

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운

KSA www.shipowners.or.kr



April 2012

Contents



협회소식 02

- | | |
|--------------------------------|---|
| 선협과 4개 항만공사 「한국해운항만관」 개관 | 2 |
| 선협, 2012년 해운-조선-철강 동반성장 세미나 개최 | 4 |
| 한국선주협회, 2012 해운·금융업계 선상간담회 개최 | 6 |
| 한국선주협회, 정기선사 간담회 개최 | 7 |



해운이슈 10

- | | |
|--------------------------------|----|
| KMI, "세계정기선 시장 경쟁구도 변화와 전망" 발표 | 10 |
|--------------------------------|----|

업계동정 20

해사정보 26

- | | |
|-------------------------------------|----|
| 국토해양부, 한-독 해운협정 정식서명 체결 | 26 |
| 역대 월별 '컨' 물동량 190만TEU, 환적 70만TEU 달성 | 27 |
| 벌크선, 탱커선과 컨선 제치고 가장 큰 선대 등극 | 31 |
| 컨테이너 계선량 대형컨선 운항으로 크게 감소 | 36 |
| 3월 이란의 원유 수출량 3분의 1 감소 | 39 |



해운일지 46

선협과 4개 항만공사 「한국해운항만관」 개관 우리나라 해운항만산업 어제와 오늘, 내일 조망



한국선주협회(회장 이종철)와 부산, 인천, 울산, 여수광양 4개 항만공사는 5월11일 해양을 주제로 한 여수세계박람회에서 우리나라 해운 및 항만산업의 어제와 오늘, 그리고 내일을 한눈에 들여다 볼수 있는 전시관 「한국해운항만관」 개관식을 가졌다.

이 날 「한국해운항만관」 개관식에는 한국선주협회 이종철 회장을 비롯하여 김영무 전무, 전 해양수산부 강무현 장관, 인천항만공사 김춘선 사장, 울산항만공사 박종록 사장, 여수광양항만공사 이상조 사장, 부산항만공사 최철희 실장 등이 참석했다.

이에 따라 「한국해운항만관」은 5월12일부터 본격

적으로 개장되어 일반인들에게 개방됐다.

한국선주협회와 4개 항만공사는 여수세계박람회 「한국해운항만관」 전시를 통해 우리나라 해운 및 항만산업의 중요성을 널리 알리고, 다채로운 전시 연출을 통해 대대양 육대주를 향해 뻗어나가고 있는 우리 해운산업의 역동성과 수출입화물을 신속하게 처리하는 수출입관문인 항만의 역할을 선보이고 있다.

「한국해운항만관」은 Opening The Ocean, Making The Ocean, Dreaming The Ocean의 세 가지 주제로 구성했으며, 실제로 바다를 항해하는



기분으로 여행하면서 해운 및 항만산업을 쉽게 이해하고, 해양산업 히어로들을 화면에서 만나 해양역군을 꿈꿀 수 있도록 꾸몄다.

또 우리나라 해운 및 항만산업의 비전에 동참하는 과정을 체험하는 복합전시문화공간으로서 해운 및 항만산업의ダイナミック하고 역동적인 에너지를 제3의 공간에서 체험할 수 있도록 했다.

항해의 시작(Opening The Ocean)에서는 해양 리더로의 산업역군을 꿈꾸며 바닷길을 항해하는 도입부이며 바다를 만드는 사람들(Making The Ocean)에서는 천장과 바닥을 잇는 푸른 물결이 펼쳐지면서 장관을 이룬다.

마지막으로, 꿈꾸는 바다(Dreaming The Ocean)는 한국해운항만산업의 미래 모습을 제시하는 공간이다. 한국해운항만산업의 가까운 미래부터 아주 먼 미래인 하버시티까지, 상상할 수 있는 다양한 미래 모습을 즐거운 놀이체험으로 구성되어 있다.

「한국해운항만관」은 여수세계박람회를 찾는 청소년들에게 바다에 우리들의 희망이 있고 미래가 있다

는 강력한 메시지를 전달하여 해양사상을 고취시키는데 크게 기여함은 물론, 해운 및 항만산업의 대국민 이미지 개선에도 일조할 것으로 기대되고 있다.



선협, 2012년 해운-조선-철강 동반성장 세미나 개최

각 업계 현황, 시황 및 상생·발전 협력 방안 모색



한국선주협회(회장 이종철), 한국조선협회(회장 고재호), 한국철강협회(회장 정준양)는 4월10일 오후 3시 포스텔 P&S타워 3층 이벤트홀에서 “해운-조선-철강 동반성장 세미나”를 공동개최했다.

지난해 해운·철강업계가 공동으로 처음 시작한 동반성장 세미나에 해운 및 철강산업과 밀접한 관련성이 있는 전후방산업과의 정보교류 및 상생협력을 도모하기 위해 올해부터 조선업계가 참여하게 되었다.

이 날 세미나에서 첫 번째 발표자로 나선 산업연구원 홍성인 박사가 “해운-조선 시황전망 및 상생발전 방안”을 발표했다. 홍 박사는 유로권의 위기 및 미국과 일본의 재정적자로 인한 글로벌 위기는

오히려 더 큰 성과를 얻을 수 있는 결정적인 기회가 될 수 있다고 언급하며, 현재와 같은 작은 수요도 상대 산업에 큰 힘이 될 수 있는 시기에 해운·조선·철강산업의 협력을 모색하고 공조의 역항 매카니즘이 잘 돌아갈 수 있도록 정책측면의 원활유가 필요하다고 말했다. 또한 해운업의 경우 해상물동량은 증가했지만 선복과잉현상으로 인해 해상운임이 급락했다고 전했다. 조선업의 경우는 선복과잉으로 인한 단기 전망은 부정적이지만 해양 플랜트 분야의 지속 발주로 인해 중장기 전망은 긍정적이라고 전망했다.

특히, 홍 박사는 “철강과 해운은 조선산업의 전후

방 산업이며 철강산업은 주요한 화주"라며, 해운·조선·철강 산업 협력의 중요성을 강조했다. 홍 박사는 일본의 사례를 들며 "일본 조선업계가 조선불황과 엔고로 큰 위기를 겪고 있지만 해운산업이 자국발주를 통해 조선업계를 돕고 있으며, 일본 철강업계는 물량을 자국 해운업계에 몰아주면서 상생의 길을 걷고 있다"고 전했다.

홍 박사는 또 세 산업이 전후방 부문에 대한 공동투자를 통해 협력체계를 구축할 수 있다고 제안했다. 홍 위원은 "철강과 조선은 서로 지분투자를 통해 실질적 공동 경영전략 방향을 모색할 수 있으며, 철강과 해운은 장기 용선망을 구축하거나 선화주 합작 선사를 설립하는 방안을 생각해 볼 수 있다. 또한 조선과 해운은 선박펀드에 대한 조선부문의 투자를 추진하고 해운부문의 조선부문 자본참여를 통해 원활한 수급을 모색할 수 있을 것"이라고 제안했다. 두 번째 발표자로 나선 포스코 김명균 상무는 "세계 철강산업 트렌드 및 전망"에 대해서 발표했다. 김 상무는 철강수요는 지속증가 추세이나, 글로벌 경제위기 여파로 인해 성장세 둔화 및 철강업체들의 경영환경이 악화되었다고 언급했다. 한편, 원료가격 강세와 세계적인 철강 생산능력 과잉으로 성장이 둔화 될 것으로 예상되나, 철강생산 확대와 원료 수요 증가로 인한 해상물동량이 증가 할 것으로 긍정적인 전망을 내놨다.

김 상무는 또 철강의 원자재인 "철광석의 공급이 Vale, Rio Tinto, BHP billiton 등 3대 메이저에 의해 집중 공급되고 있으며 이들의 시장지배력은 앞으로 더욱 심화될 것"으로 예상했다. 2011년 세계 물동량의 70%를 이들이 점유하고 있으며, 2015년에는 85%까지 확대될 것으로 전망했다. 이에 따라 김 상무는 "철광석 시장에서 수요보다 공급사에 의한 가격 및 공급 조절이 일어날 것"으로 예측했다.

제철용 석탄의 경우 약 10억톤 미만의 소비량을



보이고 있으며, 이 중 해상물동량은 3억톤 수준이다. 김 상무는 해상물량이 낮은 점에 대해 중국산 석탄을 이유로 들었다. 중국 석탄이 가격과 품질에서 경쟁력이 있기 때문에 중국의 자체 수급이 가능하기 때문이다. 중장기적으로도 중국의 석탄 수입물량은 크게 달라지지 않을 것으로 보인다는 예측이다.

마지막 발표자로 나선 수출입은행 양종서 박사는 "선박금융 현황과 발전방안"에 대한 주제에 대해 발표했다. 양 박사는 세계 금융위기 이후, 유럽계 선박금융의 Loan 규모 축소로 인한 아시아계 선박금융의 수요가 급증하는 추세라고 발표했다. 한편, 해양플랜트, LNG선 등 거액 여신 요구가 많고 공급부족 현상으로 인해 중대형 이하 선주들에 대한 금융제공이 쉽지 않은 상황이라고 말했다. 마지막으로 유럽의 경제위기로 인한 선진국의 금융경색은 우리나라 해운산업 성장과 선박금융 발전의 기회가 될 수도 있다고 강조했다. 한편, 주제발표가 끝나고 각 주제에 대한 참석자들의 질의응답 시간도 가졌다.

한국선주협회·한국조선협회·한국철강협회가 공동 주최한 금번 세미나에는 김영무 한국선주협회 전무, 한장석 한국조선협회 부회장, 오일한 한국철강협회 부회장 등 각 산업분야 관계자 150여명이 참석했다.

한국선주협회, 2012 해운·금융업계 선상간담회 개최

해운업에 대한 이해 증진 및 선박금융 운영방안 협의



한국선주협회(회장 이종철)는 해운업계와 금융업계의 상시 협의채널 구축을 통한 해운산업에 대한 이해 증진 및 바람직한 선박금융의 운영방안을 협의하기 위해 2012년 5월 3일부터 5일까지 해운·금융업계 선상간담회를 개최하였다.

이번 간담회는 해운과 금융업계간 협력관계 증진 및 상호 관심사항 협의를 통한 공동발전 도모를 위해 2010년 처음 시작되어 금년도에 세 번째 개최된 것으로 5월 3일 선상간담회(위동향운 골든 브리지호)에 이어 중국 청도항만을 시찰하는 등 금융권의 해운산업에 대한 이해증진을 도모하는데 주안점을 두었다.

특히, 이번 간담회에서는 한국해양대 이기환 교수가 “선박금융의 최근동향 및 해운과 금융의 협력방안”을 주제로 발표한데 이어 해운·조선·금융의 연계방안, 선박금융 과제 및 발전방안 등에 대해 의견을 교환하

였다.

우선 선박금융의 최근 동향으로 남유럽 재정위기 등으로 유럽의 주요 선박금융 은행들의 대출 축소, 해상운임 및 선박가격의 하락, 선박금융 대출조건의 강화, 바젤III 시행에 따른 은행의 자본 및 유동성 규제 강화 등이 문제점으로 지적되었다.

이에 대한 국내 선박금융의 확대 발전 방안으로는 선박금융 전문기관 설립, 선박금융의 원화금융 확대(복수통화제도 도입), 조세리스제도 도입, 선박금융의 직접금융 비중 확대, 선박금융 전문인력 양성 등이 제시되었다. 한편, 금번 간담회에는 주요 선사 재무담당 임직원, 금융기관 심사역, 캐피탈회사, 선박투자회사 관계자 등 29명이 참석하였다.



한국선주협회, 정기선사 간담회 개최

항로별 시황 분석을 통해 발전방안 모색



한국선주협회(회장 이종철)는 4월 23일 선주협회 대회의실에서 정기선사 간담회를 개최하고 정기선 시장 동행 및 전망에 대해 의견을 나누었다. 이날 간담회에서 한국해양수산개발원 김태일 부연구위원이 정기선 시장 경쟁구도 변화와 전망에 관한 정기선 시황을 발표하였다. 김 부연구위원은 정기선 시장의 경쟁구도가 급변하고 있다고 언급하면서 최근 시황 불안과 Maersk의 Daily Service 등장에 따라 글로벌 얼라이언스인 GA와 TNW가 전략적 협력체인 G6를 구축하는 한편, 유럽의 독립선사 CMA CGM+MSC체제, 및 Evergreen+CKYH도 전략적 협력을 강화하고 있다고 말했다. 이에 따라 과거 독립선사와 얼라이언스 간의 경쟁에서 경쟁구도는 독립선사 간 협력 및 독립선사와 얼라이언스

협력 체제 등으로 다변화되고 있으며, 중위권 선사 중심의 얼라이언스 체제도 G6라는 초대형 얼라이언스가 등장하는 등 정기선 시장은 새로운 전기를 맞고 있다고 언급했다.

김 부연구위원은 현 시점은 우리나라 정기선 해운의 중요 전환기로 판단되며, 상위권 선사와 성장 속도가 빠른 중국선사와의 닛크레커 상황에 직면하고 있다고 말했다. 따라서 해운물류 경쟁력 확보전략이 필요하다고 판단되며, 수직적 및 수평적 M&A 시장에 적극 참여하는 방안을 검토할 필요가 있다고 강조했다.

정기선 시황 발표가 끝난 후, 정기선사 담당자들이 항로별 시황전망에 대해 의견을 나누었다. 간담회 내용을 요약정리하면 다음과 같다.

▶ 아시아-미주 및 구주 정기항로

구주항로의 경우 선사들의 인위적인 선복량 축소에 따라 전년대비 공급량이 축소되었다,

Maersk의 경우 Daily Service 포기 및 신조선 추가 공급이 없는 상태이며, G6는 1개 노선 축소 등으로 3, 4월 공급량이 타이트해 졌다. 또한 일부 선사에서 신규노선을 준비중에 있지만, 공급량이 작년 수준을 하회할 것으로 예상된다.

그러나 수요(물동량)가 늘어나는 것이 아니기 때문에 불확실한 상황은 지속될 것으로 전망된다.

특히 구주노선의 경우는 NVOCC 대상으로 한 운임인상은 큰 의미가 없으며, 대부분의 실화주들은 연간계약으로 이루어져 있으므로 운임인상에 따른 부담이 거의 없는 것으로 분석된다. 또한 선사들이 현재 상황을 너무 낙관적으로 보는 것도 문제라 할 수 있다.

현재 운임이 인상된 물량은 전체의 30%를 밑돌고 있으며 대형 화주와의 계약이 운임 인상 및 영업 실적에 중대한 영향을 미칠 것으로 예상된다.

미주노선은 현재 경기지표가 양호한 흐름을 보이고 있으나, 물동량 증가로 이어지지 않고 있으며, 공급량의 축소효과로 선사들이 운임인상을 단행했으나, 운임이 연간계약 위주로 이루어지는 관계로 Spot 운임 인상이 수치개선에 미치는 효과는 미미한 상황이다.

오는 7~8월 성수기 때 할증료를 얼마나 더 받을 수 있을지가 관건이다. 중동 노선의 경우는 운임 인상이 순조로운 편이며 라마단(7월) 이전까지는 성수기를 유지할 것으로 예상된다.

미주노선은 5월에 운임이 인상됐지만 기대 이하의 운임 인상으로 Service Contract를 체결하고 있는 선사가 나타나고 있다.

▶ 근해정기항로

동남아항로의 경우 선사들이 운임 인상에 대해 확고한 의지를 가지고 있는 상황이다. 근해항로 운임은 3월에 100달러, 4월에 150달러 인상되었으며 5월에도 운임이 100달러 인상될 예정이다. 이러한 운임 인상 단행은 선사들이 수익을 내기위한 인상이 아니라 생존을 위해 불가피한 선택이다.

한-중 정기항로의 경우 취항선사 구성이 원양, 중견, 소형 선사 등으로 매우 다양한데다 선사 규모에 따라 운항 목적이 다르므로 선사간 합의를 이끌어 내는데 어려움이 있다.

그리고 한-일 정기항로는 지난 2011년 3월 일본의 대지진 영향으로 선사들이 아웃바운드 물량 증가에 힘입어 버틸수가 있었다. 현재 선사들은 인바운드 물량 회복으로 운임 인상을 시도중에 있으며, 유류할증료 도입에 대해 화주와 합의를 이끌어 내야한다. 동 항로는 타 항로에 비해 안정세를 유지하고 있다.

한편, 중견선사들이 아주지역의 운임을 인상하면 원양선사들이 들어와서 시장에 악영향을 주는 경우가 가끔 있다. 원양과 근해가 서로 Win-Win 할 수 있도록 원양선사들은 근해선사들의 피터망을 이용해야 한다.

아주노선의 경우는 최근 150달러의 운임 인상이 성공적으로 단행되었다. 이러한 운임 인상이 지속적으로 유지되어야 한다.

그리고 인도 노선의 경우 현재 70%의 소석률을 보이고 있으나 소석률이 소폭 하락하더라도 운임은 인상 될 것으로 예상된다.

금번 간담회에는 국토해양부, KMI, 선사 및 선주협회 임직원을 포함한 총 26명이 참석하였다.

