

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운

KSA www.shipowners.or.kr



August 2012

Contents



협회소식 04

- 선주협회, 해운·조선·철강 승선세미나 개최 4
- 선협, 선박법 민원행정업무 국토해양부에 개선건의 9
- 한국선주협회 이종철 회장 기자단과 오찬간담회 12
- 한국선주협회, 선화주위크샵 상해에서 개최 15



해운이슈 19

- 현대경제연, 물류산업 문제점과 물류효율화 방안 발표 19

업계동정 28

해사정보 34

- KMI, 제6차 CEO 초청 해운시황 설명회 개최 34
- 중해심, 선박 운항간 근접한 상태 회피 강조 36
- 일본선주들 유동성 확보위해 중고선 대량 매각 37
- CSA 자국 내 연안 컨테이너 규제 촉구 42
- 선진국 경기침체로 세계 물동량 성장 전망 부정적 44



해운일지 46

노래방 어디에 있든지
당신은 대한민국 국민입니다



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

구 분	선상 부재자신고	선상 부재자투표
기 간	11. 21. ~ 11. 25.	12. 11. ~ 12. 14.
대 상	대한민국 국민이 선장인 원양어선·외항여객선 외항 화물선·해외 취업선박의 선원	부재자신고인명부에 등재된 선원
방 법	부재자신고서에 선장의 확인을 받아 선박에 설치된 팩시밀리를 이용하여 신고	선박에 설치된 팩시밀리를 이용하여 주소지 시·도선거관리위원회에 전송

※ 선상투표관련 문의전화: 02)507-7708

깨끗한 선거, 대한민국의 얼굴입니다



중앙선거관리위원회
www.nec.go.kr



선상부재자신고를 꼭 하셔야 투표할 수 있습니다

선상부재자신고 안내

시기 : 9. 19. 까지

방법 : 중앙선관위에서 선상부재자신고서 및 안내문 등을 제작, 선박회사에 제공하여 각 선박에 배부토록 안내

선상부재자신고

시기 : 11. 21. ~ 11. 25.

방법 : 승선 선원이 선상부재자신고서를 작성, 선박의 팩스로 구·시·군의 장에게 전송

선상투표 및 투표지 전송

시기 : 12. 11. ~ 12. 14. 중 선장이 정한 일시

방법 : 선박에 설치된 투표소에서 투표용지에 기표 후 선박의 팩스를 이용, 주민등록지 시·도선관위에 전송

※ 선박에서 송신한 투표지는 시·도선관위에서 투표부분이 보이지 않도록 봉합하여 출력함.

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

선상투표, 이렇게 합니다!

- 1 투표하러 온 선원의 본인 여부 확인 및 서명**
선장은 입회인의 입회하에 선원이 가져온 선상투표용지를 제출받아 본인여부를 확인하고 입회인과 함께 투표용지 표지부분의 서명란에 각각 서명
※ 이때, 선장은 선원이 투표지를 잘못(뒷면) 전송시 해당 시·도선관위에서 재전송 요청을 할 수 있도록 투표용지 뒷면에 선박 위성전화번호 등을 기재
- 2 투표용지 본인 확인란 서명 안내 및 투표지 봉합용 봉투 등 교부**
선장 앞에서 투표용지 표지부분 본인 확인란에 본인이 서명하도록 하고 투표지 봉합 봉투 교부
- 3 기표 및 투표지 시·도선관위 팩스 전송**
투표용지를 교부받은 선원은 기표소에서 기표후 투표지를 직접 주소지 시·도선관위에 팩스 전송
- 4 투표지 봉합 및 제출**
선원은 팩스 전송한 투표지를 교부받은 봉투에 넣어 봉합한 뒤, 봉투 앞면에 자신의 성명·생년월일을 기재하여 선장에게 제출

※ **선상투표관리기록부 전송** : 선상투표가 모두 끝나면 선장은 선상투표관리기록부를 작성, 입항예정지 관할 시·도선관위에 12. 18.까지 팩스 전송



선주협회, 해운·조선·철강 승선세미나 개최

3개 업계의 동반발전과 협력방안 논의



한국선주협회(회장 이종철)는 한국조선협회(회장 고재호), 한국철강협회(회장 정준양)와 공동으로 상반기 포스코 P&S타워에서 개최된 동반성장 세미나에 이어 9월 6일(목)부터 9일(일)까지 하모니크루즈에서 ‘해운/조선/철강산업 동반발전 승선 세미나’를 개최하고 불황극복을 위한 3개 업계의 동반발전과 협력방안을 논의했다.

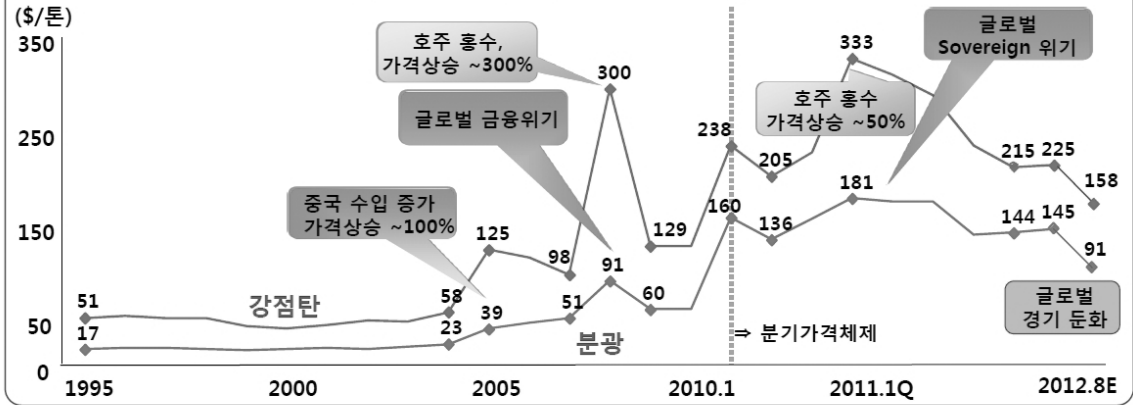
이날 행사에는 해운업계에서 한국선주협회를 비롯하여 한진해운, 현대상선, STX팬오션, SK해운, 고려해운, 대보인터내셔널, 현대글로벌비스, 폴라리스슈핑, 한국해양수산개발원 임직원이 참석했다. 또 조선업계에서는 현대중공업, 삼성중공업, 대우

조선해양, STX조선해양, 한진중공업, 조선협회 임직원이, 철강업계에서는 한국철강협회를 비롯하여 포스코, 현대제철, 동국제강, 포스리 임직원이 참석했다.

3개 업계의 동반발전을 주제로 열린 이번 세미나에서는 포스리 허진석 Research Fellow의 발표를 시작으로 경남대 김영훈 교수와 KMI의 고병욱 전문연구원이 각각 업계의 동향과 전망, 협력방안에 대한 발표가 이어졌다.

해운/조선/철강업계 임직원 50여명이 참석한 가운데 열린 승선세미나에서 한국선주협회 김영무 전무는 “시황악화로 어려움을 겪고 있는 3개 산업계

국제 철강원료 가격 추이



주 : '10년 2분기 이후 Spot 가격 평균

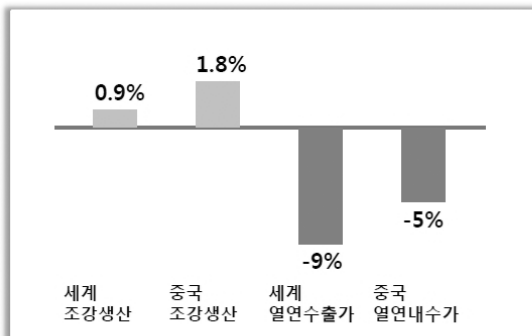
가 세미나를 통해 화합하고 어려움을 극복해 동반 성장 할 수 있는 계기가 되길 바란다"며, 상호협력의 중요성을 강조했다.

이어 한국조선협회 유병세 전무는 "어려운 시기에 개최된 세미나인 만큼 3개 업계가 함께 생존할 수 있는 길을 찾는 것이 최우선과제"라고 밝혔다.

한국철강협회 이병우 상무는 "이번 승선세미나가 해운/조선/철강업계가 화합을 통해 불황을 극복하는데 기여하고, 더 나아가 국가경제에 이바지할 수 있는 상호교류의 장으로 발전시켜나가자"고 강조했다.

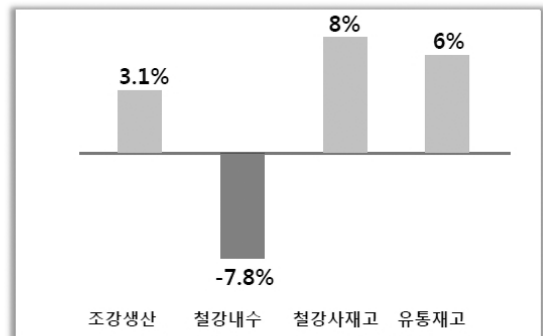
▶ 철강원료 동향 및 전망

< 세계 철강시장 상반기 실적 >



*가격은 상반기 저점 대비 상반기말 비교

< 국내 철강시장 상반기 실적 >

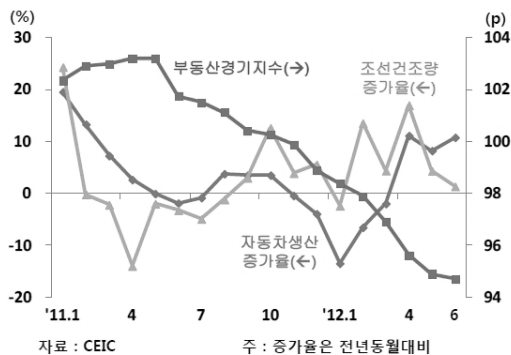


*내수는 1~5월 기준, 재고는 상반기 저점 대비 5월말 기준

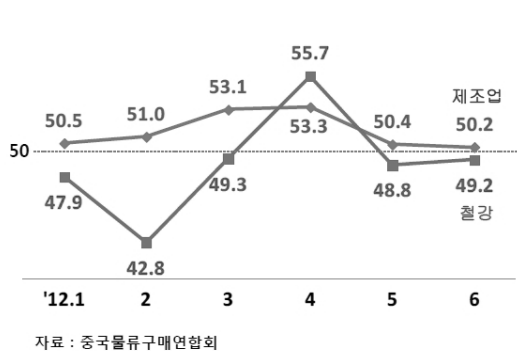
이어 허진석 포스리 Research Fellow는 '철강원료 동향 및 전망'에 대한 주제발표를 통해 상반기 세계 철강생산이 전년대비 0.9% 소폭 증가에 그치는 등 2009년 이후 가장 어려운 시기를 맞이하고 있다고 말했다.

허 Research Fellow는 2000년대 이후 Sellers' Market으로 전환되어 철광석 Big3 등 메이저 공급사들의 글로벌 시장지배력 강화가 지속되고 있다며, 국내시장도 수요 둔화 속에 공급능력 확대로 2013년 이후에는 본격적인 공급과잉 시대로 진입할 것으로 예상했다.

< 중국 철강 수요산업 동향 >



< 중국 제조업 PMI vs. 철강 PMI >



또 유로존 재정위기 지속으로 EU의 생산은 4.6%, 수요는 10%이상 감소할 것으로 추정되며 세계 철강가격은 상반기 중 9%, 중국은 5% 하락하는 등 하락추세가 지속될 것으로 예상했다. 국내 철강 시장 역시 생산 증가 속 수요 감소로 재고 증가세가 지속될 것으로 내다봤다.

특히 중국은 경기 둔화로 주 철강수요원인 제조업 및 건설업의 부진이 지속되고 있어 철강경기 회복이 어려운 상황이다. 철강수요의 50% 이상을 차지하는 건설업은 규제완화 조치 미흡으로 지속적으로 둔화되고 있으며 조선 수주량이 54% 급감하는 등의 부진이 지속되고 있는 것으로 나타났다. 선행지표인 제조업 PMI는 5월 이후 둔화되는 추세이고 철강업 PMI는 기준선인 50 이하로 하락했다.

유럽 재정위기 상존, 중국 경기 둔화 등 경기 회복 기대난으로 대부분 기관들 전망치가 추가 하향 조정 되었으며 대체로 220달러 중반에서 보합세 및 상반기 대비 하반기에 다소간 상승이 예상된다고 밝혔다.

따라서 당분간 철광석과 원료탄 가격의 약세가 지속될 것이며 최근 철광석 저품위화 현상과 주요 수출국의 수출 관세 인상 등 자원무기화 움직임이 강화됨에 따라 원료확보를 위한 개발투자의 확대가 필요하다는 전망을 내놨다.

▶ 친환경선박의 기술개발 경향

이어 김영훈 경남대학교 교수는 '친환경선박의 기술개발 경향'에 대한 주제발표를 통해 해수면 상

〈기관별 철광석 가격 전망 비교〉

(US\$/톤)

전망기관(전망시점)	기준	'11	'12.1Q	2Q	3Q	4Q
POSRI	CFR China(Fe 62%)	169	143	141	120	117
TNC('12.6)	CUF China		140	135	130	133
Deutsche Bank('12.5)	호주산 분광	159	133	127	142	152
MBR('12.6)	CFR China(Fe 63.5%)	175	147	143	130	135

〈IMO의 최근 온실가스 논의〉

	기술적 조치	운항관련 조치	시장기반 조치
논의 내용	EEDI (Energy Efficiency Design Index)	EEOI/SEEMP (Energy Efficiency Operational Indicator) (Ship Energy Efficiency Management Plan)	MBM(GHG Fund, ETS)
적용대상	신조선	현존선/신조선	현존선/신조선
핵심사안	Referende line Required EEDI (Reduction Rate) Attained EEDI Calculation Verification Process	EEOI REcording SEEMP Development	시장경제원리 각접구제 • 배출권거래제도(ETS) • 온실가스기금(GHG Fund) • Hybrid Mechanism
강제화방안 (IMO의도)	MARPOL 부속서 6 개정 (IMEPC62, '12.7)	MARPOL 부속서 6 개정 (IMEPC62, '12.7)	별도의 협약제정
1. 1967년(교토의정서 채택) : 논의 시작(항공 ICAO, 해운 IMO) 2. MEPC57('08.3)→ISWG1('08.6)→MEPC58('08.10)→ISWG2('09.3)→MPEC59('09.7)→MPEC60('10.3)→EEWG1('10.6)→MPEC61('10.10)→MPEC62('11.7)→EEWG2('12.1)→MPEC63('12.2) 3. MPEC62('11.7) : 협의개정안 채택(MARPOL Annex6), MPEC63('12.2) : Guidelines 채택			

승, 온도 상승 등 지구환경변화에 따라 선박으로부터 발생하는 환경오염물질의 규제가 심화되고 있다. EU와 IMO의 온실가스 감축 논의에 따라 NOx, SOx 등의 오염물질 저감장치 개발을 통해 해양오염을 최소화해야 한다고 전했다.

또한 세계 에너지 수요 증가와 병커가격 상승으로 선박의 연비의존도가 심화, 연료비용이 전체 운항비용의 약 30%를 차지하는 점을 지적했다.

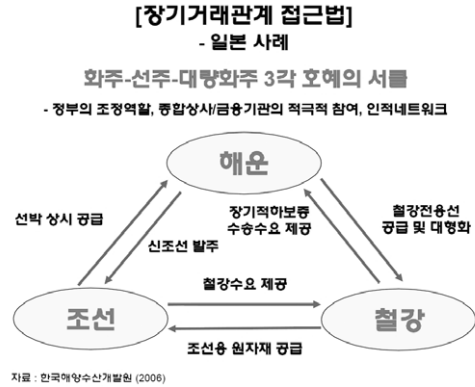
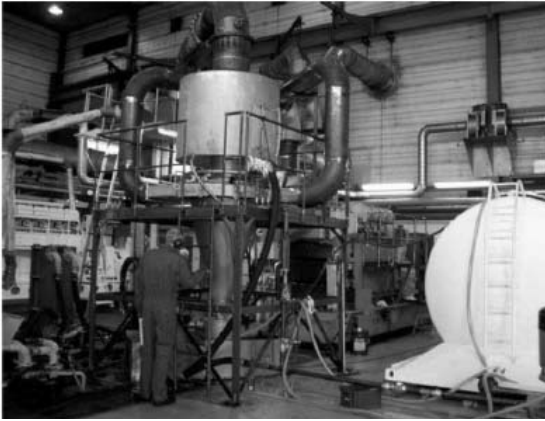
이러 풍력, 태양, 연료전지 등과 같은 대체 에너

지 기술 개발과 선박 크기, 선형 최적화, 선박 자동화 등 에너지 효율 증대 기술 개발이 필요하다면서, “에너지효율 제고와 IT기술 융복합등 기술개발활동 강화뿐만 아니라 고효율 선박과 운항경제성을 높이기 위해 국내 해운산업과의 상생방안 마련이 필요하다”고 주장했다.

▶ 해운/조선/철강 상생발전방안

마지막 발표자로 나선 고병욱 KMI 전문연구원은 ‘해운/조선/철강 상생발전방안’ 주제발표를 통해 최근 해운시장 동향, 3개 업계의 협력을 위한 대응방안을 제시했다. 고 전문연구원은 부풀려진 중국효과와 유로존의 재정위기에 따른 시장 불확실성이 확대





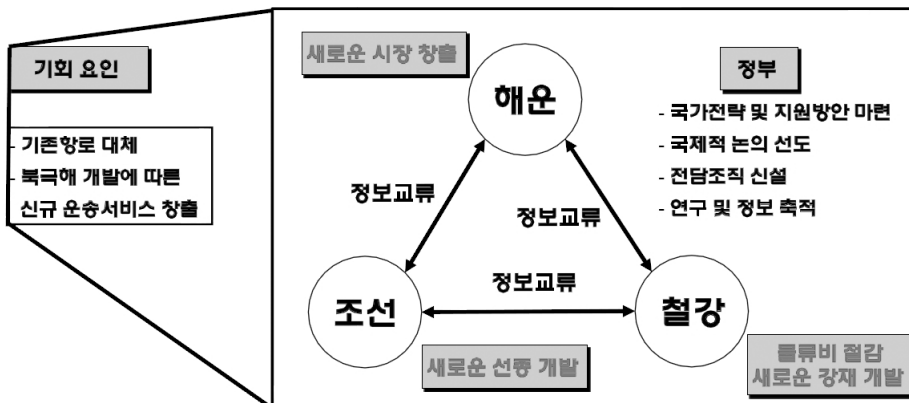
됨에 따라 시황 회복이 지연되고 있다고 소개하며 시장의 근본적 구조변화 및 해운/조선/철강 3각 클러스터의 중요성을 인식하고 장기적인 관점에서 제도 개선이 필요하다고 밝혔다.

