해 운

contents July 2008

화합과 안정을 바탕으로 도약하는 한국해운

협회소식 2
국제해상운송법조약 운송인책임조항 등 초안대로 채택 2
내년부터 톤세 적격여부에 대한 확인절차 간소화 5
선협 이진방 회장 미국 해사청장과 간담회 가져 7
제3차 한-인도 해운회담 및 이중과세방지협정 개최 9
교통 및 해운 · 물류업계 에너지절약 실천 결의대회 개최 12

해운이슈 15
2008년 3/4분기 해운시황 전망 15

업계동정 29

해사정보 39
국토해양부, APEC 항만보안 전문가 국제워크샵 개최 39
중국 올림픽 기간 주요항만 입항선박 규제 대폭 강화 41
해운업계, 미국 해상운송 안전성 법안에 철저한 대비필요 42
철강원료 가격 급등으로 신조선가 상승압박 고조 43
금년도 세계 신조선 발주시장 VLCC 등 탱커가 견인 44
일본 톤세제 도입관련 선박, 선원확보방침 결정 45

해운일지 46

국제해상운송법조약 운송인책임조항 등 초안대로 채택

제41차 UNCITRAL 본회의 운송법회의에서 방향결정

그동안 선주책임의 급격한 부담증가로 인해 선주국과 화주국간의 대립으로 쟁점이슈로 부각되었던 Volume Contract, 항해과실 면책조항 제외문제, 운송인 책임제한제도 등이 우리나라를 비롯한 다수 국가들의 반대에도 불구하고 초안대로 결정되어 조만간 채택될 전망이다.

「해상운송에 관한 국제협약(Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by sea)」 초안을 완성하고 채택하기 위한 국제해상운송법조약(UNCITRAL) 본회의 운송법회의가 6월16일부터 7월3일까지 3주간 미국 뉴욕 UN본부에서 개최되었다.

금번 회의에서 마련된 UNCITRAL 초안은 금년 9월부터 개최되는 제63차 UN총회에 상정되어 최종적으로 채택 여부가 결정되며 당해 초안이 공식 협약으로 채택될 경우 2009년 9월 네덜란드 로테르담에서 동협약에 대한 서명식을 개최하게 된다.

이번 회의에서 우리나라 대표단은 Volume Contract 관련문제를 비롯하여 항해과실 면책조항 제외문제, 운송인 책임제한제도에 대한 과도한 수준의 훼손문제 등 제41차 총회에 상정된 당초 협약초안에 내재된 문제점들을 제거 또는 완화시키는데 협상에 참여하는 일차적인 목표를 두고 협상에 임했다.

그리고 이러한 목표달성이 여의치 못할 경우에는 당해 협약초안에 내재되어 있는 제반 문제점들을 집중적으로 부각시키고, 초안의 내용에 반대하고 있는 국가들과의 연대를 이끌어냄으로써 「해상운송에 관한 국제협약」의 국제적인 발효를 가능한 한 저지하는데 2차적인 목표를 두었다.

특히, 1차 목표로 삼았던 '항해과실 면책조항 제외문제'는 이미 각각 UNCITRAL 제3작업단의 논의과정에서 지난 2004년 6월에 개최된 제37차 작업단 회의시 사실상 확정되었던 것이며, 'Volume Contract 관련문제'는 2003년 8월 개최된 제12차 작업단회의 시 미국이 제기한 것으로 지난 1월 비엔나에서 개최된 제21차 작업단 회의시 미국 및 아프리카 국가군의 주도하에 '비엔나패키지'란 이름으

로 다수의견으로 확정되었던 사항으로 우리 입장을 관철시키는 것이 쉽지 않은 상황이었다.

하지만, 하주협의회의 일부 문제제기가 있었으나 당해 문제제기에 사실상의 이해를 구하고 우리측 입장을 정리하고 협상에 임했으나, 관철시키지 못했다.

당초, UNCITRAL이 CMI와 함께 조직한 "운송법전문가회의(transport law colloquium)"가 있었던 2000년 제33차 본회의 이래로, UNCITRAL 내에서 이루어진 해상운송법 협약 관련 논의는 각국의 법체계가 헤이그체계, 헤이그-비스비체계, 함부르크체계 등 서로 상이한 국제법체계에 기인하여 발생하는 여러 문제들을 어떻게 해소시킬 것인가에 집중되었다.

그리고 해상운송구간 전후에 있게 되는 육상운송구간에 대한 법체계를 어떻게 동일한 법적틀 내로 끌어들일 것인가, 즉 국제적으로 통용되는 해상운송법체계에 통일성과 예측가능성을 강화함으로서 국제간 상거래의 원활화를 기하는 법제를 만들어낼 것인가 하는 문제와 그간 범세계적으로 이루어져 온 기술발전 특히 전자상거래를 해상운송법체계 내에 어떠한 방식으로 받아들여 향후 국제간 거래의 주요 축 중의 하나가 될 해상운송 관련 전자상거래에 대한 법적틀을 정비할 것인가 하는 문제에 대해 비중을 두었다.

아울러, 기존 협약체계 내에서 간과해 온 송하인과 운송인 등 거래 당사자간 권리 및 의무, 그리고 책임관계를 좀 더 합리적으로 재배분해 냄으로써 거래당사자간에 형평성을 제고시키고 관련 거래비용을 어떻게 낮출 것인가에 두고 그 방식을 찾는데 노력하였다.

이러한 당초 작업목표는 여러 가지 우여곡절이 있었으나, 문제의 항해과실 면책조항 제외문제 및 Volume Contract관련 문제를 빼놓고는 이후 논의과정에서 상당부분 긍정적인 방향으로 구체화되었다 할 수 있다. 제41차 국제상거래법위원회 본회의 운송법회의의 주요내용은 다음과 같다.

▶ Volume Contract 관련문제

2003년 8월 개최된 제12차 작업단회의에 미국이 관련 문건 A/CN.9/WG Ⅲ/WP.34를 제출하면서부터 발단된 것으로 회의기간 내내 최대 장점사항중의 하나가 되었다.

당해 Volume Contract에 기초한 거래의 경우에는 하주와 운송인간의 권리 · 의무 및 책임관계가 일정 조건 하에서 본 조약에 따르지 아니하고 계약자유의 원칙에 기초할 수 있도록 허용함으로서 화주 및 운송인의 협상력이 거래 상대방에 비해 약한 당사자들, 특히 소형 화주 및 운송인들이 제도적으로 타 거래 당사자들에 비해 상대적으로 불리한 위치에 떨어질 수 있게 만드는 불공정한 법적 장치로 작용하게 될 가능성이 있다는 점에서 우리나라, 호주, 중국, 독일 등을 비롯하여 여러 나라가 우려를 표명하였다.

하지만, 수적열세에 밀려 미국과 아프리카 국가군이 주축이 되어 만들어낸 지난 1월 비엔나패키지'를 전면적으로 철회시키거나 Volume Contract에 대한 정의규정을 명확히 함으로서 남용방지 장치 도입을 관철시키지 못한 것은 커다란 아쉬움으로 남는다.

그러나 동 조항이 본질적으로 안고 있는 제반 문제점들을 본격적으로 부각시킴으로서 각국이 당해 조약에 대한 비준 여부 검토과정에서 이를 심각하게 고려하도록 전반적인 분위기를 만들어냈다는 점에서는 좋은 성과가 있었다 할 수 있다.

▶ 항해과실 면책조항 제외문제

제18조(운송인의 책임의 기초)와 관련된 것으로 동 내용을 다시 동 조 제3항 면책카탈로그에 포함되도록 시도해 보았으나, 러시아, 중국 및 영국 등 일부 국가군의 지지를 받는데 그침으로서 아쉬움 점으로 남게 되었다.

그러나 현재 헤이그-비스비 체계를 자국 해상운송법 체계의 근간으로 삼고 있는 국가군의 경우 당해 협약채택 이후 동 비준 여부 검토 등 과정에서 이를 심층적으로 고려하고, 경우에 따라서는 이같은 국가들간의 연대가능성을 열어놓았다는 점에서 의미가 있었다 할 수 있다. 특히 러시아 같은 경우에는 비공식적인 장에서 현행 협약이 제2의 함부르크규칙이 될지도 모른다는 견해를 표하여 시사하는 바가 매우 크다 할 수 있다.

▶ 운송인 책임제한제도에 대한 과도한 수준의 훼손 문제

제92조 유보조항과 관련 독일과 스웨덴이 발의하여 본 협약을 해상구간에만 적용되도록 하거나 협약발효 후 10년 동안 함부르크 규칙상의 책임제한 한도를 적용한 후 본 협약상의 책임한도를 적용하도록 선언할 수 있도록 하자는 개정안을 제시하였으나 이것이 채택되지 않은 것 또한 긍정적인 성과였다.

만약 동 제안이 채택되었다면 제 82조 Volume Contract와 마찬가지로 해상운송법 체계의 통일화에 역행하여 해당 해상운송법 체계의 파편화를 부추기고 거래당사자간의 미래에 대한 예측 가능성을 크게 훼손함으로서 국제간 거래에 있어 당해 거래비용을 크게 늘리는 요소가 될 수 있었으며, 특히 컨테이너운송에서 문제가 되고 있는 CONCEALED DAMAGE의 경우 매우 높은 운송인 책임제한액(CMR+α: CMR-8.33SDR/Kg, 독일 등 국내법-17SDR/Kg)을 적용받을 가능성이 있게 된다는 점에서 매우 심각한 문제였다.

▶ 종합평가

결과적으로 이번 성안이 확정되어진 "해상운송법 협약"은 우리 법제와 달리 항해과실면책조항을 폐지하고 운송인 책임제한액 또한 많은 국가들이 자국법 체계의 준거틀로 이용하고 있는 헤이그-비스비체계보다 크게 높은 수준(독일 등의 경우에는 자국법체계보다 낮은 수준)에서 결정되었다.

더욱이 Volume Contract 등 문제의 요소들이 잠재해 있어 우리나라를 비롯한 그리스, 중국, 독일, 러시아, 노르웨이, 일본(일본의 경우는 헤이그-비스비체계를 채택하고 있는 국가 중 과반수이상이 동 협약을 채택할 때 비준 여부를 검토하겠다는 입장)등 많은 주요 국가들이 부정적인 입장을 보이고 있어 당해 협약의 조기 발효는 쉽지 않을 것으로 보인다.

그러나 앞서 열거한 여러 문제점들에도 불구하고 2000년도 이래 당초 논의시 상정하였던 목표들이 협약 내용에 상당 부분 해당 조문으로 구체화됨으로서 동 협약 내에 긍정적 요소가 많다는 점에서 향후 적어도 MODEL LAW로서의 기능은 국제적으로 해낼 가능성도 상당 있다는 점은 적어도 간과되어져서는 안 될 것이다.

따라서 이에 대한 국내적인 심층검토가 조속히 이루어져야 할 것으로 보인다. 미국의 경우는 당해 협약에 대한 비준여부 검토작업을 조만간 개시할 것으로 알려졌다.

한편, 금번 회의에는 우리측에서 김봉현 주유엔대표 차석대사(수석대표), 정용수 주유엔대표부 참사관(차석대표, 부장검사), 정창호 주오스트리아유엔대표부 사법협력관(판사), 송옥렬 서울대학교 법과대학교수, 김인현 부산대학교 법과대학 부교수, 정해용 한국선주협회 상무이사 등 9명이 참가했다.

내년부터 톤세 적격여부에 대한 확인절차 간소화

톤세관련 사무처리요령 및 전산시스템 개선키로

내년부터 법인세 납부시 톤세를 선택한 해운기업의 톤세적격여부에 대한 확인절차가 크게 간소화된다.

그동안 정부와 해운관련 업계 및 단체가 참여한 작업반회의 논의결과를 토대로 톤세관련 사무처리요령 및 전산시스템의 개선계획을 수립하고, 그동안 기업에 불편을 주었던 톤세적격 확인서 발급절차를 대폭 손질하여 기업의 편의를 도모할 계획임을 밝혔다.

1996년 네덜란드가 자국상선대 회복 및 해운산업의 경쟁력 강화를 위해 도입한 이래 노르웨이, 영국 등 유럽 해운국들이 톤세제를 시행함에 따라, 우리나라도 경쟁 해운국과 대등한 세제환경 조성을 위해 2004년 조세특례제한법 개정을 통해 동 제도를 도입하여 2005년부터 시행하고 있다.

톤세제(해운기업에 대한 법인세 과세표준 계산특례)란 외항해운기업이 해상운송과 관련하여 벌어들인 소득에 대하여 운항하는 선박의 규모와 운항일수를 기준으로 별도 산정한 과세표준에 법인세를 부과하는 제도로, 톤세를 적용받기 위해서는 법인세 신고 전 톤세 적격여부에 대한 국토해양부장관의 확인을 받아야 한다.

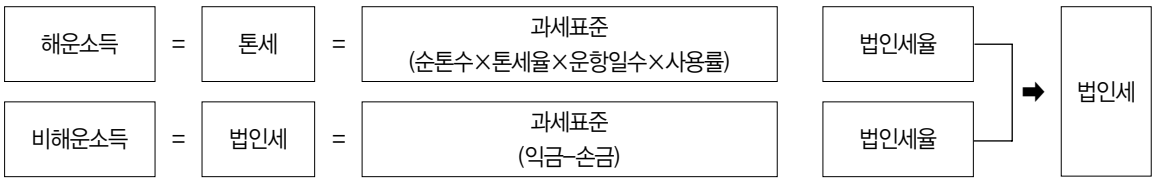
톤세제 적격요건으로는 2년 미만으로 용선한 외국선사 소유선박의 연간운항순톤수가 기준선박(자사선, 2년이상 외국적 용선)의 연간운항순톤수보다 5배 이하이어야 한다.

