

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운

KSA www.shipowners.or.kr



July 2012

Contents



협회소식 02

2012 여수엑스포 「한국해운항만관」 70여만명 관람	2
선협, 여신금융협회에 일정기간 LTV 적용유예 건의	6
선주협회, 해운·금융업계간 간담회 개최	7
중앙선거관리위원회, 선원 선상 부재자투표 추진	9

해운이슈 11

한국해양수산개발원, 최근 해운시장 이슈와 대응에 대해 발표	11
----------------------------------	----

업계동정 23

해사정보 29

국토부, 화주·물류기업 공생발전 협의체 개최	29
올 상반기 전국 항만물동량 전년동기비 3.5% 증가	31
독일 KG펀드 위기로 신조컨선 발주 급감	35
Capesize시장 철광석 소비 둔화로 하락세	37
일본선주 시황침체와 엔고로 경영실적 악화	40

해운일지 46

2012 여수엑스포 「한국해운항만관」 70여만명 관람 바다에 우리들의 희망과 미래가 있다는 메시지 전달



한국선주협회(회장 이종철)와 부산·인천·울산·여수광양 4개 항만공사가 공동 전시한 한국해운항만관이 93일간의 대장정을 성공적으로 마치고 문을 닫았다. 이 기간중 70여만명의 관람객이 한국해운항만관을 찾아 해운 및 항만산업의 중요성을 몸소 체험했다.

한국선주협회와 4개 항만공사는 지난 8월13일(월) 오후 12:00에 여수박람회 한국해운항만관 내에서 해단식을 갖고 그동안 고생한 스태프들을 격려하는 자리를 가졌다.

한국선주협회와 부산·인천·울산·여수광양 4

개 항만공사가 공동 전시한 한국해운항만관은 로봇관, 삼성관 등과 함께 기업관에 위치했으며, 여수세계박람회장에서 몇 안 되는 해양을 주제로 한 전시



관으로서 인기를 끌었다.

한국해운항만관은 해운산업과 항만산업을 소개하는 Ocean Way(바다로의 항해)라는 전시주제로 Opening the Ocean(항해의 시작), Making the Ocean(바다를 만드는 사람들), Dreaming the Ocean(꿈꾸는 바다)이라는 세 가지 테마로 구성했다.

입구에서부터 한국해운항만관의 외부전경이 눈에 들어오게 꾸몄다. 회색과 흰색 등 단조로운 색상으로 꾸며진 다른 전시관들과는 다르게 흰색과 파란색으로 마치 파도를 형상화한 듯한 모습은 무더위 속에서 한결 시원한 느낌을 주기에 충분했다.

전시관 입구에 2~3m 정도에 커다란 닻과 함께 선박의 키를 전시했으며, 선원들의 의상과 같이 배치되어 포토존으로서 어린이들에게 각광을 받았다.

전시관 내로 들어서면 첫 번째 테마인 Opening the Ocean을 만나면서 항해가 시작되게 전시했다. Opening the Ocean은 해양리더로서의 산업역군을 꿈꾸며 바닷길을 항해하는 도입부답게 물결과 파도를 형상화한 듯한 벽면, 전체적인 파란색 조명, 그리고 천장의 종이배가 바다의 이미지를 잘 나타내 실제 바다를 항해하는 느낌을 주었다. 양 벽면에는 1945년 부산호부터 2012년 한진 수호호까지 우리나라 선박의 역사를 사진과 그림을 통해 간략히 표현했다. 선박의 역사를 간략히 보고 나면 커티삭과 바싸라는 범선의 모형과 만난다. 커티삭은 1800년대 후반 영국과 중국 간 차를 수출입 했던 대형 상선이며, 오직 돛과 바람을 이용해 현재의 선박들에 버금가는 속도를 내는 당시 대표적인 범선이다.

두 번째 테마는 Making the Ocean(바다를 만드는 사람들)으로 해운항만산업에 종사하는 사람들의 생생한 이야기를 들려주는 공간으로 꾸몄다. 중앙 광장에 들어서자마자 정면의 무대가 보이는데 이곳에서는 탭댄스와 난타가 어우러진 특별공연을 30분



마다 상연하여 관람객들로부터 큰 호평을 받았다.

특히 해운을 이미지한 역동적인 배경영상과 경쾌한 음악이 어우러진 탭댄스는 청소년들에게 큰 인기를 끌었다. 전시장 천장에는 젠트리크레인에 매달린 컨테이너 박스모형을 설치하여 항만에서 컨테이너박스를 선박에 싣는 과정을 묘사했다.

Making the Ocean의 초입에는 Blue Port를 설치하여 퍼포먼스 공연을 관람할 수 있는 관람석과 함께 4개의 스크린을 통해 해운항만산업을 소개했다. 특히 해운산업 세계 5위, 대한민국 수출입 화물의 99.7%를 처리하는 해운산업의 위상을 Blue Port에서 확인할 수 있도록 했다. 또한 Blue Port는 다른 전시관에는 없고 한국해운항만관에만 있는 관람객의 쉼터 역할을 하도록 했다.

Blue Port 옆쪽에는 바다놀이터라는 공간을 두어 이곳에서 방파제를 구성하는 테트라포트 모양의 쿠션과 등대를 배경으로 한 포토존으로 활용했다. 특



히 배와 항만을 상징하는 쉬피와 크레니의 캐릭터 탈을 쓴 진행요원이 기념촬영을 도와줘 아이들과 부모님 관람객들의 발길이 끊이지 않았다.

또한 Ocean Story(해운항만 이야기)에서는 대형 컨테이너 조형물에 스크린이 부착되어 거대한 선박 이야기 등 해운항만에 관한 전반적인 이야기를 포



출했으며, 특히 화면전체를 터치스크린으로 하여 관람객들이 직접 조작할 수 있게 하였다. 한편에는 우리나라 최초의 광석선과 컨테이너 1만개를 실을 수 있는 초대형 컨테이너선 모형선박을 전시했다.

Ocean Story 건너편에 위치한 Life in the Ocean(바다와 함께하는 삶)에서는 국내 최초의 LNG선과 화물선 모형선박을 전시하고, 측면에는 터치스크린을 터치하면 철강, 섬유, 원유의 수출입 등 우리 생활과 밀접한 관계를 맺고 있는 각종 원자재 수입상황을 쉽게 알수 있도록 했다.

Making the Ocean의 마지막인 Ocean Heroes(해양시대의 주인공)에는 우리나라가 해양강국으로 도약할 수 있었던 해상, 해운, 항만, 해양종사자들의 인터뷰 영상과 함께 사진을 게재했다.

세 번째 테마 Dreaming the Ocean(꿈꾸는 바다)에서는 우리나라 해운항만산업의 미래를 들여다볼 수 있는 체험공간을 배치했다. Beyond the Ocean(미래의 바다너머) 코너에서는 미래의 선박, 녹색 항구 등 향후 해양산업의 발전영상을 전시하고 반대편에는 자동차를 해외로 수출할 때 쓰이는 선박의 모형을 전시했다. 모형선박 옆에 위치한 Ocean Touch(바다탐험일지)에서는 바다와 해운산업에 대한 퀴즈를 풀어볼 수 있는 곳으로 간단한 해양상식을 직접 확인할 수 있도록 했다.

마지막으로 Ocean Dream Come True(우리가 꿈꾸는 바다세상)에서는 어린이들을 위한 가상체험 공간으로 실제로 많은 아이들로 가득 매워졌는데 화면에 보이는 자신의 얼굴에 연신 카메라 셔터가 터졌고 아이들의 웃음소리가 끊이지 않은 곳이었다.

한국해운항만관은 여수세계박람회장에서 몇 안 되는 해양을 주제로 꾸민 전시관으로 일반인들에게 자칫 생소할 수 있는 우리 해운산업의 역동성과 수출입관문인 항만의 역할을 소개하여 해운 및 항만



산업의 대국민 이미지 제고에 크게 기여한 것으로 평가되고 있다.

“바다에 우리들의 희망이 있고 미래가 있다”는 한국해운항만관의 주제처럼 이번 여수세계박람회 기

간 중 한국해운항만관을 찾은 사람들은 우리나라 해운 및 항만산업의 중요성을 새롭게 인식하는 기회를 가졌다는 점은 우리 해운 및 항만업계 전체에 긍정적으로 작용할 것으로 기대되고 있다.



☐ 협회소식

☐ 해운이슈

☐ 업계동정

☐ 해사정보

☐ 해운일지

선협, 여신금융협회에 일정기간 LTV 적용유예 건의 제2금융권도 Fast Track 가입 해운선사 지원요청

한국선주협회(회장 이종철)는 8월7일 여신금융협회에 건의서를 제출하고, 선박금융 원리금과 차입금 일정기간 상환 유예 및 이자율 인하, 그리고 일정기간 LTV 적용을 유예하여 줄 것을 건의했다.

협회는 건의를 통해 2008년 글로벌 금융위기로 인한 해운산업의 불황 및 최근의 유로존 쇼크로 인한 금융시장 불안의 장기화로 인해 유로존 등 선진국의 경기 침체와 중국 경기 둔화가 가시화 되고 있으며, 이에 따른 해운산업의 경영실적 악화로 세계 5위의 우리나라 해운산업이 어려움에 직면하고 있다고 강조했다. 사실상 지난 2008년 10월 글로벌 금융위기시 정부에서는 유동성 부족을 겪고 있는 중소기업과 KIKO 손실기업을 신속히 지원하기 위한 『중기지원 Fast Track 프로그램』을 마련하여, 금융권이 자발적으로 회생 가능한 기업에 적극 지원하고 기업의 부실이 현실화되기 전에 선제적으로 지원토록 조치한 바 있다.

이러한 정부 조치에 힘입어 제1금융권에서는 『중기지원 Fast Track 프로그램』을 통해 2011년말 현재 1

만1,871개 기업에 30조7,000억원에 달하는 여신 만기연장, 이자감면, 신규여신 지원 등 중소기업의 유동성 확보를 위해 각종 지원을 하고 있는 상황이다.

그러나, 제2금융권이 Fast-Track 프로그램에 가입하지 않아 제1금융권에서는 Fast-Track 프로그램에 가입한 선사에 대한 금융지원 고려시 그 자금 이 제2금융권으로 흘러들어가 지원효과가 없어지는 것을 우려하여 금융지원을 꺼리고 있어 해당 선사들이 유동성 확보에 상당한 애로를 겪고 있으며, 제2금융권과의 원리금 상환 조정협상에서도 많은 어려움을 겪고 있다.

이에 협회는 우리 해운업계가 조기에 해운위기를 극복하고 한단계 더 도약하기 위해 제2금융권에서도 Fast Track에 가입된 해운선사들을 도와주기 위한 동프로그램에 적극 동참하여 선박금융 원리금과 차입금 일정기간 상환 유예 및 이자율 인하, 일정기간 LTV 적용 유예 등 제1금융권 수준의 금융지원이 이루어질 수 있도록 건의했다.

선주협회, 해운·금융업계간 간담회 개최

해운업계 유동성 확보를 위한 의견 교환

한국선주협회(회장 이종철)는 지난 7월 11일(수) 협회 대회의실에서 해운·금융업계간 간담회를 갖고 해운시황 및 전망, 그리고 해운위기 극복을 위한 방안에 대해 의견을 교환하였다. 먼저 해운업계 임원들은 작금의 해운불황으로 중국조선소의 50%가 도산위기에 처했다며, 현재의 시황이 지속된다면 일감이 바닥나 3년 이내에 정리될 것으로 전망했다.

또 조선산업에 대한 인위적인 부양책은 해운시황을 더욱 악화시켜 조선산업에도 부메랑으로 돌아올 것으로 예상되며, 은행이 조선소에 대한 RG 발급 등에 대해 조절해야 한다고 강조했다. 또한 조선소의 친환경선박에 대한 광고 역시 경제성 논리보다는 조선사의 단기적인 시야에서 나온 홍보전략이라는 의견도 나왔다.

이에 대해 금융권에서는 현재 법정관리중인 조선사의 경우 저가수주 전략을 구사하는 중이며, 법정관리로 이자가 면제됨에 따라 원가절감이 가능하여 Cash-Flow가 유지될 수 있을 정도의 가격이면 선박을 건조하려는 추세라고 강조했다.

또한, 금융권에서는 신규 RG 발급 등에 대해서 상당히 까다로운 상태이며, 호/불황에 관계없이 지속적으로 해운·금융업계간 의견을 교환해야 상호 이해의 폭도 증진될 수 있다고 지적했다.

해운시황 의견 교환이 끝난 후, 양측 관계자들은 P-CBO 발행에 대해 의견을 교환하였다.

해운업계 임원은 기존 금융기관과는 협의를 통해 선사가 취할 수 있는 LTV 적용 유예, 원리금 상환 유예 등 최대치의 협조를 받아내고 있다고 평가했다. 그는 또 선박자산은 시가가 미상환잔액보다 낮

아 팔고 싶어도 팔 수가 없는 상황이라며 선사가 더 이상의 유동성을 확보할 여력이 없는 상태라고 강조했다.

중견선사 관계자는 현재 선박자산을 통한 유동화는 불가능한 상태라고 언급하며, COA 계약을 통한 금융모색이 필요한 상태라고 전했다.

이와 관련하여, 포스코, 한전 등과의 COA 계약 선박의 운임을 담보로 운영자금 대출 후 운임으로 상환하는 방식, COA 계약의 운임을 담보로 ABS 형태의 채권을 발행하는 방식 및 중소선사의 경우 자사 신용으로 Financing이 불가능하므로 정책금융기관의 신용보강이 필요하다는 의견이 제시됐다.

이에 대해 캐피탈사의 관계자는 COA 운임이 담보가 되려면 포스코/한전의 계약유지 보증이 필요하다고 말하며, COA 계약한 선박은 계약 선사가 Default 상황이 되더라도 다른 곳으로 매각하지 않고 계약이 유지되어야 가능하다고 언급했다.

시중은행 관계자는 선박금융에 있어서는 포스코/한전의 계약유지 보증이 효과적이지만 운전자금 대출의 경우 정책금융기관의 신용보강이 필요한 상황이라고 강조했다.

양 관계자들은 Fast-Track 제도 개선에 대해서도 의견을 교환하였는데 먼저 금융권에서는 Fast-Track에 가입한 선사에 대한 신규자금 지원이 어려운 것은 자금지원시 그 자금이 제2금융권으로 흘러들어가는 것을 염려하기 때문이라고 말했다.

이에 대해 캐피탈사 관계자는 제1금융권에서 상환유예하고 있는 것을 제2금융권에서 회수하고 있는 경우는 없을 것이라고 말하며, 제1금융권과 제2

금융권은 금융의 성격, 역할 등에 큰 차이가 있다고 언급했다.

금융권 관계자는 제1금융권은 정부지원 및 관리 감독 등 공적인 성격이 강하여 Fast-Track에 자율적으로 협력하고 있는 상태라고 전했다. 또한, 제2금융권은 순수한 사기업의 형태를 취하고 있는데 이에 대해 Fast-Track을 강제할 수는 없을 것이라고 말했다.

시중은행 관계자 역시 Fast-Track은 주채권은 행과 사주의 신뢰 형성이 가장 중요하다고 강조했다. 주채권은행 주도의 협력과 사주의 빠른 움직임을 결합되어야 한다고 전하며, 사주가 주채권은 행과의 신뢰가 쌓인다면 자금지원 등이 이루어질 것이나 대개의 경우 그렇지 못한 상태인 것으로 파악된다고 말했다.

마지막으로 중고선박의 내용년수 확인제도에 대해서도 의견을 교환하였다. 먼저 한국선주협회 황영식 이사는 중고선 도입시 공신력있는 기관의 선박 잔존 내용년수를 확인해야 한다면, 금융권과의

대출규모 산정 및 대출실행 여부 결정에 도움이 될 것이라고 말했다. 또한 본 건에 대해서 KR과 협의 중에 있다고 전했다.

이에 대해 금융권 관계자는 중고선박의 담보가치는 그 선박의 내용년수에 의해 결정될 것이라고 전하며 KR 등 공신력 있는 기관이 확인하면 선박금융계약 체결시 훨씬 편리하게 진행 될 것이라고 생각된다고 언급했다.

중견선사 임원은 이에 대해 확인서가 발급이 되기 위해서는 시차의 문제도 극복되어야 한다고 지적하며 선박을 매입하기 전에 먼저 KR에서 Survey가 이루어져야한다고 말했다. 또한 매각하려는 선주가 동의하지 않는 상황이 발생할지도 모른다고 말했다.

금번 해운·금융업계간 간담회에는 국토해양부를 비롯하여 농협중앙회, 산업은행, 외환은행 KAMCO, KSF선박금융, 한국선박금융, 신한캐피탈, 외환캐피탈 등 금융권 관계자와 국적선사 관계자 등 30여명이 참석했다.

제5차 한·대만 경제통상회의 서울에서 개최

제5차 한·대만 경제통상회의가 지난 7월 3일(월) 14시에 롯데호텔 에머럴드룸에서 개최되었다. 이 날 회의에서 논의된 해운분야는 일-대만항로를 한국선사에 개방하는 문제다.

이 날 회의에서 한국측 대표단은 한국은 한-일항로를 대만선사에게 개방한 상태이므로 공정경쟁의 원칙에 의거하여 일-대만항로를 한국선사에게 개방토록 협조를 요청했다. 또한, 일-대만항로 개방문제 협의를 위한 양국간 해운전문가 실무회담 개최를 요청하였다. 이에 대해 대만측 대표단은 본 의제가 제1차~5차까지 양국회담에서 논의되고 있으나 의제의 난이도가 높아 아직까지 별다른 진전되지 못하고 있다고 언급하며, 근본적인 해결방안은 WTO에서 합의하는 것이나 WTO 해운부문 협상 타결은 전 세계가 합의해야 가능하므로 이 또한 어려움이 있을 것으로 예상된다고 말했다.

그러나 대만측 대표단은 한국측 제안을 검토하기 위해 먼저 일-대만항로 개방시 양국 선사중 어느 쪽이 더 유리할 것인지에 대한 한-일항로의 대만선사 점유율과 일-대만항로의 한국선사 점유율 예측자료를 요청하였다. 두 번째로 한국-대만 양측의 운송량 비율에 대한 자료를 요청하였다.

