

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운

KSA www.shipowners.or.kr



October 2012

Contents



협회소식 04

- 선원 건강보험료 감면 · 면제 기준 확대 시행 4
- 선협 · 무역협회 · KTNET · 은행연합회 업무협약 체결 5
- 전해총, 해양수산강국 도약을 위한 정책토론회 개최 8
- 선협, 환적화물 처리절차 특례고시 반대 의견 제출 12
- 선협 등 순직선원 위패봉안 및 합동 위령제 개최 13

해운이슈 17

- Seri, 2013 국제유가의 향방 발표 17

업계동정 26

해사정보 31

- 국토부, 한중해운회담 20주년 기념식 개최 31
- 세계해양포럼조직위원회 창립총회 개최 32
- 컨테이너선 용선료 하락세 불구 거래 활발 38
- BIMCO, 석탄 벌크시장 회복세 주도할 것으로 전망 41
- 중국 PetroChina-PDVSA 간 사업 승인 42

해운일지 46

보태양 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 외 항 화물 선·해 외 취 업 선 박의 선 원	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



선원 건강보험료 감면·면제 기준 확대 시행

선협 건의 수용, 선원 1인당 연간 120만원 절감

국제 항해선박에 승선하는 선원의 보험급여 정지 기준이 개선되어 많은 선원들이 국민건강보험료를 감면 또는 면제 받을 수 있게 되었다.

이는 한국선주협회(회장 이종철)와 전국해상산업 노동조합연맹(위원장 이종환)이 지난 3월 건의한 ‘선원의 건강보험료 부과 및 징수에 대한 노사 공동 건의’를 보건복지부가 수용한 데 따른 것이다.

그 결과, 법무부의 출입국 기록에 의해 처리해 오던 보험급여 정지 기준이 11월부터 국토해양부 소속기관인 지방해양항만청의 승하선 기록에 의해 처리되면서 선원들의 건강보험료 부담이 줄어들게 되었다.

국민건강보험법 제54조(급여의 정지), 제74조(보험료의 면제) 등에 의해 1개월 이상 국외체류 시 건강보험료의 50%를 감면 받을 수 있다. 부양가족이 없는 경우에는 보험료 전액을 면제 받을 수 있고,

보험료의 50%는 선원 본인이 부담하고 나머지 50%는 고용 선주가 부담하고 있다.

그 동안 출입국 기록에 근거하여 1개월 이내에 국내에 귀항하는 한일·한중일·한남아 항로 등 근해 항로 취항선박에 승선하는 선원들은 승선 중 국민 건강보험을 거의 이용할 수 없음에도 불구하고 국내거주로 간주되어 건강보험료를 매달 납부하고 있었다.

이번 기준개선으로 인하여 외항상선에 종사하는 한국인선원 9,371명(‘11년말 기준) 모두가 건강보험료 감면 또는 면제 혜택을 받을 수 있게 되었으며, 외항상선에 종사하는 선원 중 절반에 가까운 숫자가 근해항로에 취항선박에 승선하는 선원들로 1인당 연간 약 120만원 정도의 건강보험료 절감효과가 예상된다.

〈관련규정〉

구 분	현 행	변 경 안
1) 외국인 선주 선박(외국선박) 취업선원	○ 해양항만청의 <u>승하선 기록</u> 에 의해 처리 - 급여정지 → 승선한 다음날 - 급여정지해제 → 하선한 날	좌동
2) 내국인 선주 선박(국내선박) 취업선원	○ 법무부의 <u>출입국 기록</u> 에 의해 처리 - 급여정지 → 출국일 다음날 - 급여정지해제 → 입국한 날	○ 해양항만청 <u>승하선 기록</u> 에 의해 처리 - 급여정지 → 승선일의 다음날 - 급여정지해제 → 하선한 날
※ 승선기간 중 일시귀국은 보험료를 면제하고, 요양급여비 발생 시 부담이득금으로 환수		

선협 · 무역협회 · KTNET · 은행연합회 업무협약 체결 국적선사 대상 e-L/G 신청 · 발급 서비스 가동키로



한국선주협회(회장 이종철)는 11월 12일 삼성동 트레이드타워에서 한국무역협회, 전국은행연합회 및 KTNET과 업무협약을 체결했다. 이에 따라 국가전자무역시스템(uTradeHub)을 활용한 'e-L/G 신청 · 발급 서비스'가 12월부터 가동된다.

지난 2003년 시작된 e-L/G 서비스는 그간 외국적 선사만 참여하면서 활용이 제한적이었으나 이번에 고려해운, 남성해운, 신성해운, STX팬오션, 장금상선, 천경해운, 한진해운, 현대상선, 흥아해운 등 주요 국적선사가 참여함으로써 이용저변이 대폭 확대되고 서비스가 활성화 될 것으로 기대된다.

연간 15만건 이상 발급되는 L/G의 전자화가 본격

화되면 이용주체의 비용절감과 프로세스 개선효과가 적지 않을 전망이다. 화주의 경우에는 은행 · 선사를 직접 방문하지 않아도 될 뿐만 아니라 화물반출 시간도 최대 2일까지 단축될 것으로 기대된다.

또한 은행과 선사입장에서도 자주 반복되는 L/G 관련 위변조 사고를 원천적으로 차단할 수 있으며 업무간소화에 따른 편의성과 투명성도 한층 높아질 전망이다.

한편 선주협회와 무역협회는 이번 e-L/G서비스에 이어 전자선하증권(e-B/L) 및 통합물류정보서비스 분야에서도 상호협력을 강화해 나가기로 합의했다.

한국선주협회 김영무 전무는 이 날 인사말을 통해 “금번 약정 체결을 통해 시중은행 및 주요 국적선사가 e-L/G를 도입함으로써 온라인을 통한 L/G의 실시간 발급·조회가 가능해져 수입화물의 신속한 반출과 거래안전성이 제고될 것으로 기대된다”며, 이번 e-L/G 도입이 무역업체와 해운업체가 전자선하증권(e-B/L) 및 통합물류정보서비스 분야에서의 상호협력을 더욱 돈독히 하는 계기가 될 것이라고 강조했다.

이어 한국무역협회 손태규 e-Biz지원본부장은 “국적선사의 참여로 그동안 미흡했던 물류분야의 그린IT(Paperless)화가 진전될 것으로 기대된다며 향후 전체 L/G가 전자화 될 경우 연간 450억 원의 비용과 46만 장의 종이 절감이 가능할 것으로 예상된다”고 말했다.

한편, L/G는 선적서류보다 수입화물이 먼저 도착한 경우 수입업체가 선적서류 없이 화물을 인수할 수 있도록 은행이 책임을 보증하는 서류이며 이를 전자화한 e-L/G서비스를 활용할 경우 수입업체 및 은행, 선사는 L/G의 신청·발급 및 조회·제출을 온라인으로 실시간 진행할 수 있어 수입화물의 신속한 반출 및 더욱 안정적인 거래가 가능해진다.

[e-L/G (전자 수입화물선취보증서) 서비스]

□ e-L/G (Electric Letter of Guarantee) 개요

○ L/G란 선적서류보다 수입화물이 먼저 도착한 경우, 수입업체가 선적서류 없이 화물의 인수가 가능하도록 은행이 화물인수에 따른 책임을 보증하는 서류

○ e-L/G는 수입업체 및 은행, 선사가 온라인을 통해 L/G의 신청·발급 및 조회·제출을 실시간으로 진행하여 수입화물의 신속한 반출 및 거래안전성을 제고

□ 선주협회-은행연합회-KTNET 간 e-L/G 서비스 협약 체결

○ 지난 2003년 국제해운대리점협회-은행연합회-KTNET간 'EDI방식에 의한 수입화물품선취보증서' 약정 체결로 외국적선사에 대한 e-L/G 서비스가 도입되었으나 국적선사 미참여로 e-L/G 이용이 저조

○ 최근 전자 화물인도지시서(e-D/O) 서비스의 활성화, 국제청 전자세금계산서 시행 등에 따른 전자문서 이용에 대한 인식 전환으로 무역업체들의 e-L/G 이용 요구 확대로 8개 국적선사가 참여 결정

○ 이에 따라 선주협회(국내선사 대리)와 은행연합회(국내은행 대리), KTNET(전자무역기반사업자)간 'e-L/G업무약정서'를 체결하고 오는 12월부터 본격 서비스를 개시기로 함

○ 국적선사의 참여로 인해 연간 15여만건에 달하는 L/G 발급·유통의 전자화가 크게 확대될 것으로 기대

□ e-L/G 도입에 따른 기대효과

○ e-L/G 도입으로 매년 반복되는 L/G관련 위변조 사고를 예방할 수 있으며 업무절차 간소화로 화물처리 시간도 대폭 단축될 것으로 기대

〈 기존 e-L/G 이용 현황 〉

구분	'03	'04	'05	'06	'07	'08	'09	'01	'11
이용 해외선사	39	39	40	41	42	42	41	41	40
발급건수	249	1,110	1,300	2,497	2,628	2,417	1,346	1,137	987

○ 향후 전체 L/G의 50%가 전자화가 될 경우 국가적으로는 연간 225억원의 비용절감효과가 기대되며, 종이출력도 22.5만장이 절감



① 정성적 효과

구분	기 대 효 과
화 주 (수입업체)	<ul style="list-style-type: none"> 은행 · 선사 직접 방문 불필요로 시간 · 비용 절감 (건당 4시간 절감) 화물반출 시간 단축 (최소 4시간 ~ 최대 2일) 선사의 종이 L/G접수 오류시 은행 재방문 불필요
은행	<ul style="list-style-type: none"> L/G 위변조에 따른 위험해소 온라인 처리로 시간절약 및 업무효율성 제고
선사 · 창고	<ul style="list-style-type: none"> 종이 L/G 진위여부에 대해 은행 확인 불필요 종이 L/G 위변조에 따른 화물 무단반출 위험 완전해소 L/G 이후단계인 D/O(화물인도지시서) 서류의 전자화 촉진

② 정량적 효과

구분		절감산식	절감액
수입 업체	업무시간절감	13,779원(시간당임금)×4시간절감×75,000건	41.3억원
	창고료 · 보험료	200,000원×1일단축×75,000건	150억원
	교통비	5,000원절감×75,000건	3.8억원
은행	업무시간 절감	25,884원(시간당임금)×15분절감×75,000건	4.9억원
선사	업무시간 절감	16,681원(시간당임금)×2시간절감×75,000건	25.0억원
소 계			225억원

주 : L/G 발급 15만건의 50%인 7.5만건의 전자화 가정
 자료 : 고용노동부 임금(2011년) 및 근로시간(2012년) 통계 활용

전해총, 해양수산강국 도약을 위한 정책토론회 개최

해양수산업 경쟁력 강화를 위한 정책방향 논의



전국해양산업총연합회(회장 이종철)는 바다와 경제 국회포럼(대표 박상은), 해수부부활국민운동본부(공동대표 박인호), 신해양수산부추진법국민운동전국연합(상임공동대표 의장 조정제)과 공동으로 11월 7일(수) 여의도 사학연금회관 2층 강당에서 해양수산강국 도약을 위한 정책 토론회를 공동 개최하고 통합해양수산정책 방향에 대해서 논의했다.

이한구 새누리당 원내대표, 이병석 국회부의장, 국회 주승용 국토해양위원장, 정의화 의원, 김성찬 의원, 이현승 의원, 이재균 의원, 박남춘 의원, 최봉홍 의원, 김희정 의원과 400여명의 해양수산업계

종사자들이 참석한 가운데 열린 이 날 정책토론회에서는 차기 정부의 바람직한 해양수산정책과 정부의 역할, 그리고 해양수산업계의 숙원인 해양수산부 부활 당위성에 대한 주제발표가 있었다.

먼저 전국해양산업총연합회 이종철 회장은 개회사를 통해 “해양강국을 지향하는 우리나라도 국제해양환경에 효율적으로 대응할 수 있는 통합 시스템 구축과 함께 해양수산 강국 도약을 위한 획기적인 정책전환이 필요한 상황”이라고 강조했다.

이 회장은 “우리 해운도 1996년 해양수산부 출범을 계기로 오늘날 세계 5위의 해운국으로 성장할 수



원 유재명 박사가 '미래 수산강국 성장전략'을, 한국해양학회 노영재 회장이 '미래 해양강국 성장전략'을, 고려대학교 김인현 교수가 '해양강국 도약을 위한 해양통합정책'을 주제로 각각 발표했다.

먼저 김길수 교수는 "해운물류항만 비즈니스 클러스터 구축과 해사산

업의 지식 산업화 기반구축 및 해양수산부부활동을 통해서 우리나라 해운항만 물류 클러스터를 구축하여야 된다"고 말했다. 이어 유재명 박사는 "새로운 해양시대를 맞이하여 수산강국으로의 발전은 시대의 소명으로 수산관련 환경을 포함한 행정체제가 일원화 되어 장기적 정책수립을 세워야 된다"고 말했으며, 노영재 회장은 해양 전공자 전문인력의 확충, 해양 미래비전 공유 등과 같은 우리나라가 해양강국으로 가기 위한 향후 중점추진방향에 대해 언급했다. 마지막으로 고려대학교 김인현 교수는 "해양강국 도약을 위해서 현재 해양수산부 부활이 필요하며 민간과 상호작용하는 해양통합정책도 필요하다"고 언급했다.

백진현 국제해양법재판소 재판관(서울대학교 국제대학원장)은 "국익에서 해양이 차지하는 비중이 절대적인 우리나라의 입장에서는 그 어느 나라보다도 해양의 중요성을 깊이 인식해야 한다"고 밝혔다. 또한 백 재판관은 "머지않아 들어설 차기정부가 우리나라가 21세기 해양강국으로 도약할 수 있도록 해양의 중요성을 분명히 인식하고 해양관련 국제동향을 면밀히 파악한 바탕 위에서 체계적인 해양정책에 대한 장기적 비전과 정책을 제시해주길 바란다"고 밝혔다.

기조연설이 끝나고 한국해양대학교 김길수 교수가 '미래 해운강국 성장전략'을, 한국해양과학기술

업의 지식 산업화 기반구축 및 해양수산부부활동을 통해서 우리나라 해운항만 물류 클러스터를 구축하여야 된다"고 말했다. 이어 유재명 박사는 "새로운 해양시대를 맞이하여 수산강국으로의 발전은 시대의 소명으로 수산관련 환경을 포함한 행정체제가 일원화 되어 장기적 정책수립을 세워야 된다"고 말했으며, 노영재 회장은 해양 전공자 전문인력의 확충, 해양 미래비전 공유 등과 같은 우리나라가 해양강국으로 가기 위한 향후 중점추진방향에 대해 언급했다. 마지막으로 고려대학교 김인현 교수는 "해양강국 도약을 위해서 현재 해양수산부 부활이 필요하며 민간과 상호작용하는 해양통합정책도 필요하다"고 언급했다.

이 날 정책토론회는 국회 바다와 경제 국회포럼(대표의원 박상은), 해수부부활국민운동본부(공동대표 박인호), 신해양수산부추진범국민운동전국연합(상임공동대표 의장 조정제) 및 전국해양산업총연합회(회장 이종철)가 공동주최했으며, 대한민국해양연맹(총재 오거돈), 한국원양산업협회(회장 장경남), 해항회(회장 김종태), 녹색성장해양포럼(회장 홍승용), 부산항발전협의회(공동대표 박인호, 이승규), 인천항발전협의회(회장 이귀복) 등 많은 해양수산단체가 후원하였다.

