

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운

KSA www.shipowners.or.kr



November / December 2012

Contents



협회소식 02

- 해운업계, 국제식물검역인증원 방만경영에 크게 반발 2
- 선협 등 해양단체, 제27차 해양사고방지세미나 개최 3
- 부산-오사카 팬스타드림호 선상에서 선원들 '첫투표' 6
- 선주협회 · 해양수산연구원, STCW 협약 세미나 개최 8
- 한국선주협회, 2012년 전산실무자회의 개최 11

해운이슈 13

- 한국수출입은행, 2013 조선 · 해운시황 전망 발표 13

업계동정 20

해사정보 26

- 국토해양부, 한 · 일해운회담 개최 27
- ASF, 초대형 컨선 투입 등 해운시장 불황 예상 29
- VLGC시장 수급불균형으로 시황악화 예상 31
- 금년 3분기 중국 연안 벌크선대 성장률 둔화 37
- 2013년 컨테이너 시장 회복 여전히 불투명 41

해운일지 44

해운업계, 국제식물검역인증원 방만경영에 크게 반발 설립 10개월만에 사옥 마련, 인건비 인상에 올인

선박에 해충이 없는지를 확인하는 국제식물검역인증원(원장 박창용)이 해운업계의 어려운 현실을 외면하고 검사수수료 수입을 방만하게 운영하고 있어 해운업계가 크게 반발하고 있다.

국제식물검역인증원은 한국에서 미국, 캐나다, 멕시코 등 북미지역으로 향하는 선박에 북미지역 산업을 파괴하는 해충인 아시아매미나방이 없는지를 확인하고 무감염증서를 발행하기 위해 지난 2월에 설립됐다.

현재 국제식물검역인증원의 조직은 일반직 8명, 계약직 36명으로 박창용 원장은 농림수산검역본부 중부검역검사소장을 역임했으며, 계약직이 많은 이유는 대부분의 업무가 여름에 집중되기 때문이다.

이처럼 설립된 지 채 1년도 안된 인증원이 넘쳐나는 검사수수료 수입 때문에 추경예산 편성을 추진하면서, 고사직전의 해운업계로부터 원성을 사고 있다.

인증원은 올해 12월 12일부터 21일까지 서면이사회를 개최하여 올해 추가경정예산안과 내년도 준예산안 의결을 추진하고 있다.

추가경정예산안은 올해 6월 이후 추가로 발생한 검사수수료 수입 19억원을 반영하여 기존예산 30억원을 50억원으로 증액하고, 늘어난 수수료 19억원을 이월금에 추가하는 것을 주요 골자로 하고 있다.

또한 2013년도 준예산안은 이월금 24억원을 포함하여 65억원으로 편성하고 사옥매입 등 자산취득에 20억원을 지출하고 인건비도 20% 증액하는 등의 내용을 담고 있다.

이에 대해 해운업계는 “인증원 수입의 대부분을 부담하고 있는 해운업계와 동반자 관계에 있어야 할 인증원이 빈사상태에 놓인 업계의 어려움을 외면한 채 제 잇속 챙기기에만 급급하고 있다”며, 인증원의 행태를 강력히 비난하고 있다.

한국선주협회(회장 이종철)도 인증원이 2013년을 불과 1주일 앞두고 왜 추경예산을 편성해야하는지 도저히 납득할 수 없다는 입장이다.

이는 2013년 예산을 2012년 예산보다 3배 이상 늘어난 65억원으로 편성하기 위한 사전작업으로서 2012년도에 거둬들인 검사수수료 수입이 예산을 훨씬 뛰어넘은 사실을 감추기 위한 꼼수라는 것이다.

한국선주협회는 인증원 발족 당시부터 일본이나 중국보다 3배나 높은 검사수수료를 인하해야 한다고 주장했으나, 당시 인증원은 연말 수입실적을 보고 적정 수수료를 검토하겠다고 약속한 만큼, 지나치게 많이 거둔 수수료를 환급해주거나 현행 수수료 요율을 절반이상 인하해야 한다는 입장이다.

한국선주협회는 그럼에도 불구하고 인증원이 수수료 인하는 고사하고 아무런 설명 없이, 일반직원이 8명에 불과한데도 사옥이나 차량을 구매하고 20% 임금인상을 포함하는 준예산안을 상정했다면서 도저히 그냥 넘길 수 없는 일이라고 비난하고 나섰다.

한편, 부산항만공사(BPA)를 비롯한 항만업계나 무역업계에서도 인증원이 검사권의 독점적인 지위를 남용하고 있다고 크게 반발하고 있다.

선협 등 해양단체, 제27차 해양사고방지세미나 개최

해양사고 예방을 위한 대안제시와 안전의식 고취



한국선주협회(회장 이종철) 등 16개 해양·수산 단체가 공동주최하고 중앙해양안전심판원(원장 선원표)이 후원하는 '제27차 해양사고방지세미나'가 해양·수산 종사자 150여명이 참석한 가운데 11월 22일(목) 부산 한진해운빌딩 대회의실에서 열렸다.

한국해기사협회 민흥기 회장의 개회사에 이어서 한국해양연수원 김영모 교수가 제 1주제로 'TSM(선박안전관리체계) 도입이후 해양사고 예방에 미치는 영향분석 및 고찰'을 발표하였다.

김 교수는 ISM Code의 제정과 변천 과정을 설명하고 우리나라 선박의 사고율 분석과 외국의 ISM Code의 이행 평가 분석 및 우리나라의 ISM Code

이행실태를 분석하여 설명했다. 설명이 끝나고 김 교수는 우리나라 안전관리시스템의 발전방안에 대해 몇가지 제언을 하였는데 첫째가 안전문화의 구축이다. 선박에서 개인과 선박의 안전관리시스템을 연결시킬 수 있는 것은 '문화'의 개념 내에서 이루어지게 된다고 말하며 문화는 자연스러운 과정을 통해 형성되어야 하며 선박에서 선원들이 선박의 안전을 확보하여야겠다는 스스로의 생각과 태도가 바뀌는 안전문화(Safety culture)가 형성될 필요가 있다고 전했다. 그 출발점은 먼저 회사의 문화(Company's culture)가 바뀔 필요가 있으며, 여기에는 관리자의 리더십 향상과 임무위임의 자세가

필요하며 책임을 묻는 문화(Blame culture)가 해소되어야 한다고 강조했다. 둘째, 승무원의 참여와 동기부여의 필요성을 언급하며 ISM Code를 효과적으로 이행하기 위해서는 본선 선원이 선박의 안전관리를 위한 의사결정 과정에 직접 참여하는 기회가 제공되어야 한다고 말했다. 선원들의 참여방안 하나로 안전관리시스템문서의 제정 또는 개정이나 이행방안 마련에 본선의 의견을 수렴하는 방안이 강구되어야 한다고 설명했다.

김 교수는 셋째로 안전관리시스템 문서의 개선이 중요하다고 말했다. 과거에 비해 안전관리시스템 문서가 많이 Slim화 되었지만 아직도 과도한 Paper work는 ISM Code의 효율적인 이행에 가장 큰 걸림돌로 인식되고 있으며, 문서작업은 본선 선원이 감당할 수 있는 수준에서 관리되어야 한다고 언급했다. 넷째로 ISM Code 심사관(원)의 심사기준 합리화도 중요하다고 강조했다. 외항상선 또는 내항상선의 안전관리체제를 심사하는 심사관(원)이 심사 선박의 운항실태와 승무원의 자격 수준에 맞는 심사수행이 필요하다고 말하며, 문서중심의 심사를 지양함으로써 선내 문서작업량 감소를 유도할 필요가 있다고 강조했다. 김 교수는 그 외에도 안전관리 대행회사의 전문화, 안전관리자의 자격 법제화, 안전관리시스템 개선을 위한 인센티브제도 도입 및 선원의 자질 향상 등에 대해 제언을 하였다.

김영모 교수에 이어 한국해양대학교 전승환 교수가 제 2주제로 국적선 선원 다국적화에 따른 안전관리 방안을 발표했다.

전 교수는 우리나라 해운회사들은 선원인력난 해소와 선원비 절감을 위해 외국인 혼승선제도를 적극 활용하고 있으며 외국인 선원을 고용하고 있는 국적선사들은 오래전부터 혼승선 문제들을 고민해왔고 회사별로 그 해결책을 모색해 왔으나 명쾌한 해답을 내놓지 못하고 있는 실정이라고 설명했다.

그는 향후 국적선대의 확장과 배출되는 한국선원수를 감안할 때 혼승선은 더욱 늘어날 것으로 예상되며 혼승으로 인해 야기되는 문제는 해당업체뿐만 아니라 국가적 차원에서 공론화시켜 해결책을 찾는 것이 금번 주제발표의 목적이라고 말했다.

전 교수는 대한민국의 해운업은 크게 성장하였으나 육상직의 임금에 비해 상대적으로 소폭 상승한 임금은 선원들을 육상직으로 발길을 돌리게 만들었고, 그 결과 선원의 부족을 야기 시켰다고 했다. 선주들은 부족한 선원을 외국에서 수급할 수밖에 없게 되었고, 외국인 선원수는 매년 증가하여 혼승선이란 새로운 선박문화가 생겨났다고 말했다. 지난 10여년간 외국인선원으로 인한 대형 항해사고가 발생하지 않은 것은 혼승선 구성원의 자구적인 노력도 있었으나, 내부를 자세히 들여다보면 문제가 언제든 발생할 수 있다고 설명하면서 몇 가지 대안을 제시했다. 첫째, 한국 해기사의 영어교육 강화이다. 해양대학, 해양수산고교에서의 영어교육시스템 강화 및 산업체 지원과 일반선원의 영어교육은 본선 선장의 지도하에 강제시행 및 산업체 지원과 한국선원의 영어성적을 회사 인사고가에 반영시켜야 된다고 지적했다.

둘째, 승선 전 인성·예절 교육 및 리더십 교육이 필요하다고 설명했다. 해양수산계 학교에서 교과목에 반영시켜 졸업 전 교육을 실시하고 그 외 선원은 산업체 주도로 실시되어야 한다고 했다. 셋째, 문화소통이 중요하다고 강조하며 외국선원 민족문화 또는 역사를 소개한 간단한 교양서적 및 영상물을 비치하고 한국문화 또는 역사를 소개한 간단한 교양서적 및 영상물이 비치되어야 한다고 강조했다. 마지막으로 선박(항해·기관)전문기술 교육이 필요하다고 말했다. 부원은 해기사가 될 수 있도록 당직 중 교육을 받을 수 있는 제도와 비당직 부원은 선기장 지휘하에 지정장소에서 교육을 받을 수 있도록

조치를 취해야 된다고 설명했다.

주제발표가 끝난 뒤 박진수 한국해양대 교수를 좌장으로 김영모 교수, 이택규 현대해양서비스 대표, 강병덕 한국해운조합 실장이 제 1주제에 대해 토론을 벌였다. 그 이어 전승환 한국해양대 교수, 양원재 목포해양대 교수, 최금철 한진SM 팀장 및 김명철 수협중앙회 단장이 제 2주제에 대해 토론을 벌였다.

선원표 중앙해양안전심판원장은 폐회사를 통해 인적과실에 의한 해양사고 재발방지를 위해 내년부

터 사고유형별 동영상 제작과 해양사고 사례집도 이해하기 쉽게 제작하여 해양·수산 단체에 배부하는 등 해양종사자에 대한 교육과 의식변화에 주력한다고 강조하였다.

해양사고방지세미나는 해양사고 예방에 대한 연구·발표 및 토론을 통하여 해양·수산 단체 종사자들의 자발적인 해양안전 문화의식 정착 유도하기 위해 1986년 민간단체들이 주도로 시작되어 매년 정기적으로 개최해 오고 있다.

□ 협회소식

□ 해운이슈

□ 업계동정

□ 해사정보

□ 해운일지

노·사·정 '13년 선원최저임금고시 합의 중 노측과 사측간 최저임금에 대한 기준 대립

한국선주협회(회장 이종철), 전국해상산업노동조합연맹(위원장 이종환)과 국토해양부(장관 권도엽) 선원정책과 등 노·사·정이 지난 11월 13일(화) 한 자리에 모여 2013년 선원최저임금 책정에 관한 회의를 개최했다.

이 날 회의에서 해상노련은 내외국인 차별을 금지해야 된다고 말했다. 그리고 2013년도 선원임금을 138만원 수준으로 전년대비 11.8% 인상되어야 한다고 요구하며 헌법(제32조)에 명시된 최저임금제를 반드시 시행해야 된다고 주장했다.

이에대해 선주협회는 외국인은 ILO 최저임금을 기준으로 고시하고, 내국인은 업종별로 단체협약을 체결하여 정부에 신고·승인이 되어야 한다고 언급했다. 또한 승인된 협약은 고시와 동등한 효력을 인정하고 고시에 명시되어야 된다고 강조했다.

이 날 회의에서도 노·사는 서로간의 입장 차이

를 좁히지 못하고 차기회의로 결정을 미뤘었다.

차기회의에서는 노·사·정 및 법률전문가들이 한자리에 모여서 선원최저임금고시 토론회를 11월 28일(수)에 개최했다. 토론회의 주된 내용은 육상 임금보다 선원최저임금을 낮게 고시하는 부분과 최저임금고시를 하지 않을 경우의 문제점 등에 대해서 심층검토를 하였다. 그 결과 사측은 내국인 선원의 최저임금을 6.5% 인상하는 것과 외국인선원에 대해서는 외국인선원의 경우 해당 선원노동단체와 선박소유자단체 간에 단체 협약으로 최저임금을 정할 수 있다는 기존 고시에 추가로 업종구분이 ITF, ILO, Minimum Wage Scale 중 Basic Pay를 하회할 수 없다는 내용이 추가로 들어가야 되는 것에 합의를 하였지만 노측에서 반대를 하여 선원최저임금에 대한 합의를 도출하지 못했다.

부산-오사카 팬스타드림호 선상에서 선원들 ‘첫투표’ 부재자투표로 제18대 대통령선거에서 소중한 한표



부산항에서 일본 오사카로 향하는 팬스타드림호에서 지난 12월 11일(화) 해상직원 18명이 부재자투표를 통해 제18대 대통령선거에서 소중한 한표를 행사했다.

이날 오후 4시 10분께 팬스타드림호 선교에서 투표가 개시됐으며, 유권자 18명은 국내 방송사 취재진 30여명과 한국선주협회 김영무 전무, 전국해상산업노동조합연맹 이종환 위원장, 한국해기사협회 민흥기 회장 등 노사 대표가 참관한 가운데 브릿지에 모여 한시간여 만에 투표를 무사히 마쳤다.

첫 투표자로 나선 강정욱(60) 기관장은 “24살에 승선생활을 시작해 단 한번도 선거에 참여하지 못

했었다”면서, “36년만에 내 손으로 대통령을 뽑는다고 생각하니 감개가 무량하다”고 소감을 밝혔다. 강 기관장은 선거일에 한번도 배에서 내리지 못했다고 말했다.

해상노련 이종환 위원장은 “선원들의 권리를 찾기 위해 지난 1998년부터 선사부재자투표를 도입하자고 주장해왔었다”면서, “이번에 우리 선원들이 소중한 권리를 찾은 것 같아 그동안의 고생이 씻은 듯 사라진 것 같다”고 말했다.

선원노동계와 더불어 선상부재자투표 도입에 역량을 쏟아왔던 해기사협회 민흥기 회장은 “선원들의 참정권이 보장된 만큼 앞으로 선원권익이 크게



향상될 것으로 기대된다”면서, “선원들이 무사히 투표를 완료할 수 있도록 관련기관의 관심이 필요하다”고 언급했다.

선원들의 투표행사를 관심있게 지켜 본 선주협회 김영무 전무는 “선원들의 투표권 행사가 선원권익의 향상은 물론 해운산업의 경쟁력 강화에도 일조할 수 있을 것으로 기대한다”면서, “사측에서도 선원들의 참정권 행사에 적극적으로 협조해서 해운산업 발전의 밑거름이 되도록 최선의 노력을 기울이겠다”고 약속했다.

그동안 선상부재자투표를 성공적으로 추진하기 위해 심혈을 기울인 부산선관위 김학남 사무관은 “팬스타드림호에서의 선상투표는 실패율이 전무한 이상적인 투표였다”고 밝히고, “선상투표가 마무리 되는 날까지 선관위가 최선의 지원을 아끼지 않겠다”고 말했다.

해외취업선원들의 노조인 선박관리선원노조 박성용 위원장은 “해외취업선의 부재자 신고율은 다른 업종에 비해 월등하게 높은 93%에 달한다”며,



“그동안 선상부재자투표가 성공리에 진행되도록 모든 직원들이 혼신의 힘을 쏟았다”고 그동안의 속내를 밝혔다.

이날 팬스타드림호에는 부재자신고를 한 선원이 20명이었지만 이중 2명이 휴가로 인해 18명만이 투표에 참여했다.

중앙선거관리위원회는 선거사상 처음으로 실시한 제18대 대통령선거 선상투표 결과 93.8%의 투표율을 보였다고 밝혔다.

선관위에 따르면 지난 12월 11일부터 14일까지 실시한 선상투표에서 선상투표 대상자 7,057명(1,080척) 중 6,617명(1,016척)이 투표에 참여했으며, 귀항하여 배에서 내렸거나 조업 등의 사유로 선상투표를 하지 못한 사람은 440명인 것으로 나타났다.

한편, 이번 선상부재자투표는 외항 상선, 외항 여객선, 해외취업선, 원양어선에 승선하고 있는 선원 1만927명 중 부재자신고를 한 7,057명을 대상으로 실시됐다.