대만측은 상기 두가지 자료를 검토한 후 해운실무회담의 개최 여부를 검토하겠다고 말했다.

금번 회의에는 한국측 대표단으로는 외교통상부 우경화 국장 외 15명이 참석했으며, 국토해양부 오영록 사무관이 해운부문 대표로 참석하였고 선주협회 황영식 이사가 자문위원으로 참석하였다. 대만측 대표단으로는 장친푸 경제부 국제무역국장 외 12명이 참석하였다.

중앙선거관리위원회, 선원 선상 부재자투표 추진 오는 제18대 대통령선거에서 최초로 선상 선거



「12월 19일 제18대 대통령선거」
이제 **선상(船上)**에서 투표할 수 있습니다

구분	선상 부재자신고	선상 부재자투표
기간	11. 21. ~ 11. 25.	12. 11. ~ 12. 14.
대상	대한민국 국민이 선장인 원양어선·외항여객선·외항화물선·해운화물선·해운화물선박의 선원	부재자신고인명부에 등재된 선원
방법	부재자신고서에 선장의 확인을 받아 선박에 설치된 팩시밀리를 이용하여 신고	선박에 설치된 팩시밀리를 이용하여 주소지 시·도선거관리위원회에 발송

※ 선상투표관련 문의전화: 02-507-7708

깨끗한 선거, 대한민국의 얼굴입니다

중앙선거관리위원회
www.nec.go.kr



모래양에서 피어나는 민족의 꽃 **선상투표**

선상부재자신고를 꼭 하셔야 투표할 수 있습니다

선상부재자신고 안내

시기: 9. 19. 까지

방법: 중앙선거관리위원회 선상부재자신고서 및 안내문을 발송 제작, 선박회사에 제출하여 각 선박에 배부하도록 한다

선상부재자신고

시기: 11. 21. ~ 11. 25.

방법: 승선 선원이 선상부재자신고서를 작성, 선박의 팩스로 구·시·군에 통보 전송

선상투표 및 투표지 전송

시기: 12. 11. ~ 12. 14. 중 선원이 원한 일시

방법: 선상에 설치된 투표소에서 투표용지에 기표 후 선박의 팩스를 이용하여 주소지 시·도선거관리위원회 전송

※ 선박에서 승선한 투표자는 시·도선거관리위원회 투표부본이 보이지 않도록 봉함하여 출력함.

선장은 공정한 선상투표관리를 위하여 선거운동이나 선거에 영향을 미치는 행위를 할 수 없습니다!

선상투표, 이렇게 합니다!

- 투표하려는 선원의 본인 여부 확인 및 서명**
선장은 입항인의 입항시에 선원이 가져온 선상투표용지를 제출받아 본인여부를 확인하고 입항인과 함께 투표용지 표지부분의 서명란에 각각 서명
※ 이때, 선장은 선원이 투표지를 들고있던 현승시 해당 시·도선거관리위원회 제청을 요청함
- 투표용지 본인 확인한 서명 안내 및 투표지 봉함을 봉투 등 교부**
선장 앞에서 투표용지 표지부분 본인 확인란에 본인이 서명하도록 하고 투표지 봉함 봉투 교부
- 기표 및 투표지 시·도선거관리 팩스 전송**
투표용지를 교부받은 선원은 기표소에서 기표 후 투표지를 직접 주소지 시·도선거관리 팩스 전송
- 투표지 봉함 및 제출**
선원은 팩스 전송한 투표지를 교부받은 봉투에 넣어 봉합한 뒤, 봉투 앞면에 주소지, 성명, 생년월일을 기재하여 선장에 제출
※ 선상투표관리부본 전송: 선상투표가 모두 끝난 선원은 선상투표관리부본을 작성, 입항예정지 관할 시·도선거관리 12. 10. 까지 팩스 전송

중앙선거관리위원회(위원장 김능환)는 금번 제18대 대통령 선거부터 원양어선·외항여객선·외항화물선에 승선하고 있는 선원의 선상 부재자투표를 시행하기로 했다.

선상 부재자투표의 도입배경으로는 외항선 선원은 공직선거법상 부재자투표 대상에 미포함 되어 승선 중인 선원은 국회의원 및 대통령 선거에 참여할 수가 없었다.

이에 1998년부터 선상 부재자투표 도입의 필요성이 제기되었고, 2005년 8월 18일 원양어선 선원들

이 선상투표를 규정하고 있지 않은 공직선거법 제38조 제3항과 제158조 제4항에 대하여 헌법불합치 결정이 되어 2012년 2월 29일 공직선거법이 개정, 선상 부재자투표제도가 도입 되었다.

대상선거는 대통령선거와 임기만료 국회의원선거이며, 선거인으로는 대한민국 국민이 선장을 맡고 있는 원양어선·외항여객선·외항화물선에 승선하고 있는 선원이 해당된다. 선상 부재자투표는 부재자 신고기간중에 신청이 가능하며, 구·시·군의 장에게 선박에 설치된 팩스로 신고하면 된다.

구·시·군위원회가 선거일전 9일까지 투표용지를 작성하여 선상부재자신고인에게 팩스로 전송하고, 선상투표자는 선거일전 8일부터 선거일전 5일까지 투표를 마친 후 시·도위원회에 팩스로 전송하면 된다.

한국선주협회(회장 이종철)는 선원들의 선상 부재자투표가 시행되면 선원들의 참정권이 보장될 것으로 기대하고 있다.

한편, 한국선주협회와 중앙선거관리위원회, 국토해양부는 선상투표제의 성공적인 실시를 위해 6월 21일부터 7월16일까지 3회에 걸쳐 선상투표 대상 선박 현지실태를 점검했다.

외항여객선의 경우 부산-오사카항로에 취항중인 카페선을 대상으로 점검했으며, 외항화물선은 부산-상해와 부산-닝보항에 취항중인 선박을, 원양어선은 리틀튼에 정박중인 어선을 대상을 투표용지 팩시밀리 송수신 상태 등을 집중 점검했다.

이어 중앙선거관리위원회에서는 제18대 대선부터 최초 도입되는 선상투표(선원부재자투표)의 도입배경 및 절차, 선박에 용구, 용품 전달 등 안내를 위한 선박관계자 교육을 8월27일부터 31일 사이에 1일 또는 2일 각 시도 선거관리위원회에서 실시할 계획이다.

선주협회, 국제식물검역인증원에 건의서 제출

한국선주협회(회장 이종철)는 국제식물검역인증원(원장 박창용)의 예산안 인상에 대해 건의서를 제출하고 대폭 인상을 자제하여 줄 것을 요청했다.

국제식물검역인증원은 지난 6월 27일 임시 이사회를 개최하여 관사매입, 사업 확장, 성과금 지급 등 대폭적인 추경 예산 인상을 승인하였다. 이에 인증원의 주 수입원인 검사수수료를 납부하고 있는 선사들의 빈축을 사고 있다.

북미식물보호기구(NAPPO)는 캐나다, 미국 등에 입항하는 한국 선박에 대해 4월부터 아시아매미나방(AGM, Asian Gypsy Moth) 무감염증명서를 의무적으로 제출하도록 하고 있다. 이에 따라 선사는 북미항 선박의 최종 출항지에서 AGM검사를 받고 증명서를 발급받아 출항하여야 한다.

이 검사를 위해 금년 2월 설립된 단체가 국제식물검역인증원이다. 인증원은 설립초기 야간검사 미실시, 높은 검사 수수료 요율, 수수료 선불납입원칙 고수 등 선사들을 배려하지 않는다는 비난을 받아왔다.

이에 한국선주협회는 그동안 수차례 인증원에 이의 개선을 건의했으나, 개선되지 않고 있다.

인증원은 선주사들과 수수료 인하문제에 대해 설립한지 1년도 되지 않아 지출과 예산의 정도를 파악할 수 없으므로 연말 결산 후 다시 논의기로 합의한 바 있다.

하지만, 최근 인증원은 이사회 결의를 통해 수수료 인하를 추진하기는커녕 관사매입, 사업확장, 성과금 지급 등 막대한 지출예산 인상만 추진하고 있다.

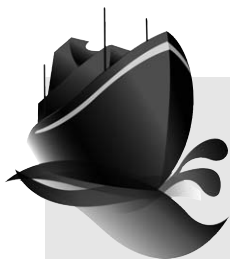
또한, 현재 부두사용료, 항만세, 예도선료, 운하통항료, 세관 작업료 등 각종 항비에 대해 후불제로 납입하고 있는데 인증원은 검사료 선불원칙을 고수하고 있다.

이에 선사측에서는 인증원의 입장을 도저히 납득할 수 없으며, 전혀 이용자를 배려하지 않는 처사라며 크게 반발하고 있다.

이에 선주협회는 선사의 편의를 위해 설립된 조직임에도 이용자에 대한 무분별한 수수료 전가는 용납할 수 없으며, 인증원에서 선사의 입장을 수용하지 않는다면 자체 검사업체 설립, 해외 검사업체와 저가계약 통한 검사 실시 등 강력한 대응방안을 모색한다는 입장이다.

한국해양수산개발원, 최근 해운시장 이슈와 대응에 대해 발표

저금리, 저선가, 고효율의 경제선 확보를 위한 종합전략 필요



Issue

최근 해운시장에서 가장 이슈가 되는 주제는 해운시황 전망과 선사의 유동성 확보 대책으로 집약된다. 현재 해운시장에서는 해운시황 전망, 특히 운임회복 시기 문제가 가장 중심적인 이슈이다. 그리고 국내선사의 공통적인 문제인 유동성 확보 문제, 이에 대한 해결책으로 거론되는 Primary CBO 발행과 패스트 트랙(Fast Track) 문제 등도 중요한 이슈로 거론되고 있다.

또한 선사 경영(수익성)에 가장 많은 영향을 미치는 유가 문제, 이를 해결하기 위한 방편에서 선박 연료유 헷징과 공동구매도 관심을 끌고 있는 문제가 있다. 유가 문제는 과거의 해운 불황기에 크게 문제가 되지 않았으나, 최근에는 해운기업의 경영난을 가장 크게 가중시키고 있다.

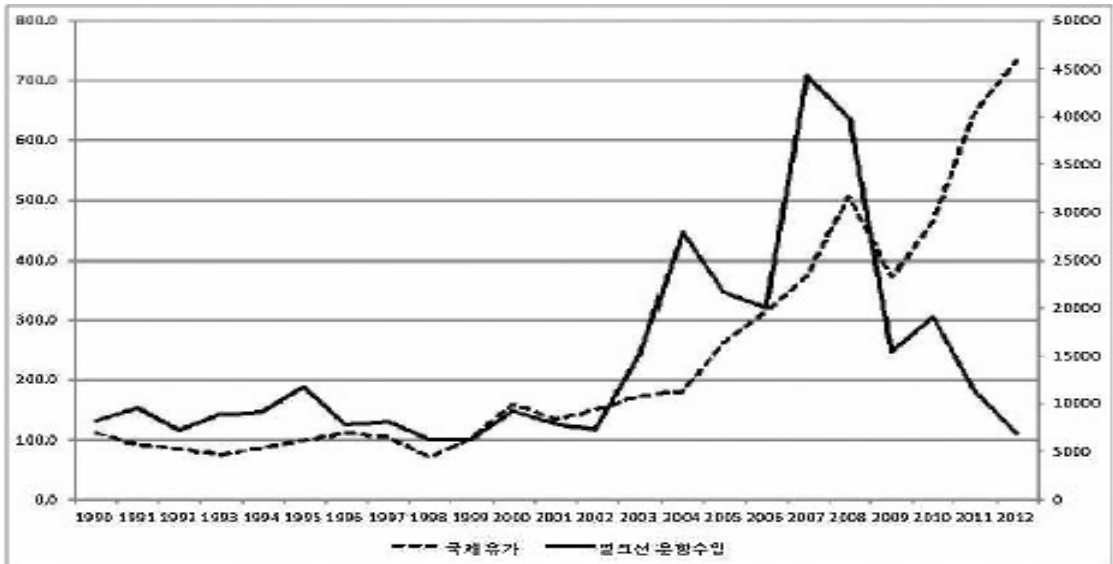
한편 해운시장에서 국적선사를 더욱 어렵게 하는 요인은 국내 대량화물의 외국적 선사의 참여문제이다. 석탄, 철광선, LNG 등의 대량화물은 국가경제발전에 매우 중요한 전략물자임과 동시에 선사입장에서도 가장 중요한 화물임에도 외국적 선사의 수송이 근절되지 않고 계속 늘어나고 있다. 다음은 한국해양수산개발원 황진회 센터장이 발표한 “최근 해운시장 이슈와 대응”의 주요 내용을 요약·정리한 것이다. (편집자주)

I. 최근 해운시장의 주요 이슈

1. 유가 문제

최근 선박 연료유를 포함한 국제유가의 폭등으로 해운기업의 어려움이 가중되고 있는 상황이다. 선박연료유(380CST)는 2007년 372.8 달러, 2008년 505.6 달러, 2009년 371.9 달러, 2011년 646.9 달러, 2012년 2월 732.8 달러로 급상승했다.

최근 해운업계의 해운 위기는 유가 급등으로 과거의 해운 위기와 질적으로 다른 양상을 보이고 있다. 최근 해운시장의 운임수준은 지난 2008년 위기 때와 비슷한 상황이나, 현재 상황이 심각한 것은 유가가 폭등하여 선사의 수입이 반감하게 된다. 이는 선사가 겪고 있는 어려움이 과거에 비해 2~3배 이상 커졌다는 것을 의미한다. 이로 인해



- 주 : 좌축_국제유가(\$/tonne), 우축_별크선(cape) 운임수입(D/day)
- 자료 : Clarkson,

해운시장은 선종, 항로, 선사 규모에 관계없이 전반적인 위기 상황으로 빠지고 있다. 현재 선사들은 대형선에서 소형 선박까지, 그리고 벌크, 케미칼, 탱커 등 거의 모든 섹터에서 불황을 겪고 있다. 요즘과 같이 해운 시장 전 섹터에서 불황에 빠진 경우는 과거에는 사례가 없었다.

유가는 선박 운항비 중 절대적인 비중을 차지하는 요소로 국제 외항선사의 운항원가 중 연료비가 차지하는 비율은 급격히 늘어나고 있는 상황에서 해운기업의 경영을 좌우하는 수준이다.

또한 우리나라 선사들이 주로 이용하는 부산항의 연료유 가격이 싱가포르항, 로테르담항의 가격보다 높아 국제경쟁에서도 불리한 상황이다.

그러나 가장 심각한 문제는 유가 상승에 따른 문제를 선사 차원에서 대책을 마련할 수 없다는 것에 있다. 일반적으로 유가가 상승하면 선사에서는 운임에 유류할증료(BAF)를 부과하지만, 유가 인상분이 100% 반영되지 못해 유가 상승시에는 대부분 선사들이 손실을 보고 있다. 이에 따라 선사는 선복과잉에 의한 운임 하락 외에도 유가 상승으로 경영상태

백만 원, %

구분	외항선사 운항원가 (백만 원)	연료비 부담액 (백만 원)	비중(%)
2002년	8,392,735	1,417,035	16.9%
2010년	21,689,537	7,127,804	32.9%
2011년	20,554,218	7,860,890	38.2%

주 : 한국선주협회 회원사 전체를 대상으로 함
자료 : 한국선주협회.

US\$/톤

구분	로테르담	싱가포르	부산
2000년	138.4	158.7	164.3
2005년	234.0	261.9	277.9
2010년	450.2	464.1	494.7
2012년	687.6	718.4	729.5
2012. 5월	651.5	672.3	695.3

자료 : Clarkson.

가 악화되고 있는 상황이다. 2011년 국적 대형선사(5사)는 1조 3,270억원의 적자를 기록했다.

한편 최근 국제 유가가 일부 하락하고 있으나, 그동안의 높은 유가로 이미 선사 채산성에 상당한 악영향을 미쳤고, 이란 원유 수출 불안과 개도국의 원유 사용량 증가 등으로 선진국의 경기 침체에도 불구하고, 유류 소비는 계속 증가하고 있어 유가 상승 우려는 잔존하고 있다.

2. 해운기업 유동성 위기

국적 외상선사(전체)의 단기 차입금이 전년도에 2010년 1조 4,978억원에서 2011년 3조 3,829억원으로 증가했는데 중견선사 및 대형선사 대부분이 유동성 위기에 직면했다. 2011년 대형선사를 제외한 나머지 선사의 차입금도 1조 2,741억원에 달했다. 국적선사는 시황악화, 유가 폭등, 신조선 도래에 따른 선가 부담, 적자 누적 등으로 심각한 유동성 문제를 안고 있다.

한편, 1년 이내에 회수가 예상되는 유동자산을 1

년 이내 만기가 도래하는 유동부채로 나눈 유동비율은 2011년에 99.1%를 나타냈다. 유동비율은 200% 이상으로 유지하는 것을 이상적으로 판단하는데, 외항선사의 유동성 대응여력은 이상치의 절반 수준이다.

또한, 글로벌 금융위기와 해운 불황 지속으로 외항선사의 경영 악화 및 적자액이 증가됐다. 글로벌 금융위기 이후 점진적인 회복세를 보이던 우리나라 해운업계가 2011년에 국내 대형선사 포함 대부분의 선사가 적자를 기록하는 등 위기 상황을 맞이했다.