ASF 선원위원회 제18차 중간회의 대만에서 개최 각국 선원수급 및 양성현황 발표하고 관련정보 교환

아시아선주대표자회의(Asian Shipowners' Forum : ASF)은 지난 10월 22일(월)부터 23일(화) 대만 타이페이 Evergreen Laurel Hotel에서 선원위원회 제18차 중간회의를 개최하고 선원수급 및 양성현황, 국제해사기구(IMO) 해사노동협약 등에 대해 논의했다.

이번 회의에서는 선원위원회 Li Shanmin 의장이 COSCO에서 정년 퇴임함에 따라, FU Xiangyang COSCO그룹 위원(부대표 이사)이 선원위원회 의장직을 대행했으며, FU Xiangyang 의장 대행은 2013년 5월 총회에서 정식 선원위원회 의장으로 취임할 예정이다.

특히, 이번 회의에서는 각국 선주협회별로 선원수급 및 양성현황에 대해 발표하고 정보를 교환하였다. 우리측은 외항상선에 고용된 총 1만8,283명의 선원 중 한국인 9,371명(51%), 외국인 8,912명(49%)으로 구성되어 있고, 매년 1,200명 수준의 신규 해기사가 양성되고 있다고 소개했다.

한편, 본 회의에 앞서 선원이슈 세미나가 개최되었으며, 홍콩선협의 Arthur Bowring 상무가 ILO 해사노동협약(MLC)에 대해 상세히 소개하고 질의응답 시간을 가졌다. 노사합의를 통한 근로·휴식 시간 융통성, 실습생의 선원인정 관련 고용계약 필요성, 훈련기록부의 정부승인 등은 상제검토가 필요할 것으로 보이며, 또한 기국 및 PSC 검사관을 위한 가이드라인이 마련되어 ILO 홈페이지에 게시되었으며, 선주들도 숙지가 필요할 것으로 보인다.

다른 논의 사항으로는 STCW협약이 2010년 개정되고 올해부터 단계적으로 발효됨에 따라 각 회원

선협 국가별 자국의 입법동향 등 이행 준비에 대해 정보를 교환하였으며, 특히 참석자들은 안전교육의 재교육(협약 제Ⅶ장)에 대해 높은 관심을 보였다.

우리측은 협약 발효초기 검사기준 상이로 인한 혼선이 최소화 되어야 할 것과 휴식시간에 대한 노하우를 공유할 수 있도록 요청하고, 안전교육 재교육이 이미 국내법령에 반영되어 있다고 강조했다.

또한, 선원들의 이동 편의를 위해 생체인식 정보를 포함한 선원신분증명서에 관한 ILO 제185호 협약을 한국과 필리핀을 비롯한 24개국만 비준함에 따라 범세계적 적용불가, 실효성 문제가 제기되는 상황에서 각국의 선원 이동에 관한 애로사항 등을 논의했다.

중국은 유럽국가 이동편의를 위한 Schengen Visa 발급이 어려우며, 필리핀과 말레이시아는 미국 비자의 발급 애로사항에 대해 논의가 이루어 졌다.

우리측은 대한민국 정부가 ILO 제185호 협약을 비준하고 발급시스템을 준비했으나, 여전히 미국과 유럽 등에서 비자정책을 쓰고 있어서 시행하지 않고 있다고 설명했다.

마지막으로 MPPHRP(Maritime Piracy Humanitarian Response Program, 납치이후 정신적 후유증에 시달리는 선원 및 가족을 위한 프로그램, 민간기구)에 대해 IMO, ILO, ISF, BIMCO, ITF 등 수많은 기관 및 조직들이 지지함에 따라 ASF 차원의 입장표명이 필요하다고 논의되어 10월 말까지 ASF 사무국에 각 회원 선협의 입장을 전달했다.

우리 협회측은 이미 ISF에서 참여한 만큼 적극적

인 지원표명은 불필요해 보이며, 유럽 중심으로 아시아 선원들이 얼마나 배려될지 불투명할 뿐만 아니라 비용지출 후 효과에도 의문이 들지만 다른 선협들의 중론을 따르겠다는 내용으로 사무국에 우리 협회 의견을 전달하기로 했다.

기타 안건으로는 사무국에서 유럽 기항시 현금보유 제한 및 과다 수수료 문제 등을 보고하였으나, 각 회원 선협의 국가에서는 큰 애로사항이 없는 것

으로 논의됐다.

차기 ASF 선원위원회는 2013년 가을 중국에서 개최기로 하였으며, 금번 회의에는 선주협회에서 김영무 전무, 조봉기 이사 및 이철중 차장이 참석했으며 그 외에 Fu Xiangyang (CSA), Li Shanmin, Bob Hsu (NACS 전무), Daniel Tan (SSA 전무) 등 총 20명이 참석하였다.

□ 협회소식

□ 해운이슈

□ 업계동정

□ 해상정보

□ 해운일지

선협, 환적화물 처리절차 특례고시 반대의견 제출 원안 확정되면 추가비용 발생 및 선박운항 지장

한국선주협회(회장 이종철)는 관세청에서 환적화물의 반출입신고 의무화 등을 주요 내용으로 하는 '환적화물 처리절차에 관한 특례고시' 개정에 반대하는 의견서를 국토해양부에 제출했다.

지난 10월 관세청은 '환적화물 처리절차에 관한 특례고시' 전부개정안을 입법 예고했다.

문제가 되는 조항은 환적화물 반출입신고 의무화, 컨테이너 적출입작업 물품에 대한 환적신고 절차 신설 및 환적화물 보세운송특례 보세구역 제도 신설이다.

먼저 반출입신고가 의무화 될 경우 보세구역 운영인의 반출입신고 의무화에 따른 터미널 추가비용이 발생할 것이며, 터미널 추가비용 발생분이 선사로의 전가가 우려되는 등 반출입신고 비용이 증가 될 것으로 예상되고 있다.

또한, 야간 및 주말 터미널의 반출입신고 오류 발생시 연결선박의 출항 지연 및 환적화물 미선적 사태 발생으로 인한 대화주 서비스 저하 및 국적선사의 글로벌 경쟁력 약화가 우려된다. 그리고 선박 운

항스케줄 지연에 따른 선석변경 등 긴급사태 대응 및 선복 활용에 어려움 등의 문제점이 나타날 것으로 보인다.

다음으로 적출입 물품에 대한 환적신고절차 신설로서 협회는 실질적으로 컨테이너 적출입 작업이 보세구역 내에서 이루어지므로 보세구역 운영인이 신고해야 되는데 이를 선사가 신고의무자가 되는 것은 불합리하다고 지적했다.

마지막으로 환적화물 보세운송특례 보세구역 제도 신설에 대한 문제점으로 개정(안)에 따르면, 세관장이 보세운송특례 보세구역을 지정할 수 있다고 명시하고 있으나 불명확하며, 현재 동일세관 관할구역 내 보세운송의 경우 신고를 생략하고 있으므로 이와 동일한 수준의 보세구역 지정을 명시해야 된다.

협회는 보세운송특례 보세구역이 해안을 접한 터미널(북항, 신항 및 재래 부두인 1/7부두 포함) 및 관리상 문제가 없을 경우 off-dock 터미널도 포함 되는 것이 필요하다는 입장이다.

선협 등 순직선원 위패봉안 및 합동 위령제 개최

부산 태종대에서 51위 위패 위령탑에 추가 봉안



제34회 순직선원 위패봉안 및 합동 위령제가 지난 10월 23일 중량절(음력 9월 9일) 아침에 부산 영도구 동삼동 태종대공원 입구 순직선원 위령탑에서 개최됐다.

바다를 사랑해 바다를 택했고, 바다에서 꿈을 펼치다 끝내 바다에서 잠드신 순직선원의 영령을 봉안하고 그 넋을 위로하기 위해 마련된 '순직선원 위패봉안 및 합동 위령제'는 한국선주협회(회장 이종철), 전국해상산업노동조합연맹(위원장 이중환), 한국해운조합(이사장 이인수), 한국원양산업협회(회

장 장경남), 한국선박관리업협회(회장 정영섭), 한국해기사협회(회장 민흥기), 수산업협동조합중앙회(회장 이종구), 한국선원복지고용센터(이사장 김용태)가 주관하고 국토해양부(장관 권도엽)와 부산광역시(시장 허남식)가 후원하고 있다.

이 날 오전 11시 부산항에 정박한 선박들이 추모의 뜻으로 30초간 기적을 올리는 것으로 시작하는 이날 행사는 유족과 내빈들이 위패봉안하고 불교·천주교·기독교의 종교의식, 추도사, 헌화, 분양 등의 순서로 순직 선원의 영령을 추모했다.



하는 가족들을 위해 그리고 해양강국 대한민국을 위해 하늘나라에서도 함께 지켜주시고, 지금 이 시각에도 먼 바다에서 파도를 가르며 묵묵히 최선을 다하고 있는 동료 후배 선원들의 항해에 등대가 되어 달라”고 덧붙였다.

이날 위령제에서는 금년 51위의 위패가 새로 안치돼 순직선원 위령탑에는

올해 위령제의 제주인 한국선주협회 이종철 회장은 추도사를 통해 “이곳에 잠드신 영령들의 명복을 빌며, 사랑하는 가족을 잃은 슬픔을 견디어 오신 유가족 여러분께 심심한 위로의 말씀을 드린다. 우리나라가 해방과 전쟁의 상처 속에서도 짧은 기간 동안 괄목할 경제발전을 이루고 해운·수산 강국으로 발돋움할 수 있었던 데는 근면함과 성실성을 갖춘 우리 선원들의 헌신이 있었기 때문에 가능했다. 이곳의 영령들은 바로 그 과정에서 유명을 달리한 분들로서 오늘 우리 해운·수산산업의 성장과 발전에 밑거름이 되었다. 가신님들이 남기신 그 뜻과 유업은 저희들이 정성을 다하여 받들어 나갈 것”이라고 밝혔다.

이어 이 회장은 “언제나 사랑

총 9,026명의 위패가 봉안됐다. 매년 음력 9월 9일 엄수되는 순직선원 위패봉안 및 합동위령제는 해양 입국의 용지를 품고 오대양에 도전했다가 불의에 유명을 달리한 순직선원의 영령을 봉안하고 그 넋을 숭앙 위로하기 위해 지난 1979년 2,681위의 위패를 봉안하면서 시작됐다.



해양수산연수원 예비 해기사 107명 새로 배출 9개월간 교육받은 제20기 오션폴리텍 수료식 거행



한국해양수산연수원(원장 정형택)이 운영하는 제20기 외항상선 3급 해기사 양성과정을 이수한 107명이 9개월간의 교육(6개월 이론, 3개월 실습)을 마치고 10월 30일 수료하고 국적선사에 취업하게 된다.

입교 당시부터 화제가 된 여성동물사육사 출신의 강민화 씨는 현직 선장이신 아버지를 따라 ‘나도 선장이 될 수 있다’는 꿈을 가지고 오션폴리텍 과정에 입교했다. 강씨는 남자들의 힘든 경쟁을 이겨내고 우리나라 대표 선사인 한진해운의 6500teu 급 컨테이너선 한진사면호에 승선한다.

해양수산연수원 양성교육팀 박영숙 과장은 “강민화씨는 교육 내내 적극적인 성격과

리더십을 보여주었다. 수료식에서 연수원장상을 수상했고 국내 리딩 선사인 한진해운에 취업하게 되어 같은 여자로서 자랑스럽다”고 밝혔다.

해군 장교로 군함을 타고 6년간 우리나라 바다를 지켜온 전승호 씨(31세)는 이제는 상선의 선장으로서 대를 누비는 꿈을 가지고 오션폴리텍 과정에 입교했다. 수료 후 KSS해운의 LPG선에 승선하게 된 전씨는 “해군 장교 경력으로

취업을 할 수도 있었지만, 오션폴리텍 과정을 통해서 원하던 특수화물 운송 선박의 해기사로 근무하게 되어 기쁘다”고 말했다. 이번 수료식에서는 모두 107명의 예비 해기사(대졸 이상 학력 72%)들이 수료했는데 이들은 한진해운, STX팬오션, 해영선박 등 20여개 선사에 승선할 예정이다. 앞으로 9개월간 소속 선사의 선박에서 실무적응 승선실습의 과정을 거치고 최종적으로 3급 해기사 면허를 받게 된다.



서비스산업총연합회, 서비스산업 선언문 발표

서비스산업 활성화를 위해 32개 단체가 모여 결성

정부의 제조업 육성정책으로 서비스산업이 역차별을 받아왔으며 서비스 분야의 32개 협회가 제도 개선을 촉구했다. 이들 협회는 서비스산업을 통한 일자리 창출과 관련법 제정을 촉구하며 대선후보들에게 입장표명을 촉구했다.

이들 서비스 분야의 32개 단체 모임인 서비스산업총연합회(회장 박병원)는 11월 6일 중구 은행회관에서 서비스산업발전기본법 제정을 촉구하는 선언문을 발표했다.

총연합회는 제조업과 수출을 중심으로 하는 경제 운용이 한계에 다다랐음을 지적하며 고용창출을 위한 서비스업의 육성과 경쟁력 강화, 이를 통한 내수 확충이 중요하다고 강조했다.

특히 서비스산업이 고용의 70%, 국내총생산(GDP)의 60%를 차지하는 상황에서 서비스업 발전을 위한 각종 제도를 정비·강화해야 한다고 주장했다.

먼저 일자리 창출을 위해 정부가 부처별, 산업별, 기업별 고용실적을 평가하고 대책을 세우는 고용비상대책회의를 매달 열고, 정책 검토과정에서 고용영향평가를 시행해 줄 것을 제안했다.

제조업 위주의 불균형 성장전략을 바로잡고 국가가 서비스산업발전기본법을 통과시키라고 요구했다.

서비스산업발전기본법은 서비스 관련 정책을 논의하는 위원회 결성, 관련 분야 발전을 위한 연도별 시행계획 수립 등을 주요 내용으로 하는 법안으로 현재 국회 기획재정위원회에 계류중이다.

총연합회는 ▶학원 운영 자율권 보장 ▶의료관광 산업 육성 ▶자본시장법 개정안 국회 통과 ▶건축 서비스산업진흥법 제정 ▶산업용 부동산 관련 중부세 폐지 ▶경제자유구역 내 국내기업 입주 허용 ▶해운산업에 재정적, 제도적 지원 등 광범위한 서비스 분야의 규제 완화를 촉구했다.

총연합회장을 맡은 박병원 은행연합회장은 “우리나라는 1960년대 이후 제조업 육성정책을 추진해 수출제조업의 경쟁력을 강화했다. 서비스산업도 국가 경제의 발전과 일자리 창출, 국제수지 흑자에 기여할 수 있도록 제조업에 적용했던 정책을 서비스산업에 적용해달라”고 주장했다.

금융산업의 발전을 위한 경영 자율성 확보의 중요성도 강조했다.

박 회장은 “특정 분야에 자금을 공급하라고 하지 않아도 은행들은 우량한 대출자를 잡고자 치열하게 경쟁하며 자금을 공급하고 있다”고 강조했다.

최근 문제가 된 하우스푸어 대책과 은행의 사회공헌 활동에도 쓴소리를 했다.

