

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
IFRS 도입에 따른 해운업계 부채비율 상승 우려	2
한국선주협회, 12개 회원사 신규가입	3
선협, 소말리아 해적피해 방지대책 국회세미나 개최	5
제8차 ASF 회장단회의 사무국 운영방안 협의	7
한국선주협회, 제3회 보험법제실무회의 개최	11



해운이슈	19
2011년 무역환경 변동성 확대 전망	19
2011년 해운기업 수익 전년보다 둔화 전망	12

업계동정	24
------	----



해사정보	30
국토해양부 한중일 교통물류발전포럼 개최	30
주요 컨테이너 처리물량 2010년 급증	33
상선선원직에 대한 인식 긍정적 변모	34
오션물리텍 해기사 단기양성과정 선풍적 인기	37
유럽항만 기항 친환경 선박 세제 혜택 부여	41
초대형밸크선 도입증가에 따른 시황악화 우려	43

해운일지	46
------	----



IFRS 도입에 따른 해운업계 부채비율 상승 우려 정기용선 리스로 분류, 해운업계 심각한 우려 표명

내년부터 도입되는 국제회계제도(IFRS)와 관련해 IFRS에 적용되는 회계기준상 리스개념의 모호성으로 인해 해운업계의 정기용선(BBCHP 포함)의 경우도 리스거래로 분류돼 논란이 일고 있다.

정기용선이 리스거래로 분류될 경우 해운업계의 리스부채를 증가시키면서 전체적인 부채비율을 급상승시키면서 부자여력 약화 등 재정적 위기가 올 수 있다는 분석이다. 또 선박가격의 변동에 능동적으로 대응할 수 있는 용선계약의 효과를 무력화 시킬 수 있는 것으로 파악되고 있다.

이 때문에 최근 한국선주협회(회장 이진방)는 이 문제와 관련한 대책회의를 갖는 등 IFRS에 정의되고 있는 리스개념의 명확화와 정기용선을 리스거래에서 제외시키는데 총력을 기울이고 있다.

IASB은 이같은 내용을 담은 ED(Exposure Draft:Leases)를 공표했으며, 국제회계기준위원회(IASB)는 2010년 12월 15일까지 의견을 수렴해 2011년 6월에 새로운 기준서를 발표할 예정이다.

ED를 공표한 이유는 금융리스와 운용리스 분류를 재검토함으로써 리스에서 발생하는 현금흐름에 대한 비교가능성을 높이고 이용자에게 유용한 정보를 제공하기위한 것으로, 모든 리스 계약에 따른 자산 및 부채를 재무상태표에 인식하기 위한 새로운 리스회계기준 개발했다.

현재 리스는 금융리스(BBCHP, 소유권취득)와 운용리스(BBC, 소유권 미취득)의 두 가지 범주로 분류되는데, 리스가 금융리스로 분류되면 자산과 부채를 재무상태표에 인식하고, 운용리스로 분류되는 경우 리스이용자는 자산과 부채를 인식하지 않고 리스기

간 동안 자금리스로 비용을 인식하고 있다.

현행 IFRS의 이러한 접근방법은 운용리스와 달리 금융리스는 자금을 차입해서 자산을 구입하는 것과 유사하기 때문에 재무상태표에 인식되어야 한다는 가정에 근거하고 있다.

우리해운업계는 화물운송계약에서 선주가 유의적 위험과 효익을 부담하고 있어 이는 지정된 화물의 운송을 목적으로 하는 운송용역계약이므로 자산 사용권으로 볼 수 없다면서 리스거래가 아닌 용역의 제공으로 보아야 한다는 입장이다. 따라서 정기용선, 스팟용선 등의 경우 리스기준서에서 적용제외돼야한다는 주장이다.

정기용선계약이 리스요소를 갖지 않는 이유에 대해서는 ▶자산 사용을 통한 선사의 경제적 이익은 선주의 용역제공을 통해서만 실현 가능하고 ▶선주가 자산의 운영통제권 보유하고 있으며, ▶용선료의 지불은 선주의 실적에 기반하고 있으며, ▶특정 선박 지정이 지정 자산의 요구를 의미하는 것은 아니며 ▶정기용선계약을 사용하는 목적은 변동성이 큰 해운시장에서 사전보유에 따른 위험을 회피하는 것이라는 점을 들고 있다.

여기다 영국법에서 표준 정기용선계약은 운송서비스계약으로 이해되고 있다는 점을 들고 있다.

선주협회 황영식회장은 "국제회계기준원은 정기용선(TC), 스팟용선까지 리스로 분류하는 것은 문제가 있다는 것이 업계의 입장"이라고 밝혔다.

한국선주협회, 12개 회원사 신규가입 (주)농협물류 포함 회원사 193개사로 증가

(주)농협물류를 비롯한 12개 외항해운업체가 최근 한국선주협회(회장 이진방) 회원으로 가입, 회원 자격을 취득하였다.

이로써 한국선주협회 회원사는 종전 181개사에서 193개사로 늘었다. 한국선주협회 회원수는 지난 2000년 33개사에서 2002년 41개사, 2004년 50개사, 2005년 64개사, 2006년 92개사, 2007년 129개사, 2008년 164개사로 해운시황이 크게 호전된 지난 2003년 하반기 이후 급격히 증가했다.

이번 회원에 가입한 회원사는 (주)농협물류를 비롯하여 (주)도리코, (주)티피아이베가라인, (주)인트란스, 포세이돈용선(주), 세진마리타임(주), 유니코로지스틱스(주), 유진해운(주), 인피세스해운(주), 점프제이차유동화전문(유), 선라이즈쉬핑(주), (주)가나마린 등이다.

세부적으로 살펴보면 (주)농협물류(대표 김병훈)는 자본금 322억7,560만원에 1만6,405G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며 2010년4월 국토해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 외항화물 운송사업뿐만 아니라 화물자동차 운송사업, 복합운송주선업, 해운대리점업, 해운중개업, 창고업 등을 겸하고 있다.

이어 (주)도리코(대표 강석권)는 자본금 10억원에 4만3,806G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 금년 9월 국토해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 이 회사는 내·외항운송사업, 해운대리점, 선박관리업, 무역 및 중개업 등을 겸하고 있다.

(주)티피아이베가라인(대표 최병준)사는 자본금 10억원에 4만1,986G/T 벌크선 1척을 보유하고 있

으며, 금년6월 국토해양부로부터 외항부정기화물 운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 해상운송업, 예·부선업, 화물운송업, 하역업, 장비임대업 등을 겸하고 있다.

(주)인트란스(대표 김종업)사는 자본금 10억원에 3만6,559G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 금년 3월 국토해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 해상화물운송업, 선박대여업, 해운 경영자문 및 컨설팅 등을 겸하고 있다.

또한, 포세이돈용선(주)(대표 박영권)은 자본금 10억원에 3만6,238G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 금년3월 국토해양부로부터 외항부정기화물 운송사업 등록증을 취득했다. 이 회사는 외항화물 운송사업을 바탕으로 해운중개업, 무역중개업, 선박매매업 등을 겸하고 있다.

세진마리타임(주)(대표 박근혁)은 자본금 10억원에 1만8,044G/T급 석유제품운반선 1척을 보유하고 있으며, 금년3월 국토해양부로부터 외항부정기 화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 해상화물 운송업, 해운 대리점업, 해운 중개업, 선박 관리업, 자동차운송 알선사업 등을 겸하고 있다.

유니코로지스틱스(주)(대표 박형주)는 자본금 10억원에 1만7,433G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 금년5월 국토해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 국제복합운송주선업, 해운대리점업, 창고업, 등을 겸하고 있다.

유진해운(주)(대표 장 만)은 자본금 10억원에 1만1,481G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 금년8월 국토해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 국내외 화물운송업, 해운 중개



업, 선박 용선업, 선원, 선박관리업, 국내외 여행주선업 등을 겸하고 있다.

인피세스해운(주)(대표 원두철)은 자본금 10억원에 5,546G/T 케미컬선 1척과 4,627G/T 탱커선 1을 보유하고 있으며, 금년 10월 국토해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 이 회사는 선박 대여업, 선박 관리업, 선박 수리업 등을 겸하고 있다.

점프제이자유동화전문(유)(대표 권기태)은 자본금 1천만원에 9,665G/T 일반화물선 1척을 보유하고 있으며, 금년 5월 국토해양부로부터 선박대여업 등록증을 취득했다. 동사는 선박대여업 이외에 유동화

자산의 관리, 운용 및 처분사업 등을 겸하고 있다.

선라이즈쉬핑(주)(대표 김지훈)은 자본금 74억원에 5,546G/T 석유제품운반선 1척을 보유하고 있으며, 금년 10월 국토해양부로부터 선박대여업 등록증을 취득했다. 이 회사는 국제물류주선업, 해운중개업, 선박대여업, 안전관리대여업, 보관 및 창고업 등을 겸하고 있다. (주)가나마린(대표 정기웅)은 5억원의 자본금에 4,519G/T 냉동운반선 1척을 보유하고 있으며, 금년 3월 국토해양부로부터 수산물운반 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 수산업, 수산물판매업, 선원알선업, 선원송출업, 선박관리업 등을 겸하고 있다.



전국해양산업총연합회 이사회 개최 2010년 사업실적 보고 및 2011년 중점사업 심의

전국해양산업총연합회(회장 이진방)는 11월18일 부산에서 2010년도 제2차 이사회를 개최하고 올해 사업추진실적을 보고받은 뒤 2011년 중점사업 추진 방향을 심의했다.

이진방 회장주재로 열린 이날 이사회에서는 먼저 사무국으로부터 바다사랑음악회 결과를 비롯하여 천안함 유가족 상금지원, 제15회 '바다의 날' 기념 마라톤대회 개최결과, 제2회 대한민국 해양영토 대장정결과, 제2회 Motor Vessel Show 결과 등을 보고 받고 이를 승인했다.

이어 이사회에서는 2011년 중점추진사업을 심의했다. 특히 해양산업에 대한 대국민 이미지 개선과 소외계층에 온정을 나누기 위해 바다사랑 나눔 행사 개최를 추진키로 했다.

또한, 해양금융 전문기관 설립 촉구를 위한 국회 결의안 채택을 추진하고 해양산업 육성 당위성에 대한 공감대 조성을 위해 정부 및 국회 대상 정례간담회 개최를 추진키로 했다.

이 날 이사회에는 이진방 회장을 비롯하여 한국선급 오공굴 회장, 한국항만물류협회 김진곤 회장, 한국선박관리업협회 정영섭 회장, 한국예선업협동조합 장갑순 이사장, 한국해기사협회 민흥기 회장, 한국검수검정협회 이상철 회장, 한국해양수산연수원 강신길 원장, 한국도선사협회 이현식 상무, 해양환경관리공단 손현규 본부장, 총연합회 김영무 사무총장 등이 참석했다.

선협, 소말리아 해적피해 방지대책 국회세미나 개최

해적피해 방지를 위한 공감대 형성 및 대응책 논의



한국선주협회는 지난 11월12일(금) 국회도서관 소회의실에서 국회 국방위원회 소속 송영선(미래희망연대)의원 주최, 한국선주협회 주관으로 『소말리아 해적피해 어떻게 막을 것인가?』를 주제로 한 정책토론회를 개최하였다.

토론회를 주최한 송영선 의원은 인사말을 통해 해적의 위협에 대한 대응 업무가 여러 부처에 기능이 분산되어 있는 등 아직 개선할 점이 많다고 지적하였으며, 한국선주협회 이윤재 부회장은 축사를

통해 더 이상 해적피해가 발생하지 않도록 범세계적인 공감대 형성과 함께 국제사회의 근본적이고 강력한 대응이 필요하다는 입장을 피력하였다.

첫번째 주제발표에 나선 현대상선의 이택규 상무는 실제 소말리아를 통항하는 선사의 입장에서 피해 최소화를 위해 통항일정, 항로 등 사전협의는 물론 해군호송참여, 민간사설 요원의 동승이 필요하다는 입장을 전달하였다.

두번째 주제발표에 나선 청해부대 2전 김승우 부



대장은 아덴만에서의 선박 호송 실적 과 해적 현황에 대한 심층적이고 현실적인 발표를 진행하였다.

이어 지정토론자로 나선 KBS 이영종 기사는 청해부대 추가 파병의 필요성은 언급할 필요도 없으며, 현 시점에서는 중파를 논의해야 하는 상황이며, 또한 청해부대가 해적 행위자를 체포하여 국내에서 처벌할 수 있는 기반을 조성해야 한다는 입장을 피력하였다.

전국해상산업노동조합연맹 방동식 위원장은 이영종 기자의 의견에 덧붙여 삼호드림호 사례에서 볼 수 있듯이 큰 합의석방금 지급에 따라 우리나라 선박이 해적들의 주요 타겟이 된다는 점에 주목해야 하며, 이에 대한 정부의 강력한 대책마련과, 우리나라 선원들이 소말리아 해역에서 통항을 거부하는 불상사가 발생하지 않도록 정부와 업계의 적극적인 선원보호 조치를 촉구하였다.

이후 국토해양부 추교필 과장 및 외교통상부 장

석희 과장은 정부의 추진사항에 대한 간략한 브리핑이 있었다.

마지막으로 송영선 의원은 파병연장 동의안이 당연히 국회를 통과할 것으로 판단하는 것은 잘못된 생각이며, 현재 국회에서는 동의안 통과가 불투명한 상황으로, 금번 토론회에 모인 사람들 모두가 느끼는 필요성에 대해 국민들과 다른 국회의원들이 공감할 수 있도록 적극적인 협조와 노력이 필요한 시점임을 강조하였다.

금번 토론회에는 100여명의 해운업계 담당자들 뿐만 아니라 정부부처 각계의 관계자 등 총 200여명이 참석하였으며, 특히 원유철 국방위원장, 노철래의원, 김옥이 의원, 이경재 의원, 이용경 의원, 김을동 의원, 정의화 국회부의장, 장광근 의원이 동토론회에 참석하여 파병연장 동의안 채택에 의견을 같이하였다.

제8차 ASF 회장단회의 사무국 운영방안 협의 ASF 사무국 운영비용 분담 방안 및 업무 추진 방향도 논의

한국선주협회(회장 이진방)는 11월11일 싱가포르에서 7개국 ASF 회원 선협 회장 및 사무국장과 ASF 사무국직원이 참가한 가운데 ASF운영비용 분담방안 및 업무추진 방향 등을 협의하였다.

협의결과, ASF사무국 운영비용 분담방안으로 연간 분담금의 60%는 6개 회원국(한국, 일본, 중국, 대만, 홍콩, 아세안연합 선협)에서 균등분담하고 나머지 40%는 그 외 2개(호주, 인도 선협)를 포함한 8개국이 균등분담하는 것에 합의하였다.

그리고 2011~13년 업무추진방향에 대해 참가자들은 국제사회에서 ASF의 보다 적극적인 활동을 통해 아시아 목소리가 적극 반영되도록 노력할 것을 결의하였다. 이를 실행하기 위해 홍콩선협은 ASF위상 제고를 위해 청부간 회의 참석을 적극 실시하고 APEC 교통실무자회의의 참여하여 아시아선주들의 입장을 적극 반영하고 각 소위원회에 속한 전문가들이 ASF를 대표하여 국제/지역간 회의에 참석할 수 있도록 제안하였다.

향후 타 단체와의 업무협조와 관련하여 ASF는 ICS(국제해운회의소) 집행위원회에서 ASF의 입장을 피력하기 위해서 각 회원국의 해운정책 및 규제, 세제, 선원수요 등 관련 자료 정보공유를 강화하기로 하였으며, 이외에도 ACS(아시아선급협회), ISRA(국제선박재활용협회), RTV(국제해운민간단체) 등과의 협력을 강화해 나가기로 합의했다.

기타 단체로는 스리랑카의 Hemas Group이 ASF 가입을 희망하였고 선협 단체가 아닌 Brunei 또한 FASA 회원국이 될길 희망하였다.

이밖에도 싱가포르해사재단(SMF)에서는 싱가포르

르선박매매계약서(SSF) 양식을 개발하여 ASF에 소개하였다. 싱가포르해사재단은 ASF가 본 계약서에 대한 소유권을 보유하길 희망하였고 이는 ASF의 위상 제고뿐 아니라 별도의 수입 창출효과도 기대된다고 알렸다. 싱가포르는 그동안 본 양식 개발을 위해 BIMCO와 장기간 동안 협력해왔고 최근 일본, 상해, 홍콩 및 대만에서 관련 설명회를 개최하였으며, 현재 최종 마무리 단계 상황이라고 언급하였다. 이에대해 우리협회는 동 안건을 ASF 차원에서 논의하는 것은 시기 상조이며 각 선협 재량에 따라야 한다고 주장하였고 ASF의장은 2차 홍보설명회를 마치고, 각 회원국에서 SSF에 대해 면밀히 검토한 후 재 논의할 것을 제안하였다.

마지막으로 향후 ASF의 운영계획에 대해서는 다음 ASF는 2011년 5월23~25일 인도네시아 발리에서 제20차 ASF가 개최 예정이며 총회형식과 관련해서는 공식만찬은 주최측 재량에 따라 총회 전 또는 이후에 개최하고 총회 개최시기는 타 국제단체 일정을 감안하여 조정하기로 합의하였으며, 총회 1-Session은 ASF 내부분제에 관한 사항을 논의하고, 2-Session은 국제해운민간단체 간담회와 같이 타 단체와 논의하는 자리를 가질 예정이다.