선주협회 · 해양수산연수원, STCW 협약 세미나 개최

STCW 협약 국내법 수용에 따른 업계 이해 도모



한국선주협회(회장 이종철)와 한국해양수산연수원(원장 정형택)은 11월 19일(월) 14시 30분 부산 한진해운 28층 세미나실에서 STCW(International Convention on Standards of Training Certification and Watchkeeping for Seafarers, 선원의 훈련·자격증명 및 당직유지의 기준에 관한 협약) 2010 개정 협약을 주제로 세미나를 공동 개최했다.

금번 세미나는 2개 Session으로 발표가 진행되었으며, Session1에서는 한국해양수산연수원 권영태 교수를 좌장으로 동 연수원 전영우 교수가 일반사항(제1장) 및 당직근무(제8장)를, 동 연수원 이영찬

교수가 탱커(제5장) 및 안전보안교육(제6장)에 대해 발표했다.

이어지는 Session2에서는 한국해양수산연수원 김정석 교수를 좌장으로 목포해양대학교 정중식 교수가 항해(제2장)를, 한국해양대학교 김종호 교수가 기관(제3장) 부분을 설명한 후 질의응답 시간을 가졌다.

이번 세미나는 정부(지방해양항만청), 선사 및 해기교육기관들의 실무자들이 동 협약을 이해하고 적용함에 있어 혼돈을 방지하고 선사들의 업무 활성화를 위해 개최되었으며, 업계관계자 200여명이 참석한 가운데 성황리에 종료되었다.

선주협회, 이중과세방지협정 책자 제작·배포

우리나라와 각국간의 체결된 조세협약현황 정리

한국선주협회(회장 이종철)는 국제운수소득에 대한 각국의 세제 및 조세협약 체결현황을 책자로 제작하여 회원사에 배포하였다. 이중과세방지협약이란 기업이 경제활동을 하는 국가(원천지국)와 출신 국가(거주지국)에서 세금을 이중적으로 내는 것을 막고 탈세를 방지하기 위해 체결한 협약이다. 또한, 국제운수소득에 대한 상호면세협정이란 양 국가에

서 이중과세방지협약을 체결하지 않아도 상호면세협정을 통해 양 국가에서 발생하는 국제운수소득에 대해 면세를 해주는 것을 말한다.

선주협회는 우리나라와 이중과세방지협약을 체결한 국가들의 현황 및 해당국 세제에 대한 변화여부를 파악하여 회원사들이 참고자료로써 이용할 수 있도록 정기적으로 제작하여 배포하고 있다.

[이중과세 방지협약 개정내용 요약]

□ 대한민국과 신규 체결한 국가

○ 신규 체결국 : 1개국

국 가 명	발효일	주요 내용
파나마공화국	2012. 4. 1	해운소득 세금 100% 면제

□ 세율이 변경된 국가

○ 변경국 : 5개국

국 가 명	기 준	변 경	적용 내용
도미니카공화국	25%	29%	세율 인상(한시적, '11.7.1~'13.6.30)
이스라엘	26%	25%	세율 인하
페 루	30%	10%	세율인하(정기용선료소득)
사 모 아	5%	15%	세율 인상
시칠리아	누진세율(0~2%)	3%	세율 인상

[이중과세 방지협약 개정내용]

□ 대한민국과 신규 체결한 국가

○ 신규 체결국 : 파나마공화국(2012. 4. 1)

타 방 체약국명	협 약 명	발효관계	주요내용(해운소득)
파나마공화국	대한민국 정부와 파나마공화국 정부 간의 소득 에 대한 조세의 이중과세회피 와 탈세방지를 위한 협약	(발효) 2012.4.1. (적용개시) 원천징수 : 2013.1.1 이후 과세분 신고과세 : 2013.1.1 이후 개시 과세연도	<ul style="list-style-type: none"> • 한쪽 체약당사국 기업이 수 행한 국제운수상 선박의 운 항으로부터 취득하는 이윤 은 그 한쪽 체약당사국에서 만 과세 • 한쪽 체약당사국 기업에 의 하여 국제운수에 운행되는 선박에 탑승하여 수행되는 고용과 관련하여 발생하는 보수는 그 체약당사국에서 만 과세 • 대상조세 : 〈한국〉 소득세, 법인세, 농어촌특별 세, 지방소득세 〈파나마공화국〉 income tax

□ 변경된 각국의 세제현황

국가명	세 종	세 율	과세 대상
Dominican Republic	Income Tax	25% → 29%	수출화물 수송으로 얻은 운임의 10% ('11.7.1~' 13.6.30, 한시적 적용)
Israel	Company Tax	26% → 25%	수출화물 수송으로 얻은 과세소득
Peru	Income Tax	30% → 10%	정기용선료소득의 80%
Samoa	Income Tax	5% → 15%	수출화물과 외국행 승객의 수송으로 얻은 총운 임중 과세소득
Seychelles	Business Tax	누진율 → 3% (0~2%)	수출화물, 외국행 승객 및 우편물 수송으로 얻 은 운임

한국선주협회, 2012년 전산실무자회의 개최

환적화물 등 주요 현안 이슈 정보 공유

한국선주협회(회장 이종철)는 지난 11월 14일(수) 전산실무자회의를 개최하고 선사 실무자와 KL-Net이 참석하여 IT관련 주요 현안 이슈에 대해 논의하는 시간을 가졌다.

먼저 각 선사별로 SMART-Port 개발 현황과 환적화물 반출입신고 의무화관련 동향 및 물류정보망 IDC 이전과 DR 구축 정보 공유 등에 대한 현안사항 발표와 이에 대한 자유토론 시간을 갖고 현안에 대해서 정보공유를 하였다. 이외에도 선사측에서 KL-Net 이용시 불편사항에 대해 개선을 요청하는 시간을 가졌는데 주요 요청사항으로는 KL-Net과 관세청 전산 연계시 발생하는 오류에 대한 개선 요청과 이용료에 대한 세부내역 제공 요청, 터미널 반

출입 컨테이너 화물에 대한 기재사항 오류 개선 요청 및 전산 이용방식 변경시 사전 통보 등에 관한 요청이 있었다.

KL-Net측은 회의시 언급된 사항들에 대해 차기 회의에서 개선방안 및 조치결과를 발표하기로 전했다.

한편, 금번 전산실무자회의에 선사측에서는 고려해운 최윤희 계장, 대보해운 채경목 차장, 신성해운 장호성 차장, 한진해운 오광수 차장, 범주해운 김태권 부장, 동아해운 김현진 과장, 현대상선 박재홍 차장, 서동일 과장, STX팬오션 백승진 과장 및 조시현 과장이 참석하였고 KL-Net에서는 양귀선 상무, 이정신 상무, 마홍모 부장, 김정수 부장 및 안태준 차장이 참석하였다.

국토부, 2013년 국가필수국제선박 지정계획 수립

국토해양부(장관 권도엽)는 국가비상사태시 국민경제에 긴요한 주요물자를 원활히 수송하기 위하여 2006년부터 지정·운영해 오고 있는 국가필수국제선박의 2013년도 지정 계획을 마련하였다.

해운정책과에 의하면, 2013년도 국가필수선박의 규모는 88척을 유지하며, 수송수요 및 선종별 신청 현황 등을 고려하여 선종별 평균톤수 이상으로 지정한다고 밝혔다. 다만, LNG선 손실보상관련 소송이 진행 중인 점을 고려 LNG선 지정 척수를 전년대비 감축할 계획으로 알려졌다.

국제선박 중 지정기준(국제총톤수 1만5천톤 이상, 선령 20년미만)을 충족하는 선박 총 412척 중 선박보유자 등이 신청한 선박이며 국내화주와의 장기운송계약여부, 외국금융상환부담, 외국인 선원 승선 기준 준수 능력 등을 고려하되 최근 손실보상금 부당 수령의 문제점이 발견된 점을 감안하여 가급적 대형선사 위주로 지정할 계획이다.

한편, 2013년 국가필수선박 제도 개선 계획에 대해서도 밝혔는데 현재 적당 부원 6명 이내인 외국인 선원 기준준수가 현실적으로 불가능하다는 선사의 지적에 따라, 국제선박의 외국인 선원 승무 범위에 대한 행정규칙 제정과 병행하여 국가필수선박에의 외국인 승무 기준도 재검토를 추진중에 있다. 또한 외국인 선원 기준 미달시 감액 및 부당수령 선사에 대한 제재의 법적 근거 마련, 손실보상 절차의 합리화 등을 추진 중에 있으며, 특히 현행 규정상 LNG선에 대한 손실보상이 불가능하다면 제도의 원활한 운영이 곤란하므로 제도개선을 추진하여 문제를 해소할 필요성이 있다고 말했다.

이와 관련하여, 한국선주협회는 본 계획에 따라 2013년도 국가필수국제선박 지정 계획을 회원사 대상으로 홍보 및 독려를 시행하였으며, 국가필수선박 지정 절차의 효율적인 진행을 위해 협회는 선사의 신청서를 접수한 후 취합하는 등 원활히 진행 될 수 있도록 업무를 협조하였다.

군수물류 선진화 위해 한국국방수송협회 창립

한국항만물류협회 이현우 회장 초대 회장 선임



한국국방수송협회(공동회장 최원묵, 이현우)는 11월 26일(월) 국방회관 1층 태극홀에서 국방수송협회 정회원이 참석한 가운데 한국국방수송협회 창립식을 개최했다.

이현우 초대회장의 개식선언에 이어서 국방수송협회의 창립준비 경과 및 향후계획 보고를 발표하는 시간을 가졌다. 다음으로 창립 입회 선서와 협회기를 소개했다.

국방수송협회 관계자는 국방수송협회가 창립되어

전·평시 민(학계포함)·관·군 수송 관련 기반의 효율적인 연계로 선진 수송체계를 구축하고 발전된 수송지원 개념을 적용한 국방 수송능력을 강화하여 국가안보에 기여할 것으로 예상한다고 말했다.

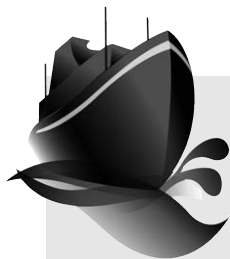
한편 국방수송협회에는 해상부문에 한국선주협회와 한국해운조합, 육로부문에는 전국화물자동차운송사업연합회, 전국버스운송사업, 철도부문에는 철도공사, 항공부문에는 한국국제물류협회와 대한항공, 아시아나항공 등이 소속되어 있다.



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

한국수출입은행, 2013 조선·해운시황 전망 발표

2013년 조선·해운시황 보합세 지속 예상



Issue

전 세계 조선산업은 상선부문의 침체로 큰 폭의 수주감소를 나타낸 반면 건조량 감소폭은 비교적 작아 공급과잉 심화가 우려된다. 해양설비 시장의 비교적 활발한 움직임에도 불구하고 신조선가가 지속적으로 하락하는 등 어려운 상황도이 지속되고 있다, 국내 조선산업도 해양부문의 활발한 수주에도 불구하고 상선부문의 극심한 침체로 수주가 크게 감소한 양상을 나타내고 있다.

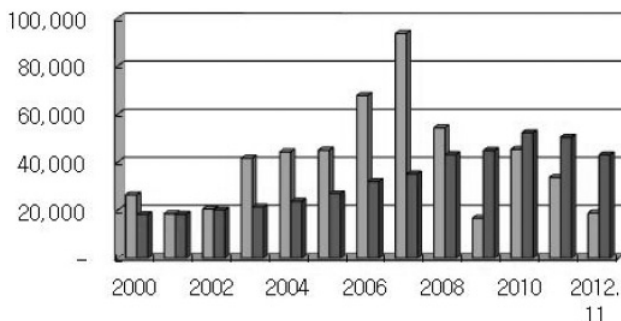
해운시장은 BDI가 1,000을 하회하여 극심한 침체를 보이고 있으며 이러한 상황은 2013년에도 지속될 전망이다. 탱커 시장도 선복량과잉의 문제로 부진한 가운데 유조선시황은 2013년에 공급과잉 문제가 더욱 심화될 것으로 예상되며, 컨테이너 시장은 HRCI가 500선 이하에서 답보상태를 나타내는 등 타 시장과 마찬가지로 선복량 과잉문제로 시황이 극히 부진하고 있다. 다음은 한국수출입은행 해외경제연구소가 발표한 “2013 조선·해운시황 전망”의 주요 내용을 요약·정리한 것이다. (편집자주)

I. 전 세계 조선산업 동향

전 세계 조선산업은 지난해에 비하여 큰 폭의 수주감소를 나타낸 반면 건조량 감소폭은 소폭에 그쳐 금년에도 시황침체를 나타내는 가운데 많은 신조선박이 시장에 공급

< 전 세계 신조선 수주, 건조량 추이 >

■ 전 세계 수주량 (천 CGT) ■ 전 세계 건조량 (천 CGT)



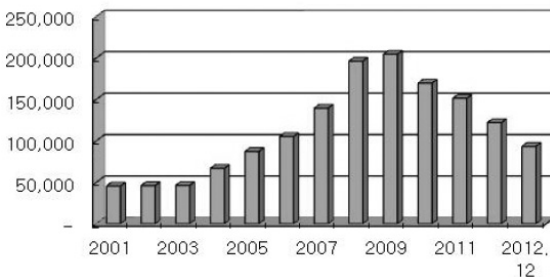


되었다.

Clarkson 통계에 의하면 11월까지 전 세계 신조선 수주량은 전년 동기대비 41.1% 감소한 1,876만 CGT를 기록했다. 건조량은 전년 동기대비 8.6% 감소한 4,301만CGT를 나타냈다. 수주량은 세계 경기 및 해운시황의 침체를 그대로 반영하며 큰 폭의 감소를 나타낸 반면 건조량은 여전히 많은 수준으로 급원에도 많은 선박을 공급한 것으로 나타났다.

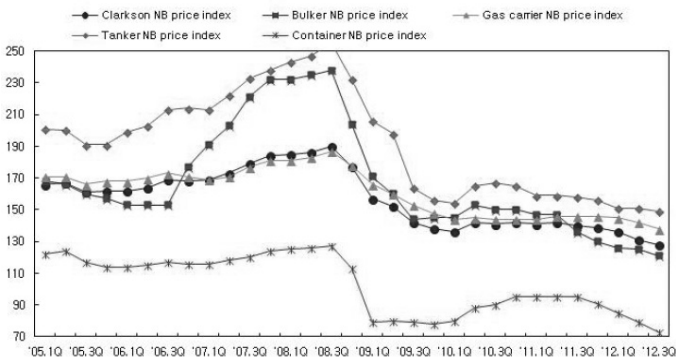
12월 초 기준 전 세계 수주잔량은 연초대비 23.4% 감소한 9,332만CGT를 기록했다. 이는 약 2년치에 가까운 일감이나 계약취소 물량 등 통계상의 허수로 실제로는 이보다 훨씬 적은 일감만이 조선소에 남아있을 것으로 추정된다. 2008년 금융위기 이후 수주잔량은 지속적으로 감소하고 있다.

전 세계 수주잔량 (천CGT)



신조선가격도 지속적인 하락을 나타내고 있다. 3분기말을 기준으로 전체적인 신조선가격은 연초대

< 신조선가 추이 >



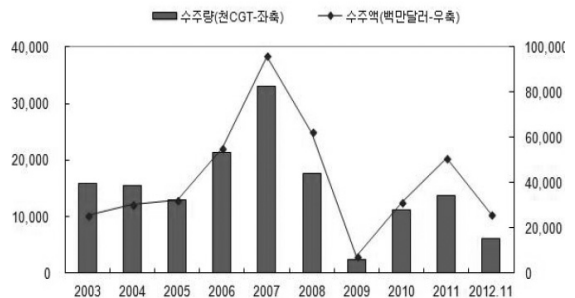
비 약 8% 하락했다. 신조선가가 가장 높은 수준을 나타냈던 2008년 3분기대비 벌크선은 49%, 탱커는 42%, 컨테이너선은 43%씩 각각 하락했다.

전 세계 신조선시장은 해양설비 시장이 비교적 양호한 시황을 나타내고 있으나 상선시장의 극심한 침체로 어려운 상황이 지속되고 있다. 선박량 과잉과 유럽 재정위기 등 세계 경기 침체의 영향으로 해운시황 침체가 지속되고 있다. 현재 낮은 선가에도 불구하고 유럽 금융권의 위축으로 선박금융마저 경색되어 신조선 발주량에 악영향을 미치고 있다.

II. 국내 조선산업 동향

국내 조선산업 역시 큰 폭의 수주량 감소가 나타나고 있다. 11월까지 누적 수주량은 전년 동기대비 55.2% 감소한 605만CGT를 기록했다. 수주액은 전

< 국내 조선산업 신조선 수주량, 수주액 추이 >

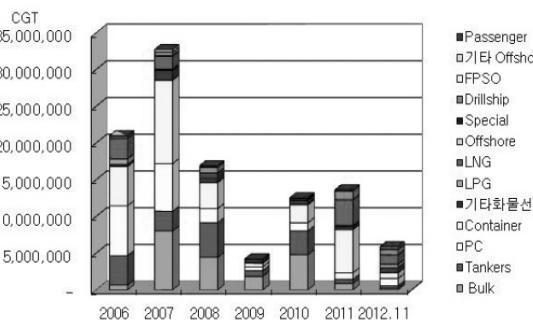


년 동기대비 48.3% 감소한 260.7억달러를 기록했다.