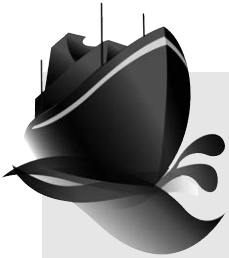
박 회장은 “은행도 대출 부실을 막아야 할 동기가 충분하다. (하우스푸어 지원이나 사회공헌) 목표를 정해주는 것보다는 경영진이 자율적으로 할 수 있도록 해주는 것이 더 좋다”고 제언했다.

총연합회는 전국은행연합회, 한국선주협회, 손해보험협회, 생명보험협회, 대한병원협회, 한국통신사업자연합회 등 32개 협회가 모여서 만든 단체다. 이 단체는 금융, 보건의료, 교육, IT, 유통, 방송통신, 해운 등과 같은 서비스 부문을 망라한다.

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

Seri, 2013 국제유가의 향방 발표

2012년과 유사한 수준의 고유가 지속 전망



Issue

세계경제 둔화에도 국제유가가 상승세로 전환되었다. 국제유가는 2012년 1/4분기에 이란 사태로 인해 급등했다가 2012년 2/4분기에는 유로존 위기 등으로 급락했던 국제유가가 하반기에 들어 상승세로 전환되었다. 그러나 세계경제의 부진이 지속되면서 실물수요 측면의 유가 상승압력은 낮은 수준을 유지한다. IMF 등 주요 기관은 유로존 위기 등으로 세계경제의 회복세가 약화되자 2012년과 2013년 세계경제의 성장률을 하향 조정했다. 특히, 금융위기 발생 이후 세계경제의 버팀목이 되던 신흥국 경제의 성장 둔화가 본격화 되면서 석유 등 실물 수요도 둔화되었다. 2012년 3/4분기 중국의 성장률은 7.4%로 7분기 연속 하락했으며, IMF와 Global Insight는 2012년 중국이 경제성장률을 각각 7.8%, 7.4%로 전망했다. 다음은 삼성경제연구소가 발표한 “2013 국제유가의 향방”의 주요 내용을 요약·정리한 것이다. (편집자주)

I. 국제유가의 재상승

1. 세계경제 둔화에도 상승세로 전환된 국제유가

2012년 2/4분기에 급락했던 국제유가가 하반기 들어 상승세로 전환했다. 국제유가는 2012년 1/4분기에 이란 사태로 인해 급등했다가 2/4분기에는 유로존 위기 등으로

두바이유 가격(2012년)



유종별 평균 유가(2012년)

(단위: 달러/배럴)

구분	두바이	브렌트	WTI
1/4분기	116	118	103
2/4분기	106	109	93
3/4분기	106	109	92
4/4분기	109	112	90
연평균	110	112	96

주 : 2012년 4/4분기와 연평균 유가는 10월 26일까지 가격(센트 단위는 반올림)

자료 : KoreaPDS



WTI油 가격이 두바이油와 브렌트油 가격보다 낮은 이유

- WTI油는 통상 두바이油와 브렌트油보다 가격이 높았으나 2011년부터 他 유종에 비해 가격이 1배럴당 10~20달러 이상 낮게 형성
- [이유 1] 금융위기 이후 수요 둔화로 인해 미국의 원유 및 석유제품 재고가 충분한 상황에서, 최근 비전통에너지 개발이 본격화되면서 미국의 석유 공급이 크게 증가 → 미국은 안보를 위해 원유 수출을 제한하고 있어 국제가격과 괴리가 발생
- [이유 2] 미국 내륙에서 생산된 원유를 석유정제 시설이 몰려 있는 멕시코만으로 연결해주는 파이프라인 등의 운송인프라가 부족 → 재고 누적
- [이유 3] 리비아 사태와 이란 사태 등 중동의 지정학적 리스크의 영향을 받아 브렌트油와 두바이油 가격이 고공행진 중

하락했으나 하반기 들어 재상승 했다.

그러나 세계경제의 부진이 지속되면서 실물수요 측면의 유가 상승압력은 낮은 수준을 유지했다. IMF 등 주요 기관은 유로존 위기 등으로 세계경제의 회복세가 약화되자 2012년과 2013년 세계경제 성장률을 하향 조정했다. 특히, 금융위기 발생 이후 세계경제의 버팀목이 되던 신흥국 경제의 성장둔화가 본격화되면서 석유 등 실물수요도 둔화되었다. 2012년 3/4분기 중국의 성장률은 7.4%로 7분기 연

속 하락했으며, IMF와 Global Insight는 2012년 중국의 경제성장률을 각각 7.8%, 7.4%로 전망했다.

2. 수급 측면에서는 하락해야 하지만 비수급 요인이 유가 상승을 견인

국제유가의 재상승은 유동성 증가, 중동의 지정학적 리스크 등 비수급 요인의 영향에 기인한다. 유로존 위기가 다소 완화되고 3차 양적완화 등으로 유동

주요 기관의 세계경제 성장률 전망

(단위 : %)

구분	IMF				Global Insight(GI)			
	2012년 성장률		2013년 성장률		2012년 성장률		2013년 성장률	
	4월 전망	10월전망	4월 전망	10월 전망	4월 전망	10월 전망	4월 전망	10월 전망
세계경제	3.5	3.3	4.1	3.6	3.4	3.0	4.2	3.1
선진국	1.4	1.3	2.0	1.5	1.3	1.2	2.1	1.1
-미국	2.1	2.2	2.4	2.1	2.2	2.1	2.4	1.8
-유로존	-0.3	-0.4	0.9	0.2	-0.5	-0.5	0.8	-0.4
신흥국	5.7	5.3	6.0	5.6	5.7	5.0	6.3	5.2
-중국	8.2	7.8	8.8	8.2	8.4	7.4	8.6	7.6
-인도	6.9	4.9	7.3	6.0	7.2	5.1	8.0	5.8

주 : 각 기관이 2012년 4월과 10월에 전망한 2012년과 2013년 세계경제 성장률

자료 : IMF (2012). World Economic Out look April 2012. ; IMF (2012). World Economic Out look October 2012. ; Global Insight 4월, 10월 전망 DB

성이 풍부해짐에 따라 투기적 수요가 증가하고, 미국과 EU의 對이란 경제제재가 본격화되어 중동 리스크가 커지는 등 비수급 요인으로 인해 유가가 상승했다.

따라서 실물 수급 요인과 더불어 영향력이 커지고 있는 비수급 요인을 종합적으로 점검하여 향후 유가의 향방을 파악할 필요가 있다.

II. 수급과 비수급 요인으로 본 국제유가

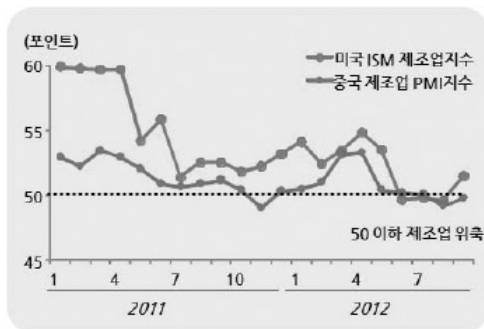
2012년 4/4분기와 2013년의 국제유가 향방은 하락 요인으로 작용할 수급 측면과 상승 요인으로 작용할 비수급 측면의 영향에 따라 결정될 전망이다. 수급요인으로는 첫째 세계경제 부진으로 인한 수요 증가세 약화, 둘째 OPEC의 증산과 미국의 생산 증가 등으로 공급이 증가하여 수요를 초과할 것으로 여겨진다.

비수급 요인으로는 첫째 풍부한 유동성으로 인한 투기적 수요 증가, 둘째 이란 등 중동의 지정학적 리스크 확대가 있다.

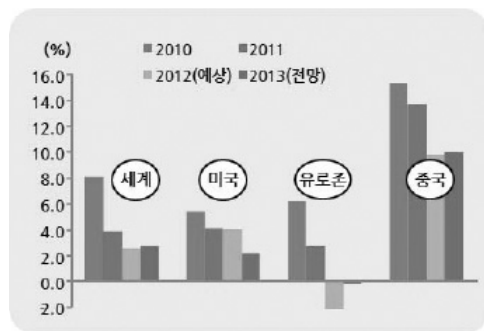
1. 수급요인

1) 수요 측면의 상승압력은 低

미국과 중국의 제조업지수



전 세계 산업생산 증가율



주 : ISM(Institute for Supply Management), PMI(Purchasing Managers' Index)

자료 : Thomson Reuters, Datastream, ; Global Insight

전 세계 제조업 경기가 둔화되면서 석유 수요의 본격적인 증가는 기대하기 어려울 전망이다. 미국과 중국의 제조업지수가 하락세를 보이고 있으며, 2012년 2/4분기 이후부터 위축 국면에 진입했다. 전 세계 및 주요국의 산업생산 증가율도 2012년 들어 크게 하락했으며, 2013년에도 본격적인 회복은 어려울 전망이다. 세계경제의 부진이 지속되면서 전 세계 석유 수요의 증가세도 미미한 수준에 그칠 전망이다. 제조업 등 세계경제의 흐름과 석유 수요는 밀접한 관계이다. 세계경제가 1% 성장하면 세계 석유 수요 증가율은 0.39% 상승했다. 세계경제가 부진으로 세계 석유 수요는 2011년과 2012년 연속 1% 증가하고, 2013년에는 0.9% 증가에 그칠 전망이다.

따라서 세계경제 저성장으로 인한 석유 수요 증가세 약화는 국제유가의 하락 요인으로 작용했다.

2) 수급요인 : 공급도 예상 밖으로 증가

전 세계 석유 공급은 2012년 공급 증가율이 수요 증가율을 크게 상회하는 등 이란 사태에도 불구하고 예상 외로 충분한 수준이다. OPEC이 리비아 사태와 이란 사태에 대응해 증산하면서 2012년 세계 석유 공급은 전년 대비 2.8% 증가할 전망이다. 이란의



전 세계 석유 수요

(단위 : 백만 배럴 / 일, 전년동기 대비 %)

구분	2011년	2012년					2013년				
	연간	1/4	2/4	3/4	4/4	연간	1/4	2/4	3/4	4/4	연간
IEA	88.9	89.2	89.0	90.1	90.4	89.7	89.9	89.5	91.1	91.5	90.5
EIA	88.3	88.4	88.5	90.0	89.5	89.1	89.6	89.2	90.7	90.5	90.0
OPEC	87.8	87.9	87.7	89.6	90.0	88.8	88.9	88.3	90.4	90.8	89.6
기관평균	88.3	88.5	88.4	89.9	90.0	89.2	89.5	89.0	90.7	90.9	90.0
(상승률)	1.03	0.4	1.5	0.9	1.0	1.0	1.1	0.7	0.9	1.1	0.9

주 : IEA (International Energy Agency), EIA (Energy Information Administration), OPEC (Organization of Petroleum Exporting Countries)

자료 : IEA (2012, 10.), Oil Market Report. ; EIA (2012), Short-Term Energy Outlook-October 2012. ; OPEC (2012, 10.), Monthly Oil Market Report.

전 세계 석유 공급량

(단위 : 백만 배럴 / 일, 전년동기 대비 %)

구분	2011년	2012년					2013년				
	연간	1/4	2/4	3/4	4/4	연간	1/4	2/4	3/4	4/4	연간
OPEC	35.3	36.8	37.2	37.2	37.1	37.1	37.1	37.2	37.2	37.1	37.1
非OPEC	52.4	53.0	52.5	52.7	53.4	52.9	53.3	53.6	54.0	54.5	53.9
총공급	87.7	89.8	89.7	89.8	90.5	90.0	90.4	90.7	91.1	91.6	91.0
(증가율)	0.9	2.5	3.5	2.5	2.0	2.8	0.7	1.2	1.5	1.2	1.0

주 : 1) IEA, EIA, OPEC의 공급 데이터 평균치

2) OPEC 공급량에는 NGLs(Natural Gas Liquids) 포함.

3) IEA와 OPEC의 2012년 4/4분기 이후 공급 전망치는 EIA의 전망을 이용하여 추정

자료 : IEA (2012, 10.), Oil Market Report. ; EIA (2012, 10.), Short-Term Energy Outlook. ; OPEC (2012, 10.), Monthly Oil Market Report.

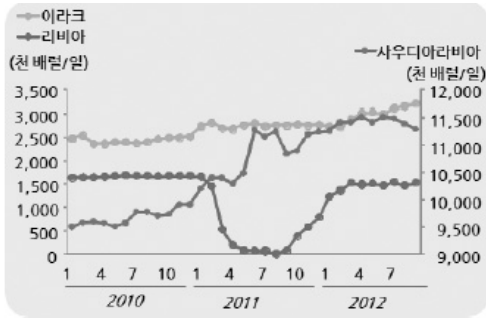
석유 생산은 감소세를 보이고 있으나 급감하는 수준이 아니며 OPEC은 2012년 생산량을 전년 대비 1일당 180만 배럴 늘릴 전망이다. 2013년에는 非OPEC도 생산량을 전년 대비 1일당 100만 배럴 늘리는 등 증가세가 지속된다.

앞으로도 사우디아라비아, 이라크 등 OPEC 산유국의 증산과 미국의 생산량 증가로 인해 세계 석유 공급량이 증가할 전망이다. OPEC의 1위 산유국인 사우디아라비아가 2011년 6월부터 증산을 본격화했

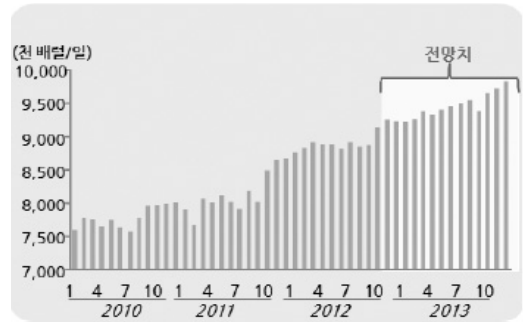
으며, 이라크도 증산을 지속해 2012년 9월 이란을 제치고 OPEC 2위 산유국에 등극했다. 리비아는 2011년의 MENA 사태로 인해 석유 생산에 차질을 빚었으나, 2012년 들어서는 사태 전 수준을 회복했다.

미국의 경우 셰일오일 등 비전통 에너지와 해양유전 개발기술 발전으로 인해 2010~2013년 미국의 석유공급량이 연평균 6.8% 증가할 전망이다.

주요 OPEC 산유국의 석유공급량



미국의 석유공급량



주 : NGLs와 비전통에너지 생산량을 포함

자료 : IEA, The Monthly Oil Data Service(MODE)

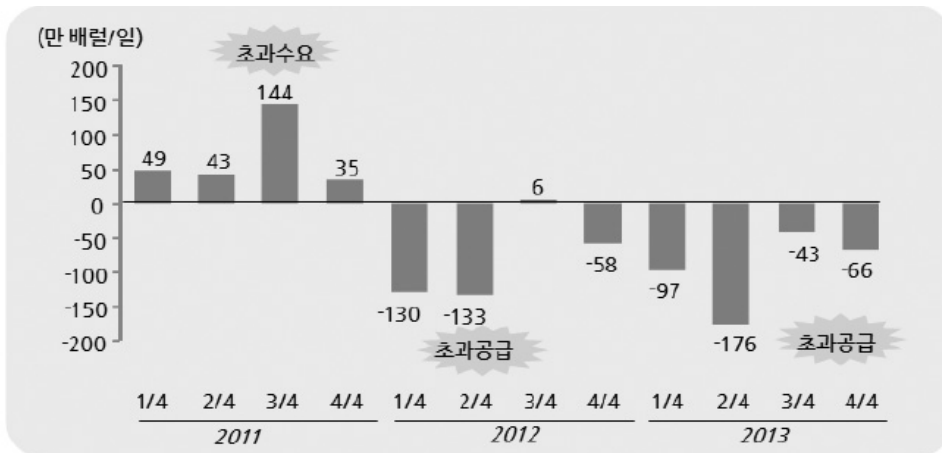
3) 수급요인 : 공급초과 상태 지속

세계 석유 수급은 2011년 수요초과 상태였으나 2012년에는 공급초과로 전환되었으며, 2013년까지 공급초과 상태가 지속될 전망이다. 석유 수급은 2011년 1일당 67만 배럴 수요초과에서 2012년에는 1일당 78만 배럴 공급초과가 되었으며, 2013년에는 1일당 96만 배럴 공급초과가 지속될 예정이다.