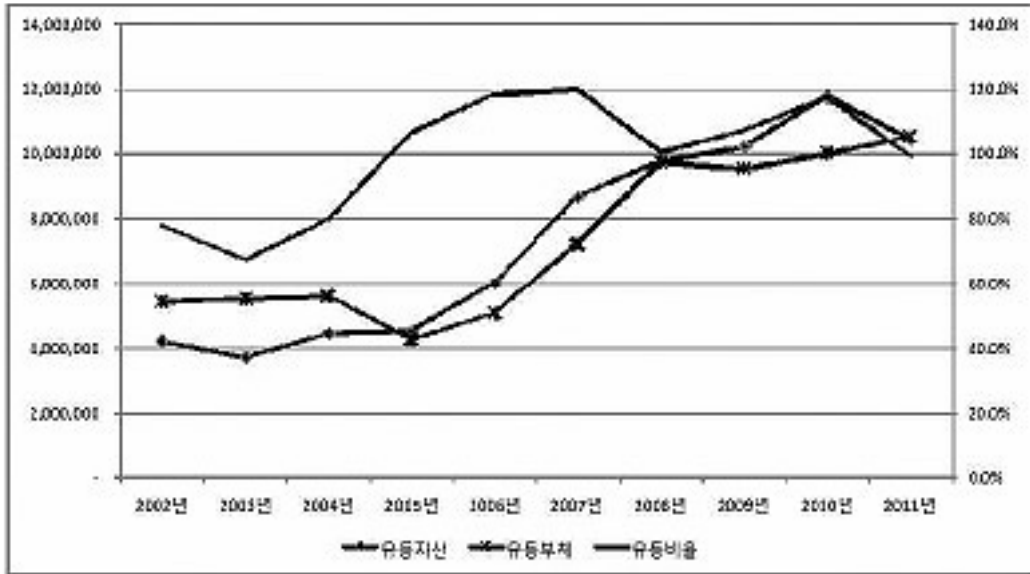
글로벌 위기 이후 금융권의 자금 대출은 더욱 더 축소되고, 특히 선박금융은 계속적으로 위축되고 있는 현실이다. 해운위기 이후 국내 대형선사의 법정관리 등으로 금융기관은 과거에 비해 보다 더 보수적인 입장이다. 그동안 대출이 가능했던 BBB 신용등급 회사들도 최근 들어 자금확보가 어렵게 되었고, 현재는 기업신용등급이 A 이상인 해운기업만 자금 확보가 가능한 상황이다.

2008년 위기와 최근의 해운위기로 은행권에서는 선박금융을 담당했던 임원 퇴직과 일반 직원의 보직 변경 등 인사가 있었으며, 새로 부임된 임원의 대부

단위 : 백만 원

	2002년	2005년	2009년	2010년	2011년
단기 차입금	1,523,324	572,543	3,323,736	1,497,800	3,382,953

자료 : 한국선주협회.



자료 : 한국선주협회.

분은 선박금융 거래를 기피하고 있는 실정이다. 실제 은행권에서는 해운산업의 생존이나 해운경기 변동에는 크게 관심이 없고 오로지 채권 회수를 목적으로 담보 증액 및 사채 출연을 요구하는 경우가 허다하다고 한다.

특히, 국내 중소선사의 유동성 문제는 더욱 심각한 상황이어서, 대책마련이 긴박한 상황이다. 중소선사는 운임하락, 유가 상승, 유동성 부족 등 삼중고를 겪고 있으며, 선박확보 원리금 상환 유예가 필요한 상황이다. 또한 금융기관들이 선가하락에 따라 담보가치 하락으로 추가 담보 및 재계약을 요구하는 LTV 적용 유예도 필요하다.

3. 대량화물에 대한 외국적선 수송 문제

해운산업은 기본적으로 화물을 운송하고 그 대가로 운임을 획득하는 산업으로 해운산업 성장의 기본이 되는 것은 화물이라고 할 수 있다. 따라서 우리나라의 수출입 화물은 당연히 국적선사가 수송을 기대하고 있는 실정이지만, 현실은 여러 가지 요인으로 인해 국내 수출입 화물의 상당량을 외국선사가 수송하는 실정이다. 우리나라 수출입 화물은 연간 8억 2,000만톤으로 매우 풍부하여 해운산업이 성장하는데 좋은 조건을 갖추고 있으나, 2010년 기준 국적선이 수송하는 물량은 15.7%에 해당하는 1억 3,000만톤에 불과한 실정이다.

특히 해상 수출입 화물의 절대량을 차지하는 대량수입화물의 국적선 수송실적을 살펴보면, 원유는

단위 : 백만 원

	2002년	2005년	2009년	2011년
매출액	15,763,298	24,766,097	31,878,330	42,632,516
세후당기순익	165,841	1,634,926	-3,620,997	-2,253,967

자료 : 한국선주협회.

15.7%에 해당하는 1,938만톤, 제철원료는 23.5%, 액화가스류 11.1%, 석탄 22.8%, 곡물 5.6% 등으로 매우 낮은 수준이다.

더구나 국내 대량화물은 지난 2004년부터 최근까지 계속적으로 상당 물량을 외국선사가 수송하고 있다. 한국전력 자회사인 동서발전은 지난 2004년에 호주에서 18년간 수입하는 석탄 2,700만톤의 장기 수송권을 일본선사인 NYK와 계약을 체결하였다. 그 후 지금까지 우리나라 한국전력 자회사의 석탄 수입량 중 25%는 일본선사가 수송하고, 연간 1억 9,800만달러, 계약기간 동안 22억달러의 운임이 일본선사에게 지급되고 있다.

II. 주요 이슈별 정책 대안

1. 유가 급등에 대한 대응방안

1) 개요

국적선사들은 유가 상승에 따른 원가 부담을 유류 할증료 부과, 유가 헷징, 운항속도 조정, 항로조정을 통한 운항효율성 제고 등을 통해 부담을 완화시키고 있다. 그러나 2008년 상반기에 나타난 것처럼 유가의 상승이 단기간에 매우 가파르고 빠르게 일어날 경우 여러 가지 노력에도 불구하고 유가 상승분을 모두 상쇄시키지 못해 단기적인 영업손실은 불가피한 것으로 받아들여지고 있다. 향후에도 유가는 해운업 수익구조에 영향을 미치는 주요한 리스크 팩트로 작용할 전망이며, 유가 상승에 따른 부담을 최소화하기 위한 노력이 지속적으로 전개되어야 한다. 이에 따라 선사에서 유가 상승에 대응한 전략은 유가 변동에 따른 부담을 분산하는 방안과 유류 사용을 감소하는 방안 등 두 가지 차원에서 모색할 수 있으며, 이들 전략은 상시적으로 추진되어야 한다.

2) 선박 연료유 헷징

(1) 국내선사의 활용 실태

국내선사에서 선박 연료유에 대한 헷징을 추진한 사례는 많지 않다. 일부 선사에서 헷징을 시도했으나, 가격 상승에 따른 분산과 함께 수입이 발생한 사례는 극히 일부에 국한된다. 모선사의 경우, 2002년 경 유가가 톤당 120달러 수준일 때 130달러로 3년 장기 계약을 체결, 실제 유가가 약 400달러 수준으로 인상하여 상당한 금액의 손실을 회피한 것으로 알려졌다. 외국선사는 연료유 헷징을 활발히 실시하는 것과 달리 국적선사가 유가 헷징이 활발하지 않은 이유는 전문인력 부족과 헷징에 대한 잘못된 인식에 따른 것으로 분석된다.

특히, 국내 일부 선사는 헷징을 위험을 축소하기 위한 거래로 보지 않고 투자로 인식하는 경우가 있으며, 대부분의 선사는 헷징 전문인력이 없어 유가 헷징 뿐만 아니라 외환 헷징도 실시하지 않고 있다. 최근 유가 헷징 필요성이 확산되고 있으나, 헷징에 필요한 비용 부담으로 인해 확산되지 않고 있다. 즉, 선사에서는 현재의 유동성 위기가 더 시급하기 때문에 미래를 위한 헷징 비용을 지불할 수 없는 상태이다.

(2) 유가 헷징 확대를 위한 방안

① 선사의 리스크 관리 경영 강화

유가, 환율 등 선사의 운영 비용에 영향을 미치는 비용항목에 대한 리스크 헷징을 전담하고 관리하는 전문인력을 확보하여야 한다. 또한 유가 헷징을 위해서는 경영진이 연간 전체 번거 소모량과 영업에서 보상받을 수 있는 BAF 등을 평가하고 이를 바탕으로 헤지 가능 물량, 가격 등의 조건에 대한 개략적인 가이드 라인을 제시해야 하고, 실제 시장 상황을 지속적으로 모니터링하면서 거래 조건이 회사방침과 근접할 경우 헤지 거래를 실시하고 있다. 따라서 경영



진의 유가 헷징 등 리스크 관리에 전문적인 능력이 요구된다.

㉠ 협회에서 교육 프로그램 개발, 컨설팅 등 실시

헷징 교육 프로그램 개발, 전문가 초청 등을 통해 선사 대상 유가 헷징 교육을 실시하고 필요하면 유가 헷징을 위한 서사 합동 컨설팅 실시를 해야한다. 또한 중소선사의 유가 헷징을 위한 최소 물량 확보 및 시범거래를 추진하여야 한다.

㉡ 정부차원에서 전문인력 양성 지원

해운물류전문인력양성사업 교육 프로그램에서 리스크 관리 과정 개발 등을 지원하여야 한다.

3) 선박 연료유 공동 구매

(1) 그 동안의 경과

최근 유가 급등으로 인해 유류비 절감을 위한 방안의 하나로 연료유 공동 구매가 다시 거론되고 있다. 선박 연료유 공동구매는 오래 전부터 한국선주협회에서 검토해 왔으나 실제 공동구매 거래는 성사되지 않았다. 이는 자체 물량이 많고 신용도가 높은 대형선사들이 공동구매에 참여하지 않으며, 공동구매시 발생할 수 있는 거래사고에 대비한 기금마련 등에 참여하는 선사가 거의 없었기 때문이다. 또한 국내선사들이 사용하는 연료유 물량규모로는 국내 정유사를 포함한 대형 석유업체들을 대상으로 하는 가격 협상이 어려운 구조이며, 최근 싱가포르항과 부산항의 연료유 가격 차액이 감소하는 현상도 공동구매가 성사되지 못한 원인으로 지적된다. 이 밖에도 선주협회 등이 국내에서 석유류 공급 사업이나 석유류 수입을 할 수 있는 법적 근거가 없어 적극적인 사업 추진이 곤란한 상황이다.

(2) 국내 선박연료유 공동구매 사례 : 한국해운조합

한국해운조합은 한국해운조합법 제6조 규정과 조

세특례제한법 조세 특례제한법 제106조의2 제1항 2호 규정에 의거 석유류 공급사업을 실시하고 있다. 한국해운조합 석유류 공급사업의 대상은 조합원 및 준조합원 소유 및 관리(용선)선박, 정부 또는 공공기관 및 이와 유사한 단체에서 소유 및 관리(위탁) 운영선박으로 한정하고 있다.

한국해운조합은 면세석유류, 영세석유류, 과세석유류, 윤활유 제품 등을 용역대행업체를 통해 공급하고 있다. 한국해운조합에서 외항운항선박에 공급하는 선박 연료유(MF-380)의 영세유 공급 가격은 587.50달러/MT 수준이다.

(3) 선박연료유 공동구매 추진방안

선박연료유 공동구매를 추진하기 위해서는 먼저 공동구매 추진주체를 선정할 필요가 있다. 국내 외항해운업체가 선박 연료유를 공동구매하기 위해서는 공동구매사업을 담당할 수 있는 추진주체를 선정해야 한다. 한국선주협회가 석유류 공급사업을 할 수 있는 근거를 마련하거나 한국해운조합에서 공급하는 영세유를 활용하는 방안이 있다.

그리고 공동구매사업 참여 사업자 확대를 위한 인센티브를 개발해야한다. 연료유 공동구매를 위해서는 사업자들이 공동구매사업에 참가하는데 따른 실익이 있어야 하며, 공동구매사업에서는 가격인하 외에도 공동구매시 연료유 품질검사, 연료유 분쟁 소송 대행 등을 동시에 추진하여 참여선사에게 실질적인 혜택을 주도록 해야한다. 또한, 대량 구매자 파워를 활용한 가격 인하를 추진하여 국내 외항 및 내항 선사가 구입하는 연료유 물량을 활용하여 가격 협상을 추진할 필요가 있다.

2. 유동성 위기 대책

1) 그간의 주요 대책과 개선 과제

(1) KAMCO 선박매입 프로그램 운영 개선

㉠ 기본 개념

KAMCO 선박매입 프로그램은 글로벌 경기침체에 따른 해운산업 불황으로 어려움을 겪고 있는 해운사에 유동성을 지원하고, 1997년 외환위기 당시 국내선박이 외국자본에 헐값에 매각되었던 국부유출의 반복을 방지하고자 선박펀드가 시장가로 선박을 매입하여 일정기간 운용 후 선주에게 우선매수권을 부여해주는 제도이다. 매입 대상은 선령 15년 이하의 운항선박 및 건조 중인 선박으로 한정하고, 매입 기준은 국외 S&P Broker 및 회계법인 등 외부전문기관에서 산정한 시가를 토대로 이해당사자가 합의하여 결정한다. 그러나 현재 KAMCO 선박매입 프로그램은 중단된 상황이다.

㉡ 주요 성과

펀드 구조는 선순위로 민간은행 및 선사가 40~60%로 부담하고, 후순위로 구조조정기금이 40~60% 부담하는 방식으로 시행된 선박매입 프로그램은 2009년 18척, 2010년 8척, 2011년 6척 등 총 3억 9천만 달러 규모의 선박 33척을 매입해 해운사의 유동성을 공급했다.

㉢ 한계점

매입가격이 장부가보다 낮은 시가로 책정되고 있어, 기존 금융 미상환 잔액보다 매입가격이 낮아 매도하더라도 기존 금융을 상환할 수 가 없어 매도의 실효성이 낮은 상황이다. 선박금융의 경우 선가대비 80% 대출이 일반적이는데, 이 프로그램은 시가의 최대 60%에 한하여 지원함으로써 선순위 40%는 선사가 직접 금융을 확보한다. COA 등 장기운송계약 유무와는 상관없이 선사 신용도에 따라 매입 대상이 결정되므로 중소선사의 선박매입 가능성은 매우 희박하다.

㉣ 개선과제

정부는 시가를 장부가로 변경하고, 금리를 5% 이하 수준으로 인하해야 한다. KAMCO 프로그램이 실질적으로 도움이 되려면 최소한 일반 선박금융에서 인정하는 80% 대출을 인정해야 한다. 또한 중소선사의 경우 신용도로만 조건을 부여하지 말고, COA 등 안정적인 화물운송계약을 체결한 경우 기회를 부여하는 별도의 판단기준을 마련해야 한다. 따라서 현 선박매입 프로그램을 즉시 가동하고, 기한 연장과 규모 확대가 필요하다.

(2) Fast Track 프로그램 운영 개선

㉠ 기본 개념

Fast Track은 단기 유동성 위기를 겪고 있는 중소기업을 살리기 위한 프로그램이다. 중소기업이 Fast Track에 가입을 신청하면 주 채권은행은 해당 기업의 재무상태 등을 고려해 A(정상), B(일시적 유동성 부족), C(워크아웃), D(법정관리) 등급으로 구분해 지원하는 방식이다.

㉡ 한계점

최근 해운업에 진행되었던 Fast Track 프로그램은 여러 부분에서 한계점이 있다. 실질적으로 금융권들이 원리금 상환을 유예해 주는 정도의 지원에 그쳐 당장 운영자금에 부족하여 고사 직전에 몰린 선사에게 거의 도움이 되지 못하고 있다. 그리고 Fast Track은 제1금융권만 참여 대상일뿐 선박리스 회사나 보험회사 등 제2금융권은 참여의무가 없어 Fast Track이 합의에 이르기가 원천적으로 어렵다는 한계가 존재한다.

은행입장에서도 Fast Track은 호응을 받지 못하는 제도인데, 선사가 Fast Track에 가입하게 되면 은행은 원리금 회수가 중단되고, 향후 시황이 나빠져 담보로 잡고 있는 선박의 담보가치가 대출금보다 더 떨어져 버리게 되면 선박을 매각해도 전체 대출금을 회수하지 못하게 된다. 또한 SPC 설립을 통해



국적취득조건부나용선(BBCHP) 구조로 되어 있는 선박은 Fast Track 대상이 되지 못한다. 이로 인해 SPC에 선순위 투자해 가장 많은 채권을 갖고 있는 은행이 사실상 주관은행임에도 불구하고, 다른 은행이 주관은행이 되는 경우가 빈번히 발생하므로 은행권에서도 협의가 쉽지 않은 상황이다.

㉔ 개선방안

해운업 구조조정을 금융권에 전적으로 맡겨두는 것은 정책 실효성에 의문을 가지게 하며, 정책금융 공사 등 정부기관이 나서서 보다 강력한 조치를 취해야 할 시점이다. 정부에서는 Fast Track에 제2금융권의 가입을 유도하거나, 여의치 않을 경우 정부가 직접 개입해야 한다. 현재 많은 중소선사들은 제2금융권을 개별 접촉하고 있으나 좋은 결과를 기대하기는 어려운 상황이다. 또한 Fast Track의 신용위험평가 시 금융권이나 신용평가사들이 해운산업의 특수성을 파악하고 있지 못해 신용평가 시 불이익을 받고 있는 것이 사실이다. 따라서 정부는 불합리 구조를 개선하고 이와 동시에 해운시황이 회복될 때까지 이 프로그램을 연장할 필요가 있다. 한편으로는, 선사별 Fast Track을 진행할 것이 아니라 선박별로 따로 떼어내서 추가 자금을 지원했을 때 충

분한 현금흐름이 창출된다면 지원하고, 반대의 상황이라면 신속히 정리하는 방식도 고려해야 한다.

2) 유동성 확보 대안

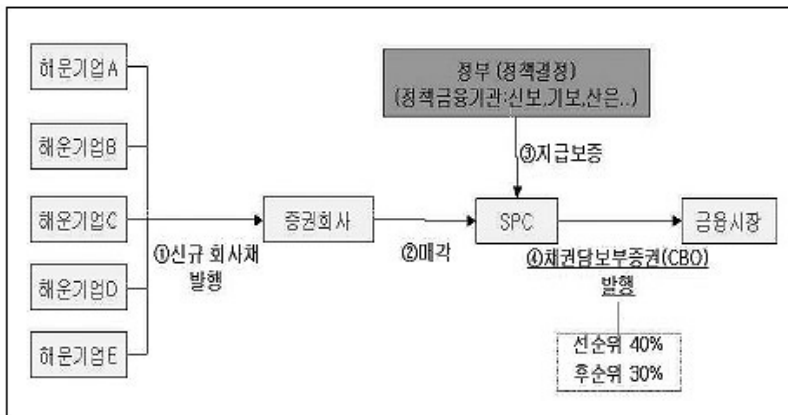
(1) Primary CBO 발행을 통한 해운기업 지원

㉕ 기본 개념과 절차

Primary CBO는 여러 회사채를 담보로 발행하는 증권으로 다수의 기업이 자금조달을 위해 신규로 발행하는 회사채를 증권사가 먼저 총액인수하여 이를 유동화 전문회사에 매각하고, 유동화 전문회사가 이를 기초로 발행하는 채권 담보부증권(CBO)으로 일종의 ABS(Asset-Backed Securities, 자산 담보부증권)이다.