또한 금융기관의 역할을 강조하며 금융 및 세제 지원 등의 인센티브 부여를 통한 화주 주도의 협력 네트워크 구축과 선박금융 및 상생펀드(가칭) 조성을 통해 금융혁신을 추진해야 한다고 강조했다.

이 밖에도 정부, 조선소, 연구소 등과의 컨소시엄을 통한 친환경 선박 개발, 북극해 활용 전략 마련 및 전담조직 신설 등의 정부 차원 지원방안 마련이 시급하다며, 선사와 화주 간 공생발전을 위한 방안으로 신뢰회복을 위한 대화채널로서 협의체를 구성

하여 공동연구사업, 운임 안정화 등을 추진하는 것이 필요하다”고 지적했다.

세미나 종료 후 마련된 오찬에서는 3개 업계 종사자들이 해운시장의 현황 및 각 업계 간 고충과 개선되어야 할 사항 등 세미나 주제에 대한 열띤 토론이 진행되었다. 선주, 화주, 조선소 모두 각자의 입장에서 침체기에 들어선 현 시장에 대한 대책과 변화를 역설했다. 우리나라 최초로 국내선사가 운영하는 국제크루즈선인 하모니크루즈에서 치러진 금번 세미나는 작년 해운/철강 2개 업계에 이어 조선협회가 참여해 3개 업계의 동반성장을 위한 첫 발걸음의 시작으로 참여자들의 관심 속에 성황리에 종료되었다.



선협, 선박법 민원행정업무 국토해양부에 개선건의 한국 영사관은 물론 지방해양만청에서도 발급가능토록

한국선주협회(회장 이종철)는 최근 선박법 민원 행정업무에 대한 검토의견을 국토해양부에 제출하여 개선하여 줄 것을 건의했다.

현재 국적외항선사가 외국에서 선박을 취득하는 경우 선박법 제9조 제2항에 따라 그 취득지의 대한민국 영사에게 임시선박국적증서의 발급을 신청하고 있다.

국적외항선사들은 임시선박국적증서를 취득한 이후에나 총톤수증명서, 선박안전검사증서 등 선박운항을 위한 제반검사 및 증서의 취득이 가능하므로 임시선박국적증서의 발급이 선결되어야 할 사항이나, 영사관은 임시국적증서 발급업무가 상시업무가 아니다보니 선사에 담당직원의 방문 접수, 계약서에 대한 공증 등을 요구하고 있어 이로인한 선사의 시간, 비용, 인력 낭비가 심각한 수준이다.

이에 따라 협회는 검토의견을 제출하고 이같은 문제점을 개선하여 줄 것을 요청했다.

협회는 검토의견을 통해 임시선박국적증서의 용도나 선박 매매계약서 등 신청 서류에 대한 이해도가 지방해양항만청이 가장 높은데다 신청인(국적선사)에 대한 정보 또한 지방해양항만청에서 쉽게 파악할 수 있다는 점을 들어 지방해양항만청에서도 동 증서를 발급할 수 있도록 개선하여 줄 것을 요망했다.

협회는 또 실물확인 문제는 한국선급이 선박안전검사시 확인이 가능하다는 점과 현지 영사관에서도 실물확인 없이 서류만을 확인하고 증서를 발급한다는 점을 고려할 때 외국에서 선박을 취득하는 경우

지방해양항만청에서 임시국적증서를 발급하는 것이 가장 합리적인 절차로 판단된다며 외국에서 선박을 취득하는 경우 국적등록예정지의 관할 지방해양항만청도 임시국적증서를 발급할 수 있도록 개선하여 줄 것을 건의했다.

현재 외국에서 선박을 취득한 경우, 국내 등기·등록 전 임시선박국적증서를 발급받아야 한다. 등기·등록절차 이행을 위해 필요한 서류를 확보하기 위해서는 정부로부터 총톤수 측정, KR의 선박안전검사 등이 선행되어야 하며, 이를 위해 임시로 국적등록을 해야 한다.(임시선박국적증서 발급) 상기 임시선박국적증서는 선박취득항의 대한민국 영사관에 신청하여 발급(선박법 제9조, 시행규칙 제14조) 받도록 규정되어 있다.

선사 담당직원은 증서발급을 위해 직접 해당 국가를 방문하여야하므로 시간, 비용, 인력 낭비폐해가 심각한 실정이다. 국내에서 전자민원으로 증서발급시 무료(우편의 경우 500원)인데 반해 중국이나 싱가포르, 런던에서 동 증서를 발급받으려면 1~3일이 소요되고 비용도 1,200~3,500달러가 소요된다.

현재 중국, 대만, 홍콩, 싱가포르, 그리스 등 주요 해운국의 한국 영사관에서는 제출서류만으로 증서를 발급하는데 해외 영사관에서 계약서에 대한 확인을 위해 공증을 요구함에 따라 국적외항선사들은 불필요한 공증비용(약 300만원 소요)을 부담하고 있다.

〈선박법 개정(안)〉

현 행	개정(안)
제9조(임시선박국적증서의 발급신청) ① 국내에서 선박을 취득한 자가 그 취득지를 관할하는 지방해양항만청장의 관할구역에 선적함을 정하지 아니할 경우에는 그 취득지를 관할하는 지방해양항만청장에게 임시선박국적증서(臨時船舶國籍證書)의 발급을 신청할 수 있다.	제9조(임시선박국적증서의 발급신청) ① (좌동)
② 외국에서 선박을 취득한 자는 <u>그 취득지에서 대한민국 영사에게</u> 임시선박국적증서의 발급을 신청할 수 있다.	② 외국에서 선박을 취득한 자는 <u>그 취득지의 대한민국 영사 또는 국적등록예정지의 관할 지방해양항만청장에게</u> 임시선박국적증서의 발급을 신청할 수 있다.
③ 제2항에 따라 선박취득지에서 임시선박국적증서의 발급신청을 할 수 없을 때에는 그 후 최초로 도착한 곳에서 발급신청을 할 수 있다.	③ <u>삭제</u>
④ 임시선박국적증서의 발급에 필요한 사항은 국토해양부령으로 정한다. [전문개정 2009.12.29]	③. (좌동)

〈선박법 시행규칙 개정(안)〉

현 행	개정(안)
제14조(임시선박국적증서의 발급신청) ① 법 제9조에 따라 임시선박국적증서의 발급을 신청하려는 자는 별지 제9호서식의 임시선박국적증서 발급신청서에 매매계약서 등 선박의 소유권 취득을 증명할 수 있는 서류를 첨부하여 <u>해당 선박의 취득지를 관할하는 지방청장 또는 영사(취득지를 관할하는 영사에게 신청할 수 없는 경우에는 최초 도착지를 관할하는 영사)에게</u> 제출하여야 한다.	제14조(임시선박국적증서의 발급신청) ① 법 제9조에 따라 임시선박국적증서의 발급을 신청하려는 자는 별지 제9호서식의 임시선박국적증서 발급신청서에 매매계약서 등 선박의 소유권 취득을 증명할 수 있는 서류를 첨부하여 <u>해당 선박의 취득지 또는 국적등록예정지의 관할 지방해양항만청장 또는 대한민국 영사에게</u> 제출하여야 한다.
② 지방청장 또는 영사는 제1항에 따른 신청을 받았을 때에는 별지 제10호서식의 임시선박국적증서를 신청인에게 발급하여야 한다. [전문개정 2010.6.10]	② (좌동)
제15조(선박국적증서 등의 영역서 발급) ① 제12조에 따른 선박국적증서 또는 제14조제2항에 따른 임시선박국적증서의 영역서(英譯書)를 발급받으려는 자는 별지 제11호서식의 영역서 발급신청서를 선박국적증서 영역서 발급신청의 경우에는 해당 선박의 선적함을 관할하는 지방청장에게 제출하고, 임시선박국적증서 영역서 발급신청의]	제15조(선박국적증서 등의 영역서 발급) ① _____ _____ _____ _____ _____

현 행	개정(안)
<p>경우에는 해당 선박의 소재지를 관할하는 지방청장 또는 영사에게 제출하여야 한다. 이 경우 지방청장 또는 영사는 「전자정부법」 제36조제1항에 따른 행정정보의 공동이용을 통하여 신청인의 선박국적증서를 확인(선박국적증서의 영역서 발급신청에만 해당한다)하여야 하며, 신청인이 확인에 동의하지 아니하면 그 사본을 제출하도록 하여야 한다. <개정 2011.4.11></p> <p>② 지방청장 또는 영사는 제1항에 따른 신청을 받았을 때에는 별지 제12호서식의 선박국적증서영역서 또는 별지 제13호서식의 임시선박국적증서영역서를 신청인에게 발급하여야 한다.</p>	<p><u>해당 선박의 소재지 또는 국적등록예정지를 관할하는 지방청장 또는 영사에게 제출하여야 한다.</u></p> <p>② (좌동)</p>

☐ 협회소식

☐ 해운이슈

☐ 업계동정

☐ 해사정보

☐ 해운일지

해양단체, 순직선원위패봉안 및 합동위령제 개최

지난 1979년도에 처음 시행되어 올해로 34회

한국선주협회와 전국해상산업노동조합연맹 등 해양단체는 10월 23일 오전 11시에 부산 영도구 동삼동에 위치한 태종대공원 입구 순직선원위령탑에서 제34회 순직선원위패봉안 및 합동위령제를 개최한다.

한국선주협회(회장 이종철), 전국해상산업노동조합연맹(위원장 이종환), 한국해운조합(이사장 이인수), 한국원양산업협회(회장 장경남), 한국선박관리업협회(회장 정영섭), 한국해기사협회(회장 민홍기), 수산업협동조합중앙회(회장 이종구), 한국선원복지고용센터(이사장 김용태)가 주관하고 국토해양부(장관 권도엽)와 부산광역시(시장 허남식)가 후원하는 순직선원위패봉안 및 합동위령제는 해양개혁의 큰 뜻을 품고 오대양 개혁에 도전했다가 불의의 사고로 유명을 달리한 순직선원의 영령을 봉안하고

넋을 위로하기 위해 1979년부터 시작되었다.

행사는 맨 먼저 부산항에 정박중인 전 선박이 기적장성을 30초동안 올린 후 개식선언과 경과보고가 진행될 예정이다. 다음으로 순직선원의 위패봉안과 함께 영령에 대한 묵념이 행해진다. 그 다음으로 불교, 천주교, 기독교의 종교의식을 거행한 뒤 제주를 중심으로 추도사를 낭독할 것이다. 마지막으로 순직선원에 대한 헌화 및 분향을 끝으로 위령제는 끝이 날 예정이다.

금번 위령제의 제주는 한국선주협회로 제주는 8개 주관단체에서 순번대로 진행되고 있다.

한편 위령제에는 국토해양부 차관 및 부산광역시 부시장과 부산지역 국회의원, 해운·수산 관련단체, 노동단체 및 순직선원 유가족 등이 참석할 예정이다.

한국선주협회 이종철 회장 기자단과 오찬간담회

배를 가진 해운사는 베셀푸어(Vessel poor)로 고생



한국선주협회 이종철 회장은 9월 12일 오전 11시 프레지던트호텔 19층 브람스홀에서 해운담당 일간지 기자단과 오찬간담회를 갖고 해운산업의 위기극복을 위해 업계의 노력을 설명하고 해운산업의 중요성에 대한 일반국민들의 인식이 제고될 수 있도록 협조해줄 것을 당부했다.

이 날 간담회에서 이종철 회장은 “요즘 집을 가진 국민은 하우스푸어(House poor)로 고생하지만, 배를 가진 해운사들은 베셀푸어(Vessel poor)로 어려움을 겪고 있다”며, 최근 해운시황 침체로 어려움을 겪고 있는 해운업계의 고충을 토로했다.

이 회장은 “주택문제는 국민이 광범위한 관심을 갖고 있어 다양한 정책이 쏟아지고 있지만, 해운업 문제는 장기적으로 심각한 문제임에도 관심을 받지 못하는 형편”이라며, 금번 간담회를 통해 해운산업

지원 당위성에 대한 여론이 조성되길 바란다고 밝혔다.

특히, 이 회장은 해운위기 극복을 위한 정책지원과 관련하여 “건설 및 조선산업은 정부차원에서 각종 지원책이 나오고 있으나 해운업에 대해서는 다소 미흡한 점이 있다”고 강조하고, 해운산업이 발전해야만 조선산업도 발전이 가능하기 때문에 해운산업에 대한 정책지원 확대가 필요하다고 말했다.

또 대량화물 국적선 수송체계 확립과 관련하여 일본의 경우 법이 아니라 사회적 공감대 형성으로 외국선사 진입을 원천 봉쇄하고 있다고 말하며, 우리 해운업계는 외국선사에 대한 무조건적 입찰 제한이 아니라 상호주의 원칙에 입각하여 한국선사의 입찰 허용국에 대해서만 진입을 허용해야 한다면, 한전 발전자회사와 일본계선사 간 체결된 장기운송



계약이 한국선사에게 돌아갔다면, 해운위기 극복에 큰 힘이 되었을 것이라 강조했다.

이 회장은 3자 물류산업 육성에 대해서도 언급했다. 우리나라에서 세계적인 물류기업이 탄생하지 못한 가장 큰 문제는 대기업(대량화주)이 2자물류에 진출하기 때문이라고 지적했다.

현실적으로 2자물류 기업과 3자물류 기업은 경쟁

이 불가하기 때문에 대량화주가 2자물류에 진출하는 것을 제한하기 위해 사회적인 인식과 문화가 바뀌어야 된다고 말했다.

이 회장은 현재 해운산업이 처한 어려움을 이겨내기 위해서는 해운업에 대한 유동성 지원이 필요하다고 강조했다. 고가의 선박을 도입하기 위해서는 금융이 필수적인 해운업에서 금융분야의 중요성이 커지고 있다며, 해운과 조선을 주요 포트폴리오로 하는 정책금융기관 설립이 필요하다고 말했다.

이 날 간담회에는 조선일보, 동아일보, 문화일보, 경향신문, 한겨레신문, 서울신문, 조선경제, 연합뉴스, 매일경제, 한국경제, 헤럴드경제, 파이낸셜뉴스, 아시아경제, 뉴시스, 내일신문, 이데일리, 머니투데이, 아주경제, CBS, SBS CNBC, EBN 등 총 30여명의 해운담당 기자들이 참석했다.

선주협회, 제1차 선원관계법령 작업반회의 개최

한국선주협회(회장 이종철)는 9월14일 현대상선 부산지부에서 제1차 선원관계법령 작업반회의를 개최했다.

이날 논의된 내용을 살펴보면, 선원법시행령 제2조(적용제외 승선자)에 대해서 업계에 문제없는 문구로 수정안을 마련키로 했으며, 제3조의6(선장의 직접지휘 대행직원의 범위)에 대해서는 대행자의 자격기준이 명확해야 할 필요가 있으며 문구 또한 정리가 필요하다는 의견이 나왔다.

또한 제20조(임금대장의 기재사항)와 관련하여 동 조항을 급여명세서에 한정토록 문구가 정리 되어야 하며, 제22조(선박조리사의 자격 등)와 관련하여 국가자격증 인정 및 3년 이상 승선경력자에 대한 구제방안을 마련할 필요성이 있다고 지적했다. 한편, 제30조(유족의 순위)에 대해서는 육상근로자 기준에 준하는 문구로 수정이 되어야 하며, 제49조의2(선내불만처리절차)에 대해서는 해사노동협약 내용과 비교하여 필요시 문구가 수정되어야 한다는 의견도 제시되었다. 또한 제52조(권한 등의 위임·위탁)와 관련하여 조리사업무를 연수원에 한정한 위탁에 대해 반대하고 개정안이 재검토 되어야 된다는 의견도 나왔다.

또한 국제선박 단체협약 개정안에 대해서 해무위원회 위임을 받아 해사노동협약의 발효를 대비하여 개정안을 마련할 필요성이 있으며 단체협약의 영문작업을 수행해야 된다고 말했다. 그리고 정부의 선원법시행령 개정안이 마련되는데로 2차 회의를 개최할 예정이다.

이날 회의에는 대한해운 김강현 과장, STX팬오션(마린서비스) 손완수 과장, 흥아해운 이학준 과장, 고려해운 정상용 과장, SK해운 최세암 과장, 한진해운(한진SM) 김성진 대리, KSS해운 이종훈 과장, 현대상선(해영선박) 정욱환 대리 및 선주협회 이철중 차장이 참석하였다.

선주협회/사이버로지텍 IT 활용방안 세미나 개최

솔루션을 활용한 프로세스 개선방안 등 소개



파일과 웹기반의 서비스를 통해 E-Mail, 일정관리, 자료관리 등 비용부담은 낮추고, 장소에 구애 받지 않고 협업과 커뮤니케이션이 가능한 솔루션에 대해 상세히 소개됐다. 두번째 세션에서는 사이버로지텍의

한국선주협회(회장 이종철)와 사이버로지텍(대표 이사 최장림)은 9월20일 선주협회 대회의실에서 부정기선사의 프로세스 개선 및 IT 활용방안 세미나를 개최했다. 한국선주협회 주최로 진행된 금번 세미나에서 해운물류 솔루션 전문기업인 사이버로지텍이 모바일을 활용한 업무효율 개선과 솔루션을 활용한 프로세스 개선 및 역량 강화를 주제로 세미나가 진행되었다.

사이버로지텍은 전문 IT 조직을 운영할 수 없는 중소형 부정기 선사를 대상으로 국내외 여러 선사와의 인터뷰와 시스템 컨설팅 경험을 바탕으로 국내 중소형 부정기 선사들이 공통적으로 가지고 있는 이슈와 리스크에 대해 방향을 제시하여 국내 중소형 부정기 선사들의 글로벌 경쟁력을 제고하고자 한국선주협회와 함께 세미나를 기획했다고 말했다.