또한, 기존까지는 공동성명서를 발표했으나, 앞으로는 보도자료로 대체하기로 하였고, 총회는 회원국간 관계형성 및 친목도모에 좋은 기회이며, 현재 진행방식은 적절하다고 판단하여 추후 총회 진행방식은 홍콩에서 개최된 19차 총회와 같은 형식으로 당분간 진행될 예정이다.



섭협, ASF 해운경제검토위원회 경쟁법 개정 우려 표명 해운시황 및 독점금지법제도 등 주요이슈관련 토의

한국선주협회(회장 이진방)는 지난 11월30일 일본 오키나와에서 개최된 ASF 해운경제검토위원회(SERC) 중간회의에 참가해 해운시황 및 주요 해운 이슈에 관한 다양한 협의를 하였다.

우리측에서는 SERC 수석부회장인 한진해운 김영민 사장과 현대상선 이석동 상무가 참석하여 선주협회의 의견을 전달하였다.

동 회의에서 도출된 해운시황에 대한 주요내용으로는 세계경제의 경우 지난 2009년 겪었던 마이너스 GDP성장과 글로벌 물동량 감소라는 최악의 상황에서 벗어나 회복기조를 보이고 있으나 미국 주택경기 침체 및 유로존의 국가부도위험은 여전히 상존하고 있는 것으로 나타났다. 이러한 환경속에서 중국, 인도 및 베트남과 같은 신흥국들의 강한 경기회복세가 세계 경제 성장의 핵심역할을 할 것으로 기대된다고 참가자들은 강조하였다.

선종별로 살펴보면 드라이벌크 해운시황은 여름 시즌까지 중국의 철광석 가격 급등과 철강수요 감소로 침체에 빠졌으나 하반기이후 안정세를 찾아가는 양상을 보이고 있는 것으로 나타났다. 그러나 2010년부터 도입된 분기별 철광석 가격협상제도가 시황의 변동성을 야기하여 철광석 시장의 침체를 불러온 것으로 분석되고 있다. 향후 드라이벌크 시황은 5~10년간 꾸준한 물동량 증가가 예상되며 공급 측면에서 신조선 발주 취소 및 인도일정 연기가 선행된다면 2013년부터 선박균형에 도달할 것으로 전망되고 있다.

탱커선 해운시장은 선진국들의 수요침체로 인해 원유와 석유제품 물동량 모두 침체에서 회복되지 못하고 있다. 그러나 세계경제의 회복과 단일선체 유조선 퇴출 가속화, 장거리항해 증가 및 유류저장

시설 증가 등으로 단기적인 시황 개선이 기대되며 이와 동시에 해상 유류저장시설로 사용되던 VLCC의 운항과 신조선 인도증가는 시황하락의 위험요소로 상존하고 있는 것으로 나타났다.

정기선 해운시장은 지난 2009년 약 150억달러의 손실에서 벗어나 기대 이상의 물동량 회복과 수급상황이 균형을 이루면서 안정세를 찾고 있는 것으로 나타났다. 참석자들은 태평양과 아시아역내 항로의 2011년 물동량 증가율을 당초 예상치보다 소폭 상향 전망하는 등 정기선 시황의 밝은 전망을 내놓았다. 2010년 1~9월간 아시아역내항로 물동량은 신흥국들의 사회간접시설 구축 증가와 ASEAN국가들의 자유무역화산으로 전년동기대비 11.3%의 증가세를 기록했고 2010년 1~8월까지 태평양항로는 전년동기대비 두 자리 수 물동량 증가를 기록했으나, 미국의 소비자신뢰지수 하락 및 부동산 가치 하락, 실업률 증가는 당분간 지속될 것으로 예상되고 있다.

독점금지법제와 관련하여 SERC는 해운산업 발전을 위해 독점금지법 적용제외가 지속되어야 한다는 입장을 강조하였고 싱가포르에서 추진중인 독점금지법 면제규칙의 5년 연장(안)에 대해 적극 지지를 표명하였다.

그리고 회원국들은 2010년 초에 발생한 컨박스 부족현상의 재발을 방지하기 위해 화주와의 협력강화가 필요하다는 것에 대해 의견을 공감하였다.

한편 참가자들은 국제회계기준(IFRS) 도입에 따른 변화중에 리스에 대한 정의가 명확치 않아 정기용선계약 체결시 문제점을 야기할 수 있음을 우려하여 '정기용선'이 리스기준에 포함되지 않도록, 각 협회 차원에서 적의 조치기로 합의하였다.

선협, 적하목록 사전제출제도 도입 설명회 개최

수출입화물 적하목록 선적 24시간 전 제출 의무화



한국선주협회(회장 이진방)은 지난 11월 22일(화) 협회 대회의실에서 선사 및 업계 관계자들을 대상으로 적하목록 사전 제출제도 도입 설명회를 개최하였다.

적하목록 사전제출제도는 물류보안 강화를 위한 핵심수단으로서 이미 미국과 EU에서 관세법 개정을 완료하고 시행중이거나 예정이다.

우리나라 또한 세계관세기구(WCO)가 2005년 6

〈 적하목록 제출시기 〉

구 분		현 행	개 정
해상	수입	<ul style="list-style-type: none"> • (원적) 입항 24시간전 • (중국 등 근거리) 입항전 	<ul style="list-style-type: none"> • (원적) 적재 24시간전 • (중국 등 근거리) 적재항 출항전 • (벌크화물) 입항 4시간전수출
	수출	<ul style="list-style-type: none"> • (원적) 적재전 • (미국형) 적재 24시간전 • (중국 등 근거리) 출항익일 24시 	<ul style="list-style-type: none"> • (원적) 적재 24시간전 • (근거리) 적재항 출항 30분전 최종 마감 • (벌크·완적화물) 출항전항공수입
항공	수입	<ul style="list-style-type: none"> • 입항전 	<ul style="list-style-type: none"> • (원적) 입항 4시간전 • (근거리) 적재항 출항전 • (특송화물) 입항 1시간전 수출
	수출	<ul style="list-style-type: none"> • 출항 익일 24시 	<ul style="list-style-type: none"> • 적재전, 출항 30분전 최종 마감

※ 근거리 : 일본, 중국, 홍콩, 대만, 러시아, 극동지역



원 정식 채택한 SAFE Framework에 이행합 의서를 제출하여 적하 목록의 사전신고 및 세관간 통관자료 교환, 수입국의 합리적 요구에 의한 수출국 세관의 검사대행등을 합의하였다.

적하목록 사전 제출 제도 도입에 따라 항

후 세관 및 수출입물류관계자의 업무프로세스의 예측가능성과 신속성을 높여 무역원활화와 무역 안전이 동시에 확보 가능할 전망이다.

동 제도 도입으로 수출측면에서는 국내 무역관행을 Global Standard에 적합하게 변화시킬 수 있으며 원산지 세탁, 위조상품 등 불법·불공정 무역으로부터 우리 제품과 국가 신뢰도 제고를 확립할 수 있게 된다. 그리고 수출물품의 선적정보를 선적 전에 입수함으로써 실제 선적되는 수출물품에 대한 검사를 통해 바퀴치기 등을 통한 불법수출·부정환급을 효과적으로 차단할 수 있게 된다.

수입측면에서는 적하목록에 대한 충분한 심사시간을 확보함으로써 세관 위험분석의 정확도 제고 및 우범 수입화물에 대한 통제는 강화되며 선의의 검사 선별화물은 최소화되고 정상화물은 보세운송 절차 또는 보세창고 반입 없이 하선 즉시 반출함으로써 물류비 절감효과가 발생하게 된다. 그리고 해



외 출항지에서 선사가 취합한 적하목록을 인터넷으로 제출하게 함으로써 국내 포워더의 적하목록 작성 부담이 해소되며 전송·중계비용 등 무역비용 절감이 기대된다.

적하목록 제출시기는 WCO SAFE Framework의 권고기준을 원칙으로 하되, 세관 위험관리 목적을 저해하지 않는 범위 내에서 선사·항공사 등의 시행 가능성 등을 고려하여 결정하게 된다.

적하목록 사전제출제도 국내 시행시기는 물류당사자의 무역관행 개선, 전산시스템 구축 등 준비기간을 고려하여 실제 시행시기에 충분한 유예기간을 부여할 예정이다.

특히 해상 수입화물의 경우 현행 입항 기준을 유지하되, 선적기준 적용은 EU, 중국등의 시행추이를 고려하여 추후 공지 후 적용할 계획이다.

〈 제도 시행시기 〉

구 분		시 행 일
항 공	수 출	'11. 7. 1
	수 입	'11. 7. 1
해 상	수 출	'11. 7. 1
	수 입	관세청장이 별도 정하는 날(추후 공지일)

한국선주협회, 제3회 보험법제실무회의 개최

해적발생 위험분석 및 해적보험관련 정보제공



한국선주협회(회장 이진방)는 12월7일 선주협회 대회의실에서 선사 보험법제 담당자 20여명을 대상으로 제3차 보험법제실무회의를 개최하였다.

이날 회의에서는 현대해상 김남현 과장이 해적발생에 대한 위험분석 및 납치 및 Ransom보험에 대한 자세한 설명이 있었다.

발표의 주요내용을 살펴보면 전 세계 해적사고는 2008년부터 급증하기 시작하여 2008년 293회의 해적공격이 발생하는 등 2007년 대비 666%의 피해가 급증한 것으로 나타났다. 2009년에는 공격지역이 소말리아해역에서 아덴만까지 확대되었고 총 340차례의 해적공격이 발생한 결과 선원4명이 사망하기도 하였다. 2010년 상반기에는 공격지역이 홍해와 인도양 1000마일 해역까지 확대되었지만 공격사태는 각국 정부의 군함파견 노력등에도 불구하고 194건이 발생하며 여전히 진정되는 양상을 보

이지 못하고 있는 것으로 나타났다.

해적들은 주로 15kts 이하 벨크선과 같은 느리고 작은 선박을 주로 공격대상으로 삼고 있으며 8m 이하 전현을 보유한 선박이 가장 위험한 것으로 분석되었다.

해적들의 공격방법은 주로 원양어선을 나포하여 모선으로 사용, 각 5~16명의 무장해적이 탑승한 1~3개의 쾌속정을 이용해 공격을 하는 것으로 나타났다.

해적피해 발생지역은 아덴만해역이 전체 공격의 50%이상을 차지하며 가장 많았고 소말리아와 인도양 해역이 다음으로 해적사고가 빈번하게 발생하였다.

특히 2009년에는 인도양지역 본순기간이 끝나는 4~6월, 9~11월에 공격사태가 증가하였으며, 이는 모선을 이용한 대양까지 나갈 수 있는 해상납치에 따라 변동하고 있는 것으로 추정되고 있다.



〈 국내선박 소말리아 나포 사례 〉

나포일자	선박명	한국인 선원수	나포기간	구출여부
2006.4.4	동원수산 / 동원호 628호	28명	117일	구출완료
2007.5.15	원양어선/마부노 1,2호	4명	173일	구출완료
2007.10.28	일본국적/골든노리호	8명	45일	구출완료
2008.9.10	J&J Trust/브라이트루비호	8명	37일	구출완료
2008.11.15	일본국적/켄스타버니스호	5명	88일	구출완료
2010.1.2	E사/Asian Glory호	- 명	150일	구출완료
2010.4.5	삼호해운/삼호드림호	8명	216	일구출완료
2010.10.9	금미수산/금미305호	2명	58일	나포중

해적에 의해 선박이 나포된 경우 주로 선박의 종류, 국적, 화물의 특성에 따라 다르지만, 실제 선사에 요구하는 금액은 평균 USD 3백만~3천5까지 금액을 요청 후, 선사의 Negotiator와 협의하여 금액을 협상하여 평균 USD 3~5백만달러 수준으로 몸값을 결정하고 있다. 그러나 최근 삼호드림호의 경우 역대 최고 몸값이 900만달러를 지급하며 기존 몸값을 크게 상회하기도 하였다.

나포기간의 경우 2008년 이전까지만 해도 최대 3개월을 넘기지 않았지만 소말리아지역의 해적 나포경험이 축적되면서 2010년 최장 7개월 이상 초과하는 경우도 발생하고 있는 것으로 나타났다.

최과장은 이와 더불어 Claim 발생시 선박구출관련 능동적인 주체 및 경험이 선사들이 부족하고 Ransom 현금화 부담 및 전달시 위험에 노출될 확률이 높으므로 꼭 인질과의 통신후 컨설팅 업체, Negotiator, 변호사를 선임하여 이를 통한 Ransom협상을 진행할 것으로 당부하였다. 또한 상기업체들을 통해 Ransom전달 방법을 협의하여 실제 Ransom 선박인도후 GA(공동해손)혹은 분담비율을 변호사와 협의 후 산정하고 이후 Hull, War

및 P&I와 분담금 협의를 진행하는 것이 가장 효율적인 절차와 방법이라고 강조했다.

또한 선사가 선박나포시 준비해야할 금액으로 몸값금액(Ransom) 3~4백만\$, 사고전담 컨설팅사 보수 및 비용 30만~35만\$/week 그리고 추가비용으로 억류자수송비 35만~100만\$, 범물자문 10~15만\$, 선원임금 20~35만\$, 통신장비 4~6만\$, 통신컨설턴트 10~12만5,000\$ 그리고 그 외 청신과치료, 치료비, 연료비 등 다양한 금액이 소요되는 것으로 나타났다.

이렇게 선사의 비용부담이 가중되면서 기존의 전통적 해상보험 종류가 아닌 별개의 해적특화 보험이 출시되고 있으며 국내에서도 2008년 9월 한국국적 화물선 나포로 인하여 대형선사를 중심으로 별도 K&R(해적보험)가입을 시작하고 있으며 중소형 선사는 아덴만해역 통항시 Single Transit형태로 가입하고 있고 대형선사는 Fleet형태로 연간 보험형태로 보험을 가입중인 것으로 파악되고 있다.

따라서 선사들의 해적 위험리스크 분산을 위한 해적보험 가입률을 향후 지속적으로 증가할 것으로 예상되고 있다.

꿈의 북극 항로, 개척의 달 올린다
 운항 시간 거의 절반 단축, 선박 안전 확보가 과제

꿈의 항로로 불리는 '북극 항로'가 과연 열릴 수 있을까? 최근 지구 온난화에 따른 해빙으로 5~10년 사이에 북극 항로가 열릴 것으로 예상되면서 다시 주목을 받고 있다. 특히, 민간 기업에 이어 정부도 북극 항로 추진에 적극적으로 나선다는 방침이어서 관심이 급격히 고조되고 있다.

북극 항로가 열릴 경우, 기존 부산항~수에즈 운하~로테르담 간의 항로인 2만 100킬로미터 구간(24일 소요)에 비하여 부산항~북극해~로테르담 간의 항로는 1만 2천700킬로미터(14일 소요)로 크게 단축된다. 운항 기간이 크게 단축되는 만큼 화물을 인도받는 기간이 짧아지고 물류 비용도 대폭 줄어든다. 정부와 업계가 공통적으로 북극 항로에 관심을 가지는 것도 이 항로로 인한 경제적 이익 때문이다.

부산-로테르담 항로 비교



그러나 국토해양부는 단기간에 북극 항로 개척을 기대하는 것은 성급한 일이라며 중·장기적 사업으로 설정, 추진하겠다는 입장이다. 상선 업계의 이익을 대변하는 선주 협회도 "북극 항로가 경제성이 돋보이는 것은 사실이지만 선박 안전 대책이 우선 확보되어야 한다."라는 반응이다.

한국선주협회(회장 이진방)가 내년 3월부터 초등학교 6학년 1학기 국어 교과서에 실릴 예정이다.

초등학교 교과서에 실리는 내용은 해운과 항만업계를 출입했던 부산일보 이주환기자(현재 정치부 부장대우, 국회출입)가 지난 2008년 3월17일자 해양수산면 머리기사 '꿈의 북극 항로, 개척의 달 올

린다'는 제하의 기사로 초등학교 6학년 1학기 국어 교과서(듣고 말하고 쓰기)에 수록될 예정이다.

이 교과서는 교육인적자원부 초·중등교육정책과 '초등학교 국정국어 교과서 개발연구사업' 및 2010년 개정 국어과 교육과정에 따라 서울교대, 한국교원대 국정도서 국어편찬위에서 연구개발 중이며, 2011년 3월부터 전국 모든 초등학교에서 사용될 예정이다.

교과서 동재 기준은 초동생들의 세계관 및 인생관 형성에 많은 영향을 미치는 만큼 교육목적에 적합하고 소재와 주제가 건전해야하며 표현 및 표기가 우리말 어문규정에 맞는 등 가장 모범이 되는 문장이어야 한다.

이주환부장은 "현재는 해운업계를 떠났지만, 북극항로기사와 선주협회 등이 초등학교 교과서에 실린다는 점에서 회사와 개인적으로도 영광스럽고, 해운업계를 홍보하는 데도 상당한 도움을 줄것으로 기대

한다"고 기뻐했다.

선주협회 양홍근이사도 "과거 초등학교 사회교과서에 선주협회 명칭이 잠시 실린 적은 있었지만, 현재는 없다"고 밝히고, "이번 교과서 동재로 북극항로는 물론 선주협회 위상과 해운업계 홍보에 크게 기여할 것으로 예상된다"고 기대했다.



