

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운



협회소식	2
해운 · 조선 경쟁력 제고위해 선박금융공사 설립 시급	2
전국해양산업총연합회 정기총회 개최	4
대량화물의 안정적 수송체계 확보전략 수립	6
일본지진에 따른 다양한 해운업계 영향 전망	8
해운산업의 질적 성장 위해 전문인력 양성 시급	12

해운이슈	15
항만의 국제경쟁력 제고 필요성 대두	15
일본 대지진 여파와 일본경제의 중장기적 향방	17

업계동정	21
------	----

해사정보	28
국토해양부, 해적퇴치 국제협력 강화	28
IMO 해적피해방지를 위한 국제선박기금 조성제안	29
일본 방사능물질 해류타고 태평양으로	32
전문투자자 대상 민간선박 펀드 활성화	34
BIMCO 정기선업계 초대형화 우려	37
광역카리브해 폐기물 특별 배출구역으로 지정	43

해운일지	46
------	----



해운·조선 경쟁력 제고위해 선박금융공사 설립 시급 중국의 부상으로 국내 해운 및 조선 경쟁력 약화



우리나라 해운 및 조선산업의 지속적인 발전과 철강, 금융, 보험산업과의 동반성장을 위해 선박금융공사(가칭)의 설립이 시급한 것으로 지적됐다.

한국선주협회(회장 이종철)는 지난해 3월 부산광역시와 선박금융 전문기관 설립을 위한 양해각서를 체결한데 이어 지난해 6월 선박금융 전문기관 설립 필요성에 대한 연구용역을 발주, 대외경제정책연구원, 한국해양대학교, 고려대학교, 우송대학교 등 4개 연구기관이 공동으로 이 연구를 수행했다.

이 연구에 참여한 한국해양대학교 이기환 교수는 3월7일 한국선주협회 대회의실에서 가진 「선박금융 전문기관 설립필요성 연구결과」 기자회견에서 해운산업 세계 5위, 조선산업 세계 1위 등 해운 및 조선산업의 위상과 경쟁력 제고를 위해서는 선박금융공사 설립이 시급하다고 강조했다.

이 교수는 중국의 경우 해운불황기에 자국조선소

에서 신조선을 건조하는 외국선주들에게 선가의 80%를 지원하는 한편, 자국조선소에서 건조한 자국선박으로 자국화물을 수송하는 국수국조(國輸國造) 정책을 표방하는 등 해운 및 조선산업의 부상으로 우리 해운 및 조선의 경쟁력이 크게 위협받고 있다며, 정부의 정책적인 배려가 필요하다고 말했다.

특히, 이 교수는 민간금융사는 신용위기가 재현될 때 선박금융을 지속할 수 없기 때문에 선박금융공사로 하는 것이 바람직하다고 강조하고, 이를 위해서는 가칭 선박금융공사법의 제정이 필요하다고 설명했다.

이 교수는 또 선박금융공사의 법정자본금은 최근 정부 및 한국은행이 2조원을 출자하여 설립된 주택금융공사의 사례를 감안하여 2조원으로 설정하고, 설립 당시의 납입자본금은 정부와 민간 설립주체들이 51:49 비율로 출자하도록 제안했다.

중동 북아프리카 및 고유가사태 대책 마련 시급 선협, 중동사태가 해운업에 미치는 영향 대책회의 개최

한국선주협회(회장 이종철)는 지난 3월 9일 “중동 항로/고유가”를 주제로 대책반 회의를 개최하였다. 동 회의에서는 2010년 중동지역 항만 선박입출항을 정리하고 중동사태가 해운업에 미치는 영향 및 대책에 대해서 논의하였다.

이번 회의에 참가한 선주협회 및 선사, 그리고 국토해양부 관계자는 중동지역의 정정불안으로 국제유가가 급등하고 있다고 심각한 우려를 나타냈다. 특히, 리비아 소요사태, 이집트 정권몰락, 미국의 이란제재 등 중동국가 정세불안이 확산되고 있는 이에 따라 선박 연료유 가격은 고공행진은 선사들의 운영여건을 더욱 악화시키고 있다고 우려했다.

특히, 연료유가 급등이 해운업에 미치는 영향으로는 선박의 운항원가가 급격히 상승하여 채산성이 악화되고 있다고 우려했다. 연료유가 톤당 100\$ 인상시 5천TEU급 컨테이너선 1척당 연간 390만달러(44억원)의 추가비용 발생하고 7만DWT급 파나마스선의 경우는 동일조건시 연간 105만달러(12억원)라는 추가비용이 발생할 것으로 예상했다.

이에따라 영국의 조디악 등 대형벌크선사 경우

계선을 통해 비용을 절감하고 있는 것으로 나타났다. 조디악은 현재 싱가포르 연안을 계선지로 활용하고 있으며 만약 현재의 시황이 지속되고 연료유가가 더욱 오를 경우 계선선박이 크게 증가할 것으로 예상된다.

유가급등에 따른 선사들의 또 다른 대책중의 하나로 선박의 운항속력 감속을 통한 연료비 절감이 있다. 지난 2008년 9월 글로벌 금융위기 이후 해운시황이 폭락함에 따라 컨테이너선사들이 선속감속을 통해 운항비용을 절감하기도 했다. 선속감속은 선박 수요 증가로 이어져 운임회복에 크게 기여를 했다.

예를 들어 5천TEU급 컨테이너선 선속 20kt에서 15kt로 감속시 매일 45톤 연료유를 절감할 수 있으며 이는 연간 135만달러의 운항비를 절감하는 효과가 있는 것으로 나타났다.

그러나 최근에 국제유가 급등으로 벌크선과 유조선의 경우도 운항속력을 감속하고 있거나 연료유 가격이 저렴한 항만으로 회항하여 급유를 하고 있는 실정이다. 아시아지역에는 싱가포르항이 있으며 유럽지역에는 로테르담항 등이 그 역할을 하고 있다.

국제 연료유가 추이 (톤당)

구 분	F.O(380CST)			
	12.4	1.7	2.23	3.15
L/A	505.0 \$	545.0 \$	597.0 \$	653.5 \$
Houston	482.0 \$	497.0 \$	597.0 \$	617.5 \$
Singapore	501.0 \$	517.0 \$	628.0 \$	639.0 \$
Rotterdam	485.0 \$	512.0 \$	590.5 \$	599.5 \$
Pusan	522.0 \$	554.0 \$	642.5 \$	657.0 \$

* 싱가포르항 기준 연료유가격(F.O) 3개월만에 톤당 138달러 인상



전국해양산업총연합회 정기총회 개최

이종철 회장 연합회 신임 회장 취임



2011년 전국해양산업총연합회(회장 이종철)는, 해양산업 대국민 이미지 제고사업, 해양산업 동반 발전을 위한 대책, 해양산업에 대한 대국민 홍보 강화, 해양산업 발전 대 정부 및 국회 활동강화를 중점적으로 추진한다.

전국해양산업총연합회는 지난 4월 12일 정기총회를 통해 이같이 밝히며 올해 사업계획 및 예산안을 심의·의결했다.

구체적으로 해양산업 대국민 이미지를 제고하기 위해 바다의 날 마라톤 대회 개최, 전국 카누·드래곤보트대회 개최, 대한민국 해양영토대장정 공동 개최, '바다사랑 음악회' 개최, 바다사랑 나눔 행사 개최, 해양 클레임 모의심판대회 등을 개최할 계획이다.

해양산업 동반 발전을 위해서는 교통물류·해양산업 경제인 합동 신년회, 회원 단체 애로사항 파악

및 개선 추진, 회원 단체 사무국장 연찬회 개최, 타 경제단체와 협력 추진 등이 있다.

해양산업에 대한 대국민 홍보강화 방안으로는 'Maritime Korea' 발간, 해양산업 홍보/기획실무위원회 구성운영 등이 논의되었다.

해양산업 발전 대 정부 및 국회 활동 강화 방안으로는 정부 및 국회 대상 정례 간담회 추진, 해양금융 전문기관 설립 추진, 선상부재자 투표 도입 추진, 선원소득세 비과세 범위 확대 추진, 해양관련 법령 및 제도 개선 추진 등이 있었다.

한편, 이날 정기총회에서 총연합회 신임회장에 이종철 한국선주협회장이 승계됐다. 또한 수석부회장에 한국항만물류협회 이원태 회장, 부회장직에 한국해운조합 김시전 회장, 이사직에 박인섭 해양환경관리공단 이사장, 한국해양수산개발원 김학소 원장이 승계됐다.

이날 이종철 회장은 취임사를 통해 “현재 중동 리비아 사태, 일본 대지진, 해운시황의 침체 등 계속적으로 위기가 닥치고 있다”며 “우선 위기를 극복하기 위해 각 개별 기업이 위기 관리 대책이 마련되어야 한다”고 말했다.

“해양산업 특성상 산업 전체의 경쟁력 중요한 만큼 금융인프라 확충, 해양전문인력 양성 등을 위해 해양관련 단체장들이 힘을 합쳐 구조적 경쟁력이 강화될 수 있도록 노력하자”고 밝혔다.

또한 이날 정기총회에 참석한 김희국 차관은 “최근 해운시황 약세 지속, 일본 대지진, 유가상승 등 많은 것이 예고되고 있다”며 “정부는 이런 상황속

에서 해운시장 다변화와 경쟁력 강화를 위해 국적 선사 선박금융 강화, 새로운 자원개발 및 신시장 개척, 해운중개업 육성, 관련 협회 제도적 기반 마련, 부가가치 높은 선박관리업 특화, 항만물류산업 경쟁력 강화 등을 지원할 방침”이라고 밝혔다.

한편, 이날 정기총회는 신임 이종철 선주협회장을 비롯, 한국항만물류 협회 이원태수석 부회장, 한국선주상호보험조합 박범식 전무, 한국해기사협회 민흥기 회장, 바다살리기국민운동본부 정태순 총재, 케이엘넷 정유섭사장 등 34개 단체장이 참석하 가운데 진행됐다.





대량화물의 안정적 수송체계 확보전략 수립 장기운송계약을 통한 선·화주 Win-Win 전략 필요



우리나라 해운산업의 지속적인 발전과 대량화주의 안정적 운송수단 확보를 위해 선·화주간 협력이 절실한 것으로 지적됐다.

한국선주협회(회장 이종철)는 지난해 7월부터 12월까지 양현재단과 공동으로 ‘선·화주 상생협력을 위한 표준모델 및 협력체계 구축방안’ 연구용역을 발주, 한국해양수산개발원에서 이 연구를 수행했으며, 최근 연구결과가 나왔다.

이 연구에 참여한 한국해양수산개발원 김수엽 실장은 3월 21일 한국선주협회 대회의실에서 가진

‘선·화주 상생협력을 위한 표준모델 및 협력체계 구축방안’ 기자간담회에서 대량화물의 안정적인 수송권을 확보하기 위해서는 장기운송계약을 통한 선·화주간 긴밀한 협력이 절실하다고 강조했다.

글로벌 해운환경의 급격한 변화로 선사, 화주, 조선소의 경영 리스크가 초래됐다. 특히 대량화물 수송과 관련된 주체들의 경제성과 안정성을 고려한 선·화주 상생 전략 수립이 어느 때보다 필요한 때이다.

대부분 전략물자라 할 수 있는 대량화물의 안정적인 수송체계는 산업발전의 기반으로 선·화주 상

호 협력을 통하여 안정적인 협력체제와 국민경제에 기여할 방안 마련이 시급하다는 지적이다.

이날 김수엽 실장은 화주가 국적선사를 이용할 경우 안정적인 수송망을 운영함에 따라 화주-선사-조선소의 협력을 통한 경기부양 효과가 발생, 내수 경기 활성화를 도모한다는 연구결과를 발표했다.

특히 장기운송계약 비율 증가는 국적선사의 운송량을 증가시켜 선박 수급 부족을 초래하며 이는 선박 발주로 이어져 내수경기를 활성화 한다는 내용이다.

또한 내수 경기 활성화는 고용증대, 소비증가, 관련산업의 수요 발생 등의 파생수요를 발생시킴으로써 국내 산업에 파생수요를 발생시켜 직·간접적 경제적 효과 증대를 기대할 수 있다는 것이다.

이날 김수엽 실장은 화주들이 외국선사 이용시 국가경제에 미치는 영향 또한 설명했다. 김수엽 실장은 “국내 대량화물의 수송을 외국선사가 수행할 경우 국민경제 순순환에 부정적인 영향을 미친다.”며 “외국 선사 이용시 화주의 운송비용 절감이 일부 가능하나 국적선사와의 큰 차이가 없다”고 밝혔다.

김수엽 실장은 일본, 대만 등의 해외사례를 들며 “국내 선사와 화주의 신뢰관계가 더욱 강화되어야 한다.”고 주장했다.

이와 관련해 김수엽 실장은 “일본은 장기 운송계약 중심의 선대운영으로 전략물자의 안정적 수급 및 리스크를 분산하고 있으며 일본 대량화주와 선사는 강력한 신뢰관계에 기반 하여 장기계약을 지속적으로 체결하고 있다”고 전했다.

또한 일본선박의 내용연수는 15년 이하로 감가상각이 국내보다 단기에 선가 회수가 가능하다는 점을 전하며 국내 선사는 감가상각 기간이 일본보다

더 길어 선가 회수까지 소요되는 시간이 오래 걸리는 점을 지적했다. 이는 일본선사의 국내 시장 진입을 통한 국적선사의 경영기반 위축을 초래한다는 분석이다.

아울러 국적선사를 국가 정책으로 보호하기에는 국내 여건상 어려우나 정부의 정책지원은 필요하다는 주장이다.

김수엽 실장은 “대만의 경우 해운경영총처를 통해 국적선사를 보호하고 있으나 선대는 지속적으로 감소하고 있다”며 “국적선사를 활용시 항만시설 정비, 적정 선형 개발 등 정책적 지원방안 마련이 필요하다”고 강조했다.

이날 김수엽 실장은 선·화주 상생표준 모델로 4가지를 제시했다. 이날 제시된 상생표준 모델은 선·화주의 기업 공통 리스크 관리, 해운시장 변동성 분석, 수송계약관련 쟁점, 선·화주 상생협력 모델이다.

선·화주 협력방안으로는 선·화주간 정책협의회 활성화를 제시했다. 이는 전략적 동반자인 선·화주가 공통현안과 중장기 상호 발전전략을 정기적으로 논의하는 기구로서 선사, 화주, 정부, 유관기관 등이 참석한 가운데 이뤄져야 한다는 점이다.

또한 선·화주 합작선사 운영을 제시했다. 장기적인 대량화물 수요에 대응하기 위한 합작선사를 설립하는 방안이다. 김수엽 실장에 따르면 이는 선사와 화주의 이해관계를 조율하고 상호간 장기적인 협력관계를 구축하는 모델 중의 하나이다.

이와 함께 국적선사의 경쟁력을 강화하기 위해 국적선사의 체질개선을 통한 고품질의 서비스를 제공해야 한다는 것이다. 특히 경쟁력 있는 운임, 시황정보 공유, 재고관리 및 구매원가 절감 등 대화주 밀착형 서비스를 제공해야 함을 역설했다.



일본지진에 따른 다양한 해운업계 영향 전망 중장기적으로 피해복구를 위한 원자재 수요 증가 예상



일본지진이 해운업계에 단기적으로 미칠 수 있는 악영향은 우선 컨테이너선 부분에서 찾아볼 수 있다. 쓰나미 피해로 일본 5개 컨테이너항만이 폐쇄되었는데 센다이, 오나하마, 오후나토, 히다치나가, 하치노헤 등 5개 항만이다. 또한 철도, 도로시설 파괴에 따른 물류시스템 붕괴로 이를 복구하는데도 상당한 시일 소요될 것으로 예상이 된다.

우리나라와 쓰나미 피해로 폐쇄된 5개 항만의 컨테이너 교역량은 한-일항로 전체물량의 3~4%에 불과해 영향은 극히 제한적이지만 한-일 항로 취항선사들은 항만폐쇄로 선박운항스케줄을 조정해야 하는 등 선박운항에 다소 차질을 빚을 것으로 전망이 된다.

다음으로 벌크선 부분이다. 치바, 킨헨, 무로란, 기미쓰시 등 5개의 제철소에서 철강생산이 중단되었다. 2011년 철광석 예상 수입량 1억3천740만톤 중 2천만톤 가량의 철광석 수요가 감소될 것으로 예상됨에 따라 케이프사이즈 운임하락이 예상된다. 그리고 원자력 발전 사용 중단에 따른 대체연료 수요가 증가될 것으로 전망이 된다. 항만내 재고량 유실로 인해 단기적으로 석탄수요가 증가할 것으로 예상되나, 전반적인 수급에는 큰 영향이 없을 것으로 예상된다. 마지막으로 탱커선 부분이다. 지진으로 인해서 일본의 석유정제시설 일부가 파괴되었으며 그에 따른 원유 수입량 감소 및 단기적인 유가하락이 전망된다.