해운업계 임직원 40여명이 참석한 가운데 열린 이날 세미나의 첫번째 세션에서는 넷킬러에서 모

해운영업관리 솔루션(OPUS Bulk) 활용을 통해 발생주의 결산 프로세스의 효과적 대응 및 결산의 정확도와 조기 실현으로 기업의 올바른 의사결정 수립을 지원하고, 체계적인 Bunker 관리를 비롯, Off-Hire, Owner's Account, 항비정산 업무를 체계적으로 수행하여 과다한 업무 및 수 작업의 한계로 인해 미 회수될 수 있는 채권의 모니터링 및 효과적으로 비용을 관리할 수 있는 프로세스를 소개하여 호응을 얻었다.

이날 한국선주협회와 함께 세미나 기획 및 진행을 담당한 사이버로지텍의 부정기 선사 솔루션 담당 박성필 수석팀장은 “2013년도 까지 시황회복이 어렵다는 전망이 나오는 가운데, 중소형 선사들이 글로벌 완전경쟁 시장인 부정기선 시장에서 생존을 위해, 비효율적인 프로세스를 개선한다면 강화된 내부역량을 토대로 시황의 회복기에는 탄력적 도약할 수 있을 것”이라고 말했다.

한국선주협회, 선화주워크숍 상해에서 개최

선화주 협력증진방안 및 관심사항 협의



한국선주협회(회장 이종철)는 9월 20일(목)부터 22일(토)까지 중국 상해에서 2012년 선화주워크숍을 개최했다.

선화주 관계자들이 참석한 가운데 진행된 워크숍에서 참가자들은 먼저 STX 대련조선을 시찰한 후, 한국선주협회 황영식 이사가 발표한 중단기 해운시장 수급동향과 전망에 대해 경청했다. 또한 중국물류시장 현황 및 제조업, 해운업, 물류업 협력현황에 대해서도 경청을 하였다.

그리고 참가자들은 선화주 협력방안에 대한 의견을 교환하였는데, 화주측에서 선화주간 협력 강화를 위해 국내에서도 정기적인 모임을 개최할 것을 제안하였으며, 10월중에 선주협회에서 모임을 개최하기로 했다. 또한 모임 활성화를 위해 참석범위를 물류업체, 유관기관까지 확대가 필요하다는 지적이

있었으며 차기 워크숍부터 이를 반영하기로 했다.

한편 선화주워크숍 참석자는 총 18명으로 먼저 선주측에서는 한진해운 박장희 부장, 현대상선 하현기 부장, STX팬오션 양기호 부장, 흥아해운 정두고 차장, 천경해운 손영주 차장, 장금상선 임재진 과장이 참석하였고 협회측에서는 선주협회 황영식 이사, 김세현 차장 및 도선사협회 임재근 과장이 참석했다.

화주측에서는 현대중공업 배병욱 차장, 현대중공업 정은비 사원, 현대기아차 안성환 과장, 현대기아차 백영희 사원, 웅진케미칼 신현정 과장, 한국통운 오창성 대리, STX조선해양 이창현 팀장, STX조선해양 김종수 대리가 참석하였으며 협회측에서는 무역협회 오훈근 과장이 참석하였다.

한국선주협회와 국토해양부, 민관 합동 방선활동 해상직원 격려, 해양사고 예방 및 안전의식 고취



한국선주협회(회장 이종철)와 국토해양부(장관 권도엽)는 9월20일 부산항 신항에 접안중인 한진해운 소속 ‘한진 상하이호(선장 성명한, HANJIN SHANGHAI)’를 직접 방문하여 선원들의 노고를 치하하고 선원과 선사의 안전의식 제고를 위한 선상 간담회를 개최했다.

이 날 방선에 나선 국토해양부 장황호 해사안전정책관은 “해상사고의 약 92%가 인적과실에 의해 발생하고 있는 만큼 해상사고를 줄이기 위해서는 능력 향상 및 안전교육도 중요하지만 경영진과 현장의 소통을 강화하는 것도 매우 중요하다”며, 해상사고 경

감을 위해 현장소통을 강화해야한다고 지적했다.

장황호 정책관은 운항장비가 아무리 현대화돼도 선박을 운항하는 것은 결국 사람이라며 과거처럼 아날로그 방식으로 선내 소통, 경영진과 현장의 소통을 강화해 교감을 나누는 것이 안전사고 예방에 가장 효과적이라며 ‘민관 합동 해양사고 줄이기 방선 활동’을 마련하게 됐다고 설명했다.

이어 한국선주협회 김영무 전무는 “해상사고는 경영진과 현장의 소통이 제대로 이루어지지 않을 때 가장 많이 발생한다. 경영진들이 정기적인 방선 활동을 통해 현장과 소통을 강화해 안전사고를 절



감할 수 있도록 선주협회 차원에서 적극 장려할 계획”이라고 밝혔다.

이날 방선행사에 함께 참여한 한진해운 정재순 해사그룹장은 “한진해운 경영진도 해양사고의 대부분이 인적과실에 의한 것으로 인적자원의 관리와 교육, 예방교육이 중요하다고 인식하고 있다. 한진해운은 경영진과 해상과의 소통을 강화하기 위해 커뮤니케이션 데이를 운영해 매 2척 이상에 대표이사가 직접 선장과 통화하며 소통과 상호 신뢰관계를 구축하는 등 대화와 소통을 넓혀나가고 있다”고 밝혔다.

국토해양부와 선주협회는 앞으로 해운선사의 경영자가 주기적으로 자사선박을 방선행 선원과 경영층간 해양안전에 관한 다양한 사항을 논의, 실천할 수 있도록 선주협회와 공동으로 ‘해운선사 경영자 방선행운동’을 업계에 확산시킬 계획이다.

장황호 정책관은 “안전의 최일선에 있는 선원과 경영자간의 원활한 소통은 자칫 대화 부족에서 발생할 수 있는 사고 위험요소를

사전에 해소하고 상호 이해와 협력을 통해 경영과 안전이 최적화되는 새로운 안전문화를 형성하는데 도움을 줄 것”이라면서 선사의 자발적인 참여를 당부했다.

이어 국토해양부와 한국선주협회는 한진 상하이호 선원들의 노고를 치하하는 차원에서 금일 봉과 기념품을 전달했으며 해양사고 방지에 힘써 달라며 안전포스터도 전달했다

이 날 방선에는 국토해양부에서 장황호 정책관을 비롯하여 안숙현 사무관, 부산지방해양항만청 오신기 선원해사안전과장, 김국현 주무관, 해운업계에 서 한국선주협회 김영무 전무, 조봉기 해무팀장, 김호성 과장, 한진해운 정재순 해사그룹장, 한진에스엠 김인순 선대담당 사무 등이 참석했다.

한편, 국토해양부는 9월 19일 부산청에서 내외항선원 2백여명을 대상으로 해양안전 의식제고 순회교육을 실시했으며 향후에도 전국 17개 항만에서 동 순회교육을 지속적으로 실시할 방침이다.



선원인력 수급 기본계획 수립연구 워크숍 개최

국가의 선원정책 지원은 반드시 유지 필요

국토해양부(장관 권도엽)는 9월 17일 부산에 위치한 한국선원센터에서 선원인력 수급 기본계획 수립연구 워크숍을 개최했다.

이 날 워크숍에서 KMI 황진회 센터장이 선원수급전망에 대해 발표를 하였다. 황 센터장은 외항상선 선박척수 및 선원수요 전망을 발표하면서 우리나라의 해기사가 '15년에는 4,578명, '20년에는 5,114명, '30년에는 7,574명이 부족할 것으로 전망했다. 황 센터장은 해기사 부족의 대안으로 우리나라 해기사의 양성을 확대하거나 외국인 고용을 확대해야 된다고 언급했다. 한편선원수급전망에 대해 주요한 이슈로 국비 해기사 양성이 언제까지 가능할 것인지, 해기전승 중단시 문제점과 대안이 무엇인지, 선원복지정책 방향과 선사가 만족하는 교육방안이 무엇인지가 주요한 이슈라고 언급했다.

그 다음으로 선원교육의 발전방향에 대해 선주협회 이철중 차장이 발표하였다. 먼저 이 차장은 선원교육훈련 개선 및 발전방향에 대해 교육훈련과정의 합리적인 (민간)개방정책이 필요하다고 말하며, 교육 기관·과정에 대한 품질유지에 더욱 노력해야 된다고 언급했다. 또한 교육인력 관리시스템 및 교육이수 데이터의 통합 관리시스템을 도입할 필요성이 있다고 강조하였다.

그리고 타당성 검토를 통한 선원의 교육부담이 감소 되어야 된다고 말했으며, 국제규정 제·개정에 대한 적극적인 대응과 외국인선원에 대한 교육준비도 필요하다고 발표했다.

마지막으로 선원복지 발전방향에 대해 한국해양수산연수원 전영우 교수가 발표를 했다. 전 교수는 선원복지 발전방향을 위한 주요 추진사항으로 선내 급식기준 마련, 선원근로감독관 확보와 함께 선원복지위원회 운영, 유급휴가제도 개선, 선원사회재해보상 보험제도 도입 등이 필요하다고 발표했다. 그리고 양성선원 사용자 납부기금, 톤세제 수혜선사 납부 부담금 및 정부 보조금 등이 복지사업의 재원으로 사용되어야 된다고 덧붙여 말했다.

발표가 끝나고 참석자들은 다양한 의견을 내놓았는데 먼저 김성범 선원정책과장은 금번 연구의 목적은 선원인력 수급의 10년 계획수립과 정부·민간의 역할 설정과 외국인 수요에 대한 노사자율정책의 정부개입의 필요성이라고 말했다. 또한 각 데이터에 대한 설명 및 근거가 미흡하여 9월말까지 상세자료를 포함하여 수요전망을 제출해 줄 것을 요청했다.

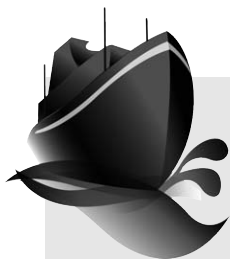
선사 측에서는 현재의 선박 공급과잉이 반영되지 못 하였고 선복량 증가가 너무 강해, 선원수요가 과하게 책정되었다고 어필했다.

또한 고급사관 확보가 중요과제이므로, 직급별 전망 데이터도 필요할 것으로 말했다.

이번 워크숍의 참가자로서 정부측에서는 선원정책과 김성범 과장을 비롯하여 KMI 황진회, 최종희 연구위원, 선주협회 이철중 차장 등 총 30여명이 참석했다.

현대경제연, 물류산업 문제점과 물류 효율화 방안 발표

글로벌 물류업체 육성을 위해 제도 개편 등 필요



Issue

물류 서비스는 경제 주체간의 원활한 상품 수송을 도모하여 구매 소비를 뒷받침하는 효율적 경제 및 시장의 필수조건이다. 한국의 물류산업의 경쟁력은 선진국에 비해 낮아 국내 물류활동 현황을 살펴보고 선진국의 물류 효율화 전략을 점검하여 물류 효율화 방안을 모색하여야 한다.

한국의 국가물류비와 기업물류비는 선진국에 비해 높은 수준이나, 비금속 등 일부 제조업의 기업물류비가 과도하게 높은 것으로 분석된다. 국내 물류산업의 문제점을 살펴보면 수요 측면에서는 2PL 의존도가 높은 것이 문제가 된다. 그룹 소속의 2PL 업체로 인해 물류 비효율이 발생하고 물류업계의 대형화, 전문화 실현에 어려움을 야기하고 있다.

공급측면에서는 물류전문기업이 부족하다. 영세기업·저부가가치 사업 위주의 산업구조로 인해 물류전문기업이 부족하여 물류 효율화 효과가 미미하다. 또한, 인프라 측면에서도 국내 물류 인프라가 미비한 현실이다. 높은 도로의존도로 과중한 수송비 부담 및 낮은 물류분야 표준화 수준으로 물류 효율저하가 우려된다.

한편 법제도 측면에서도 물류산업 관련 제도 개선이 미흡하다. 물류산업 관련 제도가 현장을 반영하지 못하고 있으며, 정부기업의 민간 참여 등의 불공정 물류 정책으로 국내 물류산업의 발전이 제한적이다. 다음은 현대경제연구원 이장균 수석연구위원이 발표한 “국내 물류산업의 문제점과 물류효율화 방안”의 주요 내용을 요약·정리한 것이다. (편집자주)

1. 국내 물류산업 경쟁력 개선의 필요성

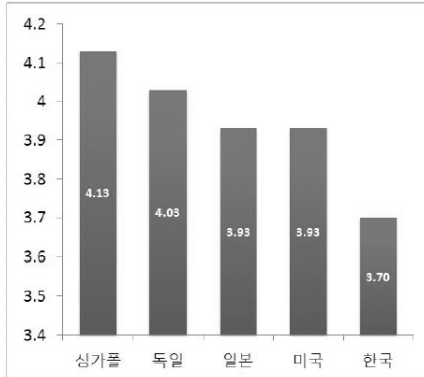
1. 국내 물류산업의 현황

물류 서비스는 경제 주체간의 원활한 상품 수송을 도모하여 구매·소비를 뒷받침하는 효율적 경제 및 시장의 필수조건이다. 특히 기업에서의 물류활동은 소비자에게 전달하고자하는 제품 및 서비스의 생산과 유통을 책임지는 필수 기업활동이자 기업 경쟁력의 원천이다.

하지만 아직까지 한국의 물류산업 경쟁력은 선진국에 비해 낮은 수준이다. World



< LPI 국제비교(2011년) >



자료: WorldBank(2012)
주: 지수는 5점 만점 기준

< LPI 세부항목지수 국제비교(2011년) >

구분	싱가포르 (1위)	독일 (4위)	일본 (8위)	미국 (9위)	한국 (21위)
통관	4.10	3.87	3.72	3.67	3.42
인프라	4.15	4.26	4.11	4.14	3.74
국제수송	3.99	3.67	3.61	3.56	3.67
서비스역량	4.07	4.09	3.97	3.96	3.65
화물추적	4.07	4.05	4.03	4.11	3.68
정시성	4.39	4.32	4.21	4.21	4.02

자료: WorldBank(2012)
주: 지수는 5점 만점 기준

Bank가 발표하는 국가별 물류경제지수에 따르면 2011년 한국의 물류경쟁력지수는 3.70으로 21위에 불과하다. 또한 5점 만점을 기준으로 통관 3.42(23위), 인프라 3.74(22위), 정시성 4.02(21위) 등 주요 경쟁국에 비해 열세를 보이고 있다.

한국의 국가물류비는 선진국에 비해 높은 수준이다. 2009년 한국의 국가물류비는 GDP 대비 10.8% 수준인 115.5조원을 기록하였으며 이는 미국의 7.6%, 일본의 8.6% 보다 높은 수준이다. 국내 기업의 매출액 대비 기업물류비 비율은 개선되고 있으나 여전히 일본과의 격차가 유지되고 있어 개선의 여지가 필요하다.

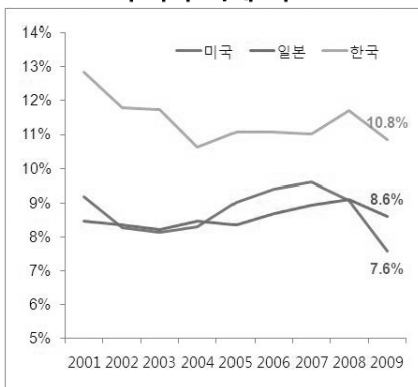
국내 기업의 매출액 대비 기업물류비 비율은 1999년 12.5%에서 2009년 8.4%로 감소하여 미국과 비슷한 수준까지 개선되었으나, 같은 기간 일본기업의 매출액 대비 기업물류비 비율은 6.1%에서 4.8%로 하락, 일본과의 격차가 유지되고 있다.

II. 국내 물류산업의 문제점 점검

1. 국내 물류비 현황

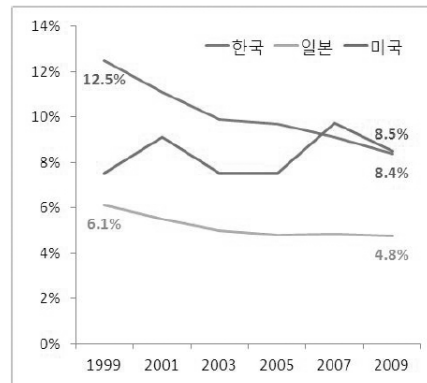
1) 물류비 국제 비교

< GDP대비 국가물류비 추이의 국제 비교 >



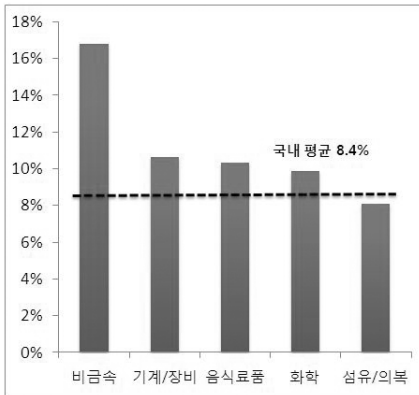
자료: 한국교통연구원(2011.12)

< 매출액 대비 기업물류비 비율 변화의 국제 비교 >



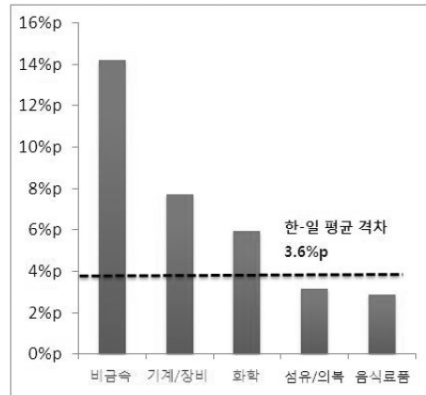
자료: 한국무역협회(2010.12)

< 업종별 국내 기업의 매출액 대비 기업물류비 >



자료: 한국무역협회(2010.12)

< 한·일 업종별 매출액 대비 기업물류비 비율의 격차 >



자료: 한국무역협회(2010.12)

2. 업종별 물류비 규모

업종별 국내 기업의 매출액 대비 기업물류비 비율은 비금속이 가장 높고 그 다음으로 기계/장비, 음식료품, 화학 등의 순이다. 2009년 비금속 업종의 매출액 대비 기업물류비 비율은 16.8%로 국내 평균인 8.4%에 비해 매우 높은 것으로 드러났다. 기계/장비, 화학 업종의 매출액 대비 기업물류비도 각각 10.6%, 9.9%를 기록하여 물류비 부담이 높은 편이다.

