

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
선협, 선박금융 활성화와 해운경영환경 개선 주력	2
교통물류·해양산업 경제인 합동 신년인사회 성료	4
전해총·선협 사랑의 쌀 4,000Kg 전달	6
한국정부, 삼호주얼리호 선원 구출 성공	7
선협, 무장 보안서비스 공동구매 추진	10

해운이슈	14
2011년 국내 트렌드 키워드는 '긴장'과 '모색'	14

업계동정	18
------	----

해사정보	27
국토 해양부, 선박투자회사법 개정 추진	27
2011년 신조선 발주량 전년대비 4%증가 전망	29
2010년 해양오염사고 전년대비 30% 증가	31
한·중·일 벌크선대, 전 세계 24% 차지	33
정기 국적선사 선복량 전년대비 10.34% 증가	36
미연방 해사위원회(FMC), 얼라이언스 관리강화	42

해운일지	46
------	----



선협, 선박금융 활성화와 해운경영환경 개선 주력 2011년 정기총회에서 김영민 사장 수석부회장 올라



한국선주협회(회장 이진방)는 올해 중점사업 추진방향을 선박금융활성화와 대량화물에 대한 국적선 장기수송비중 확대, 그리고 정기항로 안정화 도모 등 해운경영환경 개선에 역점을 두고, 이를 적극 추진해 나가기로 했다.

협회는 지난 1월 14일 대회의실에서 외항해운기업 CEO 및 임원 80여명이 참석한 가운데 2010년도 정기총회를 개최하고, 지난해 사업실적 및 예산 집행내용을 승인한 뒤 올해 주요사업계획과 예산안을 심의확정했다.

특히, 이날 정기이사회에 이어 개최된 정기총회에서는 협회 수석부회장에 김영민 한진해운 사장을 선임하는 한편, 지난해 회장단에서 자진탈퇴한 바

있는 황규호 SK해운 사장을 부회장으로 선임했다.

이날 이진방 회장은 개회사를 통해 “올해 해운경기는 선종별로 양극화현상이 심화될 것으로 전망되며, 특히 해운분야 온실가스 감축과 친환경선박 개발문제, 선박평형수 처리시스템 설치 등 해양환경 보전을 둘러싼 국제규범은 새로운 패러다임을 요구하고 있다”고 강조하고, “금년에는 이러한 환경변화에 적극 대응할 수 있도록 국제경쟁력을 높이고, 내실을 다지는데 많은 노력을 기울여 나가겠다”고 말했다.

이어 국토해양부 관인섭 물류항만실장은 치사를 통해 “최근 해운경기 지수를 살펴보면 해운위기를 완전하게 벗어났다고 안심하기에는 아직 이른 것

같다”며, “정부는 이러한 어려움을 조기에 극복하고 해운업이 한단계 더 성장할 수 있도록 올해에는 해운금융공사 설립, 선박금융 투자 활성화 등 안정적 금융기반을 구축하고, 해외자원운송사업 등 신시장 진출을 적극 지원해 나갈 계획”이라고 강조했다.

협회는 이날 정기총회에서 올해 중점사업 추진 기본방향을 선박금융 전문기관 설립 및 선박금융 전문인력 양성, 선박금융 보증제도 활성화, 해운·

금융업계간 협력관계 증진 등을 통해 선진 선박금융 체제를 구축하고, 국제리스회계기준 개정에 적극 대응하는 등 해운경영환경 개선에 주력해 나가기로 했다.

이와 함께 원양 및 근해선사간 협력체제를 강화하고 대형 및 중견선사간 균형있는 발전을 도모하는 한편, 대량화물에 대해 국제선사 장기수송물량 확대를 위해 선화주 상생을 위한 표준수익모델을 발굴해 나가기로 했다.

또 노사합의를 통한 고용유연성을 확보하고, 선원소득세 비과세 확대와 함께 외국인해기사 신규 인력을 개발하는 등 중장기 선원수급방안을 마련함은 물론, 신흥시장 진출을 위한 국제협력을 강화해 나갈 계획이다.

이밖에도 사회기여사업 발굴시행을 통해 해운산업에 대한 대국민 이미지 개선에 주력하고, 해운산업에 대한 대국민 홍보채널을 확대강화하는 한편, 해운시황 분석기능을 강화해 나가기로 했다.

한편 이날 정기총회에서는 해운 불황의 여파로 폐업 또는 등록취소된 금진해운을 비롯하여 넵툰마린, 노스우드스팀쉽, 대원마리타임, 동화실업, 삼탄, 선우상선, 성제해운, 씨앤에프로직스, 오션마리타임, 유니마린, 지오리드오션쉬핑 등 12개 외항화물운송사업체를 협회 정관에 의거하여 퇴회조치했다. 이로써 한국선주협회 회원사는 181개사로 줄었다.

[한국선주협회 임원현황]

	협회직위	회사명	성명
1	회 장	대한해운	이진방
2	수석부회장	한진해운	김영민
3	부 회 장	고려해운	박정석
4	"	SK해운	황규호
5	"	STX Pan Ocean	이종철
6	"	KSS해운	윤장희
7	"	현대상선	김성만
8	"	흥아해운	이윤재
9	이사	남성해운	서명천
10	"	대보인터내셔널쉬핑	김창중
11	"	두양상선	조동현
12	"	범주해운	이상복
13	"	유코카캐리어스	안예빈왕
14	"	장금상선	정태순
15	"	천경해운	김지수
16	"	태영상선	박영안
17	"	창명해운	이경재
18	"	신성해운	박영규
19	"	중앙상선	김지영
20	"	동아탱커	이종명
21	"	대림코퍼레이션	기의석
22	"	선협	김영무
23	감사	우양상선	채영길
24	"	진양해운	홍승두



교통물류·해양산업 경제인 합동 신년인사회 성료 육해공 수송산업 CEO, 관련단체장 들 500여명 참석



전국해양산업총연합회(회장 이진방 한국선주협회장)와 전국교통단체총연합회(회장 박복규)는 1월 11일 세종문화회관 1층 세종홀에서 '2011년 교통물류·해양산업 경제인 합동 신년인사회'를 갖고 국가경제 발전에 앞장서기로 했다.

새해를 맞이하여 교통물류·해양산업 경제인들의 화합과 협력, 그리고 동반발전을 모색하기 위해 육·해·공 수송산업계 CEO들과 국토해양부 차관, 국회의원, 관련단체장 등 500여명이 참석한 가운데 열린 이날 신년인사회는 우리나라가 선진해양강국으로 도약할 수 있는 기반을 확고히 다지는 한 해가 될 것을 다짐했다.

이날 신년인사회를 주관한 이진방 전국해양산업총연합회 회장은 신년사를 통해 "지난해 해운산업은 글로벌 금융위기에도 불구하고 빠르게 회복됐으

나 2011년은 유럽재정위기, 중국 긴축정책, 유가폭등 등의 불확실성이 크게 부각되면서 한시도 긴장의 끈을 놓지 말아야 한다"고 강조했다.

이어 이 회장은 "친환경 선박개발, 연료규제 강화 등 국제 사회는 새로운 패러다임을 요구하고 있다"고 강조하고 "올 한해는 녹색성장, 내실경영에 힘쓰며 해운금융 설립, 해운경쟁력 강화, 선원 소득 비과세 혜택 등에 노력하겠다"고 말했다.

이날 국토해양부 김희국 차관은 격려사를 통해 "지난해 우리나라는 세계 5위 해운국가 등극, 해외 자원개발 등 소기의 성과를 달성했다"며, "이제는 저탄소 녹색성장, 교통·물류 해외시장 진출 지원, 고부가가치 육성 등 신 성장동력 확보에 주력해야 한다"고 강조했다.

이어 한나라당 송광호 국토해양위원회 위원장은

“지난해 우리나라는 G20 성료로 대한민국을 널리 알리는 계기가 됐으며 또한 세계 8위 GDP 1조 달러의 경제 성장했다”며, 그 성과 달성의 중심에 교통물류 및 해양산업 종사자들이 큰 역할을 했다고 격려했다.

또한, 이날 참석한 정보위원회 권영세 의원은 “우리나라는 지금의 조선 1위, 해운 5위라는 현실에 안주해서는 안 되며 3대 해운강국이 될 수 있도록 국회에서도 좋은 법 제정을 하도록 하겠다”고 말했다.

이어서 한나라당 장광근 의원은 “올 한 해 동안 내실을 튼튼히 하고, 아울러 토끼와 같이 소통을 잘 하고 증명하며 높이 뛰어 성장을 하였으면 한다고 말했다. 이어서 박상은 의원은 21세기는 해양의 시대이므로 미래를 착실히 준비하여 대한민국이 발전하는데 물류업계가 기여해 줄 것을 당부했다.

미래희망연대 송영선 의원은 해운과 물류 산업이 대한민국의 선봉자가 되어 줄 것을 언급했다.

한편 이날 경제인 신년인사회에는 정부 측에서 국토해양부 김희국 차관을 비롯하여 광인섭 물류항만실장, 전기정 해운정책관, 2012여수세계박람회 조직위원회 강동석 위원장 등이 참석했다.

국회에서는 송광호 국토해양위원장, 권영세 정보위원장, 장광근 의원, 박상은 의원, 송영선 의원등이 참석했다.

전국해양산업총연합회에서는 이진방 회장을 비롯하여 한국항만물류협회 김진곤 회장, 전국해상산업노동조합연맹 방동식 위원장, 한국해사문제연구

소 박현규 이사장, 한국해양소년단연맹 황규호 총재, 한국해양수산개발원, 김학소 원장, 한국해기사협회 민흥기 회장, 한국선급 오공균 회장, 한국예선업협동조합 장갑순 이사장, 한국도선사협회 송정규 회장, 한국해양수산연수원 강신길 원장, 항로표지기술협회 이선준 이사장, 선박투자운용회사협의회 박동호 회장, 한국국제물류협회 강성린 회장, 해양환경관리공단 이용우 이사장, 선박안전기술공단 민경태 이사장, 한국검수검정협회 이상철회장, 바다살리기운동본부 정태순 총재, 한국국제해운대리점협회 박태원 회장, 한국항만협회 조남일 회장, 한국해사위험물검사원 김중의 원장, 한국선원복지고용센터 김용태 이사장, 황해객화선사협회 한준규 회장 등이 참석했다.

그리고 해운업계에서는 한국선주협회 김영민 수석부회장을 비롯하여 STX팬오션 이종철 부회장, 고려해운 박정석 사장, 창명해운 이경재 회장, 태영상선 박영안 사장, 플라리스쉬핑 김완중 사장, 진양해운 홍승두 사장, 현대상선 이석희 사장, 대보인터내셔널쉬핑 김창중 회장, 이재균 해외건설협회 회장 등이 참석했다.

교통물류산업계에서는 교통단체총연합회 박복규 회장을 비롯하여 안철진 부회장, 신동재 부회장, 교통안전공단 정상호 이사장, 한국공항공사 성시철 사장, 현대자동차 김충호 부사장, 대한항공 서용원 부사장, 아시아나항공 류광희 본부장, 한국철도공사 이진태 본부장 등이 참석했다.





전해총·선협 사랑의 쌀 4,000Kg 전달 어려운 이웃을 위한 사회공헌활동 지속



지난 1월 21일과 28일 양일간 전국해양산업총연합회/한국선주협회(회장 이진방)는 설 명절을 맞아 '사랑의 쌀' 4,000kg을 인천 동구 및 서울 동대문구에 전달했다.

총연합회와 한국선주협회는 지난해부터 연초에 개최하는 신년인사회에서 화환 대신 쌀을 기부받아 어려운 이웃들에게 '사랑의 쌀'을 나눠주는 나눔 행사를 가져왔다. 이번에 전달한 쌀은 20kg짜리 포장쌀 200포대와 라면 100박스로 1,000만원 상당이다.

지난 1월21일 인천 동구청에서 진행된 쌀 전달식에는 박상은 의원과 동구청장등 20여명

이 참석하였으며 28일 동대문구에서 진행된 쌀 전달식에는 한국선주협회 임직원과 장광근 의원실, 동대문구의원 등 30여명이 동대문구를 직접 방문하여 어려운 이웃들에게 쌀을 직접 전달했다, 총연합회와 한국선주협회는 앞으로도 지속적으로 어려운 이웃들에게 조금이나마 도움을 주기 위해 사회공헌 활동을 지속적으로 펼쳐나갈 계획이라고 밝혔다.



한국정부, 삼호주얼리호 선원 구출 성공 최영함을 통한 아덴만 여명작전 통해 해적 8명 사살



청해부대가 소말리아 해적에게 피랍된 삼호해운 소속 화학물질 운반선인 '삼호주얼리호'를 피랍된 지 6일만인 지난 1월 21일 선원 전원을 구출하는데 성공했다.

피랍 선박의 선원들은 전원 무사하고 선장 1명이 부상당했다. 해적 13명 가운데 8명은 사살되고 5명은 생포됐으며, 청해부대의 소속 요원중 소령 1명, 상사 1명, 하사 1명이 부상을 입었지만 다행히 큰 상처를 입지 않아 생명에는 지장이 없는 상태다.

이에 앞서 정부는 삼호주얼리호가 해적에게 납치된 지 3일후인 1월 17일 국내 언론사에 '엠바고'(보도 시점제한)를 전제로 주얼리호 구출작전에 들어갈 것이라고 전했다.

대통령은 삼호드림호에 이어 삼호주얼리호까지

납치된데 격분한 것으로 알려졌으며, 18일에는 정중환 국토해양부 장관까지 이미 잡혔었던 외국출장까지 취소하면서 소말리아 지역을 통항하는 선박의 사장단과 긴급 해적대책회의를 갖기도 했다.

해적에게 납치된 삼호주얼리호를 구출하는데는 대통령의 결단이 없었다면 불가능했을지도 모른다. 18일 해적 공격설이 나돌던 당시 업계와 기자들 사이에서는 혹시 구출과정에서 선원들이 다치거나 사망할 경우 야당과 좌파세력의 엄청난 공격을 받을 것이 불가피하기 때문에 구출작전에 나서지 못할 것이라는 분석이 우세했었다.

그런데도, 대통령은 이같은 정치적 역학관계에 개의치않고 전격적으로 구출작전을 지시했고, 21명의 선원을 모두 무사하게 구출하는 큰 성과를 거뒀



다는 점에서 박수를 보내지 않을 수 없다.

한편, 삼호해운 소속의 삼호주얼리호(1만t급)는 지난 1월 15일 아랍에미리트(UAE)에서 스리랑카로 이동하던 중 오만과 인도 사이 인도양 북부의 아라비아해 입구에서 피랍됐다.

화학제품 1만6천t을 탑재한 이 선박에는 한국인 8명과 인도네시아인 2명, 미얀마인 11명 등 총 21명이 승선하고 있었다.

1월 16일 에티오피아 지부티항에 정박 중이던 청해부대의 주력함 최영함이 긴급 출동해 18일 오전 4시 피랍해역인 이라비아해 입구에 도착했으며, 한국 정부는 해적과의 협상은 없다는 방침을 정하고 선원 구조 작전계획을 수립하기 시작했다.

최영함이 작전개시 시기를 저울질하던 중 돌발상황이 발생했다. 18일 오후 8시 삼호주얼리호를 피랍한 해적이 5노티컬마일 떨어진 해상에서 항해 중이던 몽골 선박을 추가 피랍하기 위해 해적 자선을 하선한 것이다.

최영함은 십수명의 해적들이 둘로 분리된 틈을 타 링스헬기와 고속단정을 동원한 작전에 돌입했다. 링스헬기는 자선에 탑승한 해적에 경고 및 위협 사격을 가했고 총격을 받은 해적 수명이 바다에 빠져 실종됐다.

특수전 요원(UDT/SEAL)이 탑승한 고속단정은 삼호주얼리호로 진입을 시도하다가 총격을 받고 후퇴했다. 이 과정에서 장병 3명이 파편상을 입고 오만의 한 병원으로 후송돼 치료를 받았다.