한편, Primary CBO는 이미 발행되어 유통되고 있는 회사채를 기초로 발행하는 유통시장 CBO와 구별되며, 신용등급이 낮아 개별 기업이 자체적으로 회사채 발행이 어려울 경우 공동으로 위험을 부담해 자금을 조달하는 새로운 금융기법이다. Primary CBO 발행의 특징은 신용도가 다른 다수의 기업들 함께 묶어 총액인수를 함으로 신용도가 낮은 기업 회사채도 매각할 수 있다는 것이며, 장/단점이 공존한다고 볼 수 있다.

(Primary CBO 기본개념)



㉠ P-CBO 발행을 통한 건설산업 지원 사례

부동산시장 침체로 건설회사의 자금난이 갈수록 심화되자 정부가 당초 올해 1조원으로 계획했던 P-CBO 발행물량을 최대 2조원까지 늘리기로 했다. 금융위원회는 지난해 1조 1,360억원 가량의 P-CBO 발행을 통해 자금난을 겪고 있는 건설회사를 지원한 데 이어 올해도 추가로 1조원의 P-CBO 발행계획을 세워놓은 상황이다. 하지만 최근 중소 건설사의 유동성 위기가 더 심화되자 내년에 발행할 1조원 규모의 P-CBO를 올해 앞당겨 추가로 발행한다는 것이다. 건설회사의 P-CBO 중 91% 선순위채는 신보가 보증하는 한편 9%의 후순위 채권은 원금회수 가능성이 희박해 발행기업(4%)과 건설관련단체(5%)가 부담하는 구조이다.

한편 일반 건설업체 지원용 P-CBO와는 달리 유동성위기를 겪고 있는 전문 건설업체를 대상으로 하는 일반 P-CBO도 9,000억원 규모로 별도로 발행하는데, 이 중 전체의 15%는 전문 건설업체에 배정한다.

㉡ 추진방안

Primary CBO가 성공하기 위해서는 회사채 일부(약 40%)는 선수위로 발행하고, 일부(약 30%)는 후순위로 발행하여 실제적인 지급보증 부담을 줄이는 방법이 필요하다. 이를 위해 후순위 채권에 대한 정책금융기관의 지급 보증이 필요하며, 이를 위해 주무부처의 지원활동이 필요하다.

㉢ 정부의 지급보증액 보장 가능성

정부보증이 후순위로 들어가지만, 담보비중이 30%에 불과하고 담보금액이 전체의 70% 밖에 안되기 때문에 선가가 30% 하락해도 원금은 보장 받을 수 있다. 만약 이 부분이 위험하다고 판단될 경우 선순위 및 후순위 담보 비중을 낮추어 추진해도 될 것으로 예상된다.

3. 대량화물 수송권 확보를 위한 선화주 협력과 정책대안

1) 필요성

해운산업은 국가 경제활동을 지원하는 기능을 수행하는 바, 주요 화물의 안정적인 수송은 국가 생존권과 결부된 문제이다. 이에 대부분의 국가에서는 주요 물자의 수송권을 자국선사가 가지도록 음양으로 지원하고 있다. 특히 우리나라와 같이 대외의존도가 높은 나라에서 제철원료, 원유, 석탄, LNG, 곡물 등은 국민경제와 국가산업 활동에 매우 중요한 화물로 국적선사에 의한 안정적인 수송이 매우 중요한 문제이다.

국가경제 발전을 위한 대량화물의 안정적인 수송을 위해 선·화주의 상리 공생과 협력이 불가피하다. 상리 공생이란 두 생물이 생리적 또는 생태적으로 긴밀한 관계를 유지하면서 살아가는 생활 양식 중 쌍방이 모두 이익을 주고 받는 관계를 의미한다. 반면 한 쪽만 이익을 보는 것을 편리 공생이라 하고, 한 쪽은 이익을 보지만 한 쪽이 해를 입는 관계는 공생이 아닌 기생이라고 한다. 따라서 우리나라 화주기업과 해운기업이 발전하기 위해서는 서로에게 도움을 주는 상리 공생 관계가 구축되어야 한다.

2) 외국사례(중국, 일본)

(1) 중국

중국 정부는 수출입 화물의 수송을 외국선사에 의존하는 문제를 해결하기 위해 중앙 정부 차원에서 대책을 마련하고 있다. 2007년에 중국의 경제발전 정책을 입안하는 국가발전개혁위원회는 외국선사에 의존하는 수송시스템이 국가경쟁력저해요인으로 지적하고, 자국선사의 수송비율을 2010년과 2015년에 각각 50%, 80%로 확대하는 목표를 수립했다. 이는 중국 경제의 고도성장으로 철광석, 원유, LNG 등



(중국의 자국화물 자국선 수송 사례)

사례기업	주요내용
보산철강과 중국해운 그룹	<ul style="list-style-type: none"> • 2008년 11월 상해(上海)의 보산철강(寶山鐵鋼, Baosteel)과 중국해운그룹이 공동으로 총 7억 달러를 투자하여 법인(海寶航運)을 설립하고 총 152만 WDT의 6척 광물운반선을 운영
중국해운그룹과 수도철강	<ul style="list-style-type: none"> • 2006년 10월 중국해운그룹과 수도철강(首都鐵鋼, Shougang)이 전략적 제휴를 통해 4척의 광물운반선으로 철광석을 운송하기로 하는데 이어, 2009년 1월 양사가 공동으로 1억 위안을 투자하여 동남아시아로의 철강재 수송을 전담할 해운사를 설립했음.
보산철강과 CSSC	<ul style="list-style-type: none"> • 보산철강과 CSSC는 25만 톤급 이상 유조선, 해양플랜트설비 등의 개발과 건조를 위한 관련 제품 개발을 위한 전략적 제휴도 맺었음.

자원 수요가 증가 하지만, 이의 수송을 외국선사에 의존함으로써 자원 가격 못지않게 운송비 증가로 중국 기업의 가격경쟁력 하락과 물가상승 요인으로 작용하기 때문이다. 현재 중국이 세계의 공장 역할을

함에 따라 화물 수송량이 증가하고 있으나, 자국 선사의 수송비율은 30% 미만인 수준이다. 중국의 자국화물 자국선 수송정책은 지난 1988년에 공식적으로 철폐된 것을 재추진하는 것으로 외국선에 의존하

(일본의 대량화물 운송 관련 주요 선·화주 협력 사례)

선·화주 협력 유형	관련 화주	주요 협력 내용
중·장기 용선 (전용선계약, COA, CAC 등)	대부분의 종합상사	<ul style="list-style-type: none"> - 미츠이물산(三井物産株式會社)의 호주 석탄, 오만 석유·LNG 개발 등 - 스미토모상사(住友商事株式會社)의 호주 석탄, 남아공 제철원료 개발 - 이토추상사(伊藤商事株式會社)의 아제르바이잔 석유, LNG 개발 등
화주의 선박 소유	마루베니 (丸紅)	<ul style="list-style-type: none"> - 싱가포르 선사 BW Gas소유 LNG선 8척에 대하여 2001년 10월 49% 지분획득(취득금액 약 US\$7억) 하고, 합작투자회사(joint venmre)설립을 통하여 소유 - 나이지리아 미국, 유럽 LNG 수송에 장기 대선(22년)
	미츠이물산 (三井物産株式會社)	<ul style="list-style-type: none"> - NYK, TK Corporation(카나다)과 합작으로 2007년 8월 LNG선 4척을 발주하여 앙고라 LNG 프로젝트에 참여
화주의 선사 지분 참여	신일본제철 (新日本製鐵)	<ul style="list-style-type: none"> - NS ユナイテッド海運株式會社(NS United Kaiun Kaisha Ltd) 지분 약 35% 소유 - 1948년 자사 제철원료 수송을 위하여 日邦株式會社(Nippo Kisen K.K)를 설립(1991년 日邦株式會社(Nippon Steel Shipoining Company Ltd)로 사명 변경. 동사는 2010년 10월 NS ユナイテッド海運株式會社dp gkqqudehla.

자료 : 한국해양수산개발원.

는 문제 심각성을 중앙 정부에서 인식한 것으로 볼 수 있다. 중국 정부의 이와 같은 노력으로 원자재가 공기업과 해운사의 전략적 제휴를 통한 화물수송이 확대되고 있다.

(2) 일본

일본도 자국화물의 자국수송을 위한 선화주 협력이 강력하게 유지되고 있는 상황이다. 일본 선·화주 협력은 주로 석탄, 철광석 등 대량화물 운송을 중심으로 이루어지고 있다. 특히 해외 자원개발과 관련하여 화주들은 다양한 형태의 선·화주 협력의 가장 일반적인 유형은 중·장기에 걸친 용선계약의 체결이다. 중·장기적 용선계약의 주요 형태로는 전용선계약, 장기용선계약(COA), 연속항해용선(CVC) 등이 널리 이용되고 있으며, 이 중에서 전용선계약은 일본에서 유래하여 우리나라에 전해졌다.

3) 추진방안

(1) 자국화물 자국선 수송을 위한 공기업 화물의 외국선사 입찰 제한

현재 동경전력 등 일본의 대량화주들은 석탄화물 수송을 위한 입찰과정에서 우리나라를 포함한 외국선사에게 입찰 기회를 주지 않고 있다. 일본은 자국의 화물을 자국선사에게만 개방하고 외국선사들이 입찰에 참가하는 것을 제한하기 위해 국내입찰로 한정하고 있다. 일본 전력회사들은 연간 1억 7,000만톤의 발전용 석탄을 해외에서 들여올 때 100% 일본선사를 통해 운송하고 있으며, 우리나라 선사들은 입찰참여 자체가 원천 봉쇄되는 등 철저히 배제되고 있다.

그러나 우리나라 공기업은 외국선사들이 입찰에 참가할 수 있는 기회를 주고 있다. 2004년 한전 자회사에서 수입하는 석탄 2,700만톤의 장기수송권을 일본선사인 NYK와 계약을 체결한 후, 지금까지 한전 자회사의 석탄 수입량 중 25%는 일본선사가 수송

해 오고 있다. 연간 1억 9,800만달러, 계약기간 동안 22억 달러의 운임이 일본선사에게 지급되고 있다.

따라서 이 문제는 상호주의 원칙 차원에서 우리나라 공기업의 화물 수송에서 외국계 선사는 입찰권을 제한해야 한다. 우선 국내 공기업 주요물자의 수송에서도 거래 당사국과 상호주의 원칙을 관철시키기 위해 노력해야 하고, 부족한 경우 정부의 지도 감독이 필요하다. 그리고 국내 공기업에서 국가 경제발전에 반드시 필요한 주요물자에 대한 수송권이 제3국으로 넘어가는데 대한 문제의식과 관련 규정의 제정이 있어야 된다.

(2) 자국선 자국건조를 위한 대량화주 선박의 공동발주

해운과 조선산업의 시황 위험분산을 위한 노력의 하나로 우리나라 대량 화물화주들의 발주 예정인 선박에 대해 공동으로 발주하는 방안이 마련될 수 있다. 우리나라의 대표적인 대량화물 화주는 한국전력과 포스코를 들 수 있으며, 이들 화주는 전용선계약(18년) 종료에 따른 대체선 소요가 발생한다. 한국전력의 경우 현재 추가건설 중인 발전기에 따라 완공연도별로 연료탄 수송을 위한 선박이 추가로 소요될 것으로 판단된다. 이외에도 한국전력 및 포스코의 석탄 / 철광석 중 용선으로 수송되는 물량을 전용선으로 전환할 경우 추가적인 소요선박으로 추정할 수 있다.

따라서 이러한 소요 선박을 일정시기별로 단계적으로 발주하는 계약을 일괄하여 체결하는 경우 조선산업은 안정적인 물량을 확보할 수 있을 뿐만 아니라, 해운산업은 시황에 관계없이 안정적인 수송물량을 확보할 수 있게 될 것이다. 이는 양 산업에 있어서 시황을 헤치하는 수단으로 활용이 가능할 것이며, 시너지 효과를 기대할 수 있을 것으로 예상된다.

이와 같은 신조선 물량을 이용하여 국내 조선소에 표준선형을 개발할 수 있도록 대량으로 발주하여 선가를 인하시키고, 운임 경쟁력을 제고한다. 국내의 조선소에서는 선사의 선박 공동발주에 대해 상당



한 관심을 보이고 있어 실현가능성이 높을 것으로 판단된다. 또한 이 경우 화주의 경우에도 운임의 변동 위험을 어느 정도 피할 수 있을 것으로 판단된다.

III. 결론

1. 해운기업 생존을 위한 구체적인 유동성 지원 대책 추진 필요

지난 2008년부터 시작된 경제불황과 해운업 위기는 벌써 5년째를 맞이하고 있다. 이 과정에서 국내 선사 중 적지 않은 숫자가 폐업하거나 시장에서 퇴출을 당했으며, 현 시점에도 생존 자체가 위협받는 선사들이 다수 있을 것으로 파악된다.

그러나 일부에서는 해운시황이 개선되기 위해 선사가 좀 더 도산하고 시장에서 퇴출되어야 한다는 주장을 하는 경우도 있다. 이는 해운에 대한 근시안적이고 지엽적인 시각에서 비롯된 것으로 판단의 변화가 필요하다. 해운은 국제적인 시장이고, 우리나라 선대가 세계 해운에서 차지하는 비중은 불과 4~5% 수준으로 한국선대가 세계 해운시장과 운임 변동에 미치는 영향은 매우 낮은 상황이다. 즉 국내의 선사 일부가 도산되어도 세계의 해운 시장은 개선될 수 없으며 오히려 우리나라 선사의 위상만 낮아질 것이다.

따라서 현 단계는 국적선사들이 경쟁력을 회복할 수 있도록 정부차원의 지원과 선사의 자구노력이 확대되도록 해야 한다. 지금도 대부분의 기업은 어려운 경영 여건 속에서도 회사를 생존시키기 위해 다양한 노력을 전개하고 있다. 그리고 은행권에서는 채권 회수를 위해 선사 임원의 사재 출연을 끊임없이 요구하고 있다. 특히 선사들이 생존할 수 있다는 믿음을 갖고 위기대응책을 마련할 수 있도록 정부 및 은행권의 지원계획을 구체적으로 마련해야 하는 시점에 도달했다.

2. 해운 호황에 대비한 선투자 정책 추진 필요

해운기업이 경쟁력을 갖기 위한 교과서적인 해법은 선박을 낮은 가격에 인수하고 높은 운임 조건으로 많은 화물을 확보하는 것이다. 그런데 지금이 선박을 가장 낮은 가격에 확보할 수 있는 시기이며, 지금 선박을 확보한 선사와 그렇지 못한 선사는 향후 운임 경쟁력에서 상당한 차이를 보일 것이다. 한편, 화물선의 평균적인 수명을 25년으로 보면, 매년 보유 선대 중 4%는 대체선박이 투입되어야 선대 운영에 차질이 없고 금융부담도 최소화 할 수 있다. 그러나 최근 해운 위기 후 한국선사는 대체선 투입을 비롯한 신조선 확보사업을 적절히 못하고 있어 향후 해운시황이 개선되어도 경쟁력 있는 선대 부족으로 어려움을 겪을 수 있다. 따라서 해운호황기를 대비한 선투자자와 이를 지원할 수 있는 정책 개발이 필요하다.

3. 저금리, 저선가, 고효율의 경제선 확보를 위한 종합전략 필요

우리나라 해운의 고질적인 문제는 선박 확보 타이밍을 적절히 조절하지 못한다는 것이다. 단적으로 지난 2003년부터 2008년까지 선가가 상승하는 시기에 선박 확보량도 늘렸고, 이는 높은 선가가 많은 선박을 확보하여 채산성을 악화시킨 결과를 초래했다. 일반적으로 선박을 높은 가격으로 확보하면 감가상각 부담이 높아지고 선가 회수부담이 늘어 수익성을 악화시키고 있다. 그리고 높은 금리로 선박을 확보하면 가산금리(bp)가 늘어 운임 경쟁력이 떨어지고 이는 결국 선사의 국제경쟁력을 하락시키는 결과를 초래한다. 또한 최근에는 선박 연료비 절감을 위한 신기술 적용 선박도 시장에 나타나고 있는데, 이들 선박은 연료비가 20~30% 정도 절감되는 것으로 알려지고 있다. 따라서 저금리, 저선가, 고효율 선박 확보 여부가 향후 선사의 경쟁력을 좌우하는 결정적 역할을 할 것으로 전망되며, 이들 선박을 확보할 수 있는 국가 단위의 종합전략이 필요하다.

CJ대한통운

6년 연속 노사문화 우수



CJ대한통운(대표 이현우)은 지난 7월 9일 오후 서울 중구 서소문동 본사 6층 대회의실에서 '2012년도 노사문화 우수기업 인증수여식'을 개최했다고 10일 밝혔다. 이날 행사에서 이현우 대표와 차진철 노조위원장은 임무송 서울지방고용노동청장으로부터 노사문화 우수기업 인증서와 인증패를 수여받았다.

CJ대한통운은 1961년 노동조합 설립 이래 51년간 무쟁의 무분규 기록을 이어가고 있으며, 특유의 '노사불이(勞使不二)'라는 화합의 노사관을 통해 노사 양측이 합심해 회사 발전에 노력하고 있다. 특히 최근 CJ그룹에 편입한 이후 노사가 한자리에 모여 '노사화합 공동선언문'을 선포했으며, 노조가 '전 사업장 무분규와 임단협 무교섭 회사 위임'을 선언해 화제가 되기도 했다.

이 같은 노사의 화합과 단결된 모습을 인정받아, CJ대한통운은 1996년 제도 시행 첫 회 선정 이래 현재까지 6회 연속으로 선정됨으로서 상생의 노사관계를 실천하고 있는 모범적인 기업임을 인정받았다. 6회 연속으로 선정된 사례는 제도 시행 이후 CJ대한통운이 처음이다.