KMI, 해운시장 선박과잉 문제 등 변동성 확대 전망 선사들의 운항비 절감 및 선박계선 등 자구 노력 강조



한국해양수산개발원(원장 김학소)은 지난 11월25일 한국경제신문사 다산홀에서 '2011 세계해운전망'이라는 주제로 세미나를 개최하고, 2011년 해운시황을 전망했다.

이날 김우호 한국해양수산개발원(KMI) 해운시장 분석센터장은 향후 해운시황은 초대형선을 확보한 선사들의 원가 하락에 따른 경쟁력 우세가 예상되며 컨테이너 시장의 과점 현상이 심해질 것이란 분석이 제기됐다. 또한 건화물선 시황은 선박과잉 문제가 지속될 것으로 전망됐으며 유조선 시황은 2010년 대비 약세가 지속될 것으로 전망됐다.

세부적으로 김우호 센터장은 오는 2011년 컨테이너 물동량 수요를 전년대비 10.9% 증가한 1억 5,300만TEU를 전망하며 특히 북미항로 및 유럽항로의 해상물동량이 눈에 띄게 증가할 것이라고 내

다봤다.

이 같은 전망 배경에는 최근 주요국의 산업생산이 지난 2009년 하반기부터 상승세로 반전한 이후 2010년 9월까지 플러스 성장세가 지속되는 등 물동량 증가세에 호전요인으로 작용했고, 주요국의 경기 회복이 더디지만 진전될 것으로 예상됨에 따라 세계 해상물동량의 증가세는 유효할 것으로 전망했다.

또한 오는 2011년 북미항로 물동량을 2,230만TEU로 예상하며 전년 대비 9.3% 증가 전망과

함께 유럽항로 물동량은 1,910만TEU로 전년 대비 10.4% 증가를 예상했다.

이 같은 수치는 북미항로 물동량의 경우 지난 2007년에 기록한 사상최고치인 2,110만TEU를 훨씬 상회하는 것이다.

공급측면에서는 올해 세계 컨테이너선 공급 규모는 전년대비 9.6% 증가한 1,413만3,000TEU로 예상했으며 2011년에는 2010년 대비 6.5% 증가한 1,504만7,000TEU로 전망했다.

이에 김우호 센터장은 "이러한 공급증가는 향후 1~2년 수요증가 속도보다 작아 수급적인 측면에서 부담이 적어질 것으로 예상된다"고 밝혔다.

아울러 "계선량이 시황회복에 따라 상당부분 감소했기 때문에 오는 2011년 계선량은 시장에 큰 부

담으로 작용하지 않을 것"으로 예상했다.

수급상황을 고려해 볼 때 원양항로의 경우 2010년 하반기 이후 원만한 상승세를 보일 것으로 전망했다. 근해항로의 경우 동남아, 한중항로의 완만한 상승세를 보일 것으로 예상했다.

이날 김우호 센터장은 "초대형선을 확보한 선사들의 원가 하락에 따른 경쟁력 우세가 예상된다"며 "컨테이너 시장의 과점 현상이 심해질 것"으로 전망했다.

이와 함께 초대형선을 이미 확보한 선사들의 과점적 시장 장악이 더욱 빨라질 것으로 보이며 규모의 경제 확보로 이들 선사의 비용이 크게 절감될 것으로 예상했다.

또한 감속운항 전략은 위기 이후 선사들의 새로운 선대 운영 전략으로 평가받고 있고, 이 같은 감속운항도 대형선을 투입하는 선사에 유리하게 작용할 것으로 내다봤다.

이에 따라 향후 컨테이너 시장은 초대형선 확보 선사들을 중심으로 집하경쟁이 치열해질 것으로 보이며 이들 선사를 중심으로 한 과점적 성격이 더욱 강해질 것으로 예상된다.

이에 김우호 센터장은 "향후 초대형선 확보 여부와 이에 따른 선대 운용 전략을 적절히 추진하는 전략을 구상할 것"을 주문했다.

건화물 시장의 경우 김우호 센터장은 2011년 이



후 건화물선의 물동량은 견고하게 증가할 것으로 전망했다.

특히 중요 화물의 증가세에 힘입어 건화물선 전체 물동량은 2001년~2007년 연평균 증가율 5.8%를 상회하여 2011년에는 6.2% 증가세를 보일 것으로 예상했다.

하지만 각 선형별 선조 인도량은 향후 2년간 최소 9.7%에서 최대 26.6%에 이를 것으로 전망되어 공급압박이 상당할 것으로 판단했다.

구체적으로 케이프사이즈 선형의 경우 2011년 기존 선대의 26.6%가 인도될 예정으로 선박 과잉 문제가 지속적으로 제기될 것으로 보인다.

파나마스 선형도 2011년 기존 선대의 20.5%가 인도될 전망이며 핸디막스의 경우 2011년 기존 선대의 18.3%가 인도될 전망이다.

또한 김우호 센터장은 "과잉 선박량의 흡수효과를 발휘한 항만채선 문제는 내년에도 지속될 것"이라고 밝혔다.



이에 대해 “최근 호주 항만의 체선이 일시적으로 완화되기는 했지만 지속적인 처리량 증가로 항만체선 문제가 구조적으로 해결되기 힘들 것으로 분석된다”며 “브라질 및 중국 또한 항만시설 부족에 따른 항만적체는 지속될 것”으로 판단했다.

건화물선 부문의 경우 운임시장의 안전판인 3년 용선료 시장의 안정세는 지속적으로 이어질 것으로 전망했다.

한편 이같은 건화물 시장에 대해 김우호 센터장은 “케이프 운명 선사의 경우 장기계약, 화주 확보 등을 통해 선박의 활용도를 제고하는 전략이 중요해 질 것”이라며 “반면 파나막스급 이하의 선박의 경우 새로운 시장기회에 대한 선도적인 관심과 부자가 요구된다”고 밝혔다.

이날 김우호 센터장은 KMI 패널들이 오는 2011년 BDI가 연평균 약 2,500포인트를 기록할 것으로 내다봤다.

유조선 시장은 오는 2011년 VLCC는 2010년 대비 약세가 전망되며 2012년 들어시아 상승이 예상된다.

이와 관련 김우호 센터장은 “VLCC 수요 증가세에 비해 공급부담이 늘어 2010년의 회복세를 지속하기 어려울 것으로 보인다”며 “2011년 세계 석유 소비 증가세가 크게 둔화돼 VLCC 수요도 큰 폭으로 늘어나기 어려울 것으로 예상된다”고 밝혔다.

하지만 2011년 석유제품 운반선 시장은 수요증가세와 공급증가율 둔화로 안정적인 회복세를 이어갈 것으로 전망했다.

석유제품수요는 중국과 중동등 주요 지역의 정제 시설 설비가 추진되고 있는 점을 반영할 때 수요증가세는 지속적으로 증가할 것으로 전망된다.

한편 2011년 세계 원유 소비 증가세가 지속되는 가운데 신흥국의 소비가 빠른 속도로 증가될 것이

라고 전망했다. 특히 중국, 인도, 기타 아시아 국가들의 원유 수입량의 확대가 지속적으로 나타날 것으로 전했다.

이날 김우호 센터장은 “이들 국가 가운데 중국의 경우 원유 비축을 지속하는 등 장기적으로 원유수입을 늘릴 것”으로 분석했다.

주제발표 이후 패넬토론에서는 선사 관계자들이 직접 현장에서 느끼는 2011년도 해운시장 전망견해를 발표하였다.

먼저, 한진해운 김종현 상무는 2010년 정기선사들이 좋은 수익이 남 수 있었던 것은 선사들의 비용절감 노력과 물류기업 등 협력사의 비용절감 노력 동참에 따른 것으로 판단된다고 언급하였다. 다만 상황이 개선되면서 선사들이 4분기에 계선된 선박을 다시 운항에 투입함으로써 10월부터 운임이 하향하고 있고 지금 추세라면 4분기 내에 다시 영업이익이 적자로 반전될 가능성도 있다고 강조하였다. 따라서 선사들의 지속적인 공급조절 노력이 요구되는 시점이지만 중국선사는 경쟁력 확보차원에서 초대형선 투입이 본격화하고 있어서 공급량 해소가 쉽지 않을 것으로 전망했다. 또한 물류기업 등의 양보로 가능해진 비용절감도 다시 비용 상승요인으로 작용할 가능성이 있다고 주장했다.

그리고 김상부는 북미항로의 TSA는 미국의 규제 관리가 매우 심한 상황이며 규제법을 제안했던 의원이 선거에서 당선되진 못했지만 FMC가 지속적으로 추진하고 있어 부담된다고 언급했다. 실제 올해 컨테이너박스 부족으로 미국 내륙화물을 픽업하는 대신 요율이 좋은 중국 → 미주 수출화물에 집중하기 위한 공컨테이너 배치전략을 구사했는데 이에 대해 담합이나 불공정거래로 제재를 받고 있다고 전했다.

다음으로 부정기선 시장으로 정갑선 STX팬오션

전부는 2010년도 좋은 시황은 중국의 석탄수입 급증이 호재였으며, 캄보디아급 선행의 수익이 좋았기 때문에 가능했다고 발표했다. 그러나 이러한 효과는 이제 소멸됐다고 봐야 하며 내년부터는 수요를 다져가는 2~3년동안은 힘들 것 같다는 전망을 내놓았다.

2009년 벌크선은 4000만DWT가 증가했으며, 올해는 거의 2배에 가까운 7,500만~8,000만DWT 늘어날 것으로 예상된다고 전했다. 내년에도 20% 정도의 slippage를 감안하더라도 실질적으로 8,000만DWT가 시장에 진입, 총 6억DWT에 달할 것이며 이는 상당한 공급압력을 가져올 것이라고 언급했다.

이를 해소하기 위한 시황개선의 여지는 상품가격과 위안화 절상과 같은 지시상황과 항만의 채선, 선박해체를 통해 가능해 볼 수 있을 것이며 철광석과 석탄 가격 상승이 중국의 국내 채굴의 채산성 기준보다 아래에서 유지돼야 할 것이라고 발표했다. 이에 따라 실제 중국 회사들이 국내 생산에 눈을 돌리지 않도록 해야하며 위안화 절상효과를 감안하더라도 150불 보다는 낮은 수준인 120~130불 정도가 유지돼야 할 것이라고 설명했다.

또한 석탄의 경우 150 → 100불(원료탄), 100불 → 70~80불(연료탄) 정도 수준이어야 수입물동량이 늘어날 것으로 기대된다고 발표했다.

마지막으로 발표한 이상일 SK해운 팀장은 탱커 선시장에 대해 어둡긴 마찬가지이지만 벌크보단 덜한 것 같다고 발표했다. VLCC가 상반기 기대이상의 성과를 거둔 것은 세계경제의 회복으로 전년대비 수요가 3%정도 증가하였고 무역거래 패턴이 변화했음. 비산유국, 서아프리카의 앙골라에서 중국 원유 수출이 상반기 급증했음(하반기에는 급감), 중국은 사우디아라비아와 유사한 규모의 원유를 앙골

라에서 수입했고 이란의 플로팅 스토리지가 급증하면서 시황상승을 유발했다고 설명했다.

2010년 단일선체(S/H)의 해체가 많이 진행된 점도 시황개선에 도움이 되었으나 2011년에는 이러한 효과는 거의 소멸될 것이며, 신조인도량이 고스란히 선대확대 규모로 반영될 것이라고 우려했다.

이에따라 전반적인 탱커시황은 2012년까지 다소 어려울 듯하며 수요증가세보다 공급증가량이 2배 수준에 이를 것이라고 전망했다.

다만 변수적인 요소로서 국제유가가 배럴당 80달러를 상회할 경우 OPEC의 추가생산에 따른 해상물동량 증가 가능성이 있으며 국제 유가 강세를 대비한 기업들의 재고비축 확대에 의해 2011년 상반기 해상물동량 증가가 기대된다고 밝혔다.

또한 시황 상승을 유도할 긍정적인 측면으로 중국은 석유비축 1기는 완성이 됐고 내년부터 2기 비축이 시작될 것이기 때문에 유가가 뒷받침된다면 중국은 성장주도의 경제를 당분간 더 이어갈 것이라고 전망했다.

그리고 중국이 서아프리카에서 Loan for Oil 정책으로 원유를 확보하는 것은 돈마일 개선으로 시황에 긍정적이고 탱커의 신조선 인도연기 및 취소 등 Slippage는 20% 정도 예상되고 전화물선의 경우 40% 정도 예상되면서 선복조절에 긍정적인 것으로 예상된다.

마지막으로 석유제품선의 경우 원유선보다 약간 양호한 시황이 유지될 것으로 예상된다고 전망했다. 그 이유로 중동, 인도, 중국의 정유시설 신증설로 석유제품 수송수요가 늘수 있으며 공급압력이 원유운반선에 비해 상대적으로 제한적이기 때문이라고 설명했다.

대신증권, 컨테이너시황 긍정적 전망 컨테이너 수급 및 물동량 안정적 증가 전망

대신증권 운송분야 양지환 애널리스트는 지난 11월 향후 컨테이너시황에 대해 2011년 수급안정으로 2010년에 이어 호황국면이 지속될 것이라는 전망을 발표하였다.

수급측면에서는 2008년대비 2010년 컨테이너 물동량 증가율과 공급증가율을 비교해보면, 물동량은 1~2%, 공급량은 15~16%증가할 것으로 예상하였다.

전체 선박량과 물동량 기준으로 보면, 대부분 물동량은 공급을 초과하지 못하며 2009년~2010년 Eco-steaming 확대로 실제 공급증가율이 명목 공급증가율에 비해 낮게 나타났지만, 그래도 차이는 명백히 존재한다고 언급하였다.

그 이유는 컨테이너시장에 성수기와 비수기가 뚜렷하게 나타나고 있기 때문이며, 성수기 수급 균형기준으로 연간 선사와 하주간의 운임협상이 진행되기 때문에 컨테이너시장의 수급균형은 성수기 주요항로 Fronthaul 기준으로 판단해야 한다고 강조하였다.

또한, 2010년 성수기 계선상황은 1~2%수준이며, L/F가 100% 유지된 점을 감안하면 수급은 이미 균형상태라고 할 수 있다고 설명하였다.

그리고 2010년 수급이 균형을 이룰 수 있었던 주요요인은 Eco-steaming과 선박계선 효과 때문이었다고 설명하였다.

주요 물동량 전망으로는 2009년 미국, 유럽 등 선진국의 경기침체로 전 세계 컨테이너 물동량은 4억5,400만TEU(-9.0% yoy)를 기록하였지만 글로벌 경기회복의 영향으로 2010년 전 세계 컨테이너 물동량은 5억900만TEU(+12.0% yoy)를 기록할 것으로 예상하였다.

컨테이너 물동량에 가장 큰 영향을 미치고 있는 미국 컨테이너 물동량은 2010년 13.2%, 2011년 9.3% 증가가 예상되며 유럽 컨테이너 물동량은 각각 2010년 8.7%, 2011년 6.9% 증가가 전망되고 있다.

2011년 컨테이너시황에 큰 영향을 미칠 요소로서 첫 번째로는 Eco-steaming에 따른 긍정적 효과를 기대하였다.

8천TEU 컨테이너선이 24knot로 운항할 경우 일일 병커소모량은 215톤이나, 17knot로 운항할 경우 소모량은 81톤으로 감소하게 되는 것으로 나타났다.

물론 운항속도가 느려지면, 운항선박수 및 항해일수가 늘어날 수 있으나 아시아-유럽노선에 8,000TEU기준으로 Eco-steaming에 따른 연간 운항비 절감효과는 연간 592만불에 달하며 B-C유가 가격이 \$300/ton이하로 떨어지지 않는다면, 선사들이 이를 포기할 이유가 없다고 설명하였다.

업계에서 우려하고 있는 선박과잉 우려에 대해 양애널리스트는 2011년 신조선 인도는 약 135만 8,000TEU, 공급증가율은 전년대비 약 8.7% 전망되며 이는 Clarkson의 2011년 컨테이너 물동량 증가율 예상치가 11.4%(yoy)인 점을 감안하면, 2011년 컨테이너 수급이 악화될 가능성은 낮은 것으로 전망하고 있다.

2011년에는 8,000TEU이상 6세대 컨테이너선의 대규모 인도로 아시아-유럽, 지중해, 미서안 등에서 서비스하고 있는 4~5세대 컨테이너선은 대거 교체될 전망이다. 유럽, 지중해, 미서안의 교체수요는 약 210만5천TEU에 달하며, 이는 현재 6세대 선박 수주잔량의 82.2%로 추정되고 있다.



2011년 무역환경 변동성 확대 전망

무역협회, 2011년 무역환경 전망 발표

2010년 세계 경제는 중국 등 신흥국들을 중심으로 한 완만한 회복세를 시현하였다. 그러나 미국 주택금융 침체 계속, 유럽 국가부채증가 등 다양한 불안성과 불확실성이 상존하면서 2011년 무역환경은 변동성이 확대될 것으로 전망되고 있다. 다음은 무역협회에서 발표한 '2011년 무역환경전망' 발표자료를 정리·요약한 것이다. (편집자주)

▶ 세계경제

세계경제성장률은 금년도 4.4%(추정)에 이어 내년도는 3.7%로 전망되고 있다. 내년도 전망치 3.7%는 IT버블 붕괴 이후 세계경제 호황기인 04~08년 평균 세계경제성장률(4.5%)에 비해 0.8P 하락하지만 최근 10년간('00~'09)평균인 3.5%를 상회하여 경기둔화보다는 정상수준으로의 복귀과정에 있는 것으로 판단되고 있다.