당시 총격전으로 최영함은 해적 자선 2척 중 1척, AK소총 3척, 사다리 등을 노획했다. 같은 날 오전 10시20분에는 연합 해군사령부에 속한 오만 함정 1척이 작전에 참여했다. 연합 해군은 언제든지 해상 초계기(P-3C) 등을 지원할 수 있다고 약속했다.

선장의 기지로 정선해 있던 삼호주얼리호가 19일

11시40분 3노트(1노트=1.8km)의 속도로 북동쪽으로 이동하기 시작했으며, 오후 1시20분에는 소말리아 방향인 남쪽으로 방향을 돌려 6노트의 속도로 항해하기 시작했다.

청해부대는 해적들이 삼호주얼리호를 끌고 소말리아 영해로 들어가려는 것으로 판단하고 추격하기 시작했으며, 선원들의 안전은 삼호해운과 선원들의 전화통화를 통해 확인했다.

최영함은 2노티컬마일 정도의 거리로 삼호주얼리호를 쫓아가면서 투항 권유 방송을 하고 경고 사격도 지속적으로 실시했다. 처음에는 영어로 경고 방송을 하다가 소말리아어로도 방송을 시도했다.

해적들이 본거지로 돌아가기 전에 구출 작전을 끝내야 하는 청해부대는 다시 작전시기를 저울질했으며, 계속 시간을 끌면 유리할 것이 없다고 판단한 청해부대는 21일 오전 5시 구출 작전에 돌입했다.

고속단정으로 삼호주얼리호에 진입한 특수전 요원들은 총격전 끝에 오후 3시쯤 해적들을 제압하고 억류돼 있던 선원들을 모두 구출하는데 성공했다.

구출과정에서 선장이 북부에 총상을 입은 것을 제외하면 장병과 선원 중 사상자는 없는 것으로 전해졌다.

한국선주협회 승진인사 단행

조봉기 부장 이사 승진 등 4명 인사 단행



한국선주협회(회장 이진방)는 1월20일부로 임직원 정기 승진 인사를 단행했다.

△이사 : 해무팀장 조봉기

△부장 : 총무팀 정위섭

△차장 : 해무팀 김세현, 업무

팀 원민호(신규채용)

국내 무역항 항만시설 사용 및 사용료 개정

2011년부터 감면율을 연차적으로 축소·폐지 방침 마련

항만시설사용료에 대한 업계의 감면요청과 노력에도 불구하고 국가 재정건전성을 주요 이유로 하여 “무역항의 항만시설 사용 및 사용료에 관한 규정”이 감면제도를 축소하는 방향으로 개정되었다.

국토해양부(장관 정종환)는 1996년 이후 항만시설 사용료 기본요율의 인상 없이 감면제만을 확대한 결과 국가수입 감소, 항비감면 경쟁유발 등 문제점이 발생하고 있다고 평가하였고 그 결과 국가재정 건전화 및 저비용 의존 항만체질 개선을 위하여 항만시설 사용료 감면율을 2011년부터 연차적으로 축소·폐지한다는 방침을 정하였다.

이와 관련 평택·당진항, 광양항, 목포신항 등 기존 컨테이너 항만, 국제카훼리선 등의 항만시설 사용료 감면율을 2011년부터 연차적으로 축소·폐지기로 결정하였다.

수출화물의 출항료는 2011년부터 폐지하는 것을 주요내용으로 「무역항의 항만시설 사용 및 사용료에 관한 규정」(국토해양부고시)이 일부 개정되었다.

다음은 동 규정의 주요 개정사항이다.

평택·당진항, 광양항, 목포신항 등 기존 컨테이너 항만, 국제카훼리선 등의 항만시설 사용료 감면율을 '11년부터 연차적으로 축소·폐지하고, 수출화물의 출항료는 '11년부터 폐지된다.

또한 2011.10월 개정 예정인 경인항 등 신설 항만에 대해서는 항만 조기 활성화 차원에서, 연안화물선에 대해서는 「저탄소 녹색교통」지원 차원에서 현행 감면율을 일정기간 유지 후 단계적 축소방안을 재검토기로 결정했다.

마지막으로 기타 제도 운영상 나타난 미비점을 개선·보완하기로 했다.

사전예측이 가능한 항만부지 등 항만시설 전용사용허가에 대해 국유재산법 시행령 제30조를 준용하여 사용료 선납제를 도입하고 항만시설 사용료 납부고지금액의 최저액(2,000원)을 설정, 고지서 발행관련 행정 비효율성을 개선하기로 하였다.

구 분	'10년	'11년	'12년	'13년 이후
기존 컨테이너 항만				
• 광양항				
- 부산항(동시기항)	100%	폐지	-	-
- 광양항	100%	100%	70%	50%('14년 폐지)
• 목포신항	75%	50%	30%	폐 지
• 평택당진항 등 기타 항만	50%	30%	폐지	-
국제카훼리	50%	30%	20%	폐 지
수출화물 출항료	30%	폐지	-	-



선협, 무장 보안서비스 공동구매 추진 척당 4~6만달러에 이르는 보안비용 절감 효과



한국선주협회(회장 이진방)는 최근 아덴만 해역을 중심으로 인도양 전역으로 확산되고 있는 해적 피해를 방지하기 위해 무장보안서비스 공동구매방안을 적극 추진하기로 하였다.

현재 우리 정부는 삼호주얼리호 피랍사건을 계기로 인도양 해역을 운항하는 선박에 대해서는 선사측에서 자발적으로 예방대책을 수립하여 시행토록 행정지도를 펴고 있다.

특히 해적들의 목표물이 되고 있는 선속 15노트 이하에 건현(수면에서의 갑판높이) 8미터 이하의 취약선박에 대해서는 보안요원 탑승이 불가피한 상황이다.

또한 인도양을 통항하는 선사들은 개별적으로 보안서비스업체와 접촉하여 구간 및 요율을 정하여 서비스를 이용하고 있지만, 통상 4만~6만달러에 달하는 보안비용으로 인해 업계의 부담이 가중되고 있는 실정이다.

이에 따라 선주협회는 인도양 통항 선사 중 무장 보안 서비스를 공동구매할 의사가 있는 선사들을 대상으로 현행보다 30% 정도 할인된 요율로 서비스를 이용할 수 있도록 추진할 계획이다.

지난 2009년과 2010년도의 보안요원 탑승 현황을 살펴보면, 인도양 통항선박 280척 중 13%인 35척의 선

박이 보안요원을 85회 탑승시킨 바 있다.

현재 추진 중인 보안서비스 공동구매를 통해 30% 할인된 요율로 서비스를 제공한다면 보다 많은 선사들이 이용할 수 있을 것으로 기대된다.

국내 해상보안서비스 업체는 실드컨설팅, ARX-ISSG, M&M, G4S Secure Solutions, Raven Korean Task Force 등이며 서비스 구간과 요율은 대부분 비슷한 수준으로 알려져 있으며, 이번 공동구매 선정 방식은 선사의 임직원으로 구성된 '선정 위원회'를 구성한 후 서비스업체들 간의 경쟁 입찰을 통해 가장 합리적인 가격을 제시하는 업체와 공동구매 계약을 체결할 예정이다.

한편, 정부에서는 올 상반기 동안 선사의 자율적인 보안요원 탑승에 대한 이행실적을 점검하고 그 결과에 따라 보안요원 탑승에 관한 법제화 여부를 결정할 예정이다.

국제민간해운단체, 한국 성공적인 해적퇴치 축하 삼호주얼리호 인질구출 작전성공에 대해 축하 표명



국제민간해운단체인 BIMCO, ICS, INTERCARGO와 INTERTANKO는 최근 아덴만 해역에서 발생한 한국과 말레이시아 정부 해군들의 성공적인 해적퇴치에 대해 공식적인 축하를 표명하였다. 특히 소말리아 해적에게 피랍되었던 케미컬탱커선 삼호주얼리호의 성공적인 인질구출 작전에 대해 축하입장을 나타냈다. 다음은 BIMCO에서 발표한 공식입장의 주요내용이다.

우리는 해적 피랍으로부터 풀려난 삼호 주얼리호와 Bunga호의 인질 구출을 위해 양 정부가 보여준 용감하고 특별한 활동에 대해 존경을 표한다.

또한 삼호주얼리호의 경우 소수의 부상을 제외한 전 선원의 안전한 귀환을 기쁘게 생각하고 부상을 당한 석선장의 조속한 회복을 기원한다.

그러나 최근들어 해적들의 선박 납치 형태 및 방법은 급변하고 있다.

지난 7개월간 총 30척, 700여명의 선원들이 납치되었을 뿐만 아니라 계속적으로 해적들의 방법 또

한 진화해가고 있다.

해적들은 대부분 모선을 사용하고 있으며 일부는 피랍한 상선을 모선으로 사용하여 아덴만을 지나 아라비아해와 인도양까지 활동 반경을 넓히고 있다.

상선을 공격하는 방법 또한 강화되어 대부분이 총기류를 보유하고 있으며 일부 선원들의 피해도 보고되고 있다.

따라서 해적들이 동 항로를 점유하여 해상운송이 불가능해지기 전에 각국 정부의 적극적인 조치가 필요하다.

세계 원유수송량의 40% 이상을 차지하는 동 항로가 해적들에 의해 막힌다면 세계 경제의 손실 비용이 70~120억 달러에 이를 것으로 예상되고 있다.

따라서 세계 각국 정부는 해군파병을 필연적으로 받아들여야 하며 그들에게 해적퇴치를 위한 강력한 권한을 부여할 필요가 있다고 주장했다.



선협, 호주 뉴캐슬항 입항제도 세미나 개최

작년 6월1일부터 변경된 입항제도에 대한 경과설명



한국선주협회는 지난 1월13일 오후 13시부터 17시까지 롯데호텔 36층 Astor Suite룸에서 지난해 6월1일부터 새롭게 시행된 뉴캐슬항만의 입항제도에 대한 그동안의 시행경과와 향후 운영방안에 대한 설명회를 개최했다.

이날 세미나 발표자로 나선 Gary Webb 뉴캐슬 항만청장은 그동안 변경된 입항제도를 잘 준수해준 선사들의 협조에 감사를 표하며 그동안의 실적 및 향후 항만 운영계획을 발표했다.

동 뉴캐슬 항만입항제도는 체선완화, 환경오염 방지와 장기 대기중인 선박의 사고예방을 위해 새로운 항만 입항제도를 도입하였고 뉴캐슬항은 과거 하루 평균 30~40척의 선박이 체선되어 항만 혼잡이 심한 항구였다.

동 입항제도에 변경에 따른 주요 개정사항은 첫째, 뉴캐슬항 입항 14일전 INM-C로 뉴캐슬 항만국에 입항보고를 실시해야 하며 입항보고 미 수행 시 패널티 적용을 받게된다.

둘째, 입항 10일전 뉴캐슬 항만국은 선박 대기위치와 예상 선적시간을 선박에 통보한다.

마지막을 선박은 뉴캐슬항내에서 48시간 이상 대기 할 수 없기 때문에 입항시간을 정확히 준수해야 한다.

Gary Webb 뉴캐슬 항만청장은 새로운 입항제도가 현재 잘 정착되어 대다수의 선사들이 이견없이 동 제도에 적극 참여하고 있다고 그동안의 성과를 발표하였다.

2010년 전 세계 선박금융규모 51% 급증

DnB NOR, 신디케이트 규모 기준 57억불로 1위 복귀

선박 금융 최대기업인 노르웨이의 DnB NOR은 행이 2010년 신디케이트 선박금융(syndicated shipping loans)부문에서 세계 1위를 차지했다. 2009년에는 일본 미츠비시 UFJ 파이낸셜 그룹에 이어 2위를 차지했지만, 지난해 1위에 복귀했다.

DnB NOR 마케팅팀이 최근 발표한 '2010 Full Year Dealogic Shipping League Table'에 따르면

이같이 나타났다.

DnB NOR이 작년에 취급한 선박금융건수는 39건, 거래금액은 57억 1400만달러에 달했다. 20개 은행중 점유율은 11%로 유일하게 두자리수를 기록했다. 이어 2위는 Nordea은행으로 46억 2200만달러를 기록했고, 이어 일본 미츠비시 UFJ 파이낸셜 그룹이 35억 7600만달러로 3위를 차지했다. 4~10

위 은행은 ▽ING가 19억 5,200만 달러(점유율 4%) ▽시티은행 16억 7900만달러(3%) ▽BNP 파리바 11억 5600만달러(2%) ▽RBS 10억 7,200만 달러(2%) ▽JP몰간 10억 300만달러(2%) ▽뱅크오브어메리카메릴린치 9억 1,000만 달러(2%동) ▽Danske 뱅크 9억 달러(2%) 순으로 각각 나타났다.

11위는 HSBC로 8억 3,900만달러(점유율 1%), 일본 미즈호은행은 6억 9700만달러로 14위, 미즈이 스미토모 파이낸셜 그룹은 6억 4700만 달러로 16위를 각각 기록했다.

한편 지난해 20개 은행의 전체 선박금융건수와 금액은 188건/500억 5,700만달러로 집계됐으며, 2009년의 121건, 330억달러에 비해 50%이상 급증했다.

[세계 20대 신디케이트 선박금융 은행 현황]

순위	은행	거래금액 \$m	척수	점유율(%)
1	DnB NOR Bank	5,714	39	11
2	Nordea Bank	4,622	22	9
3	Mitsubishi UFJ Financial Group	3,576	12	7
4	ING	1,952	9	4
5	Citi	1,679	7	3
6	BNP Paribas	1,156	4	2
7	RBS	1,072	4	2
8	JPMorgan	1,003	4	2
9	Bank of America Merrill Lynch	910	4	2
10	Danske Bank	900	2	2
11	HSBC	839	3	2
12	ABN AMRO Bank	763	6	2
13	Deutsche Bank	711	4	1
14	Mizuho	697	11	1
15	Svenska Handelsbanken	675	1	1
16	Sumitomo Mitsui Financial Group	647	7	1
17	Credit Agricole CIB	645	5	1
18	Wells Fargo Securities	636	5	1
19	DZ Bank	500	2	1
20	State Bank of India	428	2	1
	Total	50,057	188	100

2011년 국내 트렌드 키워드는 ‘긴장’과 ‘모색’

삼성경제연구소, 2011년 국내 10대 트렌드 발표

글로벌 경제위기가 발생한 지 3년째인 2011년은 경제성장세 둔화, 다양한 사회갈등의 표출, 한반도 안보리스크 등으로 ‘긴장’이 고조되는 한 해가 될 전망이다. 한편, 2011년은 21세기 두 번째 10년을 시작하는 해로 다양한 준비를 통해 새로운 도약을 ‘모색’ 하는 시기이기도 하다. 다음은 삼성경제연구소에서 발표한 ‘2011년 국내 10대 트렌드’ 발표자료를 정리·요약한 것이다. (편집자주)

한국경제는 지난 글로벌 금융위기를 조기에 극복했으나 위기 3년차 증후군이 나타나고, 유럽, 중국, 한반도 등 국내외에서의 불확실성으로 긴장이 고조되고 있다.

대외관계, 산업 측면에서의 화경 및 제도 변화에 대응하고, 고조되는 긴장을 관리하기 위한 노력도 활발히 전개될 것이다. 특히, FTA 네트워크의 급속한 확대, 방송, 미디어 시장의 격변, 바이오 복제약 생산, 스마트 기기와 SNS(소셜네트워크서비스) 확산 등이 예상된다.

▶ 명암이 교차하는 한반도 안보 정세

미국의 신한반도 정책이 적극적으로 변화하고, 한반도 안정을 위한 미중협력이 복원될 것으로 예상된다

다. 특히 연평도 포격사건으로 한반도의 전략적 중요성이 커짐에 따라, 향후 북핵·남북관계 등 한반도 문제에 대한 미국의 대응범위가 확대될 전망이다.

미국과 중국은 한반도 평화에 대한 이해관RP를 공유하면서 천안함 사건 이후 약화되었던 양국 간 협력을 다시 강화할 전망이다.

▶ 글로벌 FTA 네트워크 구축

2011년 미국 및 EU와의 FTA가 발효될 예정으로 세계경제의 약 60%를 차지하는 경제권이 한국의 FTA 네트워크에 포함될 것으로 보인다.