EU의 대 이란 제재조치로 유조선사들 대책마련 부심 이란산 원유수송 유조선에 대해 P&I 보험제공 거부

이란 핵프로그램에 대한 EU의 제재조치가 오는 7월1일부터 본격 시행됨에 따라 이란산 원유를 수송하는 탱커선사들이 대책마련에 부심하고 있다.

EU는 7월1일부터 이란의 원유 및 석유제품 수입을 전면 금지하는 조치를 취함으로써 EU역내 P&I 보험사들도 이란산 원유를 수송하는 유조선에 대한 보험제공을 거부키로 결정했다.

P&I(Protection Indemnity)보험은 선박의 소유, 운항과 관련하여 발생하는 제3자에 대한 선주의 법적인 배상책임을 담보하는 보험이다.

EU는 지난 2010년 10월부터 이란 핵프로그램 개발을 이유로 대이란 제재를 시작했다. 이란 국영기업 및 이란국적자 소유기업에 대해서는 해외교역, 금융서비스, 에너지부문 및 기술부문에 제한을 가하고 EU 역내 보험사의 재보험 제공을 금지시켰다.

EU는 금년 1월에 기존 이란과의 원유 및 석유제품 수입계약을 6월30까지 허용하되 이후부터 수입계약을 금지토록 하는 등 제재수위를 높였다.

이어 지난 3월에는 대이란 제재조치를 수정발표하면서 금년 6월30일까지 이란산 원유를 수송하는 탱커에

대해 P&I보험 제공을 허용하되 이후 금지토록 했다.

이에 따라 이란산 원유를 수입하는 국내의 정유사는 물론 유조선사들이 대책마련에 고심하고 있으나 뚜렷한 대안이 없는 실정이다.

우리나라의 경우 이란산 원유 수입량이 일일 24만 배럴로 전체 원유 수입량의 10%를 차지하고 있다.

가까운 일본은 이란산 원유 수입량이 전체 원유 수입량의 21%에 달하고 있으며, 중국은 18%, 인도는 15%를 차지하고 있다.

또한, 2011년도 이란산 원유 수입량은 1,180만톤으로 국적선사들이 600만톤 가량을 수송했다. 이에 따라 이란산 원유를 수입하는 국가들이 대책마련에 분주한 움직임을 보이고 있다.

러시아의 경우 금번 EU의 대이란 제재조치를 크게 비난하고 있으며, 중국과 인도는 EU P&I보험 제공거부에 대응하여 정부 재정보증 등 이란산 원유의 원활한 수송을 위한 방안을 모색하고 있다. 일본선주협회는 지난 4월 국토교통성과 정부의 재정보증 여부를 논의하고 있다.

우리나라의 경우도 이에 대한 대책마련에 골몰하고 있으나, 해법을 찾기가 쉽지않을 것으로 전망되고 있다. 더구나 국적선사들은 연간 2억 달러에 달하는 운임수입을 포기해야만 하는 상황에 봉착했다.

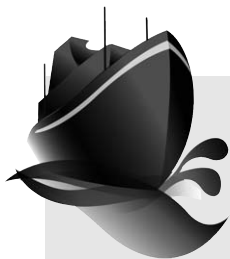
이에 한국선주협회는 필요시 일본선주협회와 마찬가지로 정부에 재정보증 제공을 건의하는 방안을 검토하는 한편, Korea P&I 및 대한재보험에 상기 선박의 보험인수를 타진하고 있다.

[우리나라 이란산 원유 수입현황]

순위	국가	일일 수입량(만배럴)	비율(%)
1	사우디아라비아	80	31.6
2	쿠웨이트	32	12.4
3	카타르	26	10.2
4	UAE	25	9.8
5	이란	24	9.6

KMI, “세계정기선 시장 경쟁구도 변화와 전망” 발표

정기선시장 선사들간 전략제휴그룹 점차 대형화



Issue

정기선 시장의 경쟁구도가 급변하고 있다. 최근 시황 불안과 Maersk의 Daily Service 등장에 따라 글로벌 얼라이언스인 GA와 TNW가 전략적 협력체인 G6를 구축하는 한편, 유럽의 독립선사 CMA CGM+MSC체제, 및 Evergreen+CKYH도 전략적 협력을 강화하고 있다. 이에 따라 과거 독립선사와 얼라이언스 간의 경쟁에서 독립선사 간 협력 및 독립선사와 얼라이언스 협력 체제 등으로 다변화되고 있다. 중위권 선사 중심의 얼라이언스체제도 G6라는 초대형 얼라이언스가 등장하는 등 정기선 시장은 새로운 전기를 맞고 있다. 다음은 한국해양수산개발원 김태일 부연구위원이 발표한 “정기선 시장 경쟁구도 변화와 전망”의 주요 내용을 요약정리한 것이다. (편집자주)

1. 신 얼라이언스 체제의 다발적 등장

1) 글로벌 정기선 시장 급속 개편

지난해 9월 세계 최대 선사 Maersk가 ‘Daily Service’를 발표한 이후 글로벌 정기선 시장의 경쟁구도가 급속 재편되고 있는 중이다. 선박보유량 세계 2위와 3위 선사인 MSC와 CMA CGM가 2011년 12월 전략적 제휴에 전격 합의하고, 금년 3월부터 서비스에 돌입하는 한편, 비슷한 시기에 글로벌 얼라이언스인 Grand Alliance와 The New World Alliance가 전략적 협력체인 G6를 구축했다.

한편, CKYH alliance도 지난해 12월 대만의 에버그린(Evergreen)과 함께 아시아-유럽 항로에 서비스 협력 체제를 구축, 금년 4월부터 서비스를 개시했다.

이 같이 변화가 급속히 진행됨에 따라 정기선 시장의 경쟁구도는 전략적 얼라이언스와 독립선사(independent carrier)의 경쟁구도로 급속히 변모하는 한편, MSC, CMA CGM과 Evergreen 등 독립선사들도 전략적인 움직임을 보이면서 정기선 시장의 경쟁구도가 변화하고 있다.

이 같은 선사 간의 전략적 협력에 따라 시장 및 시황뿐만 아니라 향후 전개되는 글로벌 해운물류시장의 경쟁구도 변화가 예상된다.

2) 시황 악화와 Maersk의 'Daily Service'가 재편 구도 유발

▶ 시황 악화

정기선 시장에 있어 전략적 협력이 이어진 것은 시황 악화 및 머스크의 전략에 따른 대응 조치란 관측이 우세하다. 2010년 4월 그리스의 구제금융 신청 이후 유럽항로 운임은 급속 냉각, 고점 대비 2011년 Maersk의 Daily Service 개시 시점까지 하락세를 기록했다.

특히 Maersk의 주력항로인 유럽항로의 시황은 더욱 안 좋은 상황이어서 동기간 중 고점 대비 미서안항로 운임은 27% 하락한데 비해 유럽항로는 43%까지 하락했다.

더욱이 Maersk의 Daily Service 실시 이후 2011년 말까지 폭락 수준으로 운임이 하락하면서 2009년 글로벌 금융위기 수준까지 하락했다.

세계 정기선 시황은 2003~2011년 12월 기간 중 중국효과가 시작된 2003년 이후 3번의 큰 파동을 형

성하였으며, 최근 시황은 반등 양상을 보이고 있다.

첫 번째 파동기는 2003년 중국효과에 의한 호황세가 지속된 이후 2004년 호황기를 거쳐 2005년 중국의 긴축정책에 따른 침체가 2006년 초까지, 두 번째 파동기는 2006년 시작해 2008년 9월 리만브라더스 사태 이전까지 호황기를 거치고 금융위기 여파로 2009년 7월까지, 세 번째 파동기는 2009년 7월 이후 2010년 9월까지 급속한 회복과 호황기를 거쳐 남유럽 재정위기에 따라 2011년 말까지였다.

금융위기 여파로 2009년 불황기를 겪은 글로벌 정기선사들은 한 해 지난 2011년 다시 이 같은 불황기에 직면하면서 수익성 악화에 따른 경영 불안이 심화되었고, 이 같은 최근의 시황 악화에 따른 수익 감소가 선사들의 이합집산을 유도하는 요인으로 작용한 것으로 판단된다.

▶ Maersk의 Daily Service 전격 개시

한편, Maersk는 지난해 10월 공급 과잉에 따른 시황악화 상황에서 선대 운영의 효율성을 기하고, 집하력을 강화하기 위한 Daily Service를 시작했고, 이는 7,000~1만 5,000TEU급 자사선 70척을 투입, 아시아 4개항과 유럽 3개항을 연결하는 Shuttle service를 매일 출발, 도착시킨다는 구상이다.

[글로벌 정기선사의 최근 전략적 재편 및 서비스 개편]

전략적 협력	주요 선사	시기
Daily Service	Maersk Line(덴)	발표 : 2011.09.05 개시 : 2011.10.01
MSC + CMA CGM	MSC(스) + CMA CGM(프)	발표 : 2011.12.01 개시 : 2012.03
G6	Grand Alliance(NYK(일), Hapag-Lloyd(독), OOCL(홍)) + New World Alliance(APL(싱), 현대상선(한), MOL(일))	발표 : 2011.12 개시 : 2012.03.01
CKYH + Evergreen	CKYH(COSCO(중), K-LINE(일), YANG MING(대), 한진해운(한)) + Evergreen	발표 : 2011.12 개시 : 2012.04



아시아지역 4개항은 Ningbo, Shanghai, Yantian, Tanjung Pelepas 등이며, 유럽지역 3개항은 Felixstowe, Rotterdam, Bremerhaven 등이며, 투입될 70척의 선단은 머스크가 보유한 컨테이너선단의 약 25%로 얼라이언스(Alliance)소속 선박을 배제한 자체 선단으로만 구성되었다.

지난해 발주한 1만 8000TEU급이 2013년부터 인도되면 이 서비스의 보장을 위해 이 선박들을 투입할 예정이다.

Maersk 관계자에 따르면, 이 서비스는 '수송기간 보증+Money back guarantee+No show penalty'를 특징으로 하는데, 즉 매일 수출지역의 컨테이너를 수입지역의 화주에게 인도(Delivery)되기까지 기간을 보증(상해-로테르담 기준 34일)한다.

이 경우 보증기간(Promised transportation time plan)보다 지연되면 그에 상응하는 보상(1~3일은 \$100/container, 4일 이상은 \$300/days)을 하는 반면, 화주도 약속(계약)과 달리 화물을 받지 않았을 경우(No show)에는 그에 상응하는 패널티(penalty)를 부과 받는다.

이러한 Maersk의 'Daily Service'는 다른 선사들에게는 타격을 줄 수 있는 충분한 역할을 할 것으로 예상된다. 그 이유는, 동 서비스가 실시된 2011년 10

월 이후 연말까지 MSC와 CMA CGM 등 대형선사들과 G6 구축 등 글로벌 얼라이언스도 전략적 행동에 들어갔기 때문이다.

이렇게 다발적인 전략적 협력 구도가 구축된 것은 불황기에 'Daily Service'가 선사 간 경쟁을 격화시키는 촉매제 역할을 한 것으로 풀이되며, 이러한 경쟁구도의 변화는 독립선사 간 경쟁구도에서 얼라이언스와 독립선사, 독립선사 간 또는 얼라이언스 간의 경쟁구도를 형성한 것으로 분석된다.

3) 정기선사의 경쟁구도 변화에 따른 영향과 진단 필요

최근 전략적 협력은 몇 가지 주요한 특징 속에서 전개되고 있는데, 먼저, 전략적 협력체가 다양화, 거대화하는 것은 Maersk의 입지에 대항한 생존적 차원의 자구책으로 Maersk의 독자 경쟁력이 강화되었기 때문으로 판단된다.

다음으로 정기선 시장은 급속히 소수 유럽 선사에 집중화 되고 있는 추세인 반면, 우리나라 선사의 입지는 약화 추세가 가속화되고 있는 양상이다.

결론적으로 최근 정기선 시장 경쟁구도의 재편 특징, 변화 양상 및 전개 방향에 따른 전망을 통해 우리나라 선사의 향후 전략 방향에 검토가 필요하다.

[최근 구축된 글로벌 정기선 시장의 전략적 협력 유형]

유형		주요 선사(20위권 이내)
전략적 협력(x)	독립선사	Maersk와 CSCL, Zim, PIL, UASC 등
	독립선사 간 전략적 협력	MSC+CMA CGM
	독립선사와 얼라이언스 간 전략적 협력	CKYH + Evergreen
	초대형 얼라이언스	G6=(Grand Alliance+The New World Alliance)

2. 글로벌 정기선 시장 경쟁구도 변화의 특징

1) 상하위권 독립선사, 중간층 얼라이언스 구축

글로벌 정기선 시장은 상위 20위권 선사들에 의한 각축전으로 설명되는데, 이는 그 이하 선사들의 경우 지역에 주된 영업 기반을 둔 선사(local carrier)이기 때문이다. 따라서 기간항로인 아시아/유럽, 아시아/미주 등 양대 항로는 이들 20개 글로벌 선사들이 주력 선대를 운영하고 있다. 20위권 선사들 가운데 Maersk 등 독립선사인 세계 1~3위 선사와 CSCL, Zim, PIL, UASC 등 일부 선사를 제외하고, 13개 선사는 얼라이언스 체제에 편입했고, 즉 상위 3사와 하위 3사(현대상선 제외)가 독립적인 행보를 보이고 있으며, 중간층 선사들이 얼라이언스 체제를 구축하고 있다.

상위 1~3위 선사들의 경우 독자적인 글로벌 네트워크가 조밀히 구축되어 있어 타 선사와의 협력을 필요치 않은 경우로 판단되며, 상대적으로 순위가

낮은 선사들의 경우 중간층 선사들이 네트워크 교환의 이익이 적다고 판단되어 전략적 협력 구도에 들어오지 못하는 것으로 보인다. 특히, 말레이시아 선사인 MISC는 2012년 6월까지 정기선 사업을 완전 철수할 계획이며, 자산 처분 등의 비용은 4억 달러가 소요될 것으로 예상되어 진다.

다만, 대만의 Evergreen 등은 독자행보를 보이면서 최근 CKYH와 전략적 협력을 추진했는데, 이는 기업 경영상의 특징으로 분석된다.

이에 따라 최근 글로벌 정기선 시장은 Maersk, MSC+CMA CGM 등 상위 3위권 독립선사 및 독립선사 간 전략적 협력체와 함께 G6 초대형 얼라이언스, CKYH 얼라이언스와 독립선사 Evergreen 간의 전략적 협력 체제, 그리고 기타 하위권 독립선사 등 4개 범주로 형성되었다.

따라서 과거 독립선사인 MSC 및 CMA CGM가 협력체를 구축하는 한편, 독립선사인 Evergreen이 얼라이언스인 CKYH 등과 협력구도를 구축한 점과 초대형 얼라이언스 간의 전략적 협력체인 G6가 구축된 것은 과거에 볼 수 없었던 새로운 양상이다.

[전략적 협력을 고려한 선박량 순위]

순위	선사	보유량(A)		발주량(B)			A+B
		TEU	척수	TEU	척수	B/A(%)	
1	MSC+CMA CGM	3,447,896	869	552,541	50	16%	4,000,437
2	G6=(Grand+TNW)	2,807,857	638	872,919	81	31%	3,680,776
3	Maersk	2,535,536	659	522,656	48	21%	3,058,192
4	CKYH + Evergreen	2,407,960	573	930,270	116	39%	3,338,230
5	CSCL	551,721	152	145,748	18	26%	697,469
6	Zim	323,663	92	153,216	13	47%	476,879
7	PIL	279,738	144	71,030	20	25%	350,768
8	UASC	231,533	55	104,800	8	45%	336,333



2) 세계 1위 전략적 협력체 ‘MSC+CMA CGM’

글로벌 정기선 시장에 전략적 협력을 고려한 경우 ‘MSC+CMA CGM’ 체제가 현재 345만 TEU를 보유하여 1위를 기록했고, 이어서 G6가 2위로 281만 TEU, 3위 Maersk 254만 TEU, 4위 CKYH + Evergreen체제가 241만 TEU기록하고 있다.

이 같은 측면에서 보면, ‘MSC+CMA CGM’ 체제 및 G6는 Maersk에 대항하기에 충분한 네트워크와 운송선박을 보유하고 있는 것으로 평가된다. 다만, 전략적 협력체는 기본적으로 다른 사업 주체 간의 이익을 극대화하기 위한 전략이므로 ‘단위 사업’ 체인 머스쿠에 비해 한계가 분명 존재한다. 즉, 얼라이언스나 전략적 협력체는 선대 운용 및 자산 플레이(asset play) 등을 포함한 전사적 운용이 불가능하거나 매우 까다로울 수 밖에 없다. 특히 최근 얼라이

언스 체제는 기본적으로 네트워크 및 선대 운용을 합리화하기 위한 최소한의 전략적 협력이 이루어지고 있는 것으로 판단된다.

그럼에도 불구하고 정기선 시장에 있어 네트워크와 선대 운용을 합리화하는 것은 경쟁력의 핵심이어서 시너지를 낼 수 있을 것으로 보이며, 우리나라 선사인 현대상선과 한진해운은 각각 2위(G6, TNW)와 4위(CKYH)의 전략적 협력체에 소속되어 타 선사들과 협력을 강화하고 있다.