선종별로는 해양(Offshore)시장이 비교적 양호한 수주실적을 나타낸 반면 상선은 극심한 부진이 지속되고 있다. Drillship 수주는 17척을 기록하여 지난해 27척에 비해서는 감소하였으나 비교적 양호한 실적을 나타냈다. 그 외에도 FSRU 등 고부가 해양설비의 수주가 비교적 활발하였고 PSV도 4척 수주되는 등 해양지원선 시장

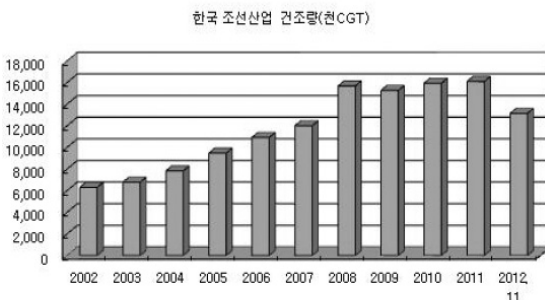
에도 본격적으로 진출할 수 있는 계기가 마련된 점은 고무적이다. LNG선의 경우는 금년 11월까지 15척을 수주하여 저조한 수준은 아니나 기대에는 미치지 못했다. 상선은 제품운반선 수주가 연말까지 전년 대비 약 30% 증가한 수준을 기록할 것으로 기대되고 LPG선의 수주가 전년대비 약 150% 증가하는 등 2개 선종에서 비교적 좋은 수주성과를 거두었다. 그 외에는 벌크선과 컨테이너선의 수주가 지난해의 25% 수준에도 미치지 못하는 등 주요 상선 수주가 모두 최악의 침체 상황을 나타내고 있다.

< 국내 조선산업 신조선 수주량, 수주액 추이 >



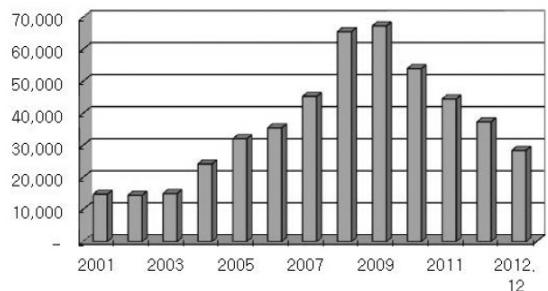
건조량도 비교적 큰 폭으로 감소하는 경향을 나타내고 있다. 11월까지 건조량은 전년 동기대비 13.6% 감소한 1,315만CGT를 기록했다. 해운시장의 불황으로 미인도 선박이 증가함에 따라 건조량 집계가 크게 줄어든 것으로 추정된다.

< 국내 신조선 건조량 추이 >



국내 수주잔량 역시 빠르게 감소하고 있다. 12월 초 기준 수주잔량은 연초대비 23.9% 감소한 2,827만CGT로 약 2년치 일감에 해당하는 물량이다. 다만, 국내 수주잔량 기록 역시 파기된 계약 등 허수 데이터가 일부 있을 것으로 보여 실제 수주잔량은 2년치에 훨씬 못 미칠 것으로 추정된다.

한국 수주잔량 (천CGT)

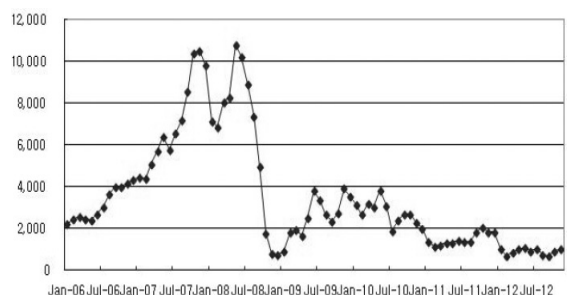


III. 주요 해운시장 동향 및 전망

1. 벌크선 시장

금년 11월말까지 BDI는 평균 924.8로 전년 평균 대비 약 32% 낮은 수준을 나타냈다. 금년도 BDI는 한때 사상 최저수준을 나타내는 등 계절적인 변동이 심하였으며 대부분 700~1,100 사이를 등락하여 매우 낮은 수준을 나타냈다. 이러한 낮은 수준을 기록

< BDI 월평균 추이 >

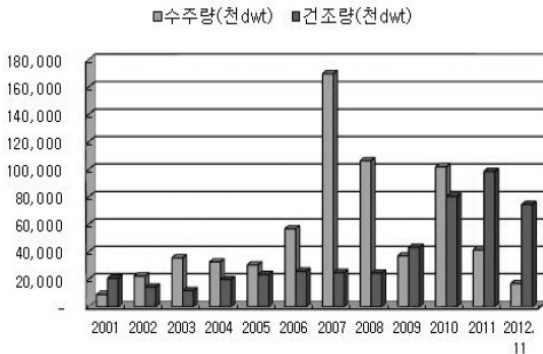




한 이유는 세계 경기침체에 따른 수요둔화의 영향도 있으나 그보다는 과잉선박량이 주 원인인 것으로 추정된다.

벌크선의 선박량 과잉은 2007~2008, 2010년에 집중 발주된 벌크선이 2010~2012년까지 3년간 집중 건조됨으로서 발생하고 있다. 지난해에 이어 금년도에도 매우 많은 양의 선박이 시장에 공급됨에 따라 사상 최대 선박 폐선에도 불구하고 금년도 선박량 증가율은 10%를 상회할 전망이다. 반면, 금융위기 이후 세계 경기의 침체로 물동량 증가율이 둔화된 가운데 금년도 5대 벌크화물의 물동량 증가율은 5%에 그친 것으로 추정된다. 이에 따라 선박량 과잉문제가 심화되었으며 벌크 해운시장은 운임, 용선료 등 시황이 매우 심각한 수준으로 나타났다.

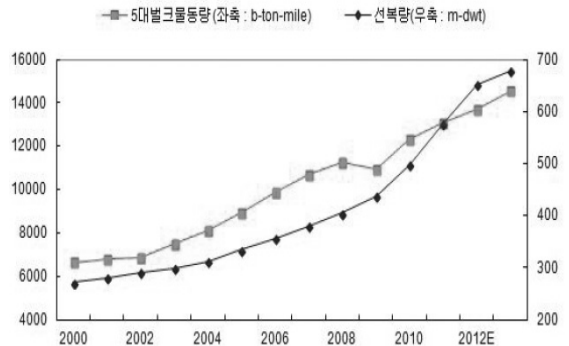
< 벌크선의 전 세계 수주 및 건조량 추이 >



2013년도 벌크선 시황은 조금 나아질 것으로 기대되나 시황은 여전히 침체 수준에서 벗어나기 어려울 전망이다. 연평균 BDI 지수는 1,050 내외가 될 전망이다. 2013년 인도예정 벌크 선박량은 약 72백만 DWT로 비교적 많은 물량이나 금년대비 소폭 줄어든 수준이다. 시황부진에 의한 인도 차질, 다량 폐선 등을 감안할 때 2013년도 선박량 증가율은 약 5%에 이를 것으로 전망된다.

주요 선진국 경기는 금년대비 다소 나아질 것으로 기대되며 중국의 경기부양책이 지속될 것으로 전망되어 벌크선 해운 물동량은 약 6% 증가할 것으로 전망된다. 그러므로 2013년에 벌크해운 시장의 수급이 크게 호전될 정도는 아니나 공급과잉 심화는 2012년을 끝으로 느리게 개선될 전망이다. 이에 따라 BDI는 금년대비 약간 개선될 정도인 850~1,150 사이를 등락할 것으로 예상되며 전체 연평균치는 1,050 수준을 기록할 전망이다.

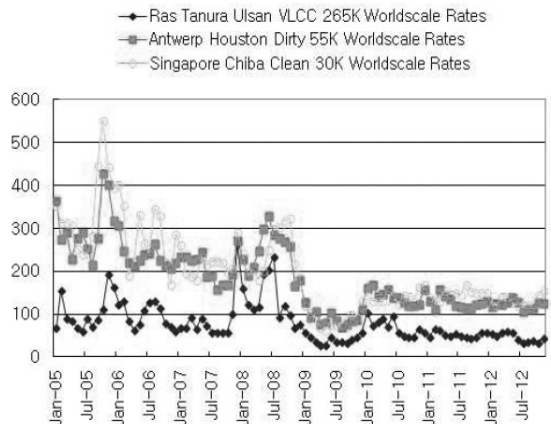
< 5대 벌크물동량과 벌크선박량 추이 및 전망 >



2. 탱커시장

금년도 탱커 운임은 낮은 수준에 머물렀으며 전년

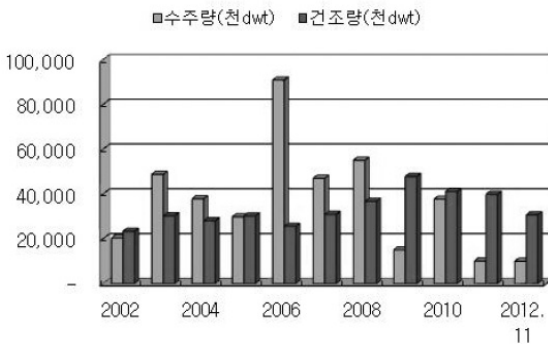
< WS 추이 >



같은 기간과 비교하여 10% 내외의 하락을 나타냈다.

위의 그래프에 나타난 3개 구간 WS의 11월까지 연평균치를 계산한 결과 전년 동기대비 VLCC의 경우 10.5%, 55K dirty tanker는 3.2%, 30K clean tanker는 11.1% 각각 하락한 것으로 나타났다. 전 세계 경기침체에 따른 물동량 둔화와 선박량 과잉의 영향으로 운임이 낮은 수준을 유지하고 있으며 특히, 유조선의 선박량 과잉이 심각한 것으로 추정된다. 탱커의 선박량 과잉 문제는 호황기의 발주 물량이 부담이 되기 때문인 것으로 추정된다.

< 탱커의 전 세계 수주 및 건조량 추이 >



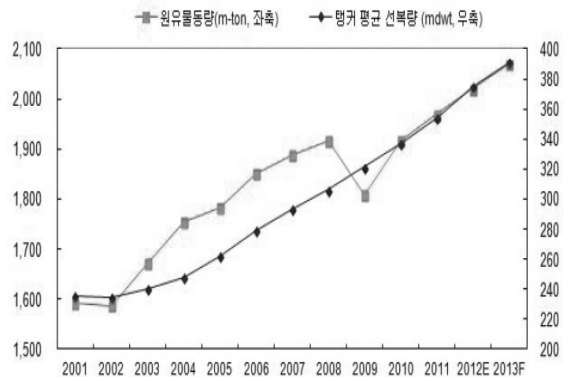
탱커시황은 2중선체구조 교체수요에 따른 2006년의 초호황 이후 2008년까지 많은 수주량을 기록하였고 이 물량은 금융위기 이후인 2009년부터 본격적으로 시장에 출회되기 시작했다. 유조선의 경우 원유물동량의 증가율은 연평균 약 2%대를 나타내고 있는데 비하여 호황기인 2004년 이후 선박량 증가율은 연평균 5.3%를 기록하고 있어 선박량 과잉문제는 여전히 심화되고 있다.

제품운반선의 경우도 2004~2009년까지 선박량 증가율이 연평균 9.5%에 달한 반면 물동량 증가율은 동기간 4.5%에 불과하여 2009년을 전후하여 선박량 과잉 문제가 발생했다. 다만, 제품운반선 시장은 최

근 물동량 증가율과 선박량 증가율의 격차가 점차 작아지고 있어 선박량 과잉의 심각성은 유조선 시장에 비하여 작다.

2013년도 유조선 시황은 개선의 여지가 없이 극심한 침체 시황이 지속될 전망이다. 2013년에도 전 세계 경기의 급격한 회복 가능성은 낮으며 석유소비가 급증할 것으로 예상하기 어려워 해상물동량 증가율은 2.5% 내외로 예상된다. 선박량 증가율은 최근 수년간의 수주 부진으로 다소 하락할 것으로 보이나 인도예정량과 폐선 예상을 감안할 때 약 3.6% 수준은 될 것으로 추정된다. 따라서 선박량 과잉은 내년에도 해소될 가능성이 희박하여 낮은 운임과 용선료 수준을 유지하며 침체상황을 나타낼 전망이다.

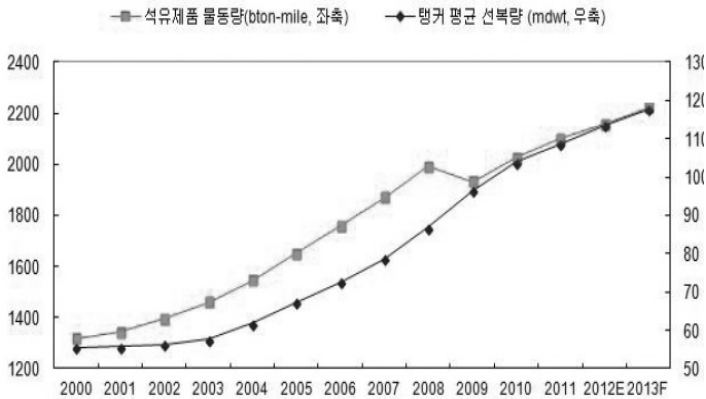
< 원유물동량과 유조선 선박량 추이 및 전망 >



2013년도 제품운반선 시장의 선박량 과잉은 큰 폭은 아니지만 다소 개선될 것으로 기대된다. 2013년도 석유제품 물동량은 유럽 경제성장률의 소폭 호전 등으로 3% 이상의 증가가 기대된다. 반면 최근 수년간의 극심한 제품운반선 수주 침체로 내년도 선박량 증가율은 2.4% 수준에 그칠 것으로 전망된다. 따라서 급격한 시황개선을 기대하기는 어려우나 신조선박의



< 석유제품 물동량과 제품운반선 추이 및 전망 >

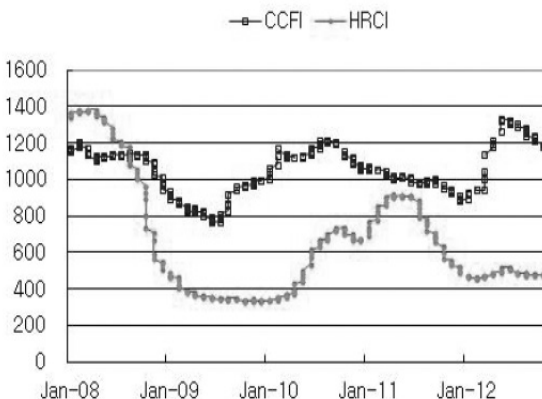


시장공급 둔화로 인한 약간의 시황 호전이 예상된다. 이에 따라 운임은 최소한 강보합 수준을 보일 것으로 예상되며 경우에 따라 5~10%의 운임 상승도 가능할 전망이다.

3. 컨테이너 시장

용선료 수준을 나타내는 HRCI는 지난해 하반기 이후 하락세를 지속하다가 금년 내내 500선 이하에서 답보상태를 나타내고 있다. 현재의 상황은 선박량 과잉에 의한 심각한 침체를 나타내는 것으로 평가되며 이는 해운수요의 둔화에도 불구하고 연간 7~8%

< HRCI, CCFI 추이 >



대의 선박량 증가 지속이 원인으로 추정된다. 운임수준을 나타내는 CCFI의 경우 금융위기 이전 수준을 회복하였으며 최근에는 하락하고 있다. 금년 6월 이후 하락세를 나타내고 있으나 매우 낮은 용선료 수준과는 달리 운임은 정상적인 수준을 유지하고 있는 것으로 보인다. 해운업계는 2010년 1월 이후 슬로우 스티밍을 지속하며 낮은 속도의 선박 운행으로 선박량 과잉문제를 해소하고 있으며 화주들과의 협상력도 비교

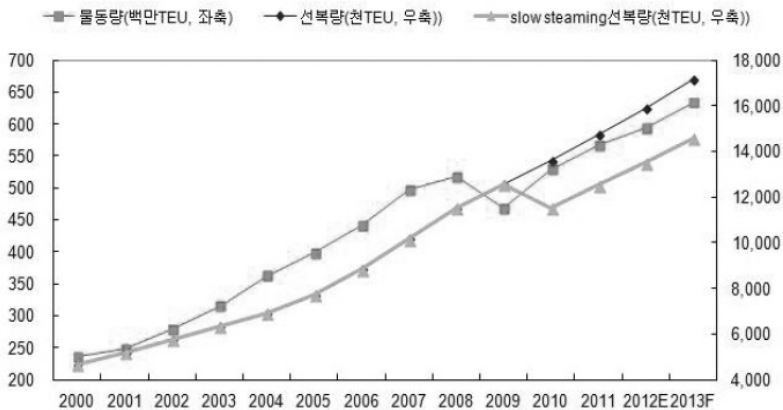
적 강하여 용선시장에 비해서 운임은 양호한 수준으로 지속되고 있다.

컨테이너선의 경우도 타선종과 마찬가지로 선박량 과잉의 문제를 안고 있으며 이를 감속운항(slow steaming)으로 극복하고 있다. 2003년부터 지속된 조선산업 호황기 동안 컨테이너선은 지속적으로 많은 양의 선박이 발주되었고 2007년에는 대형화추세로 인하여 초호화 양상이 나타났다. 이 물량들은 2009년 금융위기로 인한 물동량 감소 이후 선박량 과잉문제를 일으킨 원인이 되고 있다. 공급과잉 해소를 위하여 해운업계가 2010년 1월 감속운항(slow steaming)을 시작한 이후 지금까지 지속하고 있다. 2011년에는 상위권 해운사들의 선박의 초대형화에 의한 운항효율성 경쟁으로 인하여 선박량 과잉 시황임에도 많은 선박이 발주되어 2014년 이후 공급과잉 심화의 우려를 낳고 있다.