또한 미국, EU등 선진 거대경제권은 물론 아세안, 인도 등 신흥 거대경제권을 연결하는 글로벌 FTA네트워크가 구축될 것으로 전망된다.

○ 2011년 국내 10대 트렌드

10대 트렌드	핵심내용 및 이슈
1. 명암이 교차하는 한반도 안보 정세	대화가 재개되나 북한의 도발가능성 상존
2. 글로벌 FTA 네트워크 구축	미국, EU등 거대경제권과의 FTA발효
3. 한국경제의 성장 모멘텀 약화	수출 및 투자 부진으로 성장세 둔화
4. 가계부채 부실화 위험	가계부채 증가와 원리금 상환 부담 가중
5. 원화강세 지속	원/달러 환율 1,000원대 진입
6. 금융 건전성 규제의 본격 시행	은행제와 일부 바젤Ⅲ 규제 도입
7. 방송·미디어 시장의 재편	콘텐츠 경쟁 가속화와 미디어 업계 합종연횡
8. 바이오·복제약 산업 도약의 원년	바이오 복제약 시대 본격화
9. 스마트 기기와 SNS의 확산	신비즈니스 모델 등장과 생활패턴의 변화
10. 사회갈등과 공정사회 어젠다 부각	새로운 갈등 형태 표출



[2009년 이후 한반도 정세의 전개 추이 및 전망]

연도	위기 단계	특징과 주요내용
2009	고조 국면	북한의 대미 도발과 국제사회의 대북 제재
2010	폭발 국면	북한의 대남 도발과 미중갈등
2011	관리 국면	대화복원 속 긴장 지속

이에 따라 수출환경 개선과 함께 국내 시장에서의 경쟁이 격화되고 거대경제권 시장에 대한 접근성이 높아져 성장동력이 확충될 것으로 보인다.

한국 내수기업은 선진국 기업과의 경쟁이 심화됨에 따라 체질 개선, 차별화된 제품 및 서비스 제공 등을 통해 생존을 모색할 것이다.

▶ 한국경제의 성장 모멘텀 약화

2010년 비교적 높은 성장세를 보였던 한국경제는 2011년 성장률 하락이 불가피 할 것으로 전망된다. 수출과 설비투자의 증가세 둔화로 성장 모멘텀이 약화되고 민간소비가 수출부진에 따른 성장률 하락을 상쇄하지 못해 경기 안전판 역할을 수행하기에는 불충분할 것으로 보인다.

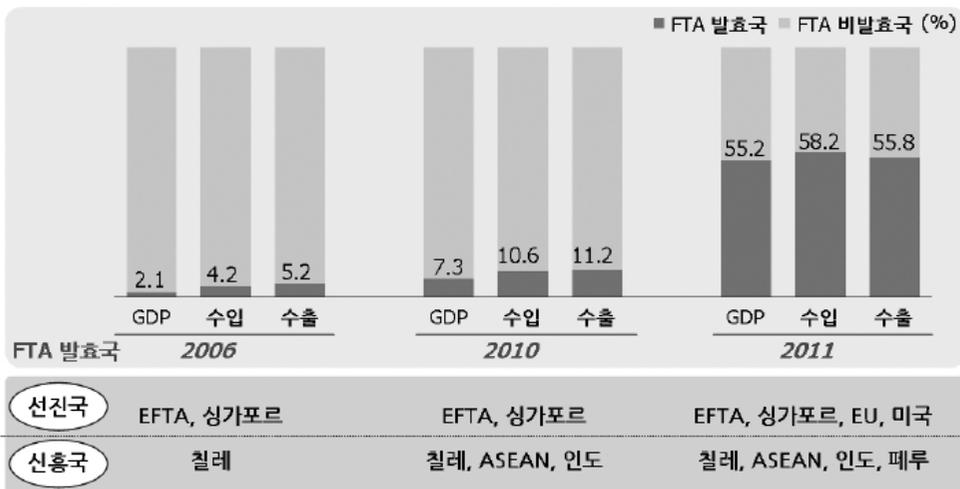
2011년의 성장세 둔화는 한국경제가 저성장 체제로 추락한 것을 의미하지 않고 완만하게 성장하는 것을 의미한다.

▶ 가계부채 부실화 위험

가계부채가 지속적으로 증가하고, 변동금리대출 비중이 높은 구조에서 금리가 상승해 가계부채의 원리금 상환부담이 가중되고 있다. 한국의 가계부채는 선진국과는 달리 조정 없이 꾸준히 증가하고 있으며 대출의 만기구조가 짧고 변동금리 비중이 높아 금리 상승, 주택경기 부진 등 대외환경이 악화될 경우 가계부채가 부실화될 우려가 있다.

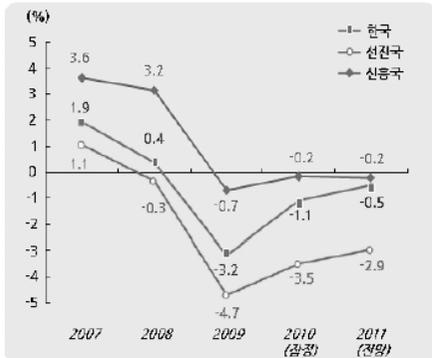
주택담보대출의 낮은 담보인정비율(LTV)등을 고려할 때, 가계부채의 대규모 부실화 가능성은 낮다

한국의 FTA 네트워크가 세계경제에서 차지하는 비중



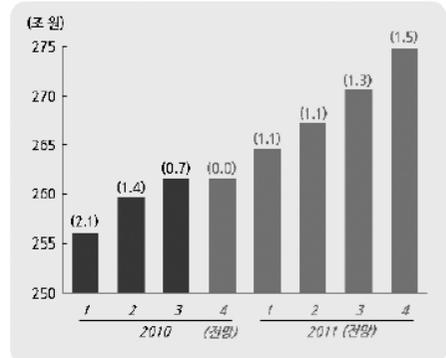
주: EFTA(European Free Trade Association) 회원국은 노르웨이, 스위스, 아이슬란드, 리히텐슈타인
 자료: Global Insight를 토대로 삼성경제연구소 작성

GDP 갭률 추이



주: GDP 갭률(%)=(실제GDP-잠재 GDP)/잠재GDP
 자료: IMF, WEO.; 삼성경제연구소

계절조정 실질GDP추이 및 전망



주: () 안은 전분기 대비 성장률
 자료: 한국은행, ECOS.; 삼성경제연구소

고 판단된다. 그러나 저축은행 등 일부 금융기관의 가계대출이 부실화되고, 가계부채가 소비회복의 걸림돌로 작용할 가능성은 높다.

▶ 원화강세 지속

2010년 들어 주춤하던 원화강세가 2011년에는 본격화될 것으로 예상된다. 2010년 1,000~1,250원 범위에서 움직이던 원/달러 환율이 2011년에는 1,080원으로 하락할 것으로 전망된다. 원/엔 환율도 2010

년 13.2원에서 2011년에는 12원대로 하락할 것으로 예상된다.

따라서 한국 수출기업에 유리하게 작용했던 고환율을 효과가 약화될 것으로 전망된다.

▶ 금융 건전성 규제의 본격 시행

2011년 중 거시건전성 부담금과 일부 바젤Ⅲ가 도입될 것으로 예상된다. 급격한 외화 유출입에 따른 시스템 리스크에 대비하기 위해 2011년 하반기부터

[최근과 과거(2005~2007년) 원화 강세기 비교]

구분		2005~2007년 (2005년 평균 → 2007년 평균)	최근 시기 (2009년 평균 → 2011년 평균)
원/달러 환율		1,024원 → 929원(10.2% 절상)	1,276원 → 1,080원(18.2% 절상)
원/엔 환율		9.3원 → 7.9원(17.8% 절상)	13.6원 → 12.6원(8.4% 절상)
대외환경	세계경제 (PPP 기준 성장률)	고성장기 4.6%('05)→5.3%('07)	불안정한 성장 -0.6%('09)→ 4.6%('10)→ 3.8%('11)
	선진국vs.신흥국	동반 성장	디커플링(선진국 < 신흥국)
	유가(두바이유)	49.4달러 → 68.3달러(38.1% 상승)	61.9달러 → 82.1달러(32.5% 상승)
대내여건	금리(회사채AA-)	4.7% → 5.7%(1.0%p 상승)	5.8% → 5.1%(0.7%p 하락)
	대외의존도	60%대 중후반	82.4%(2009년)
특징		- 2011년이 2005~2007년 원화 강세기에 비해 불리 • 세계경제 성장세 둔화, 고유가, 높은 대외의존도	



은행의 비예금 외화부채 잔액에 대해 부담금을 부과할 것으로 예상된다. 바젤Ⅲ 중 리스크 범위 확대와 트레이딩 규제는 2011년 말에 시행될 예정이며, 2013년부터 시행되는 대부분 규제에 대해서도 국내 은행은 2011년부터 선제적으로 대응할 것으로 기대된다. 거시건전성 규제와 자본?유동성 규제는 금융기관의 수익성 악화와 기업의 비용부담 증가를 초래할 소지가 있다. 거시건전성 부담금 부과, 자본 및 레버리지 규제는 국가 전체의 시스템 리스크를 줄이는데 일조할 것으로 예상된다. 따라서 과도한 외화차입을 억제해 자본유출입 변동성을 완화함으로써 대외부담 충격에 대한 대응역량이 강화될 전망이다.

▶ 방송·미디어 시장의 재편

2010년 12월 31일에 케이블 종합편성채널 및 보도전문채널 사업자가 신규 지정됨으로써 방송시장에 새로운 경쟁이 도입되었다. 올해에도 한정된 국내 광고시장(2009년 7조2,560억원)을 확대하고 신규 및 기존 방송사의 재원을 보충하기 위해 다양한 규제완화 정책이 도입될 전망이다.

새로운 콘텐츠 플랫폼의 증가로 콘텐츠의 중요성 및 융복합화가 급진전중이며 콘텐츠 경쟁력이 종합편성채널의 조기 안착을 좌우하므로 차별화된 콘텐츠 확보에 상당한 투자가 필요할 것으로 예상되며, 방송 업계 전체적으로도 새로운 형태의 프로그램 도입 경쟁이 가속화될 것으로 기대된다.

▶ 바이오·제약 산업 도약의 원년

2011년부터 바이오 복제약이 본격적으로 출시될 전망이다. 1990년 말부터 2000년 초에 출시된 주요 바이오 의약품의 특허 및 시장독점권이 2011년을 기점으로 만료되며 삼성전자, 녹십자, 셀트리온 등이 한국과 글로벌 시장에서 바이오 복제약의 품목 선점 및 상업화에 박차를 가하고 있다.

바이오 복제약은 한국 바이오?제약 산업의 성장 모멘텀이 될 뿐만 아니라 한국경제의 신성장 동력 확충에도 일조할 전망이다. 바이오 복제약은 의료비 절감 등을 통해 국민건강과 복지증진에도 기여할 것으로 기대된다.

▶ 스마트 기기와 SNS의 확산

스마트폰, 태블릿PC, 스마트TV와 같은 스마트 기기의 보급이 확대될 것으로 보인다. 2011년 스마트폰 국내 가입자 수가 1,500만명으로 전년에 비해 2배 이상 증가하고 국내 태블릿 PC 시장규모도 4배 이상 급성장할 전망이다.

통신망 부하 문제가 개선되고 보다 빠른 무선 통신 환경이 조성되면서 대용량 콘텐츠 공유 및 SNS 활용이 본격화될 것으로 예상된다.

▶ 사회갈등과 공정사회 어젠다 부각

갈등환경의 악화로 빈부?계층?이념 갈등 등 기존 사회갈등이 심화될 것으로 예상된다. 2010년 경제성장은 6% 내외로 회복되었으나 취약계층의 고용불안은 여전하다. 2011년 7월 복수노조 시행, SNS를 통한 의견표출통로의 다양화 등으로 기존의 양자간 갈등에서 다자간 갈등으로 구조가 변화하고 있다.

기업 단위에서 자유로운 노조 설립이 가능해짐에 따라 기존 노조와 신설 노조 간 갈등이 본격화할 조짐이다.

서민복지, 대·중소기업 상생, 취약계층의 자립기반 강화 등이 주요 정책이슈로 부각되고 있다. 빈곤층, 고령자, 장애인 등 취약계층에게 일자리나 서비스를 제공하는 사회적기업에 대한 관심과 지원이 증대하고 있다.

그러나 2012년 총선과 대선을 앞두고 정치권의 포퓰리즘이 부상할 가능성이 높아 사회갈등 해소는 어려울 것으로 전망된다.

고려해운 해양대학교 장학기금 3억원 전달



한국해양대학교(총장 오거돈)와 고려해운(대표 박정석)이 지난 1월 6일 대학 본부 3층 회의실에서 '산학협정식 및 대학발전기금 전달식'을 가졌다.

이번 협정은 양 기관이 상호 업무 협력을 통한 파트너십을 구축하여 우리나라 해운산업의 발전과 세계적인 해운산업의 성장에 필요한 전문 해운인력을 양성하는 데 목적을 두고 체결됐다고 밝혔다.

주요 협력 분야는 △ 해운산업 발전을 위한 연구개발 및 인재 양성 △기술자문, 연구지원 및 외부수탁을 포함한 공동연구 수행 △ 학술자료, 기술정보 등의 교류 △연구시설, 장비 및 공간의 공동 활용 등이다.

이날 협약과 더불어 고려해운 박정석 대표이사는 “우리 회사 성장의 이면에는 한국해양대 출신 인재들의 기여가 컸다”며 “우리나라 해운발전의 주춧돌이 되고 세계 해운 산업을 이끌 인재 양성에 보탬이 되기를 바란다”며 발전기금 3억원을 기탁했다고 말했다.

글로비스 자동차 해운사업 확대

글로비스(대표 김정배)가 자동차 해운사업을 빠르게 확대하고 있다.

글로비스는 대우버스와 해상 운송 계약을 체결하고 지난 1월 28일 울산항에서 초도 수출 물량을 선적했다고 밝혔다.

양사간의 이번 계약은 글로비스가 대우버스의 모든 수출 물량을 해당 국가로 운송하는 포괄적 운송 계약으로 계약 기간은 3년이다.

글로비스는 이번 계약을 통해 연간 1,000대 규모의 대우버스 수출 물량을 중동, 아프리카, 남미 등지로 운송하게 되며, 이번 계약에는 국내 생산분과 함께 대우버스의 중국 공장에서 생산, 수출되는 물량도 포함된다.

이로써 2010년 1월부터 현대·기아차의 해상 운송을 시작한 글로비스는 사업 진출 1년 만에 국내 완성차 메이커와 운송 계약을 체결하는 성과를 거두게 됐다.

앞선 지난 12일에는 칠레로 수출되는 한국 GM(옛 지엠대우)의 경차 900대를 운송하기도 했던 글로비스는 이번 계약을 계기로 국내 완성차 업계와의 협력을 지속적으로 확대한다는 계획이다.



대한통운 2011년 전략경영 워크숍 개최

“올해 경영방침인 글로벌 표준화(Global Standardization) 추진을 통해 세계 어디에서나 통용되는 기준과 경영시스템을 구축하자”



이원태 대한통운 사장은 지난 1월 9일부터 10일까지 양일 간 전 임원과 팀장, 지사장과 해외법인장 등 임직원 1백여 명이 참석한 가운데 경기도 기흥 인력개발원에서 열린 '2011년

전략경영 워크숍'에서 이같이 밝혔다.

이 사장은 “우리의 강점인 자산과 조직력을 더욱 강화해 회사를 세계적인 자산형 물류기업으로 키워나가자”고 역설했다.

이를 위해 “항만 인프라 개발, 하역 장비 추가 투입으로 항만하역 능력을 확충하고, 지난해 발주한 자항선에 이어 중량물 운송장비도 추가 도입해 입체적인 중량물 운송능력을 강화할 것”이라고 말했다.