한국 및 일본 기업의 매출액 대비 기업물류비 비율을 비교해도 이들 업종의 물류비 지출이 높은 것으로 판단된다. 비금속 업종의 경우, 일본기업의 매출액 대비 기업물류비 비율은 2.6%로 한국과의 격차가 14.2%p에 달한다. 기계/장비, 화학의 경우에도 일본과 한국 간의 격차가 각각 7.7%p, 5.9%p를 기록하여 한-일 간 평균 격차인 3.6%p보다 높은 수준이다. 한편 음식료품 업종의 경우 매출액 대비 기업물류비가 높은 것으로 보였으나 일본과의 격차가 2.9%로 크게 높은 수준은 아닌 것으로 나타났다.

2. 국내 물류산업의 문제점

그룹 소속의 2PL(2차물류) 업체로 인해 물류 비효율이 발생하고 물류업계의 대형화, 전문화 실현에

어려움을 야기하고 있다. 국내 대형 물류수요자인 그룹들이 자사의 대규모 물류수량을 2PL(물류자회사)에 의존하고 있다. 공정거래위원회가 국내 주요 그룹 소속의 2PL업체 4개사에 대해 2008년~2010년간 조사한 결과, 내부거래 비중이 81%에서 83%로 2%p 증가했다.

한편 2PL 업체는 근본적으로 안고있는 문제점으로 인해 산업 전체적으로 비경쟁적이면서 비효율적인 구조를 초래했다. 첫째, 2PL 업체가 외부 영업을 강화하더라도 사업규모 미미, 모기업과의 동일 업종 수주에 제약, 경쟁에 근거한 수익성 확보에 어려움 등 근본적 한계를 지니고 있다. 둘째, 모회사의 물류 효율성에 우선순위를 두고 있는 관계로 산업 전체적인 측면에서 물류비 절감을 비롯한 물류업 고도화 실현을 기대하기가 곤란하다. 셋째, 국내물류와 운송·보관 등 단순 기능을 수행하는 물류자회사가 오히려 모기업의 글로벌 공급망 최적화에 제약 요인으로 존재한다.

한편, 영세기업·저부가가치 사업 위주의 산업구조로 인해 물류전문기업이 부족하여 물류 아웃소싱 효과가 제한적이다. 국내 물류산업은 영세기업 위주의 산업구조로 인해 저부가가치 서비스에 치중하는 경쟁구도가 고착화되어 있다. 물류관련 기업 중 중



〈주요 그룹의 2PL(물류자회사)의 내부거래 현황〉

(단위 : 십억원)

구분	2008	2009	2010
총 매출액	3,144	3,206	4,551
내부거래 총액	2,543	2,455	3,775
내부거래 비중	81%	77%	83%
수익계약 비중	100%	99%	99%
외부거래 총액	601	751	776
외부거래 비중	19%	23%	17%
수익계약 비중	96%	97%	95%

자료 : 공정위 보도자료 (2011.11.9)

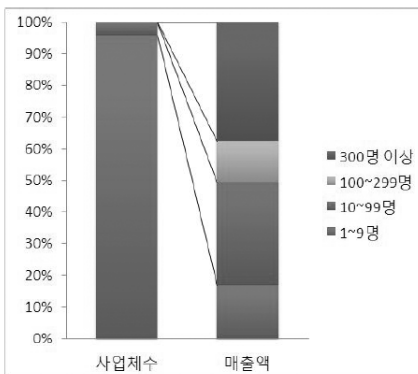
사자 10명 미만의 영세기업이 96%를 차지하고 있다. 이에 따라 물류산업 내 소규모업체 간 국내 물류 대행 등 저부가가치 서비스에 치중하는 경쟁구도가 고착화되어 있어 물류서비스 전문화를 기대하기 어렵다.

또한, 물류전문기업이 부족하여 건전한 경쟁을 통한 물류 기업의 전문화·대형화를 기대하기 어려운 상황이다. 국내 물류기업 중 종업원 300명 이상의 물류기업 수는 총 80개사로, 전체의 1%에 미치지 못

하여 물류전문기업이 부족한 것으로 판단되기 때문에 물류전문기업 간 건전한 경쟁을 통해 시장이 기대하는 수준의 물류서비스 개선이나 물류기업의 전문화를 기대하기는 어려운 실정이다.

그리고 높은 도로의존도로 과중한 수송비 부담 우려가 있으며 물류분야 표준화 수준이 낮아 물류 효율 저해 요인으로 작용할 우려가 제기된다. 도로의 수송비는 철도나 수상보다 높은데, 한국은 주로 화물 차량 등 도로에 의존하고 있어 총 수송비 부담이

< 국내 물류산업의 사업체수 및 매출액 구조 (2010년) >



자료: kosis

< 업종별 종업원 300명 이상 기업수 및 비중 (2010년) >

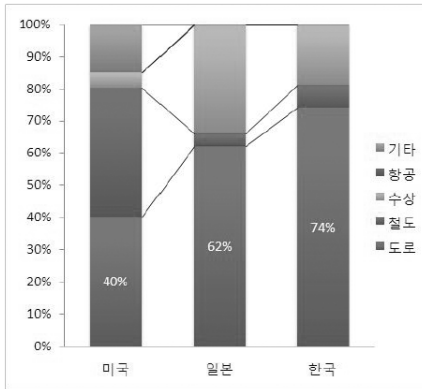
(단위: 개사, %)

업종	기업 수	전체기업 수 대비 비중
육상 운송업	22	0.0
철도 운송업	2	0.7
도로 화물 운송업	14	0.0
소화물 전문 운송업	5	0.1
파이프라인 운송업	1	9.1
수상 운송업	5	1.7
항공 운송업	6	4.3
창고 및 운송관련 서비스업	47	0.2

자료: kosis

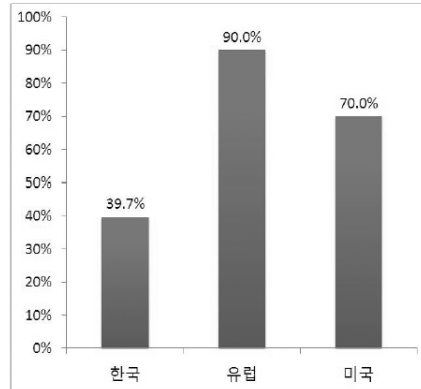
주: 여객 관련 운송업은 제외.

< 운송수단별 운송분담률 국제 비교 (2009년) >



자료: 한국교통연구원
주: 분담율은 톤-km 기준으로 산정.

< 표준팔레트 이용률 국제 비교 >



자료: 한국무역협회
주: 2007년 기준.

높은 편이다.

일반적으로 도로의 단위당 수송비는 철도, 해운 등에 비해 운송비가 높다. 한편 한국의 도로운송분담률은 74%로 상대적으로 높은 수준이며 이에 따라 한국의 GDP대비 수송비 비율도 미국(4.7%), 일본(5.2%)보다 높은 7.9%를 기록했다.

또한, 우리나라는 물류분야 표준화에 대한 인지도나 표준화 수준이 낮아 개선의 여지가 필요하다. 국내 기업들은 물류KS규격을 전혀 모르거나, 있다는 정도만 알고 있어 물류표준에 대한 인지도가 낮다. 또한 한국의 표준팔레트 이용률은 39.7%로 유럽(90%), 미국(70%)보다 저조하고 운반·하역·설비 기기의 경우도 '자사규격 사용' 53.6%, '업계규격

사용' 23.7% 등으로 물류산업 표준화가 미흡하다.

국내 물류산업은 관련 제도가 현장을 반영하지 못하고 있으며, 정부기업의 민간 참여 등의 불공정 물류 정책으로 물류산업 발전이 제한적이다.

물류산업 환경이 급변함에도 불구하고 관련 법·제도가 뒷받침되지 못해 물류효율화를 효과적으로 지원하기에 부족하다. 예를 들어 택배업의 경우, 용달업·늘찬배달업(퀵서비스)과는 현격한 규모 차이와 사업 유형에 차이가 있음에도 불구하고 과오없이 증차제한을 받아왔던 탓에 급증하는 택배물량 증가에 효과적으로 대응하기 어려웠던 측면이 존재한다.

또한, 정부기업인 우체국택배의 민간시장참여로 인해 시장왜곡이 발생한다. 우체국택배는 공공인프라

< 우체국택배 매출액 및 손실 규모 추이 >

(단위: 억원)

	매출액	손실
2007	2,248	-577
2008	2,601	-767
2009	2,853	-887
2010	3,054	-1,220

자료: 감사원(2012.1)

< 우체국택배의 단위당 수익 및 원가 현황(2009년) >

(단위: 원, %)

	단위당 수익	단위당 원가	원가 보상률
우체국택배	2,560	3,490	73.4
계약택배	2,377	3,282	72.4
개별택배	5,778	6,975	82.8

자료: 감사원(2012.1)



라를 기반으로 저렴한 택배서비스를 내세워 민간시장에 진출, 불공정 경쟁 구도를 형성하고 시장교란을 초래하였다. 더군다나 우체국택배가 몇 년간 지속적 손실을 기록하면서도 2009년 기준 원가(3,490원)보다 낮은 2,560원에 택배서비스를 제공하는 등, 외형 경쟁에 치중하고 있다. 이에 따라 시장 내 택배단가가 비정상적으로 낮은 수준에 유지되면서 민간물류업체의 수익 및 경쟁력 훼손이 우려되는 상황이다.

III. 선진국의 물류효율화 사례

1. 기업주도형 물류선진화

1) 미국 : 물류서비스 및 네트워크의 확대를 통한 사업경쟁력 강화

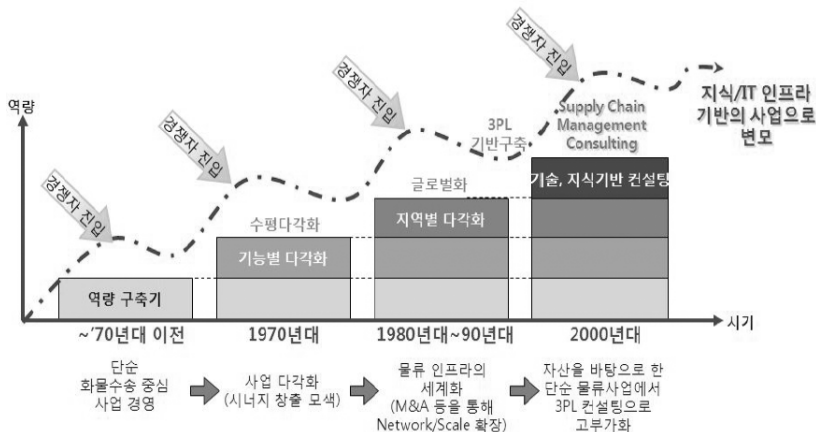
미국의 경우, 물류산업에 대한 정부의 지원이 거의 없이 주로 기업 자구적인 물류 효율화 노력에 힘입어 물류 산업 발전이 이루어져 왔다. 미국 내에서는 통합물류 서비스, 물류비 절감, 물류 정보화 등 시대별 다양한 물류 니즈가 부상하였다. UPS · FedEx 같은 물류전문기업들은 이와 같은 미국 기

업의 물류 니즈에 부응하여 서비스 확장, 지역 네트워크 확대로 세계적 3PL 기업으로 성장해왔다.

(1) UPS의 사례 : UPS는 설립 이래 지속적 서비스의 확장, 서비스 지역 확대, 새로운 물류서비스 개발로 미국 1위, 세계 2위의 물류기업으로 부상했다. 1907년 사설배달업체로 시작한 UPS는 물류 · 유통, 물류시스템 기획, 운송관리, 국제무역관리, 컨설팅 서비스 등 사업영역을 지속적으로 확장해왔다. 이를 위해 1995년 UPS Logistics Group 등 다양한 자회사를 설립하여 글로벌 공급망 관리 솔루션과 고객 맞춤형 서비스 개발 역량을 강화했다. 또한, 고객의 글로벌 사업 전개를 지원하기 위해 남미운수업체인 Challenge Air Cargo(2000), 항공 특송 화물업체인 Menlo Worldwide Forwarding(2004)등을 인수하여 물류 네트워크를 확장해왔다.

(2) FedEx의 사례 : 또 다른 미국의 물류기업인 FedEx도 신속 · 정확한 물류서비스를 제공하기 위한 서비스 개발 및 신기술 도입으로 세계 3위의 물류기업으로 자리잡았다. FedEx는 1913년 운송브로커 업체에서 통합배달관리, 운송망관리, 반송관리 등 통합물류서비스를 제공하는 세계 3위의 물류업

< 글로벌 물류업체 성장 과정 >



자료: 현대경제연구원(「글로벌 통합물류업체의 해외진출 사례분석과 시사점」, 2011.7)

체로 성장했다. FedEx는 특히 집중적인 물류IT 투자를 통해 고객이 웹상에서 직접 집하신청, 송장수정 등을 할 수 있는 FedEx interNetShip(1996) 등 웹기반 물류 EDI 시스템을 자체 개발하여 물류서비스의 자동화·정보화를 선도하고 고객신뢰를 확보했다. 또한 운송·택배업체인 Caliber System Inc.(1998) 인수, 아시아 지역 최초 거점(필리핀, 중국)을 중심으로 네트워크를 확장, 서류 및 사무보조업체인 키크스, MBE 등과의 제휴 등 다양한 방식으로 물류 네트워크를 구축했다.

위의 두가지 사례를 통해서 알 수 있듯이 미국의 물류전문기업들은 자산을 바탕으로 한 단순 물류사업에서 벗어나 화주의 전 물류프로세스를 아웃소싱 관리하는 이른바 Supply Chain Management (SCM) 컨설팅까지 수행하는 3PL 사업으로 성장했다.

반면 미 우체국 USPS도 민간물류시장에 진출하였으나 사업 비전문성으로 인해 결국 시장에서 소비자의 외면을 받고 있다. USPS는 이메일·민간물류 확대에 따른 수익성 급감에 위기를 느끼고 택배사업에 진출했다. 하지만 우체국 특유의 '편지 우선 소포 나중' 식 업무처리 방식, 인력 재교육의 부족,

tracking 시설 투자 미비 등으로 인해 시장 혼란만 초래한 가운데, 결국 민간경쟁사와의 경쟁에서 도태되어 2012년 8월부터 파산을 선언했다.

2) 독일 : 민영화·M&A를 통한 물류기업 성장

독일에서는 체신청의 민영화를 계기로 물류산업의 규제완화 및 공정경쟁을 통한 물류산업 성장의 기반이 마련되었다. 前 독일 체신청인 DPWN은 1990년 민영화된 이후 인수합병을 통한 사업 확장과 글로벌 물류 네트워크 구축을 추진했다.

DPWN은 물류 기능별로 업계 선도 위치를 갖춘 대형 선진국 업체를 인수하여 조기에 규모의 경제를 확보하고, 고객의 글로벌 서플라이 체인 전략에 대응하였다. 1999년 유럽 최대 포워딩 업체인 스위스 Danzas 인수, 2001년 북미 최대 국제항공 포워더인 AEI 인수, 2002년 글로벌 특송업체인 DHL 인수를 통해 항공 운송사업을 주력 사업으로 확립했다. 2005년에는 전세계 약 135개국에 걸쳐 배송과 물류 솔루션을 제공하는 세계 최대 3PL 공급업체인 영국 Exel 인수를 통해 3PL 영역으로까지 확장했다. 이처럼 활발한 M&A를 통해 DPWN은 운송 포워딩,

〈DPWN의 사업확장 추이〉

연도	지역	피합병회사	기능
1999	스위스	Danzas	항공·해상 포워딩
	미국	AEI	북미 최대 항공포워딩
2001	미국	PB Capital Corporations	금융
	독일	DSL	금융
2002	미국	DHL	국제특송
2003	중국		Sinorans와 합작회사 설립
	미국	Airbome Inc.	비항공부문(우편, 금융)
2002	미국	DHL	국제특송
2003	중국		Sinorans와 합작회사 설립
	미국	Airbome Inc.	비항공부문(우편, 금융)

자료 : 현대경제연구원(2011)



창고관리, 정시배송서비스에서부터 물류 특화 금융에 이르기까지 글로벌 SCM서비스 기반을 마련했다. 그 결과 우편, 특송, 글로벌 포워딩 및 일반 화물 운송, 공급망관리 능력을 고루 갖춘 세계 1위의 종합 물류 기업으로 도약했다. 특히 Exel 인수를 통해 2004년 북미 20위권 3PL기업에서 5년만인 2010년 북미 2위 3PL업체로 부상하는 성과를 얻게 되었다.

2. 정부주도형 물류산업 육성

1) 싱가포르 : 물류산업에 대한 정책적 지원

싱가폴은 물류 수요 촉진 및 물류인프라 투자를 통해 물류산업을 국가 전략 산업으로 육성하고 있다. 싱가포르 정부는 물류전문업체 이용에 대한 인센티브 제도를 운영하여 물류산업 수요 활성화를 도모하고 있다.

싱가폴 정부는 인증된 3PL기업의 공급자 주도 재고관리(Vendor Managed Inventory : VMI) 서비스를 이용하는 기업에게 부가가치세 5%를 면제해주는 ATPLCS(Approved Third Party Logistics Scheme)제도를 운영한다. 이때 3PL기업 조건으로 싱가포르 내 법인일 것, 3PL 매출액 비중이 50% 이상일 것, 전산화된 WMS시스템을 구비할 것 등을 명시하여 시장 신뢰를 구축했다. 또한 일정한 자격요건을 갖춘 창고 및 물류업체에 대해서는 부가가치세를 연기 또는 유예해주는 ZGW(Zero GST Warehouse) 제도를 실시하고 이를 통해 기업들의 3자물류 이용을 유도하고 산업 수요를 활성화한다는 계획이다.

또한 국가 전반의 물류효율화 제고를 위해 항만·공항 등 물류인프라 투자를 대대적으로 확충하고 물류정보화를 추진하였다. 싱가포르 정부는 막대한 국가 재정을 투입하여 싱가포르에 자동 하역시스템을 완

비하는 등 초대형 항만·공항 등 첨단 물류인프라를 지속적으로 확충했다. 특히 인프라 구축에 있어 설계 초기단계부터 항만을 중심으로 물류단지·공항 등을 집중 개발·배치하여 물류인프라간 연계 효율성을 극대화하였다. 이러한 노력으로 싱가폴은 동남아 최대의 물류거점, 물류경쟁력지수(LPI) 세계 1위의 물류선진국으로 발돋움하였다.