한편 노사문화 우수기업 선정제도는 노사 파트너십을 통해 상생의 노사문화를 모범적으로 실천하고 있는 기업을 선정해 지원하고, 이를 통해 우수한 노사문화를 사회 저변에 확산시켜 기업과

국가 경쟁력을 강화하고자 정부가 지난 1996년부터 시행해왔다.

KSS해운

84K VLGC 신조발주

KSS해운(대표 윤장희)은 중장기 선박확보 및 영업력 확대를 위해 84,000CBM VLGC(Very Large Gas Carrier) 1척에 대한 신규 시설투자를 결정했다.

투자규모는 약 833억원으로 2011년말 자기자본 기준 약 62.67%에 해당되며, 투자기간은 오는 9월부터 2014년 1월 까지다.

이번 투자는 셰일가스를 포함한 향후 LPG 물동량 증가가 예상되는 시장상황을 고려해 이루어졌으며, 신규 투자선박은 국내 화주와 추진중인 장기화물운송계약에 투입할 예정이다.

KSS해운은 지난 2월 도입된 7만 8,000CBM VLGC외에 2013년 3월 3만 5,000CBM급 Ammonia 운반선 1척(MITSUI & Co., LTD와 5년 계약)을 인수예정이며, 추가 2척의 신규 선박 운항으로 2014년에는 연간매출이 30%증가될 것으로 전망하고 있다. 운송능력 또한 현재보다 30% 증가한 29만 3,000DWT(총15척)이 될 전망이다.

폴라리스쉬핑

VLOC 2척 신조 발주

폴라리스쉬핑(대표 김완중)이 VLOC 2척을 신조 발주했다. 그동안 주로 중고 VLCC를 인수해 개조하는 방식으로 VLOC 선대를 확보해왔던 폴라리스쉬핑은 이번에 처음으로 신조 발주를 진행한다는 점에서 업계의 주목을 받고 있다.

폴라리스쉬핑은 최근 STX조선해양과 20만 7,000dwt급 초대형광탄선(VLOC) 2척(옵션 1척

포함)을 2014년 9월께 인도받는 조건으로 신조선 계약을 체결했다고 밝혔다. 건조는 STX다렌 조선소에서 진행된다.

이번에 폴라리스쉬핑이 처음으로 신조하는 207K VLOC는 2016년부터 동서발전 석탄 장기 운송계약에 투입될 예정이다. 폴라리스쉬핑은 지난 2월말 진행된 동서발전 케이프 1척, 파나마스 1척 등 2척에 대한 장기운송계약 입찰에서 케이프 1척을 낙찰받은 바 있다. 이 계약은 국내 및 국내조선소가 운영하는 해외조선소에 신조선을 건조해 투입하는 조건이며, 계약기간은 15년으로 알려졌다.

폴라리스쉬핑은 이번에 발주한 2척 중 1척은 동서발전 CVC 계약에 투입하고 나머지 1척은 현재 추진하고 있는 프로젝트에 투입할 계획이나 아직 확정되지 않아 1척은 옵션계약으로 체결했다고 밝혔다. 선박금융은 아직까지 확정짓지 못했지만, 폴라리스쉬핑 측은 대형하주 CVC 계약 투입 선박이기 때문에 선박금융에는 큰 문제가 없을 것으로 기대하고 있다.

폴라리스쉬핑은 STX조선에 발주한 신조선이 2014년 9월께 인도될 예정이기 때문에 동서발전 CVC계약 투입전까지 용선대를 투입하고 있는 포스코 등의 운송에 대체 투입한다는 계획이다.

한진해운

극동-홍해항로 신설

한진해운(대표 김영민)이 지난 7월 19일 CMA CGM, 차이나쉬핑, 양명해운 등과 공동으로 극동-홍해서비스인 'REX2'를 7월 22일부터 개시했다고 발표했다.

그동안 CMA-CGM는 APL과 선박을 공유하는 형태로 'REX1' 서비스를 제공해 왔지만, 이 서비스는 6월말에 운항중단하면서 새롭게 REX2로의 서비스로 전환한다.

새로운 서비스는 기존의 서비스를 옮겨놓는 형태로 운항 개시하는 것으로, 로테이션은 Shanghai > Ningbo > Kaohsiung > Skekou > Singapore > Jeddah > Sokhna > Aqaba 순이다.

현대상선

화주가 주는 최우수 서비스상 수상



현대상선(대표 이석희)이 글로벌 화주로부터 잇따라 최고의 서비스 평가를 받았다. 현대상선은 미국의 타깃사와 JC페니사로부터 최우수 서비스상을 수상했다.

현대상선은 최근 미국의 세계적인 유통회사 타깃(Target)사로부터 2012년 'Provider of the Year(올해의 최우수 물류기업)' 상을 2010년부터 3년 연속 수상했다.

타깃사는 2012년 美 경제전문지 포춘(Fortune)이 선정한 미국 내 500대 기업 중 38위에 오른 대표적 유통기업으로 매년 400여개 물류 관련 협력업체의 서비스를 심사, 우수기업을 선정해 시상해오고 있다.

현대상선은 정확한 선박 스케줄과 화물 수송시간 준수, 선진화된 전자상거래(EDI) 시스템, 대고객 서비스 등 모든 평가항목에서 높은 점수를 받았다. 현대상선은 지난 2005년에도 최우수상을 수상한 바 있다.

현대상선은 이에 앞서 지난달 상해에서 美 백화

점 체인점인 JC페니(JC Penney)사로부터 물류 파트너들 중에서 가장 우수한 서비스를 제공하는 업체에게 주는 상인 올해 'International Supply Chain Provider(국제 물류 공급망)' 상을 수상했다. 현대상선은 JC페니사와 20년 이상 거래관계를 맺어오고 있으며, 2003년에도 '올해의 최고 해운기업'으로 선정된 바 있다.

한편 현대상선은 지난 5월에는 세계적인 전자 제품 회사인 일본 소니(SONY)社로부터 '최우수 선사(Best Partner Carrier)'로 9년 연속 선정됐으며, 미국 물류 전문지 '월드 트레이드 100(World Trade 100)'로부터 2010년 최우수 파트너상을 수상한 바도 있다. 또한, 미국 물류 전문지 '로지스틱스 매니지먼트(Logistics Management)'로부터 2009년 9년 연속 우수선사 선정 등 세계적으로 수송 서비스의 우수성을 인정받고 있다.

흥아해운

1천TEU 중고컨선 매입

흥아해운(대표 이운재)이 1,032TEU급 중고 컨테이너선 1척을 매입했다.

흥아해운은 1,032TEU급 컨테이너선 Hyundai Concord호를 M-DAS Line, SA로부터 인수했다고 공시를 통해 밝혔다. 흥아해운은 Hyundai Concord호를 매입한 SPC 회사인 Green Sea Partners Limited와 BBCHP방식으로 계약을 체결했고 Green Sea Partners Limited가 선주사인 M-DAS Line에 지불해야할 740만 달러에 대한 채무보증을 제공키로 했다.

흥아해운이 이번에 매입한 Hyundai Concord호는 지난 2002년 일본 IWAGI조선에서 건조된 1,032TEU급(1만 8,062DWT)으로 현대상선 등이 정기용선해 근해항로에 투입해왔던 선박이다.

한편 알파라이너에 따르면 흥아해운은 현재 사

선 12척 6,891TEU, 용선 12척 1만5,057TEU 등 총 24척 2만1,948TEU의 선대를 운용해 선복량 기준으로 세계 48위에 랭크돼 있다.

부산항만공사

세계5대 컨항만 가운데 증가율 최고

부산항만공사(사장 임기택)는 올해 상반기 부산항의 컨테이너 물동량을 집계한 결과 지난해 상반기보다 8.4% 늘어난 853만2천356TEU(1TEU는 약 6m짜리 컨테이너 1개)의 컨테이너 물동량을 처리했다고 7월 26일 밝혔다.

이는 세계 5대 컨테이너항만 가운데 가장 높은 증가율로, 세계 1위 항만인 상하이(1,588만 4,000TEU)는 3.9%, 싱가포르는 7.3%, 홍콩은 -0.7%의 증감율을 보였으며 세계 10대 항만의 평균 증가율 5.5%보다도 훨씬 높은 수치다.

실제로 올해 1~6월까지 부산항의 물동량은 전체 853만개 가운데 수출입 물량이 지난해보다 1.5% 증가한 440만개, 환적화물이 17.1% 늘어난 407만개로, 환적화물이 눈에 띄게 늘어나며 부산항 물동량의 증가세를 견인했다.

BPA는 하반기에도 글로벌 물류기업 유치와 신항 배후단지 활성화, 인센티브제 개선, 북항과 신항간 연계 수송 지원 등을 통해 환적화물 확대에 주력할 계획이다.

한편 부산항은 지난 1984년 100만TEU의 컨테이너를 처리한 이후 1988년 200만TEU, 1998년 500만TEU, 2003년 1,000만TEU를 돌파했으며 지난해 1,618만TEU를 처리했다.

울산항만공사

울산항 파손된 도로 보수 작업

울산항만공사(사장 박종록)는 7월 27일부터 울산항 1~9부두와 일반부두, 달포부두를 대상으로

항내 도로 및 출입문에 대한 보수·정비공사를 시행한다고 밝혔다.

이번 사업은 울산항 통행도로 포장파손부(배수로 포함)에 대한 보수공사 및 부두출입문 정비공사로 울산항을 이용하는 차량 및 인명의 통행안전성을 확보해 항만이용자들의 불편을 해소하며, 경비보안업무 효율성 증대화 및 항만보안강화를 위해 실시된다.

이를 위해 UPA는 13억원의 예산을 투입하여 5개월 동안 울산항 내 통행도로 파손부 보수 26,670㎡, 배수로 설치 666m, 출입문 정비 6개소 등을 시행한다.

UPA에 따르면 그동안 울산항 통행도로는 아스콘 덧씌우기로만 보수를 해와, 이듬해 또다시 도로에 균열이 생기는 등 문제가 발생해 보수 효과가 미미했었다.

이에 따라 항만공사는 지난 2010년부터 배수로를 포함한 도로 기반시설에 대해서 체계적인 보수를 시행하고 있다. 중차량 통행이 많은 통행도로는 기존 아스콘포장을 파쇄하고 콘크리트포장으로 보수해 오고 있으며, 기타 파손이 심한 도로에 대하여는 기존 아스콘포장을 전부 제거 후 재포장하는 방법으로 보수를 시행하고 있다.

인천항만공사

물류인재 양성 적극지원

인천항만공사(사장 김춘선)가 인천지역 고등학교 2곳과 항만·해양·물류인재 양성 지원을 위한 산학협력 업무협약을 맺었다.

김춘선 인천항만공사(IPA) 사장과 천승 영종국제물류고등학교장, 김승환 인천해양과학고등학교장은 7월 30일 오전 IPA 대회의실에서 협약식을 갖고 항만물류 산업의 인재양성과 인천항의 발전을 위한 상호협력 및 교류 협약서에 서명했다.

이번 협약은 공사 설립 목적과 업무 특성에 부합

하는 사회공헌활동을 위해 이달 중순 프로보노 재능나눔의 형태로 이들 학교에서 진행했던 무료 특강과 지게차 교육 및 물류관리사 자격증 취득 등 고교생들에 대한 취업지원 활동을 발전적으로 확대·심화한 성격의 것이다.

IPA는 인천지역의 항만·물류 인재 양성의 메카인 영종국제물류고, 인천해양과학고등학교와의 산학협력 체결을 통해 지역사회와의 파트너십 네트워크를 더욱 공고히 하는 한편 각종 취업양성 지원, 항만체험학습 등을 통해 인천항 발전을 이끌어 나갈 인재 양성에 더욱 적극적인 지원을 아끼지 않을 계획이다.

선박안전기술공단

독서토론회 개최

선박안전기술공단(이사장 부원찬)은 지난 7월 19일 본부 12층 대회의실에서 본부 임직원이 참석한 가운데 영상회의를 통해 독서토론회를 개최했다.

독서토론회는 독서문화 활성화 등을 통한 학습분위기 조성을 위한 것으로 지난 2009년부터 열리고 있으며, 이번에는 공단 인트라넷에 등록된 독후감 중 '생각에 관한 생각(저자: 대니얼카너먼)' 등 우수작 5편을 선정하여 1시간여에 걸쳐 발표와 함께 열린 토론을 벌였다.

선박안전기술공단은 앞으로도 지속적인 독서문화 정착을 위해 독서토론회 개최, 도서 기부문화 조성, 다독왕 선발 등 다양한 활동을 펼쳐 나갈 계획이다.

한국선급

녹색선박 연구성과 발표회 개최

한국선급(회장 오공균)은 7월 13일 부산 한진해운 빌딩 대회의실에서 '녹색선박 연구성과 발표

회'를 개최했다.

이날 행사는 해운·조선·기자재 업계 및 학계 등에서 180여명이 참석해 성황을 이루며 녹색선박 기술에 대한 관련 업계의 높은 관심도를 나타냈다. 특히, 이번 행사는 녹색선박 전문 세미나로는 국내에서 최초로 개최된 행사이다.

한국선급 김만웅 신성장산업본부장은 인사말을 통해, “이번 연구성과 발표회는 2010년에 창립 50주년을 맞아 선언한 녹색경영의 일환으로 Green Community를 이룩하기 위한 한국선급의 노력임을 말씀드리며, 고객 여러분의 목표를 향해 함께 나아갈 수 있도록 최선을 다하겠다”며 “향후 이와 같은 행사를 정기적으로 개최해 고객들과의 소통의 장을 지속적으로 마련할 것이며, 녹색선박과 관련한 세계 최고 수준의 기술서비스를 제공해 드릴 수 있도록 최선을 다하겠다”고 밝혔다.

또한, 이날 “녹색선박 국내외 정책동향”에 대해 주제발표를 한 국토해양부 도명환 사무관은 “녹색선박 기술은 해운 및 조선 강국인 우리나라에서는 국가적 차원에서 육성해야 할 기술이라고 생각한다”며 “정부에서는 녹색선박 기술에 대한 민간분야에서의 요청사항에 대해 적극적으로 대응할 예정이며, R&D 투자 확대·관련 법령 정비 등을 통해 우리나라 기업들이 국제시장에서 경쟁력을 확보하는데 필요한 최선의 지원을 할 예정이다”고 밝혔다.

이날 행사 참석자들은 “녹색선박 기술은 자체적인 연구개발도 중요하지만 특히 다양한 분야의 기술이 접목돼야 하므로, 각 기업 및 업계 간 긴밀한 협력관계가 가장 중요하다”며 “한국선급이 개최한 녹색선박 발표회는 소통의 장이 될 수 있는 좋은 기회라고 생각하며, 이러한 행사가 정기적으로 개최되었으면 한다”고 입을 모았다.

한국해양수산개발원

한중일 국제물류 컨퍼런스 개최

한국해양수산개발원(원장 김학소)은 부산 벡스코 컨퍼런스홀에서 한중일 국제물류 컨퍼런스를 개최한다고 7월 16일 밝혔다.

이번 컨퍼런스는 같은 날 개최되는 제4차 한중일 교통물류장관회의의 후속행사로 동북아 통합물류시장 구축을 위한 미래 지향적인 협력·발전 방안을 제시한다.

컨퍼런스에는 국토해양부 권도엽 장관, 중국 교통운수부 리성린(Li Shenglin) 부장, 일본 국토교통성 오쿠다 켄(Okuda Ken) 부대신 등을 비롯한 한중일 교통물류 관련 정부 대표 50여명과 관련 단체 및 업계 대표 200여명을 포함하여 약 300여명 이상이 참석한다.

이번 컨퍼런스는 한중일 교통물류장관회의에서 추진되고 있는 12개 실천과제를 중심으로 3국 정부와 교통물류기업 간 의견 교환 및 협력의 장이 될 것으로 관계자들의 기대를 모으고 있다.

해양환경관리공단

청렴교육 의무이수제 시행

해양환경관리공단(이사장 곽인섭)은 2012년도 청렴교육 추진과 관련하여 공단 전 임직원이 일정시간 이상 청렴교육을 반드시 이수하도록 하는 ‘청렴교육 의무이수제’를 시행하고 있다.

2011년 국민권익위원회 ‘공공기관 청렴도평가 1등급 기관’인 공단은 이에 안주하지 않고, 전 임직원이 교육을 통해 청렴의식을 더욱 제고하고 부패에 대한 경계의식을 함양할 수 있도록 이 제도를 시행하게 됐다.

이에 따라 해양환경관리공단의 500여 전 직원

은 연간 최소 10시간 이상, 임원은 7시간 이상의 청렴교육을 의무적으로 이수해야 한다.

공단의 '청렴교육 의무이수제'는 전 임직원을 대상으로 실시한다는 점에서 국민권익위원회 제도 권고사항인 '생애주기별(신입·승진·고위직) 청렴교육 의무이수제'보다 실효성이 강화된 제도로 평가된다.

한국해운조합

하계 안전 해상교통 체계 마련

한국해운조합(이사장 이인수)은 하계휴가철을 맞이해 휴가철 가장 편안하고 안전한 해상교통 체계 마련에 나섰다.

기상청에서 여름휴가 집중기간인 7월 하순에서 8월 중순까지 북태평양고기압의 영향으로 무더운 날이 많겠지만, 대기불안정으로 국지성 호우가 발생될 것으로 예보함에 따라 해운조합에서는 각종 해양사고를 예방하기 위하여 철저한 해상교통안전대책을 수립하여 시행하고 있다.

우선 여객이 가장 먼저 접하는 터미널, 접안시설 등의 안전시설 점검을 강화하는 한편, 전국 11개 지부 운항관리실에서 선원 및 관련종사자들에 대한 안전교육 및 비상훈련, 선박 특별점검 등을 실시하고, 운항관리자의 현장근무 및 유관기관과의 비상연락망 체계를 강화하는 등 신속한 비상 대응 태세를 갖추고 있다.

아울러 특별교통기간인 7.25.(수)~8.12.(일) 19일 동안 안전하고 원활한 대고객 수송서비스 제공을 위해 조합 본부에 특별수송대책본부를 설치 운영하고, 95개 항로에 대해 평상시 보다 선박 14척 증선, 운항횟수 4,647회 증회하는 등 약 150만명의 여객 수송서비스를 추가로 제공할 계획이다.