글로벌 네트워크 구축에 대해서는 “지난해 개설한 아랍에미리트 아부다비 사무소에 이어 자유무역협정(FTA) 합의로 교역량 증가가 예상되는 국가들에도 수익성을 면밀히 검토해 단계적으로 거점을 설치하겠다”고 향후 계획을 밝혔다.

또 택배사업부문에서 개인 대 개인(C2C) 물량 점유율을 확대하고 대한통운만의 차별화한 서비스를 발굴하는 등 품질향상에 힘써줄 것을 주문했다.

프로세스 개선에 대한 중요성에 대해서도 강조했다. 이 사장은 “끊임없이 매출과 수익을 증대하기 위해서는 모든 경영활동에서 효율성과 생산성을 중시하고, 스피디한 변화를 통해 경쟁력을 제고해야 한다”고 강조했다.

이 사장은 특히 “단합된 조직력과 강화된 사업역량을 통해 올해 경영목표인 대한통운, 한국복합물류, 아시아나공항개발 통합운영 3사 매출액 2조 3,500억 원과 영업이익 1,574억 원을 조기에 달성할 수 있도록 노력해달라”고 당부했다.

한편 대한통운은 2010년 통합운영 3사 기준 매출은 2조 1,600억 원, 영업이익은 1,300억 원을 달성할 것으로 전망하고 있다.

STX팬오션

케이프사이즈 벌크선 인수



STX팬오션(대표 이종철)이 올해 첫 선박으로 17만6천DWT급 초대형 벌크선을 성공적으로 인수했다.

STX팬오션은 11일 케이프사이즈 벌크선박인 'STX 보나(BONA)' 호를 성공적으로 인수했다고 밝혔다.

'STX 보나' 호는 길이283m, 폭45m, 깊이25m 규모의 초대형 벌크선으로 중국 뉴타임즈조선소에서 건조됐다.

STX팬오션은 이 선박을 현재 수행 중인 전용선 계약에 대체 투입하는데 활용할 예정이다. 현재 STX팬오션은 포스코, 현대제철, 한국전력 발전자회사, 브라질 발레(Vale)사를 비롯한 국내외 전략화주와 20여건이 넘는 전용선계약을 확보하고 있다.

유연직STX팬오션 경영기획실장은 “현재 벌크시황이 약세를 보이고 있지만 STX팬오션은 회사가 보유한 탁월한 영업경쟁력을 바탕으로 지난 한 해 다수의 장기운송물량을 확보해 두었다”며 “올 한해도 신조선14척을 예정대로 인수하고 사선대 확충을 통한 시장점유율 증대를 위해 최선의 노력을 경주해 나갈 것”이라고 밝혔다.

이로써 STX팬오션은 벌크선52척, 탱커20척, 컨테이너8척, 자동차전용선3척, LNG전용선 및 헤비리프트 선박을 포함한 총85척의 사선대를 보유하게 됐다.

태영상선

중국 청도사무소 개소

태영상선(사장 박영안) 중국 청도사무소가 2011년 1월 1일부로 정식 업무에 돌입했다.

태영상선은 중국 청도에 사무소를 개설해 2011년 1월 1일부로 정식업무를 시작했다고 밝혔다.

이에 태영상선은 “중국 텐진사무소에 이어 청도 사무소를 추가 설립함에 따라 현지 영업력 증대를 통해 고객에게 보다 다양하고 신속한 서비스 제공이 가능할 것”으로 내다봤다.

▷ 중국 청도사무소 (소장 : 박원만과장)

- TEL : 82 - 532 - 6889 - 9885 ~ 6

- FAX : 82 - 532 - 6889 - 9887

▷ 사무실 주소

- RM 21E-1, INTER ROYAL BUILDING
NO. 15 DONGHAI WEST ROAD, QINGDAO,
CHINA

SK해운

2011년 비전선포식 개최



SK해운(대표 황규호)은 지난 1월 3일 SK남산 빌딩 강당에서 황규호 사장 및 임원, 팀장 등이 참석한 가운데 2011년도 시무식과 함께 비전선포식을 가졌다.

이날 행사에서 SK해운은 ‘Beyond Great Shipping Company’ 라는 비전을 선포하고

Business 뿐만 아니라 사람과 문화 측면에서의 혁신을 통해 2020년까지 기업가치 20조원의 회사를 만들어 나갈 것을 다짐했다.

이날 SK해운 황규호 사장은 “모든 구성원들이 마음에서 뿜어져 나오는 뜨거운 열정으로 끊임없이 혁신을 추구하여 Super Excellent 수준의 Shipping Company 를 만들기 위해 전력질주하자”고 강조했다.

한편, 이날 SK해운은 Vision 선포식에 앞서 임직원들은 새로운 Vision이 갖는 의미를 설명하는 동영상 상을 시청했고, 선포식을 마친 후에는 전직원들을 Value Innovator로 임명하고 임명장을 수여했다.

한진해운

8,000TEU급 컨선 2척 동시명명

한진해운(대표 김영민)이 8,600TEU급 최신행 컨테이너선 2척을 아시아-미서안 항로에 투입한다.

한진해운은 지난 1월 18일 오전 목포 현대 삼호 중공업에서 8,600TEU급 최신행 컨테이너선 2척에 대한 명명식을 가졌다. 이날 행사에는 이원우 부사장을 비롯해, 현대 삼호중공업의 오병욱 사장등 관련 임직원 약 80여명이 참석했으며, 특히 이날 행사의 스폰서로 2010년 한진해운 육/해상 최우수 직원 가족이 초청됐다.

‘한진 함부르크’ (Hanjin Hamburg)와 ‘한진 뉴욕’ (Hanjin New York)으로 명명된 이들 선박은 최신 시스템을 구비해 선속의 조정 등이 용이할 뿐만 아니라 동급 선박에 비해 연료소모량이 적은 최신 친환경 전자제어엔진을 탑재한 경제선박으로서, 한진해운이 발주한 8,600TEU급 (1TEU는 길이가 20피트인 컨테이너 1 개) 5척 중 2, 3번째로 인도받는 선박이다.

현대상선

신입사원 사령장 수여식 개최



현대상선(대표 김성만)은 지난 1월 31일 연지동 사옥에서 43명의 신입사원과 가족, 그리고 이석희 사장을 비롯한 임직원 등 총 200여명이 참석한 가운데 ‘신입사원 사령장 수여식’을 개최했다.

이날 이석희 사장은 축사를 통해 “해운업은 그 어느 산업보다 국제화되어 도전해볼만한 가치가 충분하다”며, “선배 임직원들이 해운 것처럼 열정과 도전의식을 갖고 현대상선의 새로운 역사를 써줄 것”을 당부했다.

특히 이날 행사에는 신입사원 가족들이 참석해 눈길을 끌었다. 신입사원들은 직접 준비한 꽃다발을 부모님께 전달하며 그동안의 사랑에 감사를 표시했다. 또한 행사 후, 이석희 사장을 포함한 현대상선 경영진들은 신입사원 및 가족들과 저녁 만찬에 참석해 격의 없는 대화를 나눴다. 신입사원들은 1월 3일부터 부산신항터미널 방문·방선 체험 등을 통한 해운 실무교육을 받은 후, 2주간 마무리 인재개발원에서 그룹의 新조직문화 ‘4T’를 체득하는 합숙과정을 마쳤다. 이들은 오는 2월 7일부터 현업 부서에 배치될 예정이다.

부산항만공사

창립 7주년 기념식 개최

부산항을 동북아 물류 중심항으로 육성하기 위해 우리나라 최초의 항만공사로 출범한 부산항만공사(사장 노기태)가 지난 1월 16일로 창립 7주년 기념식을 개최했다.

BPA는 그동안 전 세계 PA 가운데 가장 적극적이고 꾸준한 마케팅 활동을 통해 지난해 세계 5대 컨테이너 항만 가운데 두 번째로 높은 물동량 증가율을 보이며 세계 5위의 위상을 지켜냈다.

또 글로벌 경기 침체로 세계 주요 항만들이 일제히 물동량 감소세를 보일 때에도 두 번째로 작은 감소폭(11%)을 기록했다.



BPA는 지난 7년간 신항 개발과 북항 재개발사업, 수역시설 관리와 해외 항만시설 투자, 유류중계기지 개발 등 차근차근 영역을 넓히며 항만공사의 새로운 이정표를 세우고 발판을 다져왔다.

BPA는 기념식을 개최하며 그동안의 성과에 대해 ▲ 적극적인 마케팅 활동으로 세계 5대 컨테이너 항만 위상 수성 ▲ 항만 인프라 확충 등 부산항 경쟁력 제고 ▲ 북항 재개발 사업 추진 ▲ 해외항만 사업 진출로 ‘글로벌 PA’ 성장 등을 꼽았다.

BPA는 이같은 주요 성과들을 토대로 내실을 다

지고 부산항의 경쟁력을 제고해 앞으로 부산항이 세계일류항만으로 도약할 수 있도록 최선을 다할 계획이라고 밝혔다.

양현재단

해양소년단연맹 운영지원금 전달

양현재단(이사장 최은영)은 지난 1월 26일 청소년들에게 해양사상고취를 통한 진취적인 국가관과 올바른 민족관을 정립하고자 노력하고 있는 한국해양소년단연맹에 후원금을 전달했다.

양현재단의 설립자인故조수호 한진해운 회장(한국해양소년단연맹총재 9,10대 역임)은 총재 취임 이후 매년 꾸준히 사업비를 후원해 왔으며, 양현재단은 그 뜻을 이어 올해에도 2,500만원의



후원금을 전달했다.

한국해양소년단은 1962년 대한소년단 산하단체로 설립된 이후, 국내 유일의 해양 관련 청소년단체로서 바다 알기, 바다의 중요성, 해양환경 보호, 해양문화 창달, 해양 유산의 계승 발전 등 청소년들과 함께 바다 사랑, 바다 지키기 등을 위해 국제청소년해양축제, 해양소년단 리갯타, 해양소년단 총재배 요트대회, 전국해양스포츠제전 등의 활동을 하고 있다.

한편 양현재단은故조수호 한진해운 회장의 유지를 받들어 재단설립 이후 부산대학교 물류혁신

네트워킹 연구원 설립 지원, 한국해양대학교 및 목포해양대학교 발전기금 지원 등 해운관련단체 활성화에 대한 지원 등을 펼치고 있다.

여수세계박람회 조직위원회

공식상품화권자 대상 인증서 수여

2012여수세계박람회 조직위원회(위원장 강동석)는 공식상품화권자로 범양산업진흥(주), (주)성원종합기획, 애드윈, (주)밀레21, 한미타올(주)을 선정하고, 1월 5일 공식상품화권자에게 인증서를 수여했다.

선정업체는 2012여수세계박람회 로고와 마스크트(여니·수니)를 활용하여 봉제, 문구, 각종잡화, 완구, 소품, 가방, 민속공예품, 생활용품류 등 총 1백여개 공식기념품을 판매할 예정이다.

조직위에 따르면 지금까지 국제행사 기념품은 단순한 디자인들이 주를 이루었으나, 조직위원회는 좀 더 다양하고 예쁜 디자인과 활용도를 고려한 소장가치가 높은 기념품 개발을 목표로 하고 있다.

이를 위해 조직위는 상품개발 디자인 유통능력을 중점 평가하여 공식상품화권자를 선정했으며, 국내 개최 대규모 이벤트 최초로 사업자의 매출액에 따라 수익을 배분하는 러닝로열티 방식을 도입했다.

박람회 공식기념품은 대형할인점, 온라인쇼핑몰 등을 통해서 판매 될 예정이며, 일반소비자들은 기념품 구매를 통해 미리 여수세계박람회를 느끼고 참여한다는 기분을 느낄 수 있을 것으로 예상된다.

전국해상산업노동조합연맹

제27대 위원장에 이종환씨 당선

지난 1월 24일 전국해상산업노동조합연맹(위원



장 이중환)의 정기 전국대의원대회가 부산 마린센터 3층 국제회의장에서 개최됐다.

이날 정기 전국대의원대회에서는 지난 한해의 노

조 활동사항을 돌이켜 평가하고, 이중환 제 27대 위원장을 선출했다.

이번 제27대 위원장 선거에는 前현대상선(주)해원연합노동조합 이중환 위원장이 단독출마했으며 101명 제적대의원 중 참석대의원 97명, 총투표자 96명 중 찬성 72표, 반대23표, 무효 1표, 기권 1표로 당선됐다.

또한 이번 정기전국대의원대회에서는 그간 정치참여로부터 배제되어 있던 선원들이 소중한 참정권에 대한 조속한 법제화를 촉구하는 '선상부재자투표제도 법제화를 촉구하는 특별결의문'을 채택했다. 이와 함께, 정부 감척사업에 따른 실직 어선원의 생활안정자금 지원을 요구하는 특별결의문, 선원근로소득세 비과세 범위 확대 결의문, 열악한 어선원노동자의 노동환경 개선과 복지향상에 관한 결의문, 연근해어선원 인력 개발 및 양성을 위한 결의문, 선원법을 악용하는 항만에선 선사의 특별근로감독 촉구 결의문, 부산·인천항만 선원종합복지회관 건립 추진 결의문 등을 채택했다.

케이엘넷

정유섭 신임대표이사 취임



케이엘넷(사장 정유섭)은 지난 1월 27일 역삼동 사옥에서 임직원이 참석한 가운데 정유섭 대표이사 취임식을 가졌다.

이날 정유섭 대표이사는

취임사에서 “지금 세계는 원활한 물류흐름과 물류정보의 가시화, 보안 등을 위한 치열한 기술전쟁을 하고 있다”며, “우리나라의 물류정보화를 선도해 온 케이엘넷의 기술력과 가치를 더욱 강화시켜 글로벌 물류표준을 리딩하는 기업으로 도약하는데 모든 역량을 집중시켜 나갈 것”이라고 포부를 밝혔다.

이어 “임직원의 열정과 헌신이 기업의 성장을 이끈다”라며 “직원들이 안정된 분위기속에서 업무에 더욱 집중할 수 있도록 조직분위기를 쇄신하고, 무엇보다 서로 배려하고 단합하는 즐거운 직장문화를 만드는데 우선적인 노력을 기울여 나갈 것”이라며 전했다.

한편 정유섭 케이엘넷 신임대표이사는 행정고시 22회로 1981년 공직생활을 시작한 이래 주미대사관 해양관, 해양수산부 해양정책과장, 수산정책과장, 건설교통부 수송물류심의관등을 두루 거친 해양 및 해운물류 전문가로서 국립해양조사원장과 인천지방해양수산청장을 거쳐 한국해운조합 이사장 등을 역임했다.

한국도선사협회

삼호해운 석선장 쾌유기원 성금 지급



28일 한국도선사협회 송정규 회장이 삼호해운 석해균 선장의 빠른 쾌유를 기원하며 성금 1,000만원을 KBS에 전달했다.

이날 송정규 회장은 성금을 전달하며 “급박한

위기상황에도 불구하고 석 선장의 용단과 희생정신으로 삼호 주얼리호의 전 선원들이 모두 무사히 구출될 수 있었다”며 “바다를 삶의 터전으로 삼는 해양 동반자로서 전국의 230여 도선사들이 석선장의 빠른 쾌유를 위해 이렇게 십시일반하여 작은 정성을 모으게 되었다”고 밝혔다.

한국선급

아제르바이잔 정부검사권 수입

한국선급(회장 오공균)은 지난 1월 10일 아제르바이잔 해사당국과 아제르바이잔 국적 선박에 대한 협약검사 및 관련증서를 발급할 수 있는 정부 대행검사 협정을 체결했다고 밝혔다.

이번 협정에 따라 한국선급은 아제르바이잔 국적의 여객선을 포함한 일반화물선의 SOLAS(해상인명안전협약), MARPOL(해양오염방지협약), ITC(국제톤수협약), ILL(국제만재흡수선), MODU Code(이동식해저자원시추선규약) 등에 대한 제반 검사 및 심사와 관련된 증서를 발급할 수 있게 되었다.

다만, 이번 검사와 관련된 모든 면제증서는 아제르바이잔 정부의 사전 승인 후 한국선급이 발급할 예정이다.

이로써 한국선급은 대한민국을 포함하여 총 57개국으로부터 검사위임을 받게 됐다.