2) 일본 : 물류전문기업의 육성

일본에서는 일찍이 1960년대부터 전자산업, 자동차산업 등 수출 중심의 제조부문 경쟁력 강화를 위한 물류전문기업 육성 정책의 추진 필요성이 대두되었다. 자국제조기업의 해외 수출을 원활히 수행하기 위해서는 세계적 물류 네트워크를 보유한 물류전문기업이 요구되고 있다. 이에 따라 1965년 중기경제계획을 공표하여 물류경쟁력의 중요성을 강조하고 물류근대화 정책을 추진하기 시작했다. 이후 시대별로 요구되는 물류전문기업을 정의하고 육성하기 위해 노력해왔다.

초기의 일본 정부는 글로벌 물류기업의 육성을 중점적으로 추진했다. 일본 정부는 자국 물류기업에 해외물류시장 정보 제공, 정부간 협상을 통한 우호적인 해외물류사업 진출 조건 확보 등 정치·외교적 지원을 제공하고, 중앙은행의 기업자금 통제권을 활용하여 해외진출 자금을 지원하는 등 자국 물류전문기업의 해외진출을 도모하기 위한 경제적 지원 정책을 추진하였다. 최근에는 화주기업의 물류요구가 다양화·고도화되고 물류분야에 대한 아웃소싱이 증대되는 경향에 따라 3PL사업 지원 정책을 시행하고 있다. 2003년 9월 ‘일본에서의 제3자물류사업 육성에 관한 조사위원회’를 발족하여 중소기업 물류기업에 의한 3PL사업 전개를 위한 조건과 과제를 도출하고, 중소 물류기업의 3PL사업전환을 위한 지원을

제공한다. 더불어 제3자물류사업 활성화를 위한 인재육성 차원에서 '3PL 인재육성촉진사업 추진협의회'를 발족하고 2004년부터 물류인재 연수프로그램을 운영하여 기업에 필요한 물류인재 육성을 지원하고 있다.

이처럼 자국 물류전문기업의 육성을 대대적으로 추진한 결과, 다수의 글로벌 수준의 물류기업들이 효율적 물류 수행에 기여하고 있다. 특히 일본 최대의 물류기업인 일본통운 등 대규모 물류전문기업들이 일본의 물류효율화를 도모하고 있다. 현재 일본은 아직까지 시작단계이긴 하지만, 일본 내 3PL 산업도 빠르게 성장하고 있으며 현재 일본은 LPI서비스지수 기준 세계 8위(3.93점)의 물류선진국이다.

IV. 시사점

1. 국가물류 통합성과관리체계 구축·운영

글로벌 수준 달성을 목표로 주요 물류 부문별 고도화를 구현하는 '국가물류 통합성과관리체계'가 구축·운영되어야 한다. 통관, 인프라, 국제운송, 서비스역량, 화물추적, 정시성 등 물류부문의 주요 관리요인을 선정하여 통합 성과 관리 체계를 구축·운영하는 것이 필요하다. 이를 뒷받침하기 위해 철도·항만의 자동화·효율화를 추진하고 수송인프라의 활용성을 극대화하기 위한 연계 교통인프라 확충, 물류거점 확대 등이 필수적이다. 이를 국가물류기본계획 수정계획(2011~2020)의 연도별 실행계획인 '국가물류시행계획'과 연계하는 것이 바람직하다.

2. 물류전문업체 육성을 위해 적극적인 지원 필요

물류전문업체 육성을 적극적으로 지원하는 방향으로 기존 제도를 개편 또는 별도의 제도가 마련되

어야 한다. 산업 내 물류 수요를 촉진하기 위해 3자 물류 활용 시 세제혜택을 부여하는 방안을 긍정적으로 검토할 필요가 있다. 또한 물류전문업체에 대해서는 종합물류업체 인증제, 글로벌 물류기업 육성 대상기업 선정 등 다양한 제도를 통한 정책 실행과정에서 산업 지원이 이루어져야 한다. 특히 글로벌 물류기업 육성을 위해 택배업체의 전문화, 글로벌화를 유인할 수 있는 정책 제도적 뒷받침을 마련하는 것이 요구된다.

3. 공정 경쟁 시장 기반의 구축

시장 경쟁에 기반한 업계 성장 잠재력을 확충하기 위해 우체국택배 사업의 민영화 등 공정 경쟁 시장 기반이 구축되어야 한다. 우체국택배가 운영 측면의 노력을 최대한 기울이더라도 정부기업이라는 태생적 이유로 불공정 논란의 여지는 항상 잠재해 있다. 따라서 우체국과 우체국택배 부문을 분리하여 우체국택배의 독자경영을 추진, 공정성 시비를 해소할 수 있는 방안이 마련되어야 한다. 그러나 사업 분리가 불가능할 경우, 우체국택배를 민영화하여 공정한 시장경제 기반을 마련하려는 제도적 노력이 이루어져야 할 것이다.

4. 업계의 서비스 경쟁력 강화

물류업계는 우수한 전문성을 갖추고 서비스 경쟁력을 강화하여 글로벌 업체로 도약하려는 노력이 필요하다. 물류전문기업은 화주와의 긴밀한 협력을 통해 기업(화주)이 필요로 하는 물류 서비스를 면밀히 점검하고 고부가가치 물류 서비스를 개발·보급해야 한다. 또한 선진물류를 적극 벤치마킹하여 글로벌 물류업체에 요구되는 IT, 금융 등의 기반을 확충하고 물류전문인재를 육성하는 등 자발적인 물류전문성 강화 노력을 추진해야 한다.

고려해운, 장금상선, 천경해운 동남아 서비스 공동운항

고려해운(대표 박정석), 장금상선(대표 정태순), 천경해운(대표 김지수) 등 3사가 동남아 서비스를 공동 운항한다.

이들 3사는 9월 13일부터 1000TEU급 3척을 각사가 1척씩 투입해 우리나라와 베트남, 타이로 잇는 VTS서비스를 개시했다.

서비스루트는 부산-광양-홍콩-호치민-방콕-람차방-서커우-시아멘-부산 순이다.

CJ대한통운 전투기 9대 운송

CJ대한통운(대표 이현우)은 세계 최대 전투기 에어쇼인 와딩턴 국제에어쇼와 리아트 에어쇼, 판보로 에어쇼 등에 참가했던 공군 블랙 이글스 T-50B기 9대의 국내 운송과 국제 항공운송을 성공리에 수행했다고 8월 6일 밝혔다.

블랙 이글스는 국산 초음속 고등훈련기 T-50기를 기반으로 운영되는 공군의 특수비행팀으로, T-50B는 블랙 이글스 전용 기종이다.

CJ대한통운은 지난 5월 중순부터 3개월여 동안 국제전시물자 등 특수화물 운송에 수십년 간의 경험을 보유한 전문가들로 전담팀을 구성해 이번 운송 프로젝트를 수행해왔다.

전담팀은 블랙 이글스 T-50B기 9대와 지원장비 일체를 원주 공군기지에서 인천 국제공항까지 육상운송 후 화물기에 실어 영국 맨체스터 공항까지 나르고, 이를 에어쇼 행사장까지 육상으로 운송했다. 국내 반입은 이의 역순으로 진행됐다.

CJ대한통운은 항공운송을 위해 B747-400F 전세기 8대를 투입했으며, 육상운송을 위해서는

화물칸 길이만 13미터에 이르는 대형 특수차량을 동원했다. 전담팀원들은 현지 공항과 행사장에 상주하면서 물자 반출입에 만전을 기했다.

장금상선

상반기 영업이익 520억원 시현

장금상선(대표 정태순)은 올해 상반기 520억원의 영업이익을 시현했다.

장금상선이 최근 제출한 반기보고서에 따르면 매출액은 전년동기대비 9% 증가한 3,981억원을 기록했다.

영업이익은 520억원으로 전년동기대비 무려 195%나 증가했으며, 당기순이익도 453억원으로 370%나 급등한 것으로 나타났다.

SK해운

상반기 영업이익 173억원 달성

SK해운(대표 황규호)이 올해 2분기 54억원의 영업이익을 기록하며 상반기 총 173억원의 영업이익을 달성했다.

SK해운은 8월 29일 발표한 2012년 반기보고서에 따르면 SK해운은 올해 상반기 1조 3300억원의 매출액과 173억원의 영업이익을 올렸다. 그러나 SK해운은 2분기 영업외 부문에서 손익이 악화되면서 올해 상반기에만 203억원의 당기순손실이 발생했다.

부문별 실적을 살펴보면 SK해운은 올해 상반기 해운부문에서 영업적자를 벗어나지 못했다. SK해운은 올해 상반기 해운부문에서 8074억원의 매출액을 달성했으나 원가 상승으로 65억원의 영업적자를 기록했고 병커링 부문을 비롯한 기타 부문의 영업이익이 크게 늘어나면서 전체적으로 흑자기조를 유지했다.

KSS해운

2분기 영업이익 46억원 시현

KSS해운(대표 윤장희)은 지난 8월13일 ▲ 매출액 286억원 ▲ 영업이익 46억원 ▲ 순이익 18억원 등 2012년도 2분기 영업실적을 발표했다.

매출액과 영업이익은 전분기 대비 각각 9.1%, 90%가 증가했으며, 선박취득과 관련한 외화부채잔액에 대한 미실현이익인 외화환산이익의 축소로 순이익은 61.8%가 감소했다.

KSS해운은 최근 LPG 물동량이 셰일가스 및 중동 프로젝트의 활성화 등으로 인해 지속적으로 증가하고 있으며, LPG 운임도 상승세를 유지할 것으로 전망됨에 따라 하반기 실적 또한 호조세를 이어갈 것으로 예상 하고 있다.

폴라리스쉬핑

상반기 영업이익 55.4% 증가

폴라리스쉬핑(대표 김완중)이 2012년 상반기 영업이익이 전년동기 대비 55.4% 증가했다.

폴라리스쉬핑이 지난 8월 14일 발표한 2012년 반기보고서에 따르면 폴라리스쉬핑은 올해 상반기 매출액은 전년대비 36.7% 증가한 2,596억원을 달성했고 영업이익은 55.4% 증가한 362억원을 기록했다. 매출액과 영업이익이 큰폭으로 증가하면서 폴라리스쉬핑은 상반기 178억원의 당기순이익을 달성해 전년대비 78% 증가했다.

한편 폴라리스쉬핑은 국내 최대인 11척의 VLOC선단을 운영하고 있고 세계적으로도 5위권 이내의 VLOC선단을 보유하고 있다. VLOC 이외도 4척의 케이프사이즈 선박을 보유하고 있으며 장기계약에 기반을 둔 안정적인 영업으로 해운불황에도 꾸준한 수익을 내고 있다.

한진해운

선박정시율 93.7%로 세계1위 차지

한진해운(대표 김영민)이 지난 8월 8일 영국 해운전문 컨설팅 업체인 드류리가 실시한 2012년 2/4분기 컨테이너선사 정시성 조사에서 직접 운영 선박의 정시율이 93.7%로 전세계 해운선사 가운데 1위를 차지했다고 밝혔다.

2위, 3위는 머스크라인/Maersk Line(91.2%)과 함부르크 수드/Hamburg Sud (87.1%)가 각각 차지했다.

한진해운은 운영선박 정시율에서 2011년 4/4분기 91%로 1위, 2012년 1/1분기는 92.5%로 머스크라인(92.6%)에 이어 2위를 차지 하였으며 이번 에 93.7%로 다시 1위에 올라 머스크와 함께 가장 신뢰도 높은 선사로 자리매김하고 있다고 드류리는 밝혔다.

이번 조사에 집계된 해운선사 선박 총 3,194척의 전체 평균 정시율은 75.7%로 72.3%에 그쳤던 지난1/4분기에 비하여 약 3.4%가 향상되었으며 한진해운이 이번에 달성한 93.7%는 전체 평균에 18% 포인트를 상회하는 수치이다.

선박의 정시율은 입항예정일(ETA)에 맞춰 도착 혹은 예정일부터 하루 전에 도착하는 것을 말하는 수치로 드류리 리포트는 2005년부터 정기적으로 컨테이너선의 정시율을 조사하여 보고하고 있다.

현대상선

임직원 자녀 초청 승선 체험

현대상선(대표 이석희)은 지난 8월 18일 임직원 자녀를 초청해 초대형 컨테이너 선박을 승선 체험하는 행사를 가졌다.

이날 행사에 참가한 임직원과 자녀 40여명은 부산항만공사를 방문해 약 1시간 가량 항만을 투

어하고, 현대부산신항터미널을 견학하는 등 생생한 해운업 현장을 직접 보고 체험하는 기회를 가졌다.



또한 6,800TEU급 초대형 컨테이너선 ‘현대 자카르타(Hyundai Jakarta)호’에 오른 아이들은 선장의 설명과 함께 브릿지(선박을 조종하는 공간), 기관실, 갑판 등 작업공간을 비롯해 해상직원들이 생활하는 개인 방, 휴게실까지 선박의 곳곳을 둘러보는 등 선원들의 일상을 체험했다. 현대상선은 2009년 첫 시행한 이후 임직원들의 호응이 높아 매년 여름방학을 맞이한 임직원 자녀들을 초청해 승선 체험을 지속적으로 개최하고 있다.

흥아해운

1,032TEU급 컨테이너선 인수



흥아해운(대표 이윤재)은 지난 7월 30일

1,032TEU급 풀 컨테이너 선을 인수했다고 8월 10일 밝혔다.

‘흥아비너스(M/V HEUNG-A VENUS)’로 명명된 이 선박은 일정기간의 본선수리를 거쳐 흥아해운의 주력항로인 BHS항로(부산-울산-광양-홍콩-호치민-방콕-람차방-홍콩)에 투입되어, 8월10일 부산항을 처녀출항했다.

이 선박은 길이 162m, 너비 26m이며, 19노트의 속도로 운항할 수 있으며 20피트 기준 1,032TEU를 적재할 수 있는 선박으로서 기존 흥아해운의 주력선단인 M/V HEUNG-A ASIA, HEUNG-A DRAGON과 같은 자매선형으로 방콕맥스 선박이다.

흥아해운 관계자는 “이번 새로운 컨테이너선 인수로 주력항로인 BHS항로에서 더욱 안정적인 정기선 서비스를 제공할 수 있게 되었으며, 앞으로도 대 고객 서비스 개선을 위하여 운항선대의 최신화와 최적화된 운항계획을 수립할 예정”이라고 전했다.

한편 이번 선박 인수로 흥아해운은 사선 27척을 포함 총 39척의 운항선대를 운용하게 됐다.

부산항만공사

국내외 선사 마케팅 활동 펼쳐

부산항만공사(사장 임기택)가 8월 24일 국내외 선사 대표자들을 상대로 물동량 유치 마케팅 활동을 펼쳤다.

BPA 임기택 사장은 이날 오후 서울에서 주한 외국적선사 대표자 협의회 소속 21개사 대표자와 간담회를 갖고, 부산항에 대한 지속적인 이용을 요청했다.

임 사장은 “최근 글로벌 경기침체로 선사의 어려움이 가중되고 부산항의 물동량 증가세도 꺾이고 있다”면서 “부산항의 물동량 증대에 함께 힘을 모으자”고 말했다.

임 사장은 또 “부산항도 선사들이 이용하는데 있어 불편함이 없도록 최상의 서비스를 제공할 수 있도록 하겠다”며 “필요시 선사에 대한 지원 방안도 다각적으로 검토하겠다”고 밝혔다.

이 자리에서 외국적 선사 대표들은 “다양한 인센티브 시행 등 환적화물 유치를 위한 BPA의 노력을 높게 평가한다”며 “이같은 노력들이 오늘의 부산항을 만들었다”고 말했다.

이들은 또 “글로벌 경기 침체에 따른 물동량 감소 등으로 선사들이 큰 어려움에 처해있다”며 “BPA가 선사의 경비 절감을 위해 앞장서달라”고 요청했다.

울산항만공사

항만운영정보시스템 고도화 추진

울산항만공사(사장 박종록)가 고객중심의 항만 운영을 위한 항만운영정보시스템 고도화를 추진한다. 이번 ‘울산항만공사 항만운영정보시스템 (Port-MIS 2.0) 고도화 사업’은 올 연말 완료를 목표로 국토해양부의 항만운영정보시스템과 연계된 고도화 작업으로서, 정부와 전국 4개 항만 간의 업무 표준화 및 단일관리체계를 통해 우리나라 항만의 경쟁력을 강화하는 한편, 이용고객들의 업무편리성 제고에 목적을 두고 있다.

이를 위해 기존 서버기반의 항만운영정보시스템을 웹기반으로 변경하고, 홈페이지를 통해 고객에게 제공되는 항만운영정보서비스와 고객맞춤형 서비스도 새로운 시스템에 맞춰 이용고객들에게 차별화된 서비스를 선보일 계획이다.

또한 고객들의 편의증대를 위해 항만시설 사용료 징수방식도 변경된다. 기존 종이고지서로 납부하는 방식에서 은행을 방문하지 않고 인터넷을 통한 가상계좌서비스로 간편하게 항만시설사용료를 납부할 수 있게 된다.

울산항만공사는 이번 사업을 통해 울산항의 환

경에 맞는 최적화된 항만운영정보시스템(Port-MIS 2.0)을 구축하고, 전국적으로 표준화된 항만 운영시스템으로 제도개선과 정책변화에 신속하게 대응하여 울산항을 이용하는 고객들의 편의증진을 위해 더욱 노력해 나갈 계획이다.

인천항만공사

환적화물인센티브 신설

인천항만공사(사장 김춘선)가 인천항만 관련기업을 대상으로 한 2012년 인천항 인센티브 제도 지급 기준을 확정했다.

인천항 물동량 창출에 기여한 선사 및 화주기업을 대상으로 총 25억원 규모 안에서 인센티브를 지급해 인천지역 항만물류업계에 실질적인 도움이 될 수 있도록 한다는 것이 골자다.

세계경제와 해운경기 침체로 수출입화물 비중이 특히 높은 인천항이 울들어 물동량 소폭 감소세를 보이면서 많은 업체들이 경영난을 호소하는 현실을 감안한 조치다.

올해 인센티브는 선사 및 중소형 화주기업을 대상으로 지급된다.