이번지진이 중장기적으로 해운업에 미칠 수 있는 영향으로는 컨테이너선 부분에서 전자제품 생산량 급증으로 그에 따른 부품소재 수출입 물동량이 증가될 전망이다. 특히 휴대폰, TV 등 생활 가전제품 수요증가로 컨테이너 운임이 상승할 전망이다. 또한 엔화 가치 하락에 따른 수출 물동량 증가도 전망이 된다. 두 번째로 벌크선부분에서는 피해 복구를 위한 건설부분 지출 증가로 원자재 수요가 증가할 전망이다. 특히 시멘트, 철재 수송에 사용되는 중소형 벌크선 시황의 강세가 전망된다. 그리고 자동차, 건물 생산에 필요한 철광석 수요 급증으로 케이프선 수요가 회복될 것이다. 한편 원자력 발전 사용

지원이 장기화 될 경우 석탄 수요의 강세가 지속될 전망이고 센다이 지역이 곡창지대인 점을 고려할 때 곡물수입도 증가가 예상된다. 탱커선 부분에서는 일본의 원유 수요증가로 VLCC선 운임이 상승할 전망이다. 원전피해에 따른 LNG수요증가로 연간 500만 톤 가량의 추가 LNG수요도 증가할 것이다. 그리고 피해복구에 필요한 합성고무 및 화학제품 수요증가에 따라 석유화학제품선 시황 상승이 기대된다. 기타 영향으로는 원자력 발전소 방사능 유출이 태평양 해역으로 확산될 경우 통항선박에 지장이 있을 것으로 예상되고 일본해역 항행선박의 안전관리 강화 및 운항에 차질이 발생할 것으로 예상된다.

선주협회, 미국 유명 로펌과 공동 세미나 개최 해적, 이란제재 등 다양한 해운관련 이슈 설명

한국선주협회(회장 이종철)는 미국 뉴욕소재의 해운전문 로펌인 Blank Rome LLP사와 공동으로 해적, 이란제재 등 최근 이슈가 되고 있는 다양한 주제에 관한 합동 세미나를 개최했다.

3월15일(화) 14시부터 17시까지 개최되었던 동 세미나에는 Blank Rome LLP 로펌 소속 대표변호사 3명이 방한하여 6가지 주제에 관한 심도 있는 발표를 하였다.

발표자로는 “Practical guide to legal writing”와 “Legal method”의 저자인 Richard V. Singleton, Conor Warde, 그리고 John D. Kimball 씨가 맡았다.

특히 John D. Kimball씨는 우리나라에도 잘 알려진 “Time Charters” 책의 저자이기도 한 만큼 유명한 변호사이다.

한편, 이번 세미나에서는 “이란 제재에 따른 미국 해양산업 영향”, “미국의 해적대응 현황”, FMC(미 해사연방위원회)의 주요 역할 및 현안사항, “선주의 해양오염 책임과 제한에 따른 영향”, “선하증권상의 선주와 용선주 책임관계”, “항해 및 정기용선 관련 이슈” 등을 중점적으로 다루고 참가자들에게 유용한 정보를 제공했다.





신영증권, 벌크시장 박스권 움직임 전망 좁은 폭의 운임 범주내에서 등락 반복 예상

벌크 운송 시장 추세가 과거로의 회귀 추세를 보이고 있어 운임은 박스권에서 움직일 것으로 신영증권의 엄경아 연구원은 밝혔다.

3월 11일 벌크선 운임지수는 전일 대비 24포인트 상승하여 1500선을 넘는 1562을 기록했다. 그 동안 약세를 보이던 케이프사이즈(Capesize: 17만톤 이상의 대형선)급 벌커 운임이 큰 폭으로 상승 마감했다.

일일 평균 운임이 몇 천 달러 수준으로 고전을 면치 못하던 운임이 드디어 1만달러를 넘어서며 상승 기대감을 되찾게 했다. 계절적인 요인으로 인해서 별다른 움직임을 보이지 않던 해상 물동량이 다시 움직이기 시작하는 것으로 보인다.

원자재 수출국가에 생긴 홍수/결빙 등의 피해 상황이 정상화 되고 있는 상황이며, 춘절 이후 생산이 정상화되지 않았던 중국의 철강업체들도 정상 가동이 예상된다.

공급과잉이 전면적으로 해소된 상황이 아니기 때문에 중장기적으로 운임이 지속 상승할 것이라고 보기는 어렵지만, 겨울 동안 움직이지 못한 화물들이 다시 움직이기 시작함에 따라 단기적으로 바닥을 확인한 것으로 보인다.

벌크 운송 시장운임이 기존의 박스권을 벗어나기 시작한 것은 2003년부터이다. 그 이전까지 BDI(Baltic exchange Dry Index)는 1000~2000 사이의 박스권을 유지하며 등락을 반복했다

2003년 이후 시장은 추세가 완전히 뒤바뀌었다. 2003년 이후 금융위기 시기였던 2009년을 제외하면 5대 주요 벌크 화물은 6% 미만의 증가율을 보인 적이 없다. 이처럼 7~9%대 증가가 이어지는 장기간 동안, 정작 선박 공급량은 6% 이상의 공급을 보이지 않았다.

이와 같이 공급대비 수요 우위를 보이는 기간이



길어진 것이 2007년의 폭발적인 시장을 형성하게 된 주요 이유라고 볼 수 있다.

호황기 발주 물량이 쏟아져 나오기 시작한 2010년 한 해 동안, 벌크 운송 시장은 그 동안 모자랐던 공급량을 충분히 보상 받았다. 30년 만에 선박공급 증가율이 두 자릿수 이상을 기록하며 수요 증가보다 많은 공급증가가 나타났기 때문이다.

많은 선박이 인도된 와중에도 현재 선복량 대비 49.4%의 수주잔량이 남아있는 이상 10% 이상의 공급증가는 취소가 없는 한 3년간 지속될 것이다.

벌크 운임시장을 약세 전환하게 만든 구조적인 이유는 더 찾아볼 수 있다. 이번 벌크 운임시장에 큰 상승모멘텀을 가져온 화물을 한 가지 뽑아보라고 하면 단연 ‘철광석’이다.

특히 중국이 필요로 했던 철광석은 시장을 들뜨게 만드는데 충분했다. 한국과 일본의 철강업체들이 전용선(장기공급계약을 맺고 시장운임에 관계없이 운항원가에 일정마진을 더한 운임으로 화물을 운송하는 선박)으로 퍼나르는 철광석을 스팟 시장에서 산 선박으로 조달을 했으니, 스팟시장에 배를 풀어놓은 선사들은 한 마디로 아주 많이 남는 장사를 할 수 있었다.

하지만 중국이 자체적인 철광석 생산량을 늘리고, 외부에서 수입하는 철광석에 대한 의존도를 낮추고 있다는 점, 사상 최대로 많은 양의 재고를 쌓고 있다는 점, 중국의 철강업체들도 장기공급계약 선대를 늘려 운반비를 낮추고 있다는 점 등이 시장운임을 아래로 누르고 있다.

향후 벌크 운송 시장은 1990년대와 비슷한 흐름을 보일 것으로 예상된다. 성수기에는 상승하고, 비수기에는 하락하면서 좁은 폭의 운임 범주 내에서 등락을 반복할 것으로 전망된다.

운임의 평균 수준이 BDI 기준 2000내외의 수준을 보이는 반면, 선사가 중장기 용선선의 비중을 크

게 늘린다거나 줄이지 않는다고 한다면, 용선운임을 통해서 얻을 수 있는 수익이나 손실의 규모는 적어진다.

운임이 추세적으로 오르거나 하락하는 시황과 비교해보면, 용대선 운영으로 얻을 수 있는 매출 규모도 감소하고, Low-Risk/Low-Return의 상황이 이어진다고 볼 수 있다.

반면, 운항원가가 고정되어 있는 저원가의 선사이나, 장기적으로 일정한 매출이 보장되는 장기수송 계약이 전체 매출 중 차지하는 비중이 늘어나게 되며, 이익 중 차지하는 비중도 높아질 것으로 예상된다.

저운임 기조의 시장에서는 화주들이 낮은 가격의 선대를 장기적으로 확보하고자 하는 움직임이 강하게 나타나면서 선사들이 스팟 시장에서 공격적으로 마케팅 할 수 있는 기회가 줄어들 가능성이 높기 때문이다.

저운임 기조가 반드시 선사들에게 악영향만을 줄 것으로 보이진 않는다. 고정원가 선대만을 운영하는 선사들에게는 매출과 이익을 감소시키는 요인이 되겠지만, 용선비중이 높은 국내 선사들에게는 원가와 매출이 동시에 감소하는 영향을 주기 때문이다.

시장운임이 높은 시기와 비교해 보았을 때, 동일 금액을 투자하여 더욱 많은 선대를 운영할 수 있게 되고, 장기운송계약을 원하는 화주들과 거래를 늘릴 수 있는 기회이다. 이익의 규모는 적지만, 안정적인 이익의 규모가 늘어날 수 있다.

저운임 시기에 지배선대 규모를 확대시켜 놓으면, 공급과잉이 해소되는 시점에 수익성이 대폭 개선되는 발판을 마련하는 것과 같다. 따라서 안정적인 운임수입의 비중을 늘려 변동성을 줄이는 것이 향후 벌크 선사가 지향해야 할 운항전략이 될 것으로 보인다.



해운산업의 질적 성장 위해 전문인력 양성 시급

KMI, 해운 전문인력 수급전망과 정책방안 발표

한국해양수산개발원(원장 김학소)은 지난 해 수행한 기본연구과제 연구보고서를 발간하였다. 연구보고서 가운데 “해운산업 전문인력 수급전망과 정책방안”(연구책임자 : 김우호 해운시장분석센터장)에서는 우리나라 해운산업의 전문인력의 수급을 전망하고 정책방안을 제시하였다. 다음은 연구보고서의 주요내용을 정리한 것이다.

□ 해운산업 전문인력 수급전망과 정책방안

▷ 1. 선진국형 해운 전문인력 부족의 영향

선박투자 및 금융컨설팅, 국제해상법률 및 중재, 선박중개 및 관리, 해상보험, 해운시황 컨설팅, 녹색해운 혁신분야 전문가 등 선진국형 해운산업 전문인력 부족과 그로 인해 해운산업의 지속가능한 발전과 성장에 한계를 겪고 있다.

해운?조선 선진국임에도 고기능 전문인력 부족으

로 고부가가치 해운산업 확장과 새로운 시장 창조에 한계가 있다. 선진국형 전문인력의 국부창출 규모가 매우 크며 전문인력 수요는 지속적으로 확대되고 있다. 전통의 선진 해운국인 영국의 클락슨사 등의 해운중개업체의 경우 2008년 1.9조 원 매출을 기록, 우리나라 관련 중개업 총 추정 매출액 4천 300억 원의 4.5배 규모를 달성한 바 있다.

▷ 2. 전문서비스 역수입에 따른 새로운 국부창출 기회 상실

한·중·일이 세계해운시장 중심지임에도 법률, 금융 등 전문서비스와 해운시장 정보는 유럽 전문기업을 활용해 서비스를 수입하고 있어 국부유출이 나타나고 있으며 새로운 국부창출 기회를 잃고 있다.

전문서비스를 역수입함으로써 지속적인 국부유출은 물론 아시아 해운의 양적성장에도 따른 미래 고부가가치 사업서비스 수출 기회마저 잡지 못하고 있

다. 예를 들어, 국내 해운 기업간 분쟁도 영국 등 해운선진국에서 중재, 조정하며, 국내 조선정보를 해외 컨설팅기업에게 역수입하고 있는 실정이다. 해운 클러스터의 부재, 비즈니스 모델의 제한, 소규모 영세기업의 난립, 정책부재 등 전문인력 성장 토양은 아직 갖추어지지 못했기 때문이다.



▷ 3. 전문서비스 인력에 대한 수요 지속적으로 확대될 전망

본 연구는 2010년 10월 표준화된 방식으로 조사 가능한 4개 업종(정기선, 부정기선, 선박관리, 해운중개)의 전문서비스 인력에 대한 고용현황 및 미래 수요를 조사했다. 우선 응답기업의 조사대상 인력자의 73%가 재교육을 필요로 하고 있는 것으로 조사됐고, 또한 업계에서는 2020년까지 우리나라 해운기업의 전문서비스 인력에 대한 수요가 약 58% 증가할 것으로 내다보고 있었다.

한편 이러한 교육수요에 대해 정부가 적극적으로 인력양성 프로그램을 시행할 경우 그 효과는 더욱 커지는 것으로 분석됐다. 고급 인적자원은 해당 산업 및 국민경제에 긍정적인 파급효과(spillover effect)를 미쳐, 시장에서 자율적으로 결정되는 수준보다 높은 소득과 고용기회를 창출할 수 있다. 실제로 지속적인 정부의 인력양성 프로그램은 이러한 파급효과를 배가시키는 것으로 나타났다. 컴퓨터 가상실험에 따르면 이러한 정부정책으로 2020년까지 최소 4천390명의 일자리가 추가로 창출될 수 있는 것으로 나타났다.

▷ 4. 선진해운국은 고급 선원과 육상 전문직을 연계, 지식기반 해운산업 발전에 국가역량 집중

EU, 영국, 덴마크, 노르웨이, 싱가포르 등 선진해운국은 고급 해운인적자원 육성을 국가 해운정책의 핵심 과제로 추진하고 있는 것으로 조사됐다. 영국의 경우 자국 및 해외 인력을 자국 교육기관에 수용, 고급 선원인력을 양성하고 충분한 해상 일 자리를 제공함으로써 고급 선원으로 성장할 수 있도록 한 후 다시 육상의 해운전문인력으로 유입하는 평생 직업경력개발 과정을 기본 틀로 하고 있다. 이와 같이 선진국은 인적자원의 평생관리를 통해 양적성장의 한계에도 불구하고 지속적으로 세계해운의 중

심국 역할을 영위하고 있다.

경쟁국인 일본은 승선경험이 있는 전문인력 급감으로 선박관리 등 육상전문직 부족 현상이 심화되고 있으며, 중국은 아직 해상선원 양성에 집중하고 있는 것으로 조사됐다. 하지만 중국은 풍부한 해상인력을 활용해 장래 육상 전문직의 발전 전망도 크다

우리나라도 국민소득수준의 향상에 따라 해상근무인력 공급 여력이 가파르게 감소하고 있고 이는 곧 육상의 해운 전문직 공급기반을 열게 만들고 있으며 나아가 해운산업의 발전 잠재력을 약화시킬 것으로 판단된다.

▷ 5. 해상근무자를 육상고급 일자리로 연계하고, 해운 전문인력 교육기본계획 수립 필요

해운 관련 전문성을 갖춘 해상 근무 인적자원의 역량을 최대한 활용하는 것이 효율적이다. 해상 근무직의 매력을 유지하기 위해서는 육상전문직 진출 비전을 제시하고 연계성을 강화하는 것이 중요하다.

이를 위해서는 첫째, 전문직 전환을 위한 경력개발프로그램(Career Development Program)을 도입할 필요가 있다. 구체적으로 주요 단계별 교육 프로그램을 연계하는 것이 중요하다. 즉 기초 단계인 선원 인적자원 저변을 확대(중고등)하는 단계, 교육 및 고용(대학 및 승선) 단계, 전문직 전환(육상) 단계를 연결하는 해운인력 평생관리 체계를 구축해 나가는 것이 필요하다.

둘째, 각 분야에 산재된 해운전문인력 육성 프로그램을 총괄 조정하는 것이 시급하다. 이를 위해서는 무엇보다도 먼저 직업경력개발 전 과정을 총괄하는 해운전문인력 교육기본계획을 수립할 필요가 있다. 동시에 해운인력 교육위원회와 교육기획전문 민간조직 설치해 운영하는 것이 초기 단계에 광범위한 의견수렴과 장기 발전을 위한 초석을 만드는 데 중요하다.



KMI, 한중 물류협력방안에 대한 새로운 방향 제시

물류기업, 중국 최대 물류시장 장강지역 진출 필요

한국해양수산개발원(원장 김학소) 항만물류연구본부 김범중 연구위원외 연구팀은 “한중 물류협력 방안 연구 - 중국 장강지역 진출방안 도출”을 수행한 결과 중국 최대 물류시장으로 성장하는 장강유역에 대한 우리나라 물류기업의 진출 필요성과 진출방안을 제시하였다.

중국 장강물류시장은 중국 GDP 40%, 교역액의 33%, FDI의 42%를 차지하는 중국 최대의 경제권으로 중국 경제성장을 주도하고 있으며, 서부대개발에 따른 연평균 11.9%의 높은 성장세를 보이고 있다.

장강물류시장은 3천km에 걸쳐 12개 성(省)·시(市)가 위치하고 있는 거대한 지역으로 각 지역마다 경제 및 물류환경이 상이하므로 효과적인 물류시장 진입을 위해서는 각 지역 특색에 맞는 진출전략을 수립해야한다. 따라서 당 연구에서는 장강물류시장 진출을 위해 거점별로 다음과 같은 진출방안을 도출하였다.

