 등을 위한 해외 네트워크 구축현황 등을 안내했다.

이날은 용선선박의 선주배상책임공제(P&I) 가입방법, 4대강 사업 등으로 수요가 증가하고 있는 특수작업선 및 예부선에 대한 선주배상책임공제(P&I) 담보범위, 법률상 P&I 강제가입 대상 및 선주의 책임제한 등 선주배상책임공제(P&I) 계약시 유의하여야 할 사항에 대해서도 안내하는 시간을 가졌다.

아울러 올해 IGA P&I Club들이 평균 5%의 요율인상을 했으나 해운조합은 해운업계가 당면한 어려움을 감안, 자체긴축경영을 통한 관리비용 최소화 등으로 기본보험료를 동결하고 일부 선종 및 톤수에 따라서는 보험료를 할인할 것이라고 밝혔다.

IGA P&I Club이 보험시장의 Hard화, 투자수익 악화 등을 이유로 매년 요율을 인상하여 지난 10년간 누적 인상률이 316%에 이르는 동안, 해운조합은 철저한 손해율 관리 및 효과적인 재보험 협상을 통해 요율 동결 내지 최소한의 요율인상만을 실현해 온 바 있다.

한편, 해운조합은 우리나라가 1992년 유류오염손해에 대한 민사책임에 관한 국제협약(CLC)를 수용한 개정 유류오염손해배상보장법이 시행된 1998년 5월 16일에 맞추어 국내 최초로 선주배상책임보험(P&I) 사업을 개시했으며, 선주배상책임공제(P&I)의 계약기간은 매년 5월 16일에서 다음해 5월 15일까지이다.

한국선급
창립 50주년 행사 인도에서 성황리에 개최

한국선급(회장 오공균)은 4월16일 오후 7시 인도 뭄바이 트라이던트 호텔에서 인도 해사계 VIP 100여명이 참가하는 한국선급 창립 50주년 기념식을 개최하였다.

한국선급 창립 50주년 기념식에는 뭄바이 이서항 총영사, 인도국영선사 그로버 사장(Mr. U. C. Grover), 인도선급 아난 회장(Capt. J. C. Anand), 인도해사청 벤카타차람 청장(Ms. Lakshmi Venkatachalam)등이 참석한 가운데 성황리에 진행됐다.

또한 한국선급은 이날 기념식장에서 한국의 국격향상과 직결되는 대형 국제행사인 G-20 서울정상회의와 2012 여수 세계박람회를 알리기 위한 각종 홍보 브로슈어, 종이가방 및 현수막을 제작하여 행사장에 비치하고 인도 해사계 저명인사들에게 한국 알리기에 앞장섰다.

올해 창립 50주년을 맞이하는 한국선급은 지난달 베트남 하노이에서 창립 50주년 기념식을 개최했으며 이번 달 인도를 시작하여 중국, 영국, 그리스, 터키, 홍콩, 싱가포르 및 한국에서 세계 해사계 리더들을 초청하여 창립 50주년 기념식을 개최할 예정이다.

또한 한국선급은 4월8일 2010년 대규모 정기인사를 단행했다. 한국선급은 새로운 경영진 출범과 함께 '비전 2020' 달성에 더욱 박차를 가하고 현 경제위기 극복을 위한 내부 역량 강화를 위해 경쟁력 있는 젊고 유능한 인재에 기회를 부여하자는 취지에서 이번 대규모 정기 인사를 단행했다.

[상근 임원] △정영준 경영지원본부장 △김규섭

정부대행본부장 △이정기 검사지원본부장 △조남수 사업본부장 △전영기 기술지원본부장

[고문 선임] △신의웅

[부서장급 승진] △조순호 기획조정실장 △이영배 연수원장 △남종식 미래전략기획팀장 △민병선 경영혁신TFT팀장 △김해경 기본기술팀장 △장봉증 선급규칙팀장 △전완수 함정기술팀장 △정우동 회계재무팀장(비서팀장 겸무) △노종현 등록선업무팀장 △이영식 닝보지부장 △한창영 상하이지부장 △박영호 사옥건설 TFT팀장

[부서장급 보직 변경] △민재진 인재개발팀장 △김충희 교수팀장 △하원재 교육업무팀장 △마진섭 목포지부장 △김창욱 선체기술팀장 △박문규 시스템인증팀장 △이영선 포항지부장 △손용현 장생포지부장 △최영선 부산지부장 △장내찬 창원지부장 △정경문 여수지부장 △윤용대 광양지부장

[부서장급 신규 선임] △원영일 법무팀장

한국선주상호보험조합
선하증권 교육 세미나 개최

한국선주상호보험조합(회장 이윤재)은 지난 4월 20일, 21일 양일간 창립 10주년을 기념하여 조합원들 및 해운업계에서 해상화물 운송계약인 선하증권에 대한 이해를 돕고자, 업계전문가들을 강사로 초청하여 선하증권 심화교육을 서울에서 개최하였다.

한국선주협회에서 개최된 이날 교육에서는 엄윤대 박사와 이인택 한국선주상호보험조합 고문의 발표가 진행되었다.

주요 교육내용으로는 선하증권의 주요 내용, 해상운송과 선하증권의 의의, 준거법 및 재판관할과 선하증권에 편입된 계약에 대한 내용을 담고 있었다.

한편 이번 교육은 4월26~27일 양일간 부산 STX 빌딩 대강당에서 동일한 주제로 다시 개최되었다.

한국해양소년단연맹
해양 가족 수상레포츠 무료체험 제공

한국해양소년단연맹(총재 황규호)은 올해 4월부터 오는 10월까지(오전 10시~ 오후 5시/ 휴관일 및 토요일 제외)한강거북선나루터(서울 용산구 이촌동 소재)에서 해양소년단 임원 및 가족, 해양관련 업·단체 직원 및 가족들에게 해양가족 수상레포츠 무료체험을 제공한다.

고무보트/ 카누/ 바이킹보트/ 드래곤보트/ 윈드서핑/ 수상스키/ 모터보트/ 바나나보트/ 플라이피쉬 등 다양한 수상레포츠 무료 체험은 해양소년단 임원 및 해양관련 업·단체에 대한 감사의 표시로서, 건전한 여가생활로 인한 재충전 기회 제공, 화목한 가정 형성을 위한 계기 마련을 위한 목적으로 제공된다.

사명과 이름이 명시된 명함 한 장이면 무료체험이 가능하며, 7인 이상일 경우 사전예약을 하면 편리하게 이용할 수 있다. 기타 자세한 사항은 한강거북선나루터 02-790-1891로 문의하면 된다.

우리나라 1분기 항만물동량 전년동기 대비 12.3% 증가

자동차, 철재 컨테이너 물동량 중심으로 크게 증가

[2010년 1/4분기 전국 무역항 항만물동량]

(단위 : 천톤, %)

구 분	'09.1/4 분기	'09.2/4 분기	'09.3/4 분기	'09.4/4 분기	'10. 1/4분기			
					소계	1월	2월	3월
총 물 동 량	250,650	261,981	274,801	289,109	281,500	96,680	86,236	98,584
전년동기 대비	△12.2	△8.4	△5.6	4.5	12.3	17.1	9.5	10.3
수 출 입	197,192	202,914	216,564	231,629	228,278	78,941	69,981	79,356
연 안	53,458	59,067	58,237	57,480	53,222	17,739	16,255	19,228

국토해양부(장관 정종환)는 우리나라 전국 29개 무역항에서 3월 9,900만톤, 1/4분기에 2억8,100만톤의 항만물동량을 처리하였으며, 이는 각각 전년동기 대비 10.3%, 12.3% 증가한 것으로 집계됐다고 밝혔다.

올 1/4분기 전체 항만물동량을 각 항만별로 살펴보면, 평택당진항은 현대제철의 본격 가동으로 전년대비 59.0%로 크게 증가하였으며, 부산항, 광양항은 각각 전년대비 26.7%, 16.8%로 증가한 반면 울산항과 포항항은 각각 전년대비 소폭의 감소세를 보였다. 품목별로 살펴보면, 수출물량 확대로 자동차와 철재, 화공품이 전년에 비해 각각 36.0%, 31.2%, 23.9%로 크게 증가하였으며, 유류와 모래, 시멘트는 각각 1.1%, 4.6% 4.2%로 소폭 감소하였다.

한편, 1/4분기 컨테이너 처리실적은 443만7천 TEU로서 전년 동기 대비 23.9%로 크게 증가하였다.

또한, 전국 컨테이너 처리량의 약 74%를 차지하는 부산항은 1분기 326만TEU를 처리하여 월별 100만TEU를 상회하고 있으며, 인천항 및 광양항도 지속적으로 전년 동월 대비 큰 폭의 증가세를 보였다.