2012년도에도 물동량 증가율이 선박량 증가율을 하회한 것으로 추정되어 공급과잉 문제가 심화된 것으로 보이며 이러한 추세는 2013년에도 지속될 전망이다.

2012년 컨테이너 물동량 증가율은 5% 이내에 그칠 것으로 추정되는 반면 선박량 증가율은 7.6%로

< 컨테이너 물동량과 컨테이너선 추이 및 전망 >



예상되어 용선료의 부진을 면치 못한 것으로 보인다. 2013년에는 물동량 증가율이 6.6% 내외까지 높아질 것으로 예상되나 선박량 증가율이 약 8%까지 예상되어 선박량과잉 문제의 개선은 더욱 어려워질 전망이다. 따라서 용선료, 운임 모두 약세가 될 것으로 전망된다.

IV. 조선산업 전망

2013년도 전 세계 신조선 시장은 여전히 상선부문의 부진과 해양부문의 비교적 활발한 움직임이 가장 두드러진 특징이 될 전망이다. 상선부문에서 벌크선, 유조선 등 범용선박은 중국의 자국선박 발주가 중심이 예상된다. 다만, 상선부문에서는 최신 고연비 선박투자에 의한 움직임이 그나마 신조선 시장을 다소 촉진하는 역할을 할 것으로 보인다.

컨테이너선은 연비에 가장 민감한 시장으로 고연비 그린쉽투자로 금년보다는 호전된 시황이 될 것으로 예상되나 선주들과 금융의 자금 상황을 고려할 때 대규모의 수주가 이루어지는 정도는 아닐 것으로 예상된다. LNG선은 2016년 미국 셰일가스 수출에 대한 선박수요 발주물량들이 나타날 것으로 기대되어

금년대비 호전된 시황이 될 전망이다.

상선 중에서는 LPG선과 제 품운반선이 금년의 흐름을 이 어가며 어려운 가운데에서도 타 선종에 비하여 비교적 활발한 시황을 나타낼 것으로 예상된다. 해양부문에서는 drill-ship의 발주가 줄어들 것으로 예상되는 가운데 FPSO의 수요가 증가할 것으로 전망된다.

또한 FRSU는 셰일가스의 개발에 따른 중소규모 수입국가의 수요증가로 발주가 점차 늘어날 것으로 전망된다.

2013년 한국 조선산업의 수주량은 금년대비 약 9% 증가한 730만 CGT에 불과하여 여전히 수주침체를 벗어나지는 못할 것으로 전망된다. 선종별로는 벌크선과 유조선의 수주가 큰 폭의 감소를 나타낼 것으로 예상된다. 컨테이너선과 LNG선은 금년대비 약 50%와 40%씩 각각 증가가 될 전망이며, 그 외에 상선으로는 제 품운반선과 LPG선이 20% 내외로 수주량이 증가할 것으로 전망된다.

해양부문에서는 drill-ship의 수주가 약 30% 감소할 것으로 예상되나 FPSO의 수주가 100% 이상 증가할 것으로 전망된다.

수주액은 금년대비 약 11% 증가할 것으로 예상되나 수출액이 해운시황 부진 등의 원인으로 약 3% 감소할 전망이다. 수주액은 FPSO 등 대형 해양플랜트 수주에 힘입어 약 11% 증가한 311억달러 내외가 될 전망이다. 수출액은 금융위기 이후 지속적으로 선가 하락 시기 물량이 출회되고 계약차질에 의한 물량도 예상되어 금년대비 약 3% 감소한 390억달러 내외가 될 것으로 예상된다.

고려해운

5,000TEU급 컨테이너선 발주

고려해운(대표 박정석)은 2012년 매출액이 원화 기준 1조원을 돌파했다고 밝혔다.

인트라아시아 최강의 선사로서 해운업계에서는 보기 드문 27년 연속흑자의 기록을 이어가고 있는 고려해운이 1조 클럽에 가입함으로써 내실과 외형적 성장에서 모두 성공을 거둔 모범적인 해운회사로 다시 한번 평가 받게됐다.

고려해운은 전년도인 2011년에 매출액 9,521억원을 기록하여 올해 1조원을 달성할 것으로 예견되었지만 글로벌 경기침체로 인한 세계 물동량 둔화, 고유가 기조, 선복과잉과 과당경쟁으로 인한 어려운 업계의 영업환경 속에서 그 성과를 거두게 되어 의미가 더욱 값지다는 평가다.

매출액 1조원 달성을 자축하며 고려해운은 'KMTC 1조데이'기념식을 12월 10일 본사 대회의실에서 개최했다.

남성해운

"평택~대풍" 컨테이너 항로 개설

남성해운(대표 김영치)이 '평택~대풍' 간 컨테이너 항로를 개설했다.

12월 17일 경기평택항만공사(사장 최홍철)에 따르면 지난 16일 오후 6시 평택항 내항 동부두에 위치한 평택항신컨테이너터미널(PNCT)에 342TEU급 'GLORY STAR' 호가 첫 입항했다.

남성해운의 'GLORY STAR' 호는 '평택~대풍'을 주 1항차로 매주 목요일 평택항에 입항해 일요일 대풍으로 출항한다.

이날 경기평택항만공사는 PNCT에서 평택과 대풍 간 신규 항로개설에 따라 취항 기념패와 꽃다발을 선사 관계자에게 전달하고 감사의 뜻을 전했다.

CJ대한통운

'사랑의 김장김치 나누기' 행사

CJ대한통운(대표 이현우)은 '2012 사랑의 김장김치 나누기' 행사를 가졌다고 11월 22일 밝혔다. 서울 중구 약수노인종합복지관에서 열린 이날 행사에서 CJ대한통운 임직원 백여 명이 김장김치 3,600kg을 손수 담갔다.

절인배추 1천8백여 포기과 양념 등 김장 재료는 CJ나눔재단에서 후원했다.

이날 담근 김장김치는 서울 중구지역 독거노인, 조손가정 등 350여 가구에 CJ대한통운 임직원들이 직접 전달했다.

회사 관계자는 "우리 이웃들이 추운 겨울을 따뜻하게 보내는데 조금이나마 보탬이 되기를 바라며, 이웃에 대한 온정과 나눔이 사회 전반으로 더욱 확산되기를 기대한다"고 밝혔다.

CJ대한통운은 이날 약수노인종합복지관 행사를 시작으로 내달까지 부산, 인천, 광주 등 전국 각 지사를 중심으로 김장김치 나누기를 진행할 예정이다.

STX팬오션

곡물터미널 추가 출자

STX 팬오션(대표 배선령)은 최근 미국 번기(BUNGE)사, 일본 이토추(ITOCHU)상사와 공동으로 투자한 곡물터미널관련한 미국현지 합작법인 EGT,LLC에 28만달러를 추가 출자했다.

STX 팬오션은 향후에도 EGT,LLC의 출자규모는 기존 미화 약2억달러에서 미화 약 2.9억달러로 변경될 것으로 밝히고, EGT,LLC의 지분구조는 기존 STX팬오션(미국법인), 번기(BUNGE AMERICA)사, 이토추(ITOCHU)그룹 각각 20%, 51%, 29%의 지분율을 유지한다고 덧붙였다.

SK해운

삼성중과 LNG선 신조 협상

SK해운(대표 황규호)이 일본 마루베니 상사와 호주 익시스(Ichthys) 프로젝트에서 LNG 장기운송계약 우선협상대상자로 선정됐다. 18만CBM급 LNG선 2척을 신조하게 될 이번 계약 내정으로 삼성중공업의 LNG선 수주가 유력시되고 있다.

11월 12일 일본 해사프레스에 따르면, SK해운은 일본 마루베니상사와 함께 프랑스 토탈사가 진행하는 호주 익시스(Ichthys) 프로젝트 18만 CBM급 LNG선 2척에 대한 선사입찰에서 우선협상대상자로 선정됐다. 익시스 프로젝트는 2016년부터 연간 840만m³의 LNG를 생산할 계획인데, 이번 입찰은 한국가스공사에 판매하는 90만m³의 물량이다. 당초 1척을 대상으로 선사입찰을 진행할 예정이었으나, LNG 수요 증가를 예상한 토탈사가 1척을 추가해 2척으로 진행됐다.

SK해운은 LNG선 신조를 위해 삼성중공업과 발주협상을 진행하다. LNG화물창으로 멤브레인형을 채택한 LNG선은 2017년 상·하반기에 각 1척씩 인도되는 조건인데, 삼성중공업이 가장 경쟁력 있는 가격을 제시한 것으로 알려졌다. 선가는 척당 2억500만~2억1000만 달러 사이에서 결정될 예정이다.

SK해운과 마루베니상사 간의 컨소시엄 세부사항은 알려지지 않았지만, 마루베니의 자금조달 능력과 SK해운의 LNG선 운항 실적이 이번 우선협상자 내정에 유리하게 작용한 것으로 나타났다. 선박관리는 SK해운이 담당하게 된다.

유코카캐리어스

창립 10주년 행사 개최

유코카캐리어스(대표 슈어칼통)는 12월 7일 창립 10주년을 맞아 그랜드하얏트호텔 그랜드볼룸

에서 하주, 협력사 등 하객 450여명을 초빙하여 성대한 디너파티를 개최했다. 축하공연으로 시작된 10주년 기념 파티는 슈어칼통(Sjur galtung) 사장의 인사말과 현대자동차 관계자등 외빈들의 축하인사로 절정에 달했으며 이후 저녁 식사로 이어졌다.

유코카캐리어스는 2002년 12월 노르웨이 월헤름슨 그룹(발레니우스, 월헤르름슨)과 현대자동차(기아차)가 공동 출자하여 설립한 회사로 우리나라 자동차 수출 증가와 함께 비약적인 발전을 해왔다.

천경해운

부산-카나자와-츠루가서비스 개시

천경해운(대표 김지수)은 11월 중순부터 부산과 카나자와 츠루가를 연결하는 정기서비스를 개시했다. 이번 서비스는 범주해운의 스페이스를 이용해 주1회 제공을 시작했다.

범주해운은 11월초부터 중국-한국-니가타-호쿠리쿠(北陸)를 연결하는 팬들런서비스를 제공하고 있다. 천경해운은 이중 부산-카나자와·츠루가간의 스페이스를 빌려 서비스하는 것이다.

KSS해운

3분기 영업이익 14% 증가

KSS해운(대표 윤장희)이 11월 5일 잠정 집계해 발표한 2012년 3분기 실적에 따르면 매출액은 전년대비 20.1% 증가한 289억 8600만원을 달성했고 영업이익은 전년대비 14% 증가한 47억원, 당기순이익은 25억원을 기록했다. 3분기에도 양호한 실적을 기록한 KSS해운은 3분기까지 매출액은 837억원, 영업이익은 118억원, 당기순이익은 90억원을 기록하게 됐다.

KSS해운은 3분기에 이처럼 양호한 실적을 기

록한 것에 대해 “지난 2월 VLGC(Very Large Gas Carrier : 초대형가스운반선) GAS POWER 호 인수를 인수했는데 최근 VLGC 시장이 호조세를 이어가면서 실적에 좋은 영향을 미치고 있다. 또 고운임 화물 위주의 케미칼선대를 배선하는 등 탄력적인 영업활동도 실적 개선에 기여했다”고 밝혔다.

3분기 당기순이익이 전년대비 893%나 급증한 것에 대해서는 영업실적 호조와 외화환산손실 축소에 따른 것으로 설명했다.

한편 KSS해운은 올해 안정적인 수익기반을 바탕으로 사상 최대 매출액을 달성할 것으로 예상하고 있고 현재 건조중인 2척의 선박이 2013년, 2014년에 인수완료되면 추가 매출증대가 이루어질 것으로 전망하고 있다.

한진해운

APL과 일본-태국항로 신설

한진해운(대표 김영민)과 APL은 12월 23일부터 일본-태국항로를 개설했다.

이 서비스에는 1,500~1,700TEU급 컨선 3척(APL : 2척, 한진 : 1척)을 투입한다.

서비스루트는 오사카-고베-히비키-하카타-카오슝-치완-Laem-Chabang-홍콩-카오슝-오사카 순이다.

또한 한진해운은 이를 계기로 APL의 케힌/나고야/한신-태국-베트남 항로 슬롯 이용도 새롭게 시작한다. 대신 현재 이용중인 K-Line 운항의 일본-태국/베트남 항로와 일본-필리핀/태국 항로의 슬롯 사용은 12월 중순에 중단했다.

현대상선

‘탄소경영 산업리더’ 상 2년 연속 수상

현대상선(대표 유창근)이 해운물류업계 녹색경

영에 앞장서고 있다. 각종 기후변화 관련 수상과 녹색경영 인증에 있어 ‘최초’라는 수식어를 차지하고 있다.

현대상선은 CDP(Carbon Disclosure Project, 탄소정보공개 프로젝트)한국위원회로부터 산업재 운송부문 ‘탄소경영 산업리더’ 상을 수상했다. 이는 국내 해운사 최초 수상에 이은 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.

또한 지난해 11월에는 한국인정원으로부터 국내 해운선사 최초로 ‘녹색경영시스템’ 인증을 받았으며, 국제 환경경영인증(ISO 14001)이 발효된 해인 1996년에는 전 세계 해운회사 최초로 인증을 취득했다.

흥아해운

창립 51주년 기념식 개최

흥아해운(대표 이윤재)이 12월 7일 서울 문정동 본사 강당에서 창립 51주년 기념식을 개최했다.

흥아해운 이윤재 회장은 이날 창립기념사에서 “급속도로 변화하는 불확실성의 시기에 적절하게 대응하기 위해 폭넓은 시각으로 시황을 분석해야 한다. 위기를 극복할 수 있는 강인한 목표의식을 수립하고 어려울 수록 기본에 충실하면서 신 성

장동력의 발굴에 전사적으로 역량을 집중해 달라”고 당부했다.

한편, 이날 기념식에서는 장기근속상, 모범사원상, 우수해상직원상, 사내교육프로그램인 HR 아카데미 우수상 등을 시상했다.

홍아해운 HR 아카데미는 해운물류의 종합적인 지식은 물론 글로벌 경영 마인드를 함양한 우수한 인재 양성을 목표로 매년 시행하는 사내 교육 프로그램으로 지금까지 5기의 수료생을 배출했으며 올해에는 총 11명의 중간관리자급 직원이 수료했다.

부산항만공사

글로벌 선사 환적화물 유치 나서

부산항만공사(사장 임기택)가 글로벌 선사들의 물량 유치에 적극 나섰다.

BPA는 11월 27일부터 유럽에 있는 머스크와 CMA CGM, 하파로이드 등 세계 주요 선사들을 방문, 환적화물 유치를 위한 마케팅 활동을 펼쳤다.

27일에는 프랑스 마르세이유에 있는 CMA CGM을 방문, 부산항을 지속적으로 이용하고 있는데 대해 감사의 뜻을 전하며, 인센티브제 개선 등 물동량 증대방안에 대해 논의했다.

또 28일에는 덴마크 코펜하겐에 있는 세계 1위의 컨테이너 선사, 머스크(Maersk Line)의 경영진을 만나 부산항에서 가장 많은 물량을 처리하는 데 감사의 뜻을 표하고 환적화물 추가 증대방안을 모색했다.

BPA는 30일에도 독일 선사인 하파로이드(Hapag-Lloyd)를 방문, 부산항의 물동량 현황과 신항 개발계획 등을 소개하고 글로벌 항만 도약을 위한 전략을 설명했다.

이밖에도 BPA는 영국 런던에서 로이드 리스트(Lloyd's List)와 씨 트레이드(Seatrade) 등 해운

물류 전문지 기자 20여명을 초청, 부산항 설명회를 개최할 예정이다.

인천항만공사

청렴도 우수기관으로 선정

인천항만공사(사장 김춘선)가 2012년 국민권익위원회에서 주관한 공공기관 청렴도 측정에서 우수기관으로 선정됐다.

공공기관을 대상으로 매년 청렴도 평가를 실시하고 있는 국민권익위원회는 최근 3개월간의 설문조사를 거쳐 11월 26일 '2012년 공공기관 청렴도 측정 결과'를 발표했다.

총 627개 공공기관을 대상으로 실시된 청렴도 측정 결과, IPA는 민원인들이 평가한 외부청렴도 점수는 10점 만점에 9.04점, 소속 직원들이 평가한 내부청렴도는 8.67점을 기록했다. 종합청렴도는 8.94점으로 26개 공기업군 중 우수기관에 해당하는 II등급으로 분류됐다

울산항만공사

품질경영상 수상

울산항만공사(사장 박종록)가 11월 21일 서울 코엑스 오디토리움에서 개최된 제38회 국가품질경영대회에서 품질유공 단체부문 품질경영상 수상 대상기관으로 선정되어 항만 공기업으로는 처음으로 대통령표창을 받았다.

국가품질경영대회는 품질경영 활동에 앞장서온 우수기업과 공로자 포상을 통해 품질경영 활동을 범산업적으로 확산·보급하기 위한 목적으로 1975년부터 이어져 오고 있는 행사로, 지식경제부 기술표준원이 주최하고 한국표준협회가 주관한다.

울산항만공사는 울산항의 효율적인 관리·운영을 통해 2011년 개항 이래 사상 최대인 1억9375

만 톤의 물동량 처리 실적을 이루어내고 국내 항만으로는 처음으로 ISO 14001 인증을 획득하여 항만 환경관리체계를 구축하는 등의 노력을 인정받았다.

또한 사회공헌활동의 적극적 전개 등 합법적이고 윤리적인 사업수행을 위한 역량을 강화하고, 조직의 지속성 창출을 통해 액체화물 전문항만 구현을 위한 성장기반을 확보하려는 의지가 강한 것으로 평가받았다.