첫째로, 난징지역은 장수성 경제개발의 중심지이며 장강에서 외항선이 운항할 수 있는 마지막 항구로 성장가능성이 매우 높은 항만이다. 장강 물류시장을 효율적으로 진출하기 위해서는 대형 물류거점 설립과 이를 기반으로 신규사업 및 사업확장 전략이 필요하다. 현재 난징시에서 외국자본 투자유치를 통해 대형 물류인프라 건설사업인 룡탄컨테이너터미널사업과 룡탄컨테이너물류센터사업을 추진하고 있다. 우리 물류기업은 터미널 운영 및 물류센터 운영 사업 참여를 통해 운영에 따른 수익 창출, 터미널과 배후물류단지간의 연계를 통한 장강화물의 국내항만 유치, 장강유역 물류시장 진출을 위한 교두보 확보 등이 가능하다. 이 사업을 통해 장강 물류시장에

효율적으로 진출할 수 있을 것으로 판단된다.

둘째, 중부지역인 우한시는 세계적인 완성차업체인 혼다가 진출한 곳으로 자동차관련 산업이 발달한 지역이다. 자동차 부품 및 관련 산업에 대한 생산관리, 재고관리 등의 IT 솔루션 제공, 복합창고서비스, 복합운송서비스 등 토탈물류 서비스를 제공하는 3자 물류서비스 사업 진출이 유망하다. 이 사업 진출을 위해 중국물류기업과 협력이 필요하며 지분투자, 자산확보를 제고, 경영권 확보 등의 단계별 전략이 필요하다.

셋째로, 충칭 및 청두지역은 우리나라 제조기업의 진출이 미미하며 대형 물류기업이 독과점하고 있으므로 단계별 진출 전략이 필요하다. 먼저 1단계로 안정적인 사업기반 마련을 위해 반드시 화물을 확보하여 진출해야한다. 이를 위해서 우리 제조기업이 많은 중국 연안지역의 전자, 의약품, 고급가구, 생활제품 등을 판매지인 서부지역으로 운송하는 사업과 서부지역의 공장설립에 필요한 설비 및 전자재를 운송하는 사업, 유통물류업체의 서부진출에 따른 제품공급 및 소비자에게 배송하는 복합운송사업 등에 적극적으로 참여하여 초기에 안정적인 사업기반을 마련해야한다. 2단계는 적극적인 물류인프라 투자를 통해 사업영역을 확대해야한다. 이를 위해서 중국 물류기업, 한국 정부, 한국 물류기업과 공동으로 한국물류연구원을 개발하여 관련된 도로 및 철도 운송사업, 물류센터 운영사업 등으로 확대해야 한다. 3단계로 고품질 물류서비스를 활용하여 3자 물류시장 진출을 통해 시장지배력 강화 및 신규사업 진출로 지역 중심 물류기업으로 성장하는 단계적 전략이 필요하다.



항만의 국제경쟁력 제고 필요성 대두

항만브랜드 도입과 활용으로 경쟁력 강화

한국해양수산개발원(원장 김학소)은 “항만브랜드 평가 및 활용방안을 위한 정책방향”(연구책임자 : 이종필 부연구위원)에서 우리나라 항만의 국제경쟁력 제고를 위해 항만브랜드의 도입과 활용에 대한 정책도입이 필요함을 제시하였다. 다음은 동 연구보고서의 주요내용을 정리·요약한 내용이다.



▷ 1. 항만분야에도 종합 브랜드 가치의 도입이 절실

그동안 제조업 분야 및 서비스 분야에서 중요시되던 브랜드 가치가 항만분야에도 도입할 필요가 있는 것으로 평가되었다. 한국해양수산개발원은 국내·외 주요 컨테이너 항만 14개를 대상으로 항만브랜드를 평가하였다. 우리나라는 부산항, 광양항, 인천항,

평택당진항 등이 평가대상이었으며 해외는 상해양산항, 싱가포르항, 홍콩항, 고베항, 로테르담 등 중국, 싱가포르, 일본, 유럽의 대표적인 항만을 대상으로 하였다.

항만브랜드 평가를 위하여 국내·외 항만관련 종사자와 전문가를 대상으로 인식조사를 하였다. 인식조사는 항만브랜드와 항만경쟁력 제고 간의 관계,

항만브랜드의 유·무형적 요소의 중요도, 개별 항만에 대한 인식과 항만브랜드 요소에 대한 개별 평가 등으로 이루어졌다.

조사결과 항만브랜드가 항만경쟁력 제고에 효과가 있다는 의견이 압도적(응답자의 95.2%)이었고, 긍정적 효과로서 물동량 유치(75.2%)를 가장 많이 거론하였으며, 항만과 인접한 도시발전과 관광산업 진흥 효과(16.8%)도 많이 거론되었다. 항만브랜드의 가치비중은 유형적 가치 비중이 68.3%, 무형적 가치 비중이 32.7%로서 무형적 가치증진에도 많은 노력이 필요할 것으로 분석되었다.

▷ 2. 항만브랜드 가치 제고를 위해 항만생산성, 서비스 및 물류, 인지도 제고에 노력해야

연구팀은 항만브랜드를 17개 속성요소로 설정하고, 다시 접근성, 생산성, 서비스 및 물류 등 유형적 요소와 만족도, 인지도, 경쟁적 지위 등 무형적 요소로 재분류하여 항만브랜드 제고에 영향을 미치는 강화요소를 구조방정식 모형을 구축하여 평가하였다.

평가대상 항만별로 약간씩 차이를 보였으나 대체로 항만브랜드 요소 중 생산성, 서비스 및 물류, 인지도 등의 요소의 강화가 필요하다고 보았다. 특히 생산성 요소가 중요한 것으로 나타났으며(8.30), 서비스 및 물류(1.83), 인지도(4.60) 등의 요소가 항만브랜드 제고를 위하여 강화되어야 할 요소로 분석되었다.

부산항, 상해양산항 등 글로벌 대형항만은 서비스 및 물류, 인지도 요인의 강화가 필요하고 인천항, 평택·당진항 등 핵심거점항만은 생산성 향상에 일차적 노력 필요하다. 부산항, 상해양산항, 싱가포르항 등 소위 글로벌 대형항만은 서비스 및 물류, 인지도 요인의 강화가 필요한 것으로 분석되었다. 또한 사 용료 및 내륙수송비, 하역장비, 항만대기시간, 항만 마케팅 활동 등의 개선이 필요한 것으로 나타났다.

반면, 인천항, 평택·당진항 등 핵심거점항만을 목표로 하고 있는 항만은 우선 항만시설 확충, 대형 선사와의 연계성 등 생산성 향상에 노력할 필요가 있는 것으로 분석되었다. 광양항의 경우 당초 목표와 달리 아직은 인천항, 평택·당진항 수준에 머물고 있는 것으로 분석되었다.

▷ 3. 허브항만으로 성장하기 위한 항만브랜드 강화를 위해서 무형적 브랜드 요소 강화가 핵심

궁극적으로 항만의 성장을 도울 항만브랜드 강화 전략은 유형적 요소(접근성, 생산성, 서비스 및 물류 등)를 강화하되, 앞서 언급한 만족도, 인지도, 경쟁적 지위 등 무형적 브랜드 요소를 강화하는 것이어야 한다.

부산항, 상해양산항, 싱가포르항, 홍콩항 등 대형 항만의 경우 항만경쟁력의 궁극적인 제고를 위해서는 무형적 브랜드 요소를 강화하여야 하고, 인천항, 고베항, 도쿄항, 광양항 등 아직은 대형항만으로 발돋움하지 못하고 있는 항만의 경우는 상대적으로 유형적 요소를 강화할 필요가 있다는 것이다. 이같은 연구결과, 일류항만이 갖추어야 할 궁극적인 조건은 항만브랜드 강화전략이라는 것을 말해준다.

▷ 4. 항만별로 특화된 브랜드 전략 구사 필요

항만브랜드 가치를 제고하기 위해서는 각 항만별 브랜드 이미지의 재구축을 비롯한 맞춤형-목표지향형 브랜드 강화전략을 수립할 필요가 있는 것으로 나타났다. 이에 따르면 부산항의 경우 유형적 요소와 무형적 요소의 비중을 비슷하게 유지하면서 항만브랜드를 향상시킬 경우 상해양산항과 경쟁하면서 동북아 중심항만으로 도약할 발판을 마련할 수 있으며, 인천항의 경우 유형의 시설적 요소를 강화하여 북중국 항만과 경쟁하면서 환황해권 중심항만으로 도약할 필요가 있다.



일본 대지진 여파와 일본경제의 중장기적 향방

LG경제연구원, 일본 산업의 각 분야별 동향 분석

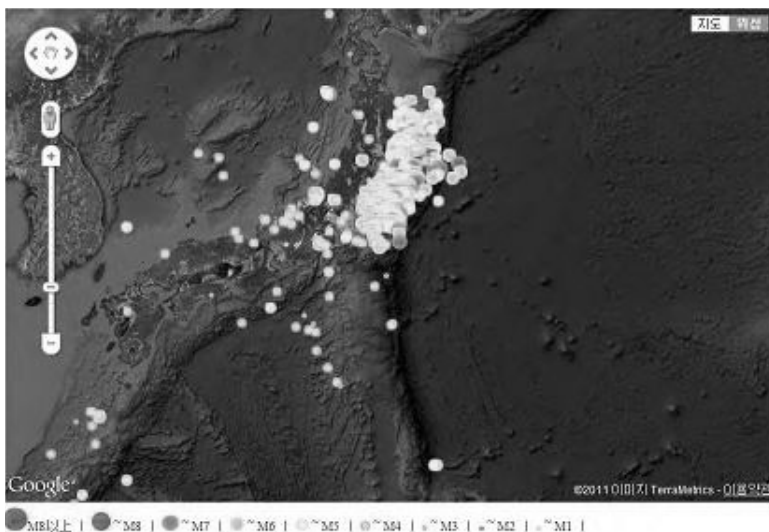
2011년 3월 11일에 일본 동북지방의 미야기현 인근 해상을 진원지로 발생한 대규모지진은 수많은 여진을 수반하며 동북지방뿐만 아니라 관동 지방 경제를 강타, 일본의 단기적 경제위축과 함께 장기적 파장이 우려되고 있다. 일본과 다양한 경제적 상호관계를 유지하고 있는 한국의 경제에도 적지 않은 타격이 예상되기 때문에 현 시점에서 일본의 일본경제를 분석하고 중장기적인 향방을 점검해 보아야할 필요가 있다. 다음은 LG경제연구원에서 발표한 “Japan Insight”의 주요 내용을 정리·요약한 것이다. (편집자주)

□ 일본 대지진의 여파와 일본경제의 중장기적 향방

▶ 대지진으로 전국적인 산업생산 차질 발생

지난 3월 11일에 일본 동북지방의 미야기현 인근 해상을 진원지로 발생한 대규모지진(Magnitude 9.0) 이외에도 광범위한 지역에서 지진이 발생했으며, 3월 6일~17일 사이에 1천6건의 지진이 관측되었다.

일본 대지진 발생 지역 (3월 6일 ~ 3월 17일: 1천6건)



(자료 : LG경제연구원)

피해 지역이 광범위하기 때문에 지진 명칭에 대해서도 '동북지방 태평양 연안 지진(東北地方太平洋沖地震)'이라는 기상청 발표의 일본정부 공식 명칭을 나누고 각 언론사에서는 마음대로 변경하여 보도되고 있는 상황이다.

이번에 대규모 지진 피해를 입은 동북지방의 경우 일본 전체에서 차지하는 경제규모가 6.4%에 이르며, 농업과 함께 전자 산업의 비중이 높다. 동북지방은 아오모리, 이와테, 미야기, 아키타, 야마가타, 후쿠시마 등 6개 현이며, 일본 전자 부품 기업들이 대

거 진출하여 일본 내에서 전자산업의 비중이 10% 정도에 달하는 지역이다.

한편 관동 지방에서도 일정한 피해가 확인되고 있으며, 관동 지방의 경우 일본경제의 40% 정도에 달하는 핵심 지역이다. 관동 지방은 도쿄, 사이타마, 카나가와, 치바, 이바라기, 도치기, 군마 등이며, 이들 지역은 동북 지방과도 분업하면서 서부 일본으로 부품 및 소재를 공급하며 이번 지진으로 동경전력이 큰 타격을 입었기 때문에 관동 지역

일본 대지진 피해사진



전반에서 전력 부족 문제가 장기화될 전망이며, 이에 따른 생산차질, 소비 위축 등 경제 하강 요인이 커질 것으로 보인다.

동북 및 관동 지방을 합한 경제규모는 일본 전체에서 43%라는 상당한 비중을 차지하고 있기 때문에 이들 지역에서의 피해 복구가 늦어질 경우 일본경제의 부진이 불가피하다. 사실, 이번 지진 피해가 거의 없었던 관서 지방이나 큐슈 지방에서도 일본 동부로 부터 부품 등을 구하지 못해 공장 가동이 중단되는 사태가 발생했다.

이번 지진으로 가동을 멈추게 된 공장 중에서도 피해 정도가 각각이 다르고 동북부라도 내륙부 공장의 경우 물리적 피해 규모가 경미한 수준에 그치는 곳도 있고 상황 파악에 어려움이 많은 것이 사실이다.

▶ 위기 극복 통한 경제 도약에 성공할 것인지의 갈림길

일본의 경우 인프라 등의 건설 기술력, 기계 등 제

조업 경쟁력으로 봐서 복구 작업이 다소 지연되더라도 결국에는 작업에 박차가 가해지고 복구 수요에 따라서 경제성장이 촉진되는 패턴이 나올 것은 확실하다. 지진 피해가 크기 때문에 그만큼 복구 수요가 광범한 지역에서 막대한 규모로 발생할 것으로 보인다.

일본은 제2차 세계대전 패전 이후의 피해 복구라는 지금보다도 더 어려운 상황을 극복한 경험을 가지고 있으며, 오일쇼크, 한신 대지진 등 여러 국난(國難) 극복 과정에서도 저력을 발휘한 바 있다.

1995년 1월 17일 한신 대지진

그러나 한신 대지진의 경우 피해 복구 수요가 나온 수년 동안은 경제가 회복되었으나 이를 새로운 경제발전의 계기로 활용하지는 못하였다. 한신 대지진이 발생한 1995년부터 1997년 사이에는 연평균 실질경제성장률이 2.1% 수준을 기록하였으나 복구가 끝난 1997년에서 2000년 사이에는 성장률이 오



히려 0.2%로 하락하였다.

지난 제2차 세계대전 패전 이후의 복구 과정은 단순한 건설 이상의 의미를 가지고 있었으며, 미군정이 강제하긴 했지만 민주화를 이루고 토지개혁을 통해 농촌의 부흥을 도모하면서 중간소득계층을 확대시키는 한편, 노사화합을 통한 일본식 경영의 틀을 마련하였다.

그러나 대기업에 대한 규제 강화나 예금 봉쇄와 같은 긴축정책은 수요침체로 이어져 일본의 경제부흥에 적신호가 켜지기도 했으나 1달러 360엔의 엔저 수준에서의 고정환율제와 한국전쟁에 따른 특수가 일본경제의 부흥에 크게 기여하였다고 평가되고 있다. 또한 파괴된 산업 시설을 최신 기술로 복구하면서 오래된 기술을 유지했던 미국 제조업과의 경쟁에서 일본은 유리한 위치를 차지할 수 있었다고도 할 수 있다.

1970년대의 오일쇼크 당시에도 일본은 1차 에너지 중에서 석유가 차지하는 비중을 1975년 77.4%에서 2005년 48.9%로 꾸준히 낮추는 등 탈 석유화, 에너지 효율 제고에 도전하여 성과를 거두었다. 그 결과 연비가 좋은 일본 자동차 등이 미국시장을 석권하기도 하여 오일쇼크는 결국, 에너지 절약에 능한 일본 제조업의 도약에 기여를 하였다.

그러나 이와 같이 성과를 보였던 일본경제의 혁신 능력은 점차 약화되었다. 1990년대의 부동산 버블 붕괴 이후의 장기불황 극복에는 오랜 시간이 소요되었으며, 1995년의 한신대지진의 복구도 늦어져, 고베항은 아직도 과거의 위상을 회복하지 못하며 아시아 역내 거점 항구로서의 위상이 부상항 등으로 분산되기도 하였다.

이번 지진으로 예상되는 일본의 노력으로는 우선 일본경제의 고질적인 수요부족으로 인한 디플레이션의 악순환을 차단하는 한편 차세대 산업 육성, 고령화 대응 등에 주력할 것으로 보인다. 예를 들면 원전 피해가 극심해진 후쿠시마의 경우 차세대 산업인

전기자동차의 보급에 박차를 가할 방침이다. 그리고 일본이 이번 대지진의 피해 복구 과정에서 과거 제2차 세계대전 복구 당시와 같이 신기술인 차세대 그린 인프라에 대규모로 투자하면서 세계 그린 산업에서의 주도성을 확보해 나갈 가능성도 존재한다.