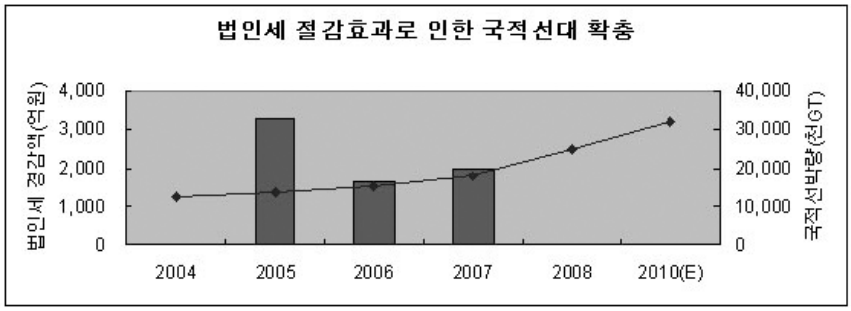
2005년 톤세제도를 도입한 이후 매년 약 60%의 해운기업이 동 제도를 통하여 법인세 신고 및 납부하고 있다. 톤세제 적용선사는 2005년 50개사(전체91개)에서 2006년 66개사(전체116개), 2007년 86개사(전체150개)로 지속적으로 늘고 있다.

그러나, 선박제원신고, 운항선박신고, 적격확인신청 등 적격여부 확인절차가 복잡하여 최종 확인서 발급까지 2달여의 시간이 걸리고, 선박제원 및 운항선박 신고 시 개별선박 별로 각각 신고서를 작성하도록 되어 있어 기업 당 적게는 수십, 많게는 수천 건의 신고서를 작성하여야 했으며, 매년 신고서와 제출되는 입증서류(국적증서, 검사증서, 각종 계약서 등)가 서류박스(A4)가 5백개 분량으로 보관과 관리에도 불편함이 있었다.

이번에 수립한 개선계획이 완료되면 종전의 3단계의 확인 절차가 1단계로 간소화되고, 선박제원 및 운항선박 신고서의 작성과 처리과정이 생략되며, 첨부서류의 전자파일형태 제출을 허용하고, 행정정보로 기 수집된 자료에 대한 제출의무도 완화된다.

[톤세를 선택한 해운기업의 법인세]





(자료) 국토해양부

아울러, 관련 전산시스템을 통해 톤세 적격여부와 개별선박의 톤세 내역을 수시로 확인 할 수 있게 된다.

이번 개선과정을 통해 톤세 적격확인에 소요되는 기간이 1/2로 단축되고, 기업이 작성하여야 할 신고서가 매년 1만4,000여건에서 100건(기업당 1건)으로 줄어들며, 첨부서류 또한 간소화되는 등 기업의 불편도 크게 줄어들 것으로 예상하고 있다.

특히, 톤세제를 도입함으로써 △경쟁해운국과의 동등한 조세환경이 조성되고 세액절감액의 선대 확보 재투자 등을 통해 해운기업의 체질 강화 및 국제경쟁력을 제고하고, ▷해운업 경영여건 개선으로 국적선대는 물론 매출액과 외화가득액의 비약적 증가를 이끌어낼 수 있고, ▷해운기업의 선대투자를 통한 지배선대의 증가는 해운산업은 물론 국내 조선산업과 연관산업 등 국가경제의 발전으로 연결된다. 또한, ▷국적선대 증대에 따라 내국인 선원에 대한 고용 또한 동반하여 증가하게 된다. 톤세제의 대상이 되지 않는 내항선과 원양어선 등은 선원의 취업규모가 지속적으로 감소되어 왔으나, 톤세제의 대상이 되는 외항선의 경우에는 선원수가 오히려 증가추세에 있다.

이번 조치는 금년 11월까지 관련 규정 및 시스템을 개선하고, 12월 관련 기업대상 설명회를 거쳐 내년 1월부터 시행될 예정이다.

선협, 중앙예선운영협의회 실무위원회의 개최
예선사용료 9월부터 15.3% 인상하기로 합의

한국선주협회(회장 이진방)는 7월24일 중앙예선운영협의회 3차 실무위원회의를 열고 고유가 지속으로 예선사용료를 9월1일부터 15.3% 인상키로 합의했다.

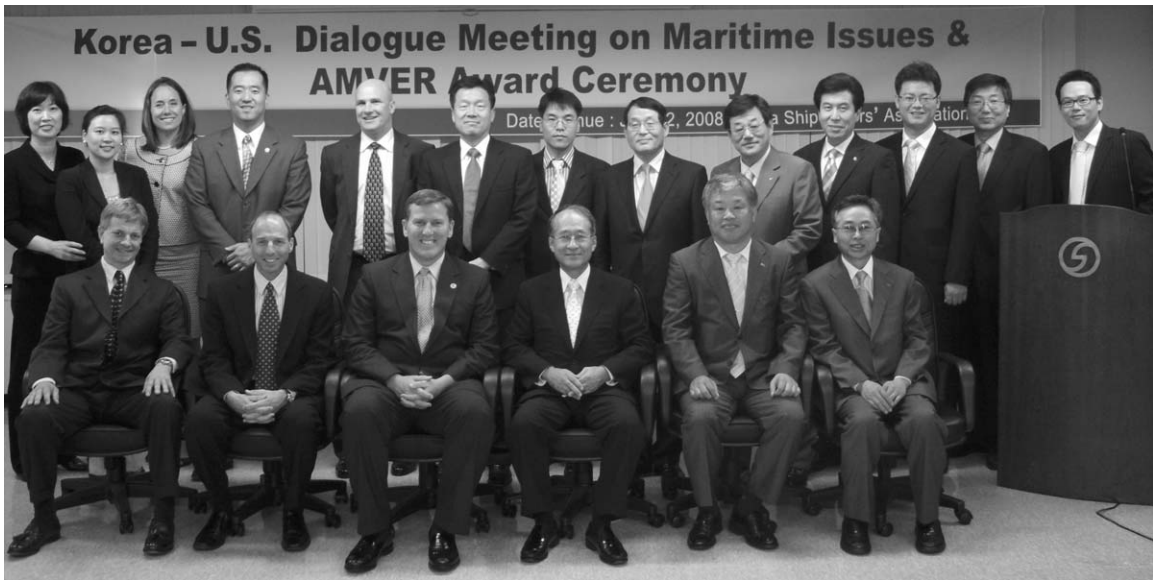
그동안 예선사용료 인상을 놓고 예선업체와 선주측이 인상폭에 대한 이견으로 합의점을 찾는데 어려움을 겪어오다 이날 양측이 고통분담에 동참하는 차원에서 요율인상폭을 15% 수준으로 조정했다. 이 합의 내용은 2008년 9월 1일부터 시행된다.

또 이날 회의에서는 1999년 항만법 개정으로 예선약관에 대한 정부인가 조항이 삭제되어 예선조합에서 일방적으로 정하여 시행하여 오던 예선약관을 중앙예선운영협의회의 협의를 통해 새로이 제정하였다.

예선약관은 기존의 문안을 활용하되, 일부사항을 수정 · 보완하였다. 주요내용은 예선지원 거절시 지방청장의 사전승일을 받아야 하는 조항을 삭제하였고, 약관변경시 예선운영협의회의 사전협의를 거쳐야하는 조항을 추가하였다.

선협 이진방 회장 미국 해사청장과 간담회 가져

한미 양국간 해운협력 및 우호증진방안 의견교환



한국선주협회 이진방 회장은 7월22일 방한 중인 미국 해사청(Marad) Sean T. Connaughton 청장 일행과 간담회를 갖고 해운현안에 대해 의견을 나누었다. 한 · 미 양국간 해운협력 및 우위 증진을 목적으로 이날 오후 한국선주협회 회의실에서 열린 간담회에서 이진방 회장은 "미국은 우리나라가 선진국의 반열에 들어 설 수 있도록 많은 지지와 지원을 아끼지 않는 전통적인 우방국"이라면서 "이번 간담회를 통해 미 해운정책을 더욱 이해하는 계기가 됨은 물론, 오늘 간담회에서 논의된 사항들이 미 해운정책에 적절히 반영되기를 기대한다"고 말했다.

이에 대해 Connaughton 미 해사청장은 "두 국가 사이에 대양으로 떨어져 있으나 선박이 다리역할을 하고 있다"며, 그러나 "많은 도전과제들이 있고, 이러한 도전과제들은 상업적 · 정치적 · 도덕적으로 강력한 연계관계를 맺고 있다"고 강조했다. 특히, Connaughton 청장은 LNG 분야에 대해 많은 관심을 나타냈다.

또 선원훈련 프로그램과 관련하여 Connaughton 청장은 "미 연방 소속 6개의 주립사관학교를 관장하고 있으며 매년 700여명의 졸업생을 배출하여 영향력을 확대하고 있다"며 "졸업생이 업계에서 구직의 기회를 넓히기 위해 노력하는 가운데 LNG 업계가 성장함에 따라 많은 수요가 기대된다"고 전했다.

이와 관련하여 이진방 회장은 우리나라의 선원시장 현황에 대해 설명했다. 이 회장은 "정규교육기관으로 2개의 해양대학과 2개의 해사고교, 1개의 재교육기관에서 연간 약 1,200명의 상선해기사가 배출되고 있으나 우리나라 역시 해기사 부족으로 어려움을 겪고 있다"고 설명했다.

이 회장은 또 "외국인해기사를 제한적으로 고용하고 있다"며 선원직 매력화 방안을 강구 중에 있

고, 수요에 따른 단기양성과정을 시행할 예정이라고 밝혔다. 이어 Connaughton 미 해사청장은 한미 공동 사항인 환경문제에 대하여 환경문제가 곧 업계에 영향을 미치며, 교역량 증가 요인이 된다고 강조했다. Connaughton 청장은 대기배출, 해양배출, 선박자체의 환경오염 문제는 대중적으로 피력할 수 있는 문제라고 강하게 시사했으며 미국은 현재 다자간 관계에서 환경문제를 해결하기 위해 노력하고 있다고 전했다.

이와 관련, 이 회장은 국제적으로 온실가스 저감을 위한 논의가 심각하게 진행되고 있음을 강조했다. 더불어 우리나라 선주들은 IMO를 중심으로 한 국제사회의 온실가스 배출 방안에 적극 협력하겠다고 말했다.

또한, 이 회장은 IMO 발라스트수 관리협약에 따라 공식적으로 승인된 처리설비가 매우 제한적으로 이용 가능하지만, IMO 발라스트수 관리협약 요건에 대한 기술개발이 한창 진행 중인 것으로 알고 있으며, 미국은 IMO 요건보다 더 강화된 발라스트수 처리규제를 시행 예정인 것으로 알고 있다고 덧붙였다. 이 회장은 한국 선주들은 미국정부가 당분간 IMO 기준에 따른 발라스트 처리규제를 시행하고, 관련 기술의 개발에 따라 점점 강화하는 방안을 고려했으면 한다고 제안했다.

한편, 이 회장은 100% 컨테이너 스캐닝 제도에 대하여 한국선주들은 몇 가지 걱정을 하고 있다고 지적했다. 여기서 몇 가지 걱정이란 검색장비의 안전성, 화물운송의 지연, 모든 컨테이너들을 선적 전에 검사할 수 있는지 그러한 장비들을 확보할 수 있는지 등이다.

이에 대해 Connaughton 청장은 "요건과 관련한 어려움을 이해한다"며 "100% 컨테이너 스캐닝의 법적요건이 데드라인에 미치기 위해 노력중"이라고 말했다.

또한 경험기반의 실험을 통한 이행노력을 하고 있으며 그 중 하나가 한국의 부산항이라고 전했다. 데드라인 기준과 관련 행정부 의도와 국회의 상황을 언급하며 한국의 우려사항을 잘 알고 있다고 덧붙였다. 미 해운시장에서의 경쟁법제에 대해 이 회장은 "선사간 업무제휴, 특히 선박공동운항 및 운임요율조정에 관한 독점금지법 면제제도에 관한 논의가 국제적으로 이뤄지고 있다"며 "우리 정부는 정기선 운항체제의 건전성을 위해 해운산업에 대한 독점금지법 적용면제를 인정하고 있다"고 말한 뒤 미국정부의 입장을 물었다.

이에 Connaughton 청장은 "미국의 입장은 바뀌지 않았다"며 "경쟁법의 수정 요구에 대해서는 현재 현행법의 개정은 없다"고 말했다. 그는 또 "미국 정부의 입장과 한국 정부의 입장이 크게 다르지 않다고 이해한다"며 "현행법에서 근본적으로 변경되지 않았지만 이후 정책변화와 영향 등의 파장을 고려해 지속적으로 모니터링을 할 것"이라고 밝혔다.

이날 간담회에서 미국측에서는 Sean T. Connaughton 청장을 비롯하여 James Caponiti 행정관, Heather Grell 주한미국대사관 소속 경제전문가, Scott Kim 주한미국대사관 해양경비대 소령 등 미국 정부 관계자 8명이 참석했다.

그리고, 우리측에서는 이진방 회장을 비롯하여 창명해운 이경재 사장, 조엔쉽핑 구강영 사장, 대한해운 김태풍 전무, 현대상선 신재희 상무, 한진해운 정세화 상무, STX Pan Ocean 김태정 전무, 창성해운 박찬준 부장, 협회 김영무 전무 등이 참석했다.

한편, Connaughton 청장은 이날 간담회 뒤에 대한해운, 창명해운, 조엔쉽핑, 현대상선, 한진해운, STX Pan Ocean에게 AMVER(해난발생시 조기구조를 꾀하는 시스템) 상을 수여했다.

제3차 한-인도 해운회담 및 이중과세방지협정 개최

일부 쟁점사안 제외한 대부분의 조항에 대해 합의

우리나라와 인도는 7월17일, 18일 양일간 인도 뉴델리 인도해운공사 회의실에서 제3차 한-인도 해운회담을 갖고 제2차 해운회담을 통해 마련된 통합협정문을 기초로 해당 협정문안 전체에 대해 조문별 축조심의를 거치는 방식으로 일부 쟁점 사안을 제외한 대부분의 조항에 대해 합의했다.

우리측에서 류재형 국토해양부 국제해운과장(수석대표)과 한국선주협회 정해용 상무 등 4명이, 인도측에서는 Rajeev Gupta 해운담당 국장(수석대표), Vaneet Garg 해운담당과장, Samuel Darse 해운청 과장, 인도해운공사, 인도선주협회 대표 등 9명이 참석한 가운데 열린 해운회담에서는 대부분의 쟁점사항에 대해 합의한 뒤 이를 문건화했다.