조합 관계자는 여가 및 레저문화 확산 등으로

국민들의 해상관광에 대한 관심이 고조되어 여객선 이용객이 매년 증가하고 있으며, 이에 따라 조합은 여객선이 편안하고 안전한 해상교통 수단이 라는 인식확산과 함께 해양사고 예방에 최선을 다할 것이라고 밝혔다.

한국해양대학교

독도·울릉도 탐방행사 실시

한국해양대학교(총장 박한일)는 지난 7월 18일부터 20일까지 2박 3일 일정으로 실습선 '한바다호'를 타고 울릉도와 독도, 동해 해상 일원을 항해하는 '바다사랑 국토사랑 2012 독도·울릉도 탐방행사'를 실시했다.

한국해양대는 전국 50여개 고교의 사회, 역사, 과학 지도교사 및 해양관련 기관 관계자 등 180여명을 초청하여 독도에서의 해맞이, 울릉도 주변 선회, 해양 관련 특강 등의 프로그램을 제공함으로써 우리나라 영토 및 해양의 중요성을 인식시켰다.

한국해양대는 7월 25일에도 부산광역시교육청과 공동주관으로 실습선 한바다호를 이용한 2박 3일간의 독도·울릉도 탐방활동을 펼쳤다. 해양과학체험교육의 일환으로 치러질 이번 행사에는 부산 지역의 고등학생 및 교사 180여명을 초청, 우리 영토에 대한 이해와 해양사상을 고취시키는 데 앞장설 예정이다.



국토부, 화주·물류기업 공생발전 협의체 개최

협의체 운영방안, 추진과제 및 계획에 대한 논의



무역대국으로 성장하는데 크게 기여했음에도 불구하고, 화주·물류기업 간 상생협력이 없이는 향후 지속가능한 성장에 어려우며, 물류시장의 최대 공급자이자 수요자인 화주기업을 포함한 국가물류산업 차원에서 공생발전 생태계 조성을 통한 새로운 모멘텀 확보가 필요하다는데 인식을 같이하고 구성됐다.

이날 위원회에서는 화주와 물류기업 간 전략적 파트너십 강화를 위한 추진방안으로 해외시장 동반진출, 3자물류 지속 확산, 공동물류 도입 확대, 녹색물류 실천 등이 논의됐고, 물류시장 상생 거래문화 확산을 위한 방안으로 물류기능별 표준계약서 도입, 유가상승 리스크의 합리적 분담, 장기계약 활성화 등 다양한 과제들이 논의됐다.

이 협의체가 목표로 하고 있는 화주·물류기업 간 전략적 파트너십 강화, 물류시장 상생을 위한 거래문화 개선 등의 어젠다는, 일회성 이벤트나 단기간의 노력으로 해결하기 어렵고 화주·물류기업·정부가 하나로 힘을 모아 부단히 노력할 때 달성할 수 있으므로, 향후 협의체를 지속적으로 운영해 나가기로 했다.

특히, 화주기업과 물류기업 간 신뢰관계를 구축하고, 상호간의 협력이 상호간의 이익으로 되돌아온다는 공감대 형성과 비전 공유가 무엇보다 중요하다는데 의견이 모아졌다.

이를 위해 앞으로 정례적인 위원회 개최, 분과별 실무위원회 운영 등을 통해 공생발전 추진과제에 대한 공동연구, 시범사업, 우수·모범사례 발굴·홍보 등 세부 실천방안을 마련하기로 했다.

국토해양부(장관 권도엽)와 지식경제부(장관 홍석우)는 7월 27일 10:30에 한국프레스센터(외신기자클럽)에서 '화주기업-물류기업 공생발전 협의체' 제1차 위원회를 개최했다고 밝혔다.

이 협의체 위원장인 대한상공회의소 손경식 회장 주재로 개최된 금번 위원회에서는 협의체 구성과 운영방안, 공생발전 추진과제, 향후 추진계획 등에 대한 토론과 논의가 이루어졌다.

위원회는 위원장(대한상의 회장), 부위원장(국토부 2차관, 지경부 1차관, 무역협회 부회장, 통합물류협회 회장), 화주·물류기업 CEO, 관계 전문가 등 25명으로 구성돼 있다.

화주기업·물류기업·정부가 공동으로 참여하는 최초의 민관합동 협의기구인 이 협의체에는 현대자동차, 삼성전자, 포스코, 홈플러스 등 국내 자동차·전자·철강·유통 분야를 대표하는 대형 화주기업과 알파, 캐프, 대주중공업 등 다양한 중견·중소 화주기업을 비롯하여 국내 주요 물류기업 및 관계 전문가들이 함께 참여한다.

협의체는 그동안 물류산업이 제조업의 경쟁력 강화, 무역규모 1조 달러 돌파 등 우리나라가 경제·

작년 5월 이후 한국 선박 해적피해 발생 제로

소말리아 줄고 나이지리아아 인도네시아 늘어

전 세계 해적공격과 피랍사고가 올해 상반기에 급감한 것으로 나타났다. 특히 우리나라 선박은 작년 5월 이후 해적사고가 한 건도 발생하지 않았다.

주요 해운국에서 해적퇴치의 실효성이 가장 높은 해군함정(18개국 43척)을 아덴만에 파견해 선박의 안전운항이 강화된 데다 무장보안요원 승선이 증가했으며 선사들의 철저한 해적피해 대응요령(Best Management Practice) 이행 등 해적예방의 다각적인 노력이 효과를 나타낸 것으로 판단된다.

올해 상반기 해적공격 건수는 177건이 발생해 작년 상반기의 266건과 비교해 33% 감소했다. 선박 피랍도 29척에서 20척으로 감소했다. 이 기간 중 선원 334명이 납치돼 4명이 사망하고 9명이 부상을 당했다.

특히 소말리아 해역의 해적공격 건수는 69건으로 작년의 163건과 비교할 때 58%가 줄었다. 선박 피랍 또한 21척에서 13척으로 감소했다. 선원 220명이 납치돼 2명이 사망하고 1명이 부상을 당했다.

그러나 소말리아의 해적활동이 위축된 것과는 달리 나이지리아, 인도네시아 해역에서의 해적행위는 오히려 증가 추세에 있어 주의가 요구된다.

나이지리아에서는 작년 상반기의 6건 보다 3배가 증가한 17건의 해적사고가 발생해 그 중 3척이 피랍됐다. 인도네시아에선 작년 21건에서 올해 32건이 발생해 최근 해적행위가 증가하고 있다.

국토해양부 관계자는 “소말리아 해적의 공격이 어선 등을 모선으로 이용한 원양활동 전개로 소말리아 동안 1000마일 이상까지 확대되고 대부분의 해적이 자동화기와 로켓포(RPG)로 무장하고 있어 선원의 안전에 큰 위협이 되고 있다”며 “고액의 석

방금을 노리고 화학제품 운반선, 유조선 등 고가의 선박을 공격하고 있어 지속적인 예방활동이 필요하다”고 밝혔다.

국토부는 선박·선사의 자구책 강화, 해적위험 해역 통항지침 등 선사의 적극적인 해적피해 예방 대책 이행을 당부했다.

청해부대의 아덴만 파견 연장 및 금년 말까지 해적대응 교육용 동영상과 교재 개발, 선박에서의 효율적인 해적대응 방안 연구 등을 지속 추진해 나갈 계획이다. 청해부대 파견은 2009년부터 매년 국회의 동의를 받아 연장하고 있다.

한편 2006년부터 작년 5월까지 소말리아 해역에 피랍된 국적선박은 <삼호주얼리호> 등 총 9척에 이른다.



올 상반기 전국 항만물동량 전년동기비 3.5% 증가

상반기 '컨' 물동량, 6.3% 증가한 1,121만TEU 달성



국토해양부(장관 권도엽)는 2012년 상반기 전국 31개 무역항에서 처리한 항만물동량은 총 6억 6,835만 톤으로 전년 동기(6억4,570만 톤) 대비 3.5% 증가하였다고 밝혔다.

2012년 6월 항만물동량은 1억 949만 톤으로 전년 동월(1억583만 톤) 대비 3.5% 증가하였다. 항만 별로 보면, 부산항과 광양항, 평택·당진항은 기계류, 유류 및 자동차 등 수출입물량 증가로 전년 동기 대비 각각 8.7%, 5.8%, 7.8% 증가하였다.

반면, 인천항과 포항항은 모래, 유연탄 등의 수출입물량 감소로 인해 전년 동기 대비 각각 4.4%,

〈 전국 무역항 항만물동량 〉

(단위 : 천톤, %)

구 분	'09년 상반기	'10년 상반기	'11년 상반기	최근 3개월			'12년 상반기
				'12.4월	'12.5월	'12.6월	
총물동량	512,631	595,404	645,701	111,085	113,942	109,494	668,353
전년동기 대비	△10.3	16.1	8.4	0.5	1.6	3.5	3.5
수 출 입	400,106	475,392	525,066	91,060	93,741	89,711	551,560
연 안	112,525	120,012	120,635	20,025	20,201	19,783	116,793

〈 '12년 상반기 주요 항만별 물동량 〉

(단위 : 천톤, %)

구 분	부산항	광양항	울산항	인천항	평택· 당진항	대산항	포항항	기타
총물동량	155,503	114,502	96,989	72,807	51,477	35,033	31,915	110,127
전년동기 대비	8.7	5.8	2.9	△4.4	7.8	6.5	△3.2	△0.1

〈 '12년 상반기 주요 품목별 물동량 〉

(단위 : 천톤, %)

품목별	유류	광석	유연탄	철재	기계류	자동차	화공품	모래	시멘트	기타
총물동량	195,361	60,700	55,892	50,206	42,113	31,478	27,606	26,857	20,216	157,942
전년동기 대비	2.6	7.2	△6.5	0.8	17.3	15.2	4.0	1.3	5.8	2.7

〈 전국 무역항 컨테이너 처리실적 ('12년 상반기) 〉

(단위 : 천TEU, %)

		'09년 상반기	'10년 상반기	'11년 상반기	최근 3개월			'12년 상반기
					'12.4월	'12.5월	'12.6월	
	총물동량	7,604	9,504	10,546	1,936	2,017	1,861	11,212
	전년동기 대비	△16.5	25.0	11.0	6.4	6.7	4.2	6.3
	수 출 입	4,800	5,995	6,641	1,150	1,201	1,135	6,759
	환 적	2,704	3,333	3,672	750	786	702	4,238
	연 안	99.8	176	233	36.4	29.6	23.0	215

3.2%의 감소세를 보였다.

품목별로 보면, 기계류와 자동차 및 시멘트는 수
 출입 물량 증가에 힘입어 각각 전년 동기 대비
 17.3%, 15.2%, 7.6%로 증가한 반면, 유연탄은 전

년동기 대비 6.5% 감소하였다.

한편 2012년 상반기 컨테이너 물동량은 세계경
 기 침체로 증가세가 둔화되어 전년 동기 대비
 6.3% 증가한 1,121만TEU를 기록하며, 지난해 이

〈 주요 컨테이너 항만 물동량 현황('12년 상반기) 〉

(단위 : 천TEU, %)

		'09년 상반기	'10년 상반기	'11년 상반기	최근 3개월			'12년 상반기
					'12.4월	'12.5월	'12.6월	
	부산항	5,631	6,969	7,871	1,479	1,543	1,421	8,532(8.4)
	광양항	845	1,029	1,062	175	191	166	1,060(△0.2)
	인천항	689	936	969	167	172	166	958(△1.1)

어 반기별 실적 1천만TEU 이상을 처리하였다.

화물별로 보면, 수출입화물(676만TEU) 및 환적 화물(424만TEU)도 전년 동기 대비 각각 1.8%(11.8만TEU), 15.4%(56.6만TEU) 증가하며 역대 최고실적을 달성하였다.

국내 최대 항만인 부산항은 전년 동기 대비 8.4% 증가한 853만TEU를 처리, 월 평균 140만 TEU 이상을 기록하며, 전국 물동량 증가세를 주도 하였다.

광양항은 전년 동기보다 0.2% 감소한 106만 TEU를 처리하였으며, 인천항은 대중국 교역량 감소에 따라 전년 동기보다 1.1% 감소한 95만 8천 TEU를 처리하였다.

한편, 12년 상반기 세계 10대 항만의 컨테이너 물동량은 전년 동기 대비 5.5% 증가한 9,570만 TEU를 처리하였다. 부산항은 세계 5대 항만 중 가장 높은 증가율(8.4%)을 기록하며 세계 5위를 유지 하였으며, Ningbo-Zhoushan항은 12.1% 증가한 800만 TEU를 처리, 6위를 차지하였다.

상하이항(1,588만TEU)은 지난해 보다 3.9% 증가하며 세계 1위를 유지하였고, 싱가포르항(7.3%, 1,564만TEU)과 홍콩항(△0.7%, 1,177만)은 2위, 3위를 기록하였으나 홍콩항은 유일하게 전년 동기 대비 감소세를 보였다.

〈 '12년 상반기 세계 10대 항만 컨테이너 처리실적 〉

(단위 : 천TEU, %)

순위		항 만	'11년	'11.6월	'11.1-6월	'12.6월	'12.1-6월	전년대비	
'12.상반기	'11년							동월	누계
합 계			188,019	15,788	90,714	16,473	95,697	4.3	5.5
1	1	상하이(中)	31,700	2,603	15,291	2,790	15,884	7.2	3.9
2	2	싱가폴	29,938	2,482	14,582	2,710	15,640	9.2	7.3
3	3	홍 콩(中)	24,384	2,067	11,858	1,927	11,773	△6.8	△0.7
4	4	선 전(中)	22,570	1,926	10,613	1,963	10,877	1.9	2.5
5	5	부 산	16,185	1,357	7,871	1,421	8,532	4.7	8.4
6	6	닝보-저우산(中)	14,686	1,253	7,136	1,371	8,001	9.4	12.1
7	8	칭다오(中)	13,020	1,217	6,807	1,296	7,250	6.5	6.5
8	7	광저우(中)	14,400	1,102	6,207	1,170	7,024	6.2	13.2
9	9	텐 진(中)	11,500	987	5,558	1,037	5,859	5.1	5.4
10	10	카오슝	9,636	794	4,791	788	4,857	△0.8	1.4
중국계(홍콩 포함)			132,260	11,155	63,470	11,554	66,668	3.6	5.0

CMA CGM사 4,000TEU급 컨선 2척 재계약

GSL사와 대폭 하락한 가격에 계약 연장

CMA CGM사는 오는 9월 계약이 완료되는 GSL(Global Ship Lease)사의 4,113TEU급 컨테이너선 2척의 용선계약을 연장한 것으로 알려졌다. CMA CGM사는 1996년 건조된 Ville d' Aquarius호와 1997년 건조된 Ville d' Orion호를 8개월간 일일 9,962달러에 재계약했다. 이번 용선료는 지난 용선계약 시 일일 2만8,500달러보다 크게 하락한 것으로 GSL사가 CMA CGM사보다 더 많은 비용을 부담할 것으로 예상된다.

이에 대해 GSL사의 CEO인 Ian Webber씨는 자

사 선박의 휴항에 따른 비용 지출과 중개비 등 기타 부대비용을 줄이기 위한 조치였다고 밝히며, CMA CGM사와의 재계약 이유를 설명했다. 현재 GSL사는 17척의 컨테이너선을 보유하고 있으며 모든 선박을 GSL사의 주주인CMA CGM사가 용선하고 있으며 주 수입원 역시 CMA CGM사와의 용선계약인 것으로 알려졌다. GSL사는 이번 재계약은 물가와 연동된 용선계약으로 자사의 17척 선박 전부가 2013년 5월까지 계약되어 있으며 11억 달러 규모의 수익을 올릴 것으로 전망했다.

영국 Coryton지역 정유소 폐쇄

Product Tanker시장 상승세 전망

영국의 해운전문가는 Gasoil을 수송하는 Product Tanker가 향후 몇 개월 안에 증가할 것으로 전망했다. 6월 영국의 Coryton 지역의 정유소가 폐쇄됨에 따라 미국발 영국행 Product Tanker 화물이 증가할 것으로 예측되는 가운데 폐쇄된 정유소는 런던과 영국 동남부에 정제된 석유 제품을 공급했던 것으로 알려졌다. 점차 감소하는 수입과 정유 산업의 대형화에 따른 공급과잉 현상으로 인해 Coryton지역의 정유소가 폐쇄되었으며 해운전문가들은 정유소의 폐쇄가 정유소 관계자에게는 부정적이지만 부분적으로 Product Tanker 시장에 긍정적으로 작용할 것으로 전망했다.

유럽의 Diesel 수요량 증가와 미국의 Gasoline 사용량 감소로 인한 수출증가는 Product Tanker 시장의 물동량 증가를 이끌 것으로 예상된다. 또한 영국 Coryton지역의 정유소 폐쇄에 따라 향후 몇 개월 안에 대서양횡단항로에 물동량이 증가할 것으로 보인다. Clarkson에 따르면 대서양횡단항로의 Product Tanker 물동량은 전년대비 10% 증가한 230만BPD를 기록한 것으로 알려졌다. 한편, 유럽-미국 간 Gasoline 거래 항로의 수익은 7월 넷째 주 급격히 증가해 일일 약 8,000달러 수준에 근접한 것으로 조사되었다.

독일 KG펀드 위기로 신조컨선 발주 급감

그리스 선주들 컨테이너시장 판도 바꿀까?

최근 독일의 신조선 분야에 재정적인 문제가 발
생함에도 불구하고 독일 선주들의 컨테이너선 소
유는 다른 나라들보다 월등히 앞선 것으로 조사되
었다. Clarkson은 독일 국적 컨테이너선단은 총
550만TEU이며 독일 다음으로 일본, 덴마크, 그리
스, 이탈리아, 중국 순을 기록하고 있다고 발표했
다. KG펀드의 위기로 인해 독일 선주들의 선박주
문량이 급감했음에도 여전히 독일이 컨테이너선
시장에서 우세한 위치를 유지하고 있다.

한편, Alphaliner는 유럽재정위기가 컨테이너시
장의 기존 질서를 위협함에 따라 그리스 선주들이
독일선주들의 위치를 위협하고 있으며 최근 세계
컨테이너선단 보유량이 변화하고 있다고 발표했다.
Clarkson은 2009년 초 이래 독일 선주들이 67척
의 컨테이너선을 발주했으며 이 중 59척은 이미 인
도 받은 상태로 대부분 1,000~5,000TEU급이라고
밝혔다. 그러나 이와 대조적으로 2005~2008년,

과거 3년 동안 독일의 발주량이 811척을 기록했고
그 중 509척이 1,000~5,000TEU급인 것으로 조사
되었다. 이에 대해 해운전문가들은 독일선주들 뿐
만 아니라 일본, 중국 선주들의 신조발주도 감소했
다고 설명했다.