이와 같이 지진 피해의 복구와 함께 제2차 세계대전 이후의 개혁기처럼 일본이 기존의 경제 및 사회 시스템의 구조혁신을 성공할 수 있는지가 중요한 포인트라고 할 수 있으며 이번 대지진으로 인해 오히려 경제가 약화될 가능성도 존재하고 있다.

□ 일본의 경제 동향

▶ 대지진의 충격으로 일본경제의 조정기 탈출 시기 지연

일본정부 내각부는 3월의 월례경제보고에서 작년 4분기에 마이너스 성장을 기록한 일본경제가 회복세로 전환했지만 자율적인 회복력이 미약하고 이번 동북지방태평양연안대지진의 영향도 우려된다고 지적하였다.

아울러 내각부는 지난 3월 23일에 이번 지진에 의한 피해 규모가 한신대지진의 10조엔을 능가하여 16조엔~25조엔에 달하고 2011회계연도 GDP를 0.2~0.5% 정도 감소시킬 것으로 예상하였다.

다만, 이러한 시산은 이번 지진 피해에 따른 도쿄 전력의 발전 능력 하락과 제한 송전에 따른 GDP 감소 효과를 고려하고 있지 않기 때문에(부품 등의 유통 물류 차질을 고려) 성장률 하락 효과는 이것보다 더 클 수가 있을 것으로 예상된다.

이와 같이 대지진에 따른 인프라, 주택 등 자산 피해는 기업의 생산 활동이나 고용을 위축시키면서 경제활동 전반에 악영향을 주게 된다.

이번 대지진은 도시 집중형 피해를 입은 한신 대지진 당시와 달리 일본의 동부 태평양 연안 지역 전반에서 산업 및 물류 인프라에 타격을 주었기 때문에 기

업의 일시적 생산 활동이 보다 크게 위축될 수 있다.

원전 사고 등으로 인한 도쿄 전력의 전력생산 차질과 이로 인한 제한 송전이 기업 활동이나 가계 소비활동을 더욱 위축시킬 수 있다. 도쿄전력의 3월 23일 기준의 피크 사용시점의 발전량은 전년도에 비해 1천만kw, 30%이상 적은 실정인데다 전력 사정의 개선에 시간이 소요될 것으로 예상된다.

특히 도쿄전력은 각 지역별 및 시간대별로 제한 송전을 실시하고 있는데, 이에 따라 도쿄를 포함한 수도권 지역의 상점이나 공장들이 생산을 중단해야 할 부담이 있어서 정상적인 기업 활동이 어려운 상황이다.

이러한 영향으로 인해 일본경제가 당초 예상과 달리 금년도 2/4분기~3/4분기에 마이너스 성장에 빠질 가능성 존재한다.

다만, 지진 등 자연재해에 따른 자산 피해는 이를 복구하기 위한 경제활동이 시차를 두고 확대되기 때문에 경제성장에 대한 마이너스 효과는 점진적으로 상쇄되며, 이번 일본 대지진의 경우도 이러한 패턴을 보일 것이다.

또한 일본의 경우 재정적자가 문제가 되지만 일본은 국가 전체적으로는 대외수지가 흑자이며, 3조 달러에 육박하는 세계 최대의 순 채권국이기 때문에 복구 자금 마련에 문제가 없을 것이며, 일본의 물가상

승률은 지난 2월 기준으로 전년동월비 0%에 그치는 등 인플레이션보다 디플레이션 압력을 우려해야 할 상황이기 때문에 일본은행이 대규모 양적금융 완화를 통해 통화량을 더욱 확대시키는 것도 가능하다.

원래 금년도 일본경제는 1.5% 정도의 성장세가 예상되었었지만 일본정부 추산 수준의 연간 경제성장을 하락 효과(최대 0.5%p)를 가정하면, 2011년도 일본경제는 1% 정도의 플러스 성장을 기록할 수 있다는 계산이다.

실제로 이번 대지진 이후 2011년 일본경제에 관한 수정 전망을 공표한 기관들의 전망치를 보면 노무라, 다이와 등 일본계 주요 증권사나 Citi, Barclays Capital 등의 외국계 금융회사들 다 올해 일본경제가 여전히 1% 이상의 성장률을 기록할 것으로 전하고 있다.

그러나 전력 부족 문제, 원전 사고에 따른 방사능 유출과 소비심리 불안 등으로 복구수요의 플러스 효과가 현실화되는 데에는 시간이 소요될 것으로 보이며 일본지역에 대한 부품 공급 차질에 따른 일시적 생산 감소 압력 등의 부정적 효과와 함께 다른 지역에서의 대체 생산, 공장 정상화 이후 예상되는 야근을 통한 생산 확대 등의 긍정적 효과도 고려할 경우 2011년 일본경제가 0%대의 저조한 성장세에 그칠 가능성도 존재한다.

대지진 이후의 2011년 일본경제 성장률 수정 전망 사례

	성장률 수정 전망치(%)	성장률 수정 폭(%P)	2011년도 추경예산 규모
Barclays Capital	1.7	-0.3	7조엔~8조엔
Citi	1.3	-0.6	8조엔~9조엔
Daiwa	1.2	-0.2	5조엔~6조엔
Noruma	1.1	-0.4	6조엔
BNP Paribas	-0.9	-2.5	5조엔

(자료 : LG경제연구원)



고려해운

신용화 전무 부사장 승진

고려해운(대표 박정석)은 2011년 3월 4일부로 임원인사를 다음과 같이 단행했다.

신용화 부사장 승진, 박철균 상무 (경영관리부 재정팀, 업무심사팀 담당) 승진이 있었다.

대한통운

UAE 원전 물류 전담업체 선정



대한통운(사장 이원태)은 사상 최초의 해외 원자력 발전소 건설 사업인 한국전력의 아랍에미리트(UAE) 원전 프로젝트 국제물류 입찰에서 1순위 업체로 선정됐다고 밝혔다. 대한통운은 최종 낙찰자로 선정될 경우 오는 4월부터 2020년 5월까지 아랍에미리트 원전 건설 기간 중 한국과 미국, 일본 등 원자력 발전 기자재 공급사로부터 아랍에미리트 수도 아부다비의 브라카 원전 건설 현장까지 원전 건설을 위한 기자재의 해상운송과 현지 항만 하역, 중량물 운송, 컨테이너 운송을 비롯한 물류 전 과정을 전담하게 된다.

대한통운은 항만하역, 육상운송, 중량물 운송 등 물류 전 과정에 걸친 포트폴리오와 80여 년에 걸쳐 축적한 물류사업 노하우, 전문인력을 바탕으로 국가적 프로젝트의 완벽한 수행에 전사적인

노력을 펼치기로 했다. 한편 대한통운은 과거 한국 최초의 원자력 발전소인 고리 원자력 1호기 발전소를 비롯해 월성, 신월성 1·2호기, 영광 원전과 서울 당진리, 보령화력 발전소, 안양, 분당 열병합발전소의 발전 및 건설 기자재를 완벽하게 수송한 바 있으며 1980년대부터 사우디아라비아 담맘, 라스알가 항과 카디마 항 등지에서 항만하역과 육상운송을 수행했던 경험이 있다.

양해해운

이상훈 부회장 취임

3월 31일 양해해운은 주주총회를 통해 이상훈 대표이사 부회장을 선임했다. 이상훈 대표이사 부회장은 CFO직을 겸임하게 된다.

이날 이상훈 부회장은 “양해해운과 인연이 특별하다”며 “이력으로 보면 맞는게 없어 보일지 모르지만 이같은 특별한 인연을 잘 살려 최선을 다하겠다.”고 밝혔다

이상훈 부회장은 1974년 서울대 상과대 경제학과 졸업, 한국은행 거쳐 대우그룹 전무, 동부아남 반도체 부사장 역임, C&F 캐피탈 상임고문을 역임한 바 있다.

한편 최영후 대표이사 부회장은 회장으로 취임했으며 이상훈 부회장과 각자대표로 활동하게 된다.

STX 팬오션

STX마린서비스(주)설립

STX(대표 이종철)가 선박관리 및 해양서비스 등의 사업부문을 강화하기 위해 STX마린서비스(주)(가칭)를 분할하여 새로운 회사로 설립했다.

STX는 지주·무역·자원개발 등 사업부문과 선박관리 및 해양서비스 등 사업부문의 분리를 통하여 사업전문성을 제고하고 독립적인 자율경영을 통하여 책임경영 체제를 강화한다는 방침이다.

또한 STX는 이같은 새로운 회사 설립은 STX의 선박관리 및 해양서비스 등 사업부문의 분할을 통하여 전문화된 사업영역에 회사별 핵심역량을 집중함으로써 경쟁력을 강화하기 위한 목적이라고 밝혔다.

이번 STX마린서비스(주) (가칭)의 설립은 상법 제530조의2 내지 제530조의12에서 정하는 바에 따라 분할되는 회사가 영위하는 사업 중 선박관리 및 해양서비스 등 사업부문을 분할하여 새로운 회사를 설립하되, 분할되는 회사가 설립되는 회사 발행주식의 100%를 취득하는 단순·물적 분할의 방법으로 분할하며, 분할 후 기존의 분할되는 회사는 존속하고 설립되는 회사는 비상장법인인 이 된다.

한편 STX마린서비스(주)(가칭)는 100여 척의 관리선을 기반으로 Scale Merit를 활용하여 선박 보선, 신조 감리, 해사기술 서비스, 해상 보험, 선원 공급과 교육 및 관리 등 다양한 선박관리의 분야에서 종합적인 서비스를 제공하고 있다.

SK해운

현대상선에 VLGC 1척 발주

국내 4위권 해운회사인 SK해운(대표이사 황규호)이 최근 현대중공업에 초대형 가스운반선(VLGC) 1척을 발주했다.

28일 관련업계에 따르면, SK해운은 최근 현대중공업과 8만2천CBM(m³)급 초대형 가스운반선(VLGC) 1척을 건조한다는 내용의 계약을 체결했다.

이는 SK해운이 올해들어 처음으로 발주한 것으로, 지난해 11월 SK해운이 현대중공업에 발주한 선박과 같은 선종이다.

SK해운 관계자는 “이 선박은 SK가스와 수송계약을 체결했으며, 향후 LPG물량을 실어나를 예정”이라고 설명했다.

한진해운

첫 대형 사선 탱커 명명식 개최



한진해운(대표 김영민)이 첫 대형 사선 유조선 명명식을 가졌다.

3월 2일 오전 11시 울산 현대 중공업에서 실시된 이번 행사에는 선박의 스폰서를 맡은 최은영 회장을 비롯해, 윤주식 부사장, 백대현 전무 및 현대 중공업 이재성 사장 등 관련 임직원 약 100여명이 참석해 한진해운의 첫 대형 사선 유조선의 명명을 축하했다.

‘한진 라스 타누라(HANJIN RAS TANURA)’로 이름 지어진 동 선박은 30만톤급 대형 유조선으로서 선체 길이만 333미터로 프랑스의 에펠탑(320.755미터-안테나 포함)보다 약 13미터 더 길다. 또한 대한민국에서 소비되는 하루 석유 사용량인 약 200만배럴(barrel)을 운송할 수 있는 대형 유조선이다.

한진해운에 따르면 연료유 탱크 보호 규정(FOTP-Fuel Oil Tank Protection)에 따라 연료유 탱크를 이중선체 구조로 설계하여 안전 사고에 만전을 기하는 한편, 기존 엔진에 비해 연비 개선 능력이 탁월한 엔진을 장착하여 경제성에도 주안점을 둔 선박이다.

한편, 한진해운은 현재 약 100여척의 다양한 벌크 선대를 운영하고 있다.

현대상선

중국 산둥성 종합물류사업 첫발

현대상선(대표 김성만)은 지난 3월 3일 중국 산둥성 교통운수그룹과 해운 및 내륙 물류사업에 대한 MOU를 체결했다고 밝혔다.

이번 MOU 체결로 인해 현대상선은 산둥성에 진출해 있는 해운물류 서비스의 확대는 물론, 내륙 물류사업에까지 진출할 수 있는 계기가 되었다고 평가했다.

중국 산둥성은 지난해 1천201만TEU를 처리한 세계 8위의 컨테이너 터미널인 칭다오항과 최근 성장세가 두드러진 옌타이항이 위치해 있는 동북아 물류 중심지이다.

또한 산둥성에는 한국기업들이 유독 많이 진출해 있으며, 지리적으로도 가까워 지난해 한국과 산둥성의 교역량은 280억 달러에(한화 29조원) 이르고 있다. 이에 이번 MOU 체결은 이러한 전략적 요충지에 현대상선이 종합물류사업의 교두보를 마련했다는 데 큰 의미가 있다.

현대상선이 산둥성 교통운수그룹과 체결한 MOU에 따르면 첫째, 두 회사는 해운 및 내륙운송 사업에 협력기로 했다. 현대상선이 강점을 지닌 중량화물선 및 벌크선대를 통해 해운운송 사업에 협력한다. 또한 산둥성 교통운수그룹이 보유한 여객운송(고속버스)사업과 연계된 택배사업도 검토하기로 했다.

둘째 항만·물류센터의 개발과 관리에 협력한다. 현대상선과 교통운수그룹은 이번 MOU 체결로 청도항에 컨테이너 물류센터를 확보하는데 협력기로 했다. 양사는 이러한 사업을 기반으로 향후 컨테이너 항만 확보에도 협력한다는 계획이다.

셋째 향후 합작법인 설립에 협력기로 한다. 산둥성 내에는 다양한 물류사업의 기회가 많기에 이들 사업을 발굴하고, 특히 산둥성 교통운수그룹이 물류사업에 대한 현대상선의 적극적인 투자

와 협력을 필요로 해 이를 구체화하는 회사 설립에 합의한 것이다.

이날 현대상선과 MOU를 체결한 산둥성 교통운수그룹은(Shandong Province Communication and Transportation (Group) Corp. 山東省交通運輸集團有限公司) 산둥성 국유자산 관리위원회 산하 기업으로 사업분야는 고속버스 여객 및 화물운수, 대형화물사업, 물류, 연안 및 외항 해운업, 선박대리업 등의 사업을 수행하고 있다. 한편 이날 MOU 체결식에는 행사의 중요성을 고려해 양측의 임원들이 대거 참석했다. 현대상선 측에서는 이석희 사장, 강성일 기획지원부부장, 이영준 벌크사업부부장, 손영일 중국본부장 등이 참석했고, 산둥성 교통운수그룹에서는 우종창(Wu Zong Chang) 회장, 왕치옌(Wang Qian) 사장 등 50여명이 참석했다.

국립해양조사원

여수 해양정보 인터넷 서비스 실시

국립해양조사원(원장 임주빈)은 여수 앞바다의 해수면 높이, 수온, 바람 등과 함께 바닷물의 흐름을 한눈에 볼 수 있는 인터넷 서비스를 실시한다고 밝혔다.

여수 주변 바다는 대형유조선과 화물선의 입·출항이 빈번한 곳으로, 주변지형이 복잡하고 바람과 조류(潮流)의 영향으로 바닷물의 흐름이 심하게 변하여 해양사고의 위험성이 높은 곳이다.

이 해역에서는 최근 10년 동안 매년 평균 8건의 해양사고가 발생하였으며, 특히 1995년에는 씨프린스호의 유류오염사고로 735억원의 피해가 발생되기도 했다.

국립해양조사원은 이 해역에 전파를 사용하여 바닷물의 흐름을 측정하는 단파레이더*

를 설치하여 여수에서 광양항에 이르는 600km²(여의도 면적의 70배)해역에 대한 해수

흐름 정보를 매 30분 간격으로 수집할 수 있게 되었다. 이와 함께 인근의 해양 관측부이를 통해 수집된 다양한 해양정보(수온, 염분, 기온, 기압, 바람, 조류 등) 도 함께 제공할 수 있게 되었다.

※ 단파레이더(HF-Radar) : 육상 안테나에서 단파를 해상에 발사하고 바다표면에서 반사되어 되돌아오는 위상차를 분석하여 해수흐름 정보를 측정하는 장비이다.

국립해양조사원 관계자는 이러한 바닷물의 흐름정보가 서비스됨에 따라 해양사고 발생 시 수색 및 구조, 오염물 확산 방지 등 신속한 대응이 가능해졌으며, 항만관제와 해양 레저활동 지원 등 다양한 분야에도 활용될 것으로 기대된다고 밝혔다.

국립해양조사원은 앞으로 우리나라 연안의 주요 항로에 대하여 해양정보 서비스를 확대해 나갈 계획이며, 올해는 거제도~부산 주변 해역을 관측할 수 있는 단파레이더를 설치할 예정이다.

전국해상산업노동조합연맹

일본대지진 관련 성금모금운동 전개

전국해상산업노동조합연맹(위원장 이중환)은 일본 대지진과 관련한 성금모금운동 전개와 함께 방사능 피폭에 대한 선박과 선원대책을 정부측에 촉구했다.

전국해상산업노동조합연맹은 3월 17일 오후 2시, 부산 마린센터 2층 회의실에서 긴급 의장단 회의를 개최하고, 지난 3월 11일 일본 동북부 지역을 강타한 대지진과 쓰나미로 재난을 입은 일본선원노조 소속 조합원과 선원 노동자들을 돕기 위한 성금 모금운동을 전개하기로 결정했다.