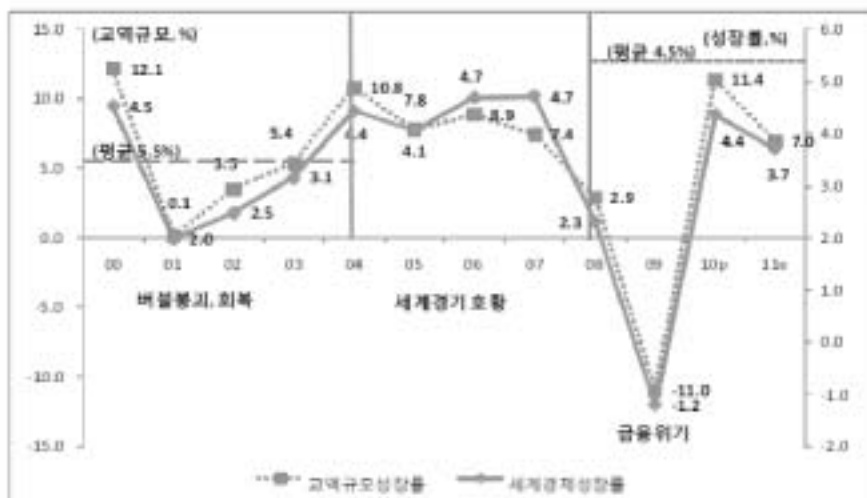
또한 내년도 전 세계 교역규모 증가율도 신흥개도국의 수출확대를 통해 7.0%대를 유지할 것으로 전망하고 있다.

전반적인 세계경제는 선진국의 경기회복은 지연되는 반면, 우리 수출의 주요 시장인 신흥개도국 경제는 지속적인 성장세를 보일 것으로 전망된다.

선진국 경기회복이 늦춰지는 것은 금융시장 불안 및 재정위기의 재연 가능성이 지속되는 가운데 고용여건 악화 및 주택경기 침체 등으로 경기의 자생력이 회복되지 못한 데 기인 할 것으로 예상된다.

반면, 신흥개도국들은 금년보다는 성장률의 둔화가 불가피하나 내수 경기 부양으로 인한 생산과 수출주도형 성장전략으로 수출의 증가세가 지속되어 성장세는 유지할 전망이다.

〈 세계경제성장률 & 무역규모 추이 〉



자료: 성장률(MF, Global Insight 평균), 교역규모(MF)



〈 세계경제 전망 〉

(단위 : %)

구분	2009	2010(추정)	(전망)
World	-1.2	4.4	3.7
선진국	-3.3	2.7	2.1
미국	-2.6	2.6	2.3
유로권	-4.1	1.8	1.5
일본	-5.3	3.2	1.1
신흥개도국	2.1	7.0	6.3
중국	9.1	10.5	9.2
브라질	-0.2	7.5	4.5
인도	5.4	8.3	8.4
아세안	1.7	6.6	5.4

자료 : IMF, Global Insight 전망치 평균

▶ 환율

2010년 달러화는 상반기에 미 경기회복, 남유럽 재정 불안에 따른 안전자산 선호 현상 등으로 강세를 지속했으나 하반기 들어 재정위기 우려가 완화되고 미 연준의 2차 양적완화 기대감에 약세 행진을 지속하고 있다. 반면 유로화는 상반기 급락세에서 하반기 들어 회복세로 전환되었다.

원/달러 환율은 연초 빠른 경제회복과 기업 실적 개선 등으로 1,100원대까지 하락했으나 4월 말 이후 남유럽 재정위기, 천안함 사태 등으로 1,200원대로 급등하였다.

2011년 달러화는 양적 완화로 인해 약세 흐름을 보이겠지만 일부 통화에 대해서는 강세를 보일 전망이다. 유로화는 유로존의 재정불안 우려, 엔화는 일본의 정부부채 부담 및 경기부진 등으로 달러화 대비 약세를 나타낼 전망이다.

▶ 국제원자재

2010년 국제원자재 가격은 유럽 재정위기 영향 속에 약세로 시작해 신흥개도국 중심의 수요증대 및 경기회복에 대한 기대로 상승세를 나타냈다.

그 결과 전반적으로 제한된 범위에서의 변동성을

〈 주요 투자은행 환율 전망 〉

전망기관	엔화 (엔/달러)			유로화 (달러/유로)		
	3개월	6개월	12개월	3개월	6개월	12개월
JP 모건	79.00	81.00	85.00	1.4000	1.4000	1.4800
BNP 파리바	82.00	85.00	90.00	1.3400	1.2700	1.2200
모건스탠리	81.00	84.00	88.00	1.4600	1.4500	1.3600
BofA	79.00	78.00	83.00	1.3300	1.3300	1.2500
평균	80.25	82.00	86.50	1.3825	1.3625	1.3275

자료 : 국제금융센터 '10.11.15 기준

〈 주요 기관 2011년 원/달러 전망 〉

기관(전망일)	1/4분기	3/4분기
Global Insight(10/15)	1,128	1,080
모건스탠리(10/21)	1,063	1,038
BNP 파리바(10/18)	1,080	1,050
스탠다드차터드(10/22)	1,050	1,050
DBS(10/15)	1,040	1,000

자료 : Global Insight, 로이터

〈 내년도 원화 영향의 주요 변수 〉

강세 변수	약세 변수
美 양적완화 정책 남유럽 불안 완화 양호한 경제상황 금리인상 지속 中 위안화 절상	유럽 재정위기 재발 지정학적 불안 부각 선진국 경제회복 둔화 외환시장 안정화 조치

나타낸 가운데, 상반기에는 철강, 하반기에는 금·곡물 가격이 급등하였다.

2011년 국제 원자재 가격은 수요증대, 달러화 약세에 따른 유동성 유입의 영향으로 상승세를 이어갈 전망이다.

공급증가폭은 수요 증가보다 전반적으로 낮아 수급이 타이트해질 전망이며 곡물은 기상악화로 오히려 공급감소가 예상된다.

또한 미국의 양적완화로 인한 글로벌 유동성 확대가 가격 상승세와 단기 변동성 확대를 초래할 요인으로 부각될 전망이다.

국제유가는 세계 석유 소비량이 2009년 하반기 이후 생산량보다 빠른 속도로 증가하여 가격상승을 유도하면서 올해 대비 소폭의 상승세를 유지할 것으로

전망된다.

▶ 통상환경

2011년 거대시장인 EU, 페루 등과의 FTA 발효가 우리 수출 확대에 긍정적 영향을 줄 것으로 전망되고 있다.

이외에 터키, 콜롬비아, 호주 등과의 FTA협상 타결 가능성도 높아지면서 2010년 FTA체결국과의 교역비중은 13.9%에 불과했으나, 2011년 35.4%까지 늘어날 전망이다.

그리고 G20 정상회의 등을 통해 보호주의 방지 노력이 있었으나 신흥개도국을 중심으로 신규 무역제한조치가 도입되고 비관세 장벽이 강화되는 등 무역규제가 다소 강화될 것으로 예상된다.

〈 2010년 주요 원자재 가격 동향 〉

품 목	특 징
원 유	상반기 중 배럴당 85달러를 넘는 상승세에서 월초 급락한 이후 70~80달러 범위에서 박스권을 형성한 후 8월말부터 재상승
비철금속	유가와 동일하게 '연초하락 → 2~3월 상승 → 5월 급락 → 연말까지 재반등'의 두 차례 V자형 추이를 나타냄
금	가격은 온스당 1,400달러를 넘는 사상 최고치를 기록, 9월부터 미국 달러화 약세가 나타나며 동행성이 깨지며 상승행리 지속되었음
곡 물	안정세를 보이다 하반기 주요산지의 기상악화 및 일부 수출제한 조치가 나타나면서 급등, 'Aglation' 발생 우려로 이어졌음
철 강	3~4월 중 원료탄 및 철광석 공급계약 관행이 소수 공급기업에 유리하도록 변경되면서 급등하였으나 5월 이후 다소 안정되었음



2011년 해운기업 수익 전년보다 둔화 전망

유진투자증권, 2011년 해운산업 전망 발표

2010년이 끝나가는 시점에 각 증권사 애널리스트들은 2011년에 대한 투자전망 자료를 발표하고 있다. 대다수의 애널리스트들은 2011년에도 해운산업의 회복세는 이어질 것이지만 기업들의 수익성은 다소 주춤할 것이라고 전망했다.

다음은 유진투자증권 주익찬 애널리스트가 발표한 '2011년 해운산업 투자전망' 자료를 정리·요약한 것이다. (편집자주)

[도표 1] 컨테이너 운임(CCFI) : '11년 운임은 전년대비 2.0% 상승할 전망



자료 : Chineseshipping, 유진투자증권

□ 컨테이너 시장전망

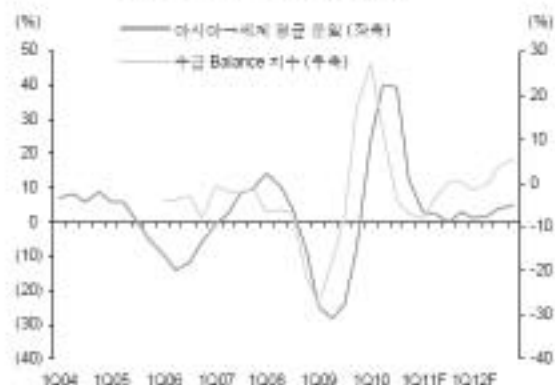
▶ 2011년 운임 소폭 상승전망

계절적 비수기인 2010년 4분기~2011년 1분기 컨테이너 해운업 수급은 크게 악화되지 않아, 운임도 전분기 대비 8.8% 하락에 그칠 것으로 전망했다.

향후 컨테이너 운임은 수급 개선으로 2011년 2.0%, 2012년 2.9% 상승할 것으로 예상되며 수급은 2011년 2분기부터 개선될 것으로 예상하였다.

컨테이너 수급개선 이유는 실질 선박증가율(총 Fleet 증가율-개선 선박 증가율)이 낮아질 것이기

[도표 3] 운임 vs. 수급 balance : 2011년부터 다시 수급이 개선될 것으로 예상되기 때문



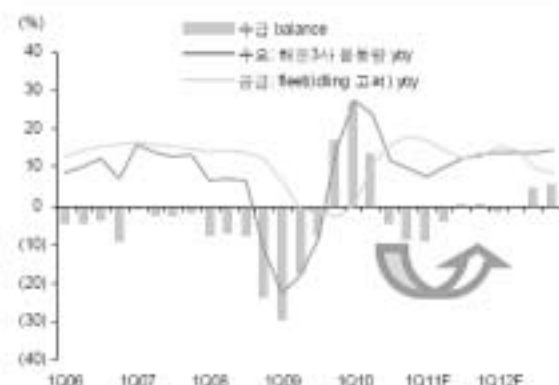
자료 : Chineseshipping, 유진투자증권

때문이며 실질적인 수급 균형은 2010년 4분기가 가장 최저인 것으로 판단되며 2011년 2분기부터 본격적인 개선이 기대된다.

▶ 2011년 중반이후 물동량 증가율 개선

컨테이너 해운업의 수요인 물동량 증가율은 2011년 중반부터 전년대비 소폭 다시 높아질 전망이다. 선진국들의 GDP성장률이 2011년 중반부터 다시 높아질 것으로 예상되며 미국 L.A와 롱비치항만 수입 물동량도 금융 위기 시기를 제외하면 평균 10%였던 것으로 판단되었다.

[도표 4] 컨테이너 해운업 수급 balance 전망 : 2Q11부터 다시 수급이 개선될 것으로 예상



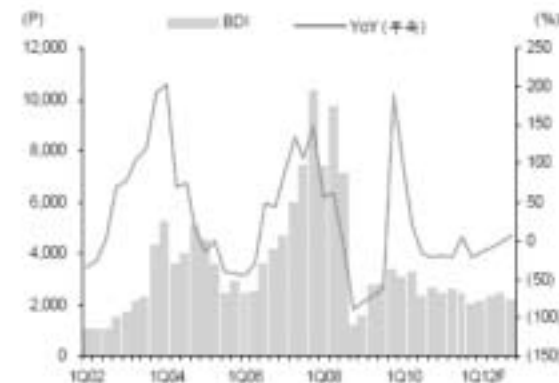
주 : 수급 balance=수요증가율-공급증가율
자료 : Bloomberg, 각사, Clarksons, 유진투자증권

한편, 공급측면인 선대 증가율은 2010년 상반기에는 전체 선대 증가율은 둔화되었으나 실질 증가율은 높아진 반면, 2010년 하반기부터는 전체 선대 증가율은 높아지지만, 실질 증가율은 낮아질 것으로 전망된다.

□ 벌크 시장전망

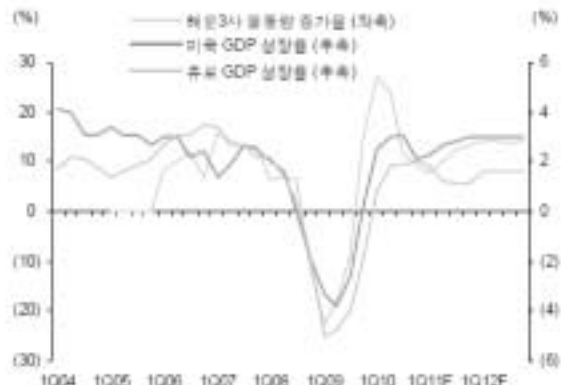
▶ 2011년 BDI 2,500~3,500전망

[도표 13] BDI전망



자료 : Bloomberg, 유진투자증권

[도표 5] 해운 3사들의 물동량 증가율은, '11년 중반 이후 다시 높아질 전망

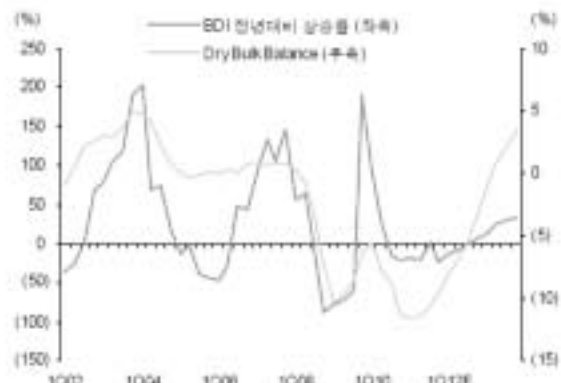


주 : 해운 3사=한진해운, NOL, OOIL
자료 : Bloomberg, 각사, Clarksons, 유진투자증권

2011년과 2012년 벌크 해상물동량은 세계 GDP 성장률이 각각 3.9%, 4.2%라면, 전년대비 각각 5.8%, 6.3% 증가할 전망이다.

반면 공급측면에서는 2011년 선대 증가율은 벌크 선 인도량 증가로 2010년보다 높아지며, 물동량 증가율보다 클 것으로 예상되고, BDI는 2011년에 크게 상승하지는 않을 것으로 전망했다.

[도표 14] BDI와 수급 balance 전망



자료 : Bloomberg, 유진투자증권

고려해운

연간수송량 100만TEU 돌파

고려해운(대표 박정석)이 11월 8일 연간 수송 물량 100만TEU를 돌파했다.

이날 고려해운은 부산항에서 100만TEU 돌파 행사를 가졌다. 100만TEU는 한 줄로 연결해 놓으면 약 6,096km로 지구의 반지름인 6,378km에 육박하는 수량이다.

고려해운은 현재 한국항만 화물 기준으로 아시아 주요항에서 시장점유율 1위를 기록하고 있으며, 올해 총 수송량 120만 TEU, 매출액 8,000억원을 돌파할 것으로 보인다.

100만TEU 수송은 아시아 중동지역으로 서비스하는 국내 증권선사로서는 최초이며, 25년 연속 흑자를 기록하고 있어 더욱 의미 있는 성과라고 고려해운은 강조했다.

대한통운

대한통운 80년사 발간



대한통운(대표 이원태)이 11월 15일 창립 80주년을 맞아 '한국 물류의 역사 대한통운 80년사'를 발간했다.

대한통운은 이번 사사를 통해 1930년 창립부터 현재까지 회사와 물류산업의 주요 역사를 조명했으며, 특히 과거 산업발전기 중요한 운송이나 사건들을 통해 한국 경제의 발전사까지 짚어볼 수 있다고 설명했다.

총 870여 페이지에 달하는 '대한통운 80년사'는 본책과 별책 2권으로 구성돼 있다. 본책은 1930년 대한통운의 전신인 조선비곡창고주식회사의 창립에서부터 현재까지의 역사, 2030년 미

래비전 등 총 6부로 구성돼 있다.

물류관련 전문용어나 과거에 사용되던 말들을 별도로 설명해 읽는 사사를 추구했다는 점이 특징이다. 특히 1962년 흡수통합됐던 당대 최고의 운송기업 조선운송 관련 역사도 새롭게 조명됐다.

별책인 '80개의 사진으로 보는 대한통운 80년사'는 창립 이후 현재까지의 주요 사건들을 쉽고 재미있게 읽을 수 있도록 편찬됐으며, 해방 직후 유실될 뻔했던 조선어큰사전 원고의 발견, 감응봉 선수를 비롯한 병선수들로 구성됐던 대한통운 야구팀, 한국 최초의 사보 '조운' 등 지금까지 잘 알려지지 않았던 다양한 이야기들이 실려 있다.