▶ 한-인도 해운회담

한 · 인도 양측은 해운협정 조항별로 양국의 입장을 확인하고 대부분의 사항들에 대해 입장차를 좁히는 등 진전을 이루었으나, 핵심쟁점인 연안해운, 화물우선적취제도, 용선선박의 협정 적용여부 등에 대해서는 의견을 좁히지 못했다.

특히, 인도측은 배타적경제수역 또는 대륙붕내 시설물(구조물)과 연안국 항만간 운송의 연안해운 범위 포함, 화물우선적취제도의 협정문 명시 및 용선선박의 협정 적용제외를 주장하였다.

이에 대해 우리측은 배타적경제수역 또는 대륙붕의 연안해운 포함 가능여부에 대해 현재 관계부처의 의견을 수렴중이라고 설명하고, 화물우선적취제도를 명시적으로 협정문에 포함하는 대신 각국의 국내법에 의하도록 대안을 제시하였으며, 용선선박의 협정 적용이 필요하다는 입장을 견지했다.

▶ 관찰 및 평가

7월15일 열린 만찬에서 우리측 수석대표와 Sarma 인도 교통부 해운분야 차관의 면담이 이루어졌다. 이 자리에서 Sarma 차관은 이중과세방지협정과 해운협정이 상호 별개라는 우리측 입장에 동의를 표하고, 우리측의 인도 항만인프라 건설 및 운영사업 참여에 긍정적 입장을 표명했다.

Sama 차관의 우리 입장에 대한 동의표시는 조세문제 해결과 관련하여 시사하는 바가 매우 큰 발언으로 향후 이중과세방지협정과 해운협정을 연계하는 기존의 인도측 입장의 변화 여부를 지속 확인하고 해당 협상에 전략적으로, 그리고 또한 적극적으로 임하여야 할 것으로 분석된다.

특히, Gupta 국장은 금년내 Singh 총리의 방한 가능성을 비치면서 총리 방한시까지 양국간 쟁점이 가능한 해소될 수 있으면 좋겠다는 입장을 피력하였으나, 해운회담에서 인도측이 화물우선적취제도, 용선선박의 적용여부 등에 대해 기존의 입장을 고수하고 있어 향후 추가적인 논의가 필요할 것으로 전망된다.

아울러, 인도측은 인도선원의 한국선박 승선실습(6개월)이 가능한지 여부를 우리측이 검토해 줄 것으로 요청해 왔는데, 이를 활용하여 협상의 진전을 가

속화하기 위한 방안모색이 필요할 것으로 보인다.

▶ 세부 논의내용

○ 해운기업의 범위 및 협정 적용대상 선박(제1조, 제4조, 제5조)

우리측은 국내법령상 국적취득조건부나용선과 대여선박 등을 보유한 경우에도 해운회사를 설립할 수 있도록 되어 있으므로 해운회사가 반드시 자기의 선박을 소유하도록 한 조항의 삭제를 요구하였다. 실질지배선대 중 용선선박의 비중이 높음으로 이에 대한 협정문 적용을 요구하면서 특히 선박의 항만이용에 대한 사항(제5조제1항)은 WTO-DDA 협상에서 사실상 모든 국가에 양허된 사항으로 용선선박에 대한 협정문 적용이 문제되지 않음을 설명했다.

이에 대해 인도측은 협정문 적용 해운기업이 반드시 선박을 소유하도록 규정하고 용선선박에 대해 협정문 적용배제를 지속적으로 주장했다. 다만, 제5조 제1항에 대해서는 우리측의 입장을 고려하여 수정문안을 제시할 경우 검토할 수 있다는 입장 전달하여 이에 대한 수정문안을 제시하였으나, 인도측은 받아들일 수 없다는 입장을 제시하였다.

○ 화물우선적취제도(제2조, 제3조, 제5조)

인도측은 화물우선적취제도를 협정문에 명시하고 동 사항에 영향을 미칠 것으로 우려되는 사항(해운서비스 제공의 비차별 등)에 대해 삭제 또는 문구수정을 요구하였다.

이에 우리측은 인도측의 입장을 이해하나 이를 협정문에 명시하는 것은 해운 자유화를 기반으로 기존에 체결한 각종 협정에 접촉될 수 있는 것으로 각국의 국내법에 의하도록 대안을 제시하고, 상대방 해운기업의 자국내 및 제3국간 자유로운 해운서비스 제공이 가능토록 협정문에 명시가 필요하다는 입장을 견지하였으나, 양국의 입장차가 좁혀지지 않음에 따라 차기 회의에서 재 논의하기로 했다.

○ 해운기업의 지점 · 사무소 운영상 내국민 대우(제6조)

인도측은 자국의 기업과 외국기업을 동일하게 취급할 수 없다는 기존의 입장을 견지하면서, 내국민 대우가 필요한 분야를 한정할 경우 동 조항의 수용가능 여부를 검토하겠다는 입장을 제시하였다.

이에 대해 우리측은 해운기업의 지점 · 사무소의 원활한 운영을 위해 내국민 대우가 필요하다고 설명하고, 신속한 협상진전을 위해 차기협상에서 동 조항에 대한 수정문안을 제시하는데 긍정적 입장을 표명하였다.

○ 선원의 신분증명 관련(제9조, 제11조)

우리측의 선원의 신분증명서류 종류의 명시화와 ILO 제185호 협약의 비준에 따른 선원신분증명서 소지 명시화에 대해, 인도측은 원칙적으로 동의를 표하면서 관련부처에 수용가능성을 협의중이며, 그 결과를 차후에 알려주겠다고 했다.

○ 기타사항

우리측은 해운협정의 신속한 체결을 위해 '선원 관련 범죄의 사법관할권 및 관련국의 협조(제12조)'에 대한 인도측 문안을 일부 수용하고 '국제톤수증서(제8조)', '지불과 자본이전(제15조)'에 대해 수정문안을 제시하였다.

이에 인도측은 전반적인 협정문 형식을 우리측 요구에 따라 변경하고, '자국선의 강제도선 면제에 대한 사항(제5조)', '재난선박의 구조와 구조비의 지불 등(제14조)'에 대해 수용 가능여부를 검토하겠다는 의견을 제시했다.

또한, 인도측은 인도선원의 한국선박 승선실습(6개월)이 가능한지 여부를 우리측이 검토해 주도록 요

청하였다. 아울러, 양국은 차기 회담전 해운협정의 쟁점사항에 대해 지속적으로 논의하기로 합의했다.

▶ 한-인도 조세회담

한편, 양국은 이번에 해운회담과 동시에 조세회담을 갖고 양국의 이중과세방지협정문제에 대해 협의했다.

인도의 경우, 지난 1984년 양국간에 "이중과세방지협정"이 체결되어 발효된 이래 조세협정(개정문제 포함)과 해운협정 체결문제는 한 패키지로 다루어지고 있다.

따라서 양국간 해운협정의 체결 발효는 양국간 해운협력 강화를 위한 제도적 틀을 확보한다는 차원뿐 아니라, 우리 해운산업의 대 인도시장 진입에 있어 핵심적 걸림돌이 되고 있는바 우리 해운기업에 적용되는 인도국 조세제도의 획기적 개선을 위한 디딤돌이 되고 있다.

인도측은 지금도 해운협정 체결논의와 조세협정 개선논의를 하나의 패키지로 보고 우리측과 협상에 임하고 있다.

이중과세방지협정 상의 해운부문 내용 및 문제점을 보면, 우리나라가 인도국과 체결 · 시행하고 있는 현행 이중과세방지협정(1986년 8월 발효)은 다른 국가들과 체결하고 있는 동종 협정들과는 달리 향후 체결되어질 해운협정과 연계하여 조문이 구성되어 있다.

한-인도 양국 해운기업이 상대국에서 획득한 해운소득에 대한 조세는 양국간에 체결된 이중과세방지협정에 따라 해당금액의 10%만 상호 감면된다. 단, 협정 부속서에 의거 양국간 해운협정이 체결되면 해당 조세 감면율은 50%까지 확대키로 되어있으나, 아직 해운협정이 체결되지 않았다.

이번 조세회담에서도 해운협정 체결문제와 관련하여 양측이 제시한 협정 초안을 검토한 후, 「용선선박을 해운협정 적용대상 선박에 포함시킬 지의 여부」 및 「인도측이 유지하고 있는 화물유보제도를 해운협정 적용대상에서 명시적으로 제외할 것인 지의 여부」 등을 제외한 대부분의 조문들에 대해 합의했다.

이중과세방지협정 개정문제에 대해서도 현행 이중과세방지협정이 안고 있는 문제점을 상호 인정하고 개정을 위해 상호 노력하기로 합의했다.

특히, 이번 회담에서 양측간에 공방이 있었으나, 현행 이중과세방지협정이 안고 있는 문제점(협정 제9조 2항)을 해소시킬 가능성을 여는 단계에 도달, 차기 조세회담시 본격적인 논의가 예상된다.

당초 인도측 해운부와 재무부는 공히 원칙적으로 해운협정과 이중과세방지협정을 연계 처리하는 것이 자국의 기본입장임을 반복적으로 설명하였으나, 우리측은 인도측의 당해 주장이 매우 불합리하며 현행 이중과세방지협정(제9조 2항)으로 인해 양국 해운기업의 경쟁력이 제3국 해운기업들에 그것에 비해 현저한 수준으로 훼손됨으로서 이는 사실상의 핵심적인 시장진입장벽으로 기능하고 있음을 지적하고, 해운협정과 이중과세방지협정을 연계할 경우 타 분야에 대한 이중과세방지협정 협상 자체가 어렵다는 입장을 인도측에 전달했다.

인도측은 우리측의 이러한 입장을 검토한 후 우리측의 당해 제9조 2항 개정(국제운수소득에 대한 상호면세) 요구를 받아드리는 것에 대한 인도측 요구 패키지를 역제안하였다.

현재 기획재정부는 인도측 요구 패키지 수용 여부를 심층 검토하고 있으나 인도측의 요구수준이 너무 높아 고심 중이다.

교통 및 해운 · 물류업계 에너지절약 실천 결의대회 개최

고유가 위기극복 위해 에너지절약운동 적극 추진 결의

국가전체 에너지의 21%를 쓰고 있는 교통 및 해운 · 물류업계가 고유가로 인한 경제위기 극복을 위해 에너지 절약운동에 발 벗고 나섰다.

최근 국제유가의 고공행진이 지속됨에 따라 고유가로 인한 심각한 경제 위기감이 확산되고 있는 가운데 7월18일 오전 10시 교통회관에서 정종환 국토해양부장관, 김종원 전국교통단체총연합회 회장, 정유섭 해운조합 이사장, 이덕승 에너지 시민연대 공동대표와 육운 · 해운 · 항공 · 철도업계 대표 및 종사자 등 300여명이 참석한 가운데 전국교통단체총연합회 주관으로 「교통 및 해운 · 물류업계 에너지절약 실천 결의대회」를 가졌다.

교통 및 해운 · 물류업계 종사자들은 이 자리에서 "고유가로 인한 경제위기 극복을 위한 교통 및 해운 · 물류업계 에너지절약 자율실천 선언문"을 채택하고, 과적 · 과속 금지, 공회전 안하기, 경제운전 실천과 함께 안전운행과 친절서비스를 높이고, 승용차 요일제 참여와 대중교통 이용하기 등에도 적극 참여하기로 결의하였다.

또 사무실에서 사용하지 않는 전기 · 조명기구 끄기, 에어콘 적정온도 유지와 엘리베이터 운행 줄이기 등의 사무실의 에너지 절약 운동도 적극 추진하기로 하였다.

이와함께 해운업계에서는 경제속력 유지를 통해 에너지절감을 도모함은 물론, 수출입화물의 적기수송을 위해 최선을 다할 것을 경의했다.

아울러, 교통 및 해운 · 물류업계는 에너지시민연대(시민단체)와 "에너지절약 실천 국민행동" 실천협약서를 체결하고, 10억리터 석유 모으기 행사 동참, 에너지 절감형 경제운전 실천 등으로 에너지 및 온실가스 10% 감축운동에 적극 참여하여 에너지절약 운동에 솔선수범하기로 하였다.

특히, 이 날 행사에서는 지난 2007년도 에너지절약 대통령상을 수상한 (주)동양고속운수에서 운수업체의 에너지 절약사례를 발표하여 큰 관심을 끌었다.

정종환 국토해양부 장관은 격려사를 통해 "교통 및 해운 · 물류업계가 에너지 절약 등에 앞장서 고유가 등으로 어려운 경제위기를 극복하는데 일익을 담당할 것으로 믿는다"며, "금번 결의대회를 통해 어려운 경제위기를 슬기롭게 극복하여 국가경제와 교통 및 해운 · 물류 업계 발전의 계기가 되기를 바란다"고 말했다.

선협 이진방 회장, 제2회 대한민국 해양대상 수상

우리 해운산업 발전과 국제적인 위상제고에 기여

해양산업발전협의회(해양협)와 부산일보사가 제정하고 코스모스쉽핑이 후원하는 제2회 대한민국 해양대상 수상자로 한국선주협회장인 대한해운 이진방 회장이 선정돼 7월11일 부산일보 강당에서 시상식이 열렸다.

해양협과 부산일보는 이날 "이 회장이 지난 2003년 대표이사로 취임한 이후 연속 흑자경영으로 대한해운을 국제경쟁력을 갖춘 국내 대표 해운기업으로 성장시킨 공로를 인정받아 수상자로 선정했다"고 밝혔다. 이 회장은 서울대 경영학과를 졸업한 뒤 삼성에 입사해 삼성코닝 이사를 역임했으며, 1992년 대한해운 이사를 시작으로 상무와 전무를 거쳐 2003년 대표이사 사장으로 취임했다.

이 회장은 탁월한 경영능력을 발휘해 지난 1997년 IMF때 위기에 직면한 회사를 회생시킴은 물론, 2007년부터 한국선주협회 회장을 맡아 활발한 대외활동을 벌이며 한국 해운산업의 발전과 국제적인 위상을 높이는데 기여했으며, 한국해양대학교에 5억원의 장학금을 기탁하는 등 사회공헌활동에도 적극 나서고 있다.