한국해기사협회

해기사 명예의전당 신년참배

지난 1월 3일 신년을 맞이하여 한국해기사협회(회장 민홍기)는 해기사명예의 전당(부산 태종대 영도등대 내)에서 신년참배와 헌화를 하고 해운 선각자들의 송고한 얼을 되새겼다.

이날 해기사협회와 국토해양부는 부산시민과

부산을 찾는 내·외국 관광객들에게 해양한국의 위상제고와 해양사상 고취를 위해 ‘해기사명예의 전당’을 건립하고 세 분의 명예해기사를 헌정했다고 밝혔다.

한편 해기사협회에 따르면 금년에도 명예로운 해기사 한분을 선정하여 5월 ‘바다의 주간’을 맞이하여 헌정식을 개최할 예정이다.

한국해사위험물검사원

문무선 이사장 취임

한국해사위험물검사원(원장 김종의) 제 8대 이사장에 문무선 이사가 1월 15일 취임한다.

이사장으로 취임하는 문무선 이사장은 연세대학교 경영학과를 졸업하고 46년여를 검정업계에 종사해왔으며 한국해사위험물검사원 감사와 이사를 역임 하는 등 검사원의 내부 사정에도 밝은 것으로 알려지고 있다.

특히 해사위험물검사원은 문무선 이사장이 위험물 육해공 통합 안전관리를 위한 신규 사업 진출에도 남다른 관심과 애정을 가지고 있어 한국해사위험물검사원 발전에 기여 할것으로 기대를 하고 있다.

한국해양대학교

해사대학 학위수여식 거행

한국해양대학교(총장 오거돈)는 지난 1월 26일 오전 11시 학내 대강당에서 해사대학 학위수여식을 개최했다.

이날 학위수여식은 바다현장 낭독, 학사보고, 학위 및 상장수여, 해사대학장의 학위수여식사, 내빈 축사 등의 순으로 진행되며 이를 통해 총 385명의 학사가 배출되었다.

지난 4년 동안 승선실습과정이 포함된 해사대학의 해기전문 교육과정을 이수한 졸업생들은 향후 우리나라의 해운 및 해사산업 발전과 해양관리행정의 선진화에 기여할 동량으로서 해군 소위 임관자 등을 제외한 90% 이상이 상선에 승선하여 실무 경험을 쌓는다.

한국해양대의 해사대 학위수여식은 해사대학생에 대한 '승선근무예비역 병역제도'라는 병역특례 실시로 졸업 후 1개월간의 군사교육을 거친 뒤 승선하도록 병역법 관계법령이 개정된 까닭에 지난 2009년부터 타 단과대학보다 1개월 정도 앞당겨 실시하고 있다.

한국해양수산개발원

몽골에 해운·항만 물류 노하우 전수

한국해양수산개발원(원장 김학소)은 내륙국가 몽골에게 우리나라의 해운·항만 발전 경험을 전수하기 위해 몽골해운산업발전지원 T/F팀을 운영하고 있다. 현재 몽골에 전문가도 파견했다.

KMI에 따르면 몽골 도로교통건설도시계획부와 우리나라 국토해양부의 요청에 따라 2010년 10월부터 3개월 동안 2명의 자문관(이장훈 자문위원, 박용안 연구위원)을 몽골 현지에 파견하여 우리나라의 선진적 해운·항만·수산 발전 노하우를 전수했다.

자문관들은 세계 10대 자원부국인 몽골에 해운, 항만, 수산 분야의 기본계획과 법령마련에 필요한 내용을 조언하고, 법령초안 제시, 현장 시찰, 정책방향 논의 등 다방면의 자문활동을 수행했다.

또한 자문기간 중 양국정부 간 해운·항만·국제물류 분야에 대한 MOU체결, 한국선급과 몽골정부 간 MOU체결, 해양부문의 몽골 장학생 선발 등 구체적 결실을 거두었다.

한국해운조합

2011년도 신년 업무보고

한국해운조합(이사장 이인수)은 지난 5일부터 7일 사흘에 걸쳐 부서별 신년 업무보고를 가졌다.



부서장 및 각 팀장이 참석한 가운데 열린 이번 업무보고에서는 부서별 핵심추진과제 및 신규개선과제에 대한 구체적인 실천계획을 확정하는 등 2011년 업무로드맵을 공고히 하기 위해 마련됐다.

이날 해운조합 관계자는 “이번 업무보고를 통해 새해 업무추진에 활력을 불어넣는 동시에 부서간 업무소통을 활성화하고 정보공유를 확대하여 2011년도 주요업무를 원활히 추진해 나가겠다”고 밝혔다.

한편 해운조합은 연초 업무계획이 구체적인 실천으로 이어질 수 있도록 매분기별 본·지부 주요 업무 추진실적 평가보고회를 실시할 예정이다.

해양환경관리공단

창립 3주년 기념식 개최

해양환경관리공단(이사장 이용우)이 창립 3주년을 맞았다.

해양환경관리공단은 지난 1월 21일 창립 3주년을 맞아 본사 대강당에서 임직원들이 참석한 가운데 기념행사를 갖고 글로벌 공공기관으로 성장을 다짐했다.

이날 이용우 이사장은 기념사에서 △ 해양환경 보호 중요성 △ 깨끗한 해양 환경조성 △ 해양환경분야 신규사업 확대 △ 국제적 상호 협력 체계 강화 △ 공정하고 합리적인 경영시스템 구축 등 임직원의 2010년도 업적을 치하했다.

특히, 이용우 이사장은 “우리에게 주어진 소중한 임무를 완수하기 위해 공단 임직원 모두가 서로 힘을 합쳐 우리 앞에 놓인 많은 일들을 하나씩 이뤄 나가 풍요로운 녹색미래 실현에 기여토록 최선을 다하자”고 당부했다.



해항회

2011년 신년교례회 개최

‘2011년 해항회 신년교례회’가 1월 7일 세종문화회관 세종홀에서 개최됐다.

이번 신년교례회는 새해를 맞아 해항회 회원들 간의 친목을 공고히 하고자 마련됐다.

특히 이날 해항회의 새로운 부회장으로 이갑숙 전 부산항만공사 사장, 박정천 케이엘넷 사장, 정만화 전 항만국장이 선임됐다.

이날 국토해양부 김희국 차관은 신묘년 새해를 축하하며 “지난해 여러 경제위기를 극복하고 G20의 성공적 개최를 통한 국가위상 제고 및 해운·항만·해양부문에서 괄목할 만한 성과를 구축했다”고 밝혔다.

김희국 차관은 “현재 우리나라의 국제선대 규모는 세계 5위이며, 지난해 항만물동량은 1,900만 TEU를 달성했고, IMO A그룹 이사국에 5번 연속 진출했다”는 점을 주요 성과로 꼽았다.

또한 “금년도 정부의 5% 경제성장, 3% 물가안정의 양대 기둥아래 해운성장의 엔진을 다변화하고, 항만의 국제물류거점 활성화에 부단히 노력할 방침”이라고 전했다.

신년교례회에 참석한 진념 전 경제부총리는 “우리나라의 세계 5대 해운항만의 위치에서 더욱 분주하게 노력하고 도약해야 한다”며 “우리 경제는 G20의 성공적 개최 등 선진국의 문턱에 진입한 면도 있지만 현재 구제역 문제 등 방제관리의 후진성을 보이고 있다”며 매우 유감스럽다고 말했다.

해항회 회장인 김종태 인천항만공사 사장은 “신년교례회를 통해 보고싶었던 선배, 후배, 동료 등을 보게 되어 기쁘다”며 “제3세대의 젊은 디딤돌로서 앞으로의 해항회 활동의 참신한 변화를 시도할 것”이라고 포부를 내비쳤다.

한편, 이날 신년교례회에는 국토해양부 김희국 차관, 여수세계박람회 강동석 조직위원장, 국토해양부 임기택 해사안전정책관, 광인섭 항만물류실장, 케이엘넷 박정천 사장, 진념 전 경제부총리, 이재균 전 국토해양부 차관, 최장현 전 국토해양부 차관 등을 비롯한 230여명의 해항회 회원들이 참석한 가운데 진행됐다.

해항회는 해양관련 부처의 퇴직자간의 친목과 상부상조를 위해 지난 1984년에 설립됐으며 지난해 25명의 가입으로 총 인원수 816명이다. 해항회는 회원으로부터 회비 및 기부금을 받고 있으며 회원복지를 위해 부산, 인천, 목포항 국제여객터미널 주차장을 수익사업으로 운영하고 있다.



국토 해양부, 선박투자회사법 개정 추진

규제완화에 따른 민간선박 펀드 활성화 기대

국토해양부(장관 정중환)의 규제완화로 민간선박 펀드가 활성화될 것으로 보인다.

국토해양부는 선박투자 활성화를 위해 전문투자자들로만 구성된 펀드에 대하여 규제를 완화하고, 선박펀드 운영과정에서 나타난 일부 미비점을 정비하고자 선박투자회사법을 개정한다고 밝혔다.

전문투자자의 대선의무(2년 이상 선박대여 의무화) 완화 등을 담은 선박투자회사법 일부개정법률(안)은 2011년 1월13일부터 입법예고하며, 이번 개정된 주요내용은 다음과 같다.

▷ 선박건조·매입 후 추가주식 발행금지 규정 완화

현재 선박투자회사법상 선박펀드는 선박확보 후 추가 자금소요가 없다고 보고, 기존 주주보호 등을 위해 추가주식 발행을 금지하고 있다.

하지만 상황악화, 운임급락 등으로 용선료가 정상 수취되지 않아 선박운항을 위한 최소자금 조달이 어려워질 경우 선박운항 중지에 따른 추가 부실 우려가 있었다.

이에 따라 이번 개정법률(안)은 이러한 점을 보완하여 펀드의 조속한 정상화를 위해 최소비용 조달이 필요한 경우 주주총회 결의를 거쳐 추가주식을 발행할 수 있도록 개선했다.

▷ 전문투자자, 대선의무 기간 및 계약체결시점 완화

투자자 보호를 위한 2년 이상의 대선의무(법§26

①)가 매각시점의 자유로운 선택을 통해 매각차익을 얻고자 하는 전문투자자에게는 오히려 제약요인으로 작용하고, 신조선 펀드는 인도시점(펀드설립후 약 2년) 시황을 예측하여 미리 대선계약을 체결토록 하고 있어, 투자자-용선주간 시황예측이 엇갈릴 경우 펀드 구성부터 애로가 있었다.

이번 개정법률(안)에서는 이러한 불합리한 점을 개선, 대선기간을 단축(2→1년)하고, 신조선 펀드 대선계약 체결시점도 완화(펀드인가 시점 → 선박인도 예정일로부터 30일 이전)하였다.

다만, 전문투자자들로만 구성된 펀드로 한정하여, 위험 인지 및 부담능력이 낮은 일반투자자가 참여하는 펀드는 현행 선박투자회사법상 투자자 보호장치를 유지할 예정이다.

▷ 금융기관 출자승인 규정 적용 배제

선박투자회사가 주식회사라는 점에서 금융기관이 일정 규모 이상 투자시 관계당국의 승인을 받도록 하고 있다.

위에서 말하는 일정 규모 이상이란 금융산업의 구조개선에 관한 법률? §24①, 의결권 있는 타사 주식의 100분의 5 이상을 소유하면서 사실상 지배하거나, 100분의 20 이상을 소유하는 경우를 말한다.

선박투자회사는 명목상 회사(paper company)인 만큼 타사 지배목적 투자로 볼 수 없음에도 금



용기관의 선박펀드 20% 이상 투자에 하나의 제약 요인으로 작용했다.

개정법률(안)은 이러한 점을 반영, 금융기관의 펀드 투자가 활성화될 수 있도록 출자승인규정 적용 배제를 명문화했다.

한편 국토해양부는 이번 법률 개정으로 투자에 전문성을 가진 전문투자자에게 과도한 규제로 인식되어 오던 규제가 완화되고, 제도운영상 일부 미비점이 정비될 경우, 선박펀드가 활성화되고 국적

선대가 증가하여 해운산업의 국제경쟁력 제고에 크게 기여할 것으로 기대하고 있다.

이번 개정안에 대한 의견은 입법예고 기간(10.1.13~10.2.7) 중 국토해양부 해운정책과(Tel.02-2110-6370,6369)로 제출하면 되며, 개정안은 국토해양부 홈페이지(<http://www.mltm.go.kr>) 정보마당-법령정보-입법예고란에서 찾아 볼 수 있다.

부산 신항 북항재개발에 예산 조기집행

부산항건설사무소는 부산항 신항과 북항재개발 등 항만건설에 정부 예산 3,884억원을 투입, 이 가운데 65%에 해당하는 2,528억원을 상반기에 조기 집행한다고 밝혔다.

이 중, 부산항 신항에는 2,794억원을 들여 초대형선 입항을 위한 중심준설, 옹동지구 배후단지조성 등을 계속하여 추진하고, 중심준설에서 발생하는 준설토의 투기를 위해 수도·연도 전면 해상에 신규투기장 조성사업을 발주할 예정이다.

부산북항 재개발사업은 정부재정분으로 300억원을 추가 확보하여 국제크루즈 및 여객부두 등 집안시설 축조공사를 착공함으로써 현재 시행중인 외곽시설 축조공사와 함께 북항재개발사업 활성화

를 위한 선도 사업이 본격적으로 추진되게 된다.

또한 감천항에는 통항선박의 안정성을 도모하고, 항내 정온도를 확보하여 수산물수출가공 선진화단지 등 활성화를 위해 방파제 축조공사를 착수할 예정이다.

특히, 도심지 교통난 완화를 위해 건설중인 북항대교 및 영도통과도로, 천마터널 등 해안순환도로의 건설사업비 400억원을 상반기 중 조기에 국비 지원할 계획이다.

한편 부산항건설사무소는 예산의 조기집행을 위해 계속사업은 이달 중에 계약을 체결하고 신규사업은 계약절차 기간을 단축하여 오는 3월에 착수할 계획이라고 전했다.

2011년 신조선 발주량 전년대비 4%증가 전망

경기회복 및 해상물동량 증가 기대로 선박량 증가 전망

올해 신조선 발주량은 잠재 불안요인에도 불구하고, 전세계 경기회복 및 해상물동량 증가에 따른 해운·조선시황 회복추세에 힘입어 2010년(3,380만 CGT)보다 약 4% 증가한 3,500만CGT에 달할 것으로 지식경제부(장관 최중경) 및 한국조선협회(회장 오병욱)는 전망했다.

잠재 불안요인으로는 선박공급 과잉 및 미국 경제 더블딕 우려, 유럽 재정위기 확산가능성 등이 꼽혔다.

선종별 수요전망은 공급과잉 우려, 중국 변수, 세계 석유수요 등에 따라 명암이 교차될 것으로 예상된다.

벌크선은 과잉공급, 동아시아 원자재 수입효과

감소 등으로 부진, 탱커는 단일선체선박 퇴출(2011년부터) 등으로 중립적으로 전망됐다.

컨테이너선은 세계경기 회복, LNG선은 고유가로 연평균 5.2% 수요증가 예상, 해양플랜트 역시 고유가로 연평균 5.7% 수요증가 예상되는 등 낙관적일 것으로 예상됐다.