한편 이원태 대한통운 사장은 발간사를 통해 "근 한세기에 걸쳐 변함없는 성원을 보내주신 국민과 고객 여러분께 감사드리며 회사의 발전을 위해 노력하신 선배 임직원들께 감사와 경의를 표한다"고 말했다. 아울러 "단순히 역사를 기록한 책이 아닌 미래를 열어가는 교훈서로, 한국 물류사를 살펴보는 소중한 자료로 활용되기를 기대한다"고 덧붙였다.

SK해운

현대중공업에 VLGC선 발주



SK해운(대표 황규호)이 현대중공업에 8만 2,000CBM급 VLGC(Very Large Gas Carrier) 선을 발주했다.

이번에 발주한 VLGC는 2013년 초 SK해운에

인도되어, 향후 20년간 중동으로부터 아시아 지역으로의 LPG 수송에 투입될 예정이다. 현재 SK해운은 SK가스의 LPG 수송을 위하여 두 척의 사선을 포함하여 총 다섯 척의 선박을 투입하고 있다.

지난 11월 25일 개최된 건조계약식에서 SK해운의 황규호 사장은 “성공적인 증자와 더불어 이번 건조계약으로 Global Top 자원수송기업으로 성장해 가겠다는 계획이 더욱 큰 힘을 받을 수 있을 것”이라고 말했다.

한편 이번 건조계약식에는 SK해운의 황규호 사장과 SK가스 최상훈 사장 그리고 현대중공업 오병욱 사장 등을 비롯해 3사의 관계자 등 20여명이 참석한 가운데 진행됐다.

STX팬오션

한국 남부 발전과 유연탄 COA계약 체결



STX팬오션(대표 이종철 부회장)이 한국전력의 발전자회사인 한국남부발전과 2건의 장기운송계약(COA)을 동시에 체결하는 등 국내외에서 장기수송 물량을 잇달아 확보했다.

STX팬오션은 지난 11월 8일 서울 강남구 삼성동 한국남부발전 대회의실에서 배선령 STX팬오션 대표이사, 남호기 한국남부발전 사장 등 관련 임직원 10여명이 참석한 가운데 계약 체결식을 가졌다.

이번 2건의 계약을 통해 STX팬오션은 한국남부

발전이 인도네시아와 호주 등지로부터 수입하는 발전용 유연탄 3,500만톤을 매년 230만톤씩 15년 동안 국내로 수송하게 된다. 이를 통한 매출 규모는 대략 3,300억원에 달할 것으로 기대하고 있다.

특히, 이번 계약은 장기간에 걸쳐 운임을 분할 지급하는 통상적인 결제방식과 다른 새로운 개념의 결제방식을 적용하여 업계의 관심을 끌었다.

STX팬오션이 15년의 계약기간 동안 받게 될 예상 운임의 20% 가량을 한국남부발전이 선(先) 지급함으로써 이를 선박 확보자금으로 활용할 수 있도록 한 것이다. 이러한 방식은 지난해 금융위기 당시 한국남부발전에 의해 국내 최초로 시도된 계약체결 방식이기도 하다.

배선령 STX팬오션 대표이사는 이 날 체결식에서 “국내 선박 금융 시스템이 외국에 비해 상대적으로 취약한 상황에서 이러한 운임 선(先)지급 방식을 통해 선박 확보와 관련된 금융비용 부담을 크게 덜게 됐다”며 “앞으로도 화주의 높은 신뢰에 보답하고 국가 산업 발전에 기여하기 위해 국가 전략 화물의 안정적인 수송에 만전을 기하겠다”고 밝혔다.

이에 남호기 한국남부발전 사장은 “해운회사의 금융비용 절감으로 수송 원가가 낮아지게 되면 향후 발전 원가 절감도 가능할 것으로 기대된다”며, “이번 계약은 화주와 선주 모두가 윈-윈(Win-win)하는 상생의 계기가 될 것이며 앞으로도 해운업계의 경쟁력 강화에 적극적으로 동참할 예정”이라고 말했다.

케이에스에스해운

LG상사 109억규모 운송계약 체결

KSS해운(대표 윤장희)이 지난 11월 16일 (주)LG상사와 109억원 규모의 예틸렌 운송 계약을 체결했다.

이번 계약액은 최근매출액 1059억원 대비

10.33%에 해당하는 것으로 KSS해운은 이번 계약으로 내년 1월1일부터 12월31일까지 1년간 LG상사 에틸렌을 운송하게 된다.

KSS해운측은 “계약기간은 1년이나, 화주(LG상사)의 권리로 추가 1년에 대해 계약 연장이 가능하다”고 밝혔다.

또한 “계약금액(962만1975 달러)은 용선료, 연료비, 항비 및 Operation Fee 등으로 구성 되어 있으며 이는 현재의 추정금액으로써 본선 운항패턴 및 연료유 단가 증감에 따라 계약금액이 다소 증감할 수 있다”고 덧붙였다.

한진해운

부장 2명 지식경제부 장관상 수상

한진해운(대표 김영민) 한국지천 구주판매팀 김문영 부장과 부산판매지점 공경식 부장이 11월 30일 삼성동 코엑스(COEX)에서 열린 제 47회 무역의 날을 맞아 지식경제부 장관상을 수상했다.

김문영 부장은 탁월한 세일즈 능력을 바탕으로 국적선사 최초로 서아프리카 지역 서비스를 개설, 주요 기업들의 수출선 다변화 및 해외 경쟁력을 제고하는 한편, 이집트, 슬로바키아등 타국적 선사의 독점 서비스 지역에 항로 개선을 통해 편리하고 신속한 서비스를 제공한 공로를 인정 받아 이번 수상자로 선정됐다.

또한, 공경식 부장은 우리나라 수입 화물의 인도 및 인수시 발생하는 화물인도 지시서에 대한 전자화 프로젝트에 참여, 무역업체와 물류업체간의 신속한 업무 처리 및 인력, 비용단축에 대한 공로를 인정 받아 동 상을 수상하게 되었다.

한진해운은 지난 2006년과 2008년 무역의 날에도 각각 50억불, 60억불 수출의 탑을 수상해 국내 경제 발전에 이바지한 공로를 인정받았으며, 200여개의 해외지점과 30여개의 현지법인을 통한 글로벌 네트워크를 운영하고 있다.

현대상선

아나바다 바자회 개최



현대상선(대표 김성만)은 여직원 모임인 ‘수평선회’에서 연말연시를 맞아 불우이웃돕기 행사인 ‘아나바다 바자회’를 개최하였다.

현대상선 ‘수평선회’는 11월 23일과 24일 양일간 연지동 현대그룹빌딩 사내 식당에서 이 같은 행사를 가졌다.

‘아나바다 바자회’는 임직원들이 기증한 의류, 신발, 가방, 주방용품, 장난감, 도서, 악세사리 등 총 200여점 중 150여점을 판매했으며, 판매되지 못한 물품은 모두 ‘아름다운가게’에 기증하기로 했다.

‘수평선회’에서는 임직원들이 기증한 물품 이외에도 다양한 먹거리를 만들어 판매했으며, 판매된 모든 수익금은 전액 종로구 결손가정에 기부할 예정이다.

‘수평선회’에서는 이번 바자회 판매와 별도로 모금함을 준비해 불우이웃 돕기를 위한 기금 마련도 함께 펼쳤다.

한편, 현대상선 여직원 170여명으로 이루어진 ‘수평선회’는 매달 회비를 모아 아름다운 재단, 장애인 종합 복지관 등에 정기 후원을 하고 있다.

흥아해운

하이퐁 서비스 강화

흥아해운(회장 이윤재)은 12월 둘째 주부터 한국 발 베트남 서비스를 대폭 강화한다.

HPS2(Haiphong Service 2) 및 IHX(Incheon Haiphong Express)로 명명된 이 노선은, 최근 불안정한 세계 경기상황 하에서도 꾸준히 성장세를 보이고 있는 베트남 시장에서의 시장점유율을 더욱 강화하고, 고객사의 요구에 부응하여 대하주 고객서비스 질을 향상하고자 개설되었다.

HPS2 LANE의 경우 광양항을 출발하여 부산-울산-홍콩-하이퐁을 기항할 예정이며, IHX LANE의 경우 인천을 출발하여 홍콩-하이퐁을 기항하는 순서로 제공되는 서비스이다.

흥아해운은 이번 HPS2 및 IHX서비스를 추가로 개설했다. 부산 발 주 3항차(수, 금, 토)와 울산 발 주 2항차(수, 토), 광양 발 주 2항차(화, 금), 인천발 주 1항차(금)의 직항서비스를 구축하게 되어, 대 하주 고객 서비스를 대폭 강화하게 됐다.

목포해양대

해운중개 전문가 양성 강화

목포해양대학교(총장 안영섭)는 교육역량강화사업의 일환으로 11월부터 12월까지 본교 재학생과 산업체 대상으로 '해운중개 및 해양산업 전문가 양성 교육'을 실시한다.

이 교육과정은 지난해에 이어 2번째로 해운현장에서 활동하고 있는 업계 사장과 유관기관 전문 강사를 초빙해 교육하게 된다.

특히 한국해운중개협회 염정호 회장의 '용선 계약실무', 본지 한국해사신문 홍석민 사장의 '선박관리실무', 요트인 김인철 사장의 '요트마리아 중개 및 관리', 국토해양부 해운정책과

박경철 과장의 '해운정책실무'가 강의된다.

또한 신라해운 이정만 사장의 '해운중개실무', 변화혁신리더십 구열회 소장의 '협상취업실무', 명지대학교 최기영 교수의 '국제복합운송실무', 한국해운조합 공제사업실 김진석 실장의 '해상보험실무', 포스코 경영연구소 김연준 박사의 '해운 및 조선시황'을 비롯해 김정검량 실무, 취업전략 실무 등이 이번 교육에 포함된다.

이 과정은 목포해양대학교 해양정책경영연구센터가 주관하고 해운중개협회와 본지 해사신문이 후원하고 있으며 수료한 학생은 목포해양대학교 총장, 해운중개협회 회장, 해사신문 사장 명의의 수료증을 발급할 예정이다.

해양정책경영연구센터 노창균 센터장은 "이 과정이 해운중개 및 해양산업 분야에 취업은 물론 유사 분야 창업에 많은 보탬이 되기를 바란다"고 언급했다.

한국선급

기자재 사장단 초청 고객 간담회 개최

국내 유일의 국제선박검사기관인 한국선급(회장 오공균)은 지난 11월 12일 경주 현대호텔에서 국내 기자재업계 사장단 및 관련 임원들을 초청하여 고객 간담회를 개최했다.

이번 간담회는 국내 기자재 업계의 소리를 듣고자 마련된 자리로, 한국선급 임직원 및 관련 업계 주요 인사 총 36명이 참석한 가운데, 예정된 시간을 초과할 정도의 열띤 토론이 이루어졌다.

이번 기자재 사장단 초청 간담회는 처음으로 개최됐음에도 불구하고 업계의 적극적인 참여와 정보 공유가 이루어져, 상호 WIN-WIN 및 동반 발전의 발판을 마련한 것으로 평가된다.

한국선급 조남수 사업본부장은, "우리나라가 조선산업 세계 1위라는 타이틀에 걸맞은 세계 1위의 기자재 산업육성을 위해서는 아직 다양한 방

면에서의 발전과 협조가 필요하다"며, "우리의 기자재 산업 분야가 앞으로 고품질 선박의 건조와 운항에 지대한 역할을 할 수 있도록 한국선급도 최선을 다하여 협조할 것이다"라고 밝혔다.

한국컨테이너부두공단

소량화물(LCL) 유치 본격화

한국컨테이너부두공단(이사장 이상조)은 금년 말 준공예정인 '평양항 국제물류센터'의 성공적 운영을 위해 지난 11월19일, 평양항 월드마린센터 대회의실에서 '평양항 국제물류센터 입주기업 유치를 위한 포워드 및 기자 간담회'를 개최했다.

'컨' 공단에 따르면 이번 행사에서 평양항이 상대적으로 취약한 소량화물의 유치를 위하여 주요 국제물류포워더의 협력을 요청하고, 평양항의 현안사항에 대한 물류전문매체의 다양한 의견을 수렴하기로 했다.

공단 관계자는 "이번 간담회가 평양항이 만재화물 처리뿐만 아니라 소량화물(LCL)도 처리하여 종합서비스항만으로 발돋움하는 중요한 전환점이 될 것"이라고 밝혔다.

한편 이날 간담회에서는 (주)삼영국제물류 등 국내 국제물류업체 대표자와 물류전문지 10개사가 참석하여 평양항 국제물류센터에 대한 관심을 고조시켰다.

한국해양대

일본 홋카이도대와 공동 세미나 개최

지난 11월 12일 한국해양대학교와 일본 홋카이도대학교는 해양대 공과대학 세미나실에서 '제2회 국제공동학술세미나'를 개최했다.

이번 세미나는 두 대학이 공학 교육 분야에 대한 공동관심사와 최신 정보를 공유함으로써 상호 연구역량을 강화함은 물론 국제적 안목을 갖춘

글로벌 인재를 양성하는데 이바지하기 위해 마련됐다.



이날 양 대학 교수와 학생들은 학술 발표 이후 한국해양대의 해양박물관, 해사종합시물레이션센터, 첨단마린조명연구센터, 한바다호 등을 둘러보며 우리나라 해사산업 및 교육 인프라에 대한 견학 기회도 가졌다.

한국해양대 최일동 공과대학장은 "연구주도형 종합대학으로 전통이 깊은 일본 홋카이도대학과의 국제학술세미나 개최는 양 대학 교수들 간 교류 활성화 및 국제적 흐름에 맞는 공학 교육을 개발하고 전파하는데 좋은 기회가 될 것"이라고 말했다.

한국해운조합

KSA Hull P&I세미나 성황리 개최



한국해운조합(이사장 이인수)은 지난 12월7일 약 300여명의 해운관련업계 인사들과 함께 KSA Hull P&I세미나를 서울 장충동 신라호

텔에서 성황리에 개최했다.

조합원 및 해운선사와 보험사, 보험중개업체, 검정업체 등을 대상으로 마련된 이번 세미나는 세계 경제의 불확실성이 높아가는 상황 속에서 해상보험시장의 동향과 전망 등에 대한 정보를 공유하고, 보다 나은 보험서비스를 제공하기 위한 사업전략을 모색하고자 마련되었다.

동 행사는 고려대 법학전문대학원 김인현 교수가 사회를 맡고 ▲ 선박보험 시장 동향 및 전망(고리안리 장철민 해상보험부장)을 시작으로 ▲ 선박충돌과 선주의 위험관리(법무법인 세경 김창준 대표변호사) ▲ 2011년도 P&I 계약경신관련 선사의 확인 사항 및 재보험 시장 동향(Lloyd's 재보험 브로커 Mr. Paul Marketis) ▲ KSA 사업현황 및 비전(한국해운조합 가재경 사업본부장) 등의 주제로 진행되었다.

2001년 이래 올해로 10번째를 맞이하는 KSA Hull · P&I 세미나는 해상보험 시장 동향을 포함하여 해상법, 유류오염손해배상보장법, 국제 협약, 용선계약 및 각종 해상보험관련 최신 정보를 제공하여 참석자들의 좋은 반응을 얻고 있다.

해양환경관리공단

해양환경개발교육원 준공

해양환경관리공단(이사장 이용우)은 지난 11월 25일 해양환경개발교육원 준공식을 성황리에 개최했다.

9,269㎡의 대지위에 총사업비 168억원을 투입한 해양환경개발교육원은 2008년 11월에 착공해 지하1층, 지상5층 규모로 2년만에 완공하는 것으로, 2007년 12월에 발생한 허베이스피리트호 같은 중·대형 오염사고에 대비하여 실제오염현장과 같은 해양환경을 갖춘 모래, 자갈, 테트라포트(콘크리트 구조물)로 구성된 인공해안과 파도를 일으키는 조파수조를 일체화시킨 세계 최초의 혼련용 수조(발명특허: 10,8,20) 등 최첨단 시설을 갖추고 있다.

해양환경개발교육원에서는 내년부터는 법정교육

인 선박·해양시설의 해양오염방지관리인 교육을 비롯해 전문방제교육과 학생들과 일반인들을 대상으로 해양의 중요성을 이해시키고 함양시키기 위한 다양한 해양환경교육 등을 연간 130회에 걸쳐 14,000여명을 교육을 실시하여 국내 최고의 해양환경 종합관리 전문기관으로 자리매김할 예정이다.

이날 해양환경관리공단 이용우 이사장은 “해양환경개발교육원은 글로벌 경쟁력을 갖춘 우수 인재를 양성하고 해양환경 개선과 발전을 위한 연구역량을 제고시키는 세계 최고의 해양환경연구 및 교육의 메카로 발돋움 시킬 것”이라고 말했다.

한편 이번 행사에는 국토해양부 과인섭 물류항만실장, 어윤태 영도구청장, 노기태 부산항만공사 사장, IMO(국제해사기구) Dr. Stefan Mcallef 수석부국장, IOPC Fund(국제유류오염손해배상기금) Mr. Jose Maur 사무국장 직무대행, MDPC(일본해상재해방지센터) 에이치 후카미 이사장 등 200여 명의 국내외贵宾이 참석하여 해양환경개발교육원의 개원을 축하했다.