Clarkson은 컨테이너선 수주잔량이 현재 360만
TEU이며, 이는 전체 선단의 22.4% 규모인 것으로
밝혔다. 최근 몇 주 사이 선박 주문량이 소폭 회복
세를 보이는 가운데 2012년 상반기 신조선시장에
약 13억 달러가 투자된 것으로 추정된다. 2012년 6
월에는 19척, 7만9,900TEU 신조선계약이 있었으
며, 2011년 6월부터 현재까지 지난 1년 동안 9만
5,690TEU 신조선계약이 체결되었다. Clarkson
은 신조선시장이 전체적으로 하락세임에도 불구하
고 당분간 독일주도의 신조컨테이너시황이 변하지
않을 것으로 전망했다.

인도 전기시설망 파손 등 전력사고 빈번

지난 7월 말, 장마기간 동안 전기시설망이 파손되어 인도의 경유소비량이 증가하고 있다. 인도 북부, 동부 및 북동
부 지역을 강타한 정전은 파손된 지 이를 만에 복구되었으며 OPEC은 인도의 잦은 전력사고가 경유를 사용하는 독립
발전기 사용의 원인이라고 지적했다. 또한 6월 인도의 석유소비량이 전년대비 7.2% 증가해 금년 2월 이후 월별 최고
치를 기록했으며 금년 여름시즌 석유 사용량이 최고조에 달했다고 발표했다. 금번 상황의 원인은 다른 계절에 비해
상대적으로 늘어난 전력소모량과 농업시즌이 다가옴에 따른 것으로 분석되고 있다.

인도는 6월에만 150만BPD의 석유를 소모했으며 경유소모량만 약 3분의 2이상 증가한 것으로 알려졌다. 당초 전
문가들은 인도의 석유 수요량은 3.5% 증가할 것으로 예상했지만 장마 등의 원인으로 인해 전년대비 4% 이상 증가할
것으로 예측하고 있다. 중국의 홍수와 일본의 후쿠시마 원자력발전소 사고 때도 각각 석탄과 LPG수입량이 급증하는
등 동 상황과 비슷한 현상을 초래한 가운데 OPEC은 2분기 석유 수요량을 8,751만BPD, 3분기 8,966만BPD, 4분기
8,983만BPD로 예측했다.

컨선 대형화 소형 컨선 수익 하락세 주도

선복과잉현상과 벙커가격 상승도 주원인



고 있지만 Panamax 선형, 특히 그 이하 선형은 하락세를 지속하고 있다. CMA CGM사는 1997년 건조된 Ville d' Orion호와 1996년 건조된 Ville d' Aquarius호를 8개월간 일일 9,962달러에 용선하는 등 4,000TEU급 선박 2척의 계약을 연장했지만 해운중개업자들은 동 계약의 실질적 액수를 약 1만325달러로 추정하며 소형 선박의 하락세를 지적했다. 3,000TEU급 이하 시장의 약화 원인은 선복과잉현상과 벙커가격 상승 등 두 가지 요인으로 분석되며 이는 소형선박이 중·대형 선박에 비해 더 불리한 것으로 밝혀졌다.

MSC사와의 거래가 무산된 7,000TEU급 컨테이너선이 새로운 용선주와의 계약 체결을 앞두고 있는 것으로 알려졌다. 독일 선주 Hermann Wulff는 Maersk사와 2009년 건조된 6,638TEU급 Ilse Wulff호를 용선 계약을 체결했다. 2주 전 해운중개업자들은 MSC사가 동 선박을 8개월 동안 일일 3만1,500달러에 용선했다고 보도했지만 MSC사와의 거래는 용선료뿐만 아니라 용선계약서 안의 세부사항 조율에 난항을 겪으며 결렬되었다. 한편 MSC사는 기존 거래가 무산되자 8,586TEU급 Hanjin Rotterdam호를 일일 3만4,000달러에 용선한 것으로 알려졌다.

최근 컨테이너선 용선시장을 살펴봤을 때 5,000TEU급 이상의 선박들은 꾸준한 수익을 내

2012년 세계 주요항로에서 이러한 현상이 나타나고 있다. 아시아 - 유럽 항로에서 4,000~8,000 TEU급 컨테이너선은 160척에서 50척으로 감소한 반면 1만2,000TEU급 이상의 컨테이너선은 51척에서 103척으로 증가했으며 8,000~1만2,000TEU급 선형 또한 소폭 증가세를 기록했다. 지난 6개월 동안 컨테이너선의 대형화 추세가 아시아 - 중동 항로에서도 명백히 나타나고 있다. 2012년 초 2,000~4,000TEU급 컨테이너선은 아시아 - 중동항로에서 약 50%를 차지했지만 현재는 5~10%로 하락했으며 현재 4,000~6,000TEU급이 가장 높은 비중을 차지하고 있는 가운데 1만3,000TEU급 역시 다수 운항 중인 것으로 알려졌다.

Capesize시장 철광석 소비 둔화로 하락세

재고량 증가로 철광석시장 하락세 지속

철광석 소비가 감소함에 따라 Capesize시장이 하락세를 기록하고 있다. 하락세의 주원인은 중국 항의 철광석 재고량이 점차 늘어남에 따라 철광석 소비가 흔들리기 시작한데 있다. 해운전문가들은 7월 둘째 주 하락하기 시작한 운임이 점차 안정화되기 시작해 7월 넷째 주 이후 회복세에 들어설 것으로 예상하고 있다.

평균 정기 용선료는 일일 약 5,300달러를 기록한 가운데 서호주-중국 항로 항해운임은 톤당 7달러 수준에서 머물고 있다. 또한 브라질Tubarao-중국Qingdao 항로의 기준 운임은 톤당 18달러 이하이며 해운중개업자들은 현재 운임수준이 선주들

에게 만족스러운 수준이 아니라고 언급했다. 이러한 운임은 물동량 부족과 선복과잉현상으로 인해 지속적으로 낮게 유지되고 있는 상황이다.

Mysteel.com은 중국의 30개 주요 항구들의 철광석 재고량이 9,792만톤을 기록했고 철광석 가격이 8개월 동안 하락세를 이어가며 톤당 125달러까지 하락했다고 밝혔다. 홍콩의 중개업자는 지난 몇 주간 벅커가격 상승이 서호주-중국 항로의 항해운임을 소폭 상승시켰다고 주장했으며 벅커가격은 싱가포르 기준 7월 둘째 주 596달러, 셋째 주 632달러로 상승한 상태다.

Aframax 탱커시황 하락세 벗어날 듯

성장률 하락으로 선복과잉 해소 기대

Clarkson은 Aframax 탱커 시장의 선복과잉현상이 예상보다 둔화될 것으로 전망하며 선복과잉에 따른 수요-공급간 차이를 700만DWT에서 500만 DWT로 하향 조정했다. Clarkson은 IEA(International Energy Agency), 미국 EIA(Energy Information Administration), OPEC(Organisation of the Petroleum Exporting Countries) 등과 같은 에너지 기구의 에너지 수요 전망을 통해 예측했다고 밝혔으며, 7월초 세계 석유시장도 세계 경제 불황 등의 여파로 당분간 하락세를 지속할 것으로 전망했다. 동 전망

에 따라 세계 탱커 시장도 소폭 하락할 것으로 예상된다.

Clarkson은 금년 탱커수요는 3억5,160만DWT라고 발표했지만 이는 지난 달 예상치 3억5,250만 DWT보다 소폭 하락한 수치이다. 유럽의 경우 경기침체로 인해 지중해를 통과하는 Aframax급 거래가 약 8% 감소할 것이며 발틱해의 Aframax 수출량은 현재 수준을 유지할 것으로 예상된다. 또한 해운전문가들은 Aframax선대의 성장률을 기존 400만DWT에서 270만DWT로 하향 조정하며 선복과잉현상이 소폭 회복될 것으로 예상했다.

미국 셰일가스 생산 확대와 수출 증가

Chemical Tanker 시장 상승세 전망

Chemical Tanker 시장이 2015년부터 미국에서 선적되는 물동량이 크게 늘어날 것으로 전망된다. 최근 미국의 셰일가스 생산 증가로 인해 미국의 석유화학 원료인 에탄 가격이 내려가고, 석유화학 제품의 원가경쟁력이 향상되고 있다. 이로 인해 셸, 쉘브론 등의 회사들이 공장 증설을 위한 투자를 계획 중이며 미국 걸프-아시아 항로의 거래 증가로 인해 Chemical Tanker시장의 회복세가 예상된다.

또한 해운전문가들은 중국, 인도 등 아시아 지역 국가들의 성장에 따른 물동량 증가를 예상하며 Chemical Tanker시장 상승세를 전망했다. 2006년 이후 미국의 셰일가스 생산 확대와 에탄 및 프로판의 가격 하락은 미국의 Chemical Product수출량 증가를 가져왔고 이에 따라 미국 화학기업 다우케미컬사는 2011년 에틸렌 생산시설 등 50억

달러 규모의 투자를 결정했다. 쉘브론사와 셸사 역시 석유화학 생산을 위해 2015~2017년 사이 신규 설비를 완공 시킬 계획이다.

Chemical Tanker시장은 미국-아시아간 수출이 시작되면 항해거리가 늘어나 선복과잉현상은 어느 정도 해결할 것으로 예상된다. 해운전문가들은 Chemical Tanker시장은 2013년부터 신조선 발주가 하락세로 돌아설 것이며, 미국의 수출 증가는 시장회복에 긍정적인 영향을 줄 것으로 전망했다. 미국의 셰일가스 생산에 따라 현재 가장 각광받고 있는 LNG 수출 또한 계획 중인 것으로 알려졌다. 미국의 셰일가스 생산에 따라 현재 가장 각광받고 있는 LNG 수출 또한 계획 중인 것으로 알려졌다. 미국의 셰일가스 생산에 따라 현재 가장 각광받고 있는 LNG 수출 또한 계획 중인 것으로 알려졌다.

Evergreen사 신규 아시아-유럽 서비스 계획

1만TEU급 2척, 신조선 5척 등 9척 투입예정

Evergreen사는 새로운 아시아-유럽 서비스 계획을 확정했다. Maersk사는 2012년 세계해상물동량에 큰 변화가 없을 것으로 예상했지만 Evergreen사는 8,400TEU급 컨선 인도와 함께 한진해운과 대만항로 및 기타 노선 개설 계획을 밝혔다. 보통 물동량이 증가하는 성수기 시즌에 새로운 항로가 개설되지만 전년 6월 대비 아시아-유럽항로의 물동량이 급격히 하락함에 따라 새로운 항로 개설을 찾아볼 수 없는 상태였다. 그러나 Evergreen사와 한진해운은 새로운 서비스에 9척의 선박을 투입할

것으로 발표했다. Evergreen사는 1만400TEU급 2척과 L Class 신조선 5척, 한진해운은 나머지 2척을 투입할 예정이다.

Lloyd's List는 현재 21개 선사가 아시아-유럽 항로에서 서비스 중이며 49개의 서비스 항로에 503척의 선박이 운영 중이라고 밝혔다. Evergreen사의 새로운 CEM서비스는 Shanghai, Ningbo, Yantian, Felixstowe, Hamburg, Rotterdam, Hong Kong 등을 기항하며 9척의 선박이 배치될 예정이다.

중국 벌크선대 및 물동량 성장률 감소

선복과잉현상 지속으로 회복세 더딜 듯

중국 교통부에 따르면 중국 연안에서 운항되는 벌크선대가 금년 상반기 느리지만 꾸준한 선대확장을 보이고 있는 것으로 알려졌다. 현재 1,586척 4,740만DWT의 벌크선대가 중국 연안에서 운항 중이며 2011년 말 대비 10.6%, 460만DWT가 증가한 상태다. 중국 내항 컨테이너선대 또한 6월말 기준 129척, 42만TEU의 증가세를 보이는 등 다른 선형에서도 선복량 증가를 보이는 것으로 조사되었다.

금년 상반기동안 중국 연안 Oil Tanker선대는 2.7% 상승한 1,225척(910만DWT)이며 가장 심각한 선복과잉현상을 겪고 있는 중국 내항 Chemical Tanker선대는 8.4% 증가한 248척(91만 6,000DWT)으로 집계되었다. 그러나 선대성장률을 연간으로 환산하면 금년은 16.8%로 2010년 23.4%, 2011년 17.3%보다 오히려 둔화된 것으로

밝혀졌다.

세계적인 경기침체로 인해 물동량 감소와 선복과잉으로 인한 공급증가, 병커가격 상승으로 인한 운영비 증가와 해운시황 불황에 따른 운임하락 등이 현재 해운산업의 회복을 더디게 하고 있으며 특히 선복과잉현상은 지속적으로 선사들의 재정 상태를 압박하고 있는 실정이다. 금년 상반기 중국에서 가장 큰 항만 35곳의 물동량은 47억톤으로 전년 대비 7.2% 증가했지만 전년대비 성장률은 오히려 둔화된 것으로 집계되었다. 중국 내 가장 큰 항만 12곳의 컨테이너 물동량은 전년대비 8.8% 증가한 8,460만TEU를 기록했지만 2011년 상반기 기록한 13%에 비하면 여전히 낮은 수치이다. 중국의 전체적인 성장둔화가 향후 해운산업에 미치는 영향에 귀추가 주목된다.

중국, 호주 철광석 채굴 프로젝트 연기

매년 7,000만톤의 생산량이 예상되었던 호주서부에서의 중국 철광석 채굴 프로젝트가 연기되었다. 중국 Citic Pacific사가 호주에서 철광석을 수출하는 것을 목표로 2010년부터 Sino Iron 프로젝트에 착수했다. 하지만 동 프로젝트의 연기로 2012년 호주-중국 항로의 Capesize 물동량이 감소될 것으로 예측되며 중국의 철강 수요가 점차 감소함에 따라 철광석 가격은 최근 3년 이내 가장 낮은 수준을 유지하고 있는 것으로 알려졌다.

이러한 시장 상황에 따라 BHP Billiton사 또한 10억달러가 투자된 Hedland항의 확장계획을 재고 중에 있다고 발표했다. Hedland항은 철광석 수송을 위한 확장계획이 진행 중이었으며

대부분의 전문가들은 회의적인 입장을 표명한 상태다.

한편, 철광석 생산업체인 Rio Tinto사의 CEO Tom Alabanese씨 또한 현 시장상황을 언급하며 2015년까지 생산량 증가를 위한 투자는 없을 것이라고 발표했다. 업계관계자들은 철광석 시장이 점차 악화됨에 따라 철광석 프로젝트의 성공이 해운산업에 끼칠 영향에 주목하고 있다.

일본선주 시황침체와 엔고로 경영실적 악화

연말 법정관리 선주사 크게 늘어날 가능성

해운시황의 장기침체와 지속적인 엔고의 영향으로 일본선주들의 경영실적이 악화되고 있다. 이에 일본선주들 가운데 은행관리 하에 놓이는 선주들이 증가할 것으로 예상된다. 일본선주사의 관계자는 경영불안의 영향으로 일부 선주들은 이미 은행관리 체제로 편입됐다고 전했다. 은행관계자는 엔고의 지속으로 선주사들의 경영수지가 악화되고 있어 연말에는 은행관리 선주가 크게 증가할 가능성이 있다고 강조했다. 은행관리는 선주의 경영, 업무에 관한 투자나 운전자금, 수지에 관해 융자상대방의 금융기관이 체크하는 것을 말하며, 선주가 은행관리 아래로 두어지는 것은 실질적으로 선주 경영이 막히고 있다는 것을 의미한다. 대다수의 일본선주들은 지방은행 등 금융기관에서 선박의 건조자금의 융자계약을 체결한 뒤 선박을 확보하고 이를 오퍼레이터에게 정기 용선하여 용선료 수입을 얻었다.

본래 선주경영은 오퍼레이터에게 계약대로 정기 용선료 수입을 확보하기 때문에 엔고에 의한 수입 감소 요인이 없으면 경영리스크는 적지만 최근 드라이벌크나 탱커시황이 장기침체에 빠졌으며, 특히 케이프 사이즈는 7월30일 기준 용선료가 주요항로 평균으로 전일대비 135달러 하락한 1일당 4,740달러로 크게 하락한 상태다. 또한, VLCC의 경우 WS가 32~34 수준으로 경영수지 측면에서 선박의 운항을 정지해야하는 수준까지 떨어진 것으로 조사되었다. 당초 오퍼레이터와 선주 간에 맺는 정기 용선료는 계약 시에 일정액을 정하기 때문에 스왑시황의 등락에 좌우되지 않는다. 그러나 최근에는 일부 오퍼레이터의 실적이 시황침체의

여파로 급속히 악화되면서 선주들에게 지불하는 용선료의 원금확보가 어려워 정기 용선료의 감액이나 지불연기 요청이 발생하고 있다. 더구나 용선료 감액에 따른 선주들의 용선료 수입이 크게 감소하는데다 용선료를 달러기준으로 받기 때문에 엔고에 의한 수입 감소 영향이 은행관리로 전이 되게 된다.

터키 LPG사용량 연간 25톤 세계 2위

터키의 Negmar사가 최근 LPG운반선을 매입한 것으로 알려졌다. 터키의 자동차용 LPG사용량이 증가한 것이 주원인으로 분석되며 Exmar사의 1993년 건조된 3만4,765cu m급 가스운반선 Tielrode호를 2,600만달러에 구입했다고 발표했다. Negmar사는 현재 1985년 건조된 Gas Master호와 1990년 건조된 Gas Cat호 2척의 가스운반선을 보유하고 있으며 금년 7월 2척의 신조가스운반선을 발주한 상황이다.