여수광양항만공사

에너지 절약에 앞장

여수광양항만공사(사장 이상조)는 에너지 절약을 위해 월드마린센터(사옥)의 일부 조명을 고효율기자재인 LED로 교체했다고 11월 27일 밝혔다.

이번 사업은 YGPA가 에너지관리공단과 공공기관 LED조명 보급을 위한 업무협약을 체결해 추진된 것이다.

YGPA는 월드마린센터의 공용 부분에 LED조명 1,534개를 설치, 연간 60MWh의 전기를 절약할 수 있을 것으로 기대했다.

이는 연간 28톤의 이산화탄소를 저감시키는 효과와 맞먹는다.

YGPA는 에너지 절약 솔선수범, 저탄소 녹색성장 등 정부시책에 동참하기 위해 이번 사업을 추진했으며 에너지관리공단이 LED조명 제품에 대해 50%의 사업비를 지원했다.

한국선급

국제해사조선컨퍼런스(SIMS) 성황리 폐막

한국선급(회장 오공균)이 주최하는 제5회 국제해사조선컨퍼런스(SIMS)가 11월 15일부터 16일 양일간 KR 부산 사옥에서 국내외 해사업계 종사

자 250여명이 참가한 가운데 성황리에 개최되었다.

SIMS는 해사업계의 최대 현안에 대해 업계 지도자들을 한데 모아 의견을 교환하고 국내외 해사업계 간 상호 네트워크를 구축하기 위한 취지로 한국선급이 2008년 처음 시작한 국제적인 컨퍼런스로서 5년이라는 짧은 역사에도 불구하고 수준 높은 콘텐츠와 전문성을 갖춘 연사들로 그 우수성을 인정받고 있다.

올해 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 평소 한 자리에 모이기 힘들었던 국제 해사계의 거목들이 참석하였다.

한국해기사협회

해양계 학생 장학금 지급

한국해기사협회(회장 민홍기)는 11월 5일 협회 회의실에서 2012년도 해양계 재학생 및 협회 회원자녀 총 17명에게 장학증서 및 장학금을 수여했다.

해기사협회는 미래 해운산업의 주역이 될 예비 해기사인 해양계학교로부터 추천을 받은 성적이 우수하고 모범적인 재학생 10명과 각 선사로부터 추천받아 심사를 거친 협회 회원자녀 7명 등 총 17명에게 장학증서와 장학금을 전달했다.

해기사협회 민홍기 회장은 이날 “학업에 매진해 훌륭한 해기사로 성장해달라. 또 미래 해기사로써 해양사상을 전파하는데도 노력해달라”고 당부했다.

한편 이날 한국도선사협회(회장 나종팔)가 장래 국가와 사회에 헌신할 인재양성을 위해 해기사협회에 기탁한 장학금 1,000만원을 해양계 대학생 2명과 회원자녀 대학생 3명 등 5명에게 추가로 장학금을 지원했다.



해양환경관리공단

국립해양박물관과 MOU

해양환경관리공단(이사장 박인섭)은 11월 26일, 부산에서 국립해양박물관(관장 박상범)과 상호협력에 관한 업무협약(MOU)을 체결했다.

금번 업무협약은 우리나라 해양환경의 아름다움을 널리 알리고 국민들의 보전의를 고취시키기 위하여 두 기관의 교류 및 협력이 필요하다는 공감대가 형성되어 추진됐다.

양 기관은 이번 업무협약 체결을 계기로 해양환경 보전 및 해양방제 분야의 정보를 교류하고, 전시 및 교육 등 각 분야에서의 긴밀한 협력 체계 구축을 다짐했다.

협약 체결 이후 양 기관이 공동으로 개최하는 ‘갯벌-바다로 열린 삶의 이야기’ 특별 전시전의 개막식이 국립해양박물관에서 열렸다. 갯벌 특별 전시전은 11월 27일부터 내년 3월 31일까지 4개월 간 국립해양박물관의 기획전시실에서 개최된다.

해양환경관리공단이 개최한 ‘갯벌 사진공모전’의 수상작품과 함께 갯벌서식 동·식물표본 및 모형, 갯벌 디오라마, 전통 갯벌 회화 등 200여점의 다양한 전시물을 선보인다.

한국해양대학교

45억원 규모 ‘FORAN 시스템’ 기부 받아



한국해양대학교(총장 박한일)는 스페인 SENER Ingenieria y Sistemas S.A와 11월 27일 오전 대학본부 3층 회의실에서 ‘조선·해양설계시스템(FORAN) 기증식’을 가졌다.

SENER의 알 폰 소 세 보 레 로 (Alfonso Cebollero) 지사장은 “대한민국 조선 및 해양플랜트 설계 전문가 양성에 보탬이 되기를 바란다”며 한국해양대에 45억원 상당의 ‘FORAN 시스템’을 기증했다.

한국해양대 박한일 총장은 “큰 후원에 감사드린다”며 “해양특수선의 기본설계 및 상세설계, 생산설계가 일관화된 시스템으로 최근 각광받고 있는 FORAN을 통해 관련 분야 우수 인재 양성에 더욱 박차를 가할 수 있게 됐다”고 말했다.

SENER는 마린·항공우주·토목 엔지니어링·건설 분야에서 50년 이상의 경험을 가진 스페인 회사다.

국토해양부, 해운물류 사업설명회 개최

우리나라 해외물류기업의 해외진출 지원

국토해양부(장관 권도엽)는 해운물류 및 건설관련 기업의 해외진출을 지원하기 위하여 12월 4일 대한상공회의소 회의실에서 노르웨이, 에콰도르, 필리핀 사업과 국제물류투자펀드, KOTRA 공동물류센터운영사업 등에 대한 설명회를 개최했다.

이번 설명회에는 노르웨이 키르케네스(Kirkenes)항, 에콰도르 만타(Manta)항과 필리핀 일로일로(Iloilo) 및 카가얀 데 오로(Cagayan de Oro)항만까지 다양한 지역에 걸친 개발 사업을 소개하여 국내 기업들이 동 지역에 진출하는 데 필요한 정보를 제공했다.

또한, 해운물류기업의 해외진출 시 필요한 자금 지원의 일환인 국제물류투자펀드를 소개하고, KOTRA에서 시행중인 해외공동물류센터 사업을 홍보함으로써 우리나라 해운물류기업의 해외진출

을 더욱 용이하게 할 것으로 전망된다.

국토해양부는 설명회에서 소개되는 정보가 우리 기업들의 해외진출을 촉진하는데 중요한 기회가 될 것이라고 강조하며, 앞으로도 우리기업들의 해외진출을 활성화하고 글로벌물류네트워크(GLN, Global Logistics Network) 구축을 지원하기 위해 국제물류투자분석센터 운영, 국제물류위클리 발간, 해외진출 추진 기업에 대한 타당성조사비용 지원 등 다양한 지원 정책을 지속적으로 추진해 나갈 것이라고 밝혔다.

이번 설명회는 국토해양부가 주최하고 한국해양수산개발원(KMI, Korea Maritime Institution)이 주관하며, 전기정 국토해양부 해운정책관, 임종관 KMI 부원장과 해외진출에 관심 있는 해운선사, 물류기업과 건설기업 관계자 등 120여명이 참석했다.

컨테이너 용선시장 진정국면 접어들 듯

11월 셋째 주 활기를 띠었던 컨테이너용선 시장이 진정국면에 돌입하고 있다. 그동안 상승했던 용선활동은 많은 용선주들이 단기계약을 선호함에 따라 나타난 것으로 밝혀졌다. 대부분의 용선활동은 3,000TEU급의 소형선박으로 Panamax급 이상의 선박 거래는 제한적인 것으로 알려졌다.

Thomas Schulte사의 4,250TEU Bruno Schulte호는 5~8개월 동안 일일 8,500달러에 대선, 홍콩 OOCL사는 2003년 건조된 4,253TEU Thuringia호의 용선계약을 1~4개월 동안 일일 8,950달러에 연장하는 등 Panamax 선형이 하향

세를 기록했다. Evergreen사는 2003년 건조된 5,507TEU Santa Paola호의 용선계약을 일일 8,850 달러의 6개월 연장했다.

최근 몇 주간 대부분의 선형에서 용선료는 안정세를 유지하고 있는 가운데 New ConTex 용선료 지수는 전주 대비 소폭 하락세를 보였으며 오직 1,100TEU 선형에서만 상승세가 나타났다. 또한 Braemar BOXi 지수는 54.11p를 기록하며 보험세를 기록했다. Eco-Ship, 겨울 비수기, 1만 2,000TEU 이상의 초대형 컨테이너 인도 등 악재가 가득한 컨테이너 시장의 귀추가 주목된다.

국토해양부, 한·일해운회담 개최

국제해운 이슈에 대해 협력체제 구축

국토해양부(장관 권도엽)와 일본 국토교통성에 따르면, 지난 11월 23일 개최된 한·일해운회담에서 양국은 국제해운 이슈에 대해 협력체제를 확고히 구축하기로 했다.

이번 한·일해운회담에서 논의된 주요 의제는 북극항로 이용, MLC2006(국제 해사노동협약) 발효와 해적문제 대응 등이었다. 양국은 각 의제에 효과적으로 대응하기 위해 정보를 공유하고 국제사회에서 협력을 강화하기로 했다. 7월에 예정된 파나마 통항료 인상을 한·중·일 삼국이 협력을 통해 10월로 3개월 연기한 것을 상기하며 협력을 강화한다면 상호이익이 확대돼 나갈 것이란 인식이 공감대를 이룬 것이다.

이와 함께 주요 해운정책에 대한 소개도 이뤄졌다. 1시간으로 예정된 정책 소개는 예정된 시간을 넘겨 2시간이 넘게 진행될 정도로 양국 간 관심이 높았던 것으로 알려졌다. 국토해양부 관계자는 “일본은 한국의 톤세제도에 대해 큰 관심을 보였고, 우리도 일본의 선박공유제 등 내항해운정책에 관심이 많았다”며 “양국 간 좋은 해운정책에 대해서 지속적으로 정보를 공유하기로 했다”고 밝혔다.

양국 해운당국은 이번 회담이 해운분야 협력체제 구축의 계기가 된 것으로 평가하며, 향후에도 지속적인 만남을 통해 협력방안을 심도 깊게 논의할 것이라고 강조했다.

국토해양부, 해운·조선업계와 해사정보 공유자리 마련

국내·외 해사동향 및 IMO 주요 논의사항 발표회 개최

국토해양부(장관 권도엽)는 지난 11월 15일 국내·외 해사동향 및 IMO에서 진행 중인 주요 논의사항에 대해 해운·조선업계와 정보공유를 위한 자리를 가졌다.

발표회 형식으로 이뤄진 이번 행사는 기존의 정부와 전문가 위주의 해사정보 공유에서 벗어나 관련 업계와 정보 공유를 통해 우리나라 해운·조선업계의 국제 경쟁력을 제고하기 위해 개최됐다.

발표 내용은 2012년 IMO 주요 정책, 국내·외 해사동향과 최근 IMO 회의에서 논의되는 주요사항 및 항만국통제에 대한 국제동향 등 해운선사 및

조선업계의 주요 관심사항으로 구성했다.

특히 선박과 선원의 안전을 위해 최근 해적발생 현황, 각국의 해적예방 활동 및 국제공조현황 등에 대해서는 상세한 소개와 함께 정부와의 공조를 통한 안전운항을 당부했다.

국토해양부는 이번 발표회에 대한 해운·조선업계의 큰 관심과 호응에 따라 향후 매년 상·하반기에 해사동향 발표회를 개최해 산업계에 다양한 정보제공과 안전운항을 위한 당부사항을 전달하기로 했다.

Euronav사 4분기 유조선시장 전망 부정적

중국의 VLCC 신조발주, 국화국운이 걸림돌

벨기에 유조선사 Euronav는 4분기 VLCC시장을 부정적으로 전망했다. Euronav사는 VLCC선 기본 운영비 수준인 일일 1만1,100달러의 Spot 운임을 받고 있는 것으로 알려져 있다. 관계자들은 4분기 Spot용선 시장이 일일 1만5,000달러 수준을 유지할 것으로 예상했지만 지속되는 하락세에 우려를 표명했다.

Euronav사는 3분기 자사 VLCC선대의 평균 Spot 수익이 일일 1만1,500달러로 총 3,490만 달

리의 손손실을 기록하고 있으며 4분기 역시 큰 수익을 기대하기는 어렵다고 밝혔다. 일각에서는 겨울시즌 중국의 소비를 기반으로 시황이 회복될 것으로 보고 있다. 중국정유소의 9월 원유수입량이 전년대비 7% 상승하는 등 회복세에 대한 기대감이 높아지고 있지만 중국의 VLCC 대량 신조발주계획, 국화국운 정책 등 향후 시황회복 성공여부에 귀추가 주목된다.

벌크선 Orna호 선원 19명 중 13명 석방

해적들간 분쟁으로 나머지 6명 억류 중

벌크선 Orna호의 인질 19명 중 13명이 선박과 함께 거의 2년 만에 석방되었다. 하지만 시리아선원 5명과 스리랑카선원 1명은 여전히 피랍중이며 이러한 부분석방은 해적들 간의 분쟁 때문인 것으로 알려졌다.

Orna호와 선원들은 10월 20일 석방되었으며 처음 알려진 몸값 60만 달러보다 높은 금액을 지불한 것으로 알려졌다. Orna호의 선주 Kassab Inter Shipping사는 남아있는 인질에 대한 협상에 악영향을 미칠 경우를 대비해 특별한 언급을 하지 않았다.

Orna호는 지난 2010년 12월 인도양 세이셸 공화국, 북동쪽 400마일 지점에서 피습을 당했으며

해적들은 2척의 소형보트와 소형화기 및 로켓추진식 수류탄을 이용하여 Orna호를 피랍했다. 동 상항처럼 피랍된 선원들이 부분석방된 것은 이번이 처음이 아니다. 3,884DWT Asphalt Venture호는 2011년 4월 360만 달러의 몸값을 지불하고 석방되었지만 15명의 선원들 중 인도선원 7명은 풀려나지 못했다. 이러한 움직임은 인도정부의 해적에 관한 강경 정책 때문으로 7명의 인도선원들은 아직도 석방되지 않고 있다. 하지만 Orna호의 경우에는 특정 국적과 상관없이 해적들 간의 내분으로 인한 것으로 추정되고 있다.

ASF, 초대형 컨선 투입 등 해운시장 불황 예상

건화물선, 유조선 하락세 2014년까지 지속될 듯

ASF(Asian Shipowners' Forum, 아시아 선주 포럼)는 향후 세계 해운시장 전망에 대해 조심스럽게 전망했다. Taipei에서 열린 ASF의 SERC(Shipping Economics Review Committee)에서는 컨테이너선 외에 건화물선과 유조선 분야의 불황에 대비해야 한다고 밝혔다.

SERC에서는 선대 성장률, 중국의 철광석 수입, 미국의 곡물 수출 감소, 항만 물동량 감소 등으로 인해 건화물선 시장이 2013년과 2014년 지속적으로 악화될 것으로 전망했으며 유조선 분야 역시 VLCC시장이 아시아 정유소들의 정비로 인해 2012년 4월 이후 침체기에 있으며 세계 석유 시장 등을 살펴봤을 때 2014년까지 하락세가 지속될 것

으로 예측했다. 몇몇 전문가들은 중국의 사회기반 시설 투자, 세계 양적완화 프로그램, 선박해체량 증가 및 원자재가격하락 등으로 인해 시황회복을 예상했지만 동 두 선형과는 다르게 태평양항로 컨테이너선의 운임은 지난해 겪었던 어려움을 다소 회복한 것으로 알려졌다.

다행스럽게도 지난 10년간 평균 3.5%를 기록했던 11월~12월 소매판매지수에 대한 2012년 전망이 4.1%를 기록하는 등 최근 미국 경제 지표의 상승세가 예측되며 FTA와 해외직접투자 증가 등 아시아역내 시장이 지속적으로 성장하고 있지만 초대형 컨테이너선 투입 등 향후 시황에 귀추가 주목된다.

마샬제도 등록국적선대 8,500만GT 돌파

전년대비 14% 상승하며 상승세 기록

마샬제도에 등록된 국적선박이 총 8,500만GT에 도달한 것으로 조사되었다. Lloyd's List는 세계 제3위의 선박기국인 마샬제도의 등록선박 총 톤수가 지난해 9월 7,500만 GT에 비해 14% 상승했다고 발표했다. 여전히 Panama와 Liberia가 세계 1,2위의 선박기국임에도 불구하고 마샬제도의 선대는 Panama와 Liberia보다 빠르게 증가하고 있다.

금년 9월, 마샬제도의 선대는 2,755척 8,560만 GT(1억3,460만DWT)로 집계되었으며 이는 2002

년 9월 447척, 1,420만GT(800만DWT)에서 약 6배로 증가한 수치이다. Clarkson Research사는 10월 넷째 주 발표한 World Fleet Monitor에서 세계 상위 10개 기국을 언급하며 세계 10위 기국인 Cyprus는 작년이맘때부터 현재까지 등록선대의 변동이 없다고 발표했다. 반면 세계 11위인 영국은 금년 초에 비해 GT가 약 4% 증가하는 등 1년 안에 Cyprus를 추월할 것으로 예상된다.