따라서 공급 측면에서 국제유가는 하락 압력을 받을 것으로 판단된다. 공급 증가로 인해 공급초과 상

태가 지속되어 전반적인 수급상황은 안정될 것으로 보이기 때문에 유가는 하락 압력을 받을 것이다. 미국은 재고가 풍부한 상태에서 생산이 지속적으로 증가함에 따라 전략비축유(SPR)를 방출할 가능성이 존재한다. 생산 확대로 2020년까지 미국의 전략비축유가 연간 1억 배럴씩 증가하고 있다. 셰일가스와 유사한 기술로 생산되는 타이트오일과 셰일오일 등 비전통오일의 생산 증가도 유가 하락 요인이다.

세계 석유 수급 (수요-공급 밸런스)



주 : 2012년 4/4분기부터 2013년까지는 전망치

자료 : IEA, EIA, OPEC 수급 자료의 평균치를 이용하여 추정



비전통 오일 생산량

(단위 : 만 배럴 / 일)

구분	2009년	2010년	2011년	2012년	2013년
전 세계	296.6	327	343.2	367.6	398.9
- 캐나다	76.4	79.5	86.2	94.7	107.5
- 미국	16.0	22.2	26.1	28.4	30.0

자료 : IEA, MODE.

셰일가스는 고유가의 대안이 될 수 있을까?

- 셰일가스 개발로 인해 값싼 가스가 석유를 대체하여 고유가의 대안이 될 것으로 기대하고 있으나, 가스가 석유 수요를 대체하는 효과는 제한적
- [발전] 석유가 화력발전에 사용되는 양은 미미하기 때문에 가스 발전이 늘어나더라도 석유를 대체하는 효과는 없음(석탄 발전은 대체)
- [석유화학] 석유에서 파생되는 납사(naphtha) 수요를 가스에서 생산되는 에탄으로 대체할 수 있으나, 북미에서 아시아로 공급할 수 있는 액화천연가스(LNG) 물량이 제한적이며, 단가도 높아져 대체효과가 미미
 - 아시아의 경우 추가적인 설비투자도 필요하고, 북미의 석유화학 산업은 이미 가스 원료 중심이기 때문에 석유를 대체하는 수요가 제한적
- [운송] 석유는 대부분 운송 분야에 사용되는데, 북미 등 선진국에서는 안전성과 성능 문제 때문에 가스 엔진을 사용하는 자동차, 버스, 트럭, 화물선 등의 보급이 제한적일 전망

2. 비수급요인

1) 투기 수요 급증

2012년 하반기 들어 투기적인 수요가 급증하여

유가 상승을 견인했다. 2012년 6월부터 유로존 위기가 완화되면서 위험자산에 대한 투자 심리가 개선되어 투기적 거래가 증가했다. 달러 강세 기조가 8월 이후 약세로 전환되면서 원자재 투자 심리가 개선되

WTI 油 투기적 거래(2012년)



달러 지수(2012년)



주 : 투기적 거래는 비상업거래(non-commercial) 순매수(매수 - 매도) 포지션
자료 : 미국 상품선물위원회(CFTC)

었다.

미국의 3차 양적완화(QE3)가 발표되기 전부터 유동성 증가에 대한 기대감이 커지면서 유가가 상승했다. 미국의 QE3 외에도 유럽중앙은행(ECB), 일본중앙은행(BOJ)의 금융완화 기조로 인해 글로벌 유동성이 확대되었다.

특히, 미국연방준비제도이사회(FRB)가 2012년 9월 QE3을 발표하면서 유동성 증가에 따른 추가적인 유가 상승이 예상된다. QE3 등 유동성이 증가하면 위험자산 선호, 달러 약세, 인플레이션 헤지를 위한

실물투자가 증가하면서 유가 투기가 증가하게 된다. 한편 국제유가는 과거 2차례 QE 실행 시에 크게 상승한 경험이 있다.

따라서 1·2차 양적완화 시에 나타난 수준의 상승은 아니더라도 투기 수요의 증가는 국제유가의 상승세를 지속시키는 요인으로 작용했다. 금융위기 이후 유동성 증가는 원자재 가격에 유의한 영향을 미친다. 2007~2008년 국제유가 급등기에도 투기 수요가 당시 국제유가 상승분의 40% 이상에 대해 기여했었다.

미국의 양적완화가 국제유가에 미친 영향

양적완화	1차 양적완화(QE1)	2차 양적완화(QE2)	3차 양적완화(QE3)
기간	'08.11. ~ '10.3.	'10.11. ~ '11.6.	'12.9. ~
규모	1조 7,500억 달러	6,000억 달러	월 400억 달러, 총액 미정
투기적 거래(계약)시작 → 고점	0.3만 → 13.6만	13.0만 → 27.6만	24.9만 →
유가(달러/배럴)시작 → 고점	46 → 83	85 → 113	95 →
상승률(%)	83.1	32.7	-



주 : 1) 유가는 WTI油 주간 평균가격 기준

2) 투기적 거래는 주간 단위 비상업거래 순매수 포지션

자료 : KoreaPDS; CFTC



2) 중동의 지정학적 리스크 확대

2011년 MENA 사태에 이어 2012년에는 이란 사태로 인해 중동의 지정학적 리스크가 커지고 있는 상황이다. 2012년 하반기부터 미국과 EU의 對이란 경제제재가 본격적으로 시행되었다. 미국의 이란 금융제재(6/28), EU의 이란산 원유 수입금지 및 수송 선박에 대한 보험 제공 금지(7/1)가 발효되었다.

시리아 내전은 종파 분쟁으로 이어지고 있으며, 2012년 9월에는 주리비아 미국 대사의 사망 사건으로 중동의 정정불안이 심화되었다. 시리아 내전은 시아파 국가인 이란과 수니파 국가인 사우디아라비아 등 주변 중동 강대국의 이해관계가 얽혀 있는데, 국제사회의 개입이 제한되면서 장기화되고 있는 양상이다.

이스라엘이 이란의 핵시설 추정 지역에 대한 군사적 행동 가능성을 표출한 가운데 경제적 난관에 봉착한 이란도 강경 대응을 시사했다. 네타냐후 이스라엘 총리는 2012년 11월 미국 대선 전에 이란을 공격할 것을 시사했으나, 미국의 반대로 대선 전 군사적 충돌을 유보했다. 이란도 군사적 공격을 받으면 호르무즈 해협 봉쇄 및 보복 공격을 감행할 것을 표명하는 등 강경한 입장이다.

따라서 미국 대선 이후 이스라엘과 이란 간 긴장이 고조되면서 중동의 지정학적 리스크가 커질 위험성도 존재한다. 실제로 군사적 충돌이 발생하거나 원유 공급이 감소하지 않더라도 중동정세를 둘러싼 불확실성이 커지는 것만으로도 리스크 프리미엄이 발생하여 국제유가의 상승 요인으로 작용한다.

난관에 봉착한 이란 경제와 호르무즈 해협의 중요성

- 이란의 석유 수출은 재정수입의 절반, 전체 수출의 약 80%를 차지하고 있는데, 서방의 경제제재로 하루에 약 1.3억 달러의 손실이 발생하고 이란 통화인 리알화 가치가 폭락하면서 경제적 난관에 봉착
- 호르무즈는 이란과 오만 사이에 위치한 해협으로 전 세계 원유 수송량의 약 20%(1일 운송량 1,700만 배럴)가 호르무즈 해협을 거치고 있음
 - 사우디아라비아, 쿠웨이트, 카타르의 해상 운송은 호르무즈 해협을 통과

III. 결론 및 시사점

1. 비수급 요인으로 인해 2012년과 유사한 수준의 고유가가 지속될 전망

2013년에도 비수급 요인이 국제유가의 상승 요인으로 작용할 것으로 전망된다. ECB의 국제채매입과 ESM 설립 등 유로존 위기에 대한 방어벽이 구축되면서 원자재 등 위험자산에 대한 투기 증가세가 지속될 것이다. 2013년에도 세계경제의 저성장이 지

속되겠지만 성장률은 2012년보다 소폭 높아질 것으로 예상되어 원유 투기 수요가 감소하지 않을 전망이다.

미국의 반대로 미뤄진 이스라엘의 對이란 공격이 미 대선 이후에 다시 추진될 가능성이 커지면서 중동의 지정학적 리스크도 확대될 전망이다. 이스라엘은 1981년 이라크의 오시라크 원자로와 2007년 시리아의 알 키바 원자로를 폭격하여 파괴한 경험이 있다.

이에 따라 실물 수급 측면의 하락 압력에도 불구하고

요인별 영향 판단

구분	요인	2013년 전망	유가 영향
수급	실물 수요	- 증가량 미미 (증가율은 둔화)	하락
	실물 공급	- 공급초과 상태가 지속 - 연간 공급초과량은 2012년보다 커질 전망	하락
비수급	투기 거래	- 유동성 증가 → 투기 수요 증가세 지속 - 단, 방어벽이 작동하여 유로존 위기가 더이상 확산되지 않는다는 것이 전제	상승
	중동 리스크	- 미국 대선 이후 이스라엘-이란 간 군사적 충돌 가능성 고조 - 충돌하지 않더라도 리스크는 상존	상승

주요 투자은행의 국제유가 전망

(단위 : 달러/배럴)

구분	2012년					2013년				
	1/4	2/4	3/4	4/4	연간	1/4	2/4	3/4	4/4	연간
평균가	118	109	109	110	112	110	109	112	112	111
고가				123	127	125	125	131	132	128
저가				95	80	90	75	75	80	90

주 : 2012년 10월 17일 37개 투자은행들의 브렌트유 가격 전망 기준
자료 : Bloomberg

하고 2013년 연평균 국제유가는 2012년과 유사한 수준이 될 전망이다. 2012년 10월 주요 37개 글로벌 투자은행의 2013년 브렌트유 가격 평균 전망치는 1배럴당 111달러로, 2012년 유가 예상치(112달러/배럴)와 유사할 것으로 전망된다.

2. 고유가 지속으로 경제에 악영향

세계경제의 저성장이 지속되는 가운데 유가의 고공행진으로 세계경제의 어려움이 가중될 전망이다. 특히, 물가 상승에 민감한 신흥국 경제의 회복이 지연될 소지가 있다.

한편, 급변 가능성이 큰 중동 정세에 대한 모니터링을 강화할 필요가 있다. 중동 정세 불안이 군사적 충

돌 등 최악의 상황으로 확산된다면 국제유가는 연평균 1배럴당 150달러 이상으로 급등할 가능성이 있다.

고유가가 지속되어도 가격 수준이 전년과 유사하다면 상승률이 낮다고 인식하게 되는데, 이로 인해 실제 소비자물가와 체감 물가 간에 괴리가 발생하여 서민경제에 부담될 것이다.

2011년 2월부터 월평균 두바이유 가격이 1배럴당 100달러를 상회하여 경제주체들이 고유가에 내성이 생기면서 유가 상승에 둔감해졌다. 그러나 안정된 소비자물가와와는 다르게 고유가가 오랜 기간 지속되었기 때문에 체감물가와 서민생활물가는 경제에 부담스러운 수준이 될 것이다.

CJ대한통운

다문화이동 우표문화체험 행사

CJ대한통운(대표 이현우)은 10월 13일 서울지방우정청과 함께 다문화가정 아동들을 초청해 우표문화를 체험하는 행사를 가졌다.

CJ대한통운이 후원하는 다문화가정아동 교육 프로그램 ‘레인보우 스쿨’ 아동과 가족들을 초청해 열린 이날 행사에서는 아동들이 희망하는 사진으로 만들어진 세상에 한 장밖에 없는 ‘나만의 우표’ 만들기 체험, 미래의 나에게 엽서 쓰기, 우표박물관 견학 등 여러 프로그램들이 진행됐다.

회사 관계자는 민-관이 협력해 전개하는 사회공헌활동이라는 점에서 더욱 의미가 깊다고 전했다.

CJ대한통운과 서울지방우정청은 지난 5월 전국 지역아동센터 어린이 7천여 명에게 ‘나만의 우표’를 선물하는 등 기업과 공공기관이 함께하는 사회공헌활동 모델을 선보인 바 있다.

한편 CJ대한통운은 지난 9월 추석을 앞두고 레인보우스쿨 다문화가정 아동들과 어머니들을 초청해 그룹 계열사인 CJ푸드빌의 프랜차이즈 아카데미에서 제과제빵 체험 행사를 가졌으며, 임직원들이 중증장애인의 휠체어 수리 및 소독 봉사활동에 참여하기도 했다.

STX팬오션

출범 8주년 기념식 개최

STX 팬오션(대표 배선령)은 11월 8일 오전 서울시 중구 남대문로에 위치한 STX남산타워 본사에서 본사 임직원 500여명이 참석한 가운데 출범 8주년 기념식을 가졌다.

배선령 사장은 출범 8주년 기념사를 통해 “STX의 이름으로 새롭게 시작한지 8년 만에 16억불에 불과하던 매출규모가 3배 증가하여 50억불 매출규

모를 유지하게 되었다”며, 어려운 경영환경 속에서도 부단히 노력한 임직원들의 노고를 격려했다.

아울러 배선령 사장은 현재 당면하고 있는 전 세계적인 경기부진 등 어려운 경제상황을 극복하기 위해 ‘진정한 혁신’이 필요함을 강조하며 ▲선제적 시황 대응능력과 위기관리 능력 강화 ▲서비스 혁신을 통한 양질의 서비스 제공 노력 ▲증강기 선대의 효율적인 운영 노력을 주문했다.

배선령 대표이사는 “위기 속에는 언제나 새로운 기회가 있고, 기회는 준비된 자 만이 얻을 수 있다”라며 “위기 대처 역량 부족을 명확히 인식하고 생즉필사 사즉필생(生即必死 死即必生)의 혁신을 추구한다면 다가오는 호황기에는 세계 정상에 우뚝 설수 있다” 라고 마무리했다.



KSS해운

1~9월 영업익 117억 시현

KSS해운(대표 윤장희)은 3분기 누계 매출액이 전년동기대비 21% 증가한 837억원을 기록했다고 최근 공시했다.

영업이익은 117억원으로 전년동기대비 54.4% 감소했으며, 당기순이익도 53.4% 감소한 90억원을 각각 기록했다.

그러나 3분기 영업이익은 47억원으로 전년동기 대비 14%, 당기순이익도 893% 증가한 25억원을 각각 시현했다.

천경해운

창립 50주년 기념식 개최



천경해운(대표 김지수)은 지난 10월 22일 서울 웨스틴 조선호텔 1층 그랜드볼룸 대연회장에서 창립 50주년 기념식을 개최했다.