〈 2011년 선종별 수요 전망 및 변수 〉

선종	내년도 변수
벌크선 (부진)	- 중국을 포함한 동아시아 원자재(철광석, 석탄) 수입효과 감소 - 이상기온 등을 통한 톤마일 효과, 체선현상 등
탱커 (중립)	- 단일선체 선박 퇴출에 따른 신조선 대체수요 존재 - 금융위기 이후 벌크보다 긴 침체기간, 중소형선 발주회복 지연 - 전세계 석유수요 증가, 중국의 석유수입처 다변화
컨테이너선 (낙관)	- 얼라이언스를 통한 노선합리화, 선속감속에 따른 선박량 흡수 - 他선종대비 선박량 증가 효과 미미, 글로벌 경기회복
LNG선 (낙관)	- '22년까지 연평균 5.2% 수요 증가율 예상('13~'19년 연평균 37척 수요 예상) - '09년 발주실적 전무, '10년下 발주재개, '12년 수요정상화 전망
해양플랜트 (낙관)	- '08년 드릴쉽 대량발주에 이은 FPSO의 발주 지속 전망 - '22년까지 연평균 5.7%의 높은 수요증가 기대 - '19년까지 매년 150기가 넘는 수요 예상('10~'19년 연간 FPSO 10~22기, 드릴쉽 3~14기 수요전망)



2010년 컨테이너 물동량 역대 최고 실적 기록

부산항 전년대비 18.4% 증가한 1,418만TEU 기록

지난해 국내항만 컨테이너 물동량(추정)이 1,932만9,000TEU를 기록했다. 이는 지난 2009년의 1,634만1,000TEU에 비해 18.3% 증가한 것으로, 역대 최고 실적을 기록한 2008년의 1,792만7,000TEU에 비해 7.8% 증가한 것으로 나타났다.

지난 1월 4일 국토해양부에 따르면 지난 2009년 하반기부터 회복세를 보이던 실물경제가 2010년에 본격적으로 성장함에 따라 수출입화물(1,233만3,000TEU)과 환적화물(661만9,000TEU)이 각각 전년도에 비해 18.9%, 15.7% 증가했다고 밝혔다.

특히, 연안화물의 경우 37만6,000TEU로 전항 보조금 지급 등 녹색성장을 위한 연안해운 활성화 노력에 힘입어 48.5%의 괄목할 만한 증가세를 기록했다고 전했다.

국내 최대 항만인 부산항의 물동량은 지난 2009년에 비해 18.4% 증가한 1,418만TEU를 기록했다.

한편, 전체 컨테이너 물동량 중 부산항의 점유율은 73.6%로 지난 2009년의 73.3%에 비해 소폭 증가한 것으로 나타났으며, 이는 부포선(부산-포항간 연안선) 등 부산항을 기항하는 연안해운 서비스가 확대됨에 따른 것으로 분석됐다.

광양항은 전년도에 비해 14.1% 증가한 206만6,000TEU를 기록하여 1998년 개장 이후 12년만에 200만TEU를 달성함으로써 국내외 선·화주에게 양질의 서비스를 안정적으로 제공할 수 있는 기반을 다진 것으로 평가됐다.

지난해 인천항은 전년인 2009년 대비 19.6% 증가한 188만7,000TEU를 기록했으며 수출입화물이 전체 물동량 대비 96.4%를 차지하고 있어 수도권 관문항으로서 위상을 확고하게 다져나가고 있다는 평가다.

한편 2010년 12월 전국 항만 물동량은 전년 동월에 비해 10.8% 증가한 171만8,000TEU를 기록하여 역대 월간 최고 실적인 2010년 5월의 171만6,000TEU를 넘어선 것으로 추정된다.

이에 국토해양부 관계자는 “실물경제가 회복하면서 수출입화물이 18.9%로 증가하고 국내 항만의 경쟁력 제고 및 물동량 유치 노력에 힘입어 환적화물이 15.7% 증가하면서 역대 최고 실적을 기록할 수 있었다”며 “2011년에는 항만 컨테이너 물동량 2천만TEU 시대로 진입할 수 있을 것으로 기대된다”고 밝혔다.

〈 전국항만 컨테이너 물량(추정) 〉

(단위 : 만TEU,%)

구분	'09.12월	'09.1~12월	'10.11월	'10.12월	'10.1~12월	전월	전년대비	
						전년	동월	누계
전체	155	1,634	165	172	1,933	4.1	10.8	18.3
수입	49.7	512.8	53.1	58.5	615.9	10.2	17.8	20.1
수출	49.5	524.2	53.7	54.5	617.4	1.5	10.2	17.8
환적	52.3	571.9	54.2	54.7	661.9	0.9	4.6	15.7

2010년 해양오염사고 전년대비 30% 증가

기름 유출량 전년대비 6.6배 증가한 251kl 기록

남해지방해양경찰청(청장 김충규)에 따르면, 2010년 해양오염사고 건수가 전년도 대비 30% 증가한 165건이 발생했고, 유출량도 약 6.6배 증가한 251kl로 집계됐다고 밝혔다.

지난 해 오염사고는 과거 5년 평균 167건과 비슷한 165건이 발생했으며, 이는 2009년과 비교해 30%(38건) 증가한 것으로 해양종사자들의 유류이송, 취급 부주의에 의한 사고가 전체 59%(98건)를 차지했다. 오염물질의 유출량도 전년도에 비해 늘어났는데, 이는 유조선의 충돌사고와 어선의 화재사고 증가에 따른 것으로 나타났다.

- ▶ 통영해역 유조선에 의한 사고 2회 : 휘발유 87kl, 벙커-C유 38.5kl 각각 유출
- ▶ 여수해역 유조선에 의한 사고 1회 : 유해물질 등 19.1kl 유출

- ▶ 제주해역 어선 화재에 의한 사고 2회 : 경유 27kl, 경유 18kl 각각 유출

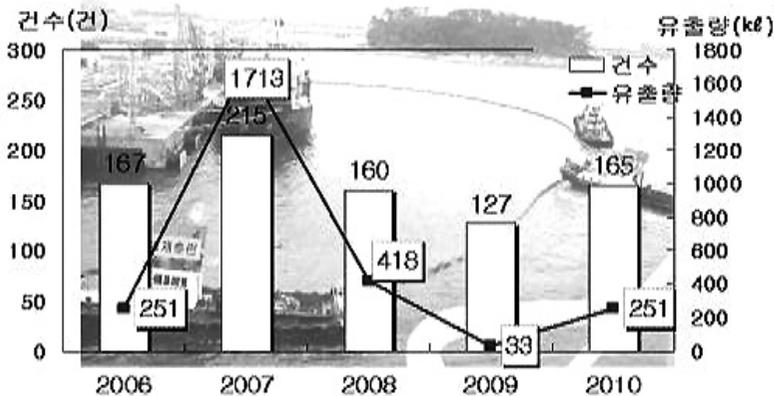
또한, 어선에 의한 사고 건수(77건, 46%)가 전년도(63건)에 비해 증가했으나, 기름적재량이 소량이고 경질유인 관계로 유출시 빠른 시간 내 증발되어 해양환경에 미치는 피해는 적었던 것으로 나타났다.

지난해 기름 유출량은 2009년 대비 약 7배 가까이 증가했으나, 기름을 제거하는 방제작업에 사용된 유흡착재 등의 방제 폐기물은 67% 감소했다.

해역별로는 남해 165건(251kl), 서해(인천 포함) 102건(254.4kl), 동해 62건(95.5kl) 순으로 발생했으며, 비교적 선박의 통항량과 어업활동이 활발한 남해지역에서의 사고 빈도가 높은 것으로 나타나 예방활동을 강화할 필요가 있는 것으로 분석됐다.

올해는 회복된 경제가 상용기류를 타면서 해상 물동량이 증가되고 그에 따라 선박 통항량이 늘어날 것으로 예상이며, 아울러 태풍 등 기상이변 등으로 대형오염사고 발생 위험도가 높아질 것으로 전망돼 남해지방해양경찰청에서는 지방청을 중심으로 한 방제지휘체계를 확립하고, 방제능력을 강화하는 등 해양오염사고 대비, 대응 태세 확립에 만전을 기해 나갈 예정이다.

최근 5년간 해양오염사고





캐피탈 소유 선박톤수 237만 GT 돌파

작년 9월 대비 10% 가량 급성장, 산은캐피탈 최대

5개월 사이 산은캐피탈의 소유(Registered owner)톤수가 100만GT를 넘어섰다.

2011년 1월 현재 산은캐피탈의 보유선박은 총 53척이며 보유톤수로는 108만4,985G/T로 나타났다.

이는 지난해 9월 98만7,905G/T에서 9만7,080G/T가량 증가한 것으로 수치상 9.83% 증가했다. 보유선대 또한 지난해 9월 50척에서 3척이 증가했다.

반면 신한캐피탈은 산은캐피탈의 증가된 모습과 대조적으로 보유선대 및 보유톤수 모두 감소한 모

습을 보였다.

1월 현재 신한캐피탈의 보유선대는 총 58척으로 지난해 9월 62척 대비 4척이 줄어든 것으로 조사됐다. 또한 보유톤수로는 1월 현재 82만661G/T로 지난해 9월 87만3,015G/T 대비 5만2,354G/T 감소했다.

외환캐피탈은 보유선대 및 보유톤수에 있어 지난 5개월간 아무 변동이 없는 것으로 나타났다. 외환캐피탈의 보유척수는 총 13척으로 보유톤수는 32만6,617G/T이다.

두산캐피탈의 경우 1월 현재 보유선대는 6척으로 조사됐으며 총 9만9,025G/T의 선복을 보유하고 있는 것으로 나타났다.

특히 주목할 점은 한국캐피탈이다. 1월 기준 한국캐피탈의 보유선대는 총 7척으로 조사됐다. 보유톤수 또한 4만2,020G/T로 나타났다.

한편 1월 현재 캐피탈사 보유하고 있는 소유선대는 총 137척이며 보유톤수로는 237만3,308G/T인 것으로 집계됐다. 이는 지난해 9월 보유척수 대비 6척 증가한 것이며 보유톤수는 10만5,131G/T증가했다.

〈 캐피탈사 소유선대 변동현황 〉

구 분		2011년 1월	2010년 9월	증감비율 (척, %)
산은캐피탈	소유선대 척수	53	50	3
	G/T	1,084,985	987,905	9.83
신한캐피탈	소유선대 척수	58	62	-4
	G/T	820,661	873,015	-6.0
외환캐피탈	소유선대 척수	13	13	0
	G/T	326,617	326,617	0.0
두산캐피탈	소유선대 척수	6	6	0
	G/T	99,025	99,025	0.0
한국캐피탈	소유선대 척수	7	-	-
	G/T	42,020		
증 계	소유선대 척수	137	131	6
	G/T	2,373,308	2,268,177	4.64

(출처 : 쉬핑데일리 자체조사)

한 · 중 · 일 벌크선대, 전 세계 24% 차지

세계 20대 해운국중 10개국 절반이 해당

우리나라와 중국, 일본의 벌크선대가 전세계에서 차지하는 비중이 24%에 달하는 등 전세계를 압도하고 있는 것으로 나타났다.

Clarkson에 따르면 2009년말 기준 나라별로는 용선을 제외한 선박규모가 일본이 689척 6,291만 2,746DWT(세계 점유율 13.2%)로 1위를 차지했고, 이어 중국 539척 3,548만 8,594DWT(점유율 7.4%)로 2위, 그리스가 284척 2,982만 6,088

DWT(6.3%)로 3위를 각각 차지했다. 우리나라는 143척 1,531만 6,109DWT(3.1%)를 보유하고 있다.

이에따라 한중일 3국이 보유하고 있는 벌크선대는 1,371척 1억 1,371만 7,449DWT(점유율 23.7%)에 달했다.

선사별로는 중국 COSCO가 총 340척 총 2,349만DWT의 선박량 확보해 1위를 굳건히 지켰으며 뒤이어 NYK가 180척, 1,534만DWT의 선박량 확

〈 세계 상위 벌크선사 소유선박량(2010.3월 기준) 〉

순위	선사	척수	DWT	점유율(%)	국 가
1	China Ocean (COSCO)	340	23,497,656	4.9	중국
2	Nippon Yusen Kaisha	180	15,347,078	3.2	일본
3	Mitsui O.S.K. Lines	154	14,272,036	3.0	일본
4	Kawasaki Kisen	107	12,037,519	2.5	일본
5	Zodiac Maritime Agy.	48	7,115,347	1.5	영국
6	Cardiff Marine Inc.	58	6,150,832	1.3	그리스
7	China Shipping Group	156	5,663,630	1.2	중국
8	Shoei Kisen K.K.	50	4,995,996	1.0	일본
9	K. G. Jebsen	90	4,426,164	0.9	노르웨이
10	General Ore Corp.	18	4,416,033	0.9	미국
11	BW Ltd.	17	4,405,313	0.9	싱가포르
12	HOSCO	28	4,243,373	0.9	중국
13	Angelicoussis Group	26	4,231,121	0.9	그리스
14	Hanjin Shpg Co.	33	3,919,093	0.8	한국
17	STX 팬오션	53	3,415,017	0.7	한국
19	대한해운	22	3,038,847	0.6	한국
22	창명해운	21	2,848,858	0.6	한국
세계 합계		7,491	476,202,757	100	

(자료) Clarkson Shipping Review Database, Spring 2010



보해 벌크선 보유 순위 중 2위를 차지했다.

뒤이어 MOL이 총 154척, 1,427만DWT의 선복량을 보유해 3위를, K-LINE 107척 1,203만 DWT의 선복량을 보유해 4위를 차지한 것으로 나타났다.

우리나라의 경우는 한진해운이 14위로 33척 391

만DWT를 기록했고, STX 팬오션이 53척 341만 DWT로 17위를 차지했다.

이어 대한해운이 22척 303만DWT로 19위, 창명해운이 21척 284만DWT로 22위, 현대상선이 14척 209만DWT로 36위를 각각 기록했다.

선박계선량 성수기 대비 감소

비운항선주들의 컨테이너선 계선율이 정기선사들보다 80% 이상 높은 것으로 나타났다.

최근 알파라이너에 따르면 정기선사들은 93척가량의 컨테이너선 운항을 중단하거나 대선을 통해 선복량을 조절중이며 대다수 선대는 2,000TEU 이하급 인 것으로 나타났다. 그러나 정기선사들의 선박계선량은 총 18만1,000TEU로 비운항선주들의 계선량 14만5,000TEU을 상회했다.

이는 정기선사 계선선박중에서 총 16척이 5,000TEU 이상을 기록하며 대형선대 비중이 높기 때문으로 분석된다.

또한, 상위 20개 대형선사들의 선박계선량은 전체 계선량의 40% 수준인 13만 6,000TEU를 기록했으며 이 수치는 전년도 동기에 기록한 74만TEU 대비 대폭 하락한 수준이다.

1월 기준, 현재 전체 선박계선량은 32만 6,000TEU로 지난 11월 이후 최저수준을 기록하고 있다.

한편, 극동아시아 국가들의 구정연휴가 다가오면서 성수기 시즌을 대비한 선사들의 선박확보가 늘어나면서 계선률이 감소하고 있는 것으로 나타났다.

7대 대기업 여수엑스포 독립기업관 참여

2012여수세계박람회(위원장 강동석)에 삼성, 현대자동차, SK, LG, 롯데, 포스코, GS 등 7개 대기업이 독립기업관에 참여한다. 2012여수세계박람회 조직위원회는 독립기업관 참여 기업 마감 결과 이들 7개 기업의 참가를 확정했다고 밝혔다. 조직위는 독립기업관 참가기업에게 2,000㎡의 기업관 건축 부지를 제공하고, 참여기업은 건축부터 전시 연출까지 모두 맡아 꾸미게 된다. 우리나라 최고의 대기업 기업관들이 인접해서 관람객을 맞는 만큼, 우수한 전시작품을 선보일 것으로 보인다.

조직위 관계자는 “우리나라 유수의 대기업이 일찌감치 독립기업관 참여를 확정된 것은 올림픽·월드컵과 함께 3대 글로벌 이벤트로 100개국 참여하고, 800만명이 관람하게 될 여수세계박람회에 대한 기대감이 반영된 것”이라고 밝혔다. 한편 조직위는 독립기업관에 이어 임대기업관에도 8개 내외의 해양관련기업, 첨단IT·녹색성장과 관련한 기업·단체의 참가를 추진할 계획이라고 밝혔다.

2010년 글로벌 운항선복량 14% 증가

TOP20 점유율 비중 79% → 83%로 증가

지난 2010년 한해동안 글로벌 20대 주요 정기선사들의 운항선복량 규모가 약 14%가량 증가한 것으로 나타났다.

최근 알파라이너 집계에 따르면 2011년 1월 기준 Top 20의 주요 정기선사 선복량은 1,230만TEU로 전년인 2010년 1월 기준의 1,080만TEU대비 13.9% 증가한 것으로 나타났다. 또한 2009년 1월 기준 선복량은 1,060만TEU로 집계됐다.