Evergreen Marine사 3분기 실적 흑자 전환

운임하락세 지속에 따라 총수익 적자 예상

Evergreen Marine사는 3분기 회복세에 힘입어 수익이 흑자로 전환되었다. 다만 Evergreen사는 세계 5위 컨테이너선사로 1~3분기 동안 1억420만 대만달러(360만 달러)의 순수익을 기록한 것으로 알려졌다. Evergreen Marine사는 어떠한 분기별 수치도 제공하지 않았지만 1~2분기 순손실이 24억 대만달러, 3분기 수익이 25억 대만달러로 추정되고 있으며 동 사의 2012년 1~3분기 운영수익은 118억 대만달러로 2011년 114억 대만달러에서 소폭 증가했지만 동 기간 동안 운영비용은 약 3% 상승한 것으로 예측된다. 그러나 동 결과는 Evergreen사의 전체 선대 중 상당한 부분을 운영하는 자회사들의 실적은 포함되지 않은 것으로 알려졌다.

계절 변동에 따른 수요가 소폭 증가 했음에도 불구하고 대부분의 아시아 선사들은 3분기 흑자를 기록할 것으로 전망되는 가운데 NOL사 또한 2011년 3분기 9,100만 달러의 순손실을 기록했음에도 불구하고 2012년 3분기 5,000만 달러의 순수익을 기록한 것으로 알려졌다. 하지만 일각에서는 8월 이후 지속되는 운임하락이 연말까지 지속될 것이며 이에 따라 선사들의 어려움이 가중될 것으로 보고 있다. Evergreen Marine사 또한 금년 상반기 3억7,100만 달러의 손실을 기록했으며 2012년 총 수익 역시 적자가 예상된다.

Braemar사, 11월 GRI 인상 힘들 것으로 전망

주요 선사들 내년 1월 운임 회복에 집중할 듯

Braemar사는 11월 아시아-유럽 항로의 GRI(General Rate Increase, 기본운임인상)가 인상되지 않을 것으로 전망했다. 이에 따라 선사들은 현재 아시아-유럽 항로의 GRI보다 2013년 1월 운임 회복전략에 집중해야 한다는 의견을 피력하고 있다.

선사들의 운임회복 노력으로 인해 10월 넷째 주, SCFI 상해-북유럽 지수는 TEU당 241달러 상승해 1,315달러를 기록했으며 금년 1월 대비 SCFI 아시아-유럽 스팟 운임평가는 약 80%, 아시아-지중해 항로는 약 68% 증가했다. 한편, 아시아-유

럽 항로와 아시아-지중해 항로의 대형컨테이너 선박 투입이 증가함에 따라 선사들은 선복량 증가를 상쇄시키기 위해 아시아-유럽 항로의 기항지를 추가하고 있다.

전문가들은 1만3,000TEU 이상의 대형 컨테이너선이 항로의 투입될 경우 기항지로 평균 약 13개의 항만이 추가되어야 한다고 예측하고 있으며 2012년 컨테이너 수요가 보험세를 보임에 따라 화물적재율은 점점 낮아질 것으로 예상된다.

VLGC시장 수급불균형으로 시황악화 예상

내년 중동의 LPG 생산량 확장계획 전무

LPG 시장의 물동량 부족으로 인해 VLGC 수익이 운영비 수준에 머무르는 등 시황이 악화되고 있다. 한때 VLGC 수익이 일일 6만 달러 수준을 기록했지만 급락한 현 상황이 선주들에게 충격을 주고 있는 실정이다. 사우디아라비아-일본 항로의 운임은 톤당 약 38달러 수준으로 일일 1만 달러 정도의 수익을 기록하고 있는 것으로 알려져 있다. 주요 LPG 수출국인 중동에서의 물동량이 감소하고 있지만 향후 전망 역시 물동량이 약보합세를 유지할 것이라는 부정적인 상황이다.

Lloyd's List는 올해 LPG생산량이 약 3~4% 증

가했고 2013년에는 큰 변화가 없을 것으로 전망했으며 중동지역의 LPG 생산량 확장계획이 없는 것을 가장 큰 문제로 지적했다. 전문가들은 세일가스, Panama 운하 등 미국의 LPG 수출이 증가할 것으로 예상되지만 추가되는 신조 VLGC선들과 수급균형이 맞지 않을 것으로 전망했다. 그 동안 VLGC 시장은 2010년 평균 수익이 일일 약 1만 7,000달러, 2011년 약 3만 달러, 금년 8월 일일 5만3,000달러, 9월 4만2,000달러 수준을 기록하고 있다.

중고 VLCC선 가격 급락, 시황 하락세 예상

Tanker 운임 및 수익 하락세가 주원인

선령 5년의 VLCC 선박들이 척당 5,450만 달러 수준까지 하락한 것으로 나타났다. 200만 배럴 Tanker의 운임 및 수익 하락이 VLCC 중고선박의 가격 하락의 주원인으로 지목된 가운데 발틱해운거래소는 사우디아라비아-아시아 항로의 수익이 일일 1만883달러 수준을 기록하고 있다고 밝혔다. 발틱해운거래소 Tanker 지수는 일일 평균 8,525달러 수준으로 전년보다 악화된 상태로 현재 VLCC 선박의 수익은 일일 평균 약 1만~1만1,000달러 수준의 선박운영비를 간신히 충당하고 있는 것으로 알려졌다.

선령 5년, Double-Hull(이중선체) 구조의

VLCC 선박 중고선가는 금년 초 5,900만 달러, 11월 초 5,450만 달러로 이는 발틱해운거래소가 2003년 9월 중고선가를 발표한 이후 가장 낮은 수준인 것으로 밝혀졌다. 과거 동 선박들의 가치는 2011년 약 8,500만 달러, 2012년 9,200만 달러, 2008년 9월에는 최대 1억6,000만 달러를 기록했었다. 이러한 중고선가의 하락으로 VLCC 시장이 짧은 기간의 상승세 이후 하락세 전환을 맞이할 것으로 분석되고 있다.

11월 넷째 주, 중동-아시아 항로의 수익은 약 2만3,000달러 수준을 기록 중이며 이는 전주 대비 약 3,000달러 하락한 수치다.

Dynagas사 LNG 재기화 선박 발주 계획

발주처 및 선형의 다변화를 위한 조치

Dynagas사는 한국의 STX Offshore & Shipbuilding사와 첫 LNG 재기화 선박발주를 논의 중인 것으로 알려졌다. 동 프로젝트는 그리스 선주들에게는 첫 LNG 재기화 선박으로 약 3억 달러, 17만 cu m급으로 19.5knots의 속도로 운항할 수 있으며 2015년 상반기 인도될 예정이다. 전문가들은 동 선박이 Open-loop 또는 Closed-loop 재기화를 위한 4개의 Skid가 장착되어 있다고 설명하고 있다.

LNG 재기화 선박(LNG Regasification Vessel, LNG-RV)이란 천연가스를 액화된 상태로 실어 나르기만 하던 기존의 LNG선 위 대규모 저장기지에 LNG 재기화 설비를 탑재해 해상에 정박한 채 액

화천연가스를 공급할 수 있는 선박이다. 또한 배 위에 탑재된 재기화 설비를 이용해 싣고 온 액체상태의 LNG를 육상에서 바로 쓸 수 있도록 기획한 다음, 해상에 설치된 터미널에 연결하여 육상으로 바로 공급할 수 있다.

Dynagas사는 그 동안 현대중공업에 LNG선을 발주해왔으나 LNG-RV를 발주하는 것은 이번이 처음인 것으로 알려졌다. STX와의 계약에 대해 발주처 다변화를 위한 조치라고 밝혔다. 현재 그리스 선주들이 LNG선 수주잔량의 40%를 차지하는 것으로 추정되지만 부유식 저장소, 재기화 선박 또는 부유식 생산시설 등 선형의 종류가 다변화되지 못하고 있는 상태다.

D'Amico사 Product Tanker 2척 추가 발주 결정

친환경 선박 연간 100만 달러의 절감효과 예상

D'Amico사는 자사의 Product Tanker 2척에 대한 옵션을 시행하겠다고 밝혔다. 금년 초 발주한 Product Tanker에 대한 추가 옵션 2척으로 D'Amico사의 CEO Marco Fiori씨는 12월 첫째 주 옵션사항을 활용, 추가 발주를 결정했다고 밝혔다.

동 사는 신조선 대금을 위한 주식발행을 통해 회사 자본을 증가시키고 있는 것으로 알려졌다. 첫 번째 단계로 약 8,300만 달러 규모의 증산을 목표로 모기업 및 자사의 재정 안정성을 고려했을 때 계약 성공에 대한 확신을 드러냈다. 또한 해운 호황기였던 2007년과 2008년에도 과잉투자를 하지

않아 재정적으로 안정적인 지금이 선박 투자에 대한 최적기라고 포부를 밝혔다.

이번에 발주하는 Product Tanker는 Eco-Ship으로 불리는 친환경 선박으로 전문가들은 Eco-Ship이 연간 100만 달러의 연료비 절감 효과가 있다고 밝혔으며 Maersk사 등 몇몇 회사들이 기존 선박을 친환경선박으로 개조하는 등의 조치를 취하고 있다. D'Amico사 역시 Eco-Ship이 향후 산업발전의 유일한 방법이라고 밝히며 친환경 선박 보유가 선주들 사이에서 중요 쟁점이 될 것으로 전망했다.

미국 LPG 생산량 1973년 이후 최고치 기록

미국·중동 외 LPG 공급처의 다변화 필요

미국의 LPG 수출이 점차 증가하고 있다. EIA(Energy Information Administration, 미국 에너지관리청)는 미국이 Tight Oil*과 석유생산의 부산물인 LPG 생산을 증대시키고 있다고 발표하며 미국의 LPG가 대부분 멕시코, 칠레, 온두라스, 도미니카공화국, 브라질과 같은 라틴아메리카로 수출되고 있다고 밝혔다.

금년 4월 동 거래가 점차 증가함에 따라 미국의 총 수출은 약 19만 BPD를 기록했으며 1973년 EIA가 조사를 시작한 이후 최고치를 기록한 것으로 밝혀졌다. 동 상황에 대해 전문가들은 향후 세계 LPG 공급에 대해 우려를 표명하고 있다.

대표적인 LPG 생산국인 중동의 경우 더 이상

LPG 생산 확대를 위한 중요한 프로젝트가 없으며 많은 수입국들이 단순히 미국의 생산과 수출에 의존하고 있는 가운데 추후 급증할 LPG소비량을 충족시키기 위해서는 미국뿐만 아니라 다른 LPG 공급처를 찾는 것이 필요하다는 주장이 제기되고 있다.

하지만 현재 발틱해운거래소에 의하면 VLGC 사우디아라비아-일본 기준항로의 LPG지수가 톤당 40달러 이하를 기록하며 금년 들어 최저치를 기록함에 따라 현 상태로서는 미국의 생산 및 수출량 증가가 LPG 수송 분야의 긍정적인 영향을 끼칠 것으로 예상된다.

*Tight Oil : 기존 석유에 비해 좁은 암석사이에 존재하며 흐름이 좋지 못한 석유

VLCC Spot 시장 상승세 지속될 듯

겨울 성수기에 따라 수급균형 유지

VLCC Spot 시장이 11월 둘째 주에 이어 상승세를 유지하고 있다. 중동-아시아 항로의 용선시장은 활발한 거래량을 기록하며 W55(일일 약 3만 달러) 수준인 것으로 나타났으며 용선활동 증가로 중동 지역의 가용 가능한 선박들이 줄어들고 있는 가운데 향후 4주간 68척의 선박이 선적활동이 가능할 것으로 조사되었다.

동 기간 동안 약 50여 개의 화물이 시장에 나올 것으로 예상됨에 따라 비교적 좋은 수요-공급 비율이 유지될 전망이며 전문가들 또한 중동 지역의 운임 역시 소폭 상승할 것으로 예상했다. 최근 들

어 1만~1만1,000달러의 운영비 이하 수익을 기록했던 VLCC 시장이 상승세를 기록하고 있지만 2014년까지 부정적인 전망이 팽배한 가운데 Maersk Tanker사는 병커유 가격을 절감하기 위해 선박 개조를 추진하고 있으며 이를 통해 연간 80만 달러의 비용 절감을 계획 중에 있는 것으로 알려졌다.

한편 전문가들은 중동 걸프지역의 겨울 성수기에 따라 VLCC 운임이 한 동안 지속적으로 상승할 것으로 전망했다.

Sanko사 운항선박 조기 반선으로 선대 감축

일본법원, Sanko사에 재정비 계획서 요구

법정관리를 받고 있는 Sanko Steamship사는 운항하던 VLCC선박을 조기 반선하는 등 운항선박들의 반선행렬이 이어지고 있는 것으로 알려졌다. Nissen Kaiun사는 최근 2010년 건조된 31만 DWT급 Sanko Queen호를 반선 받았고 동 선박은 Synergy Queen호로 선명이 변경되어 선적화물 없이 수개월간 Fujairah지역에 정박되어 있는 상태다. 관계자에 따르면 Nissen Kaiun사는 반선 받은 선박의 새로운 용선주를 물색하고 있는 것으로 알려졌다.

Sanko사는 미국과 영국의 채권자들에게 선박을 압류당하고 있으며 이에 인해 화주들이 Sanko사를 기피하고 있는 것으로 알려졌다. 관계자들은

Sanko사의 선박들이 일본항만에서 운항하기 적합하고 상태가 양호하기 때문에 반선된 후 일본정유회사들에게 이익이 될 것으로 전망하고 있다.

금년 7월 Sanko사는 2척의 VLCC선박 중 한 척인 32만DWT급 Starlight Venture호를 용선기간이 만료되기 2개월 전 선주인 U-Ming Marine Transport사에 반선했으며 자금유통성 확보를 위해 선박을 팔거나 용선한 선박을 반선하며 자사 선대를 감축하고 있다. 동 사의 보고서에 의하면 금년 초 운항선박은 40척이었으나 9월 중순 13척으로 감소한 가운데 일본법원은 Sanko사의 Hisashi Asafuji 사장을 관리자로 지명해 조선소, 용선주 등 채권단과의 협상을 위한 재정비 계획서 제출을 요구했다.

Capesize 운임 약보합세 유지 예상

최근 브라질 Tubarao-중국 Qingdao 항로의 Capesize 운임이 톤당 최고 24달러를 기록하는 등 약보합세가 지속되는 것으로 나타났다. 해운중개업자들은 올해 운임 중 24달러가 가장 높은 수치가 될 것으로 예상했으며 현재 시장의 운임은 톤당 약 22.8달러 수준인 것으로 알려졌다. 태평양 항로의 운임은 2주전보다 약세가 지속되며 톤당 10.25달러 수준을 유지하고 있다.

시황이 약보합세가 계속되는 가운데 Braemar사는 태평양 시장의 물동량이 충분하다고 주장하고 있지만 홍콩과 싱가포르 중개업자들은 약보합세와 상승세 지속의 두 부류로 의견이 나뉘고 있다. 다만 한 가지 긍정적인 사실은 역수송 운임이 일일

약 1,700달러 수준을 유지하고 있다는 것이다.

몇몇 중개업자들은 Capesize 4분기 Paper Rate가 약 1만5,000달러 수준을 유지함에 따라 금년 연말 시황이 급격히 변동하지 않은 것으로 예측하고 있으며 금년 초 발표된 중국의 경기부양 프로그램으로 4분기 철광석 재고보충을 위한 철광석 수입이 예상되고 있다. 철광석 가격이 지난 9월 3년 만에 톤당 87달러로 하락한 이후 38% 반등함으로써 중국의 철강소비가 현재 시황을 유지시켜주고 있는 상황이다. 그러나 몇몇 전문가들은 11월 중순쯤 철광석 가격이 톤당 119달러 수준에서 정체기에 이를 것으로 예상했다.

미국 10월 수입 컨테이너 물동량 5% 하락

2012년 총 수입량은 전년대비 2.6% 상승

미국의 10월 수입 컨테이너 물동량이 4.8% 하락한 140만TEU를 기록했다. 동 수치는 2011년 10월 수치와 동일한 수치지만 금년 9월 대비 6.8% 하락한 것으로 나타났다. 최근 미국 Zepol사에서 발표한 통계자료에 의하면 아시아 국가들로부터의 10월 수입량이 5% 하락했으며 아시아-미국 간 수출의 약 60%를 차지하는 중국산 화물이 전년 10월 대비 2.4% 하락해 100만TEU를 기록한 것으로 조사되었다. 반면 일본-미국 간 컨테이너 물동량은 금년 9월 대비 14.2%, 전년 10월 대비 1.7% 상승한 것으로 나타났다.

유럽 역시 대부분의 국가들이 9월 수입량에서 하락세를 겪고 있는데, 독일은 9월 수입량이 16.4%,

이탈리아와 벨기에는 각각 7.3%와 19%가 하락했다. 이러한 추세는 미국 최대 컨테이너 항만인 LA에서도 나타나고 있는 것으로 파악된 가운데 LA항만의 10월 컨테이너 물동량은 전년 동월대비 0.8% 감소한 71만8,400TEU, 10월 수입량은 1% 하락한 36만4,900TEU, 수출량은 7.1% 하락한 17만9,800TEU를 기록했다. 하지만 금년 1~10월 총 처리량은 4.7% 증가한 690만TEU를 기록했으며 전문가들은 성수기 종료와 소비 감소로 인해 향후 미국의 수입이 더 감소할 것으로 예상했다.

한편, 미국의 10월 수입량이 하락했음에도 불구하고 금년 1~10월 총 수입량은 전년 동기간 대비 2.6% 상승한 것으로 나타났다.