이날 기념식에는 한국선주협회 이종철 회장을 비롯하여 국토해양부 전기정 해운정책관, 이재균 국회의원, 조정제 바다살리기국민운동본부 총재, 일본통운 히데오 하나오카 중역 등 국내외 해운 업계 관계자 300여명이 참석해 천경해운의 창립 50주년을 축하했다.

천경해운 김지수 대표는 이날 기념사를 통해 “6.25 전쟁후 혼란스러운 시기가 지나가고 경제개발 5개년 계획이 추진되면서 한국경제가 융트림을 하던 1962년 10월 22일 천경해운이 설립됐다. 그동안 어려움이 많았지만 창업자인 故김윤석 회장께서 과욕을 부리지 않고 상대방을 배려하는 경영을 통해 작지만 내실있는 기업으로 키워냈다. 천경해운은 항상 고객과 함께하면서 100년 해운 기업으로서 끊임없이 노력하겠다”고 밝혔다.

1962년 설립된 천경해운은 1964년 계획조선으로 신조된 755DWT급 천경호를 한일항로에 배선 이후 현재 사선 11척과 용선 4척의 선대를 운항하고 있으며 운송회사인 (주)천경, 항만하역회사인 (주)동진, 보송실업 등의 자회사 등을 거느리고 있는 중견 해운회사다.

한진해운

CI가 뽑은 2012년 최고 선사 선정

한진해운(대표 김영민)이 10월 18일(영국 현지 시각) 영국 해운 전문지 Lloyd's List의 자매지인 CI(Containerisation International=CI)로부터 2012년 고객들이 뽑은 최고 선사상을 수상했다.

CI는 2012년 1월부터 아시아, 북미, 유럽 지역의 화주들과 화물중개업체들을 대상으로 해운선사에 대한 고객만족도를 측정, 매월 그 지표와 선사 순위를 발표하고 있으며, 이번 시상은 그간의 조사 결과를 바탕으로 선정했다.

한진해운은 대 고객 접근성, 서비스의 정확성, 정시성, 운임 유연성 등 총 11개 지표를 기준으로 산정되는 CI의 종합 평가지표에서 2012년 1위에 오르면서 올해 최초로 제정된 본상(2012 Winner of Shipper's Choice)을 수상했다.

현대상선

해상법무 세미나 개최

현대상선(대표 이석희)이 해운물류업계 녹색경영에 앞장서고 있다. 각종 기후변화 관련 수상과 녹색경영 인증에 있어 ‘최초’라는 수식어를 차지하고 있는 것이다.

현대상선은 10월 31일 CDP(Carbon Disclosure Project, 탄소정보공개 프로젝트) 한국위원회로부터 산업재 운송부문 ‘탄소경영 산업리더’ 상을 수상했다. 이는 국내 해운사 최초로 수상에 이른 2년 연속 수상이다.

현대상선 관계자는 “이번 수상은 현대상선의 선도적이고 지속적인 녹색 경영 추진이 다시 한 번 인정받은 것”이라며, “어려운 경제 여건이지만 친환경 노력은 선택 아닌 필수이며 앞으로도 지속 가능한 발전이 되도록 노력 할 것”이라고 말했다.

이번 수상 외에도 현대상선은 6만톤급 벌크선

‘퍼시픽 프라이드(PACIFIC PRIDE)호’가 지난 8월 한국선급으로부터 국내 첫 친환경선박인증서를 받았다. 특히 퍼시픽 프라이드호는 에너지효율개선 설비인 PBCF(Propeller Boss Cap With Fin)를 탑재해 에너지효율이 동급선박과 비교해 평균 10% 이상 우수하다.

앞으로 현대상선은 온실가스를 2008년 기준으로 2015년까지 약 17%를 감축한다는 장기목표를 가지고 있으며, 특히 온실가스 발생량이 많은 컨테이너선의 경우에는 동 기간 동안 약 24%를 감축할 예정이다.

부산항만공사

FTA 활용 물류허브 구축전략 세미나

부산항만공사(사장 임기택)는 부산·진해경제자유구역청(BJFEZ, 청장 하명근)과 함께 10월 30일 오전 부산롯데호텔 3층 펠름에서 ‘FTA를 활용한 글로벌 물류허브 구축 전략’이라는 주제로 세미나를 개최했다.

이 세미나에는 국토해양부와 지식경제부, 부산시, 경남도 등 유관기관과 항만 배후단지 입주업체, 기업 관계자 등 100여명이 참석했다.

이 자리에서 이성우 한국해양수산개발원 국제물류연구실장은 ‘항만배후단지 글로벌기업 유치 전략’이라는 발표를 통해 최근 선진 항만들이 경쟁적으로 유치하고 있는 글로벌 기업의 유치 전략과 해법을 제시했다.

또 정진섭 충북대 국제경영학과 교수는 ‘FTA를 활용한 글로벌 물류허브 구축방안’에 대해 물류선진국인 싱가포르 항만배후단지의 사례를 들어 신항 배후단지의 물류허브 전략을 제안했다.

장영훈 관세법인 스카이브릿지 부대표는 ‘FTA를 활용한 비즈니스 모델 개발 방안’이라는 주제 발표를 통해 FTA 수혜종목을 대상으로 신항에 적용할 새로운 비즈니스 모델을 선보였다.

인천항만공사

일하기 좋은 100대 기업 2년 연속 수상

인천항만공사(사장 김춘선)가 우리나라에서 일하기 좋은 100대 기업에 2년 연속 선정됐다. 김춘선 사장은 최고경영자상을 받았다.

‘대한민국 일하기 좋은 100대 기업’은 신뢰경영을 실천함으로써 일하기 좋은 기업문화를 쌓아가고 있는 회사를 선정하는 제도다. 실제로 일을 하고 있는 당사자들의 만족도와 조직 문화에 중점을 둔 평가를 계량화해 GWP코리아가 선정하고 있다.

GWP는 일하기 좋은 일터(Great Work Place)의 약자. 조직 구성원을 중심으로 봤을 때 상사와 경영진에 대한 신뢰, 업무와 조직에 대한 자부심, 동료들과 일하는 재미가 높아 열정을 다해 일하고 싶어하는 직장을 의미한다. 좋은 조직문화를 바탕으로 좋은 구성원들이 주인의식을 가지고 일하는 기업이니 생산성과 수익성 향상, 고객만족도 제고 등 기업경영의 모든 면에서 타 기업을 앞서 나가고 있다는, 민간 차원의 인증인 셈이다.

세계적 권위의 미국 경제 전문지 포춘(FORTUNE)이 1998년부터 매년 일하기 좋은 100대 미국 기업을 선정, 발표한 이래 전 세계 40여개국에서 같은 방식의 선정·시상제가 생겨났고 우리나라에서도 2002년 도입됐다.

울산항만공사

신항 예선 선원휴게소 개소

울산항만공사(사장 박종록)는 11월 1일 신항 예선 선원휴게소에서 예선관련업·단체 및 울산해양항만청 UPA관계자 등이 참석한 가운데 선원휴게소 개소식 행사를 가졌다.

한편 행사에 참석한 관계자들은 앞으로 예선 선원들의 대기장소인 예선부두 이용 불편이 해소되

어 신항과 온산항을 이용하는 선박의 신속한 입출항 지원서비스 향상으로 선사들의 물류비 절감을 도모할 수 있을 것으로 기대했다.

신항 예선 선원휴게소는 예선 선원 20여명이 상주할 것으로 알려졌다.

여수광양항만공사 '가족친화 인증기업' 선정

여수광양항만공사(사장 이상조)는 항만공사 최초로 '가족친화 인증기업'에 선정됐다고 11월 1일 밝혔다.

가족친화 인증은 근로자가 일과 가정생활을 조화롭게 병행할 수 있도록 가족친화적 경영을 모범적으로 운영하는 기관이나 기업임을 여성가족부가 입증하는 제도이다.

YGPA는 올 초부터 매주 수요일을 '가족사랑의 날'로 지정, 운영하고 있으며 직원들의 건강관리를 위해 체력단련실 설치, 건강동호회 지원, 종합건강검진 실시, 업무상 상해를 보장하기 위해 단체보험에 가입돼 있다.

특히 여성 직원들을 위해 여직원 휴게실 설치, 산전후 휴가제도 등을 실시하고 있고 다자녀 가정에 대한 가족수당 한도 폐지, 학비보조금 지원, 단시간근무제 실시 등 일과 가정의 양립 지원을 위한 다양한 노력을 기울이고 있다.

YGPA는 출범 초기부터 이같은 시책을 통해 직원들이 가족같은 분위기 속에서 가족친화 경영과 가족지원 제도 및 가족친화 분위기 조성 등을 모범적으로 추진하고 있음이 이번 가족친화인증기업 선정을 통해 입증됐다고 설명했다.

한국선급

제5회 서울국제해사조선컨퍼런스(SIMS) 개최

한국선급(회장 오공균)은 11월15~16일, 양일간

한국선급 부산 사옥 3층 오션홀(Ocean Hall)에서 제 5회 서울국제해사조선컨퍼런스(SIMS)를 개최했다.

올해로 5회를 맞는 SIMS는 해양강국인 한국에서 그 위상에 걸맞은 국제 컨퍼런스가 없다는 인식에서 2008년 한국선급이 주축이 되어 시작되었으며 짧은 역사에도 불구하고 참석자 및 그 논의내용의 질이 매우 높아 단기간에 급성장한 국제적 해사 컨퍼런스이다.

특히 금년에는 서울에서 개최되던 국제해운도시를 준비하는 부산시의 염원에 부응하여 한국선급 부산본사(명지동)에서 개최되었다.

이번 SIMS에는 상하이국제해운연구센터(Shanghai International Shipping Institute)의 리광(Li Gang) 사무차장, 발틱국제해운거래소(BIMCO)의 라스 로버트 페더슨(Lars Robert Pederson) 사무차장, 노르웨이 과학기술대학교(Norwegian University of Science and Technology)의 쇠렌 엘리스(Soeren Ehlers) 교수, 부산대학교 백점기 교수, 한국가스공사의 양영명 연구개발원장 등 국제 해사계의 거목들이 한자리에 모여 ▶ 해운·조선 분야 국제 경제 전망, ▶ 친환경 녹색선박 기술, ▶ 오프쇼어링 기술, ▶ 최근 국제보험업계 동향 등을 발표했다.

해양환경관리공단

청렴워크숍 개최

해양환경관리공단(이사장 박인섭)은 10월 23일, 공정하고 투명한 조직문화 정착을 위해 일반직 3급 이상 간부직원 58명을 대상으로 '2012년도 간부직원 청렴워크숍'을 개최했다.

2011년도 국민권익위원회가 선정한 공공기관 종합청렴도 1등급 기관인 공단은 간부직원부터 청렴문화 정착에 솔선수범하여 조직 내부 부조리를 예방하고 청렴문화를 더욱 확산하기 위해 위

크숍을 실시했다.

박인섭 이사장을 비롯한 임원들은 부패척결 의지를 대내외에 공표하고자 직무수행 시 임직원행동강령 준수 및 위반 시의 책임사항이 명시된 '임원 직무청렴계약'을 체결했다.

또한 깨끗한 조직문화 조성에 최선을 다할 것을 다짐하는 '청렴생활 실천 의지'를 결의했으며, 한국투명성기구의 서생현 고문을 초청하여 '나는 대한민국 공직자다'라는 주제로 청렴특강을 받았다.

선박안전기술공단

쌍용해운과 MOU체결



선박안전기술공단(이사장 부원찬)은 쌍용해운(주)(대표 한준석)과 지난 11월 7일 본부 12층 대회의실에서 '연안해운 온실가스·에너지 목표관리 시범사업 협약'을 체결했다.

국토해양부와 쌍용해운은 지난 9월 27일 온실가스 에너지 목표관리 업무협약을 체결한 바 있으며, 공단도 시범사업의 세부적 이행을 위해 이번 협약을 체결하게 됐다.

쌍용해운은 최근 3개년(2009~2011년)의 연료소모량을 바탕으로 온실가스 배출량 및 에너지 소비량에 대한 감축목표를 공단 및 국토해양부와 협의하여 설정하고, 향후 1년간 온실가스 감축활동을 추진해 나갈 예정이다.

공단은 이번 시범사업이 앞으로 국가 온실가스 감축 목표 달성에 크게 기여할 것으로 기대하며,

시범사업의 차질 없는 수행을 위해 국내 민·관 전문가로부터 다양한 의견을 수렴하는 등 다각적인 노력을 기울여 나갈 계획이다.

한국해양대학교

개교 67주년 기념식 개최



한국해양대학교(총장 박한일)는 올해 제67주년 개교기념일(11월 5일)을 맞아 11월 6일 오전 학내 시청각동에서 개교기념식을 가졌다.

이날 기념식에서는 대학 및 해양 분야 발전에 기여한 교수·교직원·학생에 대한 장기근속상, 학술대상, 공로패, 자랑스러운 아치인상 시상과 함께 박한일 총장의 기념사, 정태순 총동창회장(장금상선 대표)의 축사가 이어졌다.

박 총장은 “올해 한국해양대는 △교육과학기술부 교육역량강화사업 5년 연속 선정 △전국 4년제 대학 중 2년 연속 교육성과지수 1위 △전국 4년제 대학 중 취업률 4위(다그룹) △전국 4년제 국·공립대학 중 장학금 수혜율 4위 등 최고 우수 대학의 명성을 꾸준히 이어가고 있다”며 “앞으로도 지속적인 노력을 기울여 해양교육과 연구의 지식 허브로서 대한민국의 새 지평을 열고, 세계의 선진 대학들과 어깨를 나란히 하는 대학으로 도약해 가자”고 당부했다.

국토부, 한중해운회담 20주년 기념식 개최

양국대표단을 포함하여 약 100여명이 참석



국토해양부(장관 권도엽)와 중국 교통운수부(장관 리성린)는 지난 10월 30일 부산 누리마루에서 기념식을 열고 새로운 한중해운협력 20년을 이어가기로 의견을 모았다.

10월 30일부터 11월 1일까지 양일간 누리마루에서 개최된 제20차 한중해운회담의 전야제격으로 진행된 이날 기념식에는 해운회담 양국대표단 30여명을 비롯해 한중컨테이너선사 및 카페리선사 대표 30여명 등 약 100여명의 관계자들이 참석해 지난 20년간 한중해운협력을 되돌아보고 새로운 한중해운협력 발전방안을 협의했다.

국토해양부 강범구 물류항만실장은 이날 기념사를 통해 “지난 1992년 한중수교 이후 양국간 무역 규모가 급성장해 중국은 한국의 제1대 교역국이 됐고 한국은 중국의 4대 교역국이 됐다. 해운분야는 이러한 한중 교류의 가교 역할을 충실히 수행해 해상물동량은 약 57배, 해상여객은 38배 증가하는 성과를 이뤄냈다.

그동안 한중해운협력을 통해 인천-청도를 비롯해 총 17개 카페리항로 개설됐고 시황상황을 고려해 컨테이너선 투입을 조절, 2008년 해운위기 이

후 글로벌 대형선사들이 적자를 내는 어려운 가운데서도 한중 취항선사들은 양호한 실적을 낼 수 있었다. 지난 20년동안의 한중해운협력 성과를 바탕으로 앞으로 양국정부는 더욱 긴밀한 협력을 통해 새로운 한중해운협력 20년을 열어갈 것이며 이것은 새로운 기회가 될 것”이라고 강조했다.