이에 연맹은 성금모금에 협조를 요청하는 공문을 연맹 산하의 54개 가맹 단위노조로 발송하고, 연맹과는 오랫동안 형제애를 나눠온 일본선원노조 조합원과 선원노동자들에게 희망의 불씨를 살

릴 수 있도록 적극적으로 모금 운동에 동참하기를 독려했다.

오는 3월 25일까지 전개될 이번 성금 모금으로 연맹은 약 2만달러 이상을 지원할 예정이다.

한편, 이번 긴급의장단 회의에서는 성금 모금운동과는 별도로 후쿠시마 원전폭발로 인한 방사능 유출과 피폭 가능성이 증가함에 따라 일본 지역을 향해하는 우리 선박과 선원에 대한 정부차원의 대책을 조속히 수립할 것을 요구하는 성명서를 채택하고 정부는 즉각 위험지역 항해에 관한 제한조치를 취할 것을 강력하게 요청함은 물론, 선박 안전 계획 수립과 우리 선원들에게 일본해역에 대한 항해 거부권을 보장할 것을 요구했다.

양현재단

STC-Korea에 장학금전달



양현재단(이사장 최은영)은 지난 3월 16일 네덜란드 국제물류대학 한국분교(STC-Korea)에 장학금 5천만원을 전달했다.

이번 장학금은 해운물류분야의 우수한 전문인력 양성에 이바지하기 위한 양현재단의 장학사업의 일환으로 2008년부터 꾸준히 이어져 올해 해

운물류학 석사과정 신입생 중 선발된 4기 장학생 2명에게 전달됐다.

이날 전달식에는 네덜란드 폴 멩크펠트(Paul Menkveld) 대사와 네덜란드 물류대학 모리스 안센(Maurice Jansen) 학장이 직접 참석하여 장학생들을 축하하는 한편 한국의 최초 외국교육기관인 네덜란드국제물류대학 한국분교에 대한 관심과 지원에 감사의 뜻을 전했다.

한편 네덜란드 로테르담에 본교를 두고 있는 네덜란드 국제물류대학 한국분교는 광양항 월드마린센터에 위치, 지난 2007년 9월 개교식을 갖고 2008년3월부터 석사과정 교육을 시작하여, 올해 4기 입학생을 선발했다.

한국선급 기업 블로그 개설



한국선급(회장 오공균)이 고객과의 소통확대 및 다양한 정보전달을 위해 한국선급 공식 기업 블로그(<http://blog.naver.com/krblog>)를 개설했다.

한국선급 블로그는 국제해사동향, 최신 기술소식 및 홈페이지에서 볼 수 없었던 한국선급 내부 행사소식이나 부서소개, 동아리 활동 내용 등으로 구성되어 네티즌에게 좀 더 친근한 한국선급의 모습을 알릴 수 있게 제작됐다.

한국선급 관계자는 “앞으로 다양하고 알찬 콘텐츠

츠로 고객과 양방향 소통을 할 수 있는 블로그로 성장시킬 계획”이라고 밝혔다.

한국선주상호보험조합

보험료 기준 전년도 대비 20% 성장기록

한국선주상호보험조합(회장 이운재)은 지난 3월 16일 제11차 정기총회에서 금년도 갱신 결과 210개 회원사, 872척, 1001만톤, 보험료 3,018만 달러를 달성했다고 발표했다. 이는 보험료 기준 전년도 대비 20% 성장한 것이다.

이번 총회에서는 임기가 만료된 창명해운 이경재 회장, 현대상선 강성일 상무, 범한상선 백성호 사장이 이사로 중임됐으며 사조산업 이갑숙 사장이 새로 선임됐다.

KP&I 관계자는 이번 성장의 배경에 대해 “사고 발생시 조합원의 걱정과 관심을 최대한 고려한 신속한 사고처리와 대응, 전 세계적 현신적 지급 보증서 제공노력, 안정적 재보험 구조에 따른 효율 경쟁력, 시간차·언어장애 없는 전문적 초기 사고처리 대응, 해상운송·해상보험 및 해양사고 처리에 관한 전방위 상담서비스 등을 높게 평가한 우리 해운사로부터 전문성에 대한 신뢰와 후원을 받고 있음이 반영된 결과”라고 평가했다.

KP&I에 따르면, 자산은 지난 5년간 5배로 성장했고, 자본은 6배 증가했으며, 비상준비금은 2010년 당기순이익 65억원 및 미처분 이익잉여금을 포함하여 75억원이 증가한 184억을 기록했다.

IG클럽의 책임준비금 대비 총자산이 평균 117%인데 반해, KP&I는 약 190%여서 KP&I의 자산건전성은 매우 안정적인 것으로 평가된다.

지난해 선주상호보험조합법 개정을 통해 비영리법인으로 법정된 KP&I는 더욱 빠른 속도로 비상준비금을 확충할 수 있게 되어 자산건전성은 더욱 좋아질 것으로 예상된다.

이미 케이프사이즈 선박과 월드와이드 항해선박

을 제한 없이 인수하고 있는 KP&I는, 지속성장 전략으로써 FD&D담보개시, 해외시장개척, IG와의 제휴확대 등을 중점적으로 추진할 계획이다.

한편 KP&I는 2020년 보험료 1억달러, 가입톤 수 2,000만톤을 목표로 순항하고 있다.

한국해양소년단연맹

QR코드 제작으로 모바일 웹 도입



한국해양소년단연맹(총재 황규호)이 연맹의 특성을 살린 디자인의 QR코드와 연맹을 알릴 수 있는 모바일 웹을 제작했다.

지난 3월 8일 해양소년단은 연맹만의 특색을 살린 QR코드로 연맹 이미지 상승에 기여하고, 다양한 연맹 활동에 대해 단원은 물론 일반인들에게 손쉽게 접할 수 있는 기회를 제공하고자 QR코드와 모바일웹을 제작했다고 밝혔다.

스마트 폰에서 QR코드를 인식하면 연결되는 모바일 웹은 해양소년단 소개, 지방연맹 안내, 동영상/사진, 웹진 '바다친구들', 사진 콘테스트 안내, 메인 페이지 등 총 6페이지로 구성되어 있다.

한편 해양소년단은 앞으로 청소년과 일반인이 함께 참여 할 수 있는 사진 콘테스트를 통하여 해양에 대한 관심을 증대 시키고, 웹진 '바다친구들'을 격월간 발행하며 정보를 제공한다고 전했다.

한국해양대

인사발령 단행

한국해양대학교(총장 오거돈)는 3월2일자로 다음과 같이 인사발령을 했다.

해양과학기술대학장에 이한석 교수, 기획처 부처장에 최은순 부교수, 해양과학기술연구소장에 이호진 부교수, 산학협력단장에 김의간 교수, 산학협력단 부단장에 홍성화 조교수, 국제대학 행정실장에 조말순, 해기교육품질보증센터소장에 김종호 교수 등이 있다.

한국해양수산개발원

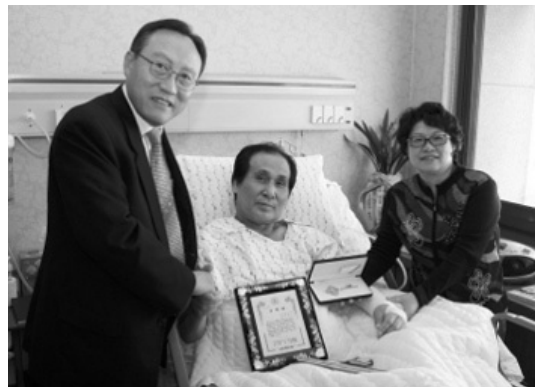
승진인사발령

연구위원으로는 이성우(글로벌·미래연구본부) 연구위원, 김형근(항만·물류연구본부)연구위원, 남정호(해양연구본부)연구위원, 강종호(수산연구본부)연구위원 승진이 있었다.

부연구위원으로는 박광서(글로벌·미래연구본부)부연구위원, 박수진, 홍장원, 장원근(해양연구본부)연구위원 승진이 있었다.

해기사협회

석해균 선장에게 공로패 전달



한국해기사협회 민흥기 회장은 지난 3월 17일 수원 아주대학교병원을 방문 '아덴만 여명작전' 중 충상을 입고 입원 치료받고 있는 석해균 선장

을 위문하고, 3만여 해기사를 대표하여 공로패와 행운의 열쇠를 전달했다.

민 회장은 “절체절명의 위기상황에서 인명과 선박을 무사히 구출하는데 살신성인의 정신과 탁월한 리더십을 발휘함으로써 한국 해기사의 명예와 위상을 드높인 공로를 높이 치하하고, 조속히 완쾌하여 바다로 돌아와 해운산업의 발전에 이바지해 줄 것”을 당부했다.

한편, 한국해기사협회는 지난 3월 16일 제57차 정기총회에서 석해균 선장에게 특별상을 수여할 것을 결의한 바 있다.

해양환경관리공단

윤리현장 선포식 개최



해양환경관리공단(이사장 이용우)이 윤리현장 선포식을 개최했다.

해양환경관리공단에 따르면 지난 3월 4일 ‘윤리현장 선포식’을 개최하고 해양환경관리공단 윤리경영 중장기 전략체계 및 로드맵 발표, 윤리현장 선포를 했다.

특히 이날 행사에서 해양환경관리공단 임직원들은 지속가능한 발전을 위한 공단의 윤리경영 의지를 고취하고 임직원의 윤리경영에 대한 인식

을 새롭게 하는 계기가 됐다고 평가했다.

한편 해양환경관리공단은 “이날 발표한 윤리경영 로드맵에 따라 사회공헌 활동, 투명경영, 반부패·청렴활동 등을 강도 높게 추진하여 사회적 책임을 완수하는 공공기관의 모범이 될 것”으로 밝혔다.

또한 공단은 3월 7일 자로 김현중(金顯鍾) 전 국토해양부 부이사관을 해양보전본부장(상임이사)에 임명했다.

신임 김현중 본부장은 1984년 구 해운항만청에서 공무원 생활을 시작한 이래 해양수산부와 국토해양부의 해운·항만, 수산 및 해양개발 정책 부서 등에서 두루 근무하여 해양분야에 폭 넓은 행정경험을 가지고 있다.

영국 웨일즈 대학원과 캐나다 델하우지 대학원에서 국제운송학(석사) 및 해양관리학을 공부한 김 본부장은 국제통으로 알려져 있으며, 특히, 2012여수세계박람회 유치위원회 근무시에는 선발팀장으로 파리에 파견되어 현지 유치교섭 실무 책임자로 활약한 바 있다.

해운조합

제13대 회장에 김시전씨 선출



김시전 청남해운(주) 대표이사가 한국해운조합 제13대 회장으로 선출됐다.

9일 한국해운조합은 제13대 회장으로 김시전 청남해운 사장이 선출됐다고 밝혔다.

김시전 회장은 부산대학교 경영대학원, 한국해양대학교 해사산업대학 과정을 수료했으며 해운조합 15대~16대 대의원 및 제17대~19대 부회장직을 역임했다. 현재 청남해운(주) 대표이사 및 부산 거삼장학회 이사장을 맡고 있다.



국토해양부, 해적퇴치 국제협력 강화

국토해양부, ReCAAP 부의장 역할 수행



여 종합적인 대응을 하도록 촉구할 예정임을 설명하고, 이에 대한 ReCAAP 체약국 지지를 요청하는 등 소말리아 해적피해 방지대책 관련 관계국간 협의를 주도하였다.

주요 내용으로는 IMO가 해적위험해역에 대한 모니터링, 해적정보 제공 및 해적경고 발령, 피해 발생시 연합해군 및 해적피해(선원, 선박, 화물) 당사국과의 24시간 공조체계 유지 등

국토해양부(장관 정종환)은 3.1(월) ~ 3.3(수) 2박3일간 싱가포르에서 개최된 제5차 아시아 해적퇴치협정(ReCAAP) 관리이사회에서 국토해양부 해사안전정책관이 관리이사회 부의장으로 선임되어 2013년 3월까지 2년간 부의장 업무를 수행할 예정이라고 밝혔다.

아세안 8개국 및 한·중·일 등 17개국 체약국 정부대표와 국제해사기구(IMO)를 포함 관련 협력기구 등 약 70여명이 참석한 이번 관리이사회에서는 아시아 역내 취약해역에 대한 체약국간 해적방지 협력 증진 및 소말리아 해적피해 방지 국제협력 증진방안 등이 집중 논의되었다.

특히, 우리나라는 오는 5월 국제해사기구(IMO) 해사안전위원회(MSC)에서 IMO가 소말리아 해적피해 예방을 위한 실질적인 업무 및 기능을 강화하

이 있었다. 국토해양부는 ReCAAP 관리이사회의 부의장국 업무 수행기간 동안 우리나라 선박의 주요 이용항로인 아시아 해역에서의 해적피해 예방을 위한 체약국간 협력을 더욱 강화함은 물론, ReCAAP 차원에서의 소말리아 해적피해 예방을 위한 국제협력도 한층 더 강화하여 국제사회에서의 해적피해 예방을 위한 주도적인 역할을 더욱 공고히 해 나간다는 방침이다.

국토해양부는 현재 ReCAAP 정보공유센터(싱가폴 소재)에 과장급 1명을 파견하고 있으며, 아시아 국가들의 해적퇴치 역량강화 등을 위해 매년 1억원의 기술협력기금을 동 센터에 기여하고 있다.

한편, 국토해양부는 금년 6월에 예정되어 있는 제4차 ReCAAP 고위급회의를 한국에서 개최할 예정이다.

IMO 해적피해방지를 위한 국제신탁기금 조성제안

구체적인 대처방안에 대한 회의 워싱턴에서 개최

지난 2010년 2월28일 워싱턴 DC에서 ICGPCS (소말리아해적퇴치연락그룹)작업반회의가 개최되었다.

각국 정부 관계자, ICS, INTERTANKO등 민간 해운단체들이 참석한 이날 회의에서는 해적퇴치를 위한 다양한 정보교환이 이루어졌다.

이날 회의에서 미국 해사청 소속 Mr. David Matsuda는 소말리아 해역 해적피해건수가 2010년 1,000건을 넘었다고 우려를 표명하였으며 EUNAVFOR은 그동안 14척까지 감소했던 파병함대의 수가 향후 3주 이내에 22척으로 다시 증가할 예정이라고 언급하였다.

각국 정부대표단은 해적피해 방지를 위한 BMP(해적대응절차)준수는 반드시 필요하며 IMO 내에서 ISPS 또는 ISM Code내에 강제화하는 방안을 마련해야 한다고 주장하였다. 또한 각국 정부는 사설무장요원의 탑승이 필요하다는데 의견을 동의했으나 일부 국가들이 이를 허용치 않고 있다고 우려를 나타내었다.

한편, 이날 회의에서는 EUNAVFOR에 파견된 해군 연락관에 대한 지원방안을 협의하였는데 연락관 1인당 소요되는 월간 1만3천달러 비용에 대해 4개 민간해운 단체 (BIMCO, ICS, INTERTANKO, INTERCARGO) 기관에서 지원하는 방안 등이 거론되었다. IMO는 장기적인 해적피해 방지 및 대처방안 마련을 위해 국제신탁기금(International Trust Funds) 조성의 필요성을 주장하였지만 4대 민간단체(BIMCO, ICS, INTERTANKO, INTERCARGO)를 포함한 해운업계에서는 동 제안에 대해 반대의



견을 피력하였다. 특히, ICS는 이날 해적모선에 대한 공식 의견을 발표하였는데 현재의 Navwarn시스템은 위험상황 발생 20분 후에야 선박이 상황을 감지할 수 있어 상황대처 효용성이 떨어진다고 주장하였다. 따라서 해적들의 모선사용 중지를 위한 해군병력의 강력한 대응이 필요하다고 강조하였다.

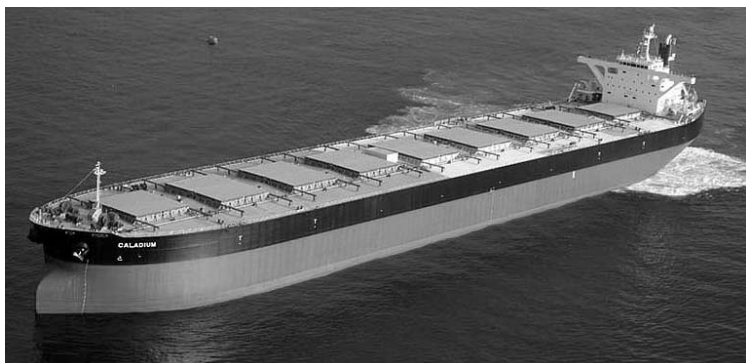
한편, ICGPCS(소말리아해적퇴치연락그룹)은 지난 2009년 1월 UN안전보장이사회결의 제1851호에 의거하여 창설되었으며 설립목적은 해적퇴치를 위한 국제 공조방안을 마련하기 위해서이며 참여대상은 각국 정부(60개국) 및 국제해운단체(IMO, ICS등)가 자발적으로 참여하였다. 동 회의는 전체 회의(1년에 3차례)와 작업반회의(수시)로 구성되며 4개의 작업반은 아래와 같이 구성이 된다.