3) 글로벌 정기선 경쟁력, 1위 국가는 덴마크 (Maersk)

세계 상위 20위권 이내 선사들을 국적별로 살펴 보면, 덴마크(Maersk)가 254만 TEU(659척)의 선단을 운용하여 글로벌 정기선 시장 경쟁력 1위이며, 2위와 3위는 각각 스위스(MSC)와 프랑스(CMA

[국가별 선박량 순위]

순위	구분		보유량(A)		발주량(B)			A+B	
	국가	선사	TEU	척수	TEU	척수	B/A(%)	TEU	척수
1	덴마크	APM-Maersk	2,535,536	659	522,656	48	20.6%	3,058,192	707
2	스위스	MSC	2,103,501	476	490,862	43	23.3%	2,594,363	519
3	프랑스	CMACGM	1,344,395	393	61,679	7	4.6%	1,406,074	400
4	중국	COSCO+CSCL	1,198,480	299	389,916	50	32.5%	1,588,396	349
5	일본	MOL+NYK+K Line	1,171,263	276	216,728	22	18.5%	1,387,991	298
6	독일	Hapag-Lloyd+HamburgSüd	1,052,504	262	328,788	41	31.2%	1,381,292	303
7	대만	Evergreen+YangMing	951,508	249	397,038	49	41.7%	1,348,546	298
8	싱가포르	APL+PIL	907,182	291	351,770	47	38.8%	1,258,952	338
9	한국	한진해운+현대상선	769,058	161	399,939	45	52.0%	1,168,997	206
10	홍콩	OOCL	406,118	85	132,576	12	32.6%	538,694	97
11	칠레	CSAV Group	383,008	85	36,000	4	9.4%	419,008	89

CGM), 4위 중국(COSCO+CSCL), 5위는 일본 (MOL+NYK+K Line)이다.

4) 다각적인 경쟁구도 변화 속에 얼라이언스의 대형화

세계 정기선 시장은 지난 1996년 이래 전략적 협력체인 얼라이언스 구축과정을 통해 이합집산을 통한 변화과정을 거쳤다. 전략적 협력 체제는 M&A를 통하거나 자체적인 선박량 확충에 상대적으로 뒤진 선사 간의 협력체로 볼 수 있으나 최근에는 다각적인 경쟁구도가 형성, 즉 글로벌 정기선 시장의 경쟁구도는 독립선사나 얼라이언스를 막론하고, 타 선사를 견제하기 위한 전략적 협력을 활용하고 있다. 그동안 철저한 독립선사를 표방하던 MSC가 CMA CGM간의 협력체를 구축한 점을 예로 들 수 있다. 게다가 G6 구축은 그 동안 별개로 운영되던 얼라이언스에 ‘얼라이언스 간 협력(inter-alliance cooperation)’이란 ‘초대형 얼라이언스 체제’의 새로운 전기를 맞이했다.

5) M&A에 집중한 선사의 성장이 뚜렷

글로벌 정기선 시장은 규모의 경제 확대가 가장 큰 경쟁요소로 작용하고 있다고 평가할 수 있으며, 이 같은 측면에서 인수합병 전략은 매우 유용한 수단이 된다.

M&A를 활발하게 전개한 선사들이 최근까지 경쟁력을 확보하고 있는 것은 이 같은 점이 크게 작용한 것으로 평가되며, 1993~2007년 기간 중 총 45건, 연평균 3건의 M&A가 발생했으며, 1999년 9건으로 가장 많은 M&A가 발생했는데, 동 기간 중 세계 1위 Maersk는 3건, 3위 CMA CGM 4건, 5위 Hapag-Lloyd 1건 등 '직접적(direct) M&A'를 기록했다.

이들 기업의 M&A 대상 선사가 추진한 M&A를 포함한 ‘연쇄적(sequent) M&A’를 고려하면,

Maersk와 Hapag-Lloyd는 각각 6건과 9건으로 크게 늘어났다.

6) 선박 단위당 규모의 경제도 유럽선사가 주도

특히 이 같은 경쟁구도 속에서 선사 차원의 선박량 규모뿐만 아니라 선박 단위당 규모도 경쟁요소로 작용하고 있는 것으로 판단되는데, 선박량 규모의 경제 확대는 네트워크 확장을 통해 화주 서비스 범위를 넓힘으로써 집하력이 강해지는 효과로 작용하며, 이는 곧 수익성으로 연결된다.

한편, 선박 단위당 규모의 경제 확대는 원가 비용을 낮춤으로써 더 나은 가격 경쟁력으로 연계될 수 있다. 즉 Maersk 등 유럽 주요 독립선사들은 M&A를 통해 선박량 규모의 경제를 달성함으로써 경쟁력을 확보하는 한편, 선박의 대형화도 이끌어 왔다.

Maersk는 2008년 1만 8,000TEU급 세계 최대 초대형선 20여척을 발주하였으며, MSC는 2012년 4월 현재 용선을 포함한 1만 TEU급 선박이 45척에 이르고 있다.

7) 정기선 시장 경쟁구도 변화의 주요 특징

결국 글로벌 정기선 시장은 독립선사와 얼라이언스 간의 경쟁으로 경쟁구도가 다변화되고 있다. 특히 과거 얼라이언스 체제는 TNW, GA, CKYH 등 3각 구도에서 최근 G6(TNW+GA), CKYH+Evergreen 등 초대형 얼라이언스 체제가 탄생했다.

한편, 전략적 협력의 형태도 변화하여 얼라이언스 체제보다 더 큰 규모의 선박량을 보유한 독립선사 간 협력체인 MSC+CMA CGM 체제가 부상하고 있으며, 이러한 변화는 독립선사들의 경쟁력이 더욱 강하게 되는 요인으로 작용할 것으로 보이며, 상대적으로 얼라이언스 체제의 약화가 예상된다.

이외에 과거 상대적으로 M&A에 집중하던 성장전



락이 최근 들어서는 초대형선 발주를 기반으로 한 자체성장(organic growth)이 주를 이루고 있으며, 시황의 불안정성 확대 및 2차에 걸친 금융 및 재정 위기 등의 경기불안요소로 수익성 악화 기업과 내성적 기업 간의 격차가 더욱 벌어질 것으로 예상된다.

3. 경쟁구도 변화에 따른 영향과 전망

1) 상위권 소수 선사의 집중화 심화

글로벌 정기선 시장은 상위권 소수 선사의 시장점유율 확대가 고착화되고 있는 것으로 파악됐다. 1995년 상위 3사의 20위 권 정기선 시장 점유비중은 27%에서 2012년 45%로 지속적으로 증가했으며, 상위권 선사의 집중화 현상은 점진적으로 구조화되고 있는 것으로 판단되며, 최근 발주량을 감안하면 더욱 이 같은 추세가 고착화될 가능성이 큰 것으로 보인다.

2012년 4월 기준 정기선 시장의 총 선박량은 1,570만 TEU(4,942척)으로 이 가운데 100위권 선

사가 98%인 1,534만 TEU(4,815척)차지하고 있는데, 20위권 선사의 선박량은 전 세계 선박량의 86%인 1,357만 TEU(3,358척)을 보유해 사실상 이 선사들이 주된 영향력을 행사한다고 볼 수 있다. 즉 21~100위 권 선사들의 선박량 비중은 세계 정기선 시장에서 11%인 176만 TEU에 불과한데, 이는 Maersk(254만 TEU)와 MSC(226만 TEU) 등 단일 선사의 선박량에도 미치지 못하는 수준이다. 소수 선사에 의한 시장 집중은 정기선 시장의 비경쟁적 요소가 작용함으로써 시장의 왜곡적 상황이 벌어질 가능성이 매우 크다고 할 수 있다.

2) 유럽 선사가 해운물류시장 헤게모니 장악

특히, Maersk, MSC, CMA CGM, Hapag-Lloyd, Hamburg-Sud 등 유럽 5개사가 지속적인 시장 확대를 함으로써 하위 선사들의 추격을 따돌리고 있는 상황이다. 이 5개 선사의 2012년 4월 기준 20위권 내 비중은 53%, 아시아 선사들은 41%, 기타 선사가 8%를 차지하고 있으니, 원양항로 운항선박

[정기선 시장 경쟁구도 변화의 특징]

구분	기존	변화
20위권 경쟁 구도	<ul style="list-style-type: none"> 독립선사와 얼라이언스의 경쟁 <ul style="list-style-type: none"> 독립선사 : Maersk, MSC, CMA CGM, Evergreen, CSCL, Hamburg Sud 등 얼라이언스 : TNW, GA, CKYH 	<ul style="list-style-type: none"> 경쟁구도의 다변화 <ul style="list-style-type: none"> 독립선사, 독립선사 간 전략적 협력, 독립선사와 얼라이언스 간 협력, 초대형 얼라이언스 등
얼라이언스 변화	<ul style="list-style-type: none"> 3각 구도 <ul style="list-style-type: none"> TNW, GA, CKYH 	<ul style="list-style-type: none"> 초대형 얼라이언스 체제 등장 <ul style="list-style-type: none"> G6(TNW+GA), CKYH+Evergreen
전략적 협력 변화	<ul style="list-style-type: none"> 얼라이언스 체제 중심 	<ul style="list-style-type: none"> 독립선사 협력체 부상 <ul style="list-style-type: none"> MSC+CMA CGM
성장 동인	<ul style="list-style-type: none"> M&A와 자체성장(organic growth) <ul style="list-style-type: none"> M&A : Maersk, CMA CGM 등 자체성장 : MSC 	<ul style="list-style-type: none"> 초대형선 발주를 토대로 자체성장 <ul style="list-style-type: none"> Maersk, MSC, CMA CGM 등

의 10척 중 5척이 유럽계 5개 선사 소유이며, 4척이 13개 아시아계 선사, 나머지 1척은 기타 지역 3개 선사 소유로 볼 수 있다.

이에 따라 Maersk 등 유럽선사가 기간항로에 있어 정기선 시장 헤게모니(hegemony)를 장악하고 있다고 볼 수 있을 것이다. 특히, 이들 선사가 초대형선 발주와 M&A를 주도하고 있어 원양항로에 있어 당분간 이들 선사의 선박이 더욱 늘 것으로 전망된다.

3) 선사 간 경쟁에서 전략적 협력 체제 간 경쟁 체제로 변모

이에 따라 최근에 형성된 협력적 체제는 기본적으로 선사들의 생존을 위한 자구적 행동으로 판단되며, 초대형 얼라이언스 G6는 중위권 선사들의 전략적 자구 수단, MSC+CMA CGM 체제는 초대형 선사인 Maersk에 대항하기 위한 수단으로 분석된다. 한편, CKYH와 Evergreen체제 등 이질적 주체 간의 이합집산 형태가 나오고 있는 것도 새로운 양상인데, 이에 따라 Maersk 이외에 선사들은 독자적 행동을 포기하고, 정기선 시장은 과거 '선사 간 경쟁'에서 현재 '전략적 협력 체제 간 경쟁'으로 변화했다고 볼 수 있다. Maersk가 시장지배적 위치를 더욱 강화할수록 이러한 이합집산의 양상은 확산될 가능성이 커질 것으로 전망된다.

4) 정기선 경쟁 촉진 정책은 유럽 선사에 유리

2008년 10월 EU가 정기선사의 독점금지법 적용 면제를 철폐하면서 미국도 FMC를 중심으로 이와 관련된 사항을 지속적으로 검토하고 있는 중인데, FMC 의장인 Richard Lidinsky는 의회가 외항해운 개혁을 추진할 여지가 크다고 판단하고 있으며, 최근 이와 관련한 리포트도 발간한 바 있다.

한편, 싱가포르, 일본 및 중국의 경우 EU와 달리 정기선사의 독점금지법 적용 면제를 그대로 인정하고 있는 반면, 대부분의 국가들이 명시적으로 EU정책을 따르는 국가는 드물며, 브라질, 러시아, 인도 등은 처음부터 법적으로 이를 명시하지 않고 있는 국가도 있다.

5) 정기선 시장, 추가적 M&A 가능성 염두

EU 회원국이 아닌 스위스의 MSC를 제외한 Maersk, CMA CGM, Hapag Lloyd 등은 M&A를 통한 성장과정을 거쳤다. 이 같은 배경에는 유럽이 1990년대 및 2000년대 활발하게 진행된 M&A시장을 주도하고 있다는 점에서 이해할 수 있다. 즉, 기타 분야에 있어서도 유럽이 대규모 자본을 통한 M&A를 추진하는데 적극적이었으며, 이에 따른 경험 및 시스템도 갖추어져 있는 상황이다.

특히, 지난 수년간 세계 주요 초대형 기업들은 금융위기를 극복하는 과정에서 선제적 구조조정과 기업이익의 급증을 통해 현금 보유를 늘리고 있는데, 금융시장 및 유럽의 재정위기가 안정되면 다시 M&A시장의 활발한 전개가 예상되며, 이는 정기선 시장에 있어서도 예외는 아닐 것으로 보인다.

한편, 글로벌 기업들은 자체성장(organic growth)과 M&A를 통한 성장이라는 두 개의 성장 전략을 구사하고 있는데, 후자의 경우 기업 성장의 중요 수단으로 평가되며, 해운의 경우 자체성장은 MSC, M&A는 Maersk, CMA CGM, Hapag Lloyd가 그 예로 볼 수 있다.

6) 우리나라 정기선 선박량 9위, 피더 네트워크 상대적 부족

우리나라(한진해운+현대상선)는 선박량 순위 9위를 기록하여 총 161척(77만 TEU)의 선박을 운용하고 있다. 이는 세계 1위인 덴마크(Maersk) 선박량



대비 30%(척수 대비 24%) 수준으로 1위와의 선박량 차이는 3배 이상이다.

2위인 MSC의 선박보유량은 Maersk의 82%, 3위 CMA CGM이 53% 수준이며, 그 이하 선사들은 Maersk에 비해 2배 이상이 차이가 나는 상황이며, 따라서 당분간 이 같은 Maersk의 독주는 지속될 것으로 보이며, 발주량을 포함한 향후 보유 선박량은 더욱 차이가 벌어질 것으로 예상된다.

이 같이 우리나라 선사인 한진해운(9위)과 현대상선(18위)은 선박보유량 및 초대형선 보유량 면에서 상대적 열세이며, 네트워크는 원양에 편중된 것으로 분석된다.

즉 Maersk, MSC, CMA CGM 등이 한진해운 및 현대상선 보다 평균선형이 작은 것으로 나타났는데, 이는 이들 선사가 우리나라 선사들에 비해 피더 네트워킹도 강하기 때문인 것으로 판단된다. 보유선박량과 평균선형에 각각 일정한 가중치를 주어 평가해 보면, 한진해운(9위)과 현대상선(18위)이 각각 8위와 14위로 나타났다.

가중치 점수가 단순 선박량 순위보다 높게 나온 것은 평균선형이 크기 때문인 점을 반영하고 있다고 판단되며, 이 같은 점에서 우리나라 선사들의 원양 집중도는 강한 것으로 평가되나 상대적으로 피더 네트워크가 약하다는 것으로 풀이됨으로 이를 강화할 필요성이 크다고 분석된다.

4. 시장대응과 정책과제

1) 우리나라 정기선 해운의 중요 전환기

글로벌 정기선 시장에 있어서 Maersk 등 상위권 소수 선사의 독주가 지속되고 있는 최근의 상황은 우리나라 정기선 해운의 중요 전환기로 보이는데, 이유는 세계 선박량 점유비중이 2000년 이전에 비해 크게 감소함에 따라 시장점유율도 비례적으로 축

소되고 있는 상황, 특히 선박투자에 있어 호황기에 고가 선박을 인수함으로써 저가 선박투자 형태를 지속해 온 유럽계 선사들에 비해 비용 압박도 강한 것으로 예상된다.

게다가 중국 COSCO와 CSCL은 국영기업이라는 이점을 안고, 중국 정부의 전폭적인 지지를 토대로 자체성장(organic growth)을 추진하고 있는 한편, 자국 내 주요 터미널은 물론, 전 세계의 차세대 물류 거점이 될 주요 터미널을 투자 및 인수하는 등 수직적 팽창 전략도 구사하고 있다. 이에 따라 우리나라 글로벌 정기선사들은 상위권 선사의 독주와 성장속도가 빠른 중국선사들 사이에서 넛크래커(nut-cracker) 상황에 직면해 있다고 판단된다.

최근 중위권 중심의 G6 및 CKYH 등 글로벌 협력적 체제가 형성되고 있으나 Maersk의 독주와 MSC+CMA CGM체제는 이를 크게 위협할 것으로 예상된다. 얼라이언스 체제는 이해관계에 따라 이탈 및 재편 가능성이 상존하고 있어 독립선사들의 의사결정 체제보다는 약한 결합적 체제라는 태생적 약점이 존재한다. 이에 따라 G6 및 CKYH 등 글로벌 협력적 체제도 세계 1위 독립선사 Maersk와 2~3위 MSC+CMA CGM체제 사이에서 넛크래커(nut-cracker)상황으로 평가되며, 따라서 당분간 글로벌 협력적 체제를 강화하는 것이 궁여지책으로 판단되나 우리나라 정기선 산업의 근본적인 성장 전략이 세부적으로 필요한 시점이라고 볼 수 있다.