Hamburg 항만 컨테이너 처리량 하락

독일 최대 항만인 Hamburg 항만의 금년 1~3분기 컨테이너 처리량이 감소한 것으로 나타났다. Hamburg항만은 금년 9월까지 총 670만TEU의 처리량을 기록했지만 이는 전년대비 0.6% 감소한 것이며 금년 3분기는 전년 동기대비 5.2%가 감소한 것으로 알려졌다. 이러한 처리량 감소의 주원인으로는 금년 1~3분기 동안 12% 감소한 중국으로부터의 수입 감소가 꼽히고 있다. Hamburg항만 처리량의 약 3분의 1이 중국산 화물인 것으로 집계되었으며 이러한 상황은 Hamburg항만뿐만 아니라 유럽 북부 항만 대다수가 물동량 하락세를 겪고 있는 것으로 알려졌다.

Rotterdam과 Antwerp항만은 컨테이너 매출이 각각 1%, 0.5%, Zeebrugge항만은 컨테이너 처리량이 11.7% 감소했다. Hamburg항만의 총 화물 처리량은 0.8% 감소한 9,810만톤으로 벌크분야의 처리량은 3.3% 하락한 2,880만톤을 기록했다. 한편, Hamburg항만은 최근 독일법원이 Elbe강 수심공사를 중단함에 따라 당초 계획에 차질을 빚고 있는 것으로 알려졌다.

Hamburg항만의 통로인 Elbe강의 수심공사는 현재 증가하고 있는 초대형 컨테이너 선박을 고려했을 때 항만의 경쟁력을 유지하기 위한 중요 사항으로 향후 행보에 관심이 쏠리고 있다.

선주들 높은 벙커유 가격에 불만 피력 유가에 따른 추가 요금제 도입 필요

높은 벙커유 가격이 인위적으로 조작되고 있다는 주장이 제기되고 있다. 벙커유는 선주들이 선박을 운항하는데 가장 큰 비중을 차지하고 있기 때문에 높은 벙커유 가격은 선주들에게 부담이 되고 있다. 금년 벙커유 가격은 Fujairah지역 380CST가 톤당 700달러를 기록하는 등 대체적으로 높은 수준을 기록하고 있으며 톤당 600달러 수준까지 하락했으나 여전히 전례 없는 높은 수준을 유지하고 있다.

현재 벙커유 가격은 원유의 추세를 뒤따라가고

있으며 원유 가격이 10% 상승하면 며칠 이내로 동반상승하는 현상이 빈번한 것으로 조사되었다. 이에 따라 OPEC(Organisation of the Petroleum Exporting Countries, 석유수출국기구)은 석유 가격의 시장 조작을 막기 위해 International Financial 부분의 규정을 발표하는 등 여러 가지 조치를 취하고 있는 상태다. 몇몇 선사들은 벙커유 가격 변동으로부터 해운산업을 보호하기 위해 벙커유 가격에 따른 추가요금제 도입 등의 방안을 요구하는 것으로 알려졌다.

중국 10월 원유수입 560만 BPD 기록 향후 VLCC 시장 회복세 지속될까?

중국의 10월 원유 수입이 증가함에 따라 3분기 동안 침체되었던 VLCC 시장이 살아날 조짐을 보이고 있다. 국제원유가격 하락에 따라 10월 원유수입은 VLCC 3척과 동등한 560만 BPD의 원유가 수입된 것으로 알려졌다. 전반적으로 중국의 석유수입이 감소함에 따라 덴마크의 Maersk Tanker사와 같은 유조선사들이 어려움을 겪고 있는 것으로 나타났다.

지속운항을 함에도 불구하고 사우디아라비아-일본 항로의 Spot 수익이 몇 주 전까지 0에 가까웠

지만 최근 약 일일 1만5,000달러 수준까지 회복한 것으로 알려졌다. 최근 수익이 운영비인 1만~1만1,000달러 이상을 기록한 것이 회복세의 주원인인 것으로 분석되고 있다. 한편 중국은 Spot 용선보다 COA(Contract Of Affreightment, 장기운송계약)를 선호함에도 불구하고 중국의 활동은 Spot시장에서 필수적인 요소로 손꼽히고 있다. 현재 중동의 가용가능한 선박이 약 30여척으로 집계된 가운데 시장에 나오는 화물은 3척 분량일 것으로 예상됨에 따라 향후 VLCC시황에 귀추가 주목된다.

금년 3분기 중국 연안 벌크선대 성장률 둔화

하지만 전 선행의 걸쳐 선복량 증가세 기록

중국 교통부는 신조선 인도량 감소와 선박해체량 증가로 인해 3분기 중국의 연안 벌크선대의 성장률이 둔화되었다고 발표했다. 금년 6월말 9척, 74만DWT가 추가되어 9월30일 기준 중국의 연안 벌크선대는 1,595척, 4,820만DWT를 기록 중이다. 중국 연안 벌크선대의 선복량은 금년 1분기 6%, 2분기 4.2%의 성장률을 기록했지만 3분기 1.6%를 기록하며 성장세가 둔화되고 있는 것으로 조사되었다.

하지만 연안 벌크선대의 전체 선복량은 2011년 말 약 4,290만DWT에서 12.3%, 약 530만DWT 증가했으며 18년 이상의 노후선박은 총 303척, 1,190만DWT로 총 선복량의 24.7%인 것으로 나타났다. 중국 교통부는 금년 3분기 14척, 42만DWT의 노후벌크선이 시장에서 철수했다고 발표했으며 지속적인 노후선박 해체만이 연안 벌크선대의 선

복과잉현상을 완화시킬 것으로 전망했다.

중국 벌크선대와 더불어 중국의 내수 탱커시장도 지속적인 신조선 인도로 인해 금년 3분기 급속히 성장한 것으로 나타났다. 중국의 연안 탱커선대는 9월말 기준 1,258척, 940만DWT로 집계되었으며 동 수치는 6월 말 대비 4.3% 증가한 수치이다. 또한 심각한 수준의 선복과잉현상을 보이고 있는 화학제품운반선대는 금년 3분기 8.2% 증가한 259척, 99만DWT를 기록했다.

LPG선형의 경우 9월말 기준 64척, 16만 1,000DWT의 선박이 중국 해안을 운항하고 있으며 2011년 대비 4.5% 증가했다. 컨테이너선형의 경우 9월말 기준 총 137척, 43만TEU로 집계되었으며 3분기 동안 8척, 1만323TEU가 증가된 것으로 집계되었다.

Aeolos Management사 컨테이너 2척 발주

Post-Panamax 선형으로 2014년 인도 예정

그리스 Aeolos Management사는 2척의 Post-Panamax 컨테이너선을 필리핀 한진 수빅 조선소에 발주했다. 동 사는 6,800TEU급 2척을 2014년 인도 조건으로 발주했으며 선박중개업자들은 적당 5,500만~5,700만 달러 수준의 계약이라고 예상하고 있지만 자세한 사항은 알려지지 않았다.

현대삼호중공업에서 2013년 상반기 인도될 3척의 선박들은 적당 약 6,300만 달러 수준이며 동 3척은 금년 초 3~5년 간 일일 3만5,000달러에

Maersk Line사와 용선계약을 맺었다. 한편, 최근 중고선 매입시장에서 1996년 건조된 2,660TEU Pommern호와 1,996TEU Potsdam호를 각각 5백만 달러에 매입하는 등 Technomar사의 활동이 증가하고 있는 것으로 알려졌다.

Aelos사의 이번 발주 계약은 금년 Post-Panamax 선형의 첫 발주로 대부분의 다른 그리스 선주들은 Sub-Panamax와 Handysize 선형에 집중하고 있는 것으로 조사되었다.

미국 Product Tanker Spot 성악 상승세

시장 수급균형은 2014년 회복세 예상

미국 걸프해안 Product Tanker의 Spot 용선이 전년도 실적을 뛰어넘은 것으로 알려졌다. 이러한 상황은 라틴아메리카와 유럽으로의 Product 화물 수출이 인상적인 증가세를 기록했기 때문이다. Clarkson의 최근 성악 자료에 의하면 2012년 미국 걸프해안의 Medium Range Product Tanker의 Spot 용선 건수는 313건, 2011년에는 261건, 2010년에는 175건의 성악을 기록한 것으로 나타났다.

이러한 증가추세의 원인으로는 브라질, 아르헨티나 같은 라틴 아메리카 국가들의 Gasoline, Diesel의 수입량이 증가했으며 수익성 문제로 유럽의 정유소들이 폐쇄됨에 따라 Diesel 수입이 증가했기 때문이다. 유럽과 라틴 아메리카의 수입 증가로 인해 Tight Oil과 같은 텍사스의 독특한 석유 생산이 늘어나고 있다.

IEA(International Energy Agency, 국제에너지기구)의 세계 에너지 전망에 따르면 2020년 경,

미국이 사우디아라비아의 석유 생산량을 추월할 것으로 예상했으며 전문가들은 이러한 생산량 증가가 미국 걸프해안의 Product Tanker 시장에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 전망했다.

한편 미국 걸프해안의 활발한 용선활동에도 불구하고 Product Tanker는 지속적인 회복세를 보이지 않고 있는 가운데 허리케인 샌디에 의해 선박의 운항 일정이 변동됨에 따라 미국-유럽 항로의 Product Tanker수익이 한 때 1만7,000달러까지 급등했다. 그러나 그 이후 폭락을 거듭해 Baltic Exchange 기준항로는 MR Tanker의 일일 운영비보다 적은 일일 약 7,000달러수준을 기록했다.

Product Tanker 시장 역시 다른 선형들과 마찬가지로 선복과잉현상으로 인해 선주들의 운임과 수익의 하락세가 지속되고 있으며 전문가들은 Tanker선박들의 수급균형이 2014년부터 회복될 것으로 전망했다.

허리케인 샌디, 4분기 석유시장 강타

IEA(International Energy Agency, 국제에너지기구)는 4분기 세계 석유 소비 예상치를 29만BPD 낮춘 9,010만 BPD로 전망했다. 동 전망치는 유럽 경제 약화 지속과 허리케인 샌디로 인한 미국의 상황을 반영한 것으로 11월12일 기준 57개 정유소 중 7곳이 10월 말 폭풍의 영향으로 문을 닫아 가동되지 않는 것으로 알려졌다.

7개 정유소 중 5개는 뉴저지, 한 곳은 롱 아일랜드, 나머지 한 곳은 브루클린 지역에 위치하고 있으며 뉴저지의 2개 정유소는 현재도 폐쇄 중이며 운영재개에 대한 언급이 없는 것으로 밝혀졌다. 이에 전문가들은 정유소의 운영중지가 향후 몇 주간 지속될 것으로 예상했다.

한편, IEA는 샌디가 미국의 10월 석유 수요를 23만BPD 감소시켰으며 도미노 효과로 4분기 세계 석유 수요에 영향을 미칠 것으로 전망했다. 일각에서는 IEA의 이번 석유 소비 예상치 하향 조정은 Tanker 시장을 더욱 악화시킬 것으로 보고 있으며 이와 함께 미국과 EU의 이란제재, 일본의 지진과 쓰나미 그리고 미국의 허리케인 샌디에 의한 영향으로 향후 석유 시황에 귀추가 주목된다.

중국 조선소 수주잔량 2,800만 톤으로 급감

해군함정, 원양어선 수주 등 자구책 수립

상선의 신조선 발주량이 급락함에 따라 중국 CSSC(China State Shipbuilding Corp)사는 해군함정의 수주도 고려하고 있는 것으로 알려졌다. 전문가들은 향후 3년간 상선대의 신조선 발주가 증가하지 않을 것으로 전망한 가운데 현재 CSSC사의 수주잔량은 약 2,800만 톤으로 향후 2년 간 유지할 수 있지만 앞으로 해군함정, 해양 감시선 및 원양어선 등의 수주가 증가할 것으로 분석되고 있다.

중국의 후진타오 주석은 국가적으로 자국의 해양력을 증진시켜야 한다고 역설하며 이를 위해 해양자원 탐사, 해양생태계 보전 및 해양경제 발전 등의 중요성을 언급하며 Shandong, Zhejiang, Guangdong 및 Fujian지역을 국가해양경제발전 지구로 승인했다. 또한 주변국들과의 해양 영토분

쟁으로 인해 필요한 해군력 증강을 자국 조선소를 통해 진행할 예정이라고 밝혔다.

해군함정의 발주는 CSICL(China Shipbuilding Industry Co Ltd)사의 최근수익의 10%를 차지하는 등 증가세에 있다. Dalian Shipbuilding Industry Corp사는 중국의 첫 항공모함을 9월에 인도하였고 Wuhan Shipbuilding Industry Corp사 역시 8척의 해양 감시선을 수주한 것으로 알려졌다.

해군함정 수주는 최소한의 손익분기점을 보장함으로써 조선소의 수익을 보장하고 있지만 일각에서는 이익이 낮은 함정수주는 조선소들에게 헨디캡이 될 수 있다는 주장이 제기된 상태다.

Intermed사, 유럽 항만의 지역 불균형 심화 우려

유럽 수송시스템의 효율성과 지속성 악화 예상

항만 그룹 Intermed사는 지중해 컨테이너항만 사용 증가가 향후 10년 간 아시아-유럽 항로의 CO2 배출을 감소시킬 수 있다는 의견을 피력했다. 또한 Intermed사는 현재 컨테이너 물동량이 지속적으로 북유럽항만에 집중된다면 아시아-유럽 항로의 CO2 배출이 향후 10년 간 199% 증가할 것으로 예측했다. 하지만 현재 물동량을 남유럽 항만으로 대체할 수 있다면 CO2 배출 증가는 약 47%에 그칠 것으로 전망했다.

최근 수년간 아시아-유럽 항로의 컨테이너 물동량은 증가했지만 대부분 로테르담, 앤트워프, 함부르크 등 북유럽 항만을 통해 이뤄졌으며 이러한 현상은 북부와 남부 유럽 간 수익 분배의 불균형을 초래했다.

동 상황은 유럽 수송 시스템의 효율성과 지속성을 감소시키며 장기적으로는 유럽 경제의 경쟁력을 약화시킬 것으로 예상된다. 만약 현 상황이 지속된다면 유럽연합은 백서에 명시된 수송 분야의 배출량 감소에 실패할 것으로 보인다.

중동의 VLCC 성약 증가, 수급균형 회복 주도

향후 중국의 석유 수입이 회복세 주도할 듯

중동 걸프지역의 VLCC 선형의 성약이 상승세를 기록하는 가운데 시장에 활력을 불어넣으며 6월 이후 VLCC 수익의 회복세를 주도했다. 11월 현재, 성약건수는 138건을 기록하고 있으며 이는 금년 중 가장 높은 수치인 것으로 알려졌다. 이에 따라 무난하게 140건을 넘어설 것으로 보이며 상당수의 전문가들은 화물의 유입으로 인해 낮은 수준의 운임을 거절하는 등 선주들이 화주와의 협상력을 회복한 것으로 분석했다.

12월 초 약 35개의 화물이 시장으로 유입될 전망이다. 총 45~50척의 선박들이 경쟁할 것으로 예상된다. 발트해운거래소는 VLCC 중동-일본 기준 항로의 현재 수익이 일일 약 1만4,000달러라고 밝

히며 조심스레 회복세를 예상하고 있는 가운데 몇몇 전문가들은 연료비 절감을 위해 10knots 정도의 저속운항을 고려했을 때 2만3,000달러 수준이 가장 높은 수익을 기록할 것으로 예측했다.

한편, Sinopec사는 만약 중국이 재생에너지와 천연가스를 통해 자국의 에너지 효율을 증가시키지 못한다면 2020년 까지 1,200만BPD의 석유를 수입해야 한다고 전망했다. 톤-마일 수요를 증가시키는 중국의 석유 수입은 VLCC 시장에서 가장 중요한 회복요소로 꼽히고 있으며 Tight Oil 추출 등 에너지 효율을 증가시키고 있는 미국의 석유수입은 향후 수년 이내에 심각히 하락할 것으로 예상된다.

AP Moller-Maersk사 투자 중점사업 영역 변경

석유굴착시추장치, 항만운영사업의 집중할 듯

AP Moller-Maersk사(이하 Maersk)는 자사의 투자 중점사업을 해운업종에서 석유굴착시추장치(Oil&Drilling Rig), 항만운영사업으로 집중한다고 밝혔다. Maersk사의 이러한 움직임은 정기선 시장의 수익 변동성 및 해운업 전반의 저조한 수익을 반영한 것으로 추정되며 CEO인 Andersen씨 역시 향후 5년간 Maersk Line사에 대규모 투자는 없을 것이며 좀 더 안정적이고 많은 수익을 창출하는 사업에 집중하겠다는 뜻을 밝혔다. 이에 따라 해운산업에 대한 투자비율은 25~30%, 다른 사업

의 비중을 50% 이상 조정할 것으로 알려졌다.

Maersk사는 시장점유율 16%를 기록하고 있는 세계 최대컨테이너 선사로 현재 1만8,000TEU급 컨선 20척이 발주된 상태다. 또한 약 5.7% 운임상승에 성공하며 FEU당 3,022달러를 기록했고 금년 3분기 4억9,800만 달러의 수익을 올렸다.

그러나 Maersk Line사는 2011년 5억4,000만 달러의 손실을 기록했고 선복과잉 및 수익의 불안정으로 인해 본사의 큰 타격을 입힐 수도 있다는 분석이 제기된 상태다.