[2010년 1/4분기 주요 항만별 물동량]

(단위 : 천톤, %)

구 분	부산항	광양항	울산항	인천항	평택 · 당진항	대산항	포항항	기타
총물동량	60,531	48,855	41,173	36,435	19,053	15,955	12,453	47,045
전년 대비	26.7	16.8	△6.5	16.8	59.0	8.0	△4.0	2.2

[2010년 1/4분기 전국 무역항 컨테이너 처리실적]

(단위 : 천TEU, %)

구 분	'09.1/4 분기	'09.2/4 분기	'09.3/4 분기	'09.4/4 분기	'10. 1/4분기			
					소계	1월	2월	3월
총 물 동 량	3,580	4,024	4,207	4,530	4,437	1,465	1,365	1,606
전년동기 대비	△19.7	△13.4	△9.9	9.1	23.9	25.1	26.4	21.0

50톤 이상 선박 자동식별장치(AIS) 장착 의무화

자동식별장치 장착에 따른 해양사고 감소 기대

국토해양부(장관 정종환)는 선박 충돌 등 해양사고를 예방하고 관제당국에서 선박의 위치 등을 쉽게 파악할 수 있도록 자동식별장치 설치대상 선박을 확대할 것이라고 밝혔다.

이에 따라 연해구역 이상을 운항하는 총톤수 50톤 이상 화물선 및 기타선은 금년 7월 이후부터 선박크기에 따라 단계적으로 자동식별장치(AIS) 장착이 의무화될 것으로 예상된다.

이는 현행 설치대상이 예선, 유조선 및 위험물운반선에 한정되어 있던 것을 일반 화물선과 관공선을 포함 모든 선종에 AIS 설치를 확대하는 것으로써, 해양사고율이 높은 화물선 및 기타선의 해양사고가 감소할 것으로 기대된다.

AIS는 선박안전 및 보안강화를 위해 국제해사기구(IMO)에서 2002년부터 국제협약에 따라 도입한 장비로서,

선박 대 선박, 선박 대 육상(관제당국)간 상호 식별을 통해 충돌사고를 예방할 수 있고, 관제당국에서는 해당 선박을 식별하여 적절한 운항지침과 정보 제공을 가능케 하는 장비이다.

국토해양부는 선박소유자의 준비기간 등을 고려하여 선박건조단계와 크기 등에 따라 아래와 같이 단계적으로 시행할 계획이며,

설치대상 선박이 아닌 50톤 이하의 선박에도 자발적인 설치를 권고하고 어선에도 설치를 확대하도록 관련부처(농림수산식품부)와 협의해 나갈 계획이라고 밝혔다.

* 자동식별장치(AIS; Automatic Identification System) : 선명, 침로 등 운항정보를 타 선박 또는 육상에 실시간 자동 제공하는 장치

◀ 선박자동식별장치 확대적용 시행일 ▶

- 규칙 시행일 이후 건조되는 선박 : 건조검사시
- 100톤이상 500톤미만 선박(114척) : 2011년 1월 1일 이후 도래하는 첫번째 정기적 검사시까지
- 50톤이상 100톤미만 선박(186척) : 2012년 1월 1일 이후 도래하는 첫번째 정기적 검사시까지

한-뉴질랜드 정부, 해기사 자격증 상호인정협정 체결

국토해양부(장관 정종환)는 4월26일 서면교환을 통해 뉴질랜드와 해기사면허증 상호인정 협정서를 체결함에 따라, 우리나라 해기사도 뉴질랜드 해기사와 동등하게 뉴질랜드 국적 선박에 승무할 수 있게 되었다고 밝혔다. 남십자성을 국기에 담고 있는 뉴질랜드는 남태평양에 있는 섬나라로 오스트레일리아 대륙으로부터 남동쪽으로 200Km 떨어져 있다. 우리나라와 뉴질랜드간에는 연간 400여척의 선박이 오고 가지만, 그동안 우리나라 해기사가 뉴질랜드 국적 선박에 승무한 전례는 없는 것으로 파악되고 있다.

국토해양부는 이번 협정체결로 인해 우리나라 해기사가 뉴질랜드국적 선박에 적극 진출할 수 있게 될 것으로 예상하고 있다. 뿐만 아니라, 현재 뉴질랜드에는 약 3만2,000여명의 교포가 거주하고 있는데, 이 중 우리나라 해기사 면허증을 소지한 재외동포의 뉴질랜드 내 취업기회를 확대하고 빠른 정착을 도울 수 있을 것으로 기대하고 있다.

국토해양부는 현재까지 뉴질랜드를 포함하여 24개국과 해기사면허증 인정협정서를 체결하였으며, 향후에도 우리나라 청년실업 해소와 해외일자리 창출을 위하여 해기사면허증 인정협정을 확대해 나갈 계획이다.

국토해양부 국제물류전문인력 양성기관 선정지원

인천대/한경대 대학원과정, 항공대/인하대 학부과정

국토해양부(장관 정종환)는 물류산업의 녹색성장을 견인하고 기업의 해외진출을 지원할 국제물류전문인력을 양성하기 위해, 인천대와 한경대의 대학원과정, 한국항공대와 인하대의 학부과정 등 4개 기관을 선정하여 지원키로 하였다고 4월26일 발표했다.

동 사업은 고급전문인력 양성을 위한 대학원과정과 실무인력 양성을 위한 학부과정으로 나뉘며, 대학원과정은 학교당 5년간 총 10~15억원이, 학부과정은 5억원이 각각 지원된다.

고급전문인력 양성부문은 5년간 약 200명의 석사급 국제물류전문가를 양성하기 위한 과정으로서, 인천대학교는 동북아물류대학원을 통하여, 중국 및 환황해권 물류전문가를, 한경대학교는 전자정부대학원 글로벌물류학과를 통하여 독일, 오스트리아 등 유럽권 물류전문가를 위주로 양성토록 할 계획이다.

이를 위하여 두 대학원은 해당지역의 기업, 대학, 연구원 등과 협약을 체결, 국제교육협력프로그램을 마련하여, 학생 교류, 인턴십 등을 추진할 계획이다. 또한 해당지역 언어 및 물류시스템에 대한 교육과 물류 IT 및 SCM, 녹색물류와 물류회계 등에 대한 첨단 물류기법을 포함한 전문적인 물류교육을 실시하게 된다.

실무인력 양성부문은, 한국항공대학교와 인하대학교 학부생들의 국제물류에 대한 소양을 키우기 위한 특강과 외국어 교육, 그리고 우수 인재 확보를 위한 장학사업을 위주로 지원할 계획이다.

국토해양부, 기준미달 해운선사 퇴출 추진

국토해양부(장관 정종환)는 해운산업이 해상 물동량 증가와 운임 안정화로 회복세를 유지하고 있으나 유가상승 등 불안요인이 잠재돼 있다고 진단한 뒤, 상시 구조조정을 지속하는 등 해운산업 체질 개선 노력을 이어가겠다고 밝혔다.

해운산업은 '08년말 시작된 세계적 경기침체로 운임폭락 등 최악의 위기에 직면했었으며, 이에 따른 기업체의 퇴출과 신규진입이 그 어느 때 보다도 활발하게 진행되어 왔었다.

국토해양부에 등록된 외항해운업체수는 2009년 7월 191개사에서 25개사가 퇴출되고 20개사가 신규진입하여 2010년 4월 현재 186개로 집계됐다.

국토해양부는 지난해 정부가 수립한 "해운산업 구조조정과 경쟁력 강화방안"('09.4.23)을 통해 25개의 부실선사가 퇴출되고, 선박매입프로그램, 대출금 만기연장 등 금융지원이 이루어지면서 해운업체의 부실이 상당부분 감소되었고, 우리나라 해운업에 대한 시장의 신뢰도 어느 정도 회복되었다고 평가했다.

그러나, 계속되는 구조조정으로 해운업 등록기준인 선박보유량을 유지하지 못하거나, 영업을 중단한 부실선사가 추가적으로 발생함에 따라, 국토해양부는 조만간 180여개 해운업체의 운영현황을 전면 조사하여 부실선사로 판단되는 선사의 경우 등록취소 등을 통해 퇴출시킬 계획이다.

아울러, 국토해양부는 지난 해운위기를 가중시킨 장기 용대선을 관계기관에 신고하지 않거나, 신고를 지연하는 사례에 대해서도 5월15일까지 자진신고기간을 둔 후 집중적으로 단속할 계획이다.

유류오염사고 피해보상을 위한 추가기금협약 비준

해양오염 피해, 최대 1조2.000억원까지 보상가능

ㅁ국토해양부(장관 정종환)는 "유류오염사고 피해보상을 위한 추가기금협약" 가입 비준안이 4월 28일에 개최된 제289회 국회(임시) 본회의를 통과함에 따라 대형 해상오염사고 발생 시 피해주민에게 최대 1조2,000억원까지 보상받을 수 있는 제도적 기반이 마련되었다고 밝혔다.