2) 적대적 M&A 방어와 M&A시장 참여 방안 강구

글로벌 정기선사들은 자체성장(organic growth)과 M&A를 통한 성장이라는 두 개의 성장 전략 가운데 후자의 경우가 추진력이 더욱 강한 것으로 평가되고 있다.

우리나라의 정기선 산업뿐 아니라 전 산업에 있어

M&A가 활발하게 추진되지 못한 것은 제도나 금융 인프라 등 외부요인도 있지만, 경험 부족, 보수적 조직문화, M&A에 대한 경영진의 방어적 태도 등 내부 역량에 대한 자신감 부족 등이 원인으로 지적된다.

특히 해운분야에 있어 수직적(vertical) 및 수평적(horizontal) 네트워크 확대는 물류산업의 특성상 기업 자체의 경쟁력과 직결되는 수단이다. 따라서 그 위험성을 최소화한다면, 이 같은 M&A 전략을 또 다른 성장의 키로 인식하고, 성장을 위한 최선의 전략으로 활용할 필요가 있다.

우리나라 해운물류기업들이 작은 규모의 M&A라도 시도해보고 경험을 축적하는 한편, 공격적 경영이 가능토록 하는 시스템 환경인지에 대한 고민도 필요하다. 한편, 글로벌 M&A의 경우 면밀한 검토가 뒤 따르지 않아 실패하는 경우 막대한 타격이 예상되므로, 적대적이지 않은 전략적 M&A의 경우 등에 관해서는 정부 차원에서 사전 조사 및 타당성 사업 등을 지원하는 등의 방안과 함께 기존에 운용하고 있는 다양한 물류 및 인프라펀드(국제물류투자펀드, 글로벌인프라펀드 등)의 연계 지원방안도 검토할 필요가 있다.

3) 초대형선 확보를 통한 시장 지배력 강화

초대형선 확보 문제는 그 동안 경제성 논란 등 다양한 논의가 진행되어 왔으나 이는 글로벌 선사로 성장기 위한 필수 요소로 인식하는 게 바람직하다는 판단된다. 특히 Maersk가 발주한 20여척의 1만 8,000TEU급 초대형선은 친환경 선박(eco-ship)으로도 알려져 최근 IMO의 친환경 정책과 맥을 같이 한다고 볼 수 있다. 따라서 초대형선은 더 이상 경제성 논란의 대상이 아닌 '친환경'이라는 국제 제도의 흐름과 정기선 시장의 경쟁요소로 판단된다.

이 같은 측면에서 초대형선 확보를 위한 다양한 금융지원 정책이 실현되어야 하는데, 이는 선박확보

측면과 함께 친환경이란 국제흐름을 반영하여 '친환경 초대형 선박' 확보 방안이 수립되는 게 바람직하다고 본다. 이외에 IMO가 최근 항공과 국제항행선박에 관해 CO2 배출부담금을 부과할 움직임이어서 이와 연계, 선박금융을 지원하는 방안도 검토할 필요가 있다. 더 나아가 우리나라 전체 정기선 산업에 있어 적정 초대형선 확보 수준이 어느 정도인지에 관한 기술적 및 경제적 평가가 필요하다고 보며, 이를 토대로 초대형선 확보를 지원하는 경우 적정 지원규모 산출도 용이할 것으로 보이며, 정기선 시장의 경쟁 관계 파악도 정확해질 것으로 예상된다.

4) 근해선사 경쟁력 강화, 정기선사 경쟁력의 기반

근해선사는 우리나라의 해운산업의 기초자산으로서 향후 글로벌 선사로 성장기 위한 다양한 경쟁력 확보방안을 마련하는 게 필요하다고 본다.

지적한 바와 같이 해운산업 성장은 M&A와 함께 자체성장(organic growth)이 있는 바 근해선사가 이를 통한 성장전략을 구사토록 하는 기반조성이 필요한데, 예를 들어 '우수 중견선사 인증제' 등을 통한 지원책을 마련, 중소형선사의 중견선사로의 도약을 촉진하는 방안을 추진할 필요가 있다.

Maersk 등은 MCC 등과 같은 지역선사를 육성하고 자체 중소형 선박을 통해 피더 네트워크를 확대하는 추세인데, 따라서 단기적으로는 우리나라 글로벌 정기선사와 근해선사 간의 선복공유 등 전략적 협력 부분을 최대한 찾아내는 등의 노력이 필요할 것으로 보인다. 그리고 더 나아가 차제에 해외 마켓팅 공동 추진, 인력 및 선박 교환 등 긴밀한 전략적 협력체를 선사 간 추진하는 방안도 검토할 필요가 있다고 생각된다.

고려해운

창립 58주년, 100년 기업 도약 비전



올해로 창립 58주년을 맞이한 중견 국적선사인 고려해운(대표 박정석)이 올해 매출액 1조원을 초과 달성하고 한국 해운을 선도하는 건실한 기업으로 다가올 100년 기업을 향한 힘찬 도약을 다짐했다.

고려해운은 지난 4월 17일 오전 본사에서 창립 58주년 기념식을 개최하고 이와같은 경영목표와 비전을 선포했다.

국적선사로서 유일무이하게 27년 연속흑자라는 대기록을 이어가고 있는 고려해운은 지난해 창사 이래 1조원에 근접하는 최고 매출액 9520억원과 130만teu 달성하는 성과를 낸 바 있다.

고려해운의 이와같은 성과는 지난해 세계경제 위기 여파와 고유가, 선복과잉, 운임하락이 지속되면서 글로벌 해운환경 속에서 이뤄냈다는 점에서 해운업계의 주목을 받고 있다.

지난해 좋은 성과를 이룬 고려해운은 이를 바탕으로 올해 매출액 1조원 초과달성이라는 목표와 100년 기업 도약이라는 비전을 새롭게 마련한 것이다.

고려해운 박정석 사장은 “격동적으로 변화하는 미래의 경영환경에 대비해 우리는 지금 어떠한 가치들을 정립하고 혁신적으로 추진할 것인가를 끊임없이 고민해야 할 시기다. 과거와 미래의 조화를 통해 올바른 해답을 찾고 실행 할 때 고려해운이 앞으로 100년 기업이 될 수 있으며 이를 달성할 수 있는 원동력은 경영진의 끊임없는 솔선

수범과 정진, 더불어 직원들의 개인가치가 끊임 없이 이에 부합하도록 노력해달라”고 직원들에게 당부했다.

남성해운 · 천경해운

베트남항로 공동운항

남성해운(대표 김영치)과 천경해운(대표 김지수)이 5월 5일부터 베트남 항로에서 공동운항을 개시했다.

남성해운은 지난 2010년 3월부터 남성해운이 단독으로 700TEU급 컨테이너선 3척을 투입해 운영해왔던 KVT항로를 천경해운과 공동으로 운항기로 5월2일 합의한데 이어 이 날 공동운항에 들어갔다.

이번 합의에 따라 남성해운과 천경해운은 1,000TEU급 컨테이너선 3척(남성해운 2척, 천경해운 1척)을 투입해 부산-울산-광양-홍콩(HIT)-호치민(Cat Lai)-방콕(PAT)-람차방-호치민(Cat Lai)-홍콩(HIT)-부산순으로 주 1항차로 서비스하게 된다.

남성해운과 천경해운의 베트남항로 공동운항은 5월 5일 남성해운의 선박의 부산출항부터 시작했으며 천경해운 선박은 5월 19일 부산항에서 첫 출항했다.

대우로지스틱스

작년 266억원 순이익

법정관리에서 벗어난 대우로지스틱스(대표 안용남)는 지난해 266억원의 순이익을 시현했다.

이 선사가 제출한 2011년도 감사보고서에 따르면 매출액은 29% 증가한 3,065억원을 기록했다. 영업손실은 13억원으로 전년도 8억원 손실보다 소폭 확대 됐으나, 당기순이익은 266억원을 기록했다.

이 선사는 2009년 7월 23일과 2010년 10월 29일에 각각 서울중앙지방법원으로부터 회생절차 개시 및 회생계획인가 결정을 받았으며, 회생계획안에 따라 회생절차를 진행하던 중 회생절차 조기종결을 위한 채무변제와 운영자금 확보를 위해 2011년 5월 26일에 블루오션기업재무안정 제1호 사모투자전문회사로부터 600억원의 유상증자를 유치했고 추가적으로 동사로 부터 6000억원의 전환사채를 만기 5년, 표면이자 6% (만기보장이자율7.4%)의 조건으로 발행하여 조달했다.

이러한 투자유치의 결과로 회생채무의 조기할인변제안을 수용한 회생채권자의 회생채무를 조기에 변제하고 2011년 6월 8일 서울중앙지방법원으로부터 회생계획 조기종결 결정을 받았다.

CJ대한통운

어린이에 '나만의 우표' 선물

CJ대한통운(대표 이현우)은 4월 30일 서울 중구 서소문동 본사 6층 대회의실에서 이승재 서울지방우정청 청장과 이현우 대표, 객대석 CJ나눔재단 국장이 참석한 가운데 '나만의 우표 만들기 협약식' 행사를 가졌다. '나만의 우표'는 개인이 원하는 사진을 담은 우표로, 세상에서 단 하나뿐이라는 희소성 때문에 최근 큰 인기를 얻고 있다.

이번 협약으로 CJ나눔재단의 저소득층 아동 교육지원 프로그램인 CJ도너스캠프가 후원하는 전국 지역아동센터 어린이 7천여 명이 가족사진 등 자신의 소중한 추억이 담긴 우표 세트를 받게 됐다. 나만의 우표를 통한 사회공헌 활동은 이번이 최초다.

특히 CJ대한통운은 서울지방우정청과 손잡고 민-관이 함께하는 사회공헌으로서 이번 '나만의 우표 만들기' 행사를 준비했으며, 또다른 어린이 교육 지원 활동도 펼칠 계획이다.

이에 따라 서울지방우정청은 CJ대한통운이 후

원하고 있는 다문화가정 아동 교육프로그램 '레인보우 스쿨' 어린이들을 가족문화체험을 위한 '우표문화 마중물' 프로그램에 초청, 가족들과 즐거운 시간을 보낼 수 있도록 지원하기로 했다.

한편, 이현우 CJ대한통운 대표는 "어린이들이 소중한 추억을 간직하고 미래의 꿈과 희망을 키워 나가기를 바라는 마음이며 앞으로도 꾸준히 사회공헌 활동을 펼쳐나갈 것"이라고 말했다.

STX팬오션

사랑의 빵 만들기 자원봉사

STX팬오션(대표 배선령)이 대한적십자사 종로봉사관에서 직접 빵을 만들어 소외 아동에게 전달하는 '사랑의 빵 만들기' 자원봉사 활동을 실시했다.

이날 활동에 참여한 STX 팬오션 정기선 영업본부 및 신시장 개발본부 직원 15명은 직접 구워낸 빵을 중구지역저소득층 자녀 및 불우청소년들에게 전달했다. 이날 봉사활동에 참가한 미주팀 전우진 주임은 "평소 베이킹에 관심이 많았는데 이번 기회를 통해서 빵 굽는 방법도 배우고, 직접 만든 맛있는 빵으로 주변 사람들을 도울 수 있다는 점이 1석 2조라 더욱 뿌듯했다"고 소감을 전했다.

STX팬오션은 사회적 기업으로서 직원 참여형 봉사활동에 대한 요구가 강해짐에 따라 단순한 노동이 아닌 재미와 흥미를 유발할 수 있는 봉사활동의 일환으로 이 같은 활동을 지속해오고 있다.

적십자사의 '사랑의 빵 만들기' 행사에는 매달 1회 참여하고 있으며, 재료비 등은 STX팬오션에서 제공한 기부금으로 마련하고 있다.

태영상선

평택-신강 컨서비스 신설

태영상선(대표 박영안)이 4월 26일부터 평택-

신강 서비스를 시작했다.

태영상선은 현재 평택-신강간 주2항차 서비스를 제공하고 있는 장금상선의 선복 차터 방식으로 평택-신강서비스를 제공한다. 서비스 항로는 평택(화)-신강(목)-평택(토), 평택(금)-신강(일)-평택(화) 스케줄로 주 2항차 운항하고 있다.

태영상선 측은 “이번 서비스를 통해 한-중 항로 화주에게 더욱 폭 넓은 서비스를 제공할 수 있게 되었다”며 “앞으로도 화주들의 만족을 위해 다양한 서비스 항로 확대 및 운송 품질관리를 위한 노력을 계속 해나가겠다”고 말했다.

현재 태영상선은 4월 26일 신설된 서비스 외에도 한일 항로에서 케이힌, 이세완, 한신 지역 서비스를 운영 중이며 한중 항로에서는 청도, 상하이, 닝보, 신강 지역의 서비스를 운영 중이다.

한진해운

동지중해 서비스 확대

한진해운(대표 김영민)이 동지중해 지역 내 서비스 역량을 강화하기 위해 이달 초부터 운영 중인 ADN (Adriatic Network) 노선 외에 ABX(Asia-Black Sea Express)와 TLS(Turkey Levant Service)노선 서비스를 추가 개시했다.

5월 중순부터 서비스를 개시한 ABX 노선은 중국 상해와 루마니아 콘스탄자를 26일만에 연결, 경쟁력 있는 서비스 시간을 제공함으로써 한진해운의 아시아-흑해지역 영역 확장에 일조할 것으로 예상하고 있다.

또한, TLS 노선은 이집트, 그리스, 레바논 외에도 터키의 주요 항구들을 기항하는 서비스로 특히 현지의 영향력 있는 파트너 선사들과의 공동 운항을 통한 협력을 바탕으로 동 지역 내 한진해운의 영업력을 강화할 뿐만 아니라 고객들의 다양한 니즈 충족에도 도움이 될 것으로 기대하고 있다.

한진해운은 앞으로도 물동량 증가가 예상되는 신흥시장과 전세계의 다양한 고객 니즈를 충족시킬 수 있도록 기항지 확대와 신규 노선 개설 등 지속적으로 서비스 역량을 강화해 나갈 방침이다.

부산항만공사

2012 재난대응 안전한국훈련

부산항만공사(사장 노기태)는 4월 25일부터 3일간 강력 태풍과 테러, 화재, 지진 등 재난발생 시 부산항을 안전하게 지키기 위한 ‘2012 재난대응 안전한국훈련’을 실시했다고 밝혔다.

이번 훈련에서 BPA는 부산항 재난발생을 대비한 BPA 재난안전대책본부를 운영, 부산항 관련 기관들의 재난대응 협력과 지원체계를 점검하고 비상근무를 실시했다.

이에 맞춰 25일에는 재난대비 자체 점검회의를 열고 비상상황 발생시 기관과 각 부서별 임무를 살펴본 뒤 재난 취약요소에 대한 점검과 매뉴얼을 익혔다.

또 26일에는 민방위훈련과 연계, 재난정보 발령에 따른 지진대피 실제훈련이 실시됐으며, 이날 오후 2시 재난 경보가 울리면 BPA 전직원들은 비상대피소로 신속히 대피했다.

BPA는 이번 훈련을 통해 재난상황별 대처 매뉴얼을 집중 점검하고, 훈련 중 발생된 문제점은 신속히 개선해 향후 재난발생시 효율적으로 대처할 방침이다.

한편 중앙안전관리위원회(위원장 국무총리)가 주관하는 ‘2012 재난대응안전한국훈련’은 국가 안전시스템 가동과 재난대응 종합훈련을 위해 중앙부처와 지자체, 공공기관단체 등 전국 402개 기관과 단체에서 일제히 실시된다.

울산항만공사

‘1사 1교 자매결연’ 협약 체결



울산항만공사(사장 박종록)는 4월 10일(화) 오후 2시 지역사회 공헌활동의 일환으로 UPA 11층 회의실에서 UPA 관계자 및 장생포 초등학교 관계자들이 참석한 가운데 ‘1사 1교 자매결연’ 협약을 체결하고, 교육환경 개선을 위하여 대형 PDP TV 3대와 교내 암석 학습장 설치를 위한 암석 20종 등 1,000만원에 달하는 교육용 교구를 전달했다.

장생포 초등학교 김완식 교장은 이자리에서 “도심지역과 학력격차가 심해지고 있는 현실에서 급식비 또는 장학금 지원과 같은 단순 기부에서 벗어나 낙후지역 학생들의 학력증진과 창의적 학습에 실질적인 도움을 줄 수 있는 기부를 받게 되어 기쁘다”며 “지역사회 인재 육성을 위한 공사 관계자들의 깊은 관심과 노력에 깊이 감사드린다”고 전했다.

UPA는 2007년 공사출범 이후 성신고등학교 등 지역내 여러 학교들과 자매결연을 맺어 장학금 전달, 교육환경 개선사업 등을 통해 상생과 협력의 지역 교육공동체 모델을 만드는데 앞장서 오고 있다.

또한, 지역대학과 연계하여 현실여건이 어려운 초등학생을 대상으로 하는 ‘청소년 역사문화 강좌’를 통해 미래의 꿈나무 양성을 위한 교육프로그램을 시행하고 있으며, 다양한 교육·학술·연구활동을 지원하고 있다. ‘1사 1교’자매결연은 기업이 보유하고 있는 역량과 자원을 최대한 활용

하여 학교의 발전을 위해 협력함으로써 자라나는 학생들에게 나눔의 경영을 실천하고, 지역사회 기업의 이해로 자라나는 학생들에게 학습역량 강화와 진로교육의 장을 제공하고 있다.