이와 함께 제2회 부산해양과학기술상 학술부문에는 부산대 첨단조선공학연구센터 소장 전호환 교수가 선정됐으며, 산업부문에서는 ㈜바이넥스 천연물연구소 전경동 선임연구원이 선정됐다. 또 제2회 부산해양과학기술상 우수논문상 박사부문에는 부산대 생명공학과 조현국씨가, 석사부문에는 해양대학교 해양환경생명공학부 안광욱씨가 각각 선정됐다.

이날 해양대상을 수상한 이진방 대한해운 회장을 대신하여 참석한 김창식 사장은 수상소감을 통해 "이런 과분한 상은 제가 특출나게 뛰어나서가 아니라 회사 임직원 및 선주협회 회원사들의 지원과 협력 덕택"이라는 입장을 전달했다.

이날 오후 부산일보사 10층 대강당에서 열린 대한민국 해양대상 및 부산해양과학기술상 시상식에는 이재균 국토해양부 제2차관, 허남식 부산시장, 제종모 부산시의회 의장, 김종렬 부산일보 사장, 오거돈 한국해양대 총장, 김창식 대한해운 사장, 김정훈 한진중공업 부회장, 강의구 코스모스쉽핑 회장, 임갑표 C&그룹 수석부회장, 신용주 삼호그룹 회장을 비롯해 해양협 회원과 해운 및 항만업계 CEO 등 관계자들이 대거 참석했다.

서해안 유류오염사고 선박 선원억류 국제이슈로 부각

국제해사기구와 국제민간해운단체 잇따라 항의성명

서해안에서 대형유류오염사고를 일으킨 'Hebei Spirit' 호 선원 억류문제가 국제적인 이슈로 부각되고 있어 이에 대한 대책마련이 시급한 것으로 지적되고 있다.

서해안 해상에서 묘박중인 홍콩선적 유조선 'Hebei Spirit' 호는 지난 2007년 12월7일 해상크레인을 적재한 1만1800톤급 부선과 충돌하면서 왼쪽 오일탱크에 3개의 구멍이 생겼으며 여기에서 1만500톤의 원유가 유출되는 초대형 유류오염사고를 초래했었다.

이 사고는 결국 법정 소송으로 이어졌으며, 금년 6월23일 형사소송 1심 판결에서 삼성중공업 예인선 관련자측에 유죄를, Hebei Spirit측에 무죄를 선고했다. 재판부는 단일선체 유조선의 항해는 국가에서 허용된 사항으로 과도한 경계요구가 불가하며, 충돌상황에서 유조선이 취할 조치가 제한적이었다는 점을 들어 무죄를 선고했다.

이에 삼성중공업과 예인선단 선장 등은 6월25일 항소장을 제출했다.

하지만, 문제는 'Hebei Spirit' 호 선장과 1등항해사의 출국금지에 따른 국제적인 원성이 점차 높아짐에 따라 국제분쟁으로 부각될 가능성이 점차 높아지고 있다는 것이다.

법무부는 이 사고와 관련하여 금년 1월말에 'Hebei Spirit' 호 선장 차울라(37, 인도)씨와 1등항해사 체탄 시암(34, 인도)씨에 대해 3개월 출국정지 조치를 내렸으며, 3개월씩 출국정지 재연장 조치를 취하고 있다.

법무부의 이같은 조치에 대해 Hebei Spirit호 선장과 1등항해사는 지난 7월8일 서울행정법원에 출국정지기간 연장처분 취소소송을 제기하였다. 재판중 출국하지 않을 것이 명백함에도 단순히 행정편의를 위해 법무부가 출국정지기간을 3개월 연장한 처분은 재량권 남용이라며 변호사를 통해 소를 제기했다.

이처럼 'Hebei Spirit' 호 선장과 1등항해사에 대한 출국정지 조치가 장기화됨에 따라 국제해사기구(IMO)를 비롯하여 국제운수노련(ITF), 국제해운회의소(ICS), 국제해운연맹(ISF), 발틱국제해운회의소(BIMCO), 국제탱커선주협회(INTERTANKO) 등 국제기구 및 해운관련 국제민간단체들은 성명을 통해 사고선박 선원의 억류해소를 촉구하고 나섰다.

특히, 이들 국제민간단체들은 무죄선원의 비합리적, 불공정한 역류에 대해 한국법원에 엄중 항의하는 한편, 억류조치 해제를 위한 IMO의 동참과 선원들의 즉각적인 귀국을 강력히 촉구했다.

이와함께 인도 정부는 지난 7월17일 인도에서 열린 한-인도 해운회담 실무작업반회의에서 인도 선원의 조속한 억류해제를 위해 한국 정부와 선주협회가 협조하여 줄 것을 요청했다.

또한, UN기구인 IMO의 E. Mitopoulos 사무총장은 주영국 한국대사관을 통해 사고선박 선원의 조기귀국을 우리 정부에 요청했다. E. Mitopoulos IMO 사무총장은 지난 7월23일 주영대사관 국토해양관의 면담을 요청하여 태안 인근에서 발생한 유류오염사고로 인해 현재 한국에 억류되어 있는 2명의 'Hebei Spirit' 호 선원의 조기귀국을 위해 우리 정부가 적극 협조하여 줄 것을 요청했다.

2008년 3/4분기 해운시황 전반적으로 보합세 유지예상

KMI '2008년 3/4분기 해운시황 동향 및 전망' 발표

2008년 3/4분기 해운시황은 보합세를 유지할 것으로 전망되고 있다. 특히 정기선시황은 운임이 전분기에 비해 소폭 상승하나, 유가상승에 따른 연료비 부담증가와 물동량 증가세 둔화에 따른 공급과잉으로 인해 채산성이 악화될 것으로 예상된다. 부정기선화물선시황도 전분기에 비해 하락한 뒤 4/4분기에 다시 상승할 것으로 예상되며, 유조선시황은 비교적 강세를 지속할 것으로 전망되고 있다. 다음은 한국해양수산개발원(KMI)이 최근 발표한 '2008년 3/4분기 해운시황 전망'을 요약정리한 것이다. (편집자 주)

Ⅰ. 정기선 해운시장 동향 및 전망

1) 정기선 해운시장 동향

2008년 2/4분기 세계 정기선시장은 전반적으로 물동량이 하락한데다 운임은 보합세를 유지하는 등 부진한 양상을 보였다.

이 기간중 각 항로별 시장동향을 살펴보면, 태평양항로는 미국의 서브프라임 사태 영향과 국제유가의 상승으로 인한 경제활동위축으로 컨테이너 물동량은 예년과 유사한 수준을 유지했으며, 유럽항로는 EU지역 경제의 성장세 둔화 속에서 컨테이너 물동량은 부분적으로 증가를 보였다.

▶ 태평양항로 시장동향

2008년 전반기에 미국경제는 경기저점을 통과하고 하반기에는 행정부와 의회의 경기부양책, FRB의 금융정책이 효과를 발휘할 것으로 보이나, 2008년 내 본격적인 경제성장을 기대하기는 어려울 것으로 전망되고 있다.

특히, 세계 해상 컨테이너 물량을 주도하고 있는 미국의 2008년 1~4월 총수입액은 6,939억달러로 전년 동기 대비 12.6% 증가했으나, 대아시아 수입은 정체상태이다.

미국의 대아시아 5개국(대한민국, 중국, 일본, 대만, 홍콩) 수입액은 2008년 1~4월에 1,793억 1,900만달러로 전년동기 대비 2.8% 증가하는데 그쳤다. 그동안 미국의 대아시아 수입금액은 전년동기 대비 13~15%씩 증가했으나, 2008년에 들어 증가추세가 급격히 감소했다.

지난 2007년 태평양항로의 컨테이너물동량은 1,907만 TEU로 전년 대비 5.1%가 증가했으나, 2008년 상반기 물동량은 전년동기와 유사한 수준으로 증가세는 고사하고 마이너스 성장으로 전환되는 양상을 보이고 있다.

이처럼 태평양항로의 물동량이 감소함에 따라 선복량도 2008년 상반기에 2007년 하반기에 비해 5.4% 감소하는 등 조정국면에 진입했다.

아시아-북미 서안의 경우 2007년 10월에 27만 9,433TEU의 선복이 투입되었으나, 2008년 1월에는 4.8% 감소한 26만5,929TEU의 선복이 공급되었다. 아시아-북미 동안의 경우 2007년 10월에 8만1,735TEU의 선복이 투입되었으나, 2008년 1월에는 7.5% 감소한 7만5,585TEU의 선복이 공급되었다.

따라서 아시아-북미항로에서는 2008년에 1만 9,651TEU의 선복량 감소가 이루어졌고, 이는 2007년 하반기에 비해 5.4%의 선복량이 감소한 것이다.

[태평양항로 투입선복량 공급추이] (단위 : TEU)

항 로	2007. 1	2007. 4	2007. 10 (A)	200 8.1 (B)	선복량 변화 (B/A)
아시아/북미서안	277,810	270,939	284,764	265,929	-4.8%
아시아/북미동안	72,501	70,618	77,972	75,585	-7.5%
태평양항로 전체	350,311	341,557	362,736	341,514	-5.4%

(자료) American Shipper, 2008. 1.

이같은 선복공급량의 감소로 태평양항로의 운임은 2008년 상반기까지 부분적으로 상승하기도 했다. 해운전문지 CI(Containerisation International)에 따르면, 태평양항로의 운임은 2007년 2/4분기부터 상승하기 시작하여 2008년 1/4분기에도 1.1~8.4%까지 상승했다.

한편, 중국 상해항운교역소의 컨테이너 운임지수(CCFI; China Containerized Freight Index)에 따르면, 태평양항로의 2008년 상반기 운임은 2007년 하반기에 비해 부분적으로 상승한 것으로 나타났다. CCFI는 지난 2007년 하반기 평균 1,185.27을 기록했으나, 2008년 상반기에는 1,192.45를 기록하여 6.88 포인트가 상승했다.

그리고 동 기간에 북미서안은 1,087.51에서 1,105.51로 상승했지만, 북미동안은 1,283.63에서 1,279.39로 하락, 태평양항로에서 동안과 서안의 운임이 달리 움직였다.

▶ 유럽항로 시장동향

2008년 EU 경제성장률은 서브프라임 여파로 인한 신용경색, 유로화 강세, 고유가 및 고금리 등의 영향으로 2007년의 2.9% 보다 낮은 1.8~2.0% 전후가 될 것으로 예상되는 등 전반적으로 전년보다 부진할 것으로 전망되고 있다. 사실상 올들어 아시아-유럽항로의 컨테이너물동량 증가세가 둔화되고 있다.

미국의 서브프라임 사태 여파로 인한 금융시장 리스크 증가, 기준금리 인상과 신용경색 확대에 따른 가계부채 증가 및 주택경기의 부진, 주요 회원국들의 재정적자 문제와 복지 축소를 중심으로 하는 개혁정책 추진 등이 서서히 EU의 경제성장에 영향을 미치고 있다.

그 영향은 물동량 증가세의 둔화로 나타나고 있다. 극동 아시아-유럽항로 컨테이너물동량 (W/B)은 전년동기 대비 10% 증가한 것으로 집계됐다.

아시아-유럽항로의 2008년 1~5월 컨테이너 물동량(동맹분)은 북유럽행이 8% 증가한 257만 TEU, 지중해향이 14% 증가한 147만6,000TEU 등 총 405만6,000TEU로 전년대비 10% 증가했다. 동 항로의 물동량은 2006년에 12.7%, 2007년에 15.0% 각각 증가했었다.

한편, 유럽항로의 운임은 물동량 증가세 둔화의 영향으로 2008년 1/4분기부터 하락세로 돌아섰다. 하지만, 아시아-유럽항로의 운임이 물동량 불균형에도 불구하고 예년에 비해 비교적 높은 수준에서 유지되고 있다.

아시아-유럽항로 중 동향항로(E/B)의 2007년 4/4분기 운임은 전분기 대비 16% 상승한 20피트 컨테이너 1개당 905달러를 기록했으며, 서향항로(W/B)도 5% 상승하였다.

2008년 1/4분기 운임은 동향항로의 경우 7% 상승한 968달러/TEU를 기록했지만, 서향항로의 경우 5% 하락한 2,021달러/TEU를 기록했다.

중국 컨테이너 운임지수(CCFI; China Contain-

[아시아-유럽항로 컨테이너의 선적지별 물동량] (단위 : TEU, %)

항 로	선적지	물동량 (2008.1~5월)	증감율	점유율
북유럽행	중국	1,543,000	12%	60%
	홍콩	140,500	6%	6%
	한국	140,000	10%	
	일본	216,000	12%	
	베트남	129,000	4%	
	태국	113,000	2%	
지중해행	중국	960,000	15%	
	한국	129,600	29%	
	일본	86,000	21%	

erized Freight Index)는 유럽항로의 경우 2008년 3월까지 운임이 상승하여 절정을 이룬 후 하락했으나, 4월부터는 안정세를 유지하고 있는 것으로 분석되고 있다.

▶ 근해항로 시장동향

(한-중항로)

2008년 상반기중 한중항로의 수출운임은 소폭 하락했으며, 수입운임은 약보합세를 기록했다. 특히, 전문가 패널 조사결과, 금년 2/4분기 한중항로의 운임은 수출항로에서 2008년 1/4분기 대비 평균 0.9 포인트 하락했으며, 수입항로에서는 0.2 포인트 가량 떨어져 약보합세를 나타냈다.

(한-일항로)

한일항로는 선적물량상한제(Ceiling 제도) 시행에 따른 선복 조정에 따라 금년 1/4분기에 이어 2/4분기에도 현저한 운임개선 효과를 달성했다.

전문가 패널 조사결과, 올 해 2/4분기 운임은 2008년도 1/4분기 대비 수출항로에서 11.6 포인트, 수입항로에서 9.8 포인트씩 상승한 것으로 나타났다.