- WG1 : 군사적 운영적 협력, 정보교환 및 능력 개발(의장국 : 영국)
- WG2 : 법적 문제(의장국 : 덴마크)
- WG3 : 해운업계 자기인식 및 기타능력 강화(의장국 : 미국)
- WG4 : 공공 정보(의장국 : 이집트)



선박투자회사법 개정안 14일 국무회의 의결

선박펀드 대선 의무 및 추가 출자제한 등 규제 완화



선박투자회사법 개정안이 3월 14일 국무회의에서 의결됐다.

국토해양부는 전문투자자 대상 선박펀드의 대선 의무, 추가 출자제한 등 규제를 완화하고, 선박펀드 운영과정에서 나타난 일부 미비점을 보완하기 위한 선박투자회사법 개정안이 14일 국무회의에서 의결됐다고 이날 밝혔다. 선박투자회사제도는 2004년에 처음 도입된 후 2010년까지 총 112개의 선박펀드(158척, 6.8조)를 인가하여 국적선대 확보와 해운산업 경쟁력 강화에 크게 기여해 왔으나, 최근 민간 선박펀드가 위축되고 있어 민간 선박펀드 중 큰 비중을 차지하는 전문투자자들의 의견을 수렴하여 금번 제도 개선안을 마련한 것이다.

현재 선박투자회사법상 선박펀드는 선박 확보 후에는 추가로 자금이 필요없다고 보고 기존 주주 보호 등을 위해 추가 주식 발행을 원칙적으로 금지하고 있으나, 운임급락 등으로 선박펀드 부실시 선박운항을 정상화하기 위한 최소자금 조달마저 어려워지는 문제가 있었다.

이번 개정안은 선박운항의 정상화 또는 투자자

보호를 위하여 필요한 경우에는 예외적으로 주주총회 결의를 거쳐 추가주식을 발행할 수 있도록 개선했다.

또한 현재 선박펀드는 2년 이상 대선계약 체결을 의무화하고, 신조선 펀드의 경우 펀드 조성시점(선박인도 2년전)에 대선 계약을 미리 체결토록 하고 있으나, 전문

투자자에게는 오히려 선박펀드에 참여하는 것을 어렵게 하는 제약요인으로 작용한다는 지적이 있어, 이번 개정안은 전문 투자자 대상 펀드는 대선 기간을 단축(2→1년 이상)하고, 신조선 펀드의 대선 계약 체결시점을 완화(펀드인가 시점 → 선박인도 예정일로부터 30일 이전)했다.

현재 선박펀드는 유가증권과 같이 선박 이외의 자산에 대한 투자를 금지(법§24③)하고 있으나, 이로 인해 배당시기 조정 등으로 여유자금이 발생해도 현금성 자산만 보유할 수 있어 기회비용이 발생하는 문제가 있었다.

이번 법 개정안은 이러한 점을 감안하여 전문 투자자로만 구성된 펀드에 대해서는 안전장치를 전제로 예외적으로 국공채 등 유가증권에 투자할 수 있도록 개선했다. 아울러 금융기관이 선박투자회사에 일정 규모 이상 투자할 때 반드시 관계당국의 승인을 받도록 한 출자승인규정 적용을 배제하도록 명문화하였으며, 이번 선박투자회사법 개정안은 국회 제출 후 심의를 거쳐 10월 1일 시행될 예정이다.

바다를 깨끗이... 해양쓰레기 7만여톤 수거

국토해양부 올해 쓰레기 수거 계획 수립



획이며, 주요 항구의 부유쓰레기와 홍수 등 재해로 밀려온 부유쓰레기도 5천6백톤을 수거·처리할 예정이다.

또한 자원봉사자, 민간단체, 지자체, 해군, 해양경찰 등이 참여하는 바다대청소 운동(바닷가 청결운동, 1사1연안 가꾸기 운동 등), 하천·하구 정화사업 등을 통하여 해안가에 표착된 각종 쓰레기 5만3

국토해양부(장관 정종환)는 해양환경을 개선하고 선박의 안전운항을 확보하기 위하여 올해에 바닷속 쓰레기, 해안가 쓰레기, 항구의 부유 쓰레기 등 해양쓰레기 총 7만톤 가량을 수거할 계획이라고 밝혔다. 해양 쓰레기는 바다를 오염시킬 뿐만 아니라, 폐어망 등 수중에 침적된 쓰레기로 인하여 물고기들이 그물에 걸려 폐사되기도 하고 심지어 선박의 스크류에 걸려 사고를 일으키기도 한다.

특히, 장마철이나 태풍 등으로 쓰레기가 해양에 유입되어 해안가에 방치됨으로써 자연경관을 해치고 수거·처리에도 골머리를 앓고 있다.

국토해양부는 지방자치단체와 합동으로 바닷속에 침적된 어망 등 쓰레기를 수거하고, 어민들이 조업중에 인양한 폐어구·어망 등을 구매하여 약 1만2천톤의 바닷속 침적쓰레기를 수거·처리할 계

획을 수거할 계획이다. 이러한 해양쓰레기 수거사업으로 2006년부터 지난 5년간 총 36만4천여톤의 쓰레기를 수거·처리한 바 있다.

한편 국토해양부는 쓰레기의 해양유입을 최소화하고, 해양 쓰레기 수거사업과 실태조사 및 모니터링 실시, 해양쓰레기 통합정보시스템 구축 등을 통해 관리기반을 마련할 계획이며, 국민 인식제고를 위하여 ‘깨끗한 바다 만들기’ 캠페인 등 다양한 홍보도 추진한다.

국토해양부 관계자는 해양쓰레기 수거사업으로 해양환경 개선과 선박의 안전운항에 크게 도움이 될 것으로 기대하며, 해양쓰레기 수거도 중요하지만 궁극적으로는 해양으로 유입되는 쓰레기를 최소화하기 위한 일반 국민들의 인식전환과 자발적인 참여가 필수적이라고 말했다.



일본 방사능물질 해류타고 태평양으로

우리해역 유입 가능성 극히 희박 전망

국립해양조사원(원장 임주빈)은 인공위성자료로부터 생산된 북서 태평양 해류도를 분석한 결과, 일본 방사능물질이 해류를 통해 우리나라 해역으로 유입할 가능성은 극히 희박하다고 밝혔다.

일본 북동부 지진해일 발생이후, 후쿠시마 원전 방사능 유출 해역 인근에 동해와 북서 태평양을 연결하는 쓰가루해협이 존재하여 방사능물질의 유입이 제기되었다.

그러나 동해는 북서 태평양해역보다 해수면 높이가 더 높기 때문에 대한해협을 통해 동해로 유입된 해류는 쓰가루해협을 통해 빠져나간다. 쓰가루해협을 통과해 북서 태평양으로 유출된 해류는 일본 동해안을 따라 남쪽으로 흐르며, 원전 사고 해역 아래에는 일본 동해안을 따라 북상하는 쿠로시오 해류가 동쪽으로 이동하여 북서 태평양으로 흐른다. 따라서, 방사능물질이 해류를 타고 우리나라 동해로 직접 유입할 가능성은 거의 없다.

한편, 북서 태평양으로 빠져나간 쿠로시오 해류는 북태평양을 시계 방향으로 흐르는 북태평양 해류순환을 이룬다. 즉, 쿠로시오 해류 → 북태평양 해류 → 캘리포니아 해류 → 북적도 해류 → 쿠로시오 해류로 환류한다. 이러한 순환은 수년에서 수십년까지 오랜 시간이 걸리므로, 방사성 물질은 태평양의 거대한 바닷물에 희석·정화된다. 따라서 북태평양을 한 바퀴 순환하여 적도 해역에서 북상하는 쿠로시오 해류의 일부가 우리나라 남해를 거쳐 동해로 유입되어 우리나라 해역에 영향을 미칠 가능성 역시 지극히 낮다.

VLCC 운항속도 감소로 운임인상 시도

연료유 가격급등에 따른 운항비 절감 조치



VLCC 선주들이 최근 3년 기간 동안 최저 속도로 선박을 운항함으로써 선박 공급을 감소시켜 운임 인상을 시도하고 있는 것으로 나타났다.

운항 속도를 늦춘 주요인은 bunker 가격이 급격하게 치솟음에 따라 이미 침체된 tanker 부분의 수익성이 더 큰 하락 압력을 받고 있기 때문으로 분석됐다.

선주들은 역사상 두 번째로 고수준인 bunker 가격을 흡수하기 위해 여러가지 시도를 하고 있는 것이다.

Poten & Partners에 따르면, bunker 가격은 거의 모든 시장에서 유가의 급격한 상승으로 톤당 600달러 이상을 기록하고 있다고 밝혔다. Fujairah 및 싱가포르의 bunker 가격은 지난 해 9월 이후 40%(톤당 약 200달러) 상승한 것으로 나타났다.

A.P. Moeller-Maersk, Overseas Shipholding Group 및 Euronav NV도 최근 투자자들에게 비용 절감을 위해 VLCC의 운항 속도를 줄이겠다고 밝힌 바 있다. 초저속 운항 및 리비아 소요 사태 등으로 지난 2월말 이후 VLCC의 운임은 두 배 이상 증가한 2만9,647달러를 기록하고 있는 것으로 나타났다.

VLCC가 지난 해 11.7노트로 운항할 경우 연간 수송할 수 있는 물량은 167만6,000톤이지만 지난 달 10.7노트로 운항했다면 연간 수송 물량이 155만 5,000톤으로 감소해 VLCC의 선박 공급 능력은 9.3% 가량 감소한 것으로 분석된다.

전국 11개 항만에 신규 연안여객터미널 확보

2015년까지 약 450억원을 투자할 계획 수립



국토해양부(장관 정종환)는 도서 및 낙후지역 주민생활을 개선하고 원활한 여객선 운항을 지원하기 위해 전국 11개 항만(추진 중 5개 포함)에 대해 '15년까지 약 450억원을 투자하여 신규 연안여객터미널을 확충할 계획이라고 밝혔다.

현재 169척의 연안여객선이 100개 항로를 운항 중에 있고 작년 1,400만명 이상의 지역 주민과 관광객이 이용하는 등 연안여객선은 도서의 주요 교통수단이며, 항만내 연안여객터미널은 여객선 운항을 지원하는 항만시설임과 동시에 지역 주민들의 만남의 장이자 지역민 생활의 거점인 주요 항만 시설이다.

이에 국토해양부는 주민생활 개선과 지역경제 활성화를 지원하고 향후 여객증가에 대비하기 위해, 연안여객터미널 확충 계획을 수립하였으며 확충계획에 따라 차질없이 터미널 시설을 개발, 지원

할 예정이다.

국토해양부는 우선, 예산 집중 투자로 현재 추진 중인 5개 연안여객터미널 사업 중, 거문도항과 울릉(사동)항은 금년 중, 홍도항 및 용기포항(백령도), 나로도항은 내년 중 완공하여 운영할 계획이다.

또한, 연안여객 수송은 활발하나 기존 터미널이 낙후된 통영항과 완도항, 대흑산도항, 갈두항, 송공항,

여객 여객선 취항 예정인 중화항 등 6개 항만에 대한 신규 연안여객터미널 확보도 추진할 계획으로, 신규 터미널 개발시에는 관광센터, 주민편의시설 등 다양화 지원기능 포함을 추진하여 연안여객터미널을 해양관광활성화 거점으로 육성할 예정이다.

반면, 국제여객터미널이 신축되는 부산항과 평택당진항의 경우, 기존 국제여객터미널을 연안여객터미널로 전환 활용하여 연안여객터미널 시설 부족을 해소할 예정이다.

향후, 국토해양부는 금번 계획된 6개 신규 연안여객터미널에 대한 설계를 '12년에 실시하여 '13년 사업 착공 후 '15년까지 확보될 수 있도록 예산 당국과의 협의해나갈 예정이며, 장래에도 매년 신축 수요를 조사하고, 낙후 또는 협소한 연안여객터미널은 개축 또는 신축을 지속 추진하여 주민불편을 최소화할 계획이다.



전문투자자 대상 민간선박 펀드 활성화

국회심의 후 10월 1일부터 시행될 예정

국토해양부(장관 정종환)는 전문투자자 대상 선박펀드의 대선회무, 추가 출자제한 등 규제를 완화하고, 선박펀드 운영과정에서 나타난 일부 미비점을 보완하기 위한 선박투자회사법 개정안이 3.14일 국무회의에서 의결되었다고 밝혔다.

선박투자회사제도는 '04년에 처음 도입된 후' 10년까지 총 112개의 선박펀드(158척, 6.8조)를 인가하여 국적선대 확보와 해운산업 경쟁력 강화에 크게 기여해 왔으나, 최근 민간 선박펀드가 위축되고 있어 민간 선박펀드 중 큰 비중을 차지하는 전문투자자들의 의견을 수렴하여 금번 제도 개선안을 마련한 것이다.

- 민간선박펀드 인가 : (' 04) 17개 → (' 06) 14개
→ (' 07) 11개 → (' 10) 8개
- 모집액중 기관 비중 : (' 04) 17% → (' 06) 31%
→ (' 07) 73% → (' 10) 91%

현재 선박투자회사법상 선박펀드는 선박 확보 후에는 추가로 자금이 필요 없다고 보고 기존 주주 보호 등을 위해 추가 주식 발행을 원칙적으로 금지하고 있으나, 운임급락 등으로 선박펀드 부실시 선박운항을 정상화하기 위한 최소자금 조달마저 어려워지는 문제가 있었다.

이번 개정안은 선박운항의 정상화 또는 투자자 보호를 위하여 필요한 경우에는 예외적으로 주주총회 결의를 거쳐 추가주식을 발행할 수 있도록 개선하였다.

또한 현재 선박펀드는 2년 이상 대선계약 체결을 의무화하고, 신조선 펀드의 경우 펀드 조성시점(선박인도 2년전)에 대선 계약을 미리 체결토록 하고

있으나, 전문 투자자에게는 오히려 선박펀드에 참여하는 것을 어렵게 하는 제약요인으로 작용한다는 지적이 있어, 금번 개정안은 전문 투자자 대상 펀드는 대선 의무기간을 단축(2→1년 이상)하고, 신조선펀드의 대선계약 체결시점을 완화(펀드인가 시점→선박인도 예정일로부터 30일 이전)하였다.

현재 선박펀드는 유가증권과 같이 선박 이외의 자산에 대한 투자를 금지(법§24③)하고 있으나, 이로 인해 배당시기 조정 등으로 여유자금이 발생해도 현금성 자산만 보유할 수 있어 기회비용이 발생하는 문제가 있었다.

이번 법 개정안은 이러한 점을 감안하여 전문 투자자로만 구성된 펀드에 대해서는 안전장치를 전제로 예외적으로 국공채 등 유가증권에 투자할 수 있도록 개선하였다.

① 원금손실이 없는 여유자금(주주대상 분배수익)에 한정, ② 절차적 정당성(주주총회 결의) 전제, ③ 국채 등 안전자산 투자만 가능

아울러 금융기관이 선박투자회사에 일정 규모 이상 투자할 때 반드시 관계당국의 승인을 받도록 한 출자승인규정 적용을 배제하도록 명문화하였으며, 그 밖에 선박투자회사 제도 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완하였다.

이번 법률 개정으로 특히 전문투자자를 대상으로 한 민간 선박펀드가 크게 활성화되고, 우리 선사가 선박 확보시 소요자금을 원활하게 조달할 수 있도록 안전판 역할을 담당함으로써 해운산업의 국제경쟁력 제고에 크게 기여할 수 있을 것으로 기대된다.

기후변화에 대비한 월파방지용 접이식 방파구조물 개발

성능 모니터링 후 원격제어시스템의 도입도 추진할 계획



국토해양부(장관 정종환)는 기후변화와 해수면 상승으로 증가하고 있는 침수피해를 방지하기 위해 월파(越波: 파도가 제방을 넘어 침범하는 현상)를 차단하는 접이식 방파구조물을 개발하였다고 밝혔다.

이번에 개발된 '접이식 방파구조물'은 평상시에는 접힌 상태로 방파제나 호안상부에 부착되어 있어 조망권과 경관을 훼손하지 않는다.

그러나, 태풍이나 해일발생 등 비상시에는 공기를 주입하여 차폐형 벽체를 세워 월파를 차단하게 된다.

현재까지는 월파로 인한 인명과 재산 피해를 막기 위해 방파제나 호안의 높이를 높이는 방법을 사용해왔으나 초대형 콘크리트 구조물로 인해 바다를 볼 수 없게 되고 주변 경관도 훼손되어 민원이 빈발하였다. 또한, 공사비가 증가되고, 기초지반이 침하하는 등의 문제가 뒤따랐다.