2013년 컨테이너 시장 회복 여전히 불투명

특히 4,000TEU이하 선형의 어려움 클 듯

전문가들은 2013년 컨테이너 시장 회복이 어려울 것으로 예상했다. 유럽, 아시아, 북미 지역의 선박 중개업자 20여명은 설문조사를 통해 2013년 시장의 어려움을 피력하며 선주들의 대비를 촉구했다. 조사에 참여한 20여 명 중 13명은 시장의 회복세가 더딜 것이며 5명은 부정적인 전망을, 2명만이 높은 수준의 회복세를 기록할 것으로 예상했다. 또한 용선료와 관련해서 2명은 약 15% 이상의 높은 증가세를 예상했으며 11명은 소폭상승을, 7명은 2012년 평균 수준을 넘어서지 못할 것으로 전망했다.

현재의 용선료는 대부분의 선사들이 여전히 운임비용과 부채를 감당할 수 없는 낮은 수준을 유지

하고 있으며 전문가들은 아시아-유럽 항로의 신조선 인도 증가 및 물동량 감소로 인해 선박계선이 높아진다면 2014년 전 시황회복을 기대하기는 어려울 것으로 전망했다.

대부분의 중개업자들은 특히 4,000TEU 이하의 소형과 중형 컨테이너선이 지속적으로 어려움을 겪을 것으로 내다봤으며 또한 높은 연료효율을 가진 Eco-Ship과 일반선박 사이의 운임차이를 예상하는 사람은 거의 없는 것으로 나타났다. 현재 용선시장은 단기계약에 대한 연장이 대부분을 차지하고 있는 가운데 용선주들은 일반적으로 유연한 기간을 강력히 주장하고 있는 상태다.

U-Ming사 Post-Panamax 벌크선 2척 발주

2012년 1~3분기 순수익은 하락세 기록

대만 U-Ming Marine Transport사는 Post-Panamax 벌크선 2척을 발주했다. 동 계약은 일본 Oshima Shipbuilding사와 척당 3,380만 달러에 진행되며 추가 2척의 옵션이 포함된 것으로 알려졌다. 동 선박들은 8만3,800DWT급이며 연비가 좋은 엔진과 선박평형수처리 시스템이 설치되어있으며 2015년 초 인도될 예정이다. 11월 중순 성사된 이번 계약은 2012년 들어 동 선형에서 3,300만 달러를 넘어서 첫 계약으로 알려졌다.

U-Ming사는 최근 Global Maritime사의 9만 8,000DWT급 벌크선을 지난달 2,450만 달러의 재매입하는 등 선박확보에 치중하고 있다. 동 선박은 Tsuneishi Zhoushan 조선소가 인도할 예정이며 본래 척당 3,000만 달러 수준을 상회하는 것으로 밝혀졌다. 현재 U-Ming사는 13척의 Capesize를 포함해 25척의 벌크선을 소유한 것으로 조사되었지만 운임하락으로 인해 금년 1~9월 순수익이 전년 대비 16.3% 하락한 것으로 알려졌다.

카리브해-미국 항로 Aframax 운임 급락

허리케인 소멸 후 가용선박 증가가 원인

카리브해-미국 걸프 항로의 원유수송 Aframax 선형의 일일수익이 2,000달러 정도 하락했다. 허리케인 샌디로 인해 11월 둘째 주 일일 2만6,000달러까지 상승했던 수익이 셋째 주 들어 1만8,000달러 수준으로 내려왔다. Aframax 선형의 WorldScale은 현재 약 W122 수준으로 동 항로에 서 오직 Aframax 선형만이 큰 변동 폭을 보인 것으로 나타났다.

산업관계자들은 허리케인 샌디가 정리된 후 가용선박이 늘어남에 따라 선주들간 경쟁 심화로 운임 하락이 나타난 것으로 예측하고 있다. 동 항로와 달리 다른 시장은 보합세를 유지하고 있으며 북극해와 지중해 시장은 각각 W85(일일 약 6,000달러)와 W75(일일 약 3,600달러) 수준을 유지하고 있는 것으로 알려졌다. 아시아 시장 역시 꾸준한 용선활동으로 인해 Aframax 선형이 W90 수준을 기록했다.

서아프리카 Suezmax 시황 보합세 유지

수급불균형으로 향후 하락세 지속될 듯

서아프리카-미국 항로 간 원유수송 Suezmax 선형들의 용선활동이 저조한 가운데 일일 수익이 보합세를 기록했다. Suezmax의 수익은 일일 약 8,000~9,000달러 수준으로 선박운영비용을 간신히 충당하고 있는 것으로 알려졌으며 발틱해운거래소에 따르면 서아프리카-미국 대서양 항로의 수익은 W55로 일일 약 8,500달러를 기록한 것으로 나타났다.

최근 앙골라의 Sonangol사는 2000년 건조된 15만9,000DWT급 Sonangol Girassol호를 W53에 Seariver사에 용선해준 것으로 알려졌으며 이와 대조적으로 지중해와 흑해를 운항하는 Suezmax

선은 W64수준의 운임을 기록하며 지난 몇 주간 활발한 용선활동을 보이고 있다. 최근 Suezmax 선대는 금년 상반기 19척의 선박이 추가됨에 따라 선박과잉현상이 점차 악화되고 있는 가운데 Clarkson은 현재 Suezmax 원유 탱커선대가 약 470척 규모를 유지하고 있으며 약 80여척이 발주중이라고 밝혔다.

2012년 중에는 추가적인 신조선 인도가 없을 것으로 예상되지만 시장의 수급불균형과 주요 항로의 운임 상승으로 인해 향후 시황이 더욱 악화될 것으로 예측되고 있다.

Naphtha Product Tanker 수익 상승세 기록

가용선박 확보로 인해 당분간 상승세 지속

중동-일본 항로의 Naphtha 수송 Product Tanker의 수익이 상승세를 기록했다. 용선주들의 선박확보 시도로 인해 현재 2만5,000달러 수준까지 상승한 가운데 전문가들은 현재 상황에서 향후 3만 달러 수준을 유지할 것으로 예측했다. 사실 금년 초, 선복과잉이 초래한 수급불균형으로 인해 동선형의 선박들의 수익은 한동안 0대의 수준을 기록했다.

발틱해운거래소에 의하면 중동-일본 Naphtha 거래 기준항로의 운임은 현재 W133(일일 2만 5,000달러)을 기록하고 있으며 동 수치는 2010년 이후 가장 높은 수준을 기록하고 있다. Schoeller Holding사는 2010년 건조된 10만9,000DWT급

Cape Endeavour호를 W135에 Marubeni사와 용선계약을 맺는 등 높은 수익을 얻고 있으며 이에 전문가들은 용선주들의 가용선박 확보노력으로 인해 한동안 시장 상승세가 지속될 것으로 전망했다.

Suez 운하 동향 싱가포르-일본 항로의 MR Tanker 역시 상당한 수익을 올릴 것으로 기대되지만 대서양 Product Tanker의 경우 허리케인 샌디로 높아진 운임이 소강상태를 보이고 있는 상황이다. 미국 걸프-유럽 항로의 Product Tanker의 운임은 최근 W119(일일 약 7,000달러) 수준으로 하락한 가운데 카리브해-미국 대서양 시장은 W162(일일 1만6,000달러)를 기록하고 있다.

Maersk Tanker사, 자사 VLCC 개조 계획

연료효율 개선을 통한 비용절감에 집중

Maersk Tanker사는 자사 VLCC선박의 개조계획을 발표했다. 이번 개조계획은 높은 벙커유 가격에 따른 비용을 절감하기 위해 연료효율 부분을 개선하기 위한 것으로 지속적으로 악화되고 있는 시장상황에 따라 추가적으로 2척의 개조를 진행 중이라고 밝혔다.

Maersk Tanker사의 CEO Hanne Sørensen 씨는 Lloyd's List를 통해 개조작업을 마친 자사의 VLCC선박이 연간 약 80만 달러의 연료비용을 절감할 수 있다고 발표했다.

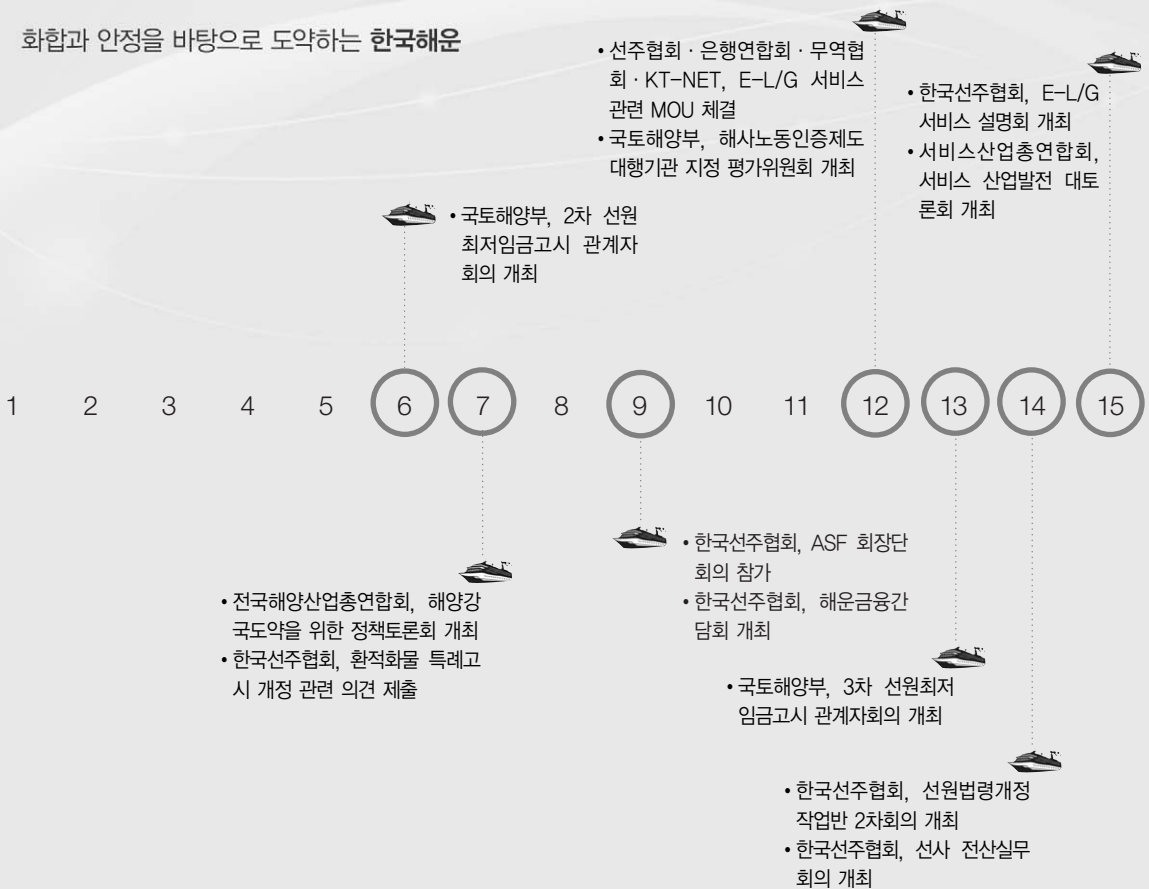
3분기 2억7,700만 달러의 적자를 기록한 Maersk Tanker사는 2012년 건조된 31만 1,800DWT급 Maersk Ilma호의 개조계획을 밝혔다. 또한 연료절감에 대한 데이터를 통해 자사의 VLCC선들을 차례차례 개선해나갈 것이며 이를 통해 비용절감에 집중하겠다는 의견을 피력했다.

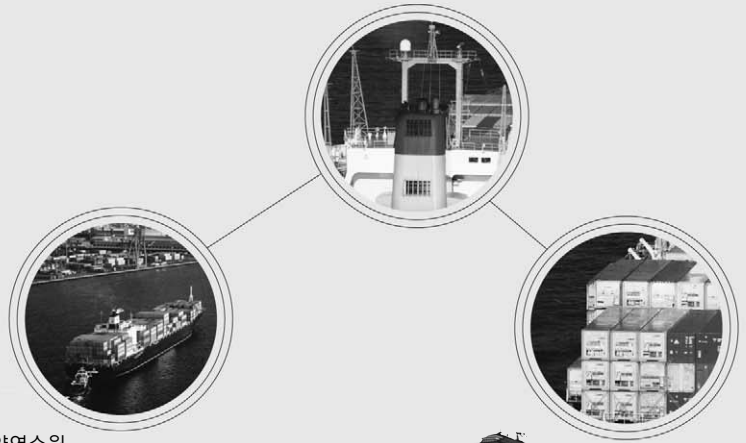
동사의 관계자는 2006년 건조된 30만 7,200DWT급 Maersk Nautilus호와 2007년 건조된 30만7,200DWT급 Maersk Nucleus호를 차례로 개조할 예정이라고 밝혔다.

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

November 2012

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 **한국해운**





• 한국선주협회 · 해양연수원,
STCW 개정협약 세미나 개최



• 한국선주협회, 해수부활 공
약 확정 오찬간담회 개최
• 전국해양산업총연합회, 전해
총 사무국장 간담회 개최



• 한국선주협회, 해운보증기금
중간보고회 개최



• 국방수송협회, 창립식 개최



• 한국선주협회, 외국인선원 고용협의회
개최
• 한국선주협회, 한-인도 해운협정 관련
대책회의 개최

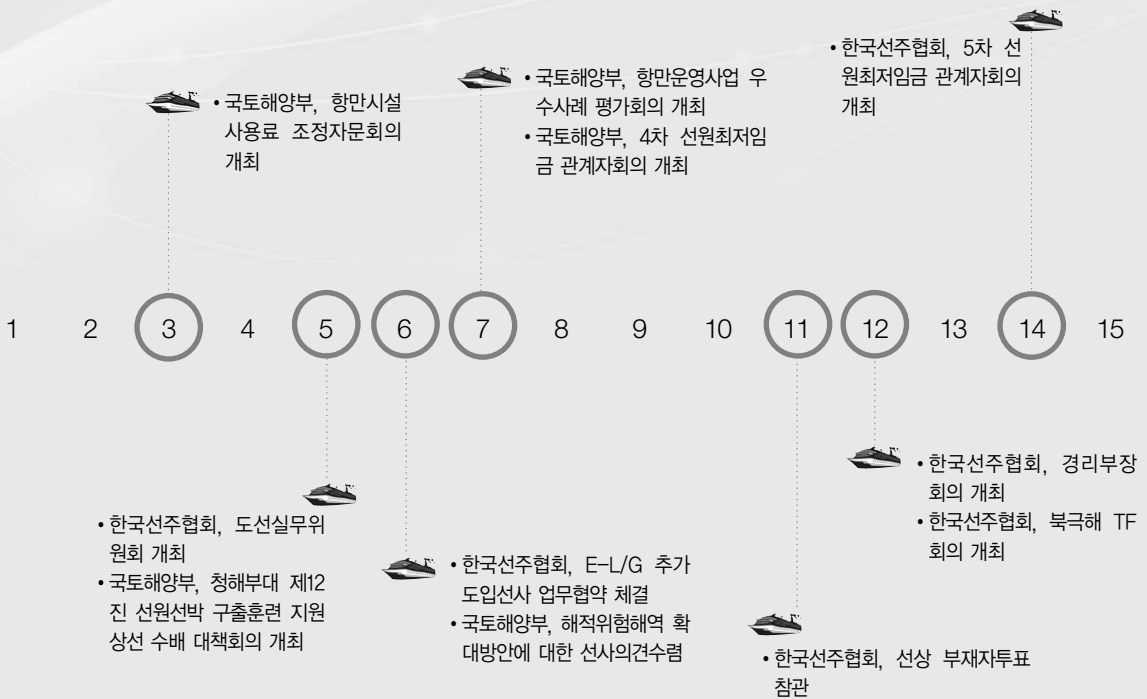


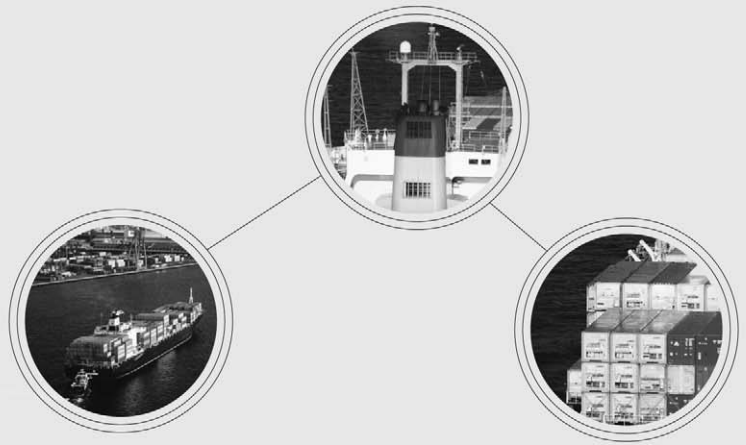
• 국토해양부, 선원대피처 설치규정 미
준수 선박 조치사항 검토회의 개최
• 서비스산업총연합회, 서비스산업 발
전 선언문 보완등을 위한 부회장 회
의 개최

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

December 2012

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운





• 한국선주협회, 기획/홍보팀장 회의 개최



• 한국선주협회, 해운전문지 기자단 송년간담회 개최



• 한국선주협회, 선박 테러·해적피해 방지 세미나 개최
• 국토해양부, 스마트포트 개발 최종 보고회 개최

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



• 한국선주협회, 한국해양소년단연맹과 심폐소생술 교육 개최



• 서비스산업총연합회, 서비스산업총연합회 정책위원회 개최



• 한국선주협회, 노사 송년회 개최
• 한국선주협회, 인증원 서면이사회 안건 의견 발송



• 한국선주협회, 외국인선원 고용관리지침 개정 회의
• 한국선주협회, 6차 선원최저임금 관계자회의 개최

해운 2012. 11/12

2012년 12월 24일 인쇄

2012년 12월 31일 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