한편, 수요측면에서는 5월 장기휴일(Golden Week) 기간의 물량 감소 및 농기계 제품 등 계절성 물량의 감소에도 불구하고, 엔화 강세 및 전통적인 성수기로 수출물량이 증가하여 1/4분기 대비 또는 전년동기 대비 물동량이 소폭 상승했다.

[한중항로 물동량 증감추이(1~5월)] (단위 : TEU, %)

구분	2008년			2007년			증감률(%)		
	적	공	소계	적	공	소계	적	공	소계
1월	357,673	90,153	447,826	310,149	78,400	388,549	15.3%	15.0%	15.3%
2월	282,092	65,070	347,162	290,502	69,106	359,608	-2.9%	-5.8%	-3.5%
3월	379,012	85,537	464,549	317,512	61,346	378,858	19.4%	39.4%	22.6%
4월	370,534	92,616	463,150	373,561	85,539	459,100	-0.8%	8.3%	0.9%
5월	360,803	96,668	457,471	365,351	97,134	462,485	-1.2%	-0.5%	-1.1%

(자료) SP-IDC.

[한일항로 물동량 증감추이(1~5월)] (단위 : TEU, %)

구분	2008년			2007년			증감률(%)		
	적	공	소계	적	공	소계	적	공	소계
1월	143,441	54,922	198,363	135,434	59,386	194,820	5.9%	-7.5%	1.8%
2월	141,223	54,847	196,070	135,988	54,840	190,828	3.8%	0.0%	2.7%
3월	162,436	57,448	219,884	146,104	60,900	207,004	11.2%	-5.7%	6.2%
4월	152,795	65,498	218,293	151,859	62,828	214,687	0.6%	4.2%	1.7%
5월	157,428	65,259	222,687	143,023	61,018	204,041	10.1%	7.0%	9.1%

(자료) SP-IDC.

(동남아항로)

금년 2/4분기 동남아항로는 1/4분기와 비교하여 수출운임이 소폭 상승했고, 수입운임은 소폭 하락했다. 전문가 패널 조사에 따르면 수출운임의 경우 전 분기 대비 평균 1.5 포인트 상승했고, 수입운임의 경우 평균 1.4 포인트 정도 소폭 하락했다.

이러한 수출운임의 소폭 상승세는 공급면에서 선대 합리화를 통한 베트남, 태국, 홍콩과 한국간 선복량 축소가 주요 원인이 되었고, 수요 측면에서 베트남, 태국 중심으로 원자재 및 건설자재(타일, 목재 등)의 수출물량이 증가하였고, 계절성 물량 또한 증가했기 때문이다.

동남아항로의 4, 5월 물동량을 살펴보면, 전년동월 대비 14.4%(21만9,763TEU → 25만1,441TEU), 17.8%(20만 5,133TEU → 24만 1,614TEU)로 높은 성장률을 보이고 있다.

※ 주 : 동남아항로 주요 대상국가는 대만, 중국(홍콩만 해당), 태국, 베트남, 말레이시아, 싱가포르, 인도네시아, 필리핀 등 8개국임.

2) 정기선 해운시장 전망

▶ 아시아-태평양항로 시황전망

미국경제는 2008년 전반기에 미국경제는 경기저점을 통과하는 것으로 분석되는 가운데 하반기에는 행정부와 의회의 경기부양책, FRB의 금융정책이 효과를 발휘할 것으로 예상되나, 본격적인 경제성장을 기대하기는 어려울 것으로 전망된다.

기존의 미국 거시경제 불황 분석과 최근 미국 경기침체의 정도로 볼 때 저성장 탈출과 본격적인 경제성장은 2010년에 가서야 가능할 것으로 예상되고 있다.

하지만, 미국의 경기침체 분위기 지속에도 불구

[동남아항로 물동량 증감추이(1~5월)] (단위 : TEU, %)

구분	2008년			2007년			증감률(%)		
	적	공	소계	적	공	소계	적	공	소계
1월	193,089	27,168	220,257	179,971	36,888	216,859	7.3%	-26.4%	1.6%
2월	188,488	27,053	215,541	170,371	23,028	193,399	10.6%	17.5%	11.4%
3월	219,922	36,779	256,701	184,418	29,501	213,919	19.3%	24.7%	20.0%
4월	213,245	38,196	251,441	199,387	20,376	219,763	7.0%	87.5%	14.4%
5월	202,62	0	38,994	241,614	183,697	21,436	205,133	10.3%	81.9%

(자료) SP-IDC.

하고, 극동－북미항로 물동량은 2010년까지 5.7% 증가할 것으로 전망된다.

극동－북미항로의 해상컨테이너물동량은 2008년에 1,962만TEU, 2010년에 2,190만TEU로 증가하는 등 2010까지 연평균 5.7%의 증가세가 예상된다.

동향항로(E/B)는 2008년에 1,623만TEU, 2010년에 1,714만TEU로 2010년까지 매년 5.8%의 성장세를 이어갈 것으로 보이며, 서향항로(W/B)의 경우 2008년에 431만TEU, 2010년에 477만TEU로 2010년까지 연평균 5.7%의 완만한 성장세를 유지할 것으로 예상된다.

특히, 태평양 수출항로(E/B)에서는 전통적인 성수기인 금년 3/4분기에는 물량의 완만한 증가가 예상되지만 예년과 같은 선복부족 현상은 기대하기 어려울 것으로 전망된다.

8월 베이징 올림픽 전후한 중국 정부의 환경관련 규제로 북중국발 물량의 일부 감소가 예상되나, 전반적인 E/B항로 물동량은 증가세로 반전될 것으로 보인다.

하지만, 공급측면에 있어서도 유럽-지중해항로 대형선 투입에 따른 선복이동으로 태평양항로에 부분적인 선복증가가 예상되고 있다.

한편, 태평양 수입항로(W/B)에서는 유가강세, 원자재 가격상승에 따른 아시아국가의 물가상승 압박 및 구매력 저하로 물동량 증가세가 둔화될 가능성이 높은 것으로 점쳐지고 있다. 베이징 올림픽 이후 중국의 내수시장 확대에 따른 수입증가 요인이 있으나, 추가선복 투입이 없어 선복부족 및 컨테이너 부족현상이 지속될 것으로 예상된다.

이에 따라 태평양항로 운임은 양방향 모두 상승세가 기대되고 있다. 북미동향(E/B) 운임지수는 올해 2/4분기 110.4 포인트에서 3/4분기에 113.2 포인트로 2.8 포인트 상승할 것으로 전망된다. 그리고, 북미서향(W/B) 운임지수는 2/4분기 118.4 포인트에서 3/4분기 124.8 포인트로 6.4 포인트 상승할 것으로 전망되고 있다.

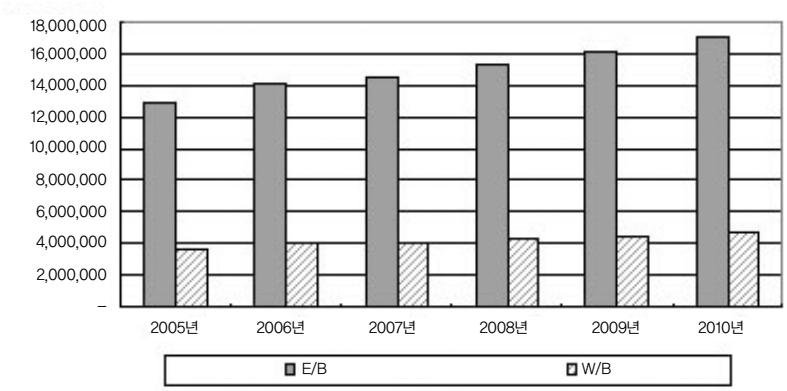
▶ 유럽항로 시황전망

EU 주요 회원국들의 2008년 경제성장률은 2007년보다 낮아지며, 특히 그동안 고성장을 보여왔던 영국과 스페인의 성장률 하락폭이 클 것으로 예상된다. 이에 따라 아시아-유럽항로의 물동량 증가율이 전년도에 비해 크게 둔화될 것으로 전망된다.

KMI는 아시아－유럽항로의 컨테이너물동량은 2008년에 2,265만TEU, 2010년에 2,609만TEU로 증가하는 등 2008년 이후 연평균 7.3%의 비교적 높은 증가세를 나타낼 것으로 전망했다. 하지만, 2007년 증가율 15%에 비하면 크게 둔화된 수준이다.

동향항로(E/B)는 2008년에 569만TEU, 2010년에 663만TEU로 2010년까지 매년 7.0%의 성장세를 이어갈 것으로 예상되며, 서향항로(W/B)의 경우 2008년에 1,686만TEU, 2010년에 1,946만TEU

[극동-북미항로 컨테이너물동량 전망] (단위 : TEU)



(자료) Containerisation International 2008. 5.

로 2010년까지 연평균 7.4%의 성장세를 유지할 것으로 보인다.

2008년 3/4분기중 유럽항로의 운임은 수출(W/B)의 경우 하락하나, 수입(E/B)의 경우 소폭 상승할 것으로 전망된다. 유럽동향(E/B) 운임지수는 올해 2/4분기 100.3 포인트에서 3/4분기에 100.9 포인트로 0.6 포인트 상승할 것으로 예상된다.

이에 반해 유럽서향(W/B) 운임지수는 2/4분기 117.0 포인트에서 3/4분기에 114.4 포인트로 2.6 포인트 하락할 것으로 전망된다.

▶ 근해항로 시황전망

한중항로의 경우 수출운임은 소폭 하락하나, 수입운임은 약보합세를 지속할 것으로 전망된다. 전문가 패널조사 결과, 한중항로의 3/4분기 운임은 수출항로가 2/4분기 대비 1.0 포인트 하락하고, 수입항로는 전분기 대비 0.5 포인트 하락하여 유사한 수준에서 약보합세를 유지할 것으로 예상된다.

전문가 패널들은 시황 상승요인으로 선복량 추가 투입없이 유류할증료 인상 등을 지적했으며, 시황 하락 요인으로는 △북경올림픽에 따른 검색 강화 등으로 인한 북중국 물동량 감소 △여름철 비수기에 의한 계절적 요인 등을 지적했다.

또한, 한일항로의 경우는 수출과 수입운임 모두 하락할 것으로 전망했다. 전문가 패널조사 결과, 한일항로의 3/4분기 운임은 수출항로가 2/4분기 대비 3.3 포인트 하락하고, 수입항로는 0.8 포인트 소폭 하락할 것으로 예상된다.

한일항로 운임상승 요인으로는 △계절성 물량인 농기계 등의 수입 집중현상 △한신(오사카, 고베)항로의 선복 통폐합 등 선복 감축 및 조정이 있으며, 시황하락 요인으로는 한국, 일본 양국의 여름휴가 등으로 인한 비수기 진입에 따라 물량 감소 및 집하 경쟁 심화 등을 들 수 있다.

이밖에도 동남아항로의 수출운임은 소폭 상승하나 수입운임은 소폭 하락할 것으로 전망됐다. 전문가 패널조사 결과, 2008년 3/4분기 동남아항로의 운임은 수출항로의 경우 전분기 대비 약 0.6 포인트 소폭 상승하고, 수입항로의 경우는 0.7 포인트 소폭 하락할 것으로 전망된다.

금년 3/4분기 동남아항로 시황상승 요인으로는 △6월 중단된 수출물량의 7월 집중 현상 △ 베트남행 물량증가 지속 △항만 적체 및 농무 등에 따른 선복부족 현상 △선복 축소 및 폐지 움직임 등으로 전망된다.

그리고, 시황 하락요인으로는 △전통적 비수기로의 진입 △베트남 경제위기에 따른 교역위축 △유류할증료의 지속적 상승에 따른 화주와의 마찰 등을 꼽았다.

II. 건화물선 시장동향 및 전망

1) 건화물선 시장동향

▶ 롤러코스트형 장세지속

2008년도 2/4분기 건화물선 시황의 특징을 한 단어로 요약하면 롤러코스터형의 등락폭을 보였다는 점이다. 2/4분기 건화물선 운임지수인 BDI(Baltic Dry Index) 지수는 7,890 포인트에서 출발하여 6월 초 1만1,612 포인트까지 상승하였으나, 이후 급락세를 보여 9,000 포인트대로 하락하였다.

1/4분기에는 1만270 포인트에서 출발하였으나, 1월말 5,615 포인트까지 하락한 이후 상승세로 전환하여, 5월 16일 1만1,459 포인트로 사상 최고치를 기록한 이후 5월20일 1만1,793 포인트까지 상승하였으나, 1개월 후인 6월17일 지수는 9,413 포인트로 2,380 포인트 가까이 하락하였다.

건화물선 시황이 단기적으로 롤러코스터형을 보이는 것은 펀터멘탈이라 할 수 있는 장기수급은 안

정적인데 비해, 단기적으로는 FFA 투기자금 유입과 함께 주요 거래화물인 철광석, 석탄 등에 대하여 수요와 공급이 모두 과점적 시장 형태로, 공급자와 수요자의 행동에 따라 운송수요가 급격히 변동하고 있기 때문인 것으로 분석된다.

▶ 케이프사이즈형이 시황강세 주도

금년 상반기중 건화물선 시황은 케이프사이즈형이 주도한 것으로 분석되고 있다. 특히, 금년 2/4분기 건화물선의 시황은 대형선박인 케이프사이즈 선형이 주도했는데, BCI (Baltic Capsize Index)는 1월말 7,189 포인트까지 하락하였으나, 6월초 1만9,687 포인트로 무려 2.7배 상승하였다. 동기간 동안 파나막스 선형은 1.7배, 핸디막스 선형은 1.5배 정도 상승하였다.

또한, BCI가 6월5일 1만9,687 포인트를 기록한 이후 보름 만에 1만3,858 포인트로 급락하기도 하는 등 건화물선 시황변화를 주도한 것으로 분석되고 있다. 케이프사이즈선형이 건화물선 시황을 좌우하는 것은 중국 철강산업의 성장에 따라 철광석, 석탄 등에 대한 운송수요가 증가하고 있기 때문이다.