이에 따라 글로벌 총 선복량 규모에서 차지하는 TOP 20의 점유율 비중은 79%에서 83%로 증가한 것으로 나타났다.

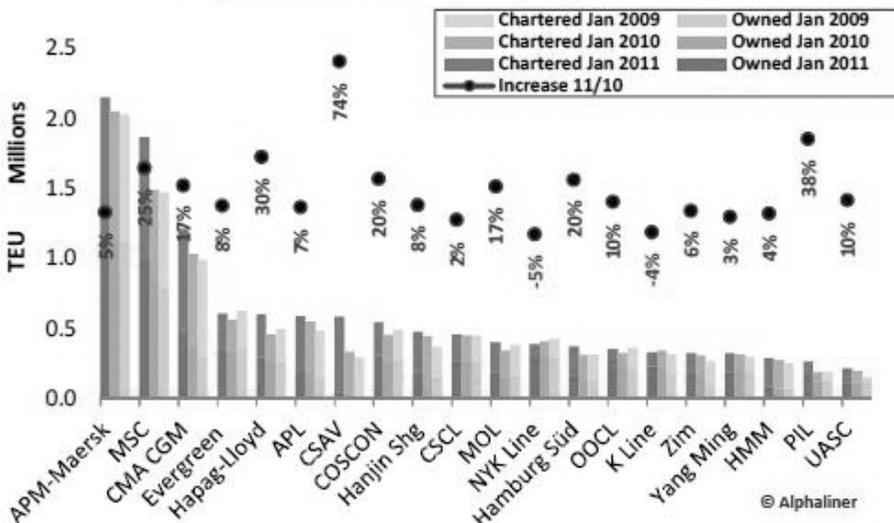
반면, 2011년 1월 기준 총 정기선(cellular 및 non-cellular선 포함) 보유 선복량은 전년 대비 8.5% 늘어난 1,480만TEU에 달한 것으로 집계됐다.

이 가운데 cellular선박수는 2010년 1월 대비 9.1%가량 늘어난 총 4,849척에 선복량 규모 1,427만TEU로 나타났다.

한편 2010년 1월 기준 20대 선사들의 계선선복량 규모는 전년 동월 기준 74만TEU에서 13만6,000TEU로 20%이상 감소했으며, 20대 선사들 가운데 일본 주요선사인 NYK 및 KLine을 제외한 18개 선사들이 운항 선복량을 증가시킨 것으로 나타났다.

특히, 세계 2위 선사인 MSC사의 경우 선복량이 총 선복량의 25%에 해당하는 37만5,000TEU가 증가해 가장 많이 증가했으며, 반면 CSAV의 경우 2010년 1월 33만3,000TEU에서 무려 74% 증가한 57만9,000TEU로 가장 큰 폭의 선복량 증가를 보였다.

Top 20 Carriers - Change in capacity operated Jan 2011 vs Jan 2010





정기 국적선사 선복량 전년대비 10.34% 증가

세계 100대 컨선사 가운데 9개 국내 선사 포진

1년 사이 국적선사의 보유선박량이 대략 10% 증가했다. 1월 4일 현재 국적선사의 보유 선복량은 92만7,169TEU로 전년인 2010년 1월 기준 84만 320TEU대비 10.34% 증가한 것으로 나타났다.

특히 지난 2010년 한해 사이 주목할 만한 점은 중견선사의 선복량 증가 추세이다.

우선 양해해운의 경우 올 1월 기준 8,456TEU의 선복량으로 전년인 2010년 1월 기준 5,345TEU 대비 무려 3,111TEU의 보유선복량이 증가하며 수치상 국적선사 가운데 가장 많이 증가한 58.20%로 조사됐다. 이같은 선복량 증가로 1월 4일 현재 프랑스 AXS-Alphaliner의 세계 컨테이너 선복량 100대 선사 가운데 74위를 차지하고 있는 것으로 나타났다.

고려해운은 1월 4일, 현재 선복량이 4만396TEU로 전년동월의 3만7,349TEU 대비 1만2,646TEU의 선복량이 증가한 것으로 나타났다.

주목할 점은 고려해운의 1년 사이 증가한 보유선복량 증가율이 현대상선의 1년 사이의 증가율보다 많다는 것이다.

현대상선의 1월 4일 기준 보유선복량은 28만 6,875TEU로 전년인 2009년 1월의 27만 4,529TEU와 비교해 1만2,346TEU 증가했다.

남성해운과 흥아해운 또한 2010년 한해동안 비교적 많은 선복량을 증가시켰다.

남성해운의 올 1월 보유선복량은 1만8,283TEU로 전년동월의 1만4,811TEU대비 3,472TEU의 선복량이 증가된 것으로 나타났다.

흥아해운은 올 1월 1만7,007TEU로 전년동월의 1만3,273TEU 대비 3,734TEU 선복량이 증가했다.

천경해운 역시 1년 사이 눈에 띄게 선복량이 증가했다. 올 1월 기준 천경해운의 보유선복량은 6,722TEU로 전년동월의 5,302TEU 대비 1,420TEU 증가하며 1년 사이 무려 26.78% 증가한 것으로 나타났다. 이같은 선복량 증가로 천경해운은 세계 컨테이너 선복량 100대 선사 가운데 87위를 기록하며 80위권내로 진입했다.

1월 4일 프랑스 AXS-Alphaliner에 따르면 한진해운의 보유선복량은 47만6,955TEU로 전년 동월의 43만4,852TEU 대비 4만2,103TEU의 선복량을 증가시킨 것으로 나타났다. 이는 전년동월의 선복량 대비 10%에 달하는 선복량이다. 순위상으로는 세계 컨테이너 선복량 100대 선사 가운데 전년동월과 같은 9위를 기록하고 있다.

STX팬오션은 1월 4일 현재 4만396TEU로 전년 동월의 3만4,034TEU대비 6,362TEU의 선복량이 증가하며 수치상 18.69%의 선복량이 증가했다. 이같은 선복량은 세계 컨테이너 선복량 100대 선사 가운데 32위이다.

현재 세계 컨테이너 선복량 100대 선사 가운데 47위를 차지하고 있는 장금상선의 보유선복량은 2만2,480TEU이다. 이 선복량은 전년동월의 선복량인 2만825TEU 대비 1,655TEU 증가한 것으로 나타났다. 수치상으로 7.95%이다.

〈 세계 컨선복량 100대 선사 〉

2011년 1월 4일 기준.		
Rnk	Operator	TEU
1	Maersk	2,147,831
2	MSC	1,863,449
3	CMA CGM	1,209,530
4	Evergreen	603,766
5	Hapag-Lloyd	596,774
6	APL	584,780
7	CSAV	579,296
8	COSCO	544,857
9	한진해운	476,955
10	CSCL	457,162
11	MOL	399,337
12	NYK Line	386,838
13	Hamburg Süd	370,851
14	OOCL	353,523
15	K Line	328,327
16	Zim	322,735
17	Yang Ming	322,091
18	현대상선	286,875
19	PIL	263,558
20	UASC	216,799
28	고려해운	49,995
32	STX팬오션 (컨)	40,396
47	장금상선	22,480
53	남성해운	18,283
57	흥아해운	17,007
74	양해해운	8,456
87	천경해운	6,722

10년 1월 8일 기준.		
Rnk	Operator	TEU
1	APM-Maersk	2,049,116
2	MSC	1,493,246
3	CMA CGM	1,032,344
4	Evergreen Line	559,023
5	APL	543,609
6	Hapag-Lloyd	458,176
7	COSCO Container L.	453,876
8	CSCL	450,337
9	한진해운	434,852
10	NYK	407,300
11	CSAV Group	343,776
12	MOL	342,727
13	K Line	342,299
14	OOCL	323,463
15	Yang Ming Line	312,962
16	Hamburg Süd Group	309,570
17	Zim	305,538
18	현대상선	274,529
19	UASC	196,237
20	PIL (Pacific Int. Line)	193,027
28	고려해운	37,349
31	STX팬오션 (컨)	34,034
46	장금상선	20,825
54	흥아해운	14,811
56	남성해운	13,273
89	양해해운	5,345
90	천경해운	5,302

<출처: AXS-AlphaIner>



2010년 전 세계 중고선 거래금액 750억달러 기록

거래대상의 대형화·현대화와 고가 선박매매 활성화 특징



그리스선주들의 선박구입이 급증하면서 2010년 전 세계 중고선 선박거래규모는 1,400척, 753억달러에 달하였다.

그리스 선주들은 지난 한해 총 285척, 214억달러 상당의 중고선을 매입하였으며 세계 2위 중국은 125억달러, 175척을 구입했으며 이중 110척이 벌크선이었다. 또한 거래척수는 지난 2009년 1,272척에서 2010년 1,400척으로 증가하였다.

2010년 중고선 거래의 특징으로는 거래대상이 좀더 대형화·현대화되었으며 고가의 선박 매매가 활발히 진행되었다.

지난 2009년, 중고선가는 2008년에 비해 50~70% 가량 하락하면서 5년된 케이프선 중고선가가 1억5,400만 달러에서 4,400만 달러까지 하락함.

2009~2010년 중고선 거래 동향

Vessel type	2009 actual sales	2010 actual sales	Rise/fall on year
Bulk carriers	583	534	-49
Tankers	269	414	+145
Liners(incl multipurpose)	183	128	-55
Containerships	96	172	+76
Reefer	28	15	-13
Passenger/Cruise	14	4	-10
Ro-ro	49	65	+16
Car carriers	0	0	0
Combined	3	2	-1
Special projects	47	59	+12
Total	1,272	1,393	+121

Source: Golden Destiny

상하이항 세계 1위 컨테이너항 등극

싱가포르 제치고 사상 처음 1위 항만 도약

상하이항이 싱가포르항을 제치고 세계 1위 컨테이너항으로 부상했다.

지난 1월 25일 한국무역협회가 집계한 '2010 세계 10대 컨테이너항만의 처리실적'에 따르면 상하이항은 지난해 2,907만TEU의 컨테이너를 처리, 싱가포르항의 2,843만TEU를 제치고 사상 처음으로 1위 항만으로 도약한 것으로 나타났다.

상하이항이 싱가포르항을 제치고 1위 항만으로 부상하게 된 것은 상하이항의 경우 구미지역 물동량 증대 및 국제해운센터 구축 사업 등에 힘입어 물동량이 전년대비 16.3% 증가한 반면 싱가포르항의 경우 환적물량 증가세 둔화로 물동량이 9.9% 증가에 그친데 기인한 것으로 분석됐다.

상하이항·싱가포르항에 이어 홍콩항이 2,363만TEU로 3위, 중국 선전항이 2,251만TEU로 4위, 부산항이 1,428만TEU로 전년과 동일하게 5위를 기록했으며, 닝보-저우산항 1,314만TEU로 6위,

광저우항 1,212만TEU로 7위, 칭다오항 1,201만TEU로 8위, 두바이항 1,150만TEU로 9위, 로테르담항 1,110만TEU로 10위를 각각 기록했다.

지난해 세계 10대 항만의 컨테이너 처리실적은 글로벌 경기회복에 힘입어 전반적으로 증가세를 시현한 가운데 특히 닝보-저우산항과 선전항이 전년대비 25.1%와 23.3%의 높은 증가세를 나타냈다.

부산항도 부산 신항의 본격 가동과 환적화물 증가에 힘입어 전년대비 18.6%의 증가율을 기록했으나 중국의 닝보-저우산항의 급성장으로 양항간 물동량 차이가 점차 줄어드는 양상을 보이고 있다.

한편 무역협회는 올해 상하이항과 싱가포르항 처리 물동량이 3,000만TEU를 처음으로 상회할 것으로 전망하면서 선전항(4위)이 홍콩항(3위)을, 텐진항(11위)이 로테르담(10위)항을 추월할 가능성이 높다고 내다봤다.

〈 세계 10대 항만 컨테이너 처리실적 〉

(단위 : 만TEU,%)

순 위	항 만	컨테이너 처리실적(증감율)				국가
		2010년	2009년	2008년	2007년	
1(2)	상하이	2,907 (16.3)	2,500 (-10.6)	2,798 (7.0)	2,615 (20.5)	중국
2(1)	싱가포르	2,843 (9.9)	2,587 (-13.5)	2,992 (7.1)	2,794 (12.7)	싱가포르
3(3)	홍콩	2,353 (12.1)	2,098 (-13.5)	2,425 (1.0)	2,400 (1.9)	중국
4(4)	선전	2,251 (23.3)	1,825 (-14.8)	2,141 (1.5)	2,110 (14.2)	중국
5(5)	부산	1,418 (18.6)	1,195 (-11.0)	1,343 (1.2)	1,326 (10.2)	한국
6(8)	닝보-저우산	1,314 (25.1)	1,050 (-6.4)	1,123 (19.9)	936 (32.4)	중국
7(6)	광저우	1,212 (8.3)	1,119 (1.7)	1,100 (19.6)	920 (39.4)	중국
8(9)	칭다오	1,201 (17.1)	1,026 (-0.6)	1,032 (9.1)	946 (22.9)	중국
9(7)	두바이	1,150 (3.4)	1,112 (-5.9)	1,183 (11.0)	1,065 (19.4)	UAE
10(10)	로테르담	1,110 (13.9)	974 (-9.8)	1,080 (0.1)	1,079 (11.8)	네덜란드



중 조선산업 정부 금융지원에 힘입어 2010년 세계1위 기록 그러나 2011년 환율·친환경 선박 수요증가로 1위 수성 난항 전망

중국 조선업계가 지난 한 해 정부의 금융지원을 통한 자국 선사의 대규모 발주에 힘입어 조선 시장에서 세계 1위를 기록했다.

중국조선협회(China Association of National Shipbuilding Industry)가 발표한 2010년 조선 실적을 살펴보면 선박 수주량은 2009년에 비해 거의 3배 가량 늘어난 7천523만DWT을 기록했다. 2009년 수주실적은 2천600만DWT이었다.

선박 건조량은 55% 증가한 6천560만DWT을 기록했으며 2010년 12월말 현재 선박 수주잔량은 1억9천590만DWT으로 2009년 12월말의 1억8천817만DWT에 비해 4.1% 늘어난 것으로 나타났다.

조선업계는 지난 한 해 중국 조선업계는 중국 정부의 금융 지원에 힘입은 중국 선사들의 선대 확충에 힘입어 선박 수주 분야에서 양호한 실적을 거두었지만, 중국 선사들의 선대 확충도 어느 정도 마무리된 것으로 보여지며, 환율, 친환경 선박에 대한 수요 증가 등으로 올해에는 중국 조선업계가 지난 해와 같은 수주 실적을 거두기는 어려울 것으로 내다봤다. 특히 올해 신조선 시장은 한국 조선업계가 중국보다 수주경쟁력 우위에 있는 컨테이너선, LNG선, 해양플랜트의 낙관적 수요전망, IMO의 선박 이산화탄소 배출규제 및 연비경쟁 가속화 추세로 2011년 조선산업 세계1위 탈환가능성이 높을 것으로 조선업계는 내다봤다.

반면, 중국 조선업계는 주력선종인 벌크시장 침체, 급격한 설비확장으로 인한 조선업 구조조정 압력, 인건비 상승, 위안화 절상에 따른 가격경쟁력 저하가능성 등 일부 악재에 직면한 것으로 분석됐다. 그러나, 막대한 외환보유액을 바탕으로 한 선

박금융 제공(유럽선주국들과 관계강화), 고부가가치(LNG선 등) 선박수주 증가 등에 대해 한국 조선업계는 예의 주시하고 있는 것으로 파악되고 있다.

실제로 중국의 대형 조선업체들이 중국내 신흥 조선소 흡수를 희망하고 있는 것으로 알려졌다. Deloitte & Touche의 M&A고문은 중국의 신흥조선소들은 실적을 보유하고 있지도 않고 중국내에 너무나 많은 조선소들이 있어 생존이 쉽지 않을 것으로 판단된다고 말했다.