중국 교통운수부 송덕성(宋德星) 수운국장도 이날 기념사를 통해 “지난 20년간 양국간

상호신뢰가 형성되면서 해운분야에서 좋은 성과를 냈고 앞으로 이러한 상호 협력은 계속될 것이다. 한중해운협력은 호혜상생의 원칙아래 시장상황에 따른 선복수급 조절, 해운정책 및 해운업계 애로사항 해결 등에 있어서 합의를 도출해내는 훌륭한 메커니즘을 발휘해왔다. 앞으로 이러한 메커니즘을 더욱 발전시켜 나간다면 한중해운협력이 더욱 큰 성과를 낼 것”이라고 밝혔다.

한중해운회담은 1992년 8월 한중간 정식수교가 이뤄지고 이듬해인 1993년 5월, 제1차 회담이 개최된 이래 올해로 제20차 회담을 맞았다. 그동안 한중 해운항로는 해상 물동량이 57배(2백톤→114백만톤) 증가했고 여객 수송실적은 38배(65천명→2,486천명) 급증하는 등 양적 성장을 이뤄왔다.

한편 이날 기념식에서는 한중해운 발전에 기여한 공로자들에 대해 양국정부가 교차로 표창했다. 우리측에서는 선국방 중한카페리 회장과 진약국 황해정기선사협의회 회장에게 국토해양부 장관 표창을, 중국측에서는 정태순 황해정기선사협의회 고문, 윤수훈 한중카페리협회 회장에게 중국 교통운수부장 표창을 각각 수여했다.

세계해양포럼조직위원회 창립총회 개최

우리나라를 대표하는 해양리더들이 참여



우리나라를 대표하는 해양리더 100여명이 사단법인 세계해양포럼조직위원회(약칭 세계해양포럼)를 구성하여 지난 10월 30일 서울 한국프레스센터에서 창립총회를 열고 위원장에 김재철 동원그룹 회장, 부위원장에 홍승룡 국가교육과학기술자원의회의 부의장을 각각 선임했다.

이재균 국회의원, 국토해양부 주성호 차관, 바다살리기운동본부 조정제 총재, 한국해양수산개발원 김학소 원장, 한국해양환경관리공단 박인섭 이사장, 한국해운조합 이인수이사장, 부산항만공사 임기택 사장, 인천항만공사 김춘선 사장, 한국해기사협회 민흥기 회장 등 해양계를 대표할만한 주요인사 60여명이 참석한 이날 창립총회는 경과보고, 창립선언문 낭독, 조직위원장 선출, 안전심의 순서로 진행됐다. 이날 총회는 오후 5시 30분부터 총회를 시작하여 총회 후에 7시부터 환영만찬을 가졌으며

폐회선원 때는 참석자들이 함께 모여 기념사진도 촬영했다.

세계해양포럼이 창립된 목적은 이날 총회에서 채택된 조직위원회 정관에 잘 나타나 있다. 정관에 따르면 ‘조직위원회는 해양컨벤션 개최 등 다양한 사업을 통해 인류의 미래 성장동력이자 블루이코노미라고 할 수 있는 해양산업에 대한 긍정적이고 발전적인 여론을 확산시키는 한편, 핵심적인 글로벌 이슈들을 발굴하고 국내외 인적 네트워크를 확보함으로써 대한민국의 해양경쟁력을 강화해 나가는 것을 목적으로 한다’는 것이다. 이러한 목적에 따라 세계해양포럼은 세계해양포럼 등 해양국제컨벤션 기획 및 구축사업, 글로벌 해양이슈 선도사업, 대한민국 국가 해양력 강화 지원사업, 해양정책 및 해양산업발전과제 연구사업 등을 펼쳐나갈 계획이다.



김재철 초대 조직위원회 위원장은 선임 뒤 수락 연설에서 “해양수산부 부활의 열망이 뜨거운 시점에서 해양계가 총 집결하여 이같은 세계해양포럼을 조직하는 것은 대단히 큰 의미를 갖는다”고 전제하고 “새로운 인물들이 해양계에 들어와야 하고, 훌륭한 인재의 양성을 위해서라면 나는 기꺼이 그 밑거름이 되겠다”고 역설했다.

사단법인 세계해양포럼 조직위원회는 지금까지 6회에 걸쳐 개최되었던 세계해양포럼을 기반으로 만들어진 기구로 사무국은 현재 부산에 두고 있다. 세계해양포럼은 2007년 11월 5일 부산벡스코에서 세계적인 석학들을 초빙하여 포럼을 개최한 것을 시발로 2012년까지 거의 매년 개최해와 지금까지 6번을 부산지역에서 개최했다.

세계해양포럼은 이미 5개년 사업계획안을 확정해 놓고 있는데 그에 따르면 매년 세계해양포럼을 개최하는 것 외에도 매년

해양저널리스트포럼도 개최하며 동북아해양도시 라운드 테이블 개최(2013년), 환태평양 해양도시네트워크구축(2014년), 세계해양레저축제 컨벤션 개최(2015년), 글로벌 해양노벨상 제정(2016) 등 다양한 해양정책 관련 사업을 추진할 계획이다. 또한 5개년 계획의 마지막해인 2016년까지 현재의 세계해양포

럼을 ‘해양 다보스 포럼’으로 승화시킨다는 원대한 계획도 가지고 있다.

하지만 세계해양포럼에는 해운항만의 민간기업에게는 거의 참가의 기회가 주어지지 않은 것으로 보인다. 조직위원회 구성에 있어서 해운항만기업 출신들은 찾아보기가 어려운 형편인데 운영위원의 명단에도 장금마리타임의 김남덕 대표이사가 해운인으로서 유일하게 포함되어 있다.



중해심, 대학생 해양사고 모의심판 경연대회 개최

해양사고에 대한 경각심 고취 및 해양안전의식 확산



중앙해양안전심판원 심판관 및 선박전문가 (도선사협회, 해기사협회, 심판변론인협회) 등 외부 전문가들로 구성된 심사위원들이 시나리오의 창의성, 원인 분석능력 등 평가요소에 따라 엄격한 심사를 거쳐 수상자를 선정했으며, 영예의 최우수상 수상팀은 국토해양부장관상과 상금 300만원, 우수상 수상팀은

국토해양부 중앙해양안전심판원(원장 선원표)이 주최하고 한국선주협회(회장 이종철), 수협중앙회, 한국선주상호보호협합, 한국선주협회, 한국해양안전심판변론인협회, 한국해기사협회, 한국해운조합 해운조합 등 7개 단체가 공동 후원한 ‘제7회 대학생 해양사고 모의심판 경연대회’가 개최됐다.

11월 9일(금) 서울역사 글로리대회의실에서 개최되는 이날 대회에는 해양계와 수산계학교인 군산대학교, 목포해양대학교, 부경대학교, 한국해양대학교 등 4개 대학에서 총 7개 팀 100여명이 참가하여, 각 팀별로 철저한 준비와 논리 전개를 통해 가상의 해양사고에 대한 심판과정을 생생하게 재연하고 판정을 내렸다.

올해에도 다양한 해양사고를 소재로 한 모의심판이 개최되는데 충돌, 화재, 전복 등 다양한 유형의 해양사고사건이 모의 심판대에 올랐다.

중앙해양안전심판원장상과 상금 200만원을 각각 수상했다.

중앙해양안전심판원 선원표 원장은 “모의심판에 임하는 젊은 대학생들의 열기를 볼 때 우리 바다의 미래는 매우 밝다”고 언급하면서, “대학생들이 해양사고와 관련된 다양한 법규를 이해하는 수준이 예상보다 높다”면서 “특히 실제 심리 과정에서 법리만큼 중시되는 심판관의 해상경험을 토대로 한 경험칙, 선박 고유의 문제점 등에 관한 실제 조사가 무척 잘 돼 있어 놀랐다”고 강조했다.

해양사고 모의심판 경연대회는 미래의 해기사들인 해양수산계 대학생들을 대상으로 해양사고에 대한 경각심 고취와 더불어 해양안전의식 확산을 위하여 2006년 시범대회를 처음 실시한 이래, 학생들의 뜨거운 관심과 호응 속에 올해로 7회째를 맞고 있다.

KMI, 2013 세계해운전망 국제세미나 개최

해운시황 2013년에도 어려움 지속될 것으로 전망



한국해양수산개발원(KMI)은 11월 1일 서울 명동에 위치한 은행연합회 2층에서 '2013 KMI 세계해운전망 국제세미나'를 개최했다.

금번 세미나에서는 오전에 2013 세계 경제 및 해운전망에 대해, 오후에는 중남미, 아프리카, 인도, 중국 등 이머징 마켓의 변화와 해운산업의 기회를 주제로 세미나가 개최되었다..

오전 시황세미나는 장정석 한국은행 국제무역팀장이 '세계 경제 및 무역전망'에 대해 발표하고 이어서 김태일 KMI 부연구위원이 '컨테이너 해운시황 전망'에 대해, 고병욱 전문연구원이 '벌크시장 동향과 전망'에 대해 발표하고 양창호 인천대학교 교수를 좌장으로 정부영 한진해운 마켓리서치

파트장, 이경옥 현대상선 해운조사파트장, 윤석홍 STX팬오션 리서치팀장, 안수근 폴라리스쉬핑 영업팀장 등이 패널토론자로 토론을 벌였다.

패널토론자로 참여한 폴라리스쉬핑의 안수근 영업팀장은 "중국이 미국 동부산 석탄에 관심을 갖기 시작했고 내년 하반기부터 본격적으로 수입을 개시할 것으로 예상하고 있다. 미동부탄은 호주탄에 비해 가격이 60% 수준에 불과하고 톤마일이 멀기 때문에 중국이 수입을 개시하기 시작하면 시황개선에 상당한 영향을 미칠 것으로 예상된다"고 밝혔다.

또한 안 팀장은 중국 제철사들이 내년 7~8월부터 본격적으로 미동부탄 수입을 개시할 것으로 예상된다는 것인 이것이 실현되면 케이프 주요 항로인 브



라질-중국항로, 호주-중국항로에 버금가는 새로운 황금항로가 탄생하게 될 것으로 전망했다.

윤석홍 팀장은 또 “중국 정부가 본격적인 경기부양책을 구사하고 있기 때문에 철강재 수요가 늘어날 것이다. 국제 철광석가격이 매우 낮기 때문에 중국의 철광석 수입량이 늘어나 대형선 위주로 호황을 맞을 가능성이 크다. 철광석과 함께 주요 화물인 석탄의 경우도 인도가 정치적, 환경적인 요인으로 석탄수입을 늘리고 있어 수요측면에서 기대할만하다”고 분석했다.

KMI 고병욱 전문연구원은 “내년도 수요 증가는 4% 내외, 공급 증가율 역시 4% 내외로 균형을 맞추기 시작해 수급상황은 2011~2012년보다는 크게 개선될 것이다. 그러나 누적된 공급 압박이 우려스럽다”며 내년도 BDI 평균을 올해와 비슷한 920~1100포인트로 예상했다.

한진해운 정부영 부장은 “내년도 해상물동량 증가율은 5% 정도로 예상되나 선복증가율은 8~10% 정도로 예상된다. 신조 인도량만 170만TEU에 달해 과잉선복량이 200만TEU에 달할 것으로 전망돼 펀드멘탈상으로 별로 기대할 것이 없다”고 지적했다.

그러나 정 부장은 “어려운 상황속에서 선사들이

돌파구를 찾으려는 노력들을 하고 있다. 많은 선사들이 감속운항을 계속하고 있고 현재 50만TEU 정도인 계선량은 점점 증가해 내년도에 100만TEU까지 확대될 것으로 예상하고 있다. 이에 따라 선복과잉은 상당부분 완화될 것으로 기대한다”고 밝혔다.

현대상선 이경욱 팀장은 “글로벌 컨테이너선사들이 감속, 계선, 해체라는 3대 전략을 통해 공급량을 조절하고 있다. 머스크라인 CEO가 최근 지적했듯이 내년도 선복량은 8% 이상 증가할 것으로 예상되지만 선사들의 공급량 조절 노력을 통해 실제 선복증가율은 3%대에 그칠 것으로 예상되고 있다”고 밝혔다.

오후에는 로돌프 사본지(Rodolfo R. Sabonge) 파나마운하청 부사장이 ‘파나마 운하 확장에 따른 해운시장 변화와 선사의 대응 방안’에 대해, 박영호 대외경제정책연구원 아프리카연구팀장이 ‘아프리카 경제 발전 전망과 해운시장의 기회’에 대해, G. Raghuram 인도해사대학 부총장이 ‘인도해운 산업 발전기회와 육성전략’에 대해, Jhang Jieshu 상해해사대학교 교수가 ‘중국 경제와 해운 산업의 현황, 전망 및 발전전략’에 대해 각각 주제 발표했다.

D'Amico사 화학제품운반선 발주 계획 발표

OSG사의 선박인수 가능성은 언급 회피

D'Amico사는 현재 시황에 따라 신조 Product Tanker 발주를 고려하고 있다고 발표했다. D'Amico사는 지난 7월과 9월, 2014년 1분기 인도를 조건으로 4척의 신조선을 발주한 것으로 알려져 있다. 동 선박 중 2척은 Handysize로 각각 3,070만 달러, 나머지 2척은 중간급 탱커로 각각 3,300만 달러를 지불했다.

D'Amico사의 CEO Marco Fiori씨는 이번 선박 발주가 심사숙고 끝에 내려진 사항이라고 밝혔지만 명쾌한 답변은 회피한 상태로 몇몇 전문가들은 현재 세계 Product Tanker 선대가 공급과잉상태이기 때문에 D'Amico사의 이번 움직임은 논란이

많으며 시황회복을 위해 선주들이 선박발주를 자제하는 모습이 필요하다고 주장했다. 이에 대해 D'Amico사는 40척 정도의 노후선박을 해체할 것이며 이미 지난 10월 1999년 건조된 4만6,471DWT 탱커 High Wind호를 1,220만 달러, 130만 달러의 이익을 보고 매각했다고 발표했다.

한편 D'Amico사는 중국과 인도의 수요 성장이 Product Tanker시장 회복에 핵심이라고 지적하며 라이벌 회사인 OSG의 파산에 따른 OSG사의 선박인수 가능성에 대해서는 자세한 언급을 회피하고 있다.

태국 LNG 소비 증가로 시장 활력소

동남아시아 LNG시장 활성화 기여

태국이 LNG 주요 소비국으로 부각되며 LNG수송시장에 활력소로 작용하고 있다. 동 상황은 최근 태국 에너지 회사 PTT사가 카타르와 2만톤에 달하는 거래를 준비하는 움직임을 보이며 불거졌다. 2011년 상반기 처음 LNG 수입을 시작한 태국에게 이는 중요한 첫 걸음으로 현재 태국은 Spot 시장을 통해 나이지리아, 러시아, 카타르, 인도네시아 그리고 페루에서 LNG를 수입하고 있다. 또한 2012년 4분기부터는 앙골라로부터의 수입이 구체화되고 있다고 알려졌다.

태국의 금년 수입량이 200만 톤에 달할 것으로

예상됨에 따라 선주들 및 LNG시장에서의 역할이 점차 부각되고 있다. 태국은 현재 자국 LNG선을 보유하고 있지 않아 Spot 시장과 선박계약을 통해 수입을 진행하고 있으며 태국의 수입항만은 14만 5,000~17만3,000cu m급의 선박을 수용할 수 있다. 동 상황은 말레이시아, 인도네시아, 베트남 그리고 필리핀과 같은 다른 수입국들과 함께 동남아시아 LNG시장 활성화에 기여할 것으로 예상된다.