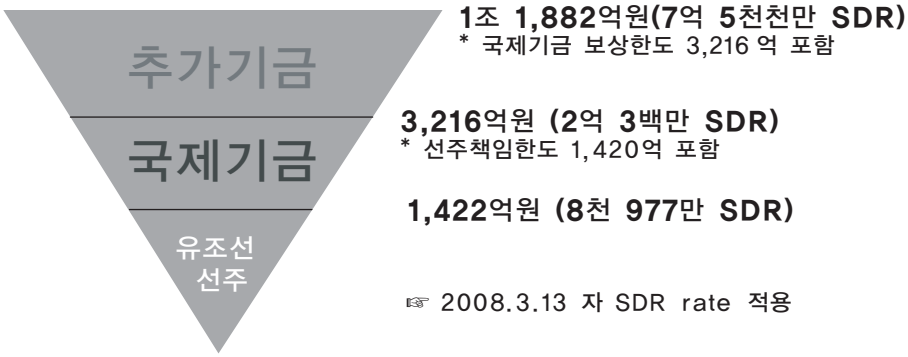
동 협약의 국내 시행을 위하여 지난해 유류오염손해배상보장법 개정(개정일: 2009.5.27)을 통해 추가기금 협약 내용을 기 수용하였으므로 별도의 국내입법절차 없이 발효*와 동시에 시행될 예정이다. 이 협약은 추가기금협약의 국제해사기구 기탁 후 3개월 경과시 국내발효된다.

지난 2007년 12월7일 서해안에서 발생한 허베이스피리트 유류오염사고의 경우 국제유류오염보상기금(IOPC Fund)이 추정한 피해액이 최대 약 5,770억원에 달하나 현행 국제기금의 보상한도액은 3,216억원에 불과하여 추가기금협약 가입 필요성이 제기되어 왔다.

현행 국제유류오염보상체계는 민사책임협약에 따라 선주가 최대 약 1,400억원까지 배상하고, 국제기금 협약에 따라 국제기금 회원국의 정유업계로부터 조성하는 분담금을 통해 최대 약 3,216억원까지 보상받을 수 있다.

그러나 우리나라는 국제기금협약 회원국 104개국 중 유류수령량 4위(연간 약 1억2,000만톤)로 유류수송에 따른 사고 발생가능성이 있으며, 수송선박의 대형화로 사고발생시 피해규모 또한 커질 것으로 예상되어 허베이스피리트 사고 이후 추가기금 협약 가입이 추진되어 왔다.

[3단계 국제유류오염 보상체계]



추가기금(Supplementary Fund) 협약

□ **채택 배경**

에리카호 사고('99.12.) 및 프레스티지호('02.11.) 사고로 인하여 EU를 중심으로 국제기금 보상한도액 인상요구 제기

- 에리카호 및 프레스티지호 사고의 피해청구는 4,730억원 및 8,940억원이었으나 국제기금 보상한도액은 2,100억원에 불과 IMO는 국제기금 보상한도액 증액을 위한 추가기금협약이 '03.5. 채택되어 '05.3. 발효됨 (현재 21개국 가입)
- 최대보상한도를 약 3,200억원에서 약 1조 2천억으로 약 4배 증액

□ **협약 특징**

추가 기금협약은 최대보상한도액 외에는 기본골격 및 체제가 92 Fund 협약과 거의 같음(15만톤 이상 유류수령자가 분담금 납부)

- ㅇ 동협약은 92 Fund 협약에 가입한 국가만이 수락할 수 있음
- ㅇ 1개 국가의 과도한 부담을 방지하기 위하여 국가별 분담금이총 분담금의 20%를 초과하지 않도록 함

□ **주요내용**

- ㅇ 92CLC/92FC에서 정한 보상한도액을 초과하는 피해액 보상
- ㅇ 보상한도액 : 1조 2천억원(7억5천만SDR)까지 보상

□ **회원국 : 2005년 3월(발효), 총 26개국('10. 4. 현재)**

1	일본	2	이탈리아	3	네덜란드	4	프랑스	5	캐나다
6	영국	7	스페인	8	독일	9	호주	10	그리스
11	스웨덴	12	노르웨이	13	포르투갈	14	핀란드	15	모로코
16	덴마크	17	벨기에	18	리투아니아	19	크로아티아	20	아일랜드
21	폴란드	22	바베이도스	23	에스토니아	24	라트비아	25	슬로베니아
26	헝가리								

국제유류오염보상기금(IOPC Fund) 보상체계

□ **국제기금의 조성**

분담금 납부자 : 해상수송으로 연간 15만톤 이상의 유류수령자

※ 아국 납부자 (6개사): SK, GS-Caltex, S-Oil, 현대정유, 한전, 석유공사

※ '93~'07년까지 총670억원을 납부, 그간 기금으로부터 총904억원을 보상받음

92Fund분담금 상위 10개국('07년 기준)

① 일본 17.38% ② 이태리 9.39% ③ 인도 8.54% ④ 한국 8.44% ⑤ 네덜란드 7.08%

⑥ 프랑스 6.85% ⑦ 싱가포르 5.35% ⑧ 영국 4.91% ⑨ 캐나다 4.68% ⑩ 스페인 4.38%

※ '06년까지 아국은 분담금 순위 3위를 유지

□ **국제기금 지급**

1차로 선주 또는 보험사가 선주 책임한도 내에서 피해배상을 하고 선주책임제한 범위를 벗어나는 피해는 국제기금이 보상

- Hebei Spirit의 경우 선주책임제한금액은 약 1,422억원이고 국제기금 보상한도는 약 3,216억원까지임

추가기금협약 체약국 관할수역에서 국제기금 보상한도액을 초과하는 피해가 발생하면 추가기금을 통한 보상가능

항만운영정보시스템(Port-MIS) 인터넷서비스 개시

수출입 물류비부담 감소와 업무 효율성 제고

국토해양부(장관 정종환)는 4월19일부터 최신 웹 기술인 Web 2.0 기반 "Port-MIS 2.0"을 통해 인터넷으로 항만이용신고가 가능하게 되었다고 밝혔다.

지금까지는 국내외 선사 및 수출입 화주 등 항만이용자들은 EDI(전자문서처리) 방식(VAN 전용망이 깔린 컴퓨터를 통해 신고)으로 선박입출항 신고, 화물반출입 신고, 항만내 시설사용신고 등 항만이용신청이 가능하였으나, "Port-MIS 2.0" 서비스 제공으로 항만이용자는 전국 어느 곳이건 인터넷이 접속되는 컴퓨터로 항만이용신고를 무료로 할 수 있도록 항만이용신고업무 시스템을 개선한다고 밝혔다.

국토해양부는 1990년대 초반에 EDI 방식의 항만물류정보시스템(Port-MIS)를 구축하여 선박입출항 지원, 항만하역, 국내 수송 등 항만운영업무를 지원해 왔으나, 초고속 유무선 인터넷의 보급과 새로운 웹 기술의 발전 등 급속한 IT기술 환경변화에 발맞추어 2009년 7월부터 Port-MIS를 고도화하고자 Port-MIS 2.0을 구축하게 되었다.

항만이용자가 Port-MIS 2.0을 이용하게 되면, 민원인의 업무시간과 비용을 줄임으로써 물류비용의 절감 및 행정 처리에 대한 국가경쟁력 제고에 크게 기여할 것으로 예상된다.

우선, 항만이용자는 인터넷만 접속되면 언제, 어디서라도 컴퓨터로 신고가 가능하고, EDI 전용시스템에 전산장애가 발생할 경우 대체시스템으로도 이용 가능하다.

Port-MIS 2.0는 웹 기반 서비스이므로 항만이용자가 EDI이용을 위한 전용망 및 전용프로그램을 설치 할 필요가 없고, EDI 전송료(건당 280원)를 VAN 업체에 내지 않아도 된다.

신고정보 입력시 자동 오류체크가 가능하여 EDI 신고처럼 오류응답을 받고 재처리하는 불편함을 해소할 수 있고, 위젯기능(민원처리내역을 처리즉시 메시지로 전송)을 이용하여 허가사항을 즉시 확인할 수 있다.

다만, 대량화물을 항만을 통해 수출입하고자 하는 화주들의 경우 인터넷 신고보다는 EDI 신고를 이용하는 것이 더 편리할 수 있기 때문에 국토해양부는 항만이용자가 EDI 신고와 인터넷인 Port-MIS 2.0을 선택적으로 이용할 수 있게 하였다.

항만이용자가 Port-MIS 2.0를 이용하기 위해서는 전용 웹사이트(http:// portmis.go.kr)에 접속하여 로그인 창에서 회원가입 후 항만이용신고가 가능하다.

국토해양부는 또한 항만이용자들이 Port-MIS 2.0을 쉽게 이용할 수 있도록 팜플렛 1만부를 제작하여 전국 지방해양항만청 및 항만공사, 지자체, 관련 물류관련협회 등에 배포하고, 국토해양부 홈페이지 등을 통해서도 PDF 파일로 받아 볼 수 있도록 할 예정이다.