선사 인센티브의 경우 신규항로 및 원양항로 개설선사, 화물처리량 상위선사와 물동량 증가(2% 이상)선사, 환적화물 처리선사 및 연안해운 운항선사가 대상이다.

올해는 특히 인천신항 개장 임박에 따른 중장기적 환적화물 유치기반 마련을 위해 환적화물 인센티브가 신설돼 눈길을 끈다.

화주인센티브의 경우 인천항을 이용한 컨테이너 수출입량이 전년 대비 2% 이상 증가한 화주와 '12년 신규로 인천항을 이용한 화주면 받을 수 있다. 모두 중소기업 화주를 대상으로 지급될 예정이다.

IPA는 그동안 인센티브제의 실효성 논란이 지속적으로 제기된 점을 감안, 신규항로 인센티브

해당선사의 자격조건을 강화하는 한편 물동량 증가선사 인센티브의 경우 과거 3년간의 인천항 화물처리 추세를 반영한 우대조건을 적용하는 등, 합리적인 인센티브 지급을 위해 노력했다고 설명했다.

여수광양항만공사

창립 1주년 기념식 거행



여수광양항만공사(사장 이상조)가 창립 1주년을 맞아 미래가치를 창출하는 종합항만으로의 도약을 선언했다.

지난 8월 19일로 창립 1주년을 맞는 YGPA는 14일 뉴 비전 선포식 및 창립기념식을 비롯해 15~17일까지 서울 르네상스호텔에서 광양항 국제포럼을 개최하는 등 다양한 기념행사를 가졌다.

미래가치를 창출하는 종합항만이라는 뉴 비전 2020을 제시할 예정인 YGPA는 지난 1년간 자립기반 및 재무건정성 확보 등을 통한 안정적인 성장기반을 구축하는데 역량을 집중해 왔다.

그 결과 외형적인 성장을 일궈 내는데 성공했다는 평가를 받고 있다. 2011년 컨테이너물동량 208만5000TEU, 총물동량 2억3400만톤을 처리해 부산에 이어 국내 2위, 세계 16위 복합물류항만 위상을 지켜냈다.

올 들어서도 유럽발 경제위기, 중국 경제성장 저하, 화물연대 파업 등 악재 속에서도 7월말 현재 123만TEU를 처리해 전년과 비슷한 수준을

유지하고 있다.

또한 물동량 확보를 위한 마케팅에 적극 나서 기항선박을 주 72항차에서 75항차로 증차시켰으며 머스크사의 1만5,500TEU급, MSC사의 1만4,000TEU급, 한진해운의 1만3,100TEU급 초대형 선박의 광양항 기항을 이끌어 내기도 했다.

광양항 활성화를 위한 배후물류단지 투자유치 활동도 가시적인 성과를 보이고 있다.

한국선급

부산 신사옥 이전

한국선급(회장 오공균)이 부산 신사옥으로 이전하여 새로운 부산시대를 맞이한다.

한국선급의 신사옥 주소는 부산광역시 강서구 명지오션시티9로 36이다. 단, 신성장산업본부(신성장산업총괄팀, 신성장기술지원팀, 환경플랜트팀, 신재생에너지팀, 함정기술팀, 함정업무팀), 인증원(시스템인증팀, 제품인증팀), 선박해양시스템연구원(해사연구팀, 융합연구팀)은 현재 대덕단지내의 대전 사옥에 잔류했다.

부산 신사옥 공식 준공식은 9월 13일(목) 오전 10시 30분부터 신사옥에서 개최되었으며, 12일에는 해운대 영화의 전당에서 전야제인 고객초청 음악회를 개최했다.

해양환경관리공단

네덜란드 SMIT와 MOU 체결

해양환경관리공단(이사장 박인섭)은 8월 20일, 세계 3대 구난전문기업중 하나인 네덜란드의 SMIT Salvage와 해난 사고시 실무협력을 위한 양해각서(MOU)를 체결했다.

이번 MOU 체결식은 공단 박인섭 이사장과 SMIT Salvage의 존 하프워 사장이 참석한 가운데 서울 인터컨티넨탈호텔에서 개최됐다.

SMIT Salvage는 해양환경관리공단이 1998년 침몰선 제1유일호와 제3오성호의 잔존유를 제거하고, 2011년 포항 앞바다에 침몰해있던 경신호의 잔존유 634kl를 성공적으로 제거하는데 소중한 파트너 역할을 수행했다.

이번 MOU 체결은 '해상에서의 기름/HNS사고, 선박충돌, 전복, 좌초 등'에 관한 정보교환과 각종 인적, 물적 교류에 협력하기 위해 이루어졌다.

한국해운조합

공제 가입선박 안전점검

한국해운조합(이사장 이인수)은 8월 27일부터 10월 26일까지 두달간 선주배상책임공제 가입선박에 대한 안전점검을 실시한다.

이번 안전점검은 선박의 해양사고를 사전에 예방하고 효율적인 위험관리를 통하여 조합원들의 안정적 사업운영을 지원하고, 차별화된 서비스를 제공하기 위해 선주배상책임공제(P&I)에 가입한 선박 197척을 대상으로 진행 된다.

1999년부터 매년 실시되고 있는 동 안전점검은 선주배상책임공제(P&I)에 가입된 선박을 대상으로 진수일자 기준 매 3년마다 1회 실시하고 있으며 사고다발 선사 선박의 경우 매년 점검대상에 포함하여 점검을 실시한다.

점검에 따른 비용은 조합원의 부담 경감과 공제 가입 선박의 안정적 운영을 위하여 조합에서 일괄 부담하고 있으며, 권고사항에 따른 추가검사 또한 조합비용으로 지원하고 있다.

특히 올해 안전점검은 선박안전기술공단 및 항만운송사업법에 의한 감정사업 업체 중 검사 대행 희망업체를 대상으로 선정평가회를 개최하여 선정된 상위 5개 업체가 위탁검사를 실시함에 따라 보다 전문적이고 체계적인 점검으로 이루어질 것으로 전망했다.

한국해양대학교

미래해양과학자 전형 신설

한국해양대학교(총장 박한일)는 세계 수준의 해양인재양성 및 연구 중심대학으로 새롭게 도약하기 위해 상위권 학생들을 선발, 4년 동안 학비 전액 장학금의 혜택 등을 주는 미래해양과학자 전형(가칭)을 2014학년도에 신설해 10여명을 선발키로 했다.

한국해양대는 한국해양과학기술원(KIOST) 등 해양수산 관련 공공기관이 대거 이전해 옴에 따라 수학능력시험성적 상위 5% 정도의 우수학생들을 선발, 향후 해양전문가로 발전 가능성 있는 인재의 조기 발굴 및 육성에 힘쓰는 방침이다.

미래해양과학자전형으로 선발된 학생들에게는 합격 후 매학기 학점 3.0 이상일 경우 4년간 전액 장학금 지급, 기숙사 우선배정 및 기숙사비 전액 지급 등의 파격적인 혜택이 제공된다. 실습실 및 연구실의 우선 입소 배정은 물론 연 360만원의 학습보조비를 지급하고 학업에 대한 정기적인 모니터링과 1:1 책임교수제 운영, 남극 세종기지와 남태평양 국섬 방문 및 각종 연구 참여 기회 제공으로 해당 학생들에게 지속적인 피드백과 지원을 펼칠 예정이다.

특히 대학 측은 한국해양과학기술원(KIOST)과 대학의 학부과정 및 대학원 과정을 연계하는 프로그램을 통해 미래해양과학자 리더 육성의 발판을 더욱 넓혀갈 계획이다. 단과대학별로 2~3명의 소수정예 학생들을 전폭적으로 지원하여 학부과정 졸업 후 전원 해양과학기술분야 석·박사 과정을 이수토록 한 뒤 해양 분야 우수과학자로 육성하여 KIOST 등 연구원 및 학계로의 취업 진출을 돕기로 했다.

KMI, 제6차 CEO 초청 해운시황 설명회 개최

세계 경제 변화와 하반기 해운시황 전망 발표

한국해양수산개발원(원장 김학소)은 9월 12일 (목) 오전 7시 30분부터 제6차 CEO 초청 해운시황 설명회를 개최했다.

서울 엘타워에서 열린 이번 행사는 한국해양수산개발원 김학소 원장이 개회사를 하고, 국토해양부 주성호 차관이 참석하여 해운업계 CEO와 함께 중국 경제 전망과 하반기 해운시황에 대한 주제발표를 듣고 의견을 나누었다.

한국외국어대학교 오승렬 교수가 '차이나 리스크 평가와 전망'이라는 주제발표를 통해 중국시장의 위험요인과 이에 대한 대응방안을 심도 깊게 제시했다.

특히 오승렬 교수는 중국시장의 양적 지표는 최소 3~4년 간은 안정적인 모습을 보일 것이라고 전제하면서, 우리 해운기업들이 중국시장을 활용하기 위해서는 질적인 변화에 더욱 주목해야 한다고 주장했다.

특히 1조 위안(환화 180조원)의 SOC 투자 승인은 비록 그 규모가 2008년의 4조 위안 규모보다는 적지만 중국 경제가 더 이상의 경기 둔화를 허용하지 않겠다는 정책적 의지를 표명한 신호를 보낸 것으로 이해해야 한다고 전했다.

중앙정부의 방향성에 힘입어 각 지방 정부의 개발 프로젝트가 잇따를 것으로 보고 관련 기업은 개별 프로젝트에 관심을 갖고 기회를 찾는 노력이 요구된다고 강조했다.

또한 각 성별로 분할된 중국경제가 거대 단일시장화 되고 새로운 아시아 경제권을 형성해나갈 것이라는 점, 자금의 불황을 계기로 중국내 해운산업을 포함한 전산업 구조조정이 이루어질 것이라는 점 등을 염두에 둘 필요가 있다는 것이다.

이와는 별도로 중국의 물류시장에서 중국기업은

우리나라의 강점인 정보통신기술(IT)에 취약하기 때문에, 우리 기업들이 IT기술을 적극 활용하여 중국시장에 진출한다면 큰 성과를 거둘 수 있다고 주장했다.

한편 한국해양수산개발원은 '세계 경제 변화와 하반기 해운시황 전망'을 통해 세계경제의 성장 둔화에 따라 물동량 증가세가 둔화되면서 선박공급 압박으로 2013년까지는 시황회복이 어려울 것이라고 전망했다.

이같은 해운시황 악화로 세계 해운업계가 혹독한 시련을 겪고 있다면서, 특히 우리나라 해운기업의 재무상황 또한 매우 어렵다는 사실을 지적했다.

따라서 해운기업의 부채문제가 연착륙할 수 있도록 단기/장기 정책대응을 강화하는 한편 해운기업도 장기화 가능성이 있는 해운불황에 대비한 중장기 전략 수립이 필요하다고 강조했다.

중장기적으로는 컨테이너 원양선사와 근해선사 간의 전략적 협력을 강화하여 국내선사의 경쟁력을 강화하고, 정부는 이들 선사에 적합한 육성책을 개발할 필요성을 제기했다.

마지막으로, 해운/조선/화주의 상생발전을 위해 자금공급 역할을 하는 금융부문의 혁신적 노력이 필요하다고 강조했다.

이날 세미나에 참석한 주성호 국토해양부 제2차관은 해운업이 국가경제에서 차지하는 중요성과 함께 해운업계의 어려움을 정부에서도 알고 있다고 하면서, 해운위기 극복을 위해 계속적으로 노력하고 있다고 설명했다.

한편, 설명회 참석자들은 최근의 중/일 갈등, 중국의 권력교체기의 불확실성 및 관 주도경제, Port Alliance 전략 등을 중국시장을 활용을 위한 전략과 연계해야 한다는 점에 대해 공감했다.

국토부, 소말리아 해적대응 해상훈련 실시

실전대응 역량강화를 통해 대처능력 향상



국토해양부(장관 권도엽)는 8월 8일(수), 거제 인근 해상에서 “민·관·군 합동으로 소말리아 해적 대응 해상훈련을 실시했다”고 밝혔다.

제11진 청해부대(강감찬함)의 아덴만 파견(8.20)에 앞서 소말리아 해적에 대한 실전대응 역량강화를 위해 실제 인도양을 통항중인 선박(한진해운 라스라판, 93,769톤)이 운항 중인 상황을 가정하여 실질적인 주야간 훈련을 실시하였다.

이번 훈련은 참여 선사의 경우 해적공격을 만났을 때와 피랍되었을 때 대응요령을 숙지하고 민관군 관계기관 간에 비상연락체계를 점검하며 청해부대의 경우 실제 상황에서의 피랍선박과 선원의 구출작전을 어떻게 수행할 것인지에 중점을 두고 진행되었으며, 해적공격을 받은 선박에서 해적피습 비상신호(SASS)를 발신하는 것으로부터 훈련이 시작되어 국토해양부(해양항만종합상황실)에서 선박의 해적피습 상황을 청해부대 등 유관기관에 전파하였다.

이에 청해부대가 함정 및 헬기로 추적하고 사격

을 실시하여 피랍선박을 정선시킨 후 고속단정을 통해 공격팀이 12m 높이의 피랍상선에 올라가 해적을 진압하고 선원대피처(Citadel)에 대피한 선원들을 구출하면서 이번 훈련이 성공적으로 종료되었다.

이번 훈련에는 국토해양부, 국방부, 합동참모본부, 해군작전사령부, 및 한진해운 등이 참여하였으며, 해적에 피랍된 선박·선원을 구출하기 위해 4,400톤급 구축함인 강감찬함을 비롯, 대잠헬기 1기, 고속단정 3척 등이 투입되었다.

8월 중순 출항하는 강감찬함은 아덴만 파견기간 6개월 동안 아덴만을 매주 왕복하면서 우리 선박들을 호송할 예정이다.

국토해양부 관계자는 “실전과 같은 훈련을 통해 대해적 작전의 효율과 신속한 대처능력이 보다 강화되어 우리 선박의 안전운행에도 기여하게 될 것”이라고 밝혔으며, 올 상반기에 발생한 전 세계 해적공격 177건 중 소말리아에서 69건(39%)이 발생하였음을 설명하면서, 인도양 같은 넓은 바다에서 한국을 비롯한 주요 해운국의 함정만으로 모든 선박을 완벽하게 보호하기에는 한계가 있다고 전했다.

따라서, 해군함정 호송을 받기 어려운 해역에서는 선박·선사에서 자구책을 강화하고 ‘소말리아 해적위험해역 통항지침’을 철저하게 이행하는 것이 무엇보다 중요하므로 해운선사의 적극적인 참여와 이행을 당부하였다.

중해심, 선박 운항간 근접한 상태 회피 강조

선박간 충돌을 피하기 위해 충분한 협력 필요

중앙해양안전심판원(원장 선원표)은「화물선 A호 · 컨테이너선 B호 충돌사건」의 재결을 통해 선박끼리 “매우 근접한 상태”가 되는 것을 미연에 방지하고, 만약 이미 매우 근접한 상태가 되었다면 적극적이고 적절한 선박운용술에 따라 충돌에 이르지 않도록 조신하여야 한다고 판시했다.

이번 사건은 2011년 12월 14일 여수 외항에서 대형선 두 척이 서로의 진로를 횡단하던 중 VHF(Very High Frequency, 초단파무선전화)로 양 선박의 진로에 대한 협의를 했으나, 통화 당시 “매우 근접한 상태”의 엄중성을 깨닫지 못한 채 양 측 모두 적절한 피항동작을 취하지 못해서 발생한 충돌사건으로, 피항선의 동작만으로는 충돌을 피할 수 없다고 판단되는 “매우 근접한 상태”에서는 유지

선도 충돌을 피하기 위하여 충분한 협력을 하여야 한다고 판시한 것으로 선원의 안전의식제고와 선박의 교통질서확립에 좋은 계기가 될 것으로 본다.

중앙해양안전심판원은 또한, 이번 재결에서 선박간 주된 통신기기인 VHF를 남용하는데 따른 문제점에 대해서도 언급하였다. “해상에서 선박이 교차항해 시에는 항법에 따른 피항 동작이 우선이며 불필요한 VHF 사용으로 피항시기를 놓치는 어리석음을 범하지 말아야 한다.”라고 판시하면서, “VHF의 사용은 ‘매우 근접한 상태’가 도래하기 전까지 사용하는 것이 바람직하고 이미 ‘매우 근접한 상태’가 되었다면 적극적이고 적절한 선박운용술에 따라 충돌에 이르지 않도록 조신하여야 할 것이다.”라고 VHF의 남용에 대해서도 주의할 것을 당부하였다.

Alphaliner 컨테이너 시황 하락 전망

계선 선박 감소 등 시황 하락 위험요소 경고

Alphaliner사는 컨테이너 시장에 중요한 하락 위험요소가 있다고 경고했다. 8월 이후 운임시장의 약세를 언급하며 선사들의 4분기 실적의 적자전환 가능성을 전망했다. 2012년 2분기 대다수의 컨테이너 선사들은 자사의 재무능력을 향상시켰다. Alphaliner사에 의하면 선사들의 1분기 평균 영업이익 마진이 -12%에서 +1%로 증가했다고 발표했다. 동상황의 원인으로는 평균 중국발 컨테이너 운임지수(CCFI)가 약 31% 상승하고 380연료유 가격은 1분기 대비 9% 하락하는 등 운임상승과 2분기 잠시 하락

세를 보인 벙커비용 때문인 것으로 알려졌다.

Alphaliner사는 계선 중인 컨테이너 선대가 8월 넷째 주 54만6,000TEU에서 9월 둘째 주 53만 TEU로 하락했다는 것에 주목했지만 반면에 Lloyd's List는 선주들에게 돌아오는 추가적인 선박 반환으로 인해 크리스마스 시즌까지 계선 중인 선박들이 증가할 것으로 예상했다.

또한 Forward Freight Rates는 시장 하락 압력이 향후 5개월간 지속되어 TEU당 1,000달러 이하로 하락할 것을 시사했다.

일본선주들 유동성 확보위해 중고선 대량 매각

선가하락에 따른 손실 불구 금융권에서 매각주문



일본선주들이 유동성 확보를 위해 중고선을 대량 매각하면서 중고선가가 지속적으로 하락하고 있다.

벌크선과 유조선 시황 침체로 최근 중고선시장에서는 장부가치에 비해 현저하게 낮은 가격으로 중고선들이 시장에 나오고 있다.