이러한 문제를 해결하기위해 국토해양부에서는 2006년부터 자연경관을 훼손하지 않으면서 월파 피해를 줄일 수 있는 경량형 방재구조물 개발연구

(연구비 약8억)를 추진해왔다.

이번에 개발된 '접이식 방파구조물'은 2011년 1월 덕산항(삼척)에 시범설치를 완료하였고, 이어서 지난 3월 10일 17개 기관이 참여한 가운데 신기술 시연회를 성공적으로 개최하였다.

앞으로 구조물의 성능에 대한 모니터링을 실시한 후 무인 원격제어시스템을 통해 작동되도록 업그레이드해나갈 계획이다.

중고선가 하락과 함께 벌크선 해체가격 상승

중고선가 하락세가 계속되는 추세와는 달리 해체가격은 지난 26개월간 꾸준히 증가하였다. 중고선가는 2010년 중반이후 케이프선을 위주로 하락세가 시작되어 이후 파나마선과 수프라막스선까지 확산되는 양상을 보였다.

중고선가와 해체가격의 반대상황으로 인해 선주들은 노후선에 대한 사업전략 수립에 철저한 검토를 실시중인 것으로 알려졌다.

현재 파나마선의 선박 해체가격은 Ldt당 453.75달러인 중국 기준 560만달러이며 인도기준으로는 471달러를 기록하고 있다.

반면, 선령 5년된 파나마선의 중고선가는 지난해 6월 4천100만달러에서 현재 3천300만달러까지 하락하는 현상을 보였다.

이에따라 선령 25년 이상된 노후선들은 현재와 같은 시황하락시기에 상당수가 해체될 것으로 전망된다.

또한 5만2천DWT급 핸디막스선의 중고선가는 지난해 11월 3천270만달러에서 2천840만달러로 크게 하락하는 추세이다.



2월 전국 항만물동량 전년동월대비 7.4% 증가

광양항 및 평택당진항 물동량 증가세 뚜렷

국토해양부(장관 정종환)에 따르면, 2011년 2월 전국 무역항에서 처리한 항만물동량은 총 9천349만톤으로 전년 동월(8천705만톤) 대비 7.4% 증가하였다고 밝혔다.

항만별로 살펴보면, 평택·당진항은 현대제철의 철광석 수입증가로 전년 동월대비 15.9%, 광양항은 유연탄 및 유류 등의 수출입 물동량 증가에 힘

입어 14.6%로 증가하였으며, 포항항은 철광석 및 무연탄의 수입 감소로 8.6%의 감소세를 보였다.

품목별로 살펴보면, 유연탄과 시멘트 및 유류는 전년 동월대비 각각 30.4%, 11.2%, 10.7%로 크게 증가하였으며, 화학제품과 광석은 각각 8.1%, 0.6%의 감소세를 보였다.

〈 전국 무역항 항만물동량(단위:천톤,%) 〉

구분	08년 2월	09년 2월	10년 2월	최근 3개월			11년 2월
				10년 11월	10년 12월	11년 1월	
총물동량	86,558	78,725	87,046	108,000	102,918	104,963	93,494
전년동월 대비	75	-9.0	10.6	14.8	7.7	6.7	7.4
수출입	68,449	61,631	70,409	85,988	82,446	87,673	77,415
연안	18,109	17,094	16,637	22,012	20,472	17,290	16,079

〈 '11년 2월 주요 항만별 물동량(단위:천톤,%) 〉

구분	부산항	광양항	울산항	인천항	평택 당진항	대산항	포항항	기타
총물동량	19,410	16,861	13,075	12,155	6,689	5,511	4,249	15,544
전년동월 대비	5.4	14.6	0.0	11.5	15.9	10.1	-8.6	7.0

BIMCO 정기선업계 초대형화 우려

화물처리를 위한 항만 수용능력과 제반여건 부족

최근 머스크의 1만8,000TEU급 발주를 놓고 BIMCO가 정기선업계의 이른바 ‘초대형화’ 움직임에 대해 언급을 내놓았다.

머스크의 자체적인 규정상 ‘EEE’ 클래스급 선박인 이들은 기술적인 진보 속에서 소위 ‘규모의 경제’를 위한 목적으로, 현존 머스크의 최대형 선형인 ‘E’ 클래스 선박인 ‘엠마 머스크’ 호와 비교해 선평이 컨테이너 단 한개(2.438미터)가 차이에 불과한 것으로 나타났다.

몇년 전 ‘E’ 클래스 선박 도입시 전세계 주요 허브항만은 크레인 등 관련 항만시설을 갖추고 이들 선박들을 맞이할 준비를 했다. 이 과정에서 많은 디자인적인 발전이 있었다는 것은 과언이 아니라는 지적이다.

따라서, 머스크가 이처럼 추세를 선점하겠다는 의지는 과연 정기선업계의 극초대형화를 불러올 수 있을까? 아니면 기술력 있는 조선업체와 손잡은 한 회사가 비용절감 차원에서 벌인 용감한 행동에 불과한 것일까?

이에 대해 BIMCO측은 ‘이들 선박은 앞선 세대보다 기술적으로 진보되고 또한 아무런 문제없이 운항될 수 있을 것’이란 견해를 내놓았다.

하지만, 만약 성공적인 도입으로 극초대형화 움직임이 현실화될 경우 과연 선사들은 그 물동량을 채울 수 있을 것인가에 대해 의구심이 들 수 있다는 지적이다.

아울러, 양적하 작업상 아무런 지연도 없이 또는 철송 및 육송 등 연계나 환적 등 필요한 환경에 주

요 항만시설의 수용능력이 충분한지에 대한 우려를 나타냈다.

특히 이 ‘EEE’ 클래스급 선박은 단순히 공급망 리체인상 하나의 요소에 불과하다는 것이 BIMCO 측의 주장이다.

또 한편으로 지적되는 것은 이 극초대형선박을 수용할 수 있는 항만이 매우 제한적인 상황이기 때문에 소위 선박의 ‘용통성’이 없다는 지적이다.

이와 관련해 업계 일각에서는 오늘날과 같이 시장이 불안정하고 미래가 불확실한 글로벌 환경속에서 주요 간선행로에 초대형선박을 투입시키는 ‘도박’ 보다는 오히려 소형선박을 투입하는 길이 더 안전하다고 지적하고 있다.

이를 단적으로 보여주는 예로 지난 1970년대 유조선 규모가 크게 성장한 것과 비교해 유류파동 등에 따른 경기침체로 대형선박의 용통성 부족을 경험한 바 있다는 것이다.

반면, 최근 크루즈 부분에서 보여진 RCCL사의 ‘오아시스’ 클래스급 선박 도입성공으로 머스크의 이번 행보가 옳을 수도 있다는 지적이다. 따라서, ‘크면 클수록 더 경제적이다’라는 논리가 가장 현명할 수도 있으며 아니면 단순히 규모가 커진다는 것에 단순히 놀라 자빠질 수도 있다는 점이다.

이에 대해 BIMCO측은 현재 ‘좋은 소식’이 진정 필요한 해운업계에 조선 기술력의 진보를 바탕으로 이들 극초대형선이 진심으로 환영받을 수 있기를 희망한다는 입장이다.



올해에도 컨박스 부족문제 지속 전망

선복량 대비 컨박스 공급비율 2.03-1.99로 하락

컨박스 제조업체들이 선박 공급증가세를 맞추지 “향후 몇개월간 컨박스 부족문제가 앞으로 화주들에게 큰 골치거리”가 될 전망이다.

최근 알파라이너에 따르면, 올 연말 선복량 대비 컨박스 공급비율이 지난해 2.03에서 1.99로 떨어질 것으로 예측했다.

이 비율은 지난 10년간 계속해서 차츰 하락해 오고 있어 선사들의 컨테이너 박스 관리가 효율적으로 이뤄지고 있다고 평가다.

반면 지난 2009년 글로벌 금융위기 때 불황으로 컨박스 임대업체들이 쓰지 않는 컨박스 대부분을 처분함으로써 큰 하락세를 나타냈던 바 있다.

아울러 수요감소에 따라 냉동 컨테이너나 특수 컨테이너를 제외하고 그 해 신조 드라이 컨박스 제조도 절반가량이나 줄어든 것으로 나타났다.

하지만 지난해 예상과 달리 정기선시장이 회복

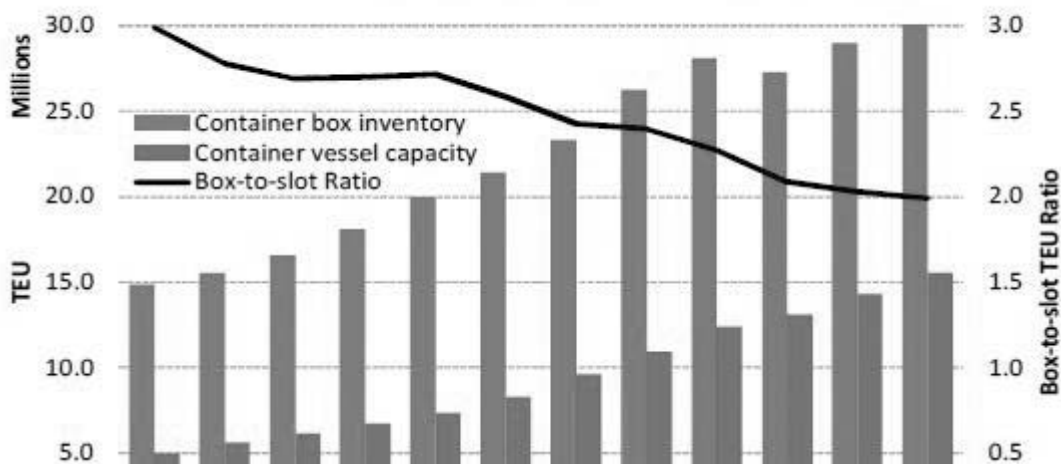
세를 보이자 미처 준비를 하지 못한 선사들은 컨박스 부족에 직면하게 됐고, 이는 특히 극동지역의 부족이 심각하게 나타났다.

이에 따라 일부 선사들은 유럽이나 북미 지역의 쏠 컨테이너를 리포지션하는데 급급한 모습을 보였다.

한편 지난 7월 이후 컨박스 생산이 재개되고 노후 박스 매각이 진정됨에 따라 컨 시장의 불균형은 점차 안정화를 되찾기 시작했다. 아울러, 여름 성수기 이후 찾아온 4분기 수요감소가 불균형을 완화시키는 데 일조하는 모습이었다.

이와 관련해 앞으로 다가올 여름 성수기를 대비해 전과달리 선사들이 준비태세는 이뤘지만 신조 컨박스 가격인상 문제가 추가 발주를 방해할 요인으로 지적되고 있다.

Container box inventory-to-containership fleet ratio 2000-2011



2011년 컨테이너시장 안정적 수익 기대

대형선 인도증가에도 견조한 수요증가 예상

컨테이너선 해운 시장이 견조한 수요 덕택으로 비수기에도 운임 강세를 기록하고 있어 컨테이너 선사들은 올해 정상궤도에서 안정적인 수익을 기대할 수 있는 것으로 전망됐다.

신영증권의 엄경아 연구원에 따르면, 1월 컨테이너 운송업계의 영업상황은 비수기임에도 불구하고 양호한 편이었던 것으로 파악된다.

TSA(Transpacific Stabilization Agreement)에 따르면 지난 10월 미국 서안항로의 소석률은 96%, 12월은 79%를 기록했는데, 1월에는 88%로 다시 반등했다고 전했다. 1월의 동안항로 소석률은 95%로 최고 성수기 수준의 소석률을 기록했다. 하반기 이후 많은 양의 대형선박이 인도됐음에도 불구하고 이처럼 높은 소석률을 기록했다는 것은 물

동량이 강세를 유지했음을 확인시켜주는 사실이라고 엄경아 연구원은 말했다.

대형선 인도량 증가 불구하고 견조한 비수기 운임 이처럼 견조한 수요로 인해 시장운임도 강세를 이어가고 있는 것으로 보인다.

Chinese Shipping이 발표하고 있는 중국발컨테이너 운임지수(CCFI)에 따르면 종합운임지수의 평균값이 지난 한달 사이 0.4% 하락하는데 그쳤다. 일부 노선이긴 하지만 미동안항로나 홍콩, 일본, 한국과 같은 아시아 역내화물의 운임은 12월보다 오히려 1월 운임이 더 높은 수준을 기록했다.

물론 1월이 비수기의 끝은 아니다. 춘절기간 동안 수요 감소 영향이 직접적으로 나타나는 2월에는 1월보다 물동량이 감소하고, 운임이 하락할 것

도표 2. 12월과 1월의 항로별 CCFI 비교

항로구분	12 월평균	1 월평균	12 월 운임대비 1 월 운임수준
종합운임지수	1,064	1,061	99.6%
일본항로	748	757	101.2%
유럽항로	1,496	1,483	99.1%
미서안항로	1,014	1,005	99.2%
미동안항로	1,201	1,204	100.2%
홍콩항로	778	800	102.8%
한국항로	539	570	105.8%
동남아항로	881	868	98.5%
지중해항로	1,523	1,492	97.9%
호주/뉴질랜드항로	1,040	999	96.1%
남미/남아프리카항로	891	851	95.5%
동/서아프리카항로	838	828	98.9%

자료: Chinese shipping, 신영증권 리서치센터



으로 예상된다. 하지만 2010년 초와는 극명하게 다른 모습을 보일 것으로 예상된다.

주요 컨테이너 운송 선사들은 2월 이후 유휴 선박(idle vessel)을 현재수준 대비 확장할 계획이 없는 것으로 파악된다. 2010년 초에는 선대 운영이 영업손실을 더욱 크게 만들었기 때문에 전세계 컨테이너 선박 중 10% 이상의 선박이 전략적으로 운항을 멈췄으나, 소폭이긴 해도 영업이익이 창출되는 상황에서 선대운영 규모를 줄일 필요가 없기 때문이다.

한진해운도 1월에 운항에 투입하지 않은 2천 TEU급 선박 1척과 3,000TEU급 선박 1척을 2월부터 항로에 재투입 할 계획이다. 이렇게 되면, 한진해운의 비운영선대 비중은 0%가 된다.

▶ 2011년 정상궤도에서 안정적인 수익 기대

컨테이너 운송경기가 본격적인 회복세에 접어든 2010년 하반기에는 인도시기를 뒤로 미뤘던 선박들의 인도량이 다시 늘어나기 시작했다. 특히 8,000TEU 이상의 초대형 컨테이너선의 경우 2010년 하반기에만 38만TEU 이상 인도되면서 주요 노선(아시아-미주/유럽)의 공급량 증가를 이끌었다. 하지만, 물동량이 빠른 속도로 회복됨에 따라 공급증가에도 불구하고, 꾸준한 운임 상승세를 이어갔다.

2011년에는 상반기 중에 2010년 하반기에 인도된 물량보다 많은 초대형 컨테이너 선박이 인도될 예정이다. 상반기 인도예정량은 52척이며, 선복량 기준으로는 약 58만TEU가 늘어날 것으로 보인다. 2011년 성수기 운송에 투입될 선박들이 상반기에 집중적으로 인도되는 모습이다.

그럼에도 불구하고 2011년 연중 컨테이너 선박 인도에 따른 공급증가율은 10% 수준을 크게 벗어나지 않을 것으로 예상되어 평균적으로 13% 이상의 공급 증가가 이어지던 금융위기 이전보다도 공급부담은 현저히 낮을 것으로 전망된다.

▶ 수요: 미국 물동량 의미 있는 증가 기대

공급증가가 제한적일 것으로 예상되는 시점에서 향후 운임의 움직임을 결정할 요소는 주요 노선(아시아-미주/유럽)의 물동량 증가이다. 새롭게 인도되는 대형컨테이너 선박의 공간을 채워줄 수 있다면, 2010년 이상의 운임 상승도 기대해 볼 수 있는 상황이다.

2010년은 불황기 이전 수준의 물동량을 회복한 유럽노선의 약진이 두드러지는 한 해였다. 아직까지 1만TEU 이상의 선박의 접안이 제한적인 미주 노선보다 대형선 투입이 많이 되었음에도 불구하고, 아시아지역에서 수입된 물동량이 전년대비 17.7%나 증가했다.

2011년에는 아시아지역 선주들이 많은 비중을 두고 있는 미주노선의 물동량 증가가 두드러질 것으로 예상된다. 최근 발표되고 있는 미국의 산업생산과 소매판매 지표가 우상향을 유지하고 있기 때문이다. 판매대비 재고비율도 금융위기 이전 수준으로 떨어져있어 성수기 본격적으로 미국의 화물 수입량이 늘어날 것으로 보인다. 과거 경기선행지수 상승에 따라 미주지역의 주요항만 컨테이너 수입량이 동반 증가한 것을 감안해 보더라도 미주노선 물량 증가가 2011년 시장의 강세를 이어갈 것으로 예상된다.

중국 신상해운임지수 1천포인트 붕괴

2009년 기준치 이후 처음으로 993.99기록

新SCFI의 운임지수 1000포인트가 무너졌다.