중국철강연합회, 향후 2개월간 철광석 수입중단 결정

중국, 호주 및 브라질 철광석 생산업체와 갈등 심화

세계 대형 철광석 생산업체들이 최근 독과점식 가격 인상을 단행한 것에 대해 중국철강업체들이 항의하며 향후 2개월간 철광석 수입을 중단하기로 결정하였다.

현재 전 세계 철광석 공급 물량의 60% 이상을 차지하고 있는 발레, 리오틴토, BHP빌리턴 등 '빅 3' 철광석 생산업체는 막대한 과점력을 이용해 올해 원료 가격을 대폭 인상하였다.

이들은 석탄 가격을 전년 대비 각각 55% 인상한 가격으로 공급하기로 했으며 철광석에 대해서는 두 배가량 인상을 요구하고 있다. 또 1년 단위의 계약을 분기 단위로 변경하기로 했다.

이 같은 원료 가격 인상 방침에 대해 중국은 철광석 수입을 두 달간 중단한다는 조치를 취한 것이며 유럽철강산업기구(Eurofer)도 강력 반발하고 있다.

2010년 브라질 발레사는 단기시황 급등에 따라 철광석 톤당 가격을 전년도 62달러 대비 거의 두 배 가량 인상한 105달러를 부과하였다.

호주의 BHP Billiton사와 Rio Tinto사는 선물거래 및 장기계약을 통해 Vale사보다 톤당 약 15달러 정도 높은 수준의 가격을 요구하였다.

또한 브라질 발레사는 호주 경쟁사와의 경쟁력 확보차원에서 철광석전용선 30여척을 이용한 자체 수송을 준비하였다.

2010년부터 새롭게 도입된 분기별 계약을 변경하는 새로운 계약시스템을 업계에서는 아직 낯설어 하고 있으며 40여년간 지속되어 온 기존 계약체계가 철광석 생산업체에 의해서 변경됨에 일부 계약 당사자 간의 갈등이 촉발되었다.

이 제도에 따라 업계에서는 단기용선 거래가 줄어들고 상대적으로 운임의 급변성이 감소할 것으로 기대했음

그러나 기대와는 달리 최근 중국 수요급증에 따라 철광석 가격이 단기적으로 톤당 155달러까지 상승하면서 시장의 불안성이 아시아를 넘어 유럽지역까지 확산되고 있는 추세이다.

이러한 결과에 따라 중국 국영 철강협회는 철광석 시장의 안정이 올 때까지 철광석 생산업체들과의 거래를 중단키로 결정하였다.

한편 중국 수요에 따라 급변성을 보여 왔던 철광석 시장은 2010년 약 10억톤 가량이 거래될 것으로 예상되었으며 이 중 3분의 2가량은 중국이 수입할 것으로 전망되고 있다.

전 세계 철광석 및 석탄 전용항만 체선현상 지속 심화

중국 철광석 분쟁에도 호주, 브라질, 중국 항만 혼잡

중국 철강협회의 수입 중단 선언에도 불구하고 전 세계 철광석 및 석탄 항만의 체선 현상은 더욱 심화되고 있다. 4월 호주항만의 체선상황이 전월대비 거의 두 배에 이르렀으며 중국 수요 또한 견고한 상황이라서 체선현상이 쉽게 해결되지 않을 것으로 전망되고 있다. 현재 중국 정부와 철강협회(CISA)가 브라질 Vale사, 호주 Rio Tinto 그리고 BHP Billiton사를 상대로 시행중인 철광석 수입중단 정책에도 불구하고 중국 수입업자들은 이를 무시하고 계속해서 철광석을 수입하고 있는 실정이다.

해운 분석기관 Viamar에 따르면 중국의 보이콧은 현재 철광석 재고량 수준을 감안했을 때 장기화되지 못할 것이라고 전망하였다. 따라서 전 세계 철광석 생산량의 50% 이상을 차지하는 3대 자원기업과 중국과의 협상 결과에 따라 수십억 달러의 자금 변동이 기대되고 있다.

Jeffrey Landsberg 분석기관에 따르면 이번 주 철광석 거래도 여전히 활발한 성약건수를 기록하였다. Viamar사에 따르면 4월 셋째주 호주 철광석 항만의 체선 선복량은 전주 280만DWT 대비 큰폭으로 증가한 570만DWT를 기록하였고 브라질 철광석 항만의 체선 선복량도 소폭 상승한 470만DWT을 기록하였다. 브라질 철광석 항만의 체선기간이 평균 5일인 점을 감안하면 현재 계선일이 우려할 만한 수준은 아니지만 중국 철광석 수입항만의 경우 상당한 수준인 것으로 나타났다.

Viamar는 중국 주요 철광석 항만의 평균 선박대기시간과 왕복 항해거리를 계산한 결과 체선 완화를 위해선 상당수의 케이프선이 추가로 투입되어야 할 것이라고 충고하였다. 한편 4월 셋째주 기준, 전 세계 항만 체선량은 전주 2,830만DWT 대비 증가한 3,080만DWT을 기록하였으며 이 수치는 연간 기준으로 2억2,500만DWT 화물량에 해당하는 수치였다. 3월 중순 만해도 1,300만DWT 수준이던 석탄 항만의 체선 선복량이 4월 둘째주 1,800만DWT까지 증가한 후 4월 셋째주에는 2,000만DWT에 달하였다. 2009년 초반만 해도 호주 석탄 항만의 체선 선복량은 약 500만DWT이었으나 여름이후 900~1,000만톤 수준으로 급증한 이후 계속해서 증가하였다. 그러나 지난달 호주에 불어 닥친 싸이클론 Ului가 주요 석탄 항만인 달림플베이와 헤비포인트에 영향을 주어 이 지역 체선 선복량이 1,300만DWT에서 2,000만DWT로 급증하였다. 이에 따라 헤이포인트 항만의 대기시간은 최장 40일까지 증가하게 된 것이다.

BHP Billiton 보고에 따르면 호주항만에 4월 셋째주 체선중인 파나막스 선박은 90여척으로 뉴캐슬항만의 새로운 터미널이 개장하기 전까지 이러한 추세는 계속 될 것으로 전망하였다. 항만체선 영향으로 곡물 수요와 중복하여 혜택을 받게 되는 파나막스와 수프라막스 선형의 운임은 일부 프리미엄까지 붙어서 계약되었다. 또한 과거 뉴캐슬항의 경우 대부분 케이프선형 위주로 입항하였으나 현재는 절반이상이 파나막스나 수프라막스와 같은 선형이 입항하였다.

한편 2009년, 일본과 한국 사이 일년 계약에 따른 철광석 가격은 대략 70달러 수준을 기록하였다.

인도, 열악한 항만시설로 원자재 수출업자들 불만 고조

대중국 철광석 수출물량 증가불구 항만시설 태부족

인도의 대 중국 철광석 수출량이 급증하고 있는 가운데 많은 수출업자들이 자국의 열악한 항만 인프라에 불만을 제기하였다.

인도는 최근들어 중국 철광석 수입국으로서의 입지가 점점 커지고 있으나 철광석 수출을 위한 열악한 제반시설로 인해 수출량 증대에 제약이 걸린 상황이다.

최근 인도 정부도 항만 시설 향상을 위해 꾸준한 노력을 계속해왔으며 그 결과 동부 주요 철광석 수출항만인 Gangavaram과 Krishnapatnam은 20만DWT급 선박이 입항 할 수 있는 여건을 갖추게 되었다.

그러나 수출업자들은 여전히 철광석 광산에서 항만으로 이어지는 배후 연계망 시설이 낙후되어 있다고 주장하였다.

인도석탄수출협회 관계자는 광산에서 항만으로 이어지는 철도와 도로교통의 불편현상이 하루 빨리 해결될 필요가 있다고 강조하였다.

대다수의 전문가들도 중국이 인도 철광석 수입 수요를 지속적으로 늘리고 있는 현 추세에서 인도 수출업자 사이의 갈등과 분열을 우려하고 있다.

중국이 인도로부터 철광석을 수입하는 경우는 지금까지 항상 단기성 수입이었을 뿐 호주나 브라질과 같은 전통적인 수출국과는 다르기 때문에 현재의 수출과잉 현상은 단기성에 그칠 것으로 전망되고 있다. 또한 중국발 철광석 수출량이 늘어나더라도 가까운 시일 내에 수출업자수가 증가하지는 않을 것이라고 예상하였다.

인도 광물연합 보고서에 따르면 인도가 2009년 중국으로 수출한 철광석량은 1억4백만톤에 이르는 것으로 조사되었다. 그리고 2010년 수출량 또한 전년과 동일하거나 조금 하락 할 것이라고 전망하였다.

특히 지난 2~3개월간 인도의 철광석 생산량은 몇 가지 이유로 인해 감소하였다. 첫째 인도 양대 철광석 생산 지역인 Orissa와 Chhattisgarh이 환경적 문제성과 반군집단의 공격 등으로 인해 생산량이 급감하였으며 또한 이 지역 주립정부가 불법적인 철광석 채취에 대한 엄중단속을 벌이면서 일부 광산이 문을 닫기도 하였다.