인천항만공사

내항질서 일제점검 실시

인천항만공사(사장 김춘선)는 2012년 상반기 내항질서 확립을 위한 일제점검을 지난 4월 25일 시작했다.

인천항만공사는 4월 17일부터 내항 출입문 등지의 현수막 게첩, 인천지방해양항만청·인천항 보안공사·부두운행사 관계자들과의 간담회 등을 통해 점검 방안을 논의하고 일정을 예고한 바 있다.

점검은 화물 무단야적 부문과 무단 주·정차 등 2개 분야로 나뉘어 실시되며, 화물 무단야적의 경우 일자, 위치, 면적, 도로 옆 배수로 침범 여부, 과도한 야적으로 인한 위험 수준 등이 체크된다. 무단 주·정차도 일자, 위치, 횟수 및 위험 수준 등에 대한 조사와 조치가 이뤄졌다. 사고 발생 시 비상연락체계 구축 여부도 확인했다.

공사는 상설 점검반을 구성, 부분별 중점 체크 리스트에 따라 점검을 시행하고 적발 사항에 대해서는 강경한 후속조치를 취한다는 방침이다.

이미 각 부두별로 도로변의 화물 무단 장치와 불법 주·정차 차량 및 새시 현황도 상당 수준 파악해 둔 상태다. 또한, 무단 화물장치 업체에는 변상금을 부과하고 무단 주·정차 차량에 대해서는 내항 출입정지 조치를 취할 예정이다.

여수광양항만공사

광양항 푸르게, 푸르게

여수광양항만공사(사장 이상조)는 제67회 식목

일을 맞아 4월 5일 본사 사옥, 홍보관 등 항만구역 내에서 나무심기 행사를 가졌다. 이날 행사는 정부의 저탄소 녹색성장 기조에 맞춰 친환경 항만을 조성하고 동북아 10대 국제물류항만으로 거듭나겠다는 공사의 의지를 반영한 것이다.

이날 이상조 사장 등 임직원 80여명은 철쭉 1,000여주를 심은 뒤 물을 주는 등 마무리 손질을 하고 주변 환경보호 활동을 실시했다.

또한 공사는 지속적인 친환경 항만 구축을 위해 광양항 컨테이너 부두 동측배후단지 녹지대에 식재된 교목 5,467주, 영산홍 등 관목 12만2,220주에 대한 전정, 관수, 시비, 방제작업 등 유지 관리작업을 연중 추진중이다.

아울러 광양항 인근 녹지 유지 및 개선을 위해 월드마린센터, 부두 내 도로, 공원 등에 식재된 8만여주에 대해서도 가로수 전정, 관수, 토양 개량, 화초류 파종, 삭초 등 유지·관리작업을 실시할 계획이다.

이날 이상조 사장은 “오늘 심은 철쭉이 자라나 사람들에게 상큼한 향기를 주듯이 우리 공사도 지역 뿐만 아니라 국가경제 발전에 기여할 수 있도록 다함께 노력하자”고 밝혔다.

한국선급

민간운영부두 보안심사 대행

한국선급(회장 오공균)과 국토해양부(장관 권도엽)는 4월 2일 국토해양부에서 민간운영부두에 대하여 보안심사 강화를 위한 ‘항만시설 보안심사 대행기관 지정 협정’을 체결했다고 밝혔다.

항만보안은 9.11. 미국테러이후 국제해사기구(IMO)에서 항만보안 위기관리 체제 강화를 위해 ISPS Code를 발효(2004.7)했으며, 우리나라도 이 협약을 수용해 ‘국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률(항만보안법)’을 제정해 시행중이다.

항만보안법에 따라 국토해양부장관(지방청 위

임)은 모든 항만시설에 대하여 최초보안심사, 중간보안심사(매년), 갱신보안심사(5년주기)로 구분하여 보안심사를 실시한다.

항만시설의 보안심사는 항만시설 보안계획서의 적정시행 등의 확인을 위하여 100여개 항목에 걸쳐 이루어지는 매우 전문적인 영역이다. 그러나 그 동안 각 지방청 담당자 1명이 항만시설 사용허가 등 복수업무 수행으로 내실 있는 보안심사 수행이 곤란했다.

현재 전국 31개 무역항에는 공영부두 25개와 민간운영부두 135개 등 총 160개의 부두운영시설이 있고, 그 중 민간운영부두는 앞으로 보안심사 대행기관이 보안심사를 수행하며, 공영부두는 현행대로 지방해양항만청에서 보안심사를 직접 수행한다.

해양환경관리공단

사회적 책임 경영 실현다짐

해양환경관리공단(이사장 박인섭)은 지난 4월 13일, 기업의 사회적 책임 관련 국제협약인 유엔 글로벌콤팩트(UNGC, UN Global Compact)에 가입하고, 글로벌 수준의 ‘사회적 책임 경영’ 실현을 다짐했다.

유엔글로벌콤팩트는 지난 2000년 코피 아난(Kofi Annan) 전 UN 사무총장이 기업의 사회적 책임 이행을 촉구하기 위해 발족한 유엔 산하 전문기구로서, 인권·노동·환경·반부패 분야의 10대 원칙을 기업의 사업전략과 활동에 통합시키는 것을 목표로 하고 있다.

해양환경관리공단은 이번 유엔글로벌콤팩트 가입을 계기로, 10대 원칙에 부합하는 사업 및 활동을 발굴하고 적극 추진하는 등 기업의 사회적 책임 수행 의지를 밝혔다. 또한 이와 관련된 활동내용 연간 이행보고서(COP, Communication on Progress) 작성에 차질이 없도록 준비할 계획이다.

한편, 해양환경관리공단 관계자는 “UNGC 10대 원칙을 철저히 이행하고 사회적 책임을 완수하여, 국민들로부터 사랑받는 공공기관으로 거듭나겠다”라고 말했다.

한국해운조합

통합관리시스템 개발

한국해운조합(이사장 이인수)이 연안여객선 안전운항관리 데이터베이스 구축을 통한 해양사고 통합관리시스템을 개발했다.

이번 해양사고 통합관리시스템 개발은 1962년 이후 여객선 해양사고사례를 유형, 해역, 계절, 선종 등 다각적 관점에서 분석하여 여객선사고 분석을 통한 해양사고 예방활동을 강화하고 선진 해양안전망 구축을 통해 보다 안전한 해상교통문화를 정착시키고자 추진됐다.

한편, 조합은 해양교통량 증가와 함께 해양사고 유형 또한 다양화 및 대형화 되고 있는 현실태에 부응해 이번 해양사고 원인분석을 토대로 선원 및 선박관련 종사자 대상 해양안전교육을 체계적으로 실시해 나갈 계획이라고 밝혔다.

한국해양대학교

5년 연속 교육역량강화사업 선정

한국해양대학교(총장 박한일)가 4월 13일 교육과학기술부가 발표한 ‘교육역량강화사업’ 지원 대학에 5년 연속 선정됐다.

특히 한국해양대는 올해 지원대학선정의 주요 지표인 성과지수가 0.77로 전국 대학 가운데 1위를 차지했다.

이는 지난 2009년과 2011년에 이은 세 번째 기록으로 전국 4년제 국·공립대 중에서는 4년 연속 교육성과지수 1위를 자랑하게 됐다.

이에 따라 올해 한국해양대는 30억 100만 원을

지원받아 학생들이 올바른 인성과 창의성, 취업 역량을 적극 계발하고 정립할 수 있도록 각종 사업을 추진하게 된다.

△ 장학지원 △ 취업촉진 △ 산학협력 △ 글로벌능력배양 및 어학능력향상 △ 특성화교육강화 △ 교육환경 개선 등 6개 프로그램에 다양한 세부 항목을 지원하는 학생 참여 사업 운영으로 대학 교육의 역량 강화를 위해 주력할 예정이다.

한국해양대 하운수 기획처장은 “올해 산학협력 선도대학(LINC)사업에 이어 교육역량강화사업에 선정돼 한국해양대가 갖춘 교육 역량과 경쟁력을 확고히 인정받게 됐다”며 “앞으로도 우수한 교육성과 창출을 위해 대학 구성원 모두가 최선을 다할 것”이라고 말했다.

한편 교육역량강화사업은 교육과학기술부가 전국 대학들을 대상으로 취업률, 재학생 충원율, 전임교원 확보율, 장학금지급률, 학생 교육 투자, 등록금 부담 완화 지수, 기성회계 건전성 등의 지표를 평가해 지원하는 것이다.

한국해양수산개발원

중 해양대·산동사회과학원과 MOU체결

한국해양수산개발원(원장 김학소)은 한중수교 20년을 계기로 중국과 우리나라 사이의 해양 분야 협력을 더욱 강화하기로 했다. 한국해양수산개발원은 이 같은 계획의 하나로 3월 말 중국의 대표적인 정책 싱크탱크인 산동사회과학원과 중국 해양대학교와 연구 협력을 위한 협정(MOU)을 체결했다.

이 협정에서 한국해양수산개발원은 산동사회과학원 등과 해양 경제 국제 포럼을 정례적으로 개최하기로 했으며, 중국 해양대와는 올 7월에 한중해양연구센터를 설립, 양국의 해양 수산분야의 협력을 확대하는 한편, 아시아·태평양 지역 해양 연구의 전진기지로 활용하기로 합의했다.

국토해양부, 민·관·군 합동, 해적대응 해상훈련 실시

해적대응 실전 경험을 훈련 시나리오에 적극 반영

국토해양부(장관 권도엽)는 4월 12일 14시에 거제 인근 해상에서 민·관·군 합동으로 소말리아 해적대응 해상훈련을 실시했다.

이번 훈련은 제10진 청해부대의 아덴만 파견에 앞서 소말리아 해적으로부터 우리 선원·선박의 해적피랍 예방 능력을 강화하고 피랍시 청해부대의 구출작전 역량 강화를 위해 실시했다.

훈련에는 국토해양부, 국방부, 합동참모본부, 해군작전사령부 등 관계기관과 해운선사(STX팬오션, SK해운) 등이 참여하며, 4,400톤급 구축함인 왕건함을 비롯, 대잠헬기 1기, 소형보트 3척 등이 투입되었다.

특히, 해군작전사령부는 실전과 같은 훈련을 위해 그 동안의 해적대응 경험을 훈련 시나리오에 적극 반영하고, 해적피랍 취약선박(LNG 선박)을 대상으로 운항중 훈련을 실시했다.

한편, 국토해양부 관계자는 소말리아 해적공격으로부터 우리 선원·선박의 안전을 도모하기 위한 노력을 보다 강화해 나갈 계획임을 밝히면서 선박·선사의 지구력 강화 및 '소말리아 해적위험해역 통항지침'의 철저한 이행 등 해운선사의 적극적인 해적피해 예방대책 시행을 당부했다.

국토해양부, 한-독 해운협정 정식서명 체결

해상운송 촉진 등 기존 해운협정 보완

국토해양부(장관 권도엽)는 독일연방건설교통도시계획부(장관 닥터 페터 람자우어, Dr. Peter Ramsauer)간 한-독 해운협정 정식서명을 5월 3일 체결했다고 밝혔다.

이번 한-독 해운협정은 기존 해운협정(1970년12발효)을 현실에 맞도록 보완한 것으로 2010년 3월 가서명됐고, 양국의 국내 절차를 마무리하여 현재 독일 라이프치히에서 열리고 있는 국제교통포럼(International Transport Forum, 5.2~5.4)을 계기로 정식서명을 함으로써 협정 체결을 완료했다.

한-독 해운협정은 양국간 해상운송 촉진, 일괄 운송서비스의 보장, 선원의 입출국 편의제공, 해운 협력을 위한 협의회 개최 등의 내용을 담고 있다.

국토해양부는 협정 체결에 따라 우리나라 선사의 원활한 운송서비스 제공을 제도적으로 뒷받침하고, 신설된 해운협의회를 통해 독일의 선진 선박 금융, 선박기술 분야 협력이 강화될 것으로 기대하고 있다.

아울러, 국토해양부는 해운협의회를 활용해 국내선사의 애로사항도 적극 해소해 나갈 계획이다.

역대 월별 '컨' 물동량 190만TEU, 환적 70만TEU 달성

1/4분기 전국 항만물동량 전년동기 대비 4.5% 증가

국토해양부(장관 : 권도엽)에 따르면, 2012년 1/4분기 전국 무역항에서 처리한 항만물동량은 총 3억 3,134만 톤으로 전년동기(3억 1,718만 톤) 대비 4.5% 증가하였다고 밝혔다. 2012년 3월 당월 물동량은 1억 1,354만 톤으로 전년동월(1억 1,412만 톤) 대비 0.5% 감소하였다.

금년 1/4분기 전체 항만물동량을 항만별로 살펴보면, 부산항은 목재 수출 및 섬유류 등 수입 증가로 전년동기 대비 8.7% 증가했고 울산항은 유류와 자동차 등 수출 증가로 전년동기 대비 5.7% 증가하였다.

인천항은 유류 등 수출입 감소로 전년동기 대비

2.2% 감소했고 포항항은 유연탄 등 수입 감소로 전년동기 대비 2.5% 감소하였다.

품목별로는 유류와 광석 및 자동차는 수출입 물량 증가에 힘입어 전년 대비 3.4%, 12.1% 및 17.5% 각각 증가한 반면, 유연탄과 철재는 전년 대비 5.4%, 4.1% 각각 감소하였다.

한편, 전국 항만의 1/4분기 컨테이너 물동량은 전년 동기 대비 6.9% 증가한 539만 1천TEU를 기록하였다. 이는 세계경기 침체 및 중국의 성장률 둔화로 수출입 물동량이 낮은 증가세(15.1%→1.5%)를 보임에 따라 전체 증가세도 추춤(13.0%→6.9%)한 것으로 나타났다.

〈 '12년 1/4분기 전국 무역항 항만물동량 〉

	'09년 1/4분기	'10년 1/4분기	'11년 1/4분기	최근 3개월			'12년 1/4분기
				'12.1월	'12.2월	'12.3월	
총물동량	250,650	288,519	317,183	111,816	101,959	113,539	331,342
전년동기 대비	△12.2	15.1	9.9	3.8	7.6	△0.5	4.5
수 출 입	197,192	232,783	260,297	93,155	84,897	94,614	275,342
연 안	53,458	55,736	56,886	18,661	17,062	18,925	56,000

〈 '12년 1/4분기 주요 항만별 물동량 〉

(단위 : 천톤, %)

구 분	부산항	광양항	울산항	인천항	평택·당진항	대산항	포항항	기타
총물동량	74,216	53,935	48,346	38,085	26,870	17,898	15,938	56,054
전년동기 대비	8.7	1.3	5.7	△2.2	10.3	5.0	△2.5	5.3

한편 3월 물동량은 지속적인 환적화물 처리 확대에 힘입어 지난해 같은 달 대비 3.5% 증가한 195만 9천TEU를 기록하면서 역대 월간 최대 처리실적을 기록하였다.

한편 부산항은 꾸준한 환적화물의 증가로 개항 이래 처음으로 월별 환적화물 70만 8천TEU를 처리함에 힘입어 전년 동기(1/4분기) 대비 9.6% 증가한 408만 9천TEU를 처리하였으며, 광양항은 수출입화물(△0.7%) 및 환적화물(△17.9%)이 모두 감소하여 전년 동기보다 3.4% 감소한 52만 6천TEU, 인천항은 대중국 교역량 감소에 따라 전년 동기보다 △0.7% 감소한 45만 2천TEU를 처리하였다.

세계 10대 항만 1/4분기 컨테이너 물동량은 전년 동기대비(4,294만TEU) 6.1% 증가한 4,555만TEU를 처리하였으며, 부산항은 전년 동기대비 0.2% 감소한(503만TEU 처리) 선전항과의 격차(130.5만TEU→93.7만TEU)를 좁히며, 세계 5위를 유지하였으며, 상하이항은 758만TEU를 처리하여 세계 1위 자리를 회복하였다.

중국 상위 7개 항만은 최근 유럽 재정위기 악화에 따른 수출부진과 내수침체로 1/4분기 성장률이 3년 만에 최저치(8.1%)를 기록하면서, 세계 10대 항만 평균(6.1%)보다 낮은 증가세를 기록(5.6%)하였다.