한편 2013년 싱가포르에 새로운 LNG 수입과 저장 터미널이 개장함에 따라 아시아 LNG 거래에 중심허브로서의 역할이 기대된다.

컨테이너선 용선료 하락세 불구 거래 활발

소형 선박일수록 장기계약 많은 것으로 조사

독일 Norddeutsche Vermögen사는 8,400TEU 급 컨테이너선 5척의 거래를 확정지었다. 중개업자들에 의하면 4척은 Maersk사, 1척은 칠레 CSAV사가 용선했다고 밝혔으며 Maersk사는 6~9개월 동안 일일 3만2500달러의 용선료를 지불하는 것으로 알려졌다. CSAV사는 용선기간이 9~12개월로 구체적인 용선료는 밝히지 않았지만 대다수의 관계자들은 동 운임에 대해 Maersk사가 지불한 것보다 높을 것으로 예측하고 있다. 이미 2척의 선박은 Maersk사로 인도되어 아시아-북유럽 항로에 배치될 예정이다.

한편 컨테이너선 용선시장은 운임이 약보합세임에도 불구하고 거래가 활발히 진행 중인 것으로 조사되었다. Simatech사는 Claus-Peter Offen사의 2002년 건조된 4,112TEU급 Santa Rufina호

등 소형 Panamax선박들은 5~9개월 동안 일일 1만 달러에 용선했으며 Hamburg Süd사는 2009년 건조된 4,600TEU급 Northern Prelude호를 일일 1만250달러로 용선계약을 3개월 연장했다.

하지만 3,000~4,000TEU급 선형은 여전히 공급과잉으로 인한 시황압박이 남아있으며 2,000~3,000TEU급 선형은 특히 2,500TEU급에서 거래활동이 증가했으며 일일 6,300~6,500달러의 용선료로 유동적인 모습을 보이고 있다. Nile Dutch사는 2,474TEU Heinrich S호를 3년 동안 일일 1만 달러라는 파격적인 가격으로 용선했지만 이는 장기계약에 대한 보너스가 포함된 것으로 알려졌으며 1,000TEU 이하의 선형은 2년 계약이 많은 것으로 조사되고 있다.

컨테이너선 용선시장 압박 심화로 하락세 지속

Panamax 컨테이너선의 용선료가 점점 압박을 받아 하락세를 기록하고 있다. 2012년 인도된 4,644TEU Polaris J호의 용선료가 일일 8,500달러, 지난 4월 Polaris J호의 용선료는 일일 1만 달러를 기록했다. 동 선박이 Widebeam방식으로 건조된 최신 선박임을 고려했을 때 Panamax 시장의 어려움이 엿보이고 있는 상황이다.

극동 지역의 Panamax 선형은 조금 나은 상황을 보이고 있는 가운데 OOCL사는 2003년 건조된 4,252TEU ER Yantian호를 4~9개월 간 일일 9,000달러에 용선했다. 10월 넷째 주, 2011년 건조된 4,178TEU Aglaia호는 일일 1만 달러에 45일간 단기용선 되는 등 최근에는 일일 1만 달러 수준까지 회복된 것으로 나타났다.

Post Panamax 선형은 최근 8,500TEU급 8척이 성약되는 등 다른 양상을 보이는 가운데 2012년 건조된 8,586TEU Hanjin Long Beach호는 9개월간 일일 3만2,750 달러에 용선된 것으로 알려졌다. MSC사는 2002년 건조된 Post-Panamax 5,762TEU, ER Denmark호와 ER Sweden호를 각각 1만3,500달러에 6~9개월간 용선했다.

3,000TEU~3,500TEU 선형은 일일 7,000달러대를 기록하며 안정된 상태를 유지하고 있으며 CMA CGM사는 2007년 건조된 3,568TEU HS Bach호를 6~12개월간 일일 7,100달러에 용선한 것으로 조사되었다.

2012년 컨테이너선 인도량 100만TEU 돌파 물동량 감소로 인해 시황압박 지속될 듯

2012년 컨테이너선대 인도량이 100만TEU를 돌파했다. BIMCO(발틱국제해운거래소)는 금년 선대 성장률이 약 7.2%, 선박해체량이 21만6,000TEU를 기록할 것으로 전망했지만 여전히 공급과잉과 물동량 감소로 인한 수급불균형이 컨테이너 부문의 수익을 악화시킬 것으로 예측했다. 관계자들은 컨테이너선대의 성장은 실질적으로 조절이 가능하지만 경기침체로 인한 물동량 감소가 심각한 수준으로 시장에 지속적인 압박을 주고 있다고 피력했다.

BIMCO는 현재 극동-유럽 항로를 운항하는 선사들이 TEU당 500달러 수준의 운임상승을 목표로 설정했지만 최근 급격한 물동량 감소와 차후의 수급 불균형으로 인해 저조한 시행률을 보이고 있다고 밝혔다. 한편 Alphaliner사는 극동-유럽 항로의 거래량이 4.2% 감소할 것으로 예상하며 선복량 역시 9월 성수기와 비교했을 때 약 7.6% 감소할 것으로 전망한 상태다.

한진해운과 Evergreen사 선복량 감축계획 발표 아시아-유럽 간 물동량 하락으로 선복량 조절필수

한진해운과 Evergreen사는 Maersk사에 이어 아시아-유럽 항로의 노선 감축과 중국-유럽 간 합작 노선의 감축계획을 발표했다. 양사는 시장 수요와 공급 상황에 따라 선복량 감축을 결정한 것으로 알려졌다. 동 움직임으로 인해 양사의 선복량이 약 23% 감소될 전망이다. 또한 한진해운은 Evergreen사와의 합작 노선 외에도 자사의 아시아-북유럽 항로의 선복량을 13% 감축하겠다고 밝혔다.

유럽경제위기로 인해 어려운 아시아-유럽 항로의 회복을 위해 선복량 조절이 가장 중요한 수단으로 손꼽히고 있는 가운데 CTS(Container Trade Statistics)에 의하면 아시아-유럽의 금년 8월 컨테이너 상품 수입이 전년 동월 대비 10.8% 하락한 것으로 조사되었다. 한편 세계 최대 컨테이너 선사인 Maersk사 역시 금년까지 아시아-유럽 항로의 자사 선복량을 21% 감축하겠다고 밝힘에 따라 다른 선사들의 향후 행보에 귀추가 주목되고 있다.

Evergreen사, 시황회복 위해 선복량 조절

MSC사와 Maersk사 역시 신조선 발주 제한

Evergreen사는 시황이 회복되기 전까지 다른 주요 선사들의 추이를 지켜보며 더 이상 선복량을 확대하지 않기로 결정했다. Evergreen사는 선대 확장보다는 선대개편을 중심으로 계획을 진행 중이며 현재 세계에서 2번째로 많은 수주잔량을 가지고 있는 것으로 알려졌다. 또한 Evergreen사의 부회장인 Bronson Hsieh씨는 선복량 조절을 위해 더 이상 신조선발주를 하지 않겠다는 의견을 피력했다. 전문가들은 Evergreen사의 동 계획에 대해 현재 시장의 수요전망이 불확실하며 선복과잉현상이 시장회복을 파괴할 수도 있기 때문이라고 설명했다.

Evergreen사는 2010년 상세한 기한 없이 8,000TEU 32척, 7,024TEU 20척, 5,364TEU 20척 그리고 2,000TEU 20척을 건조하겠다고 발표했으며 그 이후 삼성중공업과 CSBC사에 8,452TEU 30척을 발주했다. 동 선박들은 2012년 하반기부터 2015년까지 인도받는 것으로 알려진

상태다. 게다가 2013~2014년에는 그리스 선주와의 장기용선계약을 통해 8,800TEU 5척, 1만 3,800TEU 10척을 추가한다는 계획을 밝혔다.

그러나 세계 경제침체로 많은 선사들이 선대확장 계획을 재검토하고 있으며 1만3,000TEU급 컨선의 발주를 주도한 MSC(Mediterranean Shipping Co)사는 시황 회복 전까지 신조선 발주를 제한한다고 밝혔으며 Maersk사 역시 자사의 1만8,000TEU 발주를 20척으로 제한했다. 전문가들 역시 내년 신조선 인도량이 금년보다 더 많을 것이며 시황회복을 위해 정기선사들의 선복량 조절이 필요하다고 주장했다.

한편 강세가 지속되고 있는 태평양 항로의 비해 지속적으로 하락하고 있는 아시아-유럽 항로의 물동량이 시황회복의 걸림돌로 작용하고 있지만 병커유 가격이 톤당 약 600달러 수준을 유지한다면 다시 한 번 시황회복의 기회가 있을 것으로 예상된다.

CKYH 얼라이언스 아시아-지중해 서비스 축소

CKYH 얼라이언스(Cosco Container Lines, K Line, Yang Ming Marine Transport and Hanjin Shipping)는 수요가 줄어드는 겨울시즌인 11월부터 2013년 1월까지 아시아-지중해 항로의 7개 항차 서비스를 축소한다고 발표했다. CKYH 얼라이언스는 아시아-지중해 항로의 운항선복량을 약 21% 줄일 예정이며 MD1 서비스에서 3항차, MD2 서비스에서 2항차 그리고 MD3 서비스에서 2항차를 중단 할 예정이다.

계절적 수요가 하락하기 전부터 유럽의 소비자 수요가 하락함에 따라 아시아-지중해 물동량은 하락세가 지속되고 있다. 또한 3분기 아시아-지중해 서부, 그리고 아시아-북아프리카 항로의 물동량은 총 59만9,340TEU로 전년 동기 대비 16.2% 감소한 것으로 나타났다. 이미 CKYH 얼라이언스는 아시아-북유럽 서비스의 5개 루프를 10월 중순부터 4개 루프로 조정했다.

이러한 서비스 감축은 주요선사들의 운임회복의 일환으로 대다수의 선사들이 11월과 12월에 동아시아-지중해-북유럽 항로의 운임을 TEU당 500달러의 인상을 추진할 것으로 알려진 상태다.

BIMCO, 석탄 벌크시장 회복세 주도할 것으로 전망 중국 산업발전에 따라 연료탄 수입 점차 늘어날 듯

BIMCO(발틱국제해운거래소)는 불황이 엄습한 현재 건화물선 시장의 회복을 석탄이 이끌 것으로 전망했다. 동 전망은 에너지 분야에서 많은 연료탄이 전력생산을 위해 수송되어지는 것을 의미한다. 전문가들은 중국이 현재 경제둔화현상을 겪고 있지만 급격한 산업발전이 연료소비를 촉진시키는 것을 원인으로 지목하며 결과적으로 현재 연료탄 수출국인 중국이 향후 몇 년 안에 주요 순 수입국으로 변모할 것으로 전망했다.

BIMCO는 중국의 연료탄 수입이 2012년 1억 2,280만톤을 기록하며 2013년 1억3,780만톤까지 증가할 것으로 예상했으며 동 증가치는 Panamax급 벌크선 214척 또는 Supramax급 벌크선 300척

과 동등한 규모인 것으로 알려졌다.

또한 인도가 2013년 1억2,850만톤의 수입량을 기록할 것으로 예상되는 가운데 중국의 뒤를 이어 2번째 최대 수입국이 될 전망이며 이는 아시아-태평양지역을 운항하는 건화물선사들에게 상당한 촉진제가 될 예정이다. 현재 중국은 인도네시아와 호주에서 대부분의 연료탄을 수입하고 있다.

한편 산업관계자들은 Panamax선형의 운임 및 수익이 지속적으로 상승하고 있는 요인으로 연료탄을 지목하고 있으며 발틱해운거래소는 Panamax 정기 용선 평균수익이 10월 셋째 주 일일 7,000달러 수준으로 증가했다고 발표했다.

Evergreen사 신조선 인도로 시장 점유율 증가

Evergreen사가 신조선을 인수함에 따라 세계 컨테이너 시장 점유율이 최근 5년 사이에 급격히 증가한 것으로 알려졌다. 최근 해운시황의 약세가 지속됨에 따라 선복과잉현상이 문제로 대두되고 있는 가운데 Evergreen사는 자사의 신조선프로그램이 시장 점유율을 높이는 것이 아닌 선대개편을 위한 조치라고 주장하고 있다.

Alphaliner사의 최근 보고서에 따르면 Evergreen사의 운항선대가 금년 10개월 동안 11만2,000TEU가 증가하는 등 이전 5년간 증가한 선복량보다 급속히 상승한 것으로 나타났다. Evergreen사의 시장점유율은 2000년 6.2%, 2012년 초 3.8%를 기록하는 등 수년간 하향세를 기록했지만 현재 4.3%까지 상승했으며 3년간 39

만TEU가 인도되는 등 향후 더 증가할 것으로 예측된다. 또한 Evergreen사의 수주잔량이 39만 4,000TEU로 세계 1위인 Maersk사의 45만 7,000TEU에 이어 2위를 기록한 것으로 알려진 가운데 관계자들은 2014년 시황이 상당한 악영향을 받을 것으로 전망하고 있다.

Evergreen사는 2014년 약 21만2,000TEU의 컨테이너선들을 인수하고 4만6,000TEU의 컨테이너선들만이 용선계약이 끝나 반환될 예정이지만 시장수요에 따라 자사의 선복량 조절을 위해 용선한 선박의 반환을 계획 중이라고 밝혔다. 이와 같은 움직임으로 인해 기타 선형에 비해 선복과잉현상이 팽배하지 않은 컨테이너선 시황의 귀추가 주목된다.

중국 PetroChina-PDVSA 간 사업 승인

2020년까지 원유 수입 5,000만톤 계획

중국의 NDRC(National Development and Reform Commission, 국가발전개혁위원회)는 PetroChina사와 PDVSA(Petroleos De Venezuela, 베네수엘라석유공사)사의 베네수엘라-중국 간 VLCC 합작 사업을 승인했다. CV shipping사는 이미 4척의 VLCC선을 Bohai Shipbuilding Heavy Industry사에 발주했으며 척당 1억380만 달러, 32만DWT급 선박을 금년 하반기와 내년 상반기에 각각 인도될 예정이다.

탱커선대는 중국이 자국의 원유 수입의 50%를 자국선대를 이용하겠다는 장기계획에 따라 PetroChina사에 관리 하에 있게 될 것이다. 중국과 베네수엘라는 양국 간 석유 거래를 강화하는 방

법을 2008년부터 의논해 왔으며 최근 몇 달간 몇 프로젝트를 확정된 상태다. PetroChina사는 광둥 지역에 4월부터 약 93억 달러를 투자해 연간 처리량 2,000만톤의 정유소를 건설하기 시작했다. CV Shipping사는 자사의 선박들을 베네수엘라-중국 광둥 항로에 중질 원유 수송을 위해 배치할 예정이다.

한편 중국은 양국의 장기 계획에 따라 베네수엘라로부터의 원유 수입을 2020년까지 5,000만톤으로 증가시킬 것이라고 밝혔으며 금년 8개월간 1,130만톤의 원유를 베네수엘라에서 수입했으며 전년대비 약 38% 상승한 것으로 알려졌다.

컨테이너 용선시장 단기 거래 활성화

24개월 이상 장기용선시장은 침체

10월 셋째 주 컨테이너 용선시장에서 Post-Panamax 선형이 강세를 보였다. APL사는 금액을 밝히지 않았지만 MISC사의 8,500TEU급 컨선 3척을 1년간 용선했으며 독일 Norddeutsche Verm?gen사, Maersk사 그리고 CSAV사 역시 8,400TEU급 5척의 거래를 확정지었다. 중개업자들은 Maersk사는 일일 평균 약 3만2,500달러를 6~9개월 동안 지불할 것으로 예상하고 있다.