▶ 불가항력으로 인한 시황하락

금년 1/4분기에는 호주의 홍수사태, 중국의 폭설, 브라질의 Sepetiba 항만사고로 인한 폐쇄, 남아프리카공화국의 전력난 등에 따라 선적 불능사태가 야기되어 전반적으로 화물량 거래가 감소되면서 하락세를 보였다.

2/4분기 들어와서는 이러한 불가항력에 의한 선적지연이 해소됨과 동시에 대기물량의 운송수요 등에 힘입어 운임상승을 견인하였다. 특히, 올해 1월 중순까지 선적불능이었던 브라질의 Itaguai항에서 철광석 선적이 재개됨에 따라 운송수요가 증가하였다.

▶ 중국 철광석 수요변화가 시황좌우

중국의 철강산업은 1995년 세계 생산량의 12.5%에 불과하였으나 2007년 세계 생산량의 36.7%를 생산하고 있다. 이러한 중국 철강산업의 성장으로 인해 원자재인 철광석과 석탄에 대한 운반수요가 증가하였다.

중국은 금년 상반기 전년대비 22.5% 증가한 2억3,000만톤의 철광석을 수입하여 건화물선의 운임을 견인하였다. 하지만, 중국의 철광석 수입량은 금년 4월 4,285만톤에서 5월 3,891만톤, 6월 3,779만톤 등으로을 기록하는 등 수입량이 점차 줄고 있다.

이에 따라 6월초까지 상승세를 보이던 건화물선 시황이 6월에는 중국의 철광석 수입 감소에 따라 하락세로 전환하였다.

한편, 금년 1/4분기에는 미국의 서브프라임 모기지론 부실사태로 인한 신용경색과 실물시장의 위축 우려로 건화물선 시장 거래를 전반적으로 위축시켰다. 이로 인해 촉발된 신용경색 및 경기침체 우려로 심리적인 위축이 단기적으로 시황을 하락시켰으며, FFA 시장에서도 투기자금이 빠져나가면서 약세를 면치 못하였다.

그러나 지난 2월 이후 건화물선 시황이 개선되면서 전체적으로 심리적인 요인이 개선됨에 따라 현물시장과 FFA 시장에서 동시 상승하면서 운임상승의 기폭제 역할을 하고 있다.

▶ 철광석 가격협상관련 톤-마일 증가

브라질-극동(한중일) 국가간의 철광석 도입가격 65% 인상 타결 이후 브라질발 철광석 화물이 증가하였다. 반면에 호주의 경우 지난 6월까지 철광석 가격협상이 지연되면서 중국의 철광석 거래업자들이 시세차익을 노리면서 사재기 차원에서 물량을 확보하고자 하였으며, 이에 따른 브라질로의 수입선 전환으로 톤-마일이 상대적으로 증가하였고, 그 결과 운임이 상승하였다.

일각에서는 호주의 BHP, Rio Tinto 등 메이저 철광석 업체들이 중국과의 가격협상을 유리하게 이

끌기 위해서 전략적인 시황상승을 이끌었다는 설도 제기하고 있다. 이는 극동-브라질의 건화물선 운임이 상승하는 경우, 호주 철광석의 가격상승에 유리하기 때문이다.

▶ 신조선의 인도지연

신조선의 인도지연도 벌크시황 상승세에 주요한 역할을 하였다. 이는 2008년도 하반기 이후 신조선 인도가 꾸준하게 증가될 것으로 예상되었으나, 철광석 가격이 인상되면서 철강재 인상이 불가피해졌다.

이에 따라 후판 가격 상승 등으로 신조선 인도가 지연될 수 있다는 분석이 제기되었으며, 또한 중국을 중심으로 한 신흥조선소의 기술 및 유동성 문제 등으로 인하여 신조선 인도가 지연되었다.

이와 함께 중국 후동 조선소 크레인 붕괴사고로 선박인도가 지연되었는데, 후동조선소의 수주잔량 96척 중 벌크선이 37척인 것으로 알려졌다.

2008년 1/4분기에 계획된 신조선박 120척 중 65척(54.17%)만 인도된 것으로 알려졌는데, 이러한 신조선 인도지연이 시황상승 요인으로 작용하였다.

▶ 중국 항만내 철광석 재고량 급증

중국 정부는 자국 항만내의 적정 재고량을 초과한 철광석이 효율적인 항만운영을 저해하는 주요인으로 보고, 초과재고량을 해소할 것을 각 항만에 지시하였다. 이에 따라 건화물선의 운임이 하락하기 시작하였다.

중국의 국가발전개혁위원회는 철광석 재고량을 해소하기 위한 조치로서 각 항만에 대하여 재고량, 화주명단, 화물도착 시간 등의 정보를 6월20일까지 중앙정부에게 보고할 것을 지시하였으며, 항만당국은 철광석의 초과 재고에 대한 비용을 부과하는 것과 동시에 화주들에게 철광석 재고를 가능한 한 빨리 소진해 줄 것을 요구하였다.

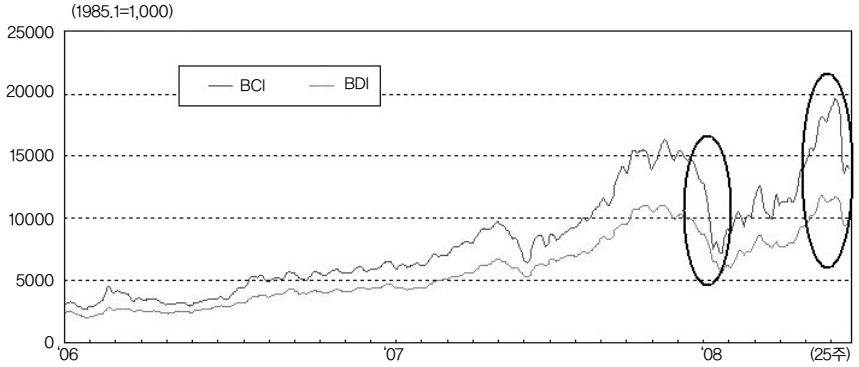
중국의 이같은 조치에 따라 당분간 철광석 화물의 운송수요가 감소될 것이라는 전망으로 인해 건화물선 케이프사이즈의 운임이 30% 폭락하는 등 파급효과가 크게 나타났다.

중국 정부의 이같은 조치는 5월부터 예견된 것으로, 5월초 중국 항만내 철광석 재고량은 약 8,000만톤으로 적정재고량의 2배 정도로 늘었다.

이에 중국의 국가발전개혁위원회가 야적료 인상을 발표하면서 철광석 재고량은 5월말 기준으로 약 6,400만톤으로 감소되었는데, 중국 당국자는 철광석의 수입이 계속 감소하고 있어 곧 적정재고 수준인 4,000만~5,000만톤으로 줄어들 것으로 전망하고 있다.

일각에서는 중국의 이 같은 조치가 철광석 가격협상에 대한 유리한 위치를 차지하기 위한 것이라는 분석이 나오고 있다. 철광석에 대한 수요가 풍부하여 협상력을 광산주가 가지고 있기 때문에 중국정부가 열세를 만회하기 위한 전략의 일환

[BDI 건화물선 종합운임지수 변화추이]



(자료) Baltic Exchange를 근거로 KMI 작성

으로 철광석 재고량 감소를 주문하였다는 것이다.

▶ 아르헨티나 곡물수송 수요 감소

전통적으로 2/4분기에는 남미 곡물시즌의 영향으로 운임이 상승하는 시기이나, 남미의 대표적인 곡물 수출국가인 아르헨티나의 농부 파업으로 곡물 운반 수요가 전체적으로 감소하였다.

아르헨티나의 중도좌익정부가 곡물수출세를 인상하겠다는 방침에 따라 아르헨티나의 농부들은 3개월에 걸친 파업을 하였다. 아르헨티나 농부파업은 곡물 운송수요 감소를 불러와 파나막스와 핸디막스의 운임과 용선료 하락을 불러왔는데, 6월 이후 운임하락 요인으로 작용하였다.

▶ 파나막스 화물량 증가로 상승세

캐나다-일본간 7만DWT급 파나막스 운임은 1/4분기 톤당 37.61달러에서 2/4분기 톤당 43.94달러로 상승하였다. 용선기간 1년의 파나막스사이즈급 건화물선 용선료도 1/4분기 5만5,923달러에서 2/4분기에는 6만3,614달러로 상승하였다.

2/4분기 파나막스사이즈 시황이 지난 1/4분기에 비해 높게 형성되었던 것은 △기본적으로 케이프시장의 운임 하락 요인과 크게 다르지는 않으나, 케이프시장의 지속적인 강세에 따른 동반상승이 이루어졌고 △중국-호주 철광석 회사간의 가격협상 지연으로 브라질에서의 선적이 증가하여 톤-마일이 증대하였고, 아울러 BHP, Rio Tinto 등 철광석 수출업자가 가격협상을 유리하게 이끌기 위하여 운임상승을 유도하였고 △기후변화로 인한 곡물생산량 감소로 인한 이집트와 중국향 곡물 운반수요가 증대하였기 때문으로 분석된다.

이와함께 △호주의 허리케인 영향으로 미동부로 석탄의 구매처가 변경하여 톤-마일이 증대한데다 △심리적인 요인개선으로 FFA 시장에서의 강세가 요인으로 분석되고 있다.

반면에 6월 이후 중국의 철광석 재고 소진, 아르헨티나 농부 파업, 미국의 홍수피해 등이 파나막스 운임이 하락세로 전환되었다.

▶ 핸디시장, 대서양항로 강세로 상승

2008년 2/4분기 핸디막스사이즈 용선료는 지난 1/4분기에 비해 전반적으로 상승하였다. 용선기간 1년의 핸디막스사이즈급 건화물선의 1일 정기용선료는 1/4분기 4만7,000달러에서 2/4분기 5만909달러로 상승하였다.

금년도 2/4분기 핸디시황은 태평양항로의 약세에도 불구하고 대서양항로의 초강세로 운임과 용선료가 지난 1/4분기에 비해 상승세를 보였다. 이는 △중대형선 시장의 영향이 가장 큰 것으로 파악되며 △브라질의 철광석 수출, 남미의 곡물 수출로 인한 대서양에서의 강세가 지속되었고 △미국의 경기침체로 인한 극동발 철강, 시멘트 수입 감소로 인한 태평양항로에서의 운임은 약세를 보였으나 이와 반대로 대서양항로에서의 선복량 감소로 운임이 상승되었기 때문으로 분석된다.

아울러 곡물, 석탄 등 각종 원자재 가격 상승으로 인한 선복수요 급증과 주요 항구의 체선심화로 인한 톤-마일 증대가 상승세 요인으로 작용하였다.

한편, 핸디막스 역시 6월 이후 하락세로 전환되었는데, 이는 아르헨티나 농부의 파업과 더불어 미국에서의 홍수로 인한 선적불능 등이 가격하락 요인으로 작용하고 있는 것으로 보인다.

2) 건화물선 시장전망

▶ 케이프사이즈 운임 단기 급등락 예상

금년 3/4분기 브라질-극동(일본) 16만5,000DWT급 철광석 운반선 운임은 톤당 78.06달러로 2/4분기 87.95달러에 비해 11.2% 하락할 것으로 전망된다.

또한, 용선기간 1년인 15만DWT급 케이프사이즈 건화물선의 1일 정기용선료도 3/4분기에 평균 12만3,111달러로, 2/4분기 12만7,000달러에 비해 3.1% 하락할 것으로 예상된다.

이와 같이 3/4분기 케이프사이즈 시황이 조정세를 보일 것으로 예상되는 이유는 △중국의 철광석과 석탄의 수요가 꾸준할 것으로 보이지만 △평균적으로 물동량이 감소되는 여름비수기(Summer Lull) 시즌이며 △중국 올림픽 기간 동안 공해유발 산업의 가동중단이 예상되기 때문이다. 이와함께 △가격협상 마무리로 인위적인 가격상승을 기대하기 어렵고 △중국의 철광석 재고 소진 정책이 계속될 것으로 예상되기 때문이다.

한편, 2008년 중 케이프사이즈 시황은 2007년 대비하여 보합세 또는 강세를 보일 것으로 전망된다. 이는 △중국의 철광석 및 석탄에 대한 꾸준한 수요 △호주의 체선으로 톤-마일 상승 기대 △중국 올림픽 종료 후 제철소 조업 정상화 △겨울철 난방용 석탄 수요 증대로 교역량 증가 예상 △중국의 신조선 인도 지연에 따른 선복량 부족이 예상되기 때문이다.

이에 따라 4분기에 상승세로 전환될 것으로 예상되며, 다만 단기적인 수급요인에 따라 큰 폭의 등락이 있을 것으로 예측된다.

▶ 파나막스사이즈 운임 보합세 예상

금년 3/4분기 캐나다-극동(일본) 7만DWT급 운반선 운임은 톤당 평균 43.08달러로, 2/4분기 43.94달러에 비해 1.96% 하락할 것으로 예상된다. 또한 용선기간이 1년인 파나막스사이즈 건화물선의 3/4분기 1일 정기용선료도 평균 6만3,338달러로, 2/4분기 6만3,614달러에 비해 0.43% 하락할 것으로 예상되어 대체적으로 보합세를 보일 것으로 예상된다.

이와 같이 3/4분기 파나막스사이즈 시황이 보합세를 보일 것으로 예측한 이유는 강세와 약세 요인이 공존하기 때문다.

강세요인으로는 △고유가로 인해 상대적으로 석탄수요의 지속적인 증대 △아르헨티나 농부파업으로 인한 곡물수출 지연화물 대기 △신조선 인도지연 등을 꼽을 수 있다.

반면에 약세요인으로는 케이프사이즈 선형과 마찬가지로 △철광석에 대한 수요가 감소할 것으로 예상되며 △중국이 베이징 올림픽 개최기간 동안 공해유발 공장의 가동을 중지시킬 것으로 예상되며 △미국경제의 더딘 회복으로 태평양항로의 운송수요가 감소될 것으로 예상되기 때문이다.

한편, 3/4분기 파나막스사이즈 시황은 2/4분기에 비해 보합 또는 약세를 보일 것으로 예상되지만 4/4분기에는 다소 강세를 보여 2007년과 비교할 때는 강보합세를 보일 것으로 전망된다.