중국의 대형 조선소들은 신흥조선소들이 더 힘들 때까지 기다려 싼값에 이러한 조선소들의 자산 인수를 기다리고 있다고 Deloitte & Touche는 밝혔다.

또 CLSA의 아시아/태평양 시장 분석가인 Chua Jen Ai씨는 최근 보고서에서 올해는 중국 조선업계가 상대적으로 열세인 대형 컨테이너선 발주가 늘어나고 비용 인플레이션이 증가해 중국 조선업계에 대해 신중한 입장이라고 밝혔다.

코스코 조선소를 포함한 일부 조선소는 해양 관련 선박으로 다각화하고 있지만 상당 수 조선소는 어려움을 겪고 있다고 Chua씨는 보고서에서 밝혔다. 선종 다각화를 위한 노력도 제한적인 성공일 수밖에 없다고 덧붙였다.

또 벌크 발주 둔화 예상 및 중국 정부가 인플레이션 통제를 위해 타이트한 금융 정책을 구사하고 있다는 점도 중국 조선업계가 올해는 지난 해와 같은 실적을 구가하기 어렵다는 전망의 한 요인이라고 Chua씨는 설명했다.

강제 가격 및 인건비의 상승으로 인해 중국 조선업계의 수익성이 하락함에 따라 인플레이션은 중국조선업계의 우려로 남아있다고 Chua씨는 덧붙였다.

탱커시황 2011년 본격 상승세 시현전망

선박공급과잉 불구 비OECD국 원유 수요 증가

2011년 탱커 해운 시장은 3천880만DWT의 선박이 신규로 인도돼 운임은 낮은 수준이겠지만 비OECD국가의 수요가 늘어날 것으로 전망되고 있다. 또 2011년보다는 2012년 탱커 해운 시황이 더 좋을 것으로 전망됐다.

원유 해상물동량의 완만한 수요 증가와 대규모 선박 인도에 따른 선박 공급의 대폭 증가로 인해 탱커 해운 시장에 대해 부정적으로 보는 시각이 많다.

그러나 2011년부터 시장에 대한 기대는 놀라울 정도로 긍정적이며 펀더멘탈이 우월한 상황임에도 불구하고 용선료는 선박 운영비용을 커버할 수 있을 것으로 전망되고 있다.

2011년 탱커 해운 시장은 3천880만DWT의 선박이 신규로 인도돼 운임은 낮은 수준이겠지만 비OECD국가의 수요가 늘어날 것으로 전망되고 있다. 또 2011년보다는 2012년 탱커 해운 시황이 더 좋을 것으로 전망됐다.

원유 해상물동량의 완만한 수요 증가와 대규모 선박 인도에 따른 선박 공급의 대폭 증가로 인해 탱커 해운 시장에 대해 부정적으로 보는 시각이 많다.

그러나 2011년부터 시장에 대한 기대는 놀라울 정도로 긍정적이며 펀더멘탈이 우월한 상황임에도 불구하고 용선료는 선박 운영비용을 커버할 수 있을 것으로 전망되고 있다.

2010년 후반 브로커들은 VLCC의 기간용선료가 하루 2만달러 정도였음에도 불구하고 향후 VLCC의 1년 기간 용선료로 하루 2만9천달러에 달할 것으로 추정한다. 또 General Maritime과

Navios Maritime은 현 시장이 VLCC의 바닥으로 판단해 VLCC 선대를 대규모로 확충했다.

그러나 시장 전문가들은 단기 원유 수요 증가세가 계속 유지될지에 대해서는 아직 확신을 하지 못하고 있는 상태다.

국제에너지기구(International Energy Agency, IEA)는 2010년 12월 시장보고서에서 2011년 원유 소비 증가세는 2010년에 비해 둔화되었지만 2015년까지의 중기 수요는 크게 늘어날 것으로 전망한 바 있다.

IEA의 중기 전망은 비OECD국가의 원유 소비 증가세가 입증하고 있으며, 향후 4년동안에 걸쳐 중국과 인도를 중심으로 원유 소비는 크게 늘어날 것으로 예상되고 있다.

IEA는 OECD의 원유 수요 약세는 비OECD국가들이 연간 150만bpd의 원유를 더 소비할 것으로 전망됨에 따라 충분히 상쇄될 것이라고 말했다.

OECD 국가들의 원유 소비량은 2010년부터 2015년까지 단지 30만 bpd 가량 감소될 것으로 전망돼, 전세계 원유 소비는 2010년부터 2015년까지 연평균 1.3% 늘어날 것이라고 IEA는 밝혔다.

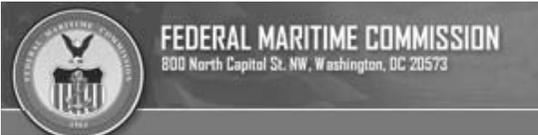
해운 관점에서 단기적인 우려는 선대 증가이다. 현재 탱커 수주잔량은 9천만DWT에 달하며 이중 2011년에 3천880만DWT이 인도되고 2012년에는 3천50만DWT이 건조될 예정이다.

여기에 석유화학제품운반선 및 케미칼 탱커 수주잔량이 포함되면 탱커 수주잔량은 1억1천760만 DWT에 달하게 된다.



미연방 해사위원회(FMC), 얼라이언스 관리강화

미주항로 선복량 부족현상 방지를 위한 선사 통보제 실시



미연방 해사위원회(FMC)는 미국을 기항하는 3대 얼라이언스에 대한 관리를 강화하기로 함에 따라 미주항로에 기항하는 10개 대형 정기선사들은 향후 선복량의 적정수준 유지를 위해 선박배선 및 선복량등에 관한 정보를 해당당국에 통보해야 한다.

FMC는 그동안 얼라이언스들의 해운동맹 행위들이 경쟁법위반에 해당한다고 보고 다양한 위법 행위들을 조사해보았지만 별다른 사항을 발견하지 못하였다.

그럼에도 불구하고 Grand 얼라이언스와 New World 얼라이언스 그리고 CKYH 얼라이언스는 1월24일부터 특별관리대상으로 포함하여 관리키로 결정했다.

한편, FMC는 동 강화된 제도의 목적이 지난 2009년 이후 시황의 갑작스런 회복으로 미주항로 선복량 부족 현상이 드러났던 사례를 방지하기 위해서라고 언급하였다.

FMC는 동 제도를 개시일로부터 75일간 시행하기로 했으나 정보공개지연에 따라 5개월까지 연장될 수 있음을 시사하였다.

따라서 미 당국은 얼라이언스들의 정확한 보고 시간 준수를 요구하고 있

으며 보고사항들은 투입 선복량 및 선박 스케줄 등을 결정하는 선사 고위 관계자들의 사전 협상을 통해 결정할 것을 요구할 것으로 보인다.

얼라이언스들의 통보내용들은 전화, 무선설비 등 다양한 연락체계를 통해 통보될 예정이며 통보 사항에는 미주항로에 기항하는 선박들의 매월 선복량 투입수, 각 서비스별 선적 가능한 최대 선복량등을 포함한다.

FMC는 이러한 정보들을 선사들의 분기별 서비스 기준으로 보고 받게 된다.

얼라이언스들은 또한 일시적이든 영구적이든 상관없이 선복량 5% 이상의 변화가 생길 시 선복량 증감분에 대해 보고해야 한다.

FMC의장 Richard Lidinsky는 이번 제도를 통해 정기선사들의 선복량 및 컨테이너 수급현황을 실시간으로 파악할 수 있게 될 것이라고 기대하였다.



호주 퀸즈랜드주 폭우로 인한 석탄 수출차질 발생

석탄 수급불균형에 따른 가격상승 및 벌크선 시황하락 우려

호주 동부에 50년만에 최대 폭우가 내리면서 호주 최대 석탄 산지인 퀸즈랜드주의 석탄 생산이 전면 중단되었다. 2009년 기준 호주 전체 유연탄 수출량은 3억2,000만톤으로 전 세계 유연탄 생산의 55%를 차지할 정도로 큰 비중을 차지하고 있다.

현재 퀸즈랜드 주에 위치한 최소 6개 석탄 생산 업체들이 수입업자들에게 9,000만톤 가량의 유연탄 수출을 중지 할 수밖에 없는 상황이라고 통보했다.

Macquarie에 따르면 현재 톤당 246달러까지 상승한 석탄가격이 이러한 추세라면 향후 300달러까지 상승할 수 있다고 전망하고 있다.

참고로 한국은 2008년 기준 호주로부터 1,130만톤의 연료탄을 수입했으며 이는 전체 원료탄 수입량의 60%에 해당하는 수치이다.

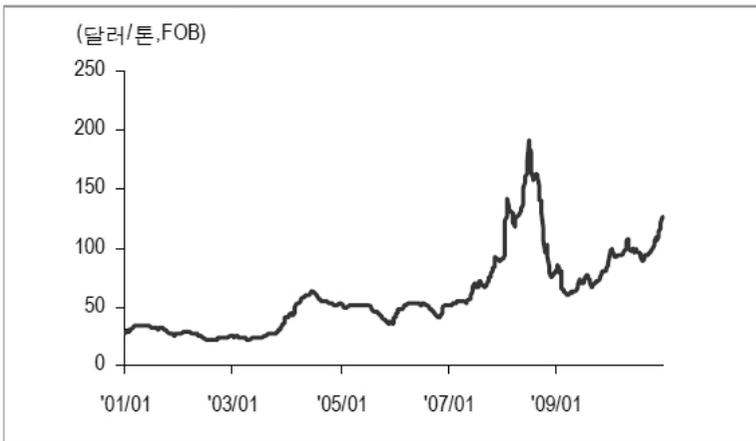
유연탄 생산시설이 정상화되기까지는 1개월에서 3개월 정도의 시간이 소요될 것으로 예상되고 있다. 따라서 동 기간동안 원료탄 가격이 단기적으로 크게 상승할 것으로 전망된다.

최근 유가가 강세를 보이고 있고 중국의 조강 생산이 재차 증가하고 있어 이러한 가능성은 더욱 높아질 것으로 예상된다.

Mysteel은 호주 홍수 영향으로 2분기 강점탄 계약 가격이 250달러까지 상승해 1분기 계약 225달러 대비 10% 수준이 추가 상승할 수 있다고 보도하고 있다.

또한 대부분 고로업체들이 1~2개월의 원료탄을 확보하고 있기 때문에 당장 수급에 영향은 미비하지만 공급 불안감에 따른 철강 가격 상승이 예상된다.

호주 발전용 유연탄 가격 추이: 최근 2개월 동안 27% 상승



자료: Bloomberg

전반적으로 철강생산을 위한 원가 상승 요인이 될 것으로 예상되나, 철강가격의 상승 역시 탄력을 받을 수밖에 없을 전망이다.

참고로 POSCO사의 경우 원료탄 재고량은 Yard재고가 20일치, 해상 재고가 20일치를 확보중인 것으로 나타났다.



BIMCO, 벌커 수급불균형 악화 우려

선복 수요증가보다 공급 증가가 대폭 확대



벌커 선복량의 수급 불균형이 올해 대폭 악화될 것으로 예상된다고 BIMCO는 전망했다.

벌커에 대한 수요 증가는 2010년 수준보다 둔화될 것으로 예상되는 가운데 벌커 선대는 크게 늘어나는 추세를 지속할 것이라고 Baltic & International Maritime Council의 Peter Sand 분석가가 최근 해운시장리뷰에서 지적했다.

BIMCO의 해운시장리뷰에 따르면, 올해 벌커 선복량은 14% 늘어날 것으로 예상되지만 벌커에 대한 수요는 7% 증가에 그칠 것으로 전망됐다. 2010년 벌커 선복 수요 증가율은 9%를 기록한 바 있다.

2010년 12월말 벌커의 발주 잔량은 2억7천700만DWT으로 2009년말에 비해 100만DWT 늘어났으며 이는 2010년에 벌커 선주들이 낮은 선가에 자급 받아 7천만DWT에 달하는 선박을 발주했기 때문이다.

현재 벌커 시장은 운임 하락으로 몸살을 앓고 있다. 스팟 시장의 케이프사이즈 벌커 운임은 올해

들어 추락을 지속하고 있어 파나마스나 수프라막스 벌커 운임과 비슷한 수준까지 떨어졌다.

특히 케이프사이즈 벌커 운임 추락은 호주의 홍수로 인해 철광석 및 석탄 수출이 타격을 입고 브라질의 철광석 수출도 여전히 충분하지 않은데다 대기 선박이 늘어나고 있기 때문이다.

케이프사이즈 벌커 운임과 관련 일부에서는 하루 1만4천달러가 마지노선이 될 것으로 전망되고 있다.

노르웨이 Arctic Securities의 해운 애널리스트인 Erik Nikolai Stavseth씨는 호주의 홍수로 인해 케이프사이즈 벌커 시장이 일시적인 충격 상태라고 밝혔다.

일본 NYK사가 올해 벌커 시황과 관련 수급 상황이 악화될 가능성이 있다고 우려한 바 있다.

NYK사는 올해 케이프사이즈 벌커 인도 물량이 200척에 달할 것으로 예상되고 있어 수급 상황을 더욱 악화시킬 우려가 있다고 밝혔다.

NYK사는 해운업계가 2003년부터 2008년까지는 중국의 원자재 수요 성장을 과소 평가했으며 그 결과 선박 수급이 타이트해졌지만 이후 선박 공급이 늘어났고 현재는 공급이 수요를 따라잡고 초과하기 시작했다고 밝혔다.

대한민국 해군이 자랑스럽습니다!!

우리 해양산업계는 어려운 여건 속에서도 선원 21명과 선박을 안전하게 구출한 청해부대의 노고에 경의를 표하며, 소말리아 해역까지 청해부대를 파병하여 주신 이명박 대통령님과 대한민국 해군에게 진심으로 감사드립니다. 아울러 작전 중에 부상당한 해군 장병과 석해군 선장님의 조속한 쾌유를 기원합니다.

■ 「아덴만 여명작전」을 통해 무력으로 해적들을 소탕한 청해부대의 쾌거는 세계를 놀라게 했을 뿐만 아니라 우리 국민의 자존심과 국격을 크게 드높였습니다. 그리고 소말리아 해적들에게 우리 해군에 대한 경각심을 일깨워 주기에 부족함이 없었습니다.

■ 해적들의 주 활동무대인 아덴만 해역은 수입원유 수송로이자, 우리가 만든 제품을 유럽으로 수출하는 우리 경제의 대동맥으로서 우리 선박은 반드시 이 지역을 통항해야 합니다. 따라서 동 항로를 지키는 일은 곧 우리 국가경제를 지키는 일입니다.

■ 프랑스와 러시아가 해적들과의 협상을 배제하고 해적들을 소탕함으로써 이들 국가의 상선대가 해적들로 부터 공격을 당하거나 납치된 사례가 없습니다. 이번 청해부대의 성공적인 작전수행으로 다시는 한국상선대가 피해를 보는 일이 없어야 하겠습니다.

■ 우리 해운업계는 선원 및 선박의 안전 시스템을 더욱 확고히하여 원유, 천연가스, 철광석, 연료탄 등 주요 원자재와 수출입 화물을 적기에 수송하여 국가경제 발전에 크게 기여할 수 있도록 지속적으로 노력해 나가겠습니다.

“해양관련 34개 단체 모임인 전국해양산업총연합회와 외항해운 181개사 모임인 한국선주협회는 자기희생과 함께 신속하고 과감한 작전을 통해 우리나라 선원 8명과 외국인선원 13명, 그리고 선박을 성공적으로 구출한 청해부대의 노고에 거듭 감사드립니다.”

 **전국해양산업총연합회**

 **사단 한국선주협회**
법인 www.shipowners.or.kr

 **전국해상산업노동조합연맹**

 **한국선박관리업협회**

 **한국해기사협회**



2011 01

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

• 한국선주협회, 부산지역
톤세설명회 개최

• 한국선주협회, 여수세박 TF
회의 개최
• 국토해양부, 제15차 BLG
사전대책회의 개최

• 한국선주협회, 뉴캐슬
입항제도 설명회 개최

• 전해총, 교동물류·해양산업
신년인사회 개최

• 한국선주협회, 세경 해상법
아카데미 개최