그리고 인도 정부가 철광석 수출에 따른 세금을 인상할 계획이 밝혀지면서 수출업자들을 더욱 불안하게 하고 있다.

인도 정부는 자국 산업 보호를 위해 철광석 수출에 대한 현 세율 5%를 20%로 인상할 것을 강력히 주장하고 있다.

중국 철광석 수입선 캐나다 등지로 변경, 톤마일 증가

호주와 브라질산 철광석 수입중단 여파로 운임상승

중국의 호주와 브라질산 철광석 수입 중단 영향으로 중국내 철광석 공급업자들의 수입 루트가 더 멀어짐에 따라 운임이 상승하고 있다.

그러나 중국 철광기업 Wisco사는 새로운 거래처를 확보하는 방법보다 기존 수입처에 의존하는 편이 보다 편리하다고 언급하였다.

한편 Wisco사는 올해 6월부터 캐나다 CLM사로부터 철광석을 수입할 예정이다.

중국 내 2위 철광석 기업인 Wisco사는 이번 계약을 통해 향후 3~5년간 필요한 철광석량의 20%를 충당할 수 있을 것으로 전망하고 있다.

이번 철광석 수출원은 캐나다에 위치한 Lake Bloom 지역이며 이 곳은 한해 700만톤 가량의 고효율 철광석을 생산하는 곳이다.

그러나 향후 철광석은 호주 동부 항만인 Sept-Isles 지역에서 대량으로 수입될 예정이며 그 결과 호주나 인도에 비해 톤마일이 상당 수준 증가할 것으로 기대되면서 운임 인상이 전망되고 있다.

한편 Wisco사 회장인 Deng Qilin는 이번 철광석 수입중단의 주동 세력인 중국 철강협회의 회장직을 겸하고 있는 것으로 나타났다.

브라질 발레사와 호주 BHP Billiton, Rio Tinto사가 과잉 운임 인상을 실시하면서 시작된 이번 보이콧 사태에 대해 Commodore 리서치사는 대다수의 철강 수입업체들이 6월 이후에야 신규 수입원 확보가 가능하기 때문에 그때까지는 물량확보에 어려움을 겪을 것이라고 언급하였다.

Wisco 사는 비록 신규 수입처를 확보하였지만 자사를 포함한 대다수 중국 철광석 수입업체들이 전통적인 호주, 브라질, 인도로부터의 수입을 계속하게 될 것이라고 전망하였다.

허베이에 본사를 두고 있는 Wisco 사는 캐나다 CLM사로부터 지금까지 4,520만톤, 2억4,000만 달러 상당의 철광석을 수입하였다.

리오틴토사, 1분기 실적발표 및 벌크 시황 전망

호주 철광석 생산업체 리오틴토사는 2분기 철광석 계약을 앞두고 지난 1분기 철광석 생산량이 만족할 만한 수준이었음을 발표함과 동시에 향후 드라이벌크 시황의 전망을 발표하였다. 지난 1분기에는 놀라울만큼 중국의 막대한 수요량 증가가 있었지만 리오틴토사는 세계 경제 회복도 한 몫을 했다고 설명하였다.

리오틴토사 CEO, Tom Albanese은 지난 1분기는 일부 OECD 시장의 회복과 중국의 강력한 수요회복에 힘입어 막대한 실적을 달성했다고 발표하였다.

지난 1분기 리오틴토사의 철광석 생산량은 전년 동기대비 39% 급증하였다. 특히 리오틴토사의 최대 철광석 생산지인 호주 서부 Pilbara지역의 생산량은 5,300만톤으로 전년 동기 대비 48% 증가하였다.

그러나 2009년 1분기는 철광석 광산 대부분 지역에 많은 폭우가 쏟아져 생산량 감소의 주 원인이 되었다.

리오틴토사의 연료용 석탄 생산량 또한 35%, 보크사이트는 18%, 금생산량은 12% 그리고 몰리브덴은 전년 동기대비 58% 증가하였다. 그러나 구리 생산량의 경우 품질 하락으로 인해 16%, 우라늄은 20% 그리고 발전용 석탄은 8% 가량 생산량이 감소하였다.

리오틴토사는 전반적인 드라이벌크 시황전망에 대해 장기적으로 시황 강세가 예상되기 때문에 리오틴토사도 시설확충에 투자를 지속할 것이지만 일부 단기적인 급변성에 대해서는 주의가 필요하다고 언급하였다.

드라이벌크 신조선 인도량, 올 1분기 사상 최대 기록

2010년 1분기 벌크 신조선 199척으로 2배 이상 증가

2010년 신조선 벌크인도량이 지난 3개월 동안 190척에 달하며 사상 최대치를 기록하였다.

신조선 인도 동향을 살펴보면, 과거 해운 호황기에 컨테이너선의 인도량이 급증하던 추세에서 지금은 탱커와 벌크선 분야로 이동하는 양상을 보이고 있다.

클락슨조사에 따르면, 2010년 벌크선 인도량은 2009년 1분기에 기록한 99척에 비해 거의 2배에 이르는 수치를 기록하였다.

한편 2010년 인도 예정인 벌크선박은 총 1,400여척으로 현재 전체 선대의 13%에 해당하고 있다.

지난 1분기동안 인도된 벌크선 중에서 케이프선대는 전년도 13척 대비 3배 이상 증가한 47척의 인도량을 기록하며 가장 눈에 띄게 증가하였다. 이들 케이프사이즈 신조선 80% 이상이 한국, 일본, 중국에서 건조되고 있으며 이들 선박에 대한 금융상의 어려움은 없는 것으로 나타났다.

작년도까지만 해도 컨테이너선대의 인도량이 눈에 띄게 증가했다면 2010년은 케이프사이즈선박을 필두로 한 벌크선대의 인도량 증가가 기대되며 2011년엔 더 많은 벌크선이 인도될 것이라고 전문가들은 전망하였다.

일부 전망가들은 신조선의 거의 50%가량이 2010년 인도되지 않을 것으로 전망했지만 대다수의 케이프선 건조가 매우 건실한 조선소에서 진행중이라는 점에서 인도 취소에 대한 우려를 씻어내고 있다.

그러나, 소형 벌크선의 경우는 이와 반대 상황을 보이고 있다. 핸디사이즈 신조선의 경우 조선소와 선주와의 금융문제 등이 겹치면서 약 43% 가량이 건조지연 또는 취소될 것으로 전망되고 있다. 그 결과 2010년 1분기 핸디사이즈 인도량은 유일하게 전년도 55척 대비 소폭 하락한 50척에 그쳤다.

따라서 앞으로 선박 인도량에 대한 불확실성 가운데 조선소들의 금융능력이 향후 큰 변수로 작용할 전망이다.

지난 1~2년간은 조선소들의 건조능력이 신조선 인도 지연에 영향을 미쳐왔지만 현재는 각 조선소들이 건조능력을 대폭 확충함으로써 인도량 변화에 영향을 미치지 못하고 있다.

그러나 드라이벌크 분야 수급관계는 컨테이너나 탱커시장이 보여줬던 것처럼 공급과잉에서는 벗어나지 못할 것으로 전망된다.

해운시황 회복으로 드라이벌크 선물거래 증가

파생상품 거래 규모 금년 1분기 2억9,840만톤

드라이벌크 화물 파생상품 거래 규모가 2010년 1분기동안 2억9,840만톤을 기록하며 전년 동기 대비 2% 가량 증가하였다.

그러나 이 거래량은 2008년 1분기 대비 45% 가량 감소한 수치이며 2010년 1분기 파생상품 거래량은 2009년 4분기에 기록했던 3억3,010만톤에 비해 소폭 감소하였다.

전반적으로 2009년 선물거래량은 11억톤으로 2008년 21억톤 대비 절반 수준에 불과한 것으로 나타났다.

2008년 8월 이후, 장외거래에서 계약 당사자의 계약파기 행위가 급속도로 증가하기 시작하면서 선사들은 수백만 달러 상당의 손실을 입었으며 그 결과 선물거래가 급감하였다.

이러한 거래량 감소는 거래 당사자간의 불신뿐만 아니라 시장의 거래 구조 자체를 변화시켰으며 그 결과 중앙결재소를 경유한 안전한 거래계약을 통해 위험성을 최소화하려는 움직임이 많아졌다.

2010년 1분기동안 98%의 선물거래가 중앙결재소를 통해 이루어졌으며 이 수치는 2009년 1분기에 기록했던 85%보다 높은 수치였으며 2007년과 2008년 초반에는 50%대에 불과하였다. 그러나 중앙결재소 사용은 선주들에게 추가증거금이 소요되면서 많은 부담이 가중되었다.

특히 파나막스 단기거래와 같은 경우에는 수익률 측면에서 중앙결재소를 사용할 경우 수익 확보에 큰 어려움을 겪게 된다. 그러나 드라이화물과는 반대로 원유와 같은 Wet화물 분야의 거래량은 18개월전 금융위기 이후 최대로 증가하였다.