가스 운반선에 대한 Negmar사의 투자는 터키의 LPG사용량이 급격히 증가했기 때문인데 터키의 LPG수입이 증가함에 따라 대다수의 선주들이 신조선 발주를 진행한 것으로 드러났다. Clarkson은 2만~4만cu m급 LPG수송선 계약 15건이 금년에 성사되었으며 이와 대조적으로 2011년에는 신조발주 2건, 2010년도에는 4건의 계약이 있었다고 발표했다. Negmar사와 함께 러시아 Sovocomflot사 및 벨기에의 Exmar사 역시 2만~4만cu m급 LPG수송선을 발주한 것으로 알려졌다. 한편, 세계 LPG 협회는 터키의 차량용 가스 소비량이 연간 2.5톤으로 한국에 이어 2위라고 발표했으며 2011년 조사에 따르면 터키차량의 약 40%가 LPG를 연료로 사용하고 있는 것으로 집계되었다.

파키스탄 차량용 연료로 LPG 수요 증가

LPG수입 증가로 시황 상승세 예상

파키스탄 정부는 차량용 연료로 쓰이는 LPG (Liquefied Petroleum Gas)수입을 늘리는 방안을 추진하고 있다. 파키스탄 정부는 관계자들로부터 LPG수입과 관련된 동의를 얻기 위해 정책초안을 기획한 상태로 이에 대해 해운회사들은 시황회복을 기대하고 있다. 아시아의 LPG 소비량은 대부분 요리와 난방에 사용되지만 최근 차량용 연료로서 LPG의 사용량이 증가하고 있는 가운데 파키스탄은 이미 아시아에서 LNG(Liquefied Natural Gas)나 CNG(Compressed Natural Gas)를 사용하는 대표적인 국가로 손꼽히고 있다.

FC Business Intelligence의 최근 보고서에 따르면 파키스탄에는 270만대의 차량과 3,000개 이상의 주유소가 있는 것으로 조사되었다. 이 수치는 100만대의 차량과 570개의 주유소가 있는 인도보다 높은 수치지만 파키스탄은 LPG관련 시설에 확장을 계획 중인 것으로 알려졌다. 전문가들은 파키스탄이 CNG를 단계적으로 축소시키고 LPG사용을 점차 늘

려가는 방안을 진행할 것으로 전망했다. 파키스탄 정부는 자동차 분야의 LPG수입과 사용을 촉진시키고 수입면허, 가격, 안전과 저장을 위해 관련 정책초안을 작성해 석유와 가스회사들 같은 이해 당사자들로부터 동의를 얻기 위해 검토 중인 상태다.

최근 중동-아시아 LPG Spot 시장이 호황을 유지하고 있으며 사우디아라비아-일본의 VLGC (Very Large Gas Carriers) 기준 거래는 일일 5만 달러 이상의 수익을 올리고 있는 것으로 조사되었다. 해운중개업자들은 최근 운임이 소폭 하락세를 기록했지만 향후 다시 상승세를 이어나갈 것이며 물동량 또한 대폭 상승할 것으로 예상했다. 하지만 몇몇 해운전문가들은 Spot시장이 좋은 상황임에도 불구하고 각지에서 신조선이 추가투입 되면 현재 상황이 지속되지 못할 것으로 전망했다. 한편, 현재 세계 VLGC선대는 약 140척으로 집계되며, 올해는 현재까지 7척의 VLGC가 발주된 것으로 집계되었다.

경제악화로 인한 미국 서부항의 불균형 현상

미국 최대 컨테이너 허브이자 대표적인 서부항인 LA와 Long Beach항이 7월 대조적인 성과를 기록해 주목받고 있다. Long Beach항의 총 컨테이너 운항량은 전년대비 8.8% 하락한 52만2,500TEU로 수입량은 10% 하락한 26만 1,000TEU, 수출량은 1.9% 하락한 12만4,600TEU, 공컨테이너는 12.2% 하락한 13만6,700TEU를 기록했다. Long Beach항은 세계 경제 회복이 지연됨에 따라 물동량이 감소한 것으로 예측했다.

하지만 이와 대조적으로 LA항의 7월 물동량은 전년대비 5.5% 증가한 72만6,400TEU로 수입량은 4% 증가한 37만1,900TEU, 수출량은 0.3% 증가한 16만5,600TEU를 기록했으며 2012년 상반기 LA항의 컨테이너 물동량은 6.3% 증가해 470만TEU로 집계되었다. 컨테이너 전문가인 Dirk Visser씨는 전통적으로 Long Beach항은 수출컨테이너를 지원했고 LA항은 수입부분이 많았다고 언급하며 LA항과 Long Beach항의 불균형은 최근 2년간 불거진 경제 악화 인해 Long Beach항의 주요 수송항로가 LA항으로 이동했기 때문이라고 분석했다.

CMA CGM사 MSC사의 신조컨선 용선

항로 개설을 위한 MSC사의 임시조치

CMA CGM사는 MSC사로부터 1만3,000TEU급 신조컨테이너선을 용선했다. 1만3,092TEU MSC Margrit호는 7월11일 CMA CGM Margrit호로 재명명되었으며 Vessel-tracking information에 의하면 8월5일 이집트항을 출항해 지중해를 지나 모로코의 탕헤르지역에서 운항중인 것으로 알려졌다. Alphaliner사는 MSC사가 동 크기의 선박을 용선해 준 것은 처음이라고 밝히며 현재 MSC사가 대형컨테이너선을 항로에 배치할 수 있는 여력이 없기 때문인 것으로 분석했다. 하지만 전문가들은 이미 2011년 말 MSC사와 CMA CGM사가 아시아-유럽시장에서의 연합을 발표했기 때문에 이번 용선계약이 놀라운 사실이 아니라고 언급했다.

MSC사는 2012년 약 13척의 대형컨테이너선이 인도되었지만 현재의 수요-공급 밸런스를 유지하기 위해 추가적인 선박 배치 및 노선개설을 회피하는 것으로 분석되고 있다. MSC사는 미국항만이 대형선박 입출항에 어려움이 있음에도 불구하고 1만TEU급 이상의 자사 선박들을 태평양횡단항로로 이동시키고 있는 상황이다. 한편, 1만1,600~1만3,000TEU급 선박 5척을 아시아-미서부 항로에 6개월 전 투입했지만 Alphaliner사는 동 선박의 이용률이 평균 85%에도 못 미치는 73%를 기록했다고 밝혔다. 해운전문가들은 MSC사의 이러한 조치는 새로운 항로 개설을 위한 임시조치라고 분석하고 있다.

Essar사 이란산 원유 수입 중단

EU제재에 따른 보험중단이 원인

인도 Essar Shipping사는 지난 6월 27일 이란산 원유 수입 중단을 발표했다. 관계자들에 따르면 Essar Shipping사의 자회사가 이란산 석유의 주 구매자임에도 불구하고 원유수송을 중단한 것으로 알려졌다. 이러한 움직임은 다른 인도의 선주들과 선사들에도 나타났으며 7월 기준 Mercator사만이 이란산 원유를 수송하고 있는 것으로 밝혀졌다. Essar Shipping사의 AR Ramakrishnan씨는 성명을 통해 자사의 이란산 원유 수송 중단을 발표한 가운데 Essar Oil사는 인도 Vadinar지역에서 1,800만톤 규모의 정유소를 소유한 것으로 알려졌다.

EU는 이란의 핵프로그램을 축소시키기 위해 7월 1일부터 이란산 원유를 수송하는 선박에 대한 보험

을 제공하지 않기로 합의한 바 있다. 관계자들에 따르면 런던을 비롯한 유럽이 주도하고 있기 때문에 EU의 보험제재는 선주들의 P&I 클럽 접근을 제한하고 있으며 이에 인도 선주들은 정부에 자국 보험을 제공해달라고 요청했지만 만족스러운 결과를 얻지 못한 상태이다. 그러나 Essar Shipping사는 총 25척의 보유선박 중 탱커(VLCC급)는 2척, 나머지 대부분은 벌크선으로 구성되어 있어 보험중단에 따른 문제점이 예상보다 심각하지 않은 것으로 알려졌다. Essar Shipping사는 대부분의 선박들이 이미 용선계약 또는 장기 용선계약이 완료되어 있는 벌크분야의 경우 시황악화에도 불구하고 전년 대비 53% 상승한 46억 루피의 이익을 기록했다고 발표했다.

원유물동량 증가세 지속

신조 VLCC 선박크기 증가

2012년 인도된 VLCC(Very Large Crude Carrier) 선형의 평균크기가 증가하고 있는 것으로 밝혀졌다. 원유물동량이 점차 증가함에 따라 Tanker선사가 대형 선박을 발주하고 있기 때문이다. Clarkson은 최근 32만DWT급 VLCC가 늘어나는 추세가 지속됨에 따라 금년 항로에 투입된 32척의 VLCC 평균 크기가 31만2,355DWT인 것으로 분석했다. 이는 2011년 평균 30만7,000DWT, 2008년 평균 31만1,000DWT보다 소폭 증가한 수치로 1990년대 건조된 대부분의 VLCC들과 현재 운항 중인 VLCC들은 약 29만8,000~30만2,000DWT급으로 조사되었다.

원유화물 크기가 점차 증가함에 따라 Tanker선

의 크기 역시 증가하고 있는데 Spot 시장의 평균 화물 크기는 2009년 26만2,691톤, 2010년 26만4,932톤, 2011년 26만5,358톤 그리고 2012년 26만6,771톤을 기록하며 증가세가 지속되고 있다. Baltic해운거래소 및 중개업자들에 의해 산출되는 기준운임지수와 Spot 운임 등의 지표는 표준화물 크기 26만톤이 기준이지만 최근 몇 년간 표준화물 크기가 증가함에 따라 정확도에 의문성이 제기되고 있다. 벌크선, 컨테이너선처럼 Tanker선도 선박의 대형화가 진행 중인 가운데 인도예정 VLCC가 다수 남아있어 향후 선복경쟁이 더 치열해질 것으로 예상된다.

Maersk사 회복세 진입, 수익 흑자 전환

Maersk사는 2011년 6억달러의 적자를 기록한 후 2012년 2분기 들어 빠른 회복세를 보이고 있다. Maersk사는 금년 1분기 5억9,900만달러의 적자를 기록했지만 2분기 2억2,700만달러의 수익을 올렸다고 공고했다. 컨테이너시장이 1분기 보다 호전된 것으로 알려짐에 따라 Maersk사 뿐만 아니라 Hapag-Lloyd사, APL사를 포함한 다른 정기선사들 회복세를 기록한 것으로 알려졌다.

Maersk사의 모회사인 AP Moller-Maersk사는 1분기 16억달러에서 2분기 9억6,500만달러로 수익이 오히려 감소했으며 AP Moller-Maersk사가 운영하는 APM 터미널 또한 1억6,000만달러의 수익을 기록한 것으로 알려졌다. 2011년 말 해운산업이 불황에 직면함에 따라 대부분의 선사들은 운영악화를 예상했지만 컨테이너 선사들은 운임인상에 성공함에 따라 수익을 유지하고 있다. 하지만 Maersk사의 CEO Nils Andersen씨는 여전히 시장상황을 유심히 살피고 있으며 물동량 감소와 병커유가 상승에 따라 선박계류보다는 저속운항을 통해 수익성을 증대시키고 있다고 밝혔다.

Maersk사는 2012년 초 운임 회복 프로그램에 착수한 뒤에 1분기 평균운임 2,646달러/FEU에서 2분기 3,014달러/FEU로 운임을 인상했으며 1분기 400만TEU, 2분기 440만TEU의 화물을 처리했다. 동 수치는 유럽-아시아 항로와 아시아역내항로의 성장세가 두드러진 것으로 나타났다. 한편, Maersk사는 2013년 1만8,000TEU급 컨선인도와 400여명의 인원감축을 비롯한 운영비용절감을 지속적으로 추구하고 있는 것으로 알려졌다.

중국 LNG선 60여척 대량 발주 예상

LNG수송도 자국 국적선 이용할 듯

향후 3년간 무려 60여 척의 LNG선이 중국 조선소를 통해 발주될 것으로 예상된다. 이 상황은 중국이 자국의 LNG 수입을 확대하고 지속적으로 LNG를 중국 국적선을 통해 수입하려는 정책 때문인 것으로 파악되고 있다. 만약 중국이 중국 국적선을 이용해 자국의 LNG수입을 진행한다면 이는 다른 국가의 선주들에게 악영향을 끼칠 것으로 예상된다. 이를 타개하기 위해서는 신흥 LNG수입국인 태국, 인도네시아, 말레이시아와 같은 동남아시아 수입국들을 통한 시장 개척이 필요한 상황이다.

중국은 2015년까지 60여척의 선박을 인도 받기 위해 수입터미널 확충 및 중국 국적선을 이용한 LPG 수입률을 높이는 것을 기초로 하여 계획을 진행 중에 있다. 현재 중국의 수입용량은 6개 터미널에서 연간 3,000만톤을 기록하고 있지만 추가적으로 연간 2,400~3,000만톤을 수용할 수 있는 시설을 건설 중에 있는 것으로 알려졌다. 또한 자국의 LNG수입 증가와 중국 국적선을 이용한 수송비용이 늘어남에 따라 추가적인 기반시설 구축이 필요

할 것으로 예측된다.

소문에 따르면 중국 Nantong Mingde 조선소는 미국 Cambridge Energy사와 향후 5년간 5척의 선박발주 계약을 체결한 것으로 알려졌다. 이에 따라 중국조선소들은 특수선분야에서 자신들의 위치를 높이기 위해 LNG선 건조 경험이 부족함에도 불구하고 성공적으로 건조할 것으로 예상된다. 또한, 12차 5개년 계획을 통해 천연가스의 에너지 사용률을 2015년까지 기존 5%에서 8%까지 증가시킬 계획이며 전문가들은 이러한 관점에서 자국조선산업 신장을 위한 LNG수송선의 대량 건조가 합리적인 결정이라고 판단하고 있다.

태국은 2012년 LNG수입을 2배로 늘렸으며 인도네시아, 말레이시아, 필리핀, 베트남 그리고 싱가포르 또한 수입량을 늘려가며 새로운 시장으로 부상하고 있는 가운데 동남아시아의 LNG수입 증가는 LNG수송산업에 긍정적인 영향을 끼칠 것으로 전망된다.

미국-유럽 대이란제재 발효

이란의 7월 원유 수출이 2011년 평균 240만BPD보다 4분의1 수준으로 하락한 57만BPD를 기록했다. 동 수치는 6월 이란의 원유 수출량 110만BPD의 절반에 해당하는 수치로 미국과 EU의 제재규모가 커짐에 따라 7월1일부터 영향을 받기 시작한 것이 원인으로 지목되고 있다. Lloyd's List는 국제 Tanker시장에서 감소한 원유량이 평균 60만배럴로 추정하고 있으며 현재 9척의 VLCC선이 이란원유를 나르고 있는 것으로 집계했다. 9척의 선박은 중국으로 원유를 수송하는 이란 NITC Tanker 6척과 일본선 3척(MOL, K Line and Ino Kaiun Kaisha)으로 알려졌으며 국제적인 보험제재에도 불구하고 자국보험을 이용해 이란산 원유를 수송하고 있다. 이란의 원유생산량 감소로 인해 다른 중동의 원유생산국들이 생산량을 늘리고 있음에도 이란제재로 인해 전체적인 원유 생산량이 감소된 상태이다. Lloyd's List는 이란제재의 연쇄효과로 이집트 홍해의 Ain Sukhna항의 원유 수송량 감소와 Suez-지중해-Sidi Kerir항으로의 송출량 감소를 언급했다. 신조선 인도로 인한 선박량 증가와 이란제재에 따른 물동량 감소로 인해 향후 Tanker시장의 귀추가 주목된다.

7월 선박발주량 75척, 최저치 기록

2012년 인도량은 최고치 경신예상

전 세계 7월 선박발주량이 75척을 기록했다. Clarkson은 World Shipyard Monitor를 통해 2012년 상반기 동안 507척의 선박이 발주되었고 동 수치는 1999년 이후 가장 적은 수치라고 발표했다. 하지만 선복과잉현상이 팽배한 해운시장에서 낮은 수준의 발주량은 선주들이 긍정적인 효과를 기대하게 만들고 있다.

현 선박 발주량 중 대부분의 선박은 상대적으로 고가인 연안선박이 높은 비중을 차지하고 있어 저조한 계약건수에 비해 높은 수익이 예상되지만 대부분의 조선소가 고수익을 보장하는 연안선박의 수주를 받지 못하고 있는 상태이다. 2012년 한국

조선소가 수주 받은 선박 중 40%는 연안선박, 나머지 28%는 가스운반선으로 기타 선박대비 수익성이 좋은 것으로 알려졌다.

이와 대조적으로 중국의 조선소들은 2012년 수주량 중 63%가 벌크선에 해당하고 탱커선과 컨테이너선은 각각 13%와 14%를 기록해 결과적으로 총140건의 수주량을 기록한 한국의 조선소들과 201척의 수주량을 기록한 중국 조선소가 동등한 수익을 올리는 것으로 조사되었다. 하지만 Clarkson은 줄어든 발주건수에도 불구하고 2011년 1억6,250만DWT에서 금년 1억6,940만DWT로 인도량 부분의 기존 기록을 또 다시 경신할 것으로 예상했다.

중국항 물동량 증가세 지속

물동량 성장률은 하락세 기록

중국 북부 최대항 중 하나로 꼽히는 Tianjin항은 세계 경제 악화로 인해 금년 컨테이너 물동량의 성장률이 하락했다고 발표했다. Tianjin항은 2011년 12.3%의 성장률을 기록했지만 2012년 상반기는 전년 대비 9.1% 상승한 1억4,710만톤으로 성장률 측면에서 하락세를 보였다. 또한 Tianjin항의 컨테이너 물동량은 290만TEU로 전년 대비 4.5% 증가했지만 성장률은 작년 14.3%에 비해 둔화된 상태이다.

중국정부의 공식적인 발표에 따르면 중국내 대

표 35개 항구의 상반기 화물물동량은 47억톤으로 전년대비 7.2% 증가했으며 중국의 상위 12개 컨테이너항은 동기간동안 전년대비 8.8% 증가한 8,460만TEU를 처리한 것으로 집계되었다. 그러나 중국 교통부는 Tianjin과 Shanghai 그리고 Shenzhen과 같은 대형 항구들의 성장률 둔화를 지적했다. 하반기 경제 전망이 불확실한 상황에서 해운시장의 큰 영향력을 가진 중국의 향후 대처에 귀추가 주목되고 있다.

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

April 2012

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운