이는 케이프사이즈 선형과 비슷한 요인으로서 △올림픽 폐막 이후 중국의 철광석 및 석탄수요가 회복될 것으로 예상되며 △항만의 체선 등으로 실질 선복량이 감소될 것으로 전망되는데다 △겨울철대비 석탄 수송량이 증대될 것으로 예상되기 때문이다.

▶ 핸디막스사이즈 강세 전망

금년 3/4분기 용선기간이 1년인 핸디막스사이즈 건화물선의 1일 정기용선료는 평균 5만3,875달러로 2/4분기 5만909달러에 비해 약 5.8%가 상승할 것으로 전망된다.

3/4분기 핸디막스사이즈 용선료가 이전 분기에 비해 상승할 것으로 보는 이유는 △1~2개월의 단기하락에도 불구하고 장기 용선료는 강세가 보일 것으로 예상되며 △8월 이후 북중미 곡물 수송수요가 증대되고 △중국 쓰촨성 지진 복구를 위한 운송수요가 확대됨은 물론 △신조선 인도지연으로 수급이 타이트할 것으로 기대되기 때문이다.

그러나, 미국의 경기부진으로 태평양항로는 여전히 약세를 보일 것으로 예상되며 대형선박의 운임이나 용선료 체결상황 등이 시장의 불안요소로 작용할 수 있을 것으로 분석되고 있다.

한편, 연중 핸디막스사이즈 용선료는 3/4분기 상승 후 하향안정화 될 전망인데, 2008년 스타트포인트가 전년보다 높기 때문에 2008년 연평균 용선료는 전년 대비 강세를 보일 것으로 전망된다.

이는 △핸디사이즈 선형의 경우 대형선의 시황 추세와 연동되어 있고 △타선형대비 신규인도되는 선박이 많지만 케이프사이즈나 파나막스의 선복수급불균형이 지속적이며 △중국의 꾸준한 수요 및 북남미의 곡물수출이 활기를 띨 것으로 예상되기 때문이다.

▶ 건화물선 주요지수 전망

금년 3/4분기 중 BDI지수는 2/4분기 대비 16.2% 하락할 것으로 전망된다. 건화물선 주요 선형별 운임에 기초한 BDI 종합운임지수는 금년 3/4분기에 8,233 포인트 전후로, 이전 분기 9,825 포인트에 비해 16.2% 하락할 것으로 예상된다.

건화물선의 주요 선형별 지수인 BCI, BPI 및 BSI 등도 다소 하락할 것으로 예상되는데, 특히 BCI는 전분기 대비 19.8% 하락하여 가장 큰 폭의 하락이 있을 것으로 보이며, BPI는 12.8%, BSI는 10.9% 하락할 것으로 전망도니다.

2008년 전체시황은 4/4분기에 다시 회복세를 보여 2007년도와 마찬가지로 강한 펀더맨탈을 바탕으로 전반적으로 낙관적인 시황을 유지할 것으로 전망된다. 다만, 중국의 경제성장, 원자재 값 폭등으로 인한 세계경제 불안정 등 시장을 위협하는 요소들도 상존하고 있어 단기적으로는 등락이 있을 수 있을 것으로 예견된다.

Ⅲ. 유조선 해운시장 동향 및 전망

1) 유조선 해운시장 동향

▶ 1/4분기 VLCC 시황 진정국면 유지

2008년 들어 세계 유조선 해운시황은 단기간에 하락하는 진정국면을 나타냈으며, 특히 아시아 주요국 용선주들의 이중선체 선박에 대한 선호도가 상승하여 단일선체 유조선 운임이 큰 폭으로 하락했다.

금년 1월 초까지 WS 250 포인트 대를 유지하던 중동-한국향 이중선체 VLCC 운임은 중반 이후 WS 90~100 포인트까지 하락했으며, WS 200 포인트 대를 유지하던 단일선체 운임의 경우에도 중순 이후 WS 70 포인트 대까지 하락했다.

2월 들어 VLCC 운임은 이중선체 WS 70~80 포인트 및 단일선체 WS 40 포인트까지 하락했으나, 구정 연휴를 기해 중순에는 소폭 반등하여 이중선체는 WS 110~120 포인트 및 단일선체 WS 80~90 포인트의 범위를 유지했으며, 2월말 VLCC 운임은 중동-인도향 이중선체가 WS 138 포인트 및 중동-태국향은 WS 98~100 포인트 수준에서 유지되었다.

3월 들어서도 유조선 시황은 진정국면이 지속된 가운데, 중동-극동향 VLCC 운임은 평균 WS 106 포인트로 전년동기 대비 29% 상승한 수준을 유지했다.

따라서 1/4분기 VLCC 시황은, 극동지역 구정 연휴 및 서구지역 부활절 연휴를 기하여 발생한 일시적인 등락을 제외하고는 큰 변화가 없는 상황이 이어졌다.

중동-극동향 VLCC 운임은 2008년 들어 3월 말까지 WS 90~130 포인트 대에서 등락했으며, 이중선체 및 단일선체 운임의 격차는 30~40 포인트가 유지되었다.

▶ 석유제품운반선시황 약세 지속

2008년 들어 석유제품운반선 시황도 약세가 지속되었으며, 싱가포르-일본향 3~4만톤(DWT)급 MR형 선박운임이 2월 중순에는 WS 185 포인트까지 하락했다. 이같은 하락세는 미국 및 유럽 등 주요국의 석유재고 회복, 석유제품 가격차이 축소 등으로 대서양항로에서 석유제품 물동량 및 수송수요 증가세가 둔화되었으며, 일본 및 한국 조선소를 중심으로 신조선 인도가 본격적으로 증가하면서 선복과잉에 대한 우려가 가시화되었기 때문이다.

특히, 중동-극동향 항로의 대형 석유제품운반선 운임도 약세가 이어졌으며, 연초에는 WS 240 포인트를 유지했던 중동-중국향 항로의 LR1형 선박운임이 2월 말에는 WS 178 포인트, LR2형 선박은 WS 153 포인트 수준까지 하락했다.

▶ 'Hebei Spirit' 호 사고도 시황에 영향

전통적인 비수기에 해당하는 1/4분기에는 유조선 해운시황이 큰 폭으로 하락하는 것이 일반적이나, 진정국면을 보인 금년 1/4분기 중동-극동향 VLCC 운임은 평균 WS 124.2 포인트로 예년에 비해 20% 이상 높은 수준을 유지했다.

중동-극동향 VLCC 운임의 1월, 2월 및 3월 평균치는 각각 WS 132.0, 120.0 및 116.7 포인트를 기록했다.

전문가 패널들은, 'Hebei Spirit' 호 원유유출 사고에 따른 이중선체 선호도 상승과 단일선체 VLCC를 중심으로 한 FPSO/VLOC 개조확대 등을 원인으로 보았다. 이를 통해 유조선 선복수급이 어느 정도 균형을 유지할 수 있었으며, 특히 이중선체 선주들의 자신감 회복과 주요 강성 선주들의 시장 지배력 확대도 이를 상당부분 뒷받침한 것으로 분석했다.

VLCC 운임이 이와 같이 비교적 높은 수준을 유지할 수 있었던 것에는 또한 이어지는 고유가 추세와 이에 따른 다양한 요소도 작용한 것으로 분석되었다.

▶ 2/4분기 들어 급상승 국면 전환

2008년 들어 전반적으로 진정국면을 나타냈던 유조선시황은 4월 첫째 주에 WS 77.5 포인트에 불과했던 중동-극동향 VLCC 운임이 셋째 주에는 WS 140 포인트에 이르고 마지막 주에는 WS 200 포인트를 돌파하는 등 급상승 국면으로 전환되었다.

4월 첫째 주 항로별 이중선체 VLCC의 운임은, 중동-일본향 WS 87.5 포인트 및 중동-한국향 WS 75.0 포인트에 불과했다. 4월 중반 이후 중동 수역에서 VLCC 성약실적이 증가하여 중동-극동향 VLCC 운임은 4월 셋째 주에 이중선체 평균 WS 125 및 단일선체 110 포인트 수준을 회복했다.

상승세는 이후에도 이어져서 특히 중동-극동향 VLCC 운임은 넷째 주 평균 WS 180 포인트 및 마지막 주에는 WS 200 포인트를 돌파하는 급등세가 이어졌다.

5월 이후 유조선 시황은 중동-극동향 VLCC 운임이 WS 180~220 포인트의 범위에서 등락했으며, 2분기로서는 유례가 드문 높은 수준을 유지했다. 6월 25일까지 금년 2분기 중동-극동향 VLCC 운임의 평균치는 WS 175.6 포인트이며, 이는 2001년~2007년까지 2분기 평균치 WS 76.0 포인트에 비해 131%가 높은 것이다.

▶ 세계 석유소비 및 수요증가세 둔화

지속되는 고유가로 세계 석유소비 및 수요 증가세가 점차 둔화되고 있는 가운데, 특히 국제 원유가격이 배럴당 120달러를 넘어서면서 실질적인 효과가 가시적으로 나타나는 것으로 분석되었다. 선진국을 중심으로 원유가격 상승분이 석유제품 가격에 본격적으로 반영되고 있으며, 미국 및 유럽 등 선진국의 석유소비 증가세가 실질적으로 둔화되고 있다.

미국의 경우 휘발유 수요의 최근 4주 이동평균이 전년 동기 대비 3.6% 감소한 것으로 나타났다. 이는 미국의 휘발유 수요가 19주 연속 전년 대비 감소하고 있음을 나타내는 것이며, 미국 소비자들은 카풀(car pool), 재택근무, 대중교통 이용 등을 통해 휘발유 소비를 줄이고 있는 것으로 알려졌다.

그러나 이와 같은 현상은 석유제품 소매가격이 상대적으로 낮게 유지되고 있는 중국, 인도 등 고성장 개발도상국에서 반감되어 세계 석유 소비 및 수요의 실질적인 감소로 이어지지는 못할 것으로 예상되고 있다.

특히 중국의 경우에 최근 모든 석유제품 가격을 일시적으로 16~18% 인상했음에도 불구하고 국내 수요는 크게 영향을 받지 않을 것으로 예상되며, 석유제품의 중국 국내가격이 국제가격에 비하여 여전히 크게 낮은 수준이어서 석유제품에 대한 수요 증가세가 둔화되지 않을 것으로 전망되었다.

OPEC은 세계 석유수요가 2006년 및 2007년에 일일 8,433만배럴 및 8,559만배럴에 이른 것으로 추정했으며, 2008년에는 일일 8,694만배럴로 전년대비 약 1.6% 증가하는 것으로 예측한 바 있다. 이같은 증가분의 4분의 3에 해당하는 일일 90~100만배럴은 중국, 중동, 인도 등 고성장 개도국 및 산유국에서 발생하고 있으며, OECD 국가는 증가세가 실질적으로 둔화되는 것으로 분석되었다.

2) 유조선 해운시장 전망

▶ 3/4분기 WS 150.0 포인트 전망

금년 3/4분기 중동-극동향 VLCC 운임은 전기대비 12.2% 하락한 평균 WS 150.0 포인트 수준으로 전망되었다. 국내 유조선시황 전문가 설문조사 결과, 금년 3/4분기 유조선 운임은 1/4분기에 비하여 다소 하락하지만 예년의 3/4분기 평균치에 비해서는 매우 높은 수준을 유지할 것으로 예상되었다.

▶ 원유 해상물동량 대폭적인 증가 희박

금년 2/4분기에는 국제유가가 유례없는 고공행진을 계속하는 가운데, 유조선 시황도 유례가 드문 급상승 추세를 나타냈으며, 이는 해운시장에서의 정상적인 수급조절 기능보다는 심리적 요인과 외부변수들이 주도하는 상황으로 변화시키고 있다.

해운수요에 있어서는 본원적인 선복수요의 증감보다는 투기자금의 유입이나 유가의 향방에 따른 소비패턴의 변화가 표면적인 수요의 규모를 결정하며, 선복량 공급에 있어서는 신조선 인도 및 노후선 해체 등을 포함한 통상적인 선복조절 기능보다는 벌크선 시황의 향방이나 투기자금의 유입에 의하여 노후선 해체가 지연되거나 다른 선종으로의 개조가 촉진되는 등 정상적인 해운시황의 변화에 부담으로 작용할 가능성이 크다.

특히, 지속되는 초고유가로 풍부한 외환보유고 및 수익성을 확보한 산유국들은 증산을 위한 적극적인 개발 투자는 지연시키고 있어 물동량 증가 가능성은 희박한 상황이다.

또한, 고유가에 따른 석유소비 억제 및 주요 산유국의 정정불안도 근본적으로 물동량 증가를 저해하는 요인이 되고 있다. 이에 따라 국제에너지기구(IEA)는 금년 세계 원유공급량 증가율을 기존의 3.1%에서 2.8%로 축소 조정했으며, 유조선 시황이 다소 진정될 수 있음을 시사했다.

▶ 이중선체 중심 선복증가 예상

금년 하반기에는 이중선체 선박을 중심으로 신조선 인도량이 증가하는 등 세계 유조선 선복량의 연간 증가율이 4.4%에 이르러 세계 석유 해상물동량 증가율을 상회할 것으로 보이는 등 어느 정도의 선복수급 안정이 예상된다.

그러나 벌크선 해운시장의 현재와 같은 초호황이 계속되면서 유조선의 FPSO/VLOC 개조가 활발히 진행될 경우에는 그 가능성이 상당부분 반감될 것

이며, 유조선 시황의 급격한 하락을 억제하는 방향으로 작용할 가능성이 큰 것으로 분석된다.

▶ 2008년 유조선시황 전망

2008년 VLCC 운임은 연평균 WS 151.6 포인트를 기록할 것으로 KMI는 전망했다. 국내 유조선 전문가패널 조사 결과, 2008년 중동-극동향 VLCC 운임은 평균 WS 151.6 포인트로 전망되어 1/4분기 조사에 비해 크게 높아졌다.

이는 지난해보다 62.1 포인트 및 1분기 조사 결과보다도 51.6 포인트나 높은 것이며, 특히 평균 WS 149.6 포인트로 사상 최고치를 기록한 2004년보다도 높은 수준이다.