국토해양부 한중일 교통물류발전포럼 개최

삼국간 물류정보 공유를 위한 양해각서 체결



12월 2~3일 중국 저장성 항저우에서 한·중·일 교통물류발전포럼을 한중일 삼국이 공동개최하여 물류정보부문에서의 실질적 협력 방안을 논의하는 한편, 삼국간 물류정보 공유를 위한 '동북아 물류정보서비스 네트워크' 구축 양해각서(MOU)를 체결했다.

국토해양부는 한·중·일 교통물류발전 포럼에는 한·중·일 삼국 정부대표, 연구원 등 전문가 그룹, 업계 관계자 등 총300명이 넘는 인원이 참석한 가운데 성황리에 진행됐다.

우리나라는 국토해양부 김한영 물류정책관을 수석대표로 하여 30여명, 일본측은 국토교통성 소매야 다카이치 기술총관참의를관을 수석대표(실장급)로 하여 관계자 30명, 중국측은 왕명용 교통운수부 부부장을 수석대표(차관급)로 하여 총250명이 참가했다.

이 번 포럼에서는 '한·중·일간 막힘없는 물류 체계 실현', '환경친화적 물류 구축', '물류보안과

물류효율의 조화' 등 물류협력 3대 과제와 관련하여 4개 세션으로 나누어 한·중·일 삼국 24인의 전문가가 주제를 발표하고, 한중일 삼국간의 물류협력을 가시화하기 위한 실질적인 토론이 이루어졌다.

한편, 한·중·일 삼국 정부는 12월 2일 포럼 개최식 중에 "동북아 물류정보 서비스 네트워크(NEAL-Net)" 구축을 위한 양해각서(MOU)를 체결했다. 양해각서에서 삼

국은 ① 우리나라의 해운항만물류정보센터*(SP-IXC), 중국의 물류정보시스템(LOGINK), 일본의 컨테이너물류정보시스템(COLINS)을 상호 연계하여 선박 입출항 정보와 항만간 컨테이너 이동정보를 서로 공유하기로 했으며, ② 삼국간 물류정보 표준화와 기술연구를 장려하고, ③ 기술교환, 교육, 물류정보시스템 대중화를 촉진하며, ④ 이를 위해 삼국간에 상호협업체*를 구성하는 것에 합의했다.

현재 우리나라 부산항, 인천항, 광양항 등과 중국의 연운항, 대련항, 천황도, 일본의 하카다항, 시모노세키항 등과는 컨테이너화물 추적 협력사업이 진행되고 있으며, 이번 MOU체결을 계기로 일본 도쿄항, 중국 닝보항 등과의 연계를 확대하는 한편, 자국내 화물이동정보 등 추가적인 물류정보 공유를 위해 지속적인 협력을 추진할 수 있게 됐다고 당국은 기대했다.

국토해양부 '한바다 5호 선박투자회사' 인가

9만3,000톤급 중고 벌크선 1척을 매입 후 선사 임대



했다.

이번 펀드는 9만3,000톤급 중고 벌크선 1척을 매입하여 선사인 화이브오션에 5년간 빌려주고, 임대기간 만료 후에는 선사에 소유권이 이전되는 BBCHP 방식으로 진행된다. 특히 한바다 5호

국토해양부는(장관 정종환) 지난 11월11일 111번째 선박펀드인 '한바다 5호 선박투자회사'를 인가

는 2008년 해운위기 이후 3년3개월만에 처음 출시되는 일반 공모형 선박펀드다.

한국-러시아 해운협정 정식서명 체결

국토해양부는 정종환 장관과 러시아 이고르 예브게니예비치 레비틴(Igor Yevgenievich Levitin) 교통부장관 간 한-러 해운협정 정식서명을 체결했다고 밝혔다.

한-러 해운협정은 지난해 1월 가시명되었고, 양국의 국내 절차가 마무리됨에 따라 이번 한-러 정상회담을 계기로 정식서명을 함으로써 협정 체결을 완료했다.

한-러 해운협정은 제3국 간 항로개방 및 양국 선박에 대한 내국민 대우, 통관 등 운송절차 간소화, 해운협의회 개최 등의 내용을 담고 있다.

국토해양부는 협정 체결에 따라 한-러의 증가하는 해상물동량 운송 서비스 확대 및 우리 선박에 대한 러시아에서의 내국민 대우 보장 등으로 안정적 영업활동이 가능할 것으로 기대하고 있다.

앞으로 국토해양부는 협정에 의해 신설된 협의체(해운협의회)를 활용하여 국내선사가 러시아 화물·여객 운송시 겪는 애로사항을 적극 해소해 나갈 계획이다.

또한 선사에게서 받은 용선료는 금융기관의 차입금을 갖고 나머지는 일반 투자자에게 배당할 예정이다.

이번 펀드는 자금(선가)의 70%를 국내 금융기관(의환·신한)에서 차입하고, 나머지는 일반 투자자 공모(20%)와 선사 자담(10%)을 통해 조달했다. 선가는 4,300만달러다.

또한 장기용선계약을 통해 일반 투자자에게 만기(5년)까지 연 9% 배당의 안정적인 수익성을 보장하면서도, 선사의 자담 설정, 원금 균등분할 상환 등 안정성 확보 장치도 마련하여 공모가 활성화되기 위한 구조를 갖추고 있다.

구체적으로 선사의 자담 설정의 경우 펀드 실적 악화로 선박 배각시에도, 금융대출기관(선순위) → 투자자(후순위) → 선사(최후순위) 순으로 배각자

금을 분배하는 안전판 확보했다.

원금 균등분할 상환은 만기에 투자원금 전액을 일시 상환하는 일반적 펀드구조와 달리, 배당과 함께 원금도 균등분할 상환하여 만기에 가까워 질수록 회수할 원금이 줄어들어 원금 회수 가능성도 높아지는 구조이다.

이 펀드의 운용은 서울선박금융(주)이 담당하게 된다. 서울선박금융(주)은 씨엔그룹의 씨엔상선이 38.63%의 지분을 갖고 있는 선박운용회사라는 점에서 관심이지만, 현재 씨엔그룹의 지분을 배각하고 있는 것으로 알려졌다.

한편 화이브오션은 지난 8월 5일 한국중부발전과 향후 15년간 연간 100만톤 규모의 발전용 부원탄 장기운송계약(CVC)을 체결한 바 있다.

동북아 37호 선박펀드 인가, 한국선박운용 운용

국토해양부(장관 정종환)는 민간 신조 사모펀드인 동북아 37호 선박투자회사를 지난 11월22일(월)에 인가했다.

이 펀드는 약 529억원을 조성하여 3.25만톤급 벌크선 2척을 탈주(조선소 : 中 Maple Leaf Shipbuilding Company)하고, 이후 선박을 인도받아 (주)STX에 5년 BBCHP 조건으로 빌려주게 된다.

매입자금은 선가의 60%를 Nordea Bank(스웨덴)에서 차입하고, 나머지 20%는 국내 기관투자자 대상 사모펀드로, 20%는 (주)STX가 자담하는 방식으로 조달하게 되며, 펀드투자자들은 만기까지 8.6% 고정배당을 지급받게 된다.

이 펀드는 만기(5년)까지 원금의 50%를 매분기

균등분할 상환하고, 나머지 50%는 만기에 상환해 선사의 상환 부담과 투자자 원금손실 가능성 해소요구를 동시에 충족시키는 구조로 구성되어 있다.

또한 용선사인 (주)STX와 재용선사인 글로벌비스가 국내 수위의 기업이라는 점에서 안정성을 더하고 있으며, (주)STX의 선가 20% 자담 부분이 시황 악화에도 선가 하락에 대한 투자자 보호장치 역할을 하게 된다. 선박배각시 대출기관(Nordea)이 선순위, 투자자가 후순위가 되고, (주)STX는 최후순위로 배각대금을 수취(선가가 20% 이상 급락하지 않는다면 투자자는 원금 전액 회수 가능)하게 된다.

동북아 37호 선박펀드는 한국선박금융(주)이 운용하게 된다.

주요 컨한망 처리물량 2010년 급증

1,594만9,000TEU로 전년대비 20% 증가

올해 들어 전국항만의 10개월간 누적 컨테이너 물동량은 1,594만9,000TEU로 전년동기의 1,329만3,000TEU 대비 무려 20%의 물동량 증가율을 보인 것으로 나타났다.

구체적으로 올해 들어 10월까지 10개월간 수입 화물 504만2,000TEU, 수출 화물 508만6,000TEU, 환적화물 553만TEU의 컨테이너를 처리하며 전년동기대비 각각 21.11%, 19.05%, 18.31% 증가율을 보였다.

10월의 경우 컨테이너 처리 물동량은 161만6,000TEU로 전년동월인 2009년 1월 148만2,000TEU 대비 9% 증가한 것으로 나타났다.

특히 주요 컨테이너 항만인 부산항, 광양항, 인천항 모두 올해 들어 10개월간 처리한 누적 항만물동량이 전년 동기대비 20%에 달하는 증가율을 보였다.

우선 부산항의 경우 지난 10월 117만7,000TEU의 컨테이너를 처리하며 올 들어 10개월간 총 1,173만1,000TEU의 컨테이너를 처리했다. 이같은

처리 물동량은 전년동기인 978만7,000TEU대비 19.88% 증가한 물동량이다.

부산항은 올해 들어 10개월간 수입화물 321만9,000TEU, 수출화물 323만2,000TEU, 환적화물 521만7,000TEU를 처리하며 전년동기대비 각각 20.97%, 19.62%, 18.70% 증가한 것으로 나타났다.

광양항 또한 올해 들어 10개월간 누적 컨테이너 처리 물동량이 크게 증가했다.

광양항은 지난 10월 17만8,000TEU의 물동량을 처리하며 올 들어 10개월간 총 172만5,000TEU의 컨테이너를 처리한 것으로 집계됐다. 이는 전년동기의 처리 물동량인 147만3,000TEU에 비해 17.11% 증가한 물동량이다.

인천항 역시 올 들어 10개월간 153만3,000TEU의 컨테이너 물동량을 처리하며 전년동기인 126만TEU 대비 무려 21.67% 증가한 컨테이너를 처리한 것으로 나타났다. 구체적으로는 수입화물 75만8,000TEU, 수출화물 71만9,000TEU, 환적화물 1만9,000TEU이다.

〈 10월 전국 항만 컨테이너 물동량 〉

(단위 : 천TEU, %)

구 분	09년 10월	09년 1~10월	10년 10월	10년 1~10월	전년대비(%)	
					동월	누계
전체	1,482	13,293	1,616	15,949	9.04	19.98
수입	465	4,163	518	5,042	11.40	21.11
수출	469	4,272	545	5,086	16.20	19.05
환적	524	4,674	520	5,530	-0.76	18.31



상선선원직에 대한 인식 긍정적 변모

과거보다 임금과 복리수준 불만 상당부분 감소



선원직에 대한 대내외 인식이 16년 전보다 상당히 긍정적으로 바뀐 것으로 나타났다.

한국해기사협회(회장 민흥기)가 지난 11월 11일 발표한 '상선선원 직업생활 의식' 조사에 따르면 승선생활에 대한 가족들의 반응이 '부정적이다'는 답변이 지난 1993년 73.8%에 비해 이번에는 절반(33.8%) 이하로 대폭 줄었다.

지난 1993년 선원들의 의식조사를 실시한 해기사협회는 16년 만에 다시 선원들의 의식조사를 실시한 결과 선원직에 대한 인식과 만족도가 매우 높게 나왔다고 밝혔다.

부산 중앙동 한진해운 빌딩 28층 대회의실에서 100여명의 관계자들이 참석한 가운데 개최된 발표회에서 해기사협회 민흥기 회장은 "1993년도와 비교분석한 결과 상당히 많은 부분에서 매우 긍정적인 변화를 보였다"며 "이 조사결과가 향후 해기선

원정책을 수립하기 위한 기초자료로 널리 활용될 것"이라고 말했다.

해기사협회는 지난해 3월부터 12월까지 상선선원 3000명을 대상으로 설문(배포 3000부, 유효회수 1600부)을 실시해 약 1200페이지에 달하는 조사 보고서를 발간했다.

의식조사를 관장한 임종길 물류산업정책연구원장은 "선원들이 임금이나 복리수준

등에 있어 불만이 상당히 감소한 것으로 나타났다"며 "하지만 최근 외국인 선원과의 혼승에 따른 불만 등 해결해야 할 문제도 많이 지적됐다"고 말했다.

특히 이번 조사결과 선원직업에 대한 사회적 인식이 '부정적이다'라고 답한 선원이 54.9%에 달해, 1993년 81.2%에 비해서는 상당히 감소했지만, 여전히 선원들에 대한 사회적 인식이 바뀌어야 한다고 생각하고 있는 것으로 나타났다.

해기사협회는 앞으로 5년마다 이와 같은 의식조사를 실시해 실질적으로 선원들의 직업적 인식변화와 선원직의 매력화 방안을 발굴해 해기전승과 선원 복지향상에 자료로 활용할 방침이다.

한편 이날 발표회에 이어 선원들의 이(離)가정성을 해결하기 위해 해기사협회와 KT가 협약을 맺고 추진하는 위성휴대전화에 대한 시연회도 있었다.

위그선 운항 제반 법령정비 마무리

위그선도 해상여객운송사업으로 포함



항공기와 초고속선을 대체할 차세대 운송수단으로 주목을 받고 있는 위그

선이 상용화 단계에 들어선 가운데 위그선 운항을 위한 제반 법령정비가 마무리 단계에 들어섰다.

국토해양부(장관 정종환)는 수면비행선박(위그선) 운항 면허를 해상여객운송사업으로 포함시키는 내용으로 근간으로하는 해운법 일부개정법률안을 11월 30일 국무회의를 통과하고 입법절차에 들어갔다고 밝혔다. 해운법 개정안이 통과되면 지난해 해말 선박법과 선박지원법 개정으로 위그선에 대한 개념과 조종사 체계를 완비한데 이어 이번에 운항사업면허 관계까지 정리함에 따라 위그선 운항을 위한 제도 및 법령을 모두 정리하게 된다.

이번에 입법 예고되는 해운법 개정안을 보면 그동안 해상여객운송사업자는 여객정원 13명 이상인 여객선으로 사업을 영위해야한다는 조항(해운법 제2조 2항)이 있었으나 여기에 수면비행선박이 새로 포함됨에 따라 해상여객운송사업자가 위그선을 운항할 수 있는 근거 규정이 추가됐다.

국토해양부는 “위그선은 대부분 여객 정원 12명 미만이어서 해운법의 적용대상 되지 않아 해상에서의 안전 확보에 문제가 많아 이번에 해운법을 개정하게 됐다”고 설명했다.

해운법 개정안에 따르면 해상여객운송사업 면허를 갖고 있는 사업자는 위그선을 운항할 수는 있는 근거는 있지만 국토해양부는 앞으로 해운법 시행령 개정 등을 통해 위그선 신규 투입이나 기존 항로에 위그선을 대체투입하는 경우 위그선이 기존 항로에 미치는 영향 등을 고려해 정부의 인가 절차를 밟도록 할 계획이다. 이번에 해운법 개정안은 입법예고를 거쳐 이달중에 국회에 넘겨져 입법절차를 밟게 되며 공포된 후 6개월후부터 시행되게돼 실제로 위그선을 가지고 해상여객운송사업을 영위하기 위해서는 내년 하반기는 지나야 가능할 것으로 보인다.

한편 국토해양부는 이번 해운법 개정안에 여객선 이용객의 편의 증진 및 안전운항을 강화하는 내용도 포함시켰다. 먼저 해상관광사업 활성화를 위해 순항 및 복합 해상여객운송사업의 면허를 받은 경우 관광진흥법에 따른 ‘관광객 이용시설업’의 등록을 한 것으로 의제하도록 하여 행정절차를 간소화했다. 해상여객운송의 경우에도 항공기와 고속버스 등과 같이 예약을 취소하거나 운항이 지연될 경우 여객의 권리를 보호하기 위하여 해상여객운송사업자(旅客船社)로 하여금 운송약관을 정하여 신고토록 의무화했다.

도서주민의 해상교통 두절을 예방하기 위해 내항 여객선사가 그 사업을 휴업할 경우 국토해양부장관의 사전 허가를 받도록 강화했으며 여객선의 선내 질서유지 및 쾌적한 여행 분위기를 조성하기 위하여 여객의 질서문란 및 안전운항 저해 행위를 금지토록 명시하고 위반시 100만원 이하의 과태료를 부과하도록 개정된다.



케이엘넷, RFID 화물 추적시스템 상용화

항만과 내륙간 물류추적 서비스 본격화 전망



국토해양부(장관 정종환)가 전국의 주요 물류거점 및 고속도로 톨게이트에 설치한 RFID 기반 화물 추적정보 시스템을 항만물류 부가통신망과 접목시키기로 함에 따라 항만과 내륙간 물류추적 서비스가 본격화된 전망이다.

국토해양부는 항만 정보화 사업자 케이엘넷과 RFID 기반 물류거점정보시스템 공동활용에 관한 협약을 체결했다.

이로써 항만의 RFID 기반 컨테이너 추적시스템과 전국 고속도로 톨게이트에 설치된 RFID 화물추적 정보가 통합돼 케이엘넷의 물류 정보하망(EDI VAN)을 통해 2011년 5월부터 본격적으로 물류추적 서비스가 진행될 전망이다.