Wet화물 거래량은 2009년 4분기 대비 12.3% 증가한 9,220만 톤을 기록하였으며 한편

2009년 전체 Wet화물 거래량은 12억 톤이었으며 1분기에는 7,710만톤이 거래되었다.

유럽항로 컨테이너물동량, 금융위기 이전수준 회복

2008년 금융위기 이후 저조하였던 유럽항로 해상 물동량이 지난 2월 전년 동기대비 56% 증가하면서 금융위기 이전수준에 근접하였다.

2010년 2월 아시아발 유럽구간 드라이 및 냉동 컨물동량은 96만800TEU를 기록하며 전년 동기 61만7,920TEU 대비 큰 폭으로 증가하였다. 그러나 2009년 2월 컨물동량은 금융위기 이후 최저점을 기록했던 시기이기 때문에 전년도와 단순비교만으로 물동량 회복을 단정하기에는 무리가 따른다는 것이 업계의 평가이다.

2010년 1~2월 해상 물동량은 2008년 1~2월 해상 물동량과 비교해 비슷한 수준을 나타내었다. 또한 유럽-아시아구간 컨물동량도 전년 동기 35만8,820TEU 대비 26% 증가한 45만2,600TEU를 기록하였다.

유럽정기선사협의회(ELAA)는 유럽-인도 및 중동 구간 컨물동량도 금융위기 이전 수준으로 회복했다고 발표하였다. 그러나 북대서양 해상 물동량의 경우 아직 2008년 수준으로 회복하지 못하고 있다고 언급하였다.

지난 2월, 유럽-아메리카 구간 컨물동량은 전년 동기 21만3,561TEU대비 13.5% 증가한 24만2,400TEU를 기록하였으며 아메리카-유럽 구간 물동량도 전년 동기 19만2,879TEU 대비 16% 증가한 22만3,400TEU를 기록하였다.

한편 유럽정기선사협의회(ELAA)가 발표하는 아시아-유럽 구간 컨테이너운임지수는 2009년 3월에 기록한 48 대비 큰 폭의 회복세를 보이며 114를 기록하였다.

유조선 시황급등으로 탱커선 재매각 선가 급등

2009년에 건조된 VLCC 선가 1억달러 웃돌아

Frontline사는 2009년 건조된 VLCC 중고선 2척 구입에 2억1,000만달러를 투자한다고 발표하였다.

Frontline사는 4월 셋째주, VLCC 중고선을 척당 가격 1억500만 달러에 두 척을 인수했으며 이 가격은 전주대비 약 10% 가량 인상된 수준이라고 발표하였다.

John Fredriksen이 소유한 이 회사는 4월19일 오후 32만1,300DWT급 VLCC 두 척을 구입하였으나 공식적인 가격관련 언급은 하지않았다.

그러나 브로커업계에 따르면 이번 중고선 가격은 현재 VLCC 신조선재마각 가격인 1억1,000만 달러에 육박하는 수준인 것으로 조사됐다.

이번 중고선 매각사는 그리스의 Gulf Marine Management였으며 Frontline은 원래 3척의 중고선을 구입할 계획이었다.

이에 따라 Frontline사는 Gulf Marine Management사가 올해 5월 한국 대우중공업으로부터 인도받는 31만9,300DWT급 VLCC선의 구입협상을 계획중이다.

이러한 현재 상황을 봤을 때 탱커선 시장은 명백히 상승 중이라고 런던브로커는 주장하였다.

실제로 최근 탱커선 재 매각 선가는 시도상선의 29만8,300DWT VLCC선이 1월대비 10% 가량 상승하며 9,650만 달러를 기록하였다.

이러한 추세 속에서 최근 클락슨은 VLCC선의 재 매각 선가를 2009년 하반기 9,800만 달러에서 1억500만 달러로 인상시켰다.

또한 아프라막스선의 재 매각 선가도 상승하여 터키 Geden Lines이 매각한 11만5,873DWT 탱커선의 선가도 6,000만 달러를 기록하였다.

클락슨 또한 아프라막스의 평균 재 매각 선가를 올해 초 5,300만 달러에서 5,600만 달러로 인상시켰다.

이렇게 탱커선가가 급증한 데는 최근 탱커 시황 분석가 들이 2010년 탱커시황을 대부분 긍정적으로 판단하면서 선주들의 탱커선 구입 의향이 증가했기 때문이다.

또한 탱커선가는 선체구조에 따라서 차이를 두고 있는 것으로 나타났다.

이중선체유조선의 경우 최근 1993년 건조된 9만7,046DWT의 선가가 1,250만 달러를 기록한 것에 반해 1991년 건조된 9만5,843DWT 단일선체유조선의 경우 520만 달러에 그치며 가격차이가 크게 났다.

대만 에버그린사, 100척 신규 컨선 발주 계획

2010년 5월 이내 발주 협상 마무리 전망

선박 신조선 건조에 지난 몇 년 동안 매우 보수적이었던 대만 에버그린사가 100척의 컨테이너선 건조를 위한 협상에 들어갔다.

에버그린사에 따르면 현재 Chang Yung-Fa 회장은 5월 이내에 조선소를 선택하여 필요선박, 인도일정, 선가등에 관한 협상을 마무리할 예정이다.

발주예정 선형은 8,000TEU급 32척, 7,024TEU급 20척, 5,364TEU급 20척, 2,000TEU급 20여척인 것으로 조사됐다.

현재까지 에버그린사가 선박주문을 위해 접촉중인 협상 대상자는 한국 STX조선, 대만 CSBC조선, 중국 COSCO조선, 그리고 몇몇 일본 조선소인 것으로 나타났다.

한편 에버그린사는 지난 18개월간 신조선 발주를 한척도 하지 않았으며 가장 마지막 발주는 일본 고베조선소에 발주한 7,024TEU급 컨선 10척이었다.

이번 주문계약이 성사되더라도 에버그린사는 2012년 이내에 선박을 인도받기는 힘들 예정이어서 당분간 필요선박을 용선으로 충당할 계획이다.

에버그린사는 이번 선박주문에 따른 자체적인 선복과잉 및 건조자금 부족 문제는 발생하지 않을 것으로 전망되고 있다.

그 이유는 대규모 노후선 해체가 예정돼 있고 지난해부터 이미 선가와 상환조건에 대한 충분한 협상이 진행돼 왔기 때문에 이 부분의 어려움은 없을 것으로 보인다.

이번 건조될 선박 100척중 최대크기인 8,000TEU급 선박 32척은 각각 대만, 영국, 이탈리아 그리고 싱가포르 4군데의 운영회사에서 관리될 예정이며 에버그린사는 7,024TEU급 S-type 선박을 오직 10척만 보유하고 있기 때문에 S-type 선박 20척을 추가로 주문할 예정임 또한 현재 18척을 보유한 5,364TEU급 U-type선박도 20척 주문할 예정이다.

한편 에버그린사는 기업설립 이후로 2009년 첫 영업 손실을 기록했다고 발표하였으며 손실규모는 상대적으로 감당할 만한 수준인 3억달러에 그쳤다고 발표하였다.

컨테이너선 신규발주, 2011년 이후 재개 전망

정기선 공급과잉, 2011년 3분기 이후 해결 전망

해운 전문가들은 컨테이너선의 신규 발주가 2011년부터 본격적으로 재개될 것이라고 전망하였다.

해운위기 발생 후 지난 18개월간 중단되었던 컨테이너선의 신규 발주가 대만 에버그린사등의 대규모 신규발주와 함께 향후 18개월 후부터 본격적으로 재개될 것으로 전망되고 있다.

또한 2010년 10만TEU 가량의 신규 컨테이너 선박이 시장에 인도될 것으로 전망되었다.

런던에서 개최된 세계 정기선사회의에서 Hoehlinger는 정기선 분야의 공급과잉이 2011년 3분기 이후 해결될 것으로 전망하였다.

또한 알파라이너에 따르면 현재 선박 계선량은 전체 컨테이너선대의 7.5% 수준까지 하락하였다고 발표하였다.

그러나 Hoehlinger는 컨테이너 선박 계선량이 2011년 2분기 이후에야 20만TEU 수준으로 하락할 것이라고 전망하였다.

또한 기존 선박발주 취소율도 계속 증가하여 2011년 2분기 이후에는 기존 발주량의 20%만이 남을 것이라고 예상하였다.

그리고 컨테이너 선박 발주량은 18개월전 420만TEU에서 2010년 말에는 360만TEU로 감소할 전망이라고 발표하였다.

시황 회복 요소로서 유럽 경제회복이 2012년까지는 더디게 회복될 전망이지만 전 세계 GDP가 2010년 4%정도 성장할 것으로 기대되면서 컨테이너 수요회복을 견인할 것이라고 전망하였다.