〈 '12년 1/4분기 주요 품목별 물동량 〉

(단위 : 천톤, %)

품목별	유류	광석	유연탄	철재	기계류	자동차	화공품	모래	시멘트	기타
총물동량	101,403	30,654	29,368	22,749	19,355	15,288	13,600	11,486	9,016	78,423
전년동기 대비	3.4	12.1	△5.4	△4.1	11.8	17.5	5.1	0.2	1.6	6.8

〈 전국 무역항 컨테이너 처리실적 (1/4분기) 〉

(단위 : 천TEU, %)

구 분	연도별 1/4분기 실적			최근 3개월			'12년. (1/4분기)
	'09년	'10년	'11년	'12.1월	'12.2월	'12.3월	
총 물 동 량	3,580	4,465	5,044	1,788	1,645	1,959	5,391
전년동기 대비	△19.7	24.7	13.0	5.8	12.5	3.5	6.9
수출입	2,222	2,795	3,217	1,049	1,037	1,179	3,265
환 적	1,309	1,579	1,717	691	570	739	2,000
연 안	49	91	111	48	38	41	126

〈 주요 컨테이너 항만 물동량 현황(1/4분기) 〉

(단위 : 천TEU, %)

구 분	연도별 1/4분기 실적			최근 3개월			'12년. (1/4분기)
	'09년	'10년	'11년	'12.1월	'12.2월	'12.3월	
부산항	2,687	3,272	3,730	1,364	1,238	1,486	4,089 (9.6)
광양항	387	495	545	168	175	183	526 (Δ3.4)
인천항	297	427	456	149	131	173	452 (Δ0.7)

〈 '12년 1/4분기 세계 10대 항만 컨테이너 처리실적 〉

(단위 : 천TEU, %)

순위		항 만	'11년	'11.3월	'11.1-3월	'12.3월	'12.1-3월	전년대비	
'12.3월	'11년							동월	누계
		합 계	188,059	15,211	42,942	16,172	45,554	6.3	6.1
1	1	상하이(中)	31,740	2,630	7,271	2,770	7,576	5.3	4.2
2	2	싱가폴	29,938	2,504	7,067	2,649	7,537	5.8	6.7
3	3	홍 콩(中)	24,384	1,840	5,466	1,970	5,616	7.1	2.7
4	4	선 전(中)	22,570	1,658	5,035	1,691	5,026	2.0	Δ0.2
5	5	부 산	16,185	1,402	3,730	1,486	4,089	6.0	9.6
6	6	닝보-저우산(中)	14,686	1,183	3,371	1,293	3,787	9.3	12.3
7	8	칭다오(中)	13,020	1,104	3,206	1,227	3,513	11.1	9.6
8	7	광저우(中)	14,400	1,124	2,876	1,259	3,247	12.0	12.9
9	9	텐 진(中)	11,500	956	2,641	1,003	2,775	4.9	5.1
10	10	카오슝	9,636	810	2,279	824	2,388	1.7	4.8
중국계(홍콩 포함)			132,300	10,495	29,866	11,213	31,540	6.8	5.6

작년 전 세계 컨테이너선 운항속도 감속

연료유 상승 및 선박 공급과잉 해소 때문

작년 전 세계 컨테이너선들의 평균 운항속도가 13% 감속되었다.

RS Platou의 경제 조사팀이 전 세계 2,119척의 컨테이너선을 대상으로 조사한 결과, 2011년 2월 평균 운항속도가 17.1노트인 것에 비해 2012년 평균 운항속도는 14.9노트로 집계되었다.

컨테이너 선사들이 치솟는 연료유 가격을 만회하고 선박 공급과잉 현상을 해소하기 위해 감속하는 것으로 분석되고 있다.

컨테이너선의 경우 벌크선과 탱커선에 비해 연료유 부분이 컨테이너 운항비에서 가장 큰 부분을 차지하기 때문에 bunker 가격상승으로 인해 많은 타격을 받고 있는 것으로 알려졌다.

RS Platou에 애널리스트는 올해 초부터 현재까지 컨테이너선의 운항속도가 상당히 감속중이라고 얘기하며, 컨테이너 선박량 증가와 bunker 가격이

인상으로 선박 감속운항의 추세가 당분간 유지 될 것으로 전망했다.

1,752척의 탱커선과 2,049척의 벌크선을 조사한 결과 동 선형들 역시 전년대비 각각 7%, 5% 감속 운항중인 것으로 밝혀졌다.

또한 VLCC의 운항속도가 2011년 2월 15.9노트인 것에 반해 올해 2월에는 12.5노트로 평균 3.4노트 줄었다. 이 외에도 탱커선은 전년대비 1.3노트 감소한 12.3노트, Aframax는 1.1노트 감소한 11.7노트, Capesize는 0.6노트 감소한 12.1노트, Panamax와 Supramax는 0.7노트씩 감속한 것으로 조사되었다.

Alphaliner는 컨테이너선의 감속이 다른 선형보다 큰 이유는 공급과잉 때문이라고 분석하며 컨테이너 선대는 지난 2월 기준, 1,600만 TEU, 총 5,965척이라고 분석했다.

선주들 이란산 LPG 수송에 추가요금 부과 보험적용 허용기간까지는 LPG수송 지속

유럽과 미국의 제재에 따라 중동-아시아 항로의 LPG 용선 감소를 방지하고 운임을 적정 수준으로 유지하기 위해 LPG 선주들은 이란산 LPG 수송에 대해 추가요금을 부과하고 있다.

해운 중개업자에 의하면 이란제재에 따른 물동량 감소에 따라 4월에는 총 5척의 LPG선이 이란산 LPG를 수송했으며 선주들은 명확하지 않은 제재범위로 인해 주의를 기울이고 있지만, 이란산 LPG 운송에 따른 추가운임과 유럽의 보험적용을 받는 기간 동안은 지속적으로 LPG 수송이 지속될 것으로 전망했다.

최근 국제사회의 이란산 원유 수입금지 조치는 LPG시장에 악영향을 주고 있으나 몇몇 LPG 중개업자들은 국제사회의 이란 제재의 영향이 크지 않을 것으로 예상하며 이란산 LPG를 수송하는 선주들이 감소하지 않을 것으로 예상했다. 현재는 다른 항로에 비해 중동-아시아항로의 이란산 LPG 수송이 톤당 20달러의 프리미엄이 있지만 많은 선주들이 이란산 화물을 선적할 수 있다는 사실을 깨달으면 이란산 LPG 수송 프리미엄이 사라질 것으로 예상된다.

2008년 건조된 8만701CU M급 Ocean Gas호는 이란산 LPG 4만4,000톤을 선적할 예정이며 China Cido Shipping, Maersk 및 OSK Lines도 이란산 LPG를 인도네시아, 남동아시아, 중국 및 일본으로 수송 중에 있다.

Moody's 탱커 및 벌크시황 부정적으로 전망

해운회사 채무 불이행 등 유동성 위기 직면

Moody's는 내년 세계경제회복에 대한 지연과 그에 따른 금융권의 위기노출 축소로 내년 탱커 및 벌크업계의 회복전망이 불투명한 것으로 전망했다.

Moody's의 한 관계자는 탱커나 벌크업계 공급 과잉 문제가 꽤 심각하다며 향후 12개월에서 15개월 안으로 이 문제가 해결되지 않을 경우 호황기때 체결한 계약건이 모두 사라질 것으로 예상하며 해운회사들이 받을 타격을 걱정했다.

한편, 그 동안 벌크업계 파산이 적은 이유로 호황기에 확보했던 유동성 자산으로 지난 불황을 버틸 수 있었다고 설명하며 이제부터는 채무 불이행이 증가하는 등 어려움에 직면할 것을 염려했다.

올해 BDI는 평균 1,500포인트까지는 오르기 힘들 것으로 전망하며 탱커업계의 경우 회복에는 최소 15개월이 소요될 것으로 내다봤다.

벌크선, 탱커선과 컨선 제치고 가장 큰 선대 등극

공급과잉 해소를 위해 벌크선 해체량 증가 필요

작년에 인도된 벌크선은 2,755척, 총 1억6,450만DWT로 집계되었다. 이는 전 세계 선박의 3분의 2가 벌크선으로 기존 탱커선과 컨테이너선을 제치고 세계에서 가장 큰 선대가 된 것이다.

독일의 Maritime research팀에 의하면 2010년에 1억4,650만DWT의 벌크선이 인도된 것을 언급하며, 2007년보다 2배 증가한 2011년의 인도량 증가 결과는 놀라운 것이 아니라고 전했다.

한편, 2011년 선박 해체량 또한 1,500척, 4,050만DWT로 가장 많은 양을 기록했다. 올해 예상해체물량은 총 4,910만DWT로 작년을 능가할 것이라 전망이다. 작년 해체선 중 대다수가 노후선이거나, 소형 선박이었다. 올해는 해체물량의 경우 고유가의 압박으로 인한 수익감소와 방글라데시의

선박해체업 문제가 해결됨에 따라 벌크선의 해체량 증가가 예상되며, 특히 탱크선 해체량이 증가할 것이라고 많은 전문가들이 예상했다. 2009년 이후 최저 용선수익을 보이고 있는 컨테이너선의 해체도 증가세를 보일 것이라고 예상했다. ISL은 현재 벌크분야의 약세는 글로벌 수요의 감소 예상과 지속적인 벌크선대의 증가 때문이라고 지적하며, 2012년 공급과잉 해소를 위해서는 벌크선 해체량이 증가되어야 한다고 강조했다. 선박 해체량이 증가하는 전제조건이 설립되어야만 벌크선의 운임이 과거 2007년과 2008년처럼 회복할 수 있다고 분석했다.

ISL은 2012년 인도될 벌크선을 1억4,000만DWT로 예상했다.

Maersk, 유럽-아시아 항로 추가 감속운항

선박 과잉현상과 유가상승에 따른 조치

Maersk사가 유럽-아시아 항로에 대해 추가 감속운항에 들어갈 것으로 예상된다.

Maersk사는 아시아-유럽항로의 선속은 15~18 노트로 유지하고 유럽발 서향항로에 대해서는 12~14노트로 운행하겠다고 밝혔다. 또한 4월 내 추가로 감속운항에 들어갈 예정인 항로는 AE-1, AE-6, AE-7, AE-9 및 AE-10 항로로 총 5개로 항로를 발표했다.

Maersk사의 날짜별 해당선박은 'Maersk Stepnica'호(5.14 브레멘하반 출항), 'Maersk Altair'호(4.19 르하브르출항), 'Maersk Taurus'호

(5.1 로테르담출항), 'Tempanos'호(4.29 브리해 출항) 및 'Eleonora Maersk'호(5.6 로테르담 출항) 이상 5척이다.

한편, Maersk사의 이번 조치는 지난 2008년 하반기 글로벌 금융위기 이전 통상적인 선박경제선속인 24~25노트의 절반 수준까지 떨어진 수치로 선박 과잉현상과 유가상승에 따른 것으로 조사됐다.

정기선 업계의 지속적인 불황으로 21노트에서 다시 18노트로 이른 바 추가 감속운항에 이어 15노트 수준인 초감속운항을 실시하겠다고 Maersk사가 발표했다.

SC, 4척의 선박 추가 매입할 예정

선박매입을 통한 사업확장 시도

유럽재정위기와 경기침체에도 불구하고 선대 확장을 계속해 온 Standard Chartered(SC)사는 선박임대계열사를 통해 4척의 선박을 추가 매입할 계획이라고 발표했다.

2010년 설립, 사업규모를 10억 달러 이상으로 확대한 이 계열사는 최근에는 컨테이너선까지 그 영역을 넓히고 있다. 경제위기의 여파로 하락한 선박 가격으로 인해 장기임대가 선호되는 추세에서 SC사는 선박매입을 통한 사업확장을 시도하고 있다.

이에 SC사의 상무이사 Sander Scheepens는 앞으로 실행될 4개의 거래에서 신형 연안선, 중고 연안선, 중고 벌크선과 신형 컨테이너선을 매입할 계획이라고 발표했다. 본 거래가 마무리 된다면, SC사의 선대는 벌크선 40%, 케미컬 탱커선 30%, 연안선과 컨테이너선 10%로 구성된다.

SC사의 대다수 선박은 선주와 에너지 및 원자재 분야의 화주들과 7년~12년 사이에 용선계약을 체결 중인 것으로 알려져 있다.

Panamax 운임 2011년 5월 이후 최고치 기록

향후 몇 주 동안 안정세를 유지할 것으로 전망

지난 4월 셋째 주, Baltic Exchange Panamax 평균 용선료가 606달러 오른 1만3,000달러를 기록했다. 이 수치는 2011년 5월 이후 가장 높은 운임으로 전문가들은 전반적인 해운시장이 침체되어 있지만 향후 몇 주 동안은 안정세를 유지할 것으로 전망했다. 반면 해운중개업자들은 5월 중에 운임이 오를 것이지만 더 이상 물동량이 늘어나지 않는다면 Panamax 시장은 다시 침체 될 것이라 예상했다.

해운중개업자는 4~6개월 Panamax 단기용선운임료가 9,500달러에서 1만2,500달러로 급속히 오른 상태로 몇 주후엔 1만500달러로 다시 떨어질 것이라고 예측했다.

하지만 부정기선 시장에서 Panamax선단은 꾸준한 용선활동으로 이익을 챙기고 있다. 대서양 왕복 운항에 운임은 Baltic Exchange's Transatlantic가 예상한 1만5,450달러보다 높은 1만6,000달러 이상으로 책정되었으며 이 운임은 12월 이후 가장 높은 수준으로 지난 한 주 동안 약 60% 증가했다.

또한, 남아메리카의 곡물수확시즌에 맞춰 Panamax의 수요가 늘어나 운임인상이 예상된다. Baltic Exchange는 4월 셋째주, 남미-아시아 항로기준 1만2,000달러의 운임료가 1만8,250달러로 인상되었다고 보도했다.

ACP, 오는 7월부터 선박에 신규 관세 부과 예정

선박 길이로 통행료 측정 등 3가지 신규 관세 부과

ACP(Panama Canal Authority)는 신규 관세가 시행되는 7월 초에 3가지 정도의 신규 선박 관세가 만들어질 것이라고 발표했다. ACP는 컨테이너, 해체선박(breakbulk), 케미컬 탱커 및 LPG선에 대해 별도의 카테고리를 추가하는 것을 기획 중이며 선주들과 관련단체에 5월23일 예정된 공청회 전, 서면으로 의견을 줄 수 있는 4월20일부터 5월20일까지의 협의기간을 제공하고 있다.

ACP는 7월1일부터 일반화물선, 컨테이너, 벌크선, 기타 등등에 대해 운하 이용료를 인상할 것이

며, 이전에 고려되지 않았던 선박의 길이를 기반으로 통행료를 측정할 것이다. 이에 대해 ACP의 CEO인 Alberto Aleman Zubieta는 파나마 운하의 경쟁력을 유지하기 위해 필요한 제안이라고 언급하며, 운하가 확대됨에 따라 Capesize, Suezmax 벌크선과 LNG선 거래 활성화, 중요 시장간 운송시간을 단축, 미국의 교통물류 허브 구축과 Panama 운하를 통해 해운항로가 강화될 것이라고 전망했다.

지구온난화로 북극항 개척에 대한 기대 증가

2050년, 빙하 없는 북극의 가능성 제기

지구온난화로 북극에 많은 빙하가 녹았음에도 불구하고 선주들은 여전히 북극의 빙하로 인해 해운업이 수십 년간 신규 북극 항로 개척에는 어려움이 따를 것이라고 주장했다.

헬싱키에서 열린 북극해상운송포럼 NPI 조사 담당 Gunnar sander씨는 북극은 오랫동안 해상운송에서 위험한 항로였지만 지구온난화가 다양한 변화를 일으키는 중이며, 이는 북극항로 개척에 대한 기대를 증가시켜줄 것이라고 발표했다.

Norwegian Polar Institute는 10년 동안 여름 바다의 빙하수위가 12% 감소한 반면 겨울의 빙하수위는 3% 감소했으며 현 상황이 지속된다면 2050년에 빙하가 없는 북극을 야기할 수 있다고 전망했다.

북극항로의 빙하가 얼지 않게 될 때, 러시아는 북극을 가로 지르는 유럽과 아시아 간의 많은 직접적인 경로를 통제할 수 없을 것이다. 현재 러시아는 Panama 또는 Suez 운하 항로에 대안으로써 자국영해를 통한 북극해 항로를 이용 중에 있으며 2011년, 34개 항로를 통해 82만톤의 화물을 출하했고 2012년에는 다수의 선박들이 백만 톤 이상의 화물을 보내기 위해 러시아의 항로를 사용할 것으로 예상된다.

현존하는 국제규약, 법규 등은 즉각적으로 북극에 적용하기 어려운 부분이 있기 때문에 북극항로의 효율적인 이용을 위해 IMO를 비롯한 여러 국제기구들은 하루빨리 관련 법규들을 개정해야 한다.

미국 LNG 수출규제 논의 주시

LNG수출 결정시 시황강세 예상

미국당국이 4월 둘째 주, 미국의 LNG 수출정책에 대해 논의함에 따라 LNG시장 관계자들은 미국 당국의 급변 논의를 주시하고 있다.

연방 에너지 규제 위원회(The Federal Energy Regulatory Commission, FERC)는 Louisiana 주의 Sabine Pass지역 액화 공장에서 셰니어사의 LNG 수출 계획과 내수시장 천연가스 가격 상승을 방지하기위한 LNG 수출규제에 대해 논의한다.

미국의 LNG 수출량 증가는 내수시장의 LNG가격을 인상 시키며, 이에 대해 소비자들이 불이익을 당할 것이라고 미국언론에서 발표했다.

Sabine Pass지역의 LNG 수출여부는 미국 에너지부(US Department of Energy)의 연구 결과에 따라 결정될 예정이며 연방 에너지 규제 위원회(FERC)는 Oregon주의 Jordan만 LNG 수출을 다시 논의할 것이다.