국토해양부와 케이엘넷간의 사업 협약은 향후 5년간 유효하고 양측 이의가 없는 경우 2년씩 자동 연장되기 때문에 사실상 케이엘넷은 항만과 내륙을 통합한 국내 RFID기반 물류추적서비스 사업자의 지위를 확보한 셈이다.

케이엘넷은 이를 기반으로 韓, 日, 美, 中, 유럽 등과 연계된 글로벌 컨테이너 추적시스템(GCTC) 사업도 본격화할 방침이다.

국토해양부는 U-port와 USN기반 해양 통합관측체계 사업 등에 올해부터 2014년까지 5년간 총 7312억원의 예산을 투입할 예정이며 인천항은 2013년까지 총 1,800억원을 투입해 유비쿼터스 항만물류시스템(U-Port)를 구축할 예정이다.

한편 최근 관세청은 항공수입화물에 RFID 태그를 부착, 화물정보를 무선으로 인식하는 항공 수입 화물 자동화 사업을 본격화하고 있다.

2008년 시작된 이 사업은 현재까지 인천공항 수입 화물의 92%가 RFID 기반으로 자동화 됐으며 해상 수입 화물에 대해서도 컨테이너 위치와 개폐 여부 등의 실시간 추적이 가능한 전자봉인(e-seal)을 도입할 예정이다.

국내 물류 추적시스템은 항만과 터미널, 공항이 연계된 통합 물류정보 시스템으로 확대될 전망이다.

한·중 해상육상 복합운송 협정 발효

지난 9월7일에 한국과 중국이 서명한 '한·중 간 해상육상 복합운송 협정'이 지난 11월24일 부터 발효됨으로 인해 한·중간 카페리(Car Ferry)를 이용한 컨테이너 운송이 안전하고 빨라질 전망이다.

해상육상 복합운송은 국가간 컨테이너 운송을 보다 원활하고 신속하게 하기 위하여 트레일러(화물차)에 컨테이너를 실은 차로 페리선박에 싣고 이동하는 방식으로 항만에서 컨테이너를 싣고 내리는 과정이 생략되는 편리한 운송 방식이다. 이 운송방식은 환적작업이 필요없어 수송비는 TEU당 49.5\$, 시간은 약 3.5시간 줄어들며, 화물파손 위험도 적어 긴급화물이나 위험화물 운송에 효과가 클 것으로 기대된다.

본격적인 해상육상 복합운송에 대비하여 한·중간 운송되는 컨테이너 트레일러 중, 먼저 우리 측의 트레일러에 RFID* 태그를 부착하여 관리를 효율화하는 시범사업도 추진된다.

국토해양부 주관으로 시행되는 시범사업은 트레일러에 RFID태그를 부착하고, 인천항, 평택항, 군산항에 RFID태그 인식장비를 설치하여 수·출입되는 트레일러를 관리하는 것으로, 인천항 카페리 물동량의 약 28%를 운송하고 있는 (주)디티씨(컨테이너 운송사)와 국토해양부가 운영프로그램 개발에 협력하기로 했다.

오션폴리텍 해기사 단기양성과정 선풍적 인기

4대1의 높은 경쟁률 교육생 100명 최종 선발



국토해양부(장관 정종환)는 지난 3월에 이어 올해 두 번째로 오션폴리텍 2차 외항상선 해기사양성과정 교육생을 전형한 결과, 4:1의 높은 경쟁률을 보였으며, 지원자 411명중 교육생 100명(항해 50명, 기관 50명)을 23일 최종 선발하였다고 밝혔다.

동 교육과정은 올해 상반기 수료생 93명이 전원 취업하는 쾌거를 이룬 가운데 신규 일자리 창출을 위해 산·학·관의 적극적인 지원 속에 추가로 개설하게 되었으며, 합격자의 대부분이 20, 30대 젊은층으로 90%가 미혼인 것으로 조사되었으며, 부산이라는 지역적인 한계에도 불구하고 서울·수도권 출신자가 전체의 40%를 차지하는 것으로 나타났다.

이번 합격자중 58명은 해운업계에 종사하는 지인의 소개로 지원하는 등 동종업계 종사자의 관심도가 매우 높은 것으로 나타났고, 또한 고학력 우

수인자가 많이 몰려 4년제 정규대학 출신자의 합격률이 67%를 차지하는 것으로 조사되었으며, 지원자중 일부는 원어민 수준에 가까운 영어구사능력을 갖고 있으며 영어공인점수가 매우 높은 것으로 파악됐다.

앞으로 교육생들의 자질과 역량강화를 위해 이론교육 뿐 아니라 현장실무경험 습득을 위한 승선실습교육(6개월), 원어민강사 영어교육 확대, 영어능력평가 등을 통해 전문지식과 실무경험을 두루 갖

춘 업계 맞춤형 해기인력 배출을 위해 최선을 다할 계획이라고 밝혔으며, 수료 후 취업촉진 및 업계의 관심유도를 위해 교육과정 참관단, 산·학 장학생 선발, 선사설명회 등을 지속적으로 확대해 나갈 계획이라고 하였다.

이들은 수료 후 6개월의 개인실습을 마치면 안정적이고 장래가 보장되는 직장에서 연봉 3,500만~4,500만원의 해기사로서 일하게 되며, 5년 이상 승선시에는 보다 높은 임금의 해운관련 직종으로 전환이 가능하고, 10년 이상 승선시에는 대형 컨테이너선 및 LNG선 등의 선장으로서 우리나라 해운의 중추적 역할을 수행하게 될 것이다.

또한, 국토해양부는 고학력의 우수인력을 해양인력으로 유도함과 동시에 해양부문 일자리 창출을 통한 청년실업 해소를 위하여 오션폴리텍 교육과정을 더욱 확대해 나갈 예정이다.

북극 운송량 증가에 따른 기후 변화 촉진

2050년 전세계 운송량 5% 북극해 이용전망



최근 북극 운송량이 증가함에 따라 기후 변화를 촉진시킬 수도있다는 분석이 제기됐다.

한국해양수산개발원(KMI) 북극해 소식에 따르면 점점 더 많은 선박들이 현재 항로로부터 북동 항로와 북서 항로라는 신항로로 이용 노선을 변경하고 있으며, 이러한 변화는 수에즈운하 4%, 파나마운하 8%와 비교하여 전세계 운송량 중 북극 항로가 차지하는 비율이 2030년까지 2%, 2050년까지 5%에 달할 때까지 계속될것이라고 전망했다.

이들 노선을 이용하면 약 25~50%정도 운송 거리가 단축되고, 이에 따라 연료와 시간도 절약되므로 운송량이 늘어날 것이며, 이러한 운송량의 증가로 인한 대기 오염으로 인해 기후 변화를 초래할 것이라고 연구진들은 설명한다.

엔진 배기가스 입자가 온난화를 17~78% 정도 가중시킬 수 있으므로 온실가스 문제보다 더 큰 문

제가 될 수 있다고 과학자들은 우려하고 있다.

그러나 James J. Corbett 교수에 의해 실시된 '북극 운송 배출 목록 및 미래 시나리오(Arctic Shipping Emissions Inventories and Future Scenarios)'라는 연구 결과에 따르면, 이들 선박들은 기후 변화에 가장 민감한 지역 중 하나인 북극 지역에서 기후 변화를 가속화할 수 있는 가능성이 큰 검은 탄소를 배출하는 첨단 디젤 엔진을 사용하고 있다고 한다.

이 내용은 '대기 화학 및 물리학(Atmospheric Chemistry and Physics)' 잡지에 게재됐다.

이러한 디젤 배출물은 "단기 기후 요인"으로 분류되며 선박 연료의 불완전 연소로 인하여 보통 만 들어진다. 이 탄소 입자들은 '난방기(heater)' 역할을 하게 되는데 이 입자들이 태양으로부터 직접 햇빛을 흡수할 뿐만 아니라, 눈이나 얼음에 반사된 때에도 햇빛을 흡수하게 되기 때문이다.

한편 Corbett 교수는 이번 연구의 목적을 다음과 같이 요약했다.

"해상 운송으로부터 야기되는 단기 기후 요소를 언급하는 것에 대한 가치를 이해하기 위해서, 이러한 배출의 영향력과 또한 이러한 영향력을 감소시키기 위해 사용할 수 있는 기술력의 실행가능성과 가용성에 대해 알아야만 한다. 그리고 정책 결정권을 가진 커뮤니티로 하여금 수집된 증거에 대하여 토론하고 계획에 동의하도록 참여시켜야 한다".

일본조선산업 벌크선 경쟁력 상실

선가 및 기대수명 측면에서 한국보다 부족

벌크 선조선 시장의 전통적 강자로 군림해오던 일본 조선업계가 경쟁력을 완전히 상실한 상태에 처해있는 것으로 확인됐다.

최근 유럽 선주로부터 벌크를 수주한 국내 조선소의 한 임원은 일본 조선업계가 최근 몇 개월 동안 해외 선주들을 상대로 한 선조선 프로젝트에 거의 모습을 드러내지 않고 있다고 밝혔다.

이는 연화 강세가 요인이기도 하지만 해외 선주사들의 일본 조선소에 대한 실망감도 크게 작용하고 있는 것이라고 덧붙였다.

1~2년전만 하더라도 8만DWT급인 캄사르막스 벌커와 5만8천DWT급인 수프라막스 벌커에 대해 해외 선주들은 일본 조선소의 설계를 선호하고 있었던 것이 사실이었다.

그러나 이제는 한국조선소의 설계가 더 선호되고 있는 것으로 알려졌다. 한국조선소가 건조하는 벌커가 선호되고 있는 것은 가격 요소도 있지만 다른 요인이 더 크게 작용하고 있는 것으로 파악되고 있다.

일본 조선소가 자랑스럽게 내놓고 있는 표준선형과 관련, 해당 선박을 일본조선소에서 인도 받아 운항해 본 해외 선주들은 연료 소비 효율은 한국 조선소가 건조한 선박에 비해 앞서는 것은 사실이지만 선박의 수명, 중고선가 등에서 문제가 있다고 지적하고 있다.

일반적으로 벌커의 기대 수명을 25년 정도로 잡

고 있지만 일본 조선소에서 건조해 선박을 운영해 본 선주 중 일부는 15년만 지나면 배가 소위 '겔레'가 된다고 평가하고 있는 것으로 나타났다.

조선업계 관계자들은 일본 조선소가 건조한 선박의 연비가 좋은 것은 고장력강 사용 비중이 거의 80%에 달하고 있기 때문이지만 Mild Steel에 비해 두께가 얇아 아무래도 내구성이 한국조선소가 건조한 선박에 비해 약할 수 밖에 없다고 밝혔다.

또 이러한 이유로 인해 선박 기대 수명이 짧아지고, 중고선가도 한국 조선소가 건조하는 선박에 비해 떨어질 수 밖에 없는 것으로 분석됐다.

이와 더불어 선박에 장착되는 기자재 선정 형상에서도 일본 조선소들은 원가 절감을 위해 저렴한 기자재만을 제시하고 있어 선주들의 실망감도 늘어나고 있는 것으로 알려졌다.

한국 조선소의 한 임원은 선주가 선박을 발주할 때 선박의 기대수명, 향후 중고선가, 상대적인 가격 경쟁력 등 전반적인 요소를 감안하기 때문에 일본 조선업계는 현 위기 상황을 타파해나갈 방법을 모색하게 될 것이라고 밝혔다.

이와 관련, 일본의 미쓰비시중공업은 2014년까지 삼선 비중을 낮추고 여객선, 가스선 등 특수선 비중을 높인다는 전략을 발표한 바 있다.

최근에는 한국 조선소가 일본 선주사로부터 아프리카막스급 석유화학제품운반선과 핸디막스 벌커를 수주한 바 있다.

일본해운 톤세제 확대 추진 무산

일본선주협회 공개적 강한 불만 표출

THE JAPANESE
SHIPOWNERS'
ASSOCIATION

JSA

일본선주협회 미야하라(宮原耕治) 회장은 11월 24일 기자회견을 갖고 2011년도 세제개정관련한 세무당국의 최초 査定에서 일본해운업체가 요구한 톤수세제의 확충 등 해운관련세제 개편안에 대해 'D판정'이 나온 것에 대해 "산업(해운)이 처해 있는 실정에 대한 이해도 없고 성장시키겠다는 전략도 느껴지지 않는다"고 강한 불만을 표출했다. D판정이란 '인정할 수 없다'는 판정으로 사실상 세무당국이 톤세제를 확대하자는 업체의 의견을 거부한 것으로 풀이되고 있으며, 일본해운업체는 이에 대해 '지나치게 냉정한 판정'이라고 불만의 목소리를 높이고 있다.

미야하라 일본선주협회장은 기자회견에서 "톤수세제는 단순한 한가지 세제의 문제만이 아니다. 향후 5년, 10년 사이에 세계의 바다에서 누가 승자가 되는가 하는 문제와 직결된 중요한 문제이다"라고 기자회견 서두에 언급했다. 그는 해운업체의 의견을 대변하여 국토교통성이 현행 톤세제의 4배 규

모정도로 확충해주도록 요청한 내용에 대해서 "사실 세계 수준과 비교해 보면 매우 보잘 것 없는 규모이지만 그래도 이 정도로도 매우 중요한 의미를 갖는다"라고 의미를 부여했다.

그러나 이러한 해운업체와 국토교통성의 열망에도 불구하고 일본세무당국은 톤세제 뿐만 아니라 오토에 대한 세제와 압축기장 등 업체의 세제 개정안에 대해서도 모조리 D판정을 내렸다. 이에 대해 미야하라 회장은 "현재로도 국제적으로 보면 열등한 톤세제인데 그 것마저도 없애버리겠다고 하는 것은 선주나 오퍼레이터들에게 '외국으로 나가 버려라'라고 말하는 것과 전대없다"고 강하게 반발했다. 미야하라 회장의 이러한 발언은 최근에 싱가포르 해운당국이 일본 외항해운기업들을 유치하기 위해 협안이 되어 있는 상황과 연결지어 볼 때 여차하면 일본을 떠날 수도 있다는 경고의 메시지를 들린다고 전문가들은 해석하고 있다.

미야하라 회장은 또한 회견에서 일본선사들이 한태평양파트너십협정(TPP)에 가입할 가능성이 커지고 있는 점을 언급하면서 "설사 일본이 협정에 가입하여 화물을 더 많이 실는다고 해도 중국이나 싱가포르처럼 국가적인 후원을 등에 업고 있는 국가의 해운기업과 경쟁할 때 세제면에서 열등한 일본이 이들을 이길 수는 없다"며 세제가 일본해운의 발목을 잡을 가능성이 있다는 점에 우려를 표명했다.

유럽항만 기항 친환경 선박 세제 혜택 부여

항만세 인하에 따른 친환경 연료 사용선박 증가 전망

2011년 1월부터 유럽 주요 6개항만(로테르담, 안트워프, 함부르크, 브레멘, 르하브르, 암스테르담)에 기항하는 선박에 대해 친환경 선박지수를 설정하여 친환경 선박에 대해 항만세를 환급하기로 결정하였다.

환급규정은 ESI(친환경선박지수)에 등록된 모든 선박들은 IMO 환경규정 이내로 탄소 배출을 할 경우 항만세를 환급받게 된다. 이에 따라 선사들은 www.environmentalshipindex.org에 자사 선박을 등록하고 주어진 ESI를 부여받게 되며 등록된 선박들은 자체 프로그램에 의해 Nox, Sox 배출량이 계산된다. 계산된 결과에 따라 각각의 선박들은 0~100까지의 점수를 부여받게 되며 0에 가까울수록 최소 규정에 근접한 수치가 되어 항만세 환급률이 높아진다.

유럽 6개 각각의 항만은 향후 자체 기준을 설정하게 되며 유럽연합 경쟁법 요구사항등을 고려하여 환급기준을 설정할 예정이다. 지난 런던회의에서 네덜란드 항만은 2011년까지는 동 제도 시행의 성공여부를 평가하기 위해 “단발성” 정책을 추진할 것이라고 공식적으로 언급하는 등 유럽 각국의 관심도 뜨겁다.

구체적으로 암스테르담 항만의 경우 ESI 점수가 20이상일 경우 항만세 환급을 실시할 예정이다.

한편, ESI는 지난 세계 기후변화회의에서 국제항만협회에 의해 만들어졌으며 지수개발에 50여척의 선박이 실험에 참여하는 등 공신력을 인정받고 있다.

항만업계는 향후 수백척의 선박들이 자발적으로 동 제도에 참여하게 될 것을 기대하고 있다. 여기에 현재까지는 미국과 아시아항만이 동 제도에 참여하고 있지는 않지만 2012년경에는 동 지역 6개 항만이상이 참여할 것으로 예상되고 있다.

국제항만협회는 단순히 참여 항만 숫자에 주목할 것이 아니라 유럽과 미국의 참여 항만이 가장 핵심항만이며 머지않아 20개 이상의 항만이 참여하는 국제적인 제도로 확립될 것이라고 자신감을 드러냈다.

한편, 환급금액과 관련해서 네덜란드 로테르담 항만의 경우 전체 세금의 5%가량이 평균적으로 환급될 것으로 예상하고 있다. 이에 따라 로테르담 항만은 전체 항만세금 2억9,300만유로 중 300만유로 가량이 ESI비용으로 지급 될 것으로 예상하고 있다. 암스테르담의 경우 1만톤 선박이 ESI 20P이상을 기록할 경우, 항만세금 8,000유로 중에서 300유로 가량이 환급될 것으로 전망된다.