한편 머스크라인은 최근 정기선 운임인상 현상에 대해 미국의 상품 수요가 기대 이상으로 증가하고 있으며 전 세계 기업들의 재고확산 움직임이 커지고 있기 때문에 당분간 이러한 추세는 지속될 것이라고 전망하였다.

또한 재고가 증가하는 동안 소비자들의 소비심리가 회복되어 시황은 점점 회복될 것이라고 예상하였다.

2010년 미국의 컨테이너 수입량 9.7% 증가 전망

PGIS, 3개월전 6.2% 증가 전망에서 상향 조정

2010년 들어 미국 컨테이너시장의 강한 회복세가 진행중이며 향후 시황은 미국 고용시장에 따라 큰 변화를 보일 것으로 전망되었다.

Piers Global Intelligence Solutions사는 미국 컨테이너 수입량이 2010년 전년대비 9.7% 가량 증가될 것으로 예상된다고 언급하였다. 이 수치는 불과 3개월 전에 집계되었던 6.2%에 비해 대폭 상향된 수준이며 이러한 강세는 2009년 4분기 이후부터 예상보다 강력하게 상승하였다. 그러나 Piers사는 전체 가용인력의 9.7%에 해당하는 실업자들의 취업여부가 경기회복을 판가름하는 중대한 변수로 자리잡을 것이라고 전망하였다.

지난 경기 불황동안 대량의 실업난이 이어지며 미국경기는 소비감소와 도매업의 불황으로 침체에 빠졌다.

Piers사는 많은 대형 정기선사들의 수요회복과 기업들의 재고확산 정책이 언제쯤 본격화 될지에 대해 많은 조사를 실시하였으며 그 결과 소비분야는 올 하반기 이후에 들어서면서 고용시장이 상승하면서 본격적으로 회복될 것이라고 예측하였다. 기업들은 1분기부터 꾸준히 재고량을 늘릴 것이지만 소비시장이 명백히 확대되기 전에는 언제 재고 중단정책을 시행할지 모르는 상황이라고 설명하였다.

그럼에도 불구하고 인도를 포함한 아시아발 컨테이너 물동량은 2010년 12.3%의 가파른 성장세를 보일 것으로 기대되며 2011년에는 이보다 낮은 8%대의 증가율이 예상된다고 발표하였다. 유로화강세에 따른 소규모 유럽발 수입증가도 예상되며 중동과 아프리카 지역은 지난해 19% 급락에 비해 소폭 개선되어 전년대비 2.9% 증가한 210만TEU의 정기선 물동량이 기대된다.

이와 별개로 IHS사는 2010년 전 세계 컨테이너물동량이 전년대비 8.5% 증가할 것으로 예상하였다.따라서 운항선사들은 이미 선복량을 확대시켜 늘어나고 있는 화물수요에 대비 중이라고 언급하였다.

2010년 아시아-유럽구간 물동량은 8% 증가가 예상되며 아시아-미주구간 물동량은 2009년 3분기 이후 시작된 10% 대의 가파른 증가세가 계속될 것으로 기대된다고 전망하였다.

그러나 대서양 시황의 침체는 여전히 계속될 것으로 전망되면서 미주-유럽 구간 물동량은 2013년에서야 2007년 수준으로 회복될 것으로 예상되며 유럽-미주 물동량도 2015년에서야 2007년 수준으로 회복될 것이라고 전망하였다.

IHS사는 또한 2010년 벌크 화물물동량이 전년대비 8.9% 증가할 것이라고 전망하였다.

전세계 취항 LPG 선대 1,165척 중 119척 계선

해운불황 이후 프로판과 부탄시장 침체 지속

전 세계 LPG 선대 1,165척의 10% 에 해당하는 LPG선이 계선 중인 것으로 조사됐다.

지난 해운불황 이후 프로판과 부탄 시장이 계속 침체 중이므로 계선 선박 119척 중 선령 30년 이상인 선박의 절반가량은 해체될 것으로 예상되고 있다.

로이드리스트 통계에 따르면 35일 이상 계선중인 64척의 LPG선박이 1980년 이전 건조되었으며 33척이 1980년, 그리고 15척이 1990년 이후 건조된 것으로 조사되었다.

노르웨이 브로커 Lorentzen & Stemoco는 현재 LPG시황이 회복될 조짐을 보이지 않기 때문에 계선 선박이 당분간 다시 투입되기는 어려울 것으로 전망된다고 언급하였다.

또한 현재 물동량으로는 선박 공급량을 충족시킬 수 없기 때문에 많은 선주들이 30년 이상 선령의 선박들을 해체 시킬 것이라고 전망하였고 이미 2010년에만 10척의 LPG선이 해체되었다고 발표하였다.

이중에는 2척의 VLGC선이 포함되어 있으며 나머지는 1만5,000 cu m 이하급 선박이었다.

현재 전 세계 LPG 선대 1,880만 cu m 중에서 2010년 동안 100만 cu m이상이 해체될 전망이며 현재까지 22만 4,000 cu m LPG선이 해체되었다.

계선중인 막대한 양의 LPG선은 현재 영구적인 LPG 저장소로 사용되거나 Spot 거래에만 운항중이며 전체 계선 선대의 88%인 105척 선박이 2만 cu m이하인 것으로 조사됐다.

LLI에 따르면 전 세계 5,000 cu m이하 선박 642척 중에서 94척이 계선중이며 2만 cu m이하 선박중에서는 11척이 계선되었고 기타 핸디사이즈 2척이 계선중인 것으로 나타났다.

대서양 구간에 투입중인 전 세계 4만~6만 cu m 급 대형 LPG선 20척 중에서 10척 가량이 대서양 구간 수요감소와 암모니아 물동량 감소로 계선중인 것으로 나타났지만 이와 반대로 중동지역의 LPG 수요증가로 전 세계 142척의 VLGC선 대다수는 활동중이며 단지 2척만이 계선된 것으로 조사되었다.

아시아 지역이 태국 13척 포함 71척이 계선중으로 세계 최대 계선 지역으로 자리잡았다.

아시아 지역이 계선 장소로 각광받는 이유는 시장 접근성이 우수하며 비교적 값이 저렴한 계선 장소가 많기 때문이다.

한편 계선중인 LPG선박을 보유한 선주는 총 88개인 것으로 조사되었다.

전세계 컨테이너선 레이업 15개월만에 최저치 기록

컨테이너물동량 회복, 감속운항, 신규항로 개설로

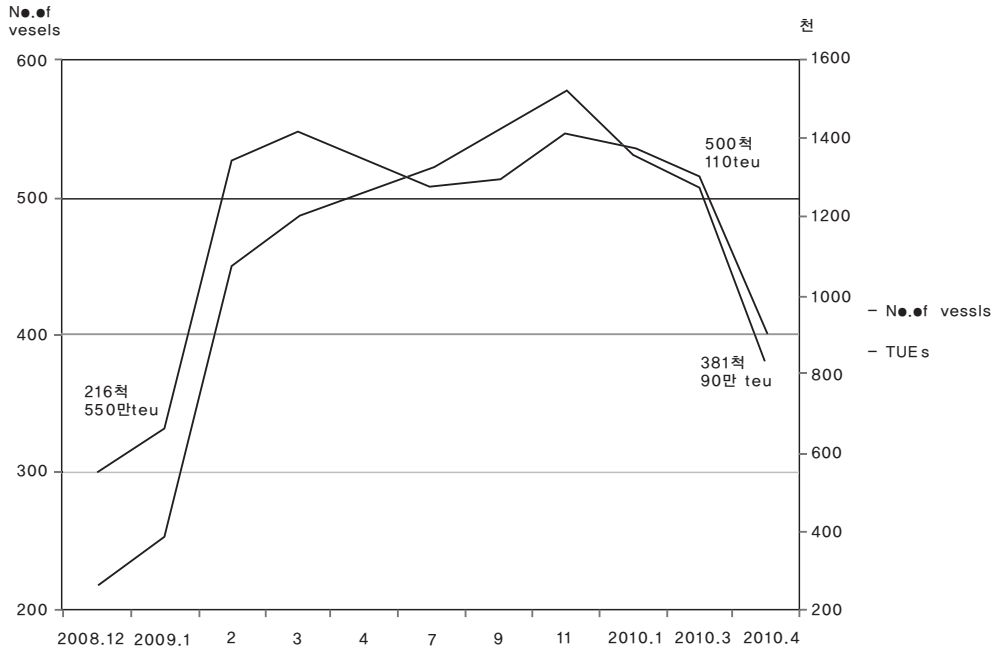
전세계에서 대기(레이업)상태에 있는 컨테이너 선박량이 15개월만에 100만TEU아래로 떨어졌다. 이는 지난 2009년 2월이후 최저수준으로, 세계 컨테이너물동량 회복세와 글로벌 정기선사들의 적극적인 감속운항과 신규항로개설 등에 따른 것으로 풀이된다.

프랑스 AXS알파라이너(AXS)에 따르면 4월 26일 시점으로 대기 상태에 있는 컨테이너선은 381척, 선복량 90만7,000TEU로 15개월만에 100만TEU를 밑돌았다.