Panamax 분야 또한 많은 거래를 보였으며 특히 OOCL사의 활동이 돋보였다. OOCL사는 일일 용

선료 1만 달러 수준으로 Panamax선을 대부분 단기 용선한 것으로 알려졌다. OOCL사가 용선한 선박으로는 2003년 건조된 4,253TEU ER Kingston호를 2~7개월간 일일 9,850달러, 2008년 건조된 4,300TEU Rio Charleston호를 30~40일간 일일 1만 달러에 용선했다. 현재 컨테이너 용선시장의 거래는 대부분 단기계약으로 몇몇 선사들이 24개월 이상의 장기 용선을 준비하고 있지만 거의 구체화되지 않고 있는 실정이다.

LNG선, 겨울 대비 성공적인 운임상승 성공할까?

일각에서는 무분별한 경쟁으로 시황악화 우려

LNG선 시장이 겨울 성수기에 앞서 수요가 잠잠한 가운데 보합세를 보이고 있다. Suez Canal 동향항로를 운항하는 13만8,000cu m~14만5,000cu m급 LNG선의 운임은 일일 12만3,000달러, Suez Canal 서향 항로는 일일 12만5,000달러를 기록 중인 것으로 알려졌다. 동 수치는 상당히 높음에도 불구하고 일각에서는 일일 18만 달러 수준까지 상승할 것이라는 기대감과 겨울 성수기 시즌에 따라 일일 20만 달러 대에 진입할 것으로 예상하고 있다. 하지만 한편에서는 금년의 경우 일일 15만 달러도 높은 수준이라고 밝히며 선박들의 계선수준에 대해 우려를 표명하고 있다.

또한 산업관계자들은 겨울 성수기 시즌에 가능한 선박이 절정에 이를 것이며 선주들간 화물유치를 위한 경쟁 심화와 운임 경쟁에 의한 시황악화를 우려하고 나섰다. 지난달 보고에 따르면 2006년 건조된 14만5,700cu m Golar Maria호, 2006년 건조된 13만8,074cu m급 Excel호는 유럽에 계선 중이며 1983년 건조된 12만5,929cu m급 Wilpower호는 싱가포르에 계선 중인 것으로 조사되었다. 한편 전문가들은 향후 몇 주간의 시황을 통해 이번 겨울 성수기 전망을 알 수 있을 것으로 예상하고 있다.

Bahri사, 3분기 순이익 흑자 달성

저속운항에 따른 연료비 감소가 주원인

사우디아라비아 국영선사인 Bahri사는 2012년 3분기 순이익이 전년 동기 대비 2배 증가한 6,020만 리알을 기록한 것으로 알려졌다. 그러나 현재 하락세에 있는 유조선 시장으로 인해 2분기 순이익 2억710만 리알에 비해 급격히 하락한 상태다. Bahri사의 3분기 영업이익은 7,670만 리알을 기록했으며 이는 1년 전 3,640만 리알에 비해 111% 상승한 것으로 조사되었다.

Bahri사의 이러한 상승세의 원인은 일반화물선 분야의 수익 증대와 저속운항에 따른 연료비 감소 때문이며 금년부터 운항을 시작한 자회사 Bahri Dry Bulk사의 흑자도 일조한 것으로 알려졌다.

Bahri Dry Bulk사는 지난 8월 곡물수송을 위해 Kamsarmax급* 선박 2척을 17~21개월 용선했다. Bahri사는 2013년 4분기에서 2014년 상반기까지 Oshima Shipbuilding으로부터 8만2,000DWT급 벌크선 5척을 인도받을 예정이며 신조선인도 전까지 선박 3척을 추가적으로 용선했 것이라고 밝혔다.

*Kamsarmax급 : 기니의 Kamsar항을 출입할 수 있는 크기(229m & 8만2,000DWT)로 만들어진 선형, Kamsar항은 보크사이트로 광석운반으로 유명한 항만

미국 Targa사, 아시아 LPG수출 2배 확대 계획

Panama운하 확장과 통항료 산정이 변수될 듯

미국의 Targa Resources사는 2014년 Panama 운하 확장 후 VLGC선의 통항이 가능하다는 전제 조건 하에 자사의 LPG 수송을 2배 확대하는 계획을 발표했다. Targa Resources사의 회장 Joe Bob Perkins씨는 자사가 현재 월 100만 배럴의 LPG를 수출하고 있으며 미국 Gulf 지역의 기반시설 확장을 통해 2013년 3분기에는 수출량을 월 200만 배럴로 확대할 것이라고 발표했다. 동 증가치는 VLGC 4척과 동등한 양으로 추정되며 Targa Resources사는 이번 확장을 위해 4억8,000만 달러를 배정한 것으로 알려졌다.

Targa사의 LPG는 연료소비가 급증하고 있는

아시아시장을 향할 것으로 예상되며 Panama운하의 확장은 미국발 VLGC의 아시아시장 진출에 크게 공헌할 것으로 예측된다. Panama운하 사용 시 아시아로의 수송시간은 기존 41일에서 25일로 단축되며 운항선박 또한 증가할 것으로 예상된다. 하지만 Panama운하의 높은 통항비가 변수로 지목되고 있다. 이번 여름 런던 컨퍼런스에서 PCA(Panama Canal Authority)는 VLGC에 대한 통항비가 아직 산정되지 않았다고 밝혔지만 산업관계자들은 미국의 LPG와 LNG수출로 인해 Panama운하의 통항비가 너무 높게 책정되지 않을까 우려를 표명하고 있다.

독일 RWI, ISL 9월 컨테이너 처리량 지수 증가

세계 주요 항만 물동량 회복, 3분기부터 회복세 예상

세계 주요 항만의 9월 컨테이너 처리량이 주목할 만한 증가세를 보이고 있다. 동 결과는 세계 주요 34개 컨테이너항만의 데이터에 의해 도출된 것으로 독일의 RWI(Rheinisch-Westfälisches Institut für Wirtschaftsforschung)와 ISL(Institute of Shipping Economics and Logistics, 독일해운경제연구소)에서 집계하는 컨테이너 처리량 지수가 8월 110.9에서 9월 113.4로 증가했다.

RWI/ISL 관계자는 9월 지수 증가의 원인으로 금년 5월부터 보였던 컨테이너 처리량 감소의 원인이 상당부분 안정된 것이라고 밝혔다. 하락세를 기록했던 7월 110.0에서 8월 110.6으로 소폭 상승했으며 동 추세가 다음 달까지 유지된다면 그 동안 여름시즌에 겪었던 불황이 단기간에 회복될 것으로 전망했다.

OOCL사 운임상승으로 3분기 수익 흑자 기록

전문가들 향후 시황악화로 수익감소 예상

홍콩 OOCL(Orient Overseas Container Line)사는 3분기 양호한 수익을 거둔 것으로 알려졌다. 이는 태평양항로의 운임상승과 아시아-유럽 항로의 컨테이너 수송량이 증가한 것이 원인으로 파악되지만 전문가들은 연말이 다가옴에 따라 시황악화로 OOCL사의 수익이 감소할 것으로 전망하고 있다.

영국 Barclays사는 3분기 수익이 이미 최대치에 도달했으며 향후 순차적인 하락세를 기록할 것으로 예측했으며 또한 아시아-유럽 항로의 운임 하락 및 최종소비자의 수요 감소가 태평양항로의 운임과 수익 하락세에 기여할 것으로 전망했다.

OOCL사는 태평양항로의 3분기 수익이 2분기 대비 4.6%, 전년대비 11.2% 증가한 5억4,010만 달러를 기록했다. 동 수익은 태평양항로의 컨테이너 수송량이 32만4,947TEU로 0.2% 하락했지만 운

임이 2분기보다 상승한 것이 수익의 원인으로 지목되고 있다. 한편 아시아-유럽항로의 3분기 수익은 약 3억4,100만 달러로 전년대비 25.3% 증가했으며 컨테이너수송량은 2분기 대비 8.4% 상승한 24만2,351TEU를 기록했다.

3분기 아시아역내 항로의 경우 컨테이너수송량은 2분기 68만7,996TEU에서 69만1,497TEU로 상승하였고 수익은 전년대비 8.6%상승한 5억5,150만 달러를 기록했으며 대서양항로의 경우 3분기 컨테이너수송량은 10만2,075TEU로 전년대비 1.3% 하락했으며 3분기 수익 역시 1억6,740만 달러로 전년대비 6% 감소했다. OOCL사의 금년 1~3분기 누계 컨테이너수송량은 전년대비 5.1% 상승한 390만TEU이고 누계 수익은 7% 상승한 45억 달러를 기록했다.

NOL사, 2010년 4분기 이후 첫 흑자기록

싱가포르 NOL사는 2010년 4분기 이후 처음으로 분기별 수익이 흑자를 기록했다. 이번 흑자는 2012년 1분기와 3분기 초반 운임상승과 선사들의 비용절감조치 등으로 인해 발생한 것으로 전년 3분기 69만9,000FEU에서 금년 3분기 70만7,000FEU로 물동량이 증가한 것도 주요인으로 손꼽히고 있다.

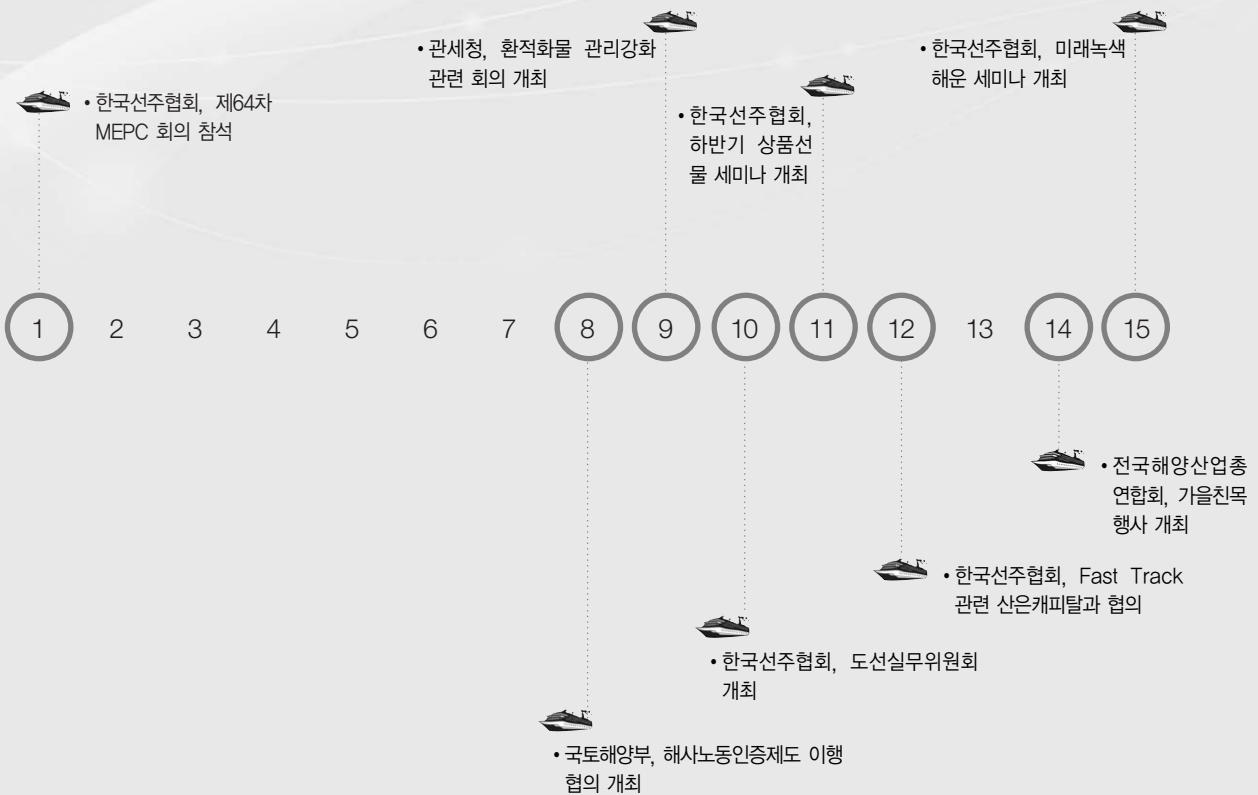
NOL사의 이번 분기 순수익은 약 5,000만 달러로 전년 동기 9,100만 달러의 순 손실에서 대폭 회

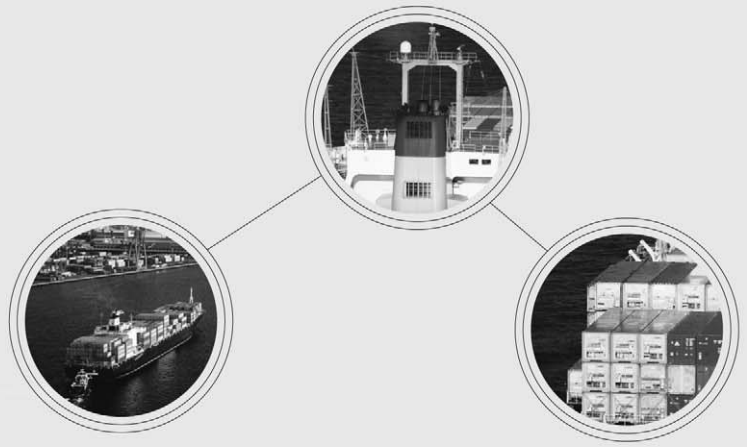
복된 것으로 알려졌다. 금년 상반기 아시아-유럽 항로의 운임은 성수기 실패와 물동량 감소로 인해 점차 악화되기 시작했다. 이에 NOL사는 4분기 선사들의 네트워크 효율성 증진과 연료효율성 증가 등 운영비용 감소가 필요하다고 예측했으며 또한 거시경제전망이 어렵고 컨테이너 선형이 지속적으로 선복과잉과 고유가로 인해 향후 적자운영을 회피하기 어렵다고 전망하고 있다.


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


October 2012


화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운







 • 한국선주협회, IBF기금 운영
방안 회의 개최


 • 한국선주협회, 국토해양부/해
운업계 간담회 개최
• 국토해양부, 선원법 하위법령
개정 수요조사 회의 개최


 • 한국선주협회, 순직선원합동위령제
개최


 • 한국선주협회, 외선협 및 해무위원회 개최
• 국토해양부, MEPC 결과보고회의 개최

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

 • 국토해양부, MSC 사전대책
회의 개최

 • 한국선주협회, 발전사 실무자 회의 개최
• 전국해양산업총연합회, 바다와 경제 국회
포럼과 오찬간담회 개최
• 국토해양부, 항만시설 손상사고 대응절차
개발 관련 회의 개최

 • 한국선주협회, 경리부장회의 개최

 • 한국선주협회, 노사정 회의
개최
• 한국해양수산연수원, 오션
폴리텍(20기) 졸업식 개최

해운 2012. 10

2012년 11월 15일 인쇄

2012년 11월 20일 발간

발행인 이 중 철

편집인 김 영 무

발행처 사단법인 한국선주협회

주 소 서울특별시 종로구 당주동 100, 세종빌딩 10층

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

(부산사무소)

부산광역시 중구 중앙동 4가 86-2 마린페어빌딩 1층

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