국제항만협회는 “비록 2011년도는 임시적인 제도로 시작될 것이지만 향후 지속적인 제도로 확립해 나갈 것”이며 또한 선주들의 친환경 연료 사용 규모는 향후 계속적으로 증가할 것이라고 전망하였다.

그리고 국제항만협회는 동 제도를 임시적으로 시행한 또 다른 이유는 위험성에 대한 지속적인 조사를 통해 보다 완벽한 제도 확립을 수립하기 위해서라고 언급하였다.



드라이벌크시장, 다양한 시황변수 존재

신흥국들의 원자재 수요 변동성 확대 전망

11월에도 드라이벌크시장이 시황 상승을 위한 변
다른 호재를 찾지 못하고 지속적인 하락추세를 기
록하고 있다.

아직까지도 인도 Karnataka주의 철광석 수출은
중단중이며 중국의 철광석 수요도 감소하여 케이
프선 위주로 용선계약 전수가 많이 줄어들었으며
파생시장에서도 침체가 이어지는 등 드라이벌크
시장은 시황 상승요소가 많지 않는 것으로 나타나
고 있다.

이와 동시에 드라이벌크 시황 변동에 크게 작용
하는 또 다른 요소가 중국 석탄 부족현상인 것으로
나타나고 있다.

중국정부는 2011년 석탄 부족현상이 심화될 것
으로 전망하고 있으며 2011년 1월에는 발전시설 부
족과 한파동의 영향으로 석탄 수요가 최고치에 이
를 것으로 전망하고 있다.

중국의 전기소비는 정부 주도하에 계속적으로
감소추세였으나 겨울시즌 시작과 함께 빠르게 증
가하여 12월에는 석탄 수입량이 최대치를 기록할
것으로 예상되고 있다.

Commodore Research사가 보수적으로 내놓은
전망치에 보면 중국의 11월 석탄 수입량은 1,675만
톤이 예상되며 12월에는 1,725만톤까지 증가할 전
망이다.

중국 철강생산을 기준으로 보면 철강업체들은
10월 한 달간 당초 예상보다 235만톤 증가한
5,030만톤 가량의 철강을 생산할 전망이다.

그러나 Commodore사는 여전히 중국 전기소비
억제정책으로 철강생산량은 여전히 낮은 수준이라
고 설명하였다.

8월만 까지만해도 중국 철강생산량은 5,164만톤
을 기록하며 상승세를 이어갔으나 9월부터 전기소
비량이 감소하면서 생산량이 2009년 12월 이후 최
저치를 기록하며 전월대비 7% 감소한 4,795만톤
을 기록하였다.

한편, 11월말부터 중국 대형 철광석 수출계약이
성사되는 등 향후 철강 생산량도 증가될 것으로 기
대되고 있다.

11월 둘째 주, 신조선 계약건수는 38척으로 활발
한 움직임을 보였으며 특히 탱커선이 9척발주되는
등 탱커선 신조선시장의 강세가 이어지고 있는 것으
로 나타났다.

동기간 증고 탱커선 거래규모는 22척, 2억6,740
만달러 수준으로 전주대비는 33% 감소했지만 전
년동기대비는 16% 증가한 것으로 드러났다.

특히 벌크선과 탱커선이 투자가들에게 큰 인기
를 끌며 전체 거래량의 88%인 2억3,490만달러를
기록한 것으로 나타났다.

그리스 선주들이 이번 주 발주한 선박은 신조선
2척과 증고선 2척이었으며 증고선 시장에서는 핸
디사이즈 벌크선이, 신조선 시장에서는 서브파나
막스 컨테이너선이 인기를 보였으며 두 선종의 발
주액은 각각 3,900만달러와 1억400만달러를 기록
하였다.

초대형벌크선 도입증가에 따른 시황악화 우려

자원기업 전용선 증가로 케이프선 스팟시장 위축 전망



것으로 예상되고 있다.

또한 32척의 ULBC선(1,156만DWT)이 2012년 인도되면서 4,600만톤 가량의 철광석을 수송할 것으로 예상된다.

따라서 이러한 자원기업들의 전용선 도입 증가는 향후 스팟시장의 변동성을 더욱 증가시키고 시장 불균형을

초래할 것으로 예상된다.

Lauritzen Bulkera사 회장 Mr. Bonderup은 인터뷰를 통해 지난 5월 이후 케이프선 스팟 시장은 일일용선료 기준 6만달러~1만달러까지의 큰 변동성을 보이고 있다고 언급하였다.

DVB에 따르면 지난 3년간 총 47척의 VLCC선이 VLOC선으로 개조되었고 그 결과 25%의 선복량이 증가한 것으로 나타났다.

DVB제산에 따르면 발레사가 선박개조 및 신조선 발주를 통해 향후 80~100여척의 벌크선을 확보할 것으로 예상되는 등 자원기업의 초대형 벌크선 도입은 계속적으로 증가할 것으로 예상된다.

한편, 2010년 현재까지 20척의 초대형 벌크선이 시장에 인도되었으며 11척이 금년말까지 추가로 인도될 예정이며 9척의 VLCC선이 VLOC선으로 개조되는 등 초대형 벌크선 인도량은 계속적으로 증가할 전망이다.

철광석, 석탄 등 자원 수송을 위한 초대형벌크선 건조가 인기를 끌면서 기존 케이프선들의 스팟시장이 크게 위축될 것으로 전망된다.

독일 DVB은행은 15만~20만DWT급 케이프선이 수송 가능한 스팟물동량 중에서 2011년도 22건, 2012년도 48건의 스팟화물이 줄어들 것이라고 발표했다.

DVB제산에 따르면 20만DWT이상 급 초대형 벌크선대 규모는 2011년도에 전년대비 27.8% 증가한 253척을 기록할 것으로 예상하였다.

그리고 2012년에는 28% 증가한 314척, 2013년에는 10% 증가한 343척을 기록할 것으로 예상하였다.

브라질 자원그룹 발레사의 경우 브라질-중국 구간에 투입될 36~40만DWT급 'Chinamax' 선 20척을 이미 발주하였고 2011년 인도되는 ULBC선(927만DWT) 26척으로 인해 일년간 4함차 기준으로 230만톤 가량의 화물이 스팟시장에서 사라질

케이프시황 철광석 거래량이 변수

겨울철 수요증가로 단기 전망은 낙관적

지난 11월 후반부터 BDI(발틱운임지수)가 하락
반전된 원인으로 철광석 거래량이 부족하기 때문
인 것으로 나타났다.

이와 관련해 한 시장전문가는 “케이프사이즈시
장의 경우 대서양 및 태평양항로의 화물가용성이
부족하기 때문”이라며 “특히 Vale사나 BHP
Billiton 등의 대형 철광석 수출업자들이 투기적 차
원에서 거래에 나서지 않고 있다”고 분석했다. 이
같은 지적에 대해 양사는 모두 언급을 자제하고 있
는 것으로 나타났다.

반면 케이프사이즈 벌커 해운 시장 분위기가 살
아나고 있으며, 단기 전망은 낙관적인 것으로 브로
커 및 애널리스트들은 내다봤다.

선박 공급량과 수요량은 거의 균형 상태이며 북
반구 지역의 겨울 시즌 진입으로 석탄 수송 수요가

늘어남 것으로 예상됨에 따라 케이프사이즈 벌커
해운 상황이 특히 좋아질 것으로 전망되고 있다

노르웨이의 Arctic Securities사는 브라질의 대
형 광석 업체인 발레사가 스왓시장으로 복귀해 운
임이 상승할 것으로 내다봤다.

Arctic사는 발레사가 스왓시장으로 복귀하지 않
았다면 BDI는 2,000포인트 아래로 하락했을 것으
로 전망했지만 발레의 시장 복귀로 운임이 상승 탄
력을 받게 될 것이라고 밝혔다.

또 호주 동부지역의 석탄 수요 증가로 태평양 지
역의 케이프사이즈 벌커 수요가 늘어나게 될 것이
라고 해운 애널리스트인 Erik Nikolai Stavseth씨
와 Martin Sommerseth Jaer씨는 시장 보고서에
서 전망했다.

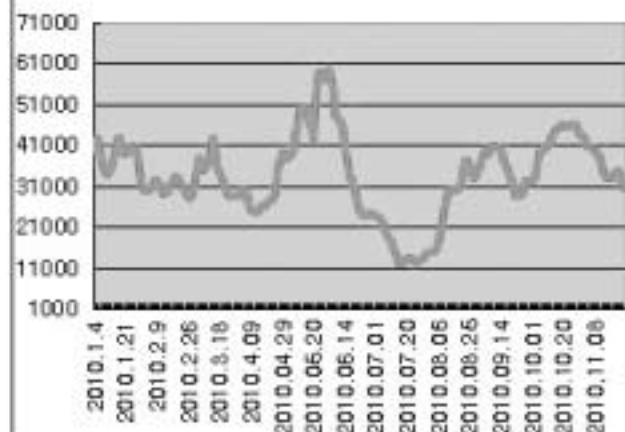
케이프사이즈 벌커 운임에 또 다른 긍정적인 요
인은 인도의 철광석 수출량 금지다.

최근 보고서에 따르면 인도가 철광석 수
출 중단을 지속함에 따라 인도의 지난 9월
철광석 수출물량은 지난 해 같은 달에 비
해 47% 감소한 것으로 나타났다.

인도에서 수출되는 철광석은 전량 중국
으로 향하고 있는데 인도의 수출물량 감소
로 중국 철강업체는 브라질과 호주로부터
이를 대체하는 방안을 모색중이다.

인도에서 중국으로 수출되는 철광석은
수프라마스가 주로 이용됐지만 브라질과
호주에서 도입되는 철광석은 케이프사이
즈 벌커로 수송돼야 하는 상황이다.

케이프사이즈용선료 추이



해운업계 해기사 부족현상 심화 전망

해기사 기피현상으로 공급량 6만명 부족 예상

전 세계 경제성장에 따른 해기사 기피현상이 심화되면서 2015년엔 해기사 수요대비 공급이 전체 해기사 중 6만명에 해당하는 11%가 부족할 것으로 전망되었다.

전 세계 금융위기에 따른 해운불황에도 불구하고 선대규모는 지속적으로 증가하는 추세이며 그 결과 선사들은 더 많은 선원을 요구하고 있다.

BIMCO/ISF 자료에 따르면 2010년 현재 전 세계 해기사 수요대비 공급비율을 거의 균형을 이루고 있는 것으로 나타나고 있지만 대부분의 인식은 해기사가 선박에 비해 부족하며 특히 탱커선과 offshore공급선의 해기사는 크게 부족한 것으로 생각하고 있다.

긍정적 측면으로는 지난 조사가 실시되었던 2005년에 비해서 해기사 양성시설의 교육수준이 향상되었고 그 결과 해기사들의 숫자가 유지되거나 소폭 증가된 것으로 나타났다.

ISF 임원 Mr. James는 해기사의 공급이 극동아시아와 개발도상국을 중심으로 증가세를 보이고 있으나 유럽등 선진국들은 현저히 감소 추세라고 설명했다.

조사자료에 따르면 전 세계 선원의 숫자는 STCW증서를 보유한 선원 기준 해기사 62만 4,000명 부원 74만 7,000명인 것으로 나타났다.

이 수치를 놓고 보면 선원 수요대비 공급이 약 2% 부족한 것으로 나타나지만 이는 현재까지 우려할 만한 수준은 아닌 것으로 분석된다.

그러나 Senior항해사와 기관사들의 부족현상은

감수록 심화 추세이며 특히 극동아시아와 인도지역 기관사 부족현상이 심화되고 있다.

지난 1990년부터 실시된 선원현황 조사 통계자료를 바탕으로 2015년과 2020년 선원수급전망을 살펴보면 향후 선복량 증가율이 과거 10년치 평균을 기준으로 매년 2.3%라고 가정한다면 2015년 선원부족률은 현재 1%대에서 5%로 증가할 전망이다.

그러나 만약 경제성장률이 기대치 이상으로 개선된다면 선원부족률이 11%까지 이를 전망이다.

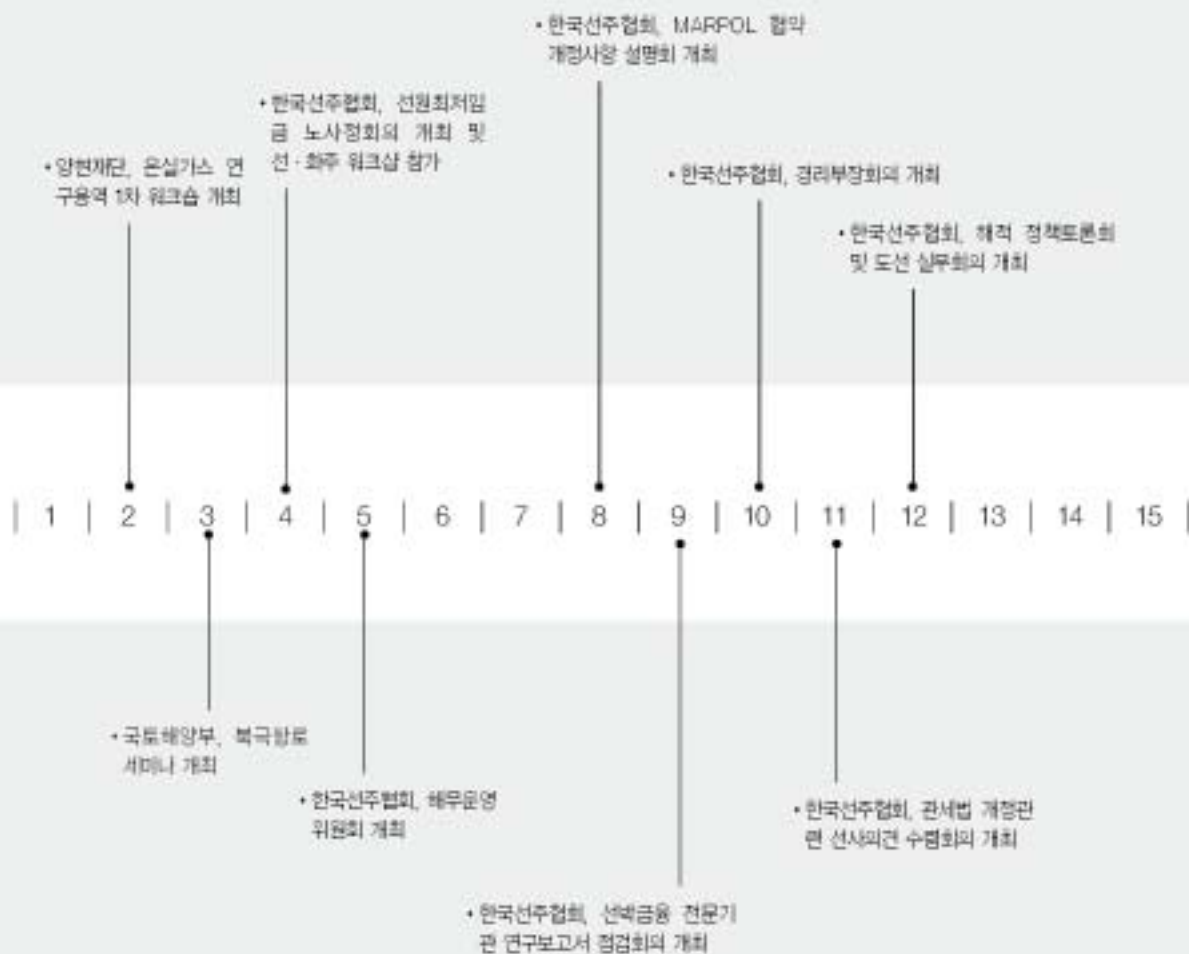
현재 2010년부터 2020년까지 선복증가율은 2.3%에서 3.2%까지 예상되며 선원수급 또한 다양한 변수들로 인해 변동성이 커질 것으로 예상된다.

그 결과 해운산업은 향후 선원수급 측면에서 커다란 도전에 직면할 것이며 경쟁력 있는 선원 확보를 위한 선사들의 열띤 경쟁이 심화될 것으로 전망된다.

BIMCO 임원 Mr. Sorensen은 선박제선과 대형선 발주가 증가하면서 해운시장의 불확실성이 더 커져가고 있는 상황이기 때문에 향후 선원 수요예측을 쉽게 결정짓기가 어렵다고 설명했다.

그러나 Senior사관 부족현상은 쉽게 해결되지 않을 것으로 예상되면서 Senior사관 양성의 필요성을 강조했다.

Mr. Sorensen은 현재 해기사 출신의 육상 해운산업 진출이 확대되면서 선원이탈이 증가되고 있기 때문에 충분한 수의 해기사이양성이 필요하다고도 언급했다.



- 한국선주협회, 선원근로감독관 노사
정 워크숍 개최
- 양현재단, 온실가스 연구용역 2차 워
크숍 개최

- 종해심, 제5회 대학생 모의심판
경연대회 개최

- 국토해양부, 선박보증기금 설치
연구용역 최종보고회 개최

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

- 한국선주협회, 선박금융 전문
기관 연구 자문위원회 및 기
획팀장회의 개최

- 한국선주협회, 인천 도선점
변경 관련 간담회 개최

- 한국선주협회, 관세법 개정 협의
회의 개최