전문가들은 미국의 LNG 수출이 곧 본격화 될 것이라 전망하며 LNG 수출이 시행되면 미국-아시아항로에 추가적인 LNG선 55척의 수요가 예상되며 이는 해운시장에 긍정적인 영향을 끼칠 것으로 판단했다.

중국 경기부양정책 시행후 PMI지수 소폭 상승

수출입 수요증가로 컨테이너시장 회복 기대

HSBC는 중국의 경기부양정책 시행 후 중국내 420개의 제조업체를 조사한 결과 PMI가 3월 48.3에서 4월 49.1로 인상되었다고 발표했다. PMI지수는 제조업 분야의 경기지표로 기업신뢰도 평가를 위해 선진국에서 널리 이용되며 전월과 비교해 회사의 성장 전망을 판단하는 데 사용되는 지표로 PMI의 상승과 함께 중국의 제조업 생산량도 전월 47.3p에서 49.1p로 인상되었다.

PMI가 50 미만인 경우에는 경기수축을, 50 이상인 경우에는 경기팽창을 의미하는데 중국의

PMI지수는 49.1로 전월대비 상승하였음에도 불구하고 6개월 연속 50을 하회하고 있다. HSBC의 수석 경제전문가는 중국내 생산량과 소비량, 고용시장이 수축되어 있으며 경기회복을 위해 5월부터 금융과 세제 완화 정책을 실시할 예정이라고 발표했다.

중화인민은행에 연속적인 금융완화 정책에 따라 중국의 수출입 수요증가가 기대되며 이로 인해 컨테이너 시장에 회복세가 기대된다.

미국 LA항고 롱비치항 수입컨물량 크게 증가

싱가포르와 중국 상하이항 취급 물동량도 늘어

최근 태평양 항로의 운임인상에 따라, 지난 3월 USWC와 중국의 컨테이너항만 물동량이 증가했다. 3월 LA항의 수입량은 전달보다 22.4% 증가되었고(전년동월대비 8.2% 증가) Long-Beach의 경우 수입량이 전달보다 18.1%(전년동월대비 12% 증가) 증가했다.

Drewry에 보고서에 의하면 현재 태평양 지역의 운임은 선사들의 운임인상안이 반영되어 있으며, 4월 셋째 주 홍콩-LA 항로는 전주보다 FEU당 400달러 인상된 2,405달러를 기록했다. 이는 수입량 증가에 따른 태평양 항로에 관한 추가운임 인상으로 2011년 12월말보다 약 1,000달러 인상된 수준이다.

LA와 Long Beach의 3월 물동량 증가치는 Global Port Tracker의 3월 보고서에 전망한 10%와 일치하며 이에 따라 International Monetary Fund(IMF)는 미국의 GDP 성장률을 0.3%에서 2.1%로 상향 조정 했고, 또한 미국의 고용지표가 지속적으로 개선되는 중이다.

Lloyd's List에 의하면 지난 3월 싱가포르와 상하이의 물동량은 전년동월대비 각6.6%, 3.5% 증가되었고 World Container Index(WCI) 기준 상하이-로테르담 항로의 FEU당 운임이 3,392달러까지 인상되었다고 보도했다. 이는 올초보다 운임이 약 3배 이상 인상된 수준이다.

컨테이너 계선량 대형컨선 운항으로 크게 감소

현재 56만5,000TEU로 2주전에 비해 20% 줄어

로이드리스트 조사팀에 의하면 현재 계선중인 컨테이너 선대는 56만5,000TEU로 2주전에 비해 20%(14만6,000TEU) 감소한 것으로 집계했다. 동 데이터에 의하면 2주동안 글로벌 선복량이 1% 증가한 것을 의미한다.

지난 3월29일까지 290척의 선박이 계선 중이었으며, 대상선박은 5~24일간 계선 중인 선박과 25일 이상 운항하지 않은 선박이 조사대상이었다.

3월말 2011년에 건조된 1만3,100TEU급

Maersk Evora호가 운항을 위한 준비를 하고 있는데, 동 선박은 칭다오에서 서비스를 시작할 예정인데, Evora호는 2월 중순부터 말레이시아 항에 계선중에 있다. 로이드리스트에 따르면 Maersk Evora호는 계선중인 선박중에 가장 큰 컨테이너선이라고 언급했다. 현재 1만~1만2,999TEU급 5척의 선박이 중국해역에서 계선중에 있으며, 로이드리스트 분석팀은 곧 계선중인 컨테이너선들이 운항을 시작할 것으로 전망했다.

NYK, Mitsui OSK 등 일본선사 컨테이너 서비스 개선

아시아, 멕시코 및 남아메리카에 대형 컨선 투입

일본의 주요 컨테이너 선사들이 아시아-멕시코, 남아메리카 서비스를 개선할 것으로 발표했다. 북·남태평양항로를 운항하는 일본 선사들은 컨소시엄을 가동하여 그들의 서비스를 개선할 계획으로 보인다.

NYK, Mitsui OSK, 그리고 K Line은 현재 Alex-1, Alex-2 서비스 항로를 공조 중에 있고 아시아, 멕시코 및 남아메리카의 서부해안 운항을 위해 대형 컨테이너선을 투입할 예정이다.

동 서비스는 Keelung에서 출발하여 Da Chan Bay, Xiamen, Shanghai, Ningbo, Pusan, Manzanillo, Callao, Valparaiso, Iquique, Callao, Manzanillo, Tokyo를 거쳐 Keelung으로 돌아올 예정이다.

또한 일본 선사들은 멕시코-남아메리카 서틀서비스를 포함한 라틴 아메리카 서비스를 강화할 계획이다. 현재 일본 국적 선사들 중 MOL만 태평양 서비스를 강화할 예정이라고 밝혔다.

그리스 선주 보유 선박 2억6,400만DWT 기록

국적선은 감소했으나 편의치적국 등록선 증가

그리스 선주 보유 선박이 전년대비 증가될 것으로 그리스 해운위원회에서 전망했다. 그리스 선대는 올해 1분기에 240만DWT가 증가하여 지난 3월 말 2억6,400만DWT로 증가했다.

이는 종전 최대규모인 2009년 2억6,350만DWT를 상회하는 규모이다. 그리스 해운위원회 조사에 의하면, 현재 그리스 선주들은 총 3,760척의 선박을 소유하고 있는 것으로 집계됐다.

그리스 선주들은 지난 12개월 동안 컨테이너선 44척(320만DWT)과 가스선 11척(150만DWT)를 추

가 인수했다.

그러나 그리스 선대의 유조선 규모까지 증가하였지만 벌크선과 탱커선 규모는 감소했다.

그리스 국적선대는 2011년 917척(7,970만DWT)이었지만 현재 862척(7,450만DWT)로 집계됐다. 2011년 Cyprus에 등록된 그리스 선주들이 소유한 선박이 100만DWT 감소한 반면, Malta, Liberia 및 Marshall Islands에 등록된 선박은 증가한 것으로 파악됐다.

China Shipping Development(CSD) 1분기 적자 기록

중국연안 항로의 운임 하락 때문인 것으로 분석

CSD는 주주들에게 2012년 1분기 수익이 적자라고 발표했다. CSD는 벌크선과 탱커선을 소유한 선사로 국내외 해운시장 불황과 선복량 과잉 때문에 손실을 입은 것으로 파악된다.

CSD는 중국에서 두번째로 큰 벌크선사로 대다수의 선사들이 작년에 영업손실을 보았음에도 불구하고 흑자를 기록했었다.

동 사는 최근 몇몇의 글로벌 선사들이 중국연안 항로에 운항을 시작함으로써 동 지역에 운임이 하

락중이라고 언급했다.

CSD 관계자는 지속적으로 높은 병커 비용과 5~10%의 운임하락 때문에 비관적으로 전망했다. CSD는 중국내에서 60% 이상의 석유운송과 26% 이상의 석탄운송 점유율을 차지했다.

2011년 말 기준, CSD는 640만DWT급 드라이벌크선 117척과 600만DWT급 탱커선 72척을 보유 중인 것으로 알려졌다.

Vale, 추가 Valemaxe 신조발주 루머 진화

여론악화에 대한 부담 때문인 것으로 파악

무릴로 멜로 Vale 대변인은 추가적으로 Valemaxe 65척의 발주는 없을 것으로 발표했다.

Valemaxe라 불리는 40만DWT급 VLOC는 연간 네번의 운항을 통해 약 150만톤의 철광석을 운송할 수 있다. 중국의 철광석 수요량이 VLOC 100척을 필요로 할 정도로 판단되지만 현재로서는 추가적인 선박 발주계획이 없다고 밝혔다.

Vale의 전략 책임자인 Jose Carlos Martins는 최근 Vale가 아시아의 수출량 증가에 따른 Valemaxe 선박들의 필요성에 대해 언급한 것이지

추가로 100척을 발주한다는 계획은 아니라며 확대 해석을 경계했다.

최근 Vale의 Finance Chief인 Tito Martins가 제3자가 운영하지 않고 있는 VLOC의 매각 가능성을 언급했으며, 또한 현재 40만DWT 선박이 중국 항만 입항이 이뤄지지 않고 있다고 강조했다.

Vale가 VLOC의 추가 발주설에 즉각적인 대응에 나선 것은 현 상황에 대해 부담을 느낀 것으로 파악된다.

인도광산업계 정부에 철광석 관세 인하 요구

철광석 가격 상승으로 수출 경쟁력 하락

인도광산업계는 인도 정부에 철광석 수출관세 인하를 요구했다. 정부의 수출관세 인상으로 인해 인도의 철광석 수출업체와 벌크 무역업이 악화중이라고 강조했다.

인도광산협회는 최근 Shri Pranab Mukherjee 재정장관에게 인도 정부의 철광석 수출관세 인상 정책이 역효과로 나타나고 있다고 호소했다.

인도 정부는 지난 1월 철광석 수출관세를 20%에서 30%까지 인상했고, 인도 2개의 주에서 철광석 수출을 금지했다.

인도의 철광석은 글로벌 시장에서 가격이 상승하여 경쟁력이 하락 중이며, FIMI 데이터에 의하면 2009~2010년 회계년도에 인도 철광산 수출량은 1억1,740만톤으로 최고조에 달한 것으로 분석됐다.

그러나 올해 회계년도까지 철광석 수출량은 5,000~5,200만톤을 기록할 것으로 전망됐으며, 인도의 광산업체인 NMDC는 올해 회계년도에 인도의 철광석 수출량은 3,000만톤을 기록할 것으로 예상했다.

3월 이란의 원유 수출량 3분의 1 감소

미국과 EU의 이란에 대한 금수조치 때문

이란의 3월 원유 수출이 작년 월평균과 비교해 3분의 1정도 감소했다.

전년대비 일일 240만 배럴(월 평균 7,260만 배럴)과 비교해 올해 3월 일일 160만 배럴(월 5,000만 배럴)을 수출한 것으로 확인됐다. 감소원인은 7월 1일부터 시행된 EU와 미국의 이란 금수조치 때문인 것으로 파악된다.

지난달 990만 배럴과 작년 월평균 960만 배럴을 구입한 인도가 이란산 석유의 최대 수입국임을 LLI가 발표했다. 일본으로 수출하는 이란산 원유 역시 1월 1,250만 배럴에서 3월 660만 배럴로 감소했고, 중국 역시 전년도 대비 월평균 1,800만 배럴에서 지난달 870만 배럴로 이란산 원유 수입이

감소됐다.

그러나, 홍해에 위치한 Ain Sukhna 이집트 항으로의 이란산 원유 수송량은 변동없는 것으로 집계됐다.

Ain Sukhna는 이란산원유가 수에즈-지중해 파이프 라인을 통해 다른 중동원유와 함께 유럽시장으로 재수출되는 항구이다.

작년 이란과 사우디아라비아는 SuMed(수에즈-지중해)를 통해 각각 전체 원유의 46%와 49%를 처리했다.

지난 달, Ain Sukhna로 운송된 1,190만 배럴의 이란산 원유가 작년 1월과 3월의 양과 일치한다고 LLI는 언급했다.

올해 미국 무역량 증가 긍정적으로 전망

미국산 자동차 및 농산물 수입량 증가

미국 수출입업체는 앞으로 무역량이 증가할 것으로 조심스럽게 전망했다.

Long Beach 항만청 주최 컨퍼런스에서 수출입 업체들은 공통적으로 전년대비 올해 무역량이 증가할 것으로 예측했다.

동 컨퍼런스의 주요 목적은 화주와 선주간의 운임협상이 주된 내용이라서 2012년 태평양 운임을 예측하는데 용이하다.

Drewry는 최근 홍콩-LA의 항로의 운임이 전주보다 FEU당 0.4% 하락한 2,005달러를 기록했다고 발표했는데, 현재 운임은 전년동월대비 18% 인

상된 운임이다.

Expeditors의 부회장 Daniel Wall씨는 금번 회의에서 수입업체는 올해 상황을 낙관적으로 전망하고 있으며, 무역량이 증가할 것이 확실하다고 강조했다.

또한, Moffatt & Nichol 경제학자인 Walter Kemmsies씨는 해외에서 미국 자동차, 건설기계 및 농산물 등의 구매가 지속적으로 증가하고 있다고 언급하며, 이러한 상황을 종합적으로 분석하면 굉장히 긍정적이라고 평가했다.

역내 아시아 컨테이너 선사 운임인상 검토

수익 개선을 위해 단계적 운임인상 계획

역내 아시아 컨테이너선사들은 인도양과 일본 항로를 포함한 동 지역의 운임인상을 위해 논의 중인 것으로 알려졌다.

Intra-Asia Discussion Agreement(IADA)의 회원들은 4월15일부로 자발적으로 TEU당 100달러 인상하는 것에 대해 동의했다. 5월 중순에는 추가적으로 TEU당 100달러 인상할 예정인 것으로 예상된다.

IADA의 부회장을 맡고 있는 Wan Hai Lines의 Randy Chen 회장은 그동안 역내 아시아 지역의

운임은 매우 낮게 형성되어 왔다고 언급했다. 그는 향후 2개월 동안 TEU당 200달러를 인상함으로써 정기선사들이 수익을 낼 것으로 예측하며, 과거의 낮은 운임에서 벗어날 것으로 전망했다.

IADA 대변인 Roberto Giannetta는 3월부터 시작된 주요선사들의 운임인상이 IADA의 운임인상 계획에 동기가 됐다고 전하며, Mr. Giannetta는 역내 아시아지역의 수출물량이 증가된다면 IADA는 운임인상을 지속적으로 시도할 것이라고 강조했다.

금년 하반기부터 Capesize 시장 긍정적인 전망

서호주-중국항로 운항 선사 운임인상 계획

4월 셋째주 서호주-중국의 톤당 운임이 8달러였으나, 4월 넷째 주에 7.75달러로 하락했다.

해운중개업자에 의하면 현재 Tubarao-Qingdao 항로의 톤당 운임이 21.50달러에서 하락한 21.25~21.50달러 사이로 분석했다. 또한 해운중개업자는 시장의 수요가 없는 상태에서 용선료가 인상될 것으로 전망하지 않는다.

Braemar는 서호주-중국 항로를 운항하는 선사들은 운임을 톤당 7.80달러까지 인상시키기 위해 노력중에 있으나, Braemar는 운임의 인상폭이 크

지 않을 것으로 예상했다.

그리고 지난주 Capesize 일일 운임이 1만1,500달러까지 인상되었으나, 2분기 운임은 8,775달러로 계약됐다.

RS Platou 애널리스트 Rahul Kapoor는 금년 하반기부터 중국의 철광석 수요량 증가로 인해 Capesize의 시장이 좋아질 것으로 전망했으며, 중국의 Iron and Steel Association에 의하면 3월 중국의 철강제품 생산량이 전달보다 12% 증가한 190만톤을 기록했다.

Post-panamax 컨테이너선 용선료 상승세 지속

중형 컨테이너선의 용선료 회복은 지연

정기선사들의 운임인상 노력에도 불구하고 중형 컨테이너선들의 정기용선료가 회복되지 않고 있는 상황이다. 반면에 Post-panamax와 Panamax의 운임은 지속적으로 인상되는 추세로 알려졌다. 2,000TEU~3,500TEU급의 컨테이너선은 공급과잉과 선적물량을 찾지 못해 불황을 겪고 있는 중이다.

OOCL에 의하면 OOCL은 2002년에 건조된 5,576TEU급 Ikaria호가 일일 용선료 1만9,250달러에 12개월간 용선했다고 전했으며, MSC는 2001년에 건조된 6,456TEU급 선박 2척을 일일용선료 2만2,000달러에 1년간 용선했다.

또한, MSC는 2011년 건조된 8,500TEU급 Swroja Enam호를 9개월간 일일용선료 2만1,000달러에 용선했다.

해운중개업자는 2주전에 4,300TEU급 선박이 일일용선료 1만달러에 용선된 것을 예로 들며 현재 용선료는 과거보다 인상된 운임이라고 말하며, 4,600TEU widebeam호와 4,620TEU RHL Conscientia호는 각각 일일용선료 1만6,000달러에 용선되었다고 언급했다.