대기 상태에 있는 컨테이너선의 전운항선대에서 차지하는 비율은 6.8%로 대폭 하락했다. 이중 운항선사(오퍼레이터)계는 2주일전의 120척 · 48만 9,000TEU에서 111척 · 43만 5,000TEU에 감소했고, 선주(오너)계도 2주일전의 281척에서 270척 · 47만 2,000TEU로 감소했다. 특히 대기상태에 있다 서비스에 재투입된 5,000TEU급 선박척수는 피크시기였던 2009년3월의 85척에서 25척으로 격감했다.

한편 AXS는 올해 1분기중 전세계 주요 컨테이너 항만 상위 30개항만 가운데, 18개 항만의 컨테이너화물 취급량이 전년 동기대비 18% 증가했다고 밝혔다.

[컨테이너선대 계선동향]



글로벌 해운위기 이후 브라질 조선산업 급격히 성장

기술 이전 및 정부지원으로 역대 최대 수주잔량 기록

브라질은 최근 전통적인 조선강국인 아시아와 유럽지역을 제외한 최대 조선국으로 급부상하였다.

2000년만 해도 아시아와 유럽을 제외한 조선산업 비중이 브라질의 경우 4%에 불과했지만 현재는 74%까지 급성장을 하였다.

2010년 4월1일 기준, 브라질 조선소들의 수주잔량은 총 89척 470만DWT로 역대 최대치를 기록하였다.

삼성중공업이 Atlantico Sul 조선소에 투자함에 따라 기술이전이 효율적으로 시행되었으며 브라질에 위치한 원자재 수출기업들이 자국 조선소에 선박건조 주문을 늘리면서 수주잔량이 급증하였다.

또한 브라질 원유 기업인 Petrobras사가 조선소를 건설하면서 브라질의 조선산업 발전의 도화선이 되었다.

그리고 브라질 정부의 조선산업 진흥 정책과 중국의 원유 수요증가, 항만 시설의 수심확대, 그리고 연안 탱커선과 공급선등의 수요가 증가하면서 조선산업 발전이 시작되었다.

4월 들어 중국은 브라질 원유 수입량에서 미국을 따돌렸으며 거대 자원기업 Vale사는 자체 원가절감을 위한 벌크선대 확보를 위해 신조선을 주문하였다.

클락슨 자료에 따르면 지난 10월 Vale사는 자국 조선소에 40만DWT 상당의 벌크선을 주문하였다.

현재까지 주문된 선박중 최대사이즈는 Atlantico Sul 조선소에 주문된 수에즈막스 15만 DWT 벌크선이었다.

Atlantico Sul 조선소는 현재 케이프선을 건조할 충분한 여력은 있지만 건조 경험 부족으로 본격적인 건조에는 나서지 못하고 있다.

지난 1986년만 해도 브라질은 30만DWT 벌크선을 인도한 경험이 있지만 당시 브라질 정부의 조선산업 지원이 미비하여 그 비중은 점차 감소하게 되었다.

또한 여전히 가격경쟁력 및 환율 문제, 아시아 지역에 비해 열악한 생산성들이 조선산업 발전에 걸림돌이 되고 있다.

그러나 현재는 브라질 정부가 적극적으로 지원에 나서면서 향후 계속적인 발전이 기대되고 있다.

2010 4

• 한국선주협회, 도선제도 연구용역 간담회 개최

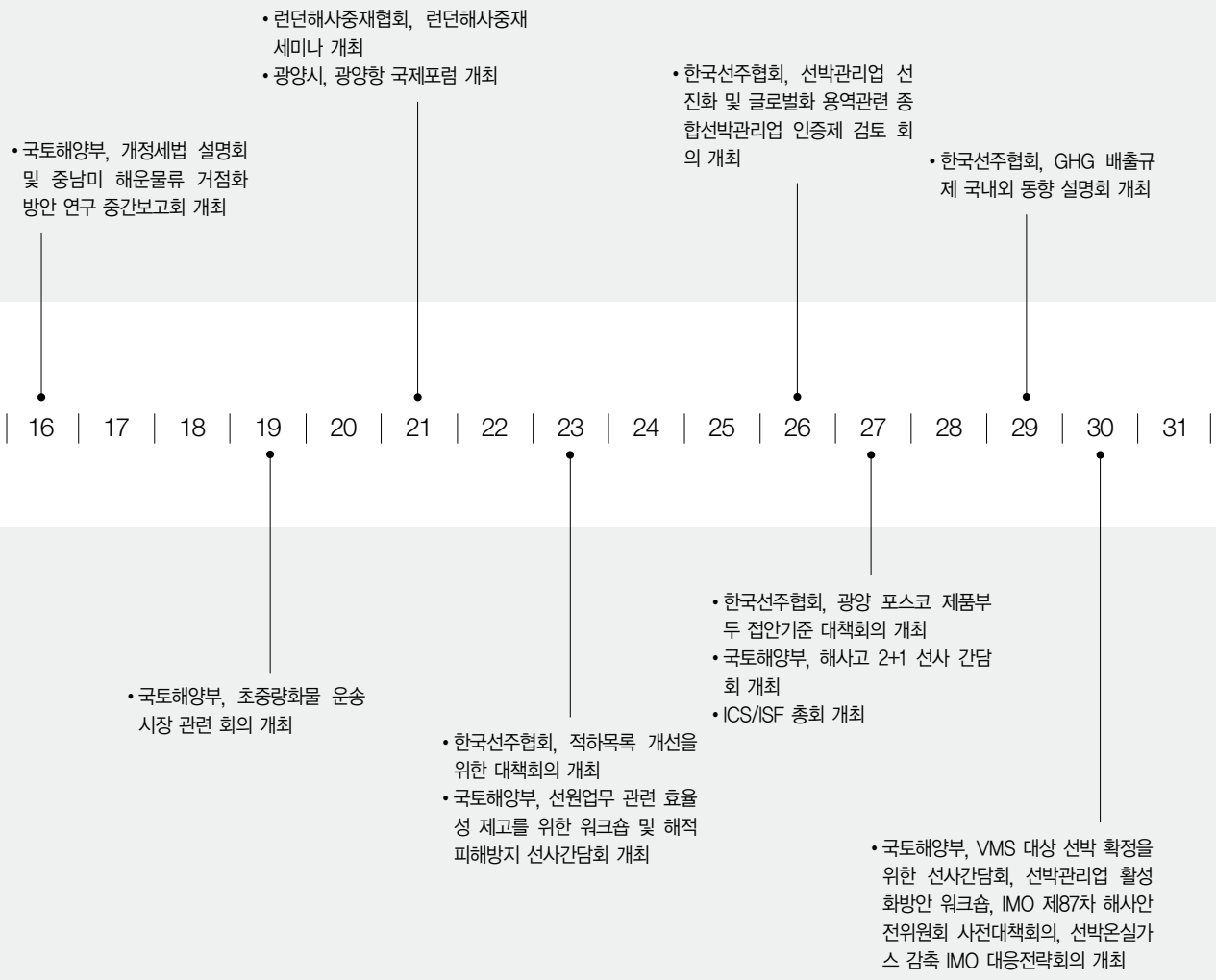
• 한국선주협회, 도선 실무회의 개최

• 국토해양부, 국제해운정책 개선 선사 간담회 개최

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

• 국토해양부, STCW 외교회의 사전대책회의 개최
• 한국선주협회, 제2차 해운 · 조선 · 화주 실무회의 및 중소화주 컨테이너 확보방안 협의회 개최

• 한국선주협회, 해무위 운영위원회 및 외국인선원 고용협의회, 해운업계–은행간 간담회 개최
• 여수지방청, 광양 포스코 제품부두 접안기준 개전 간담회 개최


• 국토해양부, 개정세법 설명회 및 중남미 해운물류 거점화 방안 연구 중간보고회 개최
• 런던해사중재협회, 런던해사중재 세미나 개최
• 광양시, 광양항 국제포럼 개최
• 한국선주협회, 선박관리업 선진화 및 글로벌화 용역관련 종합선박관리업 인증제 검토 회의 개최
• 한국선주협회, GHG 배출규제 국내외 동향 설명회 개최
16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
• 국토해양부, 초중량화물 운송 시장 관련 회의 개최
• 한국선주협회, 적하목록 개선을 위한 대책회의 개최
• 국토해양부, 선원업무 관련 효율성 제고를 위한 워크숍 및 해적 피해방지 선사간담회 개최
• 한국선주협회, 광양 포스코 제품부두 접안기준 대책회의 개최
• 국토해양부, 해사고 2+1 선사 간담회 개최
• ICS/ISF 총회 개최
• 국토해양부, VMS 대상 선박 확정을 위한 선사간담회, 선박관리업 활성화방안 워크숍, IMO 제87차 해사안전위원회 사전대책회의, 선박온실가스 감축 IMO 대응전략회의 개최