현 시점에서의 선박매각은 일본선주들에게 큰 매각손실을 강요하고 있지만, 목전의 운전자금 확보 때문에 은행주도로 매각이 이루어지고 있다. 최근 중고선시장에 매물로 나온 선박들 가운데 산코(三光)기선 오퍼레이터사의 실적악화에 따른 정기용선으로부터 이탈한 선박들도 포함되어 있다.

중고선시장에서는 일본선주 보유의 18만DWT급 「오리엔트 베가」호가 해외바이어에게 3,700만달러 이하로 매각교섭이 진행되고 있는데, 이 선박은 2011년에 준공된 신조선에 가까운 케이프사이즈이다.

시장관계자에 의하면, 동 선박은 일본 이마바리(今治)조선소에서 2011년6월에 준공되어 산코(三光)기선이 계약기간 13년, 1일당 2만2,000달러 전후에서 정기용선계약을 맺었었던 것으로 알려지고 있다.

산코(三光)기선의 회사정리법신청에 따라 용선료가 감액됐기 때문에 일본선주가 정기용선을 파기하고 중고선시장에 매물로 내놨다.

일본대형선사의 중고선 담당자는 “올들어 드라이벌크와 유조선시황의 침체지속으로 전업 오퍼레이터의 실적이 크게 악화돼 용선료의 감액이나 용선해약이 증가함에 따라 선가가 높은 신조선이나 선령이 낮은 케이프사이즈와 파나마크 벌크선의 매각이 증가하고 있다”고 말했다.

영국 클락스사에 따르면 18만DWT급 신조 케이프사이즈의 리세일 가격은 지난 2008년 9월 리먼쇼크 이후 2009년 1척당 7,300만달러까지 떨어진 데 이어 금년 8월 시점에서는 4,200만달러 수준으로 폭락했다.

그럼에도 불구하고 일본선주들이 중고선을 잇따라 매각하는 이유는 엔고와 용선료의 수입감소에 따른 운전자금 등의 유동성 부족 때문이다.

한편, 전업 오퍼레이터사들은 최근들어 금융기관에서 해운시황의 침체에 대하여 근본적인 합리화대책을 요구하고 있어, 용선해약이나 신조선 취소 등의 위약금의 산정을 시작한 것으로 전해지고 있다.

선주들은 용선기간 만료 전에 선박을 돌려받았을 경우 유동성 확보에 문제가 생길 뿐만 아니라 현재의 스팟시황으로는 새롭게 정기용선처를 찾아도 적자운항을 강요당할 수 밖에 없는 상황이다.

이 때문에, 일본 시중은행이나 지방은행 등 금융기관들은 리스크 대상이 되는 일본선주에 대하여 은행주도로 중고선 매각을 재촉하는 사례가 더욱 늘 것으로 예상되고 있다.

Supramax시장, 신조선보다 중고선 선호

선복과잉현상으로 인한 시장불황이 원인

Supramax선주들은 선대 확장을 위해 신조선보다 중고선 구입을 선호하는 것으로 알려졌다.

선박중개업자는 중고선과 신조선사이에 가격차로 인해 신조선 구입이 유리한 상황이지만 대다수의 Supramax 선주들은 신조선보다 중고선 구입을 선호하고 있다고 밝혔다. Clarkson의 S&P Database는 2012년 중고선은 총 66척, 신조선 거래는 27척, 4만~6만DWT의 거래가 이루어졌으며 이와 대조적으로 2011년에는 신조선 거래 122척, 중고선 거래 103척으로 신조선 거래가 조금 더 선호되었다고 밝혔다.

신조선 발주 감소는 선복과잉현상이 팽배한 Dry Bulk 선형에서 특히 일반적인 현상으로 시장 불황 속에서 선대확장을 원하는 선주들에게 Supramax 벌크선은 다른 벌크선보다 좀 더 높은 수익을 얻을 수 있는 선형이다. 선박중개업자들은 2010년 건조된 5만8,609DWT급 Supramax Thalassini Niki호와 Thalassini Kyra호의 거래에 대해 언급하며 각각 2,250만달러에 그리스 Trade Fortune사에 매각되었다고 발표했다. 최근 주간 S&P 보고서에 따르면 2척의 선박이 정기용선 시장에 매물로 나왔으며 Thalassini Kyra호는 약 1년, 일일 용선료 1만300달러, Thalassini Niki호는 약 3년 일일 용선료 1만7,000달러인 것으로 알려졌다. 전문가들은 위 선박들이 용선기간동안 700만 달러 이하의 운영비가 들어가며 약 1,900만 달러의 수익을 올릴 것으로 예측했다.

발틱해운거래소 FFA(Forward Freight Agreement) 시장은 Supramax 운임이 2014년 전까지 일일 1만달러 이상 회복되지 못할 것으로 예상하고 있지만 VesselsValue는 Thalassini Niki호와 Thalassini Kyra호 두 척의 선박가격을 각각 2,310만달러로 측정함으로써 향후 시장 상황에 대해 긍정적인 전망을 내놓았다.

카타르 일본에 LNG 2,000만톤 추가 공급 일본 핵 발전 축소에 따라 LNG수입 증가

카타르는 일본에 추가적인 LNG 2,000만톤 공급에 동의함으로써 LNG공급국으로써의 자국의 위치를 강화했다. 이러한 움직임은 자국의 핵 발전 산업을 억제하고 향후 LNG수요를 증가시키려는 일본의 정책으로 인해 나타나고 있다. 카타르는 이번 LNG수출을 통해 LNG주요 수출국으로써의 위치를 확고히 할 것으로 예상된다.

카타르는 최근 경쟁국으로 떠오른 호주나 미국의 등장으로 인해 일본으로의 LNG수출량을 신장시키려 하고 있다. 단계적으로 핵 발전 시설을 감소해 나간다는 일본의 결정에 따라 일본의 LNG 수입량을 확보하려는 주요 수출국간의 경쟁이 예상되며 전문가들은 일본이 자국의 LNG 수입을 작년 약 8,000만톤에서 2020년까지 연간 약 1억톤으로 증가시킬 것으로 전망했다.

현재 약 120척의 선박이 일본으로 LNG를 수송하고 있으며 2020년에는 150척으로 늘어날 전망이다. 카타르 가스사의 CEO Khalid bin Khalifa al-Thani는 세계 최대 LNG생산국이 되기 위해 우리는 LNG를 필요로 하는 어느 곳이라도 파는 것이 핵심 마케팅 원칙이라고 밝혔다.

리비아 최대 정유소 재가동 시작

Aframax시장 회복세 지연 예상

리비아 정부는 Ras Lanuf정유사가 8월말부터 공장가동을 시작한다고 발표했다. 22만BPD를 처리할 수 있는 Ras Lanuf사는 2011년 리비아사태로 인해 문을 닫기 전까지 남부유럽에 등유와 나프타를 공급하는 핵심 생산지였다. 하지만 2011년 3월, 리비아 사태 중 Ras Lanuf 정유소는 정부군에 의해 폭파되어 생산을 중단했다.

정유소가 재가동됨에 따라 리비아 내 정유량이 늘어날 것으로 예상되며 향후 나타날 리비아의 원유 수출량이 감소가 Aframax시장에 부정적인 영향을 끼칠 것으로 전망된다. 동 상황으로 인해 현재 리비아 원유 수출량의 15%에 해당하는 선적량이 감소할 것으로 예측되며 반면에 Product Tanker시장의 활성화가 주목받고 있다.

미국의 통계에 의하면 7월 기준 리비아의 원유 생산량은 리비아 사태 전보다 25만BPD부족한 140만BPD를 기록했다고 알려졌다. 한편, 지중해 Aframax 시장은 이미 선복과잉현상으로 인해 대다수의 선박이 계류 중인 것으로 알려졌으며 발틱 해운거래소 Ceyhan-Lavera 기준항로의 운임은 지난 2월 이후 최저치인 W80.14(일일수익 3,368달러)까지 하락했다. 이는 일일 최대 약 8,000달러로 알려진 Aframax 선형의 평균운영비에 못 미치는 수준이다.

현재 리비아의 총 정유량은 37만8,000BPD로 리비아의 5개 정유소 중 Ras Lanuf 지역과 Zawiyah 지역이 가장 큰 것으로 알려졌으며 일일 12만BPD의 정유능력을 가지고 있는 것으로 알려졌다.

CMA CGM사 2012년 2분기 흑자전환

자산매각 등을 통한 재정 구조조정 성공

CMA CGM사는 2012년 2분기 1억7,800만 달러의 흑자를 기록했다. 1분기 2억4,800만 달러의 적자를 기록했던 CMA CGM사는 재정 구조조정과 자산매각을 완료함에 따라 금년은 흑자로 마감할 것으로 전망했다. CMA CGM사의 수익은 전년대비 12% 상승한 41억 달러, EBITDA(Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation and Amortisation, 법인세이자감가상각비차감전이익)가 4억6,000만 달러를 기록했고 2분기 컨테이너 수송량 역시 전년대비 8% 증가한 270만 TEU를 기록하는 등 이에 따라 경영진은 긍정적인 수치에

힘입어 3분기에도 흑자를 예상하고 있다.

그러나 전문가들은 CMA CGM사의 총 순부채가 여전히 50억 달러를 초과하고 있으며 이는 아직 위기에서 벗어난 것이 아니라고 언급하며 우려를 표명했다. 한편 CMA CGM사는 운영비용 절감과 절약 프로그램을 통해 2012년 상반기 총 2억9,400만 달러를 절감했으며 산하 크루즈 선사인 La Compagnie du Ponant를 Bridgepoint사에 매각했다. 이는 자사의 사업전략 재수립과 비핵심 자산매각을 통한 재정 구조조정에 초점을 맞춘 것으로 알려졌다.

CMES사 저속운항 등 운영비 절감 방안 시행

향후 COA와 삼각무역으로 불황타게 추진

중국의 Tanker선사인 China Merchants Energy Shipping(CMES)사가 COA(Contract of Affreightment, 장기용선계약)와 삼각무역을 물색 중이라고 발표했다. CMES사는 운임하락으로 인해 금년 상반기 Tanker운영 수익이 전년대비 9.3% 하락한 것으로 나타났으며 2012년 하반기 35척의 신조선 인도로 세계 VLCC선대가 5.9% 증가, 선복과잉현상으로 인해 운임회복이 어려울 것으로 예상했다. 이에 대해 CMES사는 Sinopec사와 체결한 COA에 의해 확보되는 수입을 기본으로 향후 운영방침을 밝혔다.

CMES사는 중동, 동남아시아, 북동아시아, 호주 그리고 미국서부 항로를 운행하는 자사의 Aframax선대를 효율적으로 활용하기 위해 삼각무역을 추구하고 있는 것으로 알려졌다. 운영비 절감을 위해 저속운항 등의 방안을 실시하고 있다고 발표했다. 13척의 VLCC선을 포함해 총 21척으로 구성된 CMES사의 Tanker선대는 금년 상반기

VLCC운임이 예상치보다 높았다고 발표하며 그 원인을 이란제재로 인해 구매자들의 원유비축현상 때문이라고 분석했다. 7월 이란 제재가 발효됨에 따라 CMES사는 3분기 들어 VLCC시장이 더욱 악화되고 4분기 들어 소폭 회복세를 기록할 것으로 예측했다. 200만DWT, 21척으로 구성된 CMES사의 Dry Bulk선대는 운영수익이 하락한 것으로 알려졌다. 이에 따라 CMES사는 중국의 철광석 수요 약화와 신조선 인도로 인한 선복과잉현상이 본 결과를 초래했으며 높은 벙커유가로 인해 시황회복이 어려울 것으로 전망했다. CMES사는 3,4월 잠시 동안의 시장 회복기에 자사의 벌크선에 대한 단기 및 중기 용선계약을 맺은 것으로 알려졌다. CMES사의 2012년 상반기 순이익은 전년대비 59.3% 하락한 1,280만달러로 다른 주요 중국 탱커 선주들은(Nanjing Tanke사, China Shipping Development사) 적자를 기록한 가운데 향후 CMES사의 행보에 귀추가 주목된다.

영국, 아프리카 해적 퇴치 촉구

점점 증가하는 서아프리카의 해적문제에 의해 FCO(Foreign and Commonwealth Office, 영국외무성)가 해당지역의 해적관리방안과 Maritime Trade Information Centre(연해무역정보센터) 설립을 고려하고 있는 것으로 알려졌다.

ICS(International Chamber of Shipping, 국제해운회의소)의 컨퍼런스에서 영국외무성의 대변인 James Hughes는 기니만에서의 해적활동을 해결하기 위해서 조직적이고 종합적이며 효율적인 접근이 필요하다고 발표했다. 가나를 기반으로 한 Maritime Trade Information Centre는 2011년 10월 처음으로 제시된 의견이다.

Mr. Hughes씨는 영국은 해적활동이 빈번한 서아프리카 국가들의 영해상 치안유지를 위한 노력을 기울이고 있다고 밝히며 The Oil Companies International Marine Forum(OCIMF)과 FCO는 정보를 공유하고 인도양에서의 항해에 대한 조기경보시스템을 목표로 하는 파트너십을 체결했다.

SAMI(Security Association for the Maritime Industry, 해양산업보안협회)의 창립자 Peter Cook씨는 기니만의 상황이 점차 악화되어가고 있다고 주장하며 많은 선주들이 해적활동지역에 보안팀을 배치하는 방안을 문의함에 따라 새로운 정책의 도입이 시급한 것으로 알려졌다.

CSAV사 9,000TEU급 신조선 20척 입찰

한국 · 중국 · 일본 8개 조선소 참여

칠레국적선사 CSAV사는 9,000TEU급 20여척의 신조발주에 대해 자신감을 나타냈다. CSAV사는 한국 조선소 5개사, 중국 조선소 2개사, 일본 조선소 1개사 등 10척(옵션 포함 총 20여척)의 컨테이너선 발주를 국제 입찰한 상태이다. 하지만 시장에서는 CSAV사가 파산직전이었던 3년 전을 떠올리며 자금조달문제 등 재정안정성에 의문을 표하고 있다.

CSAV사는 신조선 발주가 최고조에 달했을 때 초대형 컨테이너선을 주문한 선사중 하나로 발주한 컨테이너선의 크기를 1만2,000TEU에서 8,000TEU로 하향 조정한 것으로 알려졌다.

세계 18번째 컨테이너 선사인 Santiago

container line 또한 총 70척, 30만8,000TEU 규모의 선단을 운영하고 있지만 가장 큰 선박은 8,000TEU급인 것으로 나타났다.

Rickmers Group의 CEO인 Ron Widdows씨는 선박의 대형화와 효율성이 사실상 모든 항로에서 요구되며 선사들은 선박운영비용을 줄여야 한다고 경고했으며 CSAV사는 선박의 대형화가 아닌 항로 감축과 발주한 선박의 하향 조정을 통해 선대 개편을 진행하고 있다. 3년 전 파산직전까지 간 후로 구조조정을 통해 금년 2분기 6,170만 달러의 적자를 기록했으며 이는 전년 동기 3억8,140만 달러의 적자에서 약 84%가 감소한 수치이다.

미국 가뭄, 예상보다 피해 적은 듯

Supramax시장 회복세 돌아설 전망

미국의 가뭄으로 인한 피해가 예상보다 하향 조정됨에 따라 Supramax 선형의 피해가 감소될 전망이다. 미국 농무부는 자국의 최근 수확량 예상 보고서를 통해 최근 수치가 전년대비 소폭 하락했다고 밝혔다. 하지만 예상보다 가뭄의 피해가 최소화 되어 옥수수 가격 인하를 주도했다. 미국 농무부는 현재 옥수수 수확량이 종전 예상치인 2억7,380만톤에서 소폭 하락한 2억7,230만톤으로 추정하고 있으며 동 수치는 전년도 수확량인 3억1,580만톤보다 낮은 수확량이지만 전문가들이 예상했던 것보다 높은 수확량을 기록했다고 밝혔다.

Supramax시장에서 미국의 곡물거래가 차지하는 비중은 매우 중요하기 때문에 전문가들은 이번 가뭄이 Supramax시장을 침체시켜 운임을 일일 1,000달러 정도 하락시킬 것으로 예상했었다. 하지만 중개업자들은 미국 농림부의 발표와 옥수수 가격의 하락에도 불구하고 Supramax 시황에 큰 변화가 없다고 설명하며 발틱해운거래소의 미국 Gulf-유럽 항로의 운임이 여전히 일일 1만1,240달러를 유지하고 서아프리카-유럽 기준항로도 3,528달러로 하락한 가운데 향후 Supramax시장 상황에 귀추가 주목된다.

CSA 자국 내 연안 컨테이너 규제 촉구

안전 및 환경기준 등 관련 규정 제정 요구

CSA(China Shipowners' Association, 중국선주협회)는 2012년 상반기 중국국적선사가 대규모 손실을 기록했다고 발표했다. 중국선주협회는 동상항의 원인으로 자국 내 연안 컨테이너선을 지목하며 중국 정부의 관련 규제를 요청했다. China COSCO holdings사와 China Shipping Container Lines는 2012년 상반기 각각 10억 위안(1억5,760만 달러)이상의 손해를 기록했으며 이에 따라 그들의 파산을 막기 위해 정부중재회의를 요청한 상태이다.

3월 이후 몇몇 원양항로의 운임이 급등하는 동안 위 2개 회사는 내수시장에서의 선복과잉현상으로 인해 적자를 기록했으며, 이에 따라 중국교통부가 주관한 회의에서 중국선주협회의 Zhang Shouguo 씨는 운임 덩핑금지와 연안거래 규제를 강력히 요청했다. Zhang씨는 현재 중국법률에 따르면 자국 항을 포함한 국제 서비스를 실시하는 선사들은 가격 책정 근거를 상해해운거래소에 통보해야 하지만 연안 선사들은 이러한 법률적 근거가 없는 것을 언급했다. 또한 정부당국이 관련 규정을 제정하고 연안 시장에 대한 가격책정 시스템을 가능한 신속히 도입하여 운임덤핑과 같이 시장 질서를 어지럽히는 행동들을 금지시켜야 한다고 주장했다.

COSCO, CSCL, Sinotrans, CSC Group 등 11개 주요 선사의 보고서에 의하면 선복과잉현상과 낮은 운임, 높은 병커비용으로 인해 2012년 상반기 연안 컨테이너 시장에서 손실을 기록한 것으로 나타났으며 이들 선사들은 2013년 연안 시장에서의 수익이 급변과 비슷할 것으로 전망했다.