또한, 3,000TEU~4,000TEU급의 컨테이너선도 운임 인상폭이 크지는 않지만 현재 소폭 인상중이라고 분석했다. Evergreen은 2009년에 건조된 3,534TEU HS Bruckner호를 일일용선료 8,000달러에 용선했고, 최근까지 3,000TEU~4,000TEU급의 선박은 8,000달러 이하로 용선되고 있다고 알려졌다.

남아프리카의 벌크 화물량 수요 증가

화물량 증가로 Capasize 실적 향상

Transnet National Ports Authority(TNPA)는 남아프리카의 컨테이너 화물량이 하락했지만 벌크 화물량은 증가했다고 발표했다. TNPA는 지난 달 남아프리카항의 전체 화물량이 전년대비 2.6% 상승한 2,200만톤을 기록했으나, 컨테이너 거래는 7.5% 감소한 29만255TEU로 집계됐다. 철광석과 석탄시장의 수요량 증가로 3월 Capasize의 실적이 전반적으로 컨테이너에 비해 높게 나타났다.

Richards Bay coal Termanal은 물동량이 16% 증

가된 620만톤에 달한 것으로 파악됐다. 주로 철광석을 수출하는 Saldanha항 또한 전년동월대비 7.1% 증가했다. 전반적으로, Richards Bay coal Termanal과 Saldanha항의 벌크화물량 증가치는 약 8척의 Capasize에 선적할 수 있는 양이다. ICAP Shipping은 보고서를 통해 벌크화물량의 증가가 인도와 같은 남아프리카 외 국가에서도 나타나고 있다고 전했다.

Supramax spot 시장 운임 회복세

남미의 Agribulk 수출물량 증가세

Soy와 Sugar의 수요증가로 4월 셋째 주 Supramax spot 운임이 상승하고 있다. 전문가들은 남아메리카 지역에서 지속적으로 Agribulk의 수출물량이 증가하고 있기 때문에 당분간 Supramax spot 운임인상은 지속될 것으로 예상된다. 또한 브라질의 우기가 끝나면 철광석의 수출량이 증가되어 운임인상에 탄력을 줄 것으로 전망된다.

4월 둘째 주 Baltic Exchange 남아메리카 경유 서아프리카-아시아 항로의 일일 운임이 1만6,767달러까지 인상됐으며, 동 영향으로 US 걸프의 운임도 같이 인상했다.

해운중개업자에 의하면 아시아행 coke수송의 일일 운임이 2만4,000달러로 형성되어 있으며, 해운중개업자는 누구도 이러한 상황이 올 것으로 예상하지 못한 것으로 말했으며, 현재 Supramax 시장이 긍정적으로 변하고 있다고 분석했다. 또한 해운중개업자는 남아메리카와 US 걸프 지역의 운임인상이 지중해 지역의 운임인상 제한으로 한계가 있을 것으로 전망했다. 인도네시아의 석탄 수출이 감소되었으나 태평양 지역의 운임이 소폭 상승했으며, 인도네시아 경유 남중국-인도항로의 일일 운임이 1만1,968달러로 기록됐다.

MISC, 4척의 컨테이너선 매각 정기선분야 철수

그리스 은행에 각각 4,800만달러에 매각

말레이시아 국적선사 MISC는 4월 둘째 주에 4척의 컨테이너선을 매각했다. 해운중개업자에 의하면 MISC는 2006년에 건조된 7,943TEU Bunga Seroja Satu호와 2007년에 건조된 Bunga Seroja Dua호를 그리스 은행에 각각 4,800만달러에 매각했다.

동 계약에는 일일 용선료 3만6,000달러로 올해 7월과 12월까지 정기용선 계약이 포함된 것으로 알려졌다. Vessels Value는 Bunga Seroja Satu호와 Bunga Seroja Dua호가 매각되기 전에 동 선박의 가치를 5,840만달러와 6,190만달러로 측정했다.

한편, Vessels Value에서 MISC의 금번 두척의 대형 컨테이너선이 헐값에 매각됐다고 평가했다.

작년 11월말 MISC는 4년동안 적어도 10억달러 이상의 적자를 기록한 후, 컨테이너 분야를 철수할 것이라고 발표했다.

해운중개업자 Gibson은 MISC가 1998년에 건조된 3,842TEU Bunga Raya Satu호와 Bunga Raya Dua를 매각중에 있다고 언급했다.

MISC는 그들이 보유하고 있는 컨테이너선 16척을 6개월안에 매각할 것으로 계획중이다.

EU제재에 울상 짓는 일본정유회사

P&I 보험사들도 보험제공 거부

일본의 국적선사들은 EU의 제재 범위에 포함된 이란산 원유를 계속 수송하기 위해 일본정부에 도움을 요청하는 중이며 일본선주협회 Akimitsu Ashida회장은 도쿄 회의에서 정부, 일본교통부와 함께 이란산 원유에 대한 보험적용을 논의했다고 발표했다. 또한 인도와 중국은 이란산 원유 선적 제재에 따른 영향을 최소화하는 방법을 고려중인 것으로 알려졌다.

로이티는 Cosmo Oil사가 이란산 원유구입계약을 갱신했지만 4월부터 구입한 구체적인 양은 밝히지 않았고 일본의 주요 정유회사들이 이란과 석

유계약을 갱신하는 중이지만 역시 실질적인 양은 불분명하다고 보도했다.

EU는 이란산 원유수입금지제재를 7월1일부터 시작할 것이라고 발표하며 이란산 원유를 수송하는 선박에게 보험적용을 금지할 것이라 발표했다. 세계 유조선의 95%를 관리하고 있는 영국의 P&I 클럽 역시 EU의 제재에 동참하고 있어 일본 P&I 클럽의 보험제공 역시 더욱 제한되고 있는 상황이다. 이에 대해 EU는 5월14일, 이란 제재에 대해 다시 검토할 예정이라고 발표했다.

Vale사 1분기 수익 전년동기 대비 44% 감소

철광석 가격 작년 톤당 126\$⇒ 현재 109\$

Vale사의 1분기 순이익은 2011년 1분기에 보고된 68억 달러에서 44% 감소된 38억 달러를 기록했다. 이는 중국의 철광석 수요 감소, 브라질의 집중호우 그리고 작년 톤당 126달러에서 올해 109달러를 기록한 철광석 가격의 하락이 그 원인이다.

Vale사는 중국의 GDP 성장률이 2011년 4분기 8.9%에서 2012년 1분기 8.1%로 하락한 성장 둔화에 주목하며, 중국의 금융개혁과 완화정책, 그리고

부동산시장에 회복이 중국경제에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 전망했다.

Vale사는 2012년 1~2월에 이어 3월 철광석 출하량이 급격히 늘어 53.4%, 3,170만을 기록했지만 중국경제 성장을 둔화에 따라 철광석 수요가 폭등하지는 않을 것으로 예상했다.

중국형 철광석 출하량은 53.4%, 총 3,170만톤으로 집계되었다.

Green rule, 해운업계에 긍정적 영향

탄소배출감소와 저황연료 사용 권장

D'Amico International Shipping에 CEO인 Marco Fiori는 선박오염에 대한 새로운 규정들이 환경기준을 높이거나 초과 톤수의 선박을 억제하는 완벽한 수단이라고 평가하며 새로운 규정에는 탄소 배출감소와 황을 줄이기 위한 가스오일을 사용, 발라스트 수처리 시스템을 포함한다고 언급했다.

30척 규모의 선대를 운영 중인 Mr. Fiori는 엄격한 기준을 가진 규제가 해운산업의 환경적인 측면에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예측했다. 또한 그는 로이드 리스트와의 인터뷰에서 유조선의 저황연료 사용 증가가 선사의 비용손실을 감소시킬

것이라 언급하며 2011년 490만 달러의 순손실에서 2012년 150만 달러의 순손실을 기록했다고 발표했다.

2012년 1분기 운임 역시 1만2,623달러로 2011년 1만1,871달러에서 소폭 상승했으며 세계적인 원유 물동량 역시 80만 배럴에서 8,990만 배럴로 성장할 것이라고 예상했다. 또한, 유럽과 미국의 정유소의 폐쇄에 따라 중동과 아시아에서의 거래가 활성화될 것이며 이는 유조선 시장의 긍정적인 영향을 미칠 것으로 전망된다.

Green ship, 환경보호와 연료절약의 방안

AET사, Green ship으로 선대재편계획

연료 효율성과 친환경적 선박의 중요성을 인식한 AET사는 발주한 4척의 Suezmax급 친환경 유조선 중 첫 번째 유조선을 인수했다. 한국의 조선소에서 건조된 1만5,700DWT급 친환경 유조선은 2012년 4월 26일, Eagle San Antonio호로 명명되어졌으며 나머지 3척의 선박은 올해 안에 인수할 예정이다.

AET사는 새로운 에코디자인 선박에 연료효율성을 최대화하고 가스 배출을 최소화하기 위해 Eagle San Antonio호에 막대한 투자를 실시하여 Lloyd's

Register 환경보호법과 Green Passport에 준수 증서를 획득, IMO의 EEDI를 만족시켰다.

AET사의 CEO Hor Weng Yew는 앞으로 연료효율성이 더 뛰어난 선박으로 선대를 교체할 계획이라고 밝히며 친환경선박은 환경보호와 연료절약을 동시에 해결할 수 있는 효율적인 방안임을 주장했다.

또한, AET사에 Suezmax 친환경선박 개발과 인수는 사업범위의 확장과 유조선함대를 재편하는 효과가 예상되며 세계 연료 회사들에게 원가감소와 환경규제에 대한 해결책을 제시하고 있다.

Panamax 운임 2배 이상 상승

남미 곡물 수출로 운임인상 견인

Panamax 운임의 증가로 인해 전체적인 Baltic Exchange 지수가 상승하며 Baltic Exchange의 Sea Freight Index는 12일 연속 상승세를 기록했다. 철광석, 시멘트, 곡물, 석탄, 비료 등의 운송물품 비용을 측정하는 지수는 11p(0.97%) 상승한 1,149p를 기록했으며 Baltic Panamax 지수는 2.07% 상승해 2012년 들어 최고점인 1만3,798달러를 기록했다.

남미의 곡물 수출 시즌과 이에 따른 선주들의 운임인상으로 Panamax의 대서양 왕복항로 운임은 과거 몇 달 전과 비교했을 때 2배 이상 상승했다.

모든 항로에서 상승세를 보이고 있는 Panamax 시장은 지난 4~6개월 동안 9,500달러에서 1만 2,500달러로 급속히 상승했지만 전문가들은 몇 주 후엔 1만500달러 수준으로 다시 하락할 것으로 전망했다.

Handysize의 평균운임 또한 2012년 들어 가장 높은 8,775달러까지 상승했으며 Supramax 1만 1,471달러로 소폭 상승했다. Baltic Capesize 지수는 0.59% 하락한 1,505p를 기록했다.

인도네시아, 광산제품에 수출관세 도입 주장

수출관세 도입 후 벌크시장에 악영향 예상

인도네시아 장관은 인도네시아산 광산제품에 수출관세 도입을 주장하고 있다. 인도네시아는 세계에서 가장 큰 석탄 수출국으로, 광산제품에 대한 수출관세 도입은 인도네시아 벌크시장은 물론 국제 벌크시장에 악영향을 줄 것으로 예상된다.

이미 인도네시아 정부는 정제되지 않은 광산제품(석탄 제외)에 대해 수출관세를 부과하겠다고 지난 2월 밝혔으며 인도네시아 언론은 인도네시아 정부가 올해 하반기 광산제품 수출에 대한 정책을 변화시킬 것이라고 보도했다. 동 정책이 시행된다면 인도네시아 해운산업은 몇 달 이내 어려움에 직면할 것으로 예상된다.

인도네시아 정부는 올해 안에 인도네시아산 광

산제품에 대해 25%의 수출관세가 부과될 것이고, 1년 뒤에는 현재보다 두 배가 더 인상될 예정이라고 발표했다.

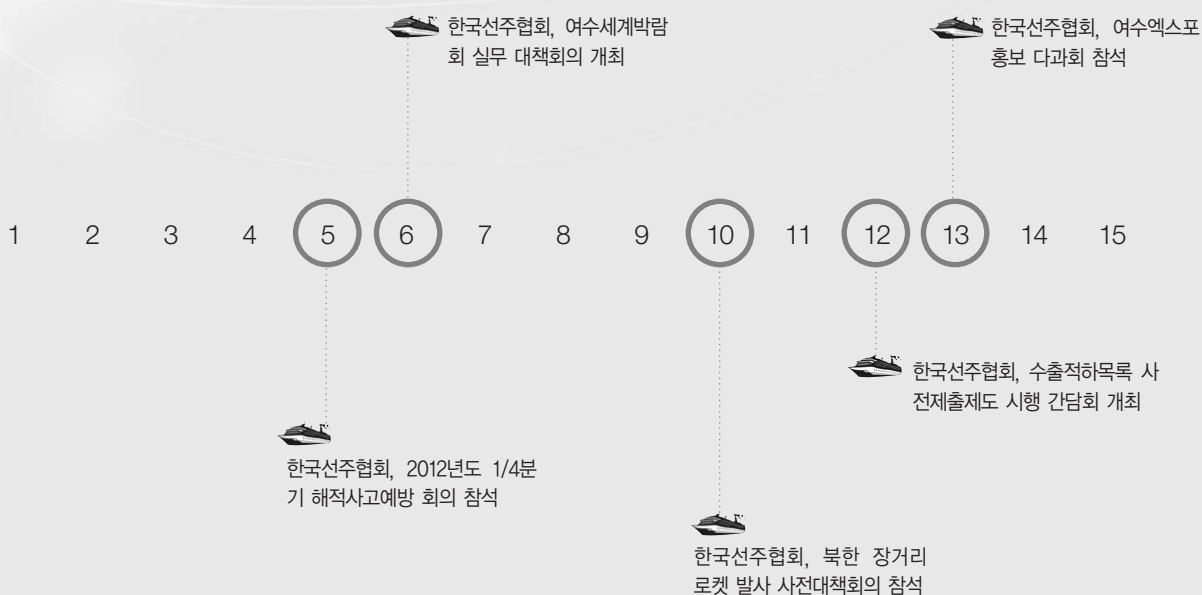
한편, 인도 언론은 인도의 철광석 수출관세 30% 인상 후 철광석 수출이 감소되었다고 보도하며 아시아 벌크시장, 특히 소형 벌크선에 중요한 영향을 끼치고 있는 인도네시아의 수출관세 도입에 대해 우려를 표명했다.

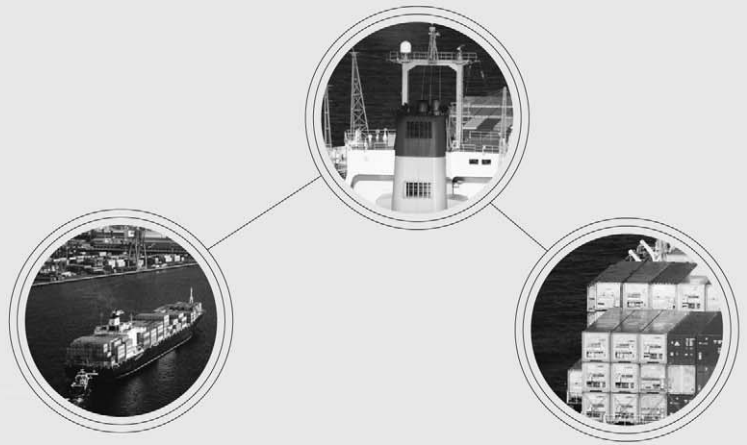
호주 투자은행 Macquarie에 의하면 2011년 인도네시아의 석탄 수출량은 3억2,800만 톤으로 매달 350척의 Panamax가 선적할 수 있는 양이라고 보도했다.

- ☐ 협회소식
- ☐ 해운이슈
- ☐ 업계동정
- ☐ 해사정보
- ☐ 해운일지

April 2012

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운





- 한국선주협회, 여수세박 실무 T/F회의 개최
- 한국선주협회, IMO STW 제3차 전문위원회 참석



- 한국선주협회, 선원위 중간회의 참석
- 한국선주협회, IMO 온실가스 대응 T/F 제2차 회의 개최
- 한국선주협회, 선박관리산업발전법 시행령 시행규칙 제정안 회의 참석
- 한국선주협회, 「한국해운항만관」 운영발대식 및 영상시사회 참석



한국선주협회, 중견 벌크선사 간담회 개최

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



- 한국선주협회, 「한국해운항만관」 개선방안 실무회의 개최
- 한국선주협회, 「선원수급 기본계획 수립 연구 착수보고회」 참석
- 국토해양부, 북극해 시범운항 임원회의 개최



한국선주협회, Dale Stenvens LLP 세미나 개최



한국선주협회, 해운노동조합협의회 워크숍 참여



전국해양산업총연합회, 해수부 부활 전문가 패널 토론회 참석



한국선주협회, 정기선사 간담회 개최

해운 2012. 4

2012년 5월 18일 인쇄

2012년 5월 23일 발간

발행인 이 중 철

편집인 김 영 무

발행처 사단법인 한국선주협회

주 소 서울특별시 종로구 당주동 100, 세종빌딩 10층

TEL : 739-1551~7 FAX : 739-1564~5

(부산사무소)

부산광역시 중구 중앙동 4가 86-2 마린페어빌딩 1층

TEL : 051-466-2925 FAX : 051-466-2960