3월 11일 기준 SCFI는 993.99포인트를 기록하며 지난 2009년 10월 운임지수 1000포인트로 시작한 이래로 처음 1000포인트대가 붕괴됐다.

이날 대부분의 항로들이 최초로 시작됐던 기준 운임보다 하회했다.

특히 3월 11일 기준 남아메리카행 운임은 TEU당 1,225달러로 최초 시작 운임인 2,413달러 대비 무려 1,188달러나 하락했으며 호주/뉴질랜드행 운임은 TEU당 745달러로 최초 시작 운임인 1,342달러 대비 597달러가 떨어진 것으로 나타났다.

유럽행과 지중해행 역시 최초 시작 운임대비 하락했다. 3월 11일 기준 유럽행과 지중해행의 운임은 각각 TEU당 1,076달러 및 1,042달러로 최초 시작 운임과 비교해 156달러와 237달러가 하락한 것으로 조사됐다.

또한 11일 기준 동/서 아프리카행 운임은 TEU당 1,592달러를 기록하며 첫 기준운임 대비 387달러 하락했으며 남아프리카행 운임은 TEU당 875달러로 첫 기준운임 대비 무려 426달러나 하락한 것으로 나타났다.

반면 최초 新SCFI 시작 운임지수 대비 오른 곳도 있다. 바로 미국행 운임이다.

11일 기준 미서안행 운임은 TEU당 1,654달러로 첫 시작 운임인 1,431 대비 223달러 올랐으며 미동안행 운임 역시 TEU당 2,862달러를 기록하며 첫 시작운임 대비 423달러 증가한 것으로 나타났다.

한편 일본행 운임은 변동이 없는 것으로 나타났다. 11일 기준 서일본행과 동일본행의 운임은 TEU당 312달러로 첫 시작 운임 그대로인 것으로 나타났다.

중국 선주협회 평택항 부두운영현황 시찰

평택-중국 카페리항로 활성화 위해 방한

중국 항만 관계자들이 평택항의 부두운영 현황을 직접 눈으로 확인한 뒤 감탄했다.

경기평택항만공사는 지난 3월8일 중국선주협회, 황해객화선사협회 임원 및 관계자들이 평택항~중국항 카페리항로 활성화를 위해 평택항을 방문했다.

이날 오전 중국측 대표단은 평택항 홍보관을 방문해 부두시설 및 선석 개발계획, 운영현황, 화물처리 실적 등에 대한 설명을 들은 뒤 질의응답 시간을 갖고 부두전반을 둘러봤다.

중국선주협회 장수국 상무부회장은 “양국간 교역량이 늘어나고 있는 측면에서 중국과 근접한 거리에 있는 평택항이 충분한 경쟁력을 가지고 있다”며 “곧 화물처리실적이 1억톤을 넘어설 것으로 본다”고 말했다.

황해객화선사협회 단국방 회장은 “평택항을 한눈에 알 수 있게 정리해 둔 홍보관이 매우 인상적이다”라며 “양국 항만의 교역이 더욱 활성화 되길 바란다”고 밝혔다.

이번 방문은 4월중 열릴 한중 특별해운회담에서 논의될 카페리 항로 추가개설과 관련 평택항의 부두운영 현황을 미리 살펴보기 위해 이뤄졌다. 중국측 대표단은 국토해양부 등 관계기관과 관계자 회의를 갖고 3월 10일 평택교통웨리 ‘그랜드피스호’에 승선해 중국으로 돌아간다.



드라이벌크 시황 빠른 회복세 시현

파나막스 시장, 가장 양호한 운임수준 기록 중



등을 하는 양상이다.

대서양해역은 전 해역 중 가장 활발한 상승세를 시현하며 다양한 Spot거래가 체결되고 있으며 한때 용선계약 체결을 포기했었던 선주들이 일제히 4~6개월 계약을 체결하며 케이프선의 활발한 용선계약이 체결되고 있다.

파나막스 시장의 경우 급격하지는 않지만 꾸준한 시황회복세를 시현하고 있다. ECSA지역에서 곡물수출량이

드라이벌크 시황이 빠르게 회복양상을 나타내며 BDI가 3월9일 기준 전일대비 3.37% 오른 1천 472P를 기록하였다. 시장의 회복세는 케이프선에서 강한 반등세를 보였다. BCI가 전일대비 6.52% 오른 1천699P를 기록했으며 수프라막스선도 빠른 회복세를 시현하였다.

드라이벌크 선형 중 가장 양호한 운임수준을 기록중인 파나막스 시장도 BPI가 전일대비 2.29% 증가한 2천095P를 기록하였다. Fearnley의 최신 자료에 따르면 케이프시장의 운임 상승요인은 화물수요의 회복과 연료유가격 증가에 따른 것으로 나타났다. 그러나 여전히 선박의 공급과잉 추세는 계속되고 있으며 현재 추세는 저점을 확인하고 반

급증하면서 많은 선주들이 태평양에서 이지역으로 발라스트 항해를 증가시키고 있다. 동 해역에 기항하는 파나막스선의 곡물 수송 평균용선료는 1만9천달러 수준이며 대서양 해역은 비교적 양호한 수급균형으로 인해 운임수준이 안정되었다. 그러나 태평양 해역은 여전히 뚜렷한 운임회복세를 시현하지 못하고 있다.

한편, Commodore Research에 따르면 중국의 기록적인 철광석 재고량으로 인해 철광석 수송계약 체결량이 감소세를 기록 중인 것으로 나타났다. 3월 첫째 주 기준 총 21척의 선박이 중국발 철광석 수송에 투입된 것으로 나타났지만 석탄 수송량은 중국 항만재고량 증가에 따라 감소하고 있다.

광역카리브해 폐기물 특별 배출구역으로 지정

기존 5개 해역에서 특별구역이 6개로 증가함

2011년 5월 1일부로 해양오염방지협약 73/78 제 5 부속서(MARPOL 73/78 Annex V: 선박의 쓰레기 투기로 인한 해양 오염 방지 규정)가 발효됨에 따라 광역 카리브해역이 특별구역으로 구분되었다. 이 지역은 특수상황(해안과의 거리 및 쓰레기 크기 고려)에서 유기물질 배출이 허용되는 경우 이외에 쓰레기 배출이 전면 금지 되는 여섯 번째 구역이 되는 것이다. 지금까지는 발틱해(1989년 10월 발효), 북해(1991 2월), 남극해역(남위 60도 지역-1992년 3월), 걸프만 해역(2008년 8월)과 지중해(2009년 5월) 총 5개 해역이 특별구역으로 보호를 받고 있었다.

MARPOL 부속서 V상 특별수역의 폐기물 배출 규정은 다음과 같다. 그에 따라 다음 항목에 대한 해상투기는 금지가 된다.

- 플라스틱, 합성로프, 합성어망, 플라스틱 용

기, 소각기에 의해 배출된 독극류 또는 중금속 찌꺼기

- 종이류, 갈레, 유리, 금속, 병, 그릇, 던니지, 피복재나 패키징류와 같은 모든 쓰레기
- 음식물의 경우 최소한 가장 가까운 육지로부터 12마일 이내에 투기금지

특히 음식물을 소독장치나 분쇄기를 사용하여 배출할 경우 가장 가까운 육지로부터 3마일 이내에는 투기가 금지된다.

MARPOL 부속서 V에 개시된 광역 캐리비안해역의 범위는 멕시코만과 캐리비안해가 속한 대서양 해역인근이다. 광역 카리브해역은 카리브해, 멕시코만과 대서양에 해안을 둔(해외영토 포함) 28개 해안 및 섬 국가를 포함하며, 미국부터 프랑스령 기아나(French Guiana)까지 약 3백 3십만 제곱킬로미터 이상이 이에 속한다.

대서양 곡물 활성화로 파나마스 시장강세

대서양-아시아구간 용선료 2만7천달러 수준

미국 걸프지역과 남아메리카에서 대규모의 콩 수출 물량이 나오면서 대서양-아시아구간 파나마스 시황이 급상승하고 있다.

동 화물은 서반구의 선박과잉을 상당량 해결하며 파나마스 용선료를 2개월내 최고치인 2만7천달러 수준까지 끌어올렸다. 특히 대서양 해역에 지난 2주간 Spot 운송거래에 투입될 선박량이 부족해지면서 운임상승을 견인하였지만 브로커들은 대서양 대다수의 선주들이 대서양해역으로 선박을 이동시키면서 3월말경이면 동 해역의 선박부족 메리트가 사라지게 될 것이라고 우려하였다.

이에 추가하여 현재 아르헨티나와 브라질에 대기중인 24척의 파나마스선까지 가세한다면 선박과잉을 일으킬 것이라고 경고하기도 하였다.



컨테이너박스 부족, 화주에게도 골치

선복량 대비 컨박스 공급비율 2.03서 1.99로 하락

컨박스 제조업체들이 선박 공급증가세를 맞추지 못해 “향후 몇개월간 컨박스 부족문제가 앞으로 화주들에게 큰 골치거리”가 될 전망이다.

최근 알파라이너에 따르면, 올 연말 선복량 대비 컨박스 공급비율이 지난해 2.03에서 1.99로 떨어질 것으로 예측했다.

이 비율은 지난 10년간 계속해서 차츰 하락해 오고 있어 선사들의 컨테이너 박스 관리가 효율적으로 이뤄지고 있다고 평가다.

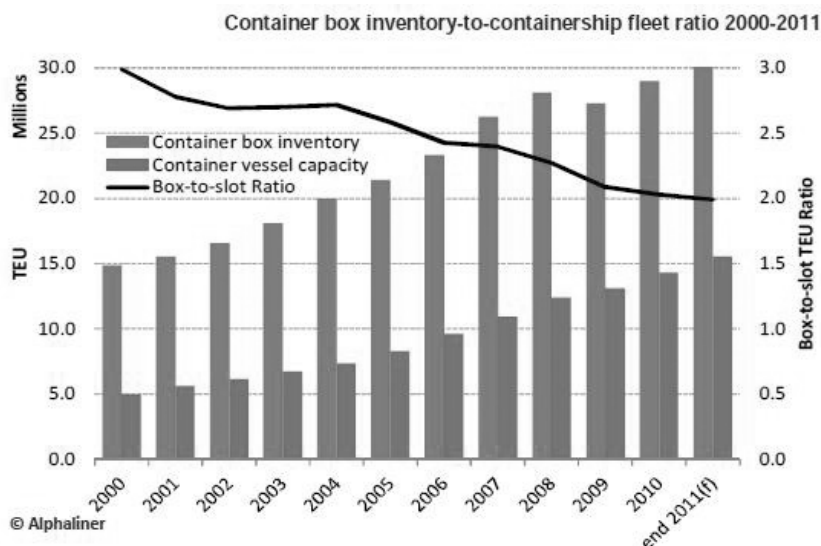
반면 지난 2009년 글로벌 금융위기 때 불황으로 컨박스 임대업체들이 쓰지 않는 컨박스 대부분을 처분함으로써 큰 하락세를 나타냈던 바 있다.

아울러 수요감소에 따라 냉동 컨테이너나 특수 컨테이너를 제외하고 그 해 신조 드라이 컨박스 제조도 절반가량이나 줄어든 것으로 나타났다.

하지만 지난해 예상과 달리 정기선시장이 회복세를 보이자 미처 준비를 하지 못한 선사들은 컨박스 부족에 직면하게 됐고, 이는 특히 극동지역의 부족이 심각하게 나타났다.

이에 따라 일부 선사들은 유럽이나 북미 지역의 빈 컨테이너를 리포지션하는데 급급한 모습을 보였다. 한편 지난 7월 이후 컨박스 생산이 재개되고 노후 박스 매각이 진정됨에 따라 컨 시장의 불균형은 점차 안정화를 되찾기 시작했다. 아울러, 여름 성수기 이후 찾아온 4분기 수요감소가 불균형을 완화시키는 데 일조하는 모습이였다.

이와 관련해 앞으로 다가올 여름 성수기를 대비해 전과달리 선사들이 준비태세는 이뤘지만 신조 컨박스 가격인상 문제가 추가 발주를 방해할 요인으로 지적되고 있다.



벌크선도 감속운항으로 공급 감소 효과

연료유가격 급등으로 감속 불가피 운임상승 기대

컨테이너선이 선박 공급과잉 해소 및 운영비용 절감을 위해 도입했던 감속운항이 탱커와 벌커까지 확대되고 있는 것으로 나타났다.

감속운항이 확대되고 있는 것은 무엇보다도 선박용 연료인 벙커 가격이 급등하고 있기 때문인 것으로 알려지고 있다.

실제로 벌커 가격은 급등세를 유지하고 있다. 벙커 가격은 지난 1월 4일 톤당 557달러를 기록한 이후 지난 18일 643달러까지 상승했다.

우선 컨테이너선의 경우도 추가 감속을 시행하는 선사들이 나타나고 있다. 중동 정세 불안에 따른 고유가의 영향으로 NYK사는 추가 선속 감속에 나설 예정이다. NYK는 자사 컨테이너 선대의 선속을 기존 24노트에서 20노트로 감속한 데 이어 운항 속도를 10%가량 추가로 감속할 예정이다. NYK사는 “고유가 문제가 점차 심각해지고 있다”며 “선속을 추가 10%가량 감속할 경우 30%가량 유가절감 효과가 있다”고 밝혔다.

NYK사는 “올해 3월 말 회계년 기준 선속감속에 따른 비용절감 효과가 150억엔에 달할 것으로 예상한다”며 “이를 내년까지 300억엔으로 2배 확대시킬 방침”이라는 계획을 밝혀 컨테이너선 부문의 추가 감속이 예상되고 있다.

국내 한 컨테이너선사 관계자도 벙커유가격이 톤당 500달러를 넘어서는 수준에서 지속된다면 선사들 입장에서는 추가 감속을 고려할 수 밖에 없는 상황이라고 밝혔다.

탱커도 감속운항을 통한 운임 인상을 시도하고 있다. 현재 VLCC 선주들은 최근 3년 기간 동안 최

저 속도로 선박을 운항함으로써 선박 공급을 감소시켜 운임 인상을 시도하고 있는 것으로 나타났다.

Pareto Securites사에 따르면 지난 2월 VLCC의 운항 평균속도는 10.7노트로 1년전에 비해 약 1노트 가량 운항 속도가 감소한 것으로 나타났다.

운항 속도를 늦춘 주요인은 벙커 가격이 급격하게 치솟음에 따라 이미 침체된 탱커 부분의 수익성이 더 큰 하락 압력을 받고 있기 때문으로 분석되고 있다. A.P. Moeller-Maersk, Overseas Shipholding Group 및 Euronav NV도 최근 투자자들에게 비용 절감을 위해 VLCC의 운항 속도를 줄이겠다고 밝힌 바 있다. 쉬핑데일리의 자체 분석에 따르면, VLCC가 지난 해 11.7노트로 운항할 경우 연간 수송할 수 있는 물량은 167만6,000톤이지만 지난 달 10.7노트로 운항했다면 연간 수송 물량이 155만5,000톤으로 감소해 VLCC의 선박 공급 능력은 9.3% 가량 감소한 것으로 분석된다.

여기에도 벌커 선사들도 감속 운항을 시행하고 있는 것으로 나타났다. 국내 한 선사 관계자에 따르면, 벌커는 지난 해까지는 정상적인 운항을 했지만 올해 초부터 벙커 가격이 급등함에 따라 감속 운항을 하고 있다고 밝혔다. 현재 상황에서 감속운항을 하지 않고서 수지 타산을 맞출 수 있는 선사가 누가 있겠냐고 이 관계자의 설명이다.

감속운항이 확대됨에 따라 탱커, 벌커, 컨테이너선 등은 선박 공급이 감소되는 효과가 있기 때문에 해상운임의 급락은 없을 것으로 예상되며 오히려 중장기적인 측면에서는 운임 상승 효과가 기대되고 있다.



• 한국선주협회, 예선실무회의 개최

• 한국선주협회, 철강협회와
해운 철강 협력방안 협의

• 한국선주협회, 미국 로펌
합동 세미나 개최

• 국토해양부, 제5차 아시아
해적퇴치협정(ReCAAP)
관리이사회 참석

• 한국선주협회, '선박금융 전
문기관 설립필요성 연구' 기
자회견

• 한국선주협회, 경리부장회의
개최

• 한국선주협회, 국제선박 외국
인선원 고용협의회 개최

• 국토해양부, IMO 98차 법률위원회
사전대책회의 개최

• 한국선주협회, 대량화물 연
구용역 기자간담회 개최

• 한국선주협회, 국토해양위
보좌관 승선교육 개최

• 한국선주협회, 일-대만항로
관련 연구용역 회의 개최
• 국토해양부, 청해부대 VMS
구축관련 회의 개최

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

• 한국선주협회, 선원수급 안정화
방안 마련 회의 개최

• 국토해양부, 선원법 하위법령 개
정안 마련 단체 회의 및 국적외항
선사 대상 PSC대응 간담회 개최

• 한국선주협회, ASF 선박
보험법제위원회 중간회의
참가

• 한국선주협회, 도선실무위원
회 개최