동 상황에서 중국선주협회는 중국정부가 연안 시장의 진입장벽을 높여 선복량을 제한해 운임하

락을 방지하는 방안을 제시했으며 연안 시장의 보다 엄격한 안전 및 환경기준 적용과 선사의 자산 규모에 관한 규정의 제정을 촉구했다. 외항 선사들과 비교했을 때, 현재 중국연안시장과 관련된 데이터는 심각히 부족한 상태로 중국 교통부는 금년부터 연안 컨테이너시장을 추정하기 시작해 6월말 기준 컨선 129척, 약 42만TEU의 선박이 운항 중인 것으로 조사했으며 이에 CSA는 정부에 정보제공을 위해 연안시장 관련 연구부서 설립을 고려 중인 것으로 알려졌다.

Capesize 스팟시장 회복세 유지될까?

대서양-아시아의 선박수요 증가로 9월 셋째 주 발틱해운거래소의 Capesize 지수가 상승했다. 9월 셋째 주 초 1,219p로 시작한 Capesize지수는 9월21일 1,584p로 30% 상승했으며 현재 Capesize 일일 평균수익은 약 7,665달러로 관계자들은 동 상황을 긍정적으로 보고 있는 상태다. Capesize 반등의 이유가 여러 가지이나 가장 큰 이유는 9월 초 발표된 중국의 경기부양책 때문인 것으로 분석되고 있다. 하지만 산업관계자들은 현재 중국의 물동량 증가가 전년도 4분기와 같이 시장을 반등시킬 것에 대해서는 부정적으로 예측했다. 동 상황의 이유는 현재 경기부양액수가 1,500억 달러로 2009년 경기부양액수인 6,000억 달러보다 현저히 떨어지기 때문에 현재 중국의 경기부양책에 따른 물동량 증가는 일시적인 현상이라고 지적했다. 하지만 최근 병커유가도 하락세를 기록하며 Capesize 시장에 긍정적인 요소로 작용하고 있다. 싱가포르 기준 병커유가는 톤당 644달러로 전주 톤당 697달러보다 하락했다. 한편 동 호주의 석탄 생산량이 증가함에 따라 Capesize 시장에 활력을 줄 것으로 예상되는 가운데 회복세 지속에 귀추가 주목되고 있다.

중국 Valemax 정박지 추가 건설 승인

자국 내 철강업계는 긍정적인 반응 표명

Valemax와 같은 초대형 선박에 대한 선사들의 공식적인 반대 입장에도 불구하고 중국은 40만 DWT 벌크선이 수용 가능한 정박지를 추가적으로 건설하기 시작했다. 지방정부와 중국의 국가발전 개혁위원회는 닝보-저우산군도 항구단지에 초대형 운반선을 위한 정박지 2곳의 준비공사를 수행했다고 발표했다.

절강성 지방정부는 닝보-저우산 군도의 철광석 환적프로젝트는 원활히 진행되고 있다고 발표했으며 동 프로젝트는 닝보지역과 저우산지역의 통합에 긍정적인 영향을 끼칠 것으로 예상된다.

중국은 철광석 환적항구와 함께 자국 내 철강공장의 수요를 충족시키기 위한 방안을 찾고 있으며 Valemax로 알려진 초대형 광석 운반선이 접안할 수 있는 항구 3곳이 존재하고 있다. 또한 이외에도 닝보-저우산 단지를 포함한 4곳의 항구가 공사를 진행 중에 있는 것으로 알려졌다.

2012년 초에는 Valemax가 안전과 자국 산업을

위협한다고 주장하는 중국선주들의 반대 입장으로 인해 중국교통부는 정박지의 설계용량을 초과하는 선박의 입항을 금지시켰다. 35만DWT를 초과하는 벌크선과 45만DWT를 초과하는 탱커의 입항이 금지된 상태지만 지난 5월 중국교통부는 설계용량은 30만DWT지만 40만DWT 벌크선이 수용 가능한 정박지 건설을 승인했다. 중국국가발전개혁위원회 역시 7월 최종승인을 한 것으로 알려졌다.

세계 최고의 광산업체인 Vale사는 운영비용을 줄이기 위해 35척의 VLOC를 건조 중에 있으며 중국 선주들은 Valemax가 그들의 사업을 파괴할 것으로 여기지만 원료비를 줄일 수 있는 중국의 철강업계는 대체로 중립을 유지하거나 Vale사의 계획을 수용하는 긍정적인 태도를 보이고 있다. 동 프로젝트는 약 49억 위안(7억7,430만 달러)의 비용이 투자되는 것으로 추정되며 4년 후에 완공 예정이다. 또한 매년 6억2,000만 위안의 수익을 가져올 것으로 예상된다.

COSCO Pacific사 항만 물동량 증가

COSCO의 자회사인 COSCO Pacific사는 8월 물동량이 8.4% 상승한 490만TEU를 기록했으며 자사의 중국항이 상당한 성장을 했다고 발표했다. COSCO Pacific사의 Bohai Rim항은 8월 물동량이 전년대비 15%상승한 190만 TEU, Qingdao항은 전년대비 12% 상승한 120만 TEU를 기록했으며 COSCO사의 두 번째로 큰 항만 그룹인 주강 터미널은 전년대비 6.5% 상승한 180만TEU, 양쯔강 항만은 3.5% 상승한 67만8,000TEU를 기록한 것으로 나타났다.

한편, 홍콩의 주요항구 8월 물동량이 전년대비 9.2% 하락했지만 COSCO Pacific사의 홍콩 터미널은 5% 성장한 14만6,000TEU를 기록했다. 또한 COSCO Pacific사 해외항의 8월 물동량은 1.3% 성장한 59만4,000TEU를 기록했으며 특히 그리스 Piraeus터미널은 전년대비 53% 증가한 16만5,000TEU인 것으로 조사되었다.

Barclays Capital사는 최근 연구보고서를 통해 COSCO Pacific사의 항만 자산이 지속적으로 상승해 수익이 향상될 것으로 전망했다.

선진국 경기침체로 세계 물동량 성장 전망 부정적

아프리카, 아시아 등 신흥시장이 당분간 성장 주도할 듯

Clarkson사는 2012년 세계컨테이너 시장의 성장률을 종전 5.9%에서 5.5%로 하향 조정했다. 2011년 세계컨테이너 시장의 성장률은 7.2%를 기록했었으며 현재 주요항로의 거래는 전년만큼 빠르게 성장하지 못하고 있는 상태이다. Clarkson은 유럽의 누적채무위기에 따른 소비자 수요 약화를 원인으로 지적하며 아시아-유럽 항로의 물동량이 2012년 상반기 대비 2.1%, 북미-유럽 항로의 물동량은 8% 하락한 것으로 발표했다.

7월 아시아-유럽 항로의 컨테이너 물동량은 120만TEU로 전년 동월 대비 10만TEU 하락했으며 서향항로의 물동량은 성수기였던 2011년 7월

대비 13.2%가 감소했다. 유럽의 소비자 수요 저하 현상 등 전체적인 침체에도 불구하고 물동량 성장의 주원인으로는 아프리카의 급격한 성장이 지목되고 있다. 아시아-남아프리카 항로의 물동량은 전년상반기 대비 8.4% 증가했다. 또한 중국의 경제성장 둔화현상이 있지만 아시아역내 거래는 비교적 양호할 것으로 예상된다.

하지만 SeaIntel Maritime사의 분석가 Lars Jensen씨는 지난 한 달간 아시아-북유럽 항로의 운임하락은 역사상 전례 없는 일이라고 설명하며 현재 시황이 부정적이라고 언급했다.

아프리카지역의 해적활동 소폭증가

선박나포 활동은 절반수준으로 감소

여름 장마기간이 끝나감에 따라 해적 활동이 지난 몇 주간 소폭 상승했지만 나포된 선박의 수는 전월대비 절반수준으로 감소한 것으로 나타났다. Clarkson사의 World Fleet Monitor에 의하면 9월1일 5척의 선박들이 해적들에게 억류되어 있는 상태이며 8월초 10척에 비해 절반가량 감소한 것으로 조사되었다. 동아프리카 아덴만과 중동지역에서 9월 초 억류되었던 7척의 선박 중 3척이 풀려났으며 동아시아와 남아시아, 서아프리카에 지역에 억류되었던 선박들도 풀려난 것으로 알려졌다.

현재 집중적인 국제적 노력으로 아프리카지역에서의 해적활동이 감소되고 있으며 나포선박 또한

2012년 8개월 동안 6척, 2011년 총 29척, 2010년 28척, 2009년 21척에 비해 감소한 것으로 나타났다. 관계자들은 최근 해적에 대한 피해가 줄어들고 있지만 해적들이 전략적, 지리적으로 점점 발전하기 때문에 지속적인 노력이 필요하다고 주장했다.

한편, 서아프리카의 해적활동은 선박이나 선원의 몸값보다는 화물에 맞춰진 경향이 있는 것으로 알려졌으며 올해 나포된 6척의 선박은 유조선 3척, 벌크선 2척, 일반 화물선 1척으로 조사되었다. 금년에 보고된 6척의 선박 중 3척은 EU지역 국가의 선박이고 그리고 다른 3척은 아프리카, 중동과 남아시아 지역의 선박인 것으로 알려져 있다.

쿠웨이트 VLGC 스팟시장 운임 하락 주도

아시아 시장의 LPG사용 증가로 회복세 예상

KOTC(쿠웨이트 석유 운송회사)는 지난 9월 첫째 주 VLGC Sopt 시장의 하락을 주도했다. 그러나 해운중개업자들은 전체적인 시장의 기본원칙이 변화하지 않았기 때문에 일시적인 현상이 될 것으로 전망했다. KOTC는 자사의 2007년 건조된 8만 2,258 cu m Gas Al Kuwait II호를 Gunvor사에 톤당 60달러 초반이라는 저가에 용선해 준 것으로 알려졌다. KOTC가 저가에 용선계약을 맺은 이유는 명확하지 않지만 동 용선계약에 의해 시장이 하락 압박을 받고 있는 상태이다.

몇몇 전문가들은 KOTC가 LPG물동량이 줄어드는 것을 우려한 조치라고 추측했으며 산업관계자들은 부산물로서 LPG를 생산하는 카타르 LNG 발전소의 가동이 KOTC의 LPG수출을 제한하는 것

으로 분석했다. 또한 사우디아라비아가 자국 석유 화학시장에 대한 공급원료로 프로판 사용을 증가 시킴에 따라 역시 LPG 수출이 제한될 예정이다. KOTC는 물동량 감소전망에 따라 9월 중순 중동의 화물확보를 서두르고 있으며 이에 따라 시장이 톤당 60달러 초중반대를 유지한다면 다른 선주들 역시 비슷한 조건의 계약을 이행할 것으로 예상된다.

하지만 전문가들은 9월 둘째 주 이후 시황이 지속적으로 상승해 톤당 80달러 대까지 회복할 것으로 전망하고 있으며 아시아에서의 LPG사용량이 여전히 강세를 기록 중인 가운데 중동지역에서의 가용 가능한 선박들이 제한되어 있기 때문에 시황 회복을 예상했다.

KG Fund의 탱커선 4척 파산

KG Fund의 탱커선 4척이 일본 Sanko Steamship의 재정문제로 파산의 희생양이 된 것으로 나타났다. 이 4척의 탱커선들은 1996년과 1998년에 건조된 선박으로 KG펀드 내 HCI 캐피탈의 자금지원을 받아 건조되었다. Sanko Steamship사는 자사의 재정문제가 불거진 3월 이후 기존 계약 용선료보다 현저히 낮은 용선료를 지불했으며 7월 초 지불을 중단한 상태로 동 선박들은 Sanko사에 의해 8월 중순 반선된 후 현재 계선되어 있는 상태로 알려졌다.

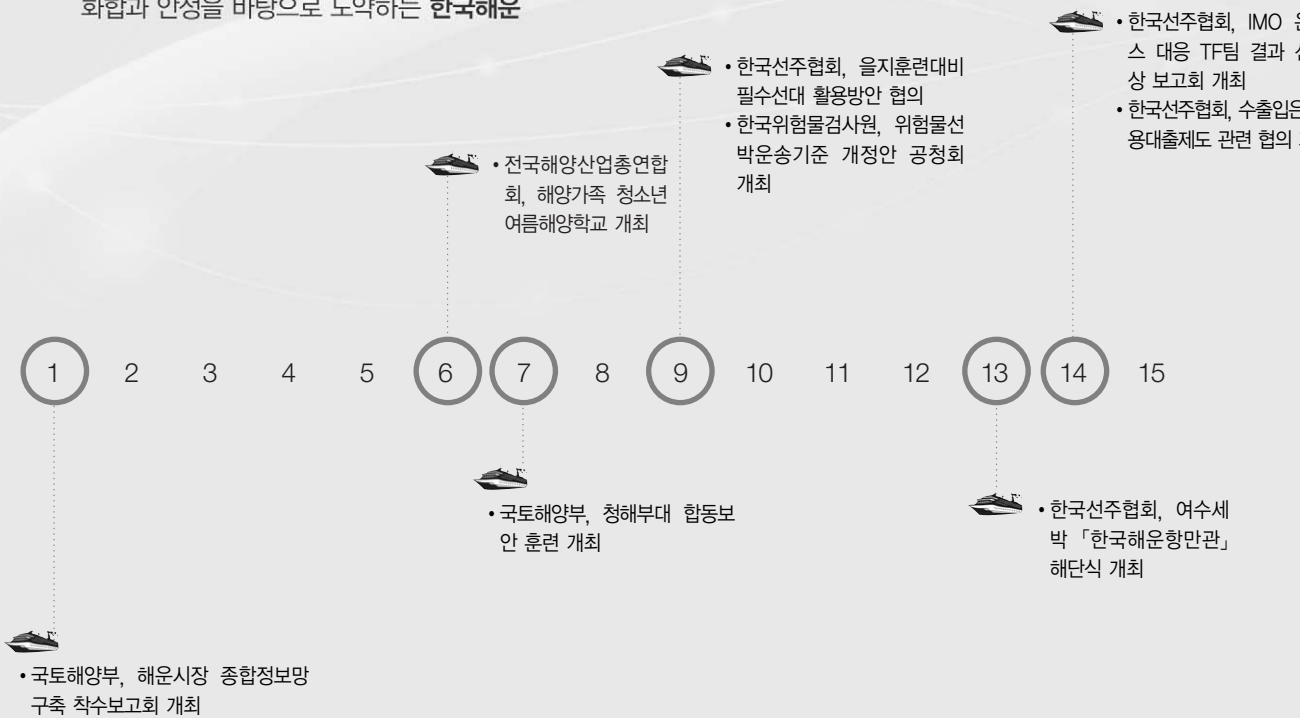
HCI 캐피탈은 KG Fund가 선박 재편성을 위한 자금 투입을 하지 않을 것으로 전망하며 주원인으로 선박의 연명보다는 현재 해운시장의 부정적인 환경을 지적했다. 현재 잔존 대출금은 탱커선 시장가보다 훨씬 초과된 상태로 선박 투자자들의 선박 매도활동도 주춤하고 있다.

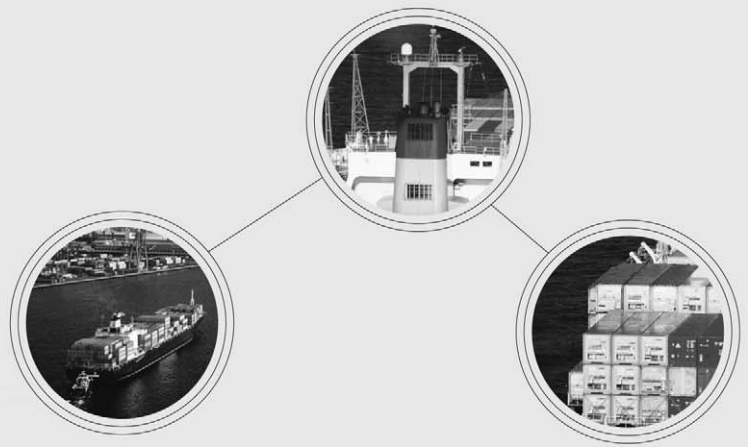
HCI캐피탈 관계자에 따르면 동 선박들을 해체하는 것은 아직 이르며 2011년 그들이 벌어들였던 이익 일부분을 유지 할 수 있을 것으로 전망했다. 동 선박 중 3척은 하나의 펀드를 통해 운용되고 있는데 잔존선박인 Hellespont Triumph호는 다른 여러 선박들과 함께 엠브렐라펀드(전환형 펀드)형태로 운용되고 있는 중이다. 3척의 선박들 중 한 선박은 이미 파산되었지만 펀드 전체는 안정적인 상황인 것으로 알려졌으며 최근 많은 KG선박이 파산함에 따라 이의 관리를 맡고 있는 선박관리사인 Hellespont사는 심각한 타격을 받고 있는 것으로 알려졌다.

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

August 2012

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운





- 한국선주협회, 해운보증기금 연구용역 착수보고회 개최
- 중앙해양안전심판원, MEPC 64 온실가스 이외 의제 대응 사전회의 개최

- 한국선주협회, 선원보안교육 시행 대책회의 개최

- 한국해사위험물검사원, 2012년도 제5차 이사회 개최

- 한국해양수산연수원, 선원교육 설명회 개최

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

- 한국선주협회, 해무부서장회의 개최
- 한국선주협회, 시범운항관련 선사 실무T/F 회의 개최
- 중앙해양안전심판원, 제1차 해양사고조사국제컨퍼런스 개최 운영 기술평가회의 개최

- 한국 선 주 협 회, SERC 협정서 공정위 신고 관련 검토 및 선사대책 회의 개최

- 한국선주협회, 발전사 협력 본부 방문하여 장기수송계약 문제 협의
- 한국도선사협회, 제2회 도선 운영발전세미나 개최

- 한국선주협회, 여수세박 결과보고 회의 개최
- 국토해양부, IMO 시장기반 조치에 대한 업계입장 및 정책 제언 회의 개최
- 부산항만공사, BPA/선사대표 간담회 개최

- 국토해양부, 2013년도 승선근무예비역 인원배정 회의 개최

- 국토해양부, 북극해 국회 세미나 개최
- 관세청, AEO 우수사례 경진대회 개최
- 한국해운신문, 선박관리산업 발전 관련 좌담회 개최