이와 같이 예상을 벗어난 높은 시황이 유지되는 이유는, 2008년 들어 이중선체 신조선 인도가 다소 지연된 가운데, 단일선체 선박의 FPSO 또는 VLOC로의 개조가 확산되어 선복수급이 악화되었으며, 특히 아시아 화주 및 용선주들이 이중선체 유조선에 대한 선호도가 크게 상승하면서 이들 선박에 대한 수요가 집중되면서 이를 가속화시킨 것으로 분석되고 있다.

▶ 고유가와 벌크선시황 상승 주요변수

금년도 유조선시황은 단순한 선복수급 상황으로 분석하기 어려운 상황이며, 유가의 향방에 따라 석유 소비 및 선복 수요가 결정되고 벌크선 시황의 향방에 따라 선복량의 공급 규모가 영향을 받는 것으로 분석되고 있다.

지속되는 고유가로 선진국 석유소비가 억제되면서 선복수요를 상당부분 감축시키는 효과가 나타나고 있으나, 베이징올림픽을 앞둔 중국 및 인도 등 개도국의 석유소비가 계속 팽창함으로서 그 효과를 반감시키고 있다.

또한 벌크선 시황이 현재와 같은 높은 호황을 계속 이어갈 경우 단일선체 유조선을 중심으로 한 FPSO/VLOC 개조는 계속 확대될 가능성이 크며, 이 경우 유조선 선복의 공급을 상당부분 제한할 것으로 예상된다.

이에 따라 2008년 유조선 해운시황이 급격한 하락 또는 진정국면으로 발전할 가능성은 크지 않으며, 특히 3분기에 다소 진정되더라도 석유소비가 증가하는 4분기에는 다시 상승국면으로 전환될 가능성이 큰 것으로 예상되고 있다.

▶ 2010년 이후 시황 불안정에 대비

최근 VLCC 시황은 조정국면에 있는 것으로 판단되지만, 2010년 이후에는 선복공급이 지속적으로 증가하면서 유조선 운임과 용선료가 본격적으로 하락하는 상황으로 발전할 가능성이 큰 것으로 분석되고 있다.

전 세계적으로 반복되는 유류오염사고로 단일선체 선박을 조기에 퇴출시키는 움직임이 확산되고 있는 가운데, 2010년까지는 현재와 유사한 시황이 이어질 것으로 예상된다. 2007년 말 이후 단일선체 노후 유조선의 퇴출이 가속화된 가운데, 특히 이들 선박의 FPSO/VLOC로의 개조가 확산되면서 선복부족 현상이 표면화되었으며, 이러한 추세는 단일선체 선박의 퇴출이 거의 마무리되는 2010년까지 이어질 전망이다.

2010년까지 퇴출 대상 단일선체 VLCC는 약 160척이며, 신조 인도될 이중선체 선박은 약 150척으로 소폭의 선복감소 요인이 존재한다. 그러나, 이후에는 단일선체 유조선의 퇴출 및 개조가 급격히 감소하는 가운데, 그 동안 발주되었던 이중선체 신조선의 인도가 계속되면서 선복감소 요인보다는 증가요인이 확대될 것으로 예상된다.

따라서 해운업계는 선박투자 시기나 용선주기를 조정하는 등 예상되는 해운 조정기에 적극 대비해야 할 것이며, 중장기적으로 2010년 이후 예상되는 해운시황 불안정에도 대비하는 자세가 필요하다.

대한해운
영업이익 전년비 83%증가

대한해운(회장 이진방)은 2008년도 2분기 영업이익이 전년비 83% 증가한 1,610억원을 기록했다고 25일 공시했다.

매출액은 전년비 72% 증가한 8,270억원, 경상이익은 전기대비 102% 증가한 1227억원을 달성했다. 또한 사업계획 전망도 매출 3조원, 영업이익 6천 5백억원으로 대폭 상향 조정한다고 공시했다.

이번 공시한 실적은 시장의 기대치를 상당히 상회하는 것으로 대한해운은 이에 대해 포스코, 한국가스공사, 한국전력등과의 안정적인 전용선대 영업활동과 강세를 보인 건화물 시황에 적극적으로 용대선 영업활동을 실시하여 뚜렷한 실적개선을 달성했다고 전했다.

특히, 영업이익율에서는 약 20%를 기록했으며, 경상이익은 우너화약세로 인한 외화환산손실이 발생하여 전년대비 소폭 감소하였으나 평가손실이므로 실질적으로는 전기대비 두배가 넘는 높은 실적을 기록한 것이라고 덧붙였다.

한편 대한해운은 올해 예상매출을 약 2조 5천억원에서 약 3조원으로 수정했으며, 영업이익 추정치 또한 기존의 5,190억원에서 6,500억원으로 대폭 상향 조정했다.

이는 상반기에 2008년도 가용선복의 약 85%이상이 계약완료 됨으로써 해운시황을 나타내는 BDI 지수의 변동성에 대한 위험성을 대폭 줄어들었기 때문이라고 분석된다. 대한해운 관계자는 "2009년에도 대한해운은 총 용선선복 중 50% 이상 대선계약을 완료하여 상당한 실적을 이미 확보했다"며 "현재 시황을 고려할 때 향후 실적에 대한 전망을 매우 긍정적으로 예측하고 있다"고 전했다.

세광쉽핑
석유화학제품운반선 2척 신조발주

세광쉽핑(대표 박세룡)이 최근 5만DWT급 석유화학제품운반선 2척을 발주했다.

최신 발표된 신조선 마켓데이터 따르면 세광쉽핑은 STX조선에 5만200DWT급 석유화확제품운반선 2척을 2010년 인도받는 조건으로 신조 발주했다.

이에 앞서 STX조선은 지난 7월1일 국내 선사와 프로덕트 탱커 2척을 1,102억원에 2010년 12월 말까지 인도하는 조건으로 신조선 계약을 체결했다고 공시를 통해 밝힌 바 있다.

이번 발주로 세광쉽핑은 신조선 발주잔량을 총 14척을 늘리게 됐다. 현재 세광쉽핑은 발주잔량을 보면 자회사인 세광중공업에서 8,800DWT급 석유제품운반선 4척, 1만9,900DWT급 석유제품운반선 6척 등 총 10척의 석유제품운반선을 건조중이며 SEKO중공업에도 1만 8000DWT급 다목적운반선 2척 발주해 건조중인데 이들 선박은 모두 2010년까지 인도받을 예정이다.

세광쉬핑이 현재 운행중인 사선대는 유조선 5척, 케미컬운반선 1척, 석유화학제품선 13척 등 총 18척으로 3000~2만DWT급 선박들이다.

이번에 세광쉬핑이 발주한 5만DWT급 석유화학제품운반선은 현재 보유중인 사선대와 신조중인 선박을 통틀어 가장 큰 선박이다.

C&그룹
철강사업 부문 매각

C&그룹(회장 임병석)은 C&중공업의 철강사업부문을 철강전문업체인 (주)현진스틸에 매각키로 하고 MOU를 체결하였다고 9일 밝혔다. C&그룹이 C&중공업의 철강사업 부문을 매각하는 등 사업구

조 개선작업에 가시적인 성과를 거두고 있어 주목된다.

매각금액은 120억원 가량으로 잠정 합의하였으며, 실사를 통하여 최종 확정키로 하였다. 정식 계약체결은 이번 달 내에 완료될 예정이다. 매각 대금은 신규사업부문인 조선사업부분에 투자, 신조 건조사업에 박차를 가할 계획이다. 지난해 조선사업에 진출한 C&중공업은 현재 벌크선 등 총 62척의 선박을 수주하였으며, 그 수주금액은 약 33억불 규모에 달한다.

C&중공업 철강사업부문은 연간 200억원이상의 매출을 기록하고 있으며, 포항에 공장을 두고, 건설 및 자동차 등에 쓰이는 구조용 탄소강관, 아연도 강관 등을 생산, 판매하고 있다.

C&중공업의 철강사업부분 매각은 그동안 C&그룹 차원에서 추진하던 사업구조 조정작업의 첫 가시적인 성과로 향후 현재 추진 중인 여타 사업구조 개선작업도 조만간 가시적인 성과가 나올 것으로 기대하고 있다. C&그룹은 조선사업부분을 중심으로 그룹의 사업구조 개선작업을 추진하고 있으며, 조선, 해운, 건설 등을 중심으로 사업구조를 개선하는 작업을 진행 중이다.

STX팬오션
몽골에 PC 100대기증

STX팬오션과 STX그룹 IT계열사인 포스텍은 9일 몽골 투브아이막에서 열린 몽골 최대 전통축제 '나담축제' 에서 김효중 포스텍 사장,보양달라이 에르덴산트 군수 및 관계자들이 참석한 가운데 PC 기증식을 가지고 PC 및 LCD 모니터 100대를 전달했다.

이번에 기증된 PC 중 50대는 몽골 국립법제센터, 나머지 50대는 투브아이막 에르덴산트 지역에 있는 학교에 보내져 학생들의 IT교육에 활용될 예정이다. 에르덴산트지역의 학생 수는 약 1,200여명으로 현재 이 지역에는 컴퓨터를 갖춘 학교가 없기 때문에, STX의 이번 PC기증은 몽골 학생들의 IT 교육 인프라 구축에 크게 일조할 것으로 기대된다. 이 자리에 참석한 보앙달라이군수는 "몽골학생들의 IT교육에 도움을 준 STX에 감사의 뜻을 전한다"며, "최근 몽골에서 불고있는 한류바람처럼 'IT 한류바람' 도 확대될 것을 바란다"고 밝혔다. '꿈과 미래가 있는 세상 만들기' 를 모토로 다양한 사회공헌활동을 펼치고 있는 STX그룹은 최근 글로벌 기업의 위상에 걸맞게 사회공헌활동 범위를 해외로 확대하고 있으며, 특히 글로벌 네트워크가 위치한 지역을 중심으로 한 지역밀착형 사회공헌활동을 더욱 확대하고 있다.

장금상선
VLOC 철광석 수송에 투입

장금상선(사장 정태순)은 초대형 유조선(VLCC)을 개조한 초대형 광탄선(VLOC)이 지난 5월 31일 브라질 투바라우항에서 철광석 25만톤을 싣고 출항해 중국 일조항까지 수송한 첫 항차를 7월 20일 성공적으로 마쳤다고 22일 밝혔다.

장금상선의 첫 번째 VLCC 개조선박인 시노캐리어호는 26만DWT, 총길이 324m, 폭 56m의 초대

형 광탄선으로, 세계 최초로 Full Deadweight Cargo(만선)을 수송하는데 성공했다.

특히, 25만톤의 철광석을 선적항에서 24시간만에 선적을 마침으로써 기존의 광탄선에 비해 선박 운항 효율이 개선된 것으로 나타났다.

시노캐리어호는 중국의 조선소에서 2007년 9월부터 2008년 4월까지 약 7개월 기간의 개조 과정을 마치고 지난 4월 14일 첫 출항했으며, 중국 유수의 철강회사와의 장기운송계약에 따라 브라질에서 중국으로 철광석을 운송할 예정이다.

장금상선은"이번 선적을 담당한 브라질의 Vale에서는 시노캐리어호를 파이애플에 비유하며, 개조된 선박으로 처음에 많은 우려를 가졌으나 실제 작업 후 어느 광탄선보다 안정적이고 우수하다"는 평가를 내렸다고 강조했다.

시노캐리어호는 중앙선박기술(주)에서 개조 설계를 담당하고 한국선급(KR)에서 선박개조 감리를 담당했으며, 중국 산해관 조선소에서 개조가 이루어 졌다.

한편 장금상선은 VLCC 개조 프로젝트를 성공시킴으로써, 현재 시노캐리어호를 포함해 총 5척의 선박 개조를 추진하고 있다. 현재 5척 중 2척의 VLOC선박이 이미 개조가 완료돼 운항 중에 있으며 연말까지 3척의 개조선이 추가로 운항에 나서게 될 예정이다.

천경해운
부산-군산-연운항 항로개설

천경해운(대표 김지수)이 오는 9월 부산-군산-연운항을 연결하는 컨테이너 정기항로를 개설한다.

천경해운은 지난 7월28일 전라북도, 군산시, 현대택배 등과 부산-군산-연운항간 컨테이너 정기항로 개설을 위한 MOU를 체결하고 오는 9월 동항로에 320TEU급 컨테이너선을 투입할 계획이라고 최근 밝혔다.

군산시청 상황실에서 개최된 이날 MOU 체결식에는 천경해운 김지수 사장을 비롯해 문동신 군산시장, 이경옥 전라북도 행정부지사, 이래범 군산시의회 의장, 류영하 군산지방해양항만청장, 박양일 군산상공회의소 회장, 현대택배(주)의 김병훈 사장 등 20여명이 참석했다.

천경해운은 이번 MOU체결에 따라 오는 9월초 320TEU급 컨테이너선 1척을 투입해 부산-군산-연운항을 연결하는 주1항차 서비스를 개시하는데 군산에는 아웃바운드 1회, 인바운드 1회 등 주 2항차 기항하게 된다.

이에 따라 천경해운은 기존 주1항차로 서비스하고 있는 인천-군산-부산-일본항로에 이어 군산에서만 주 3회 기항하게 됐다.

지난 5월부터 5개월여간 부산-연운항-청도간 컨테이너항로를 운항하다가 중단한 바 있는 천경해운은 사실상 이번에 부산-연운항간 항로를 재개하며 군산항을 기항지로 추가한 것이다.

전라북도와 군산시 등 지자체는 현대택배가 연운항에서 반가공 형태로 수입되는 자동차용 알루미늄 휠의 물량과 향후 GM대우자동차에서 중국으로 수출되는 CKD 물량이 연간 3만~5만TEU 정도에 달할 것으로 예상하고 있다.

지자체는 또 천경해운이 군산-연운항간 주1항차 항로를 개설함에 따라 북미, 유럽, 동남아 등과 20여개 항로, 월 200여편의 선박이 입출항하는 연운항을 환적항으로 이용한 월드와이드 서비스도 가능하게 될 것으로 전망하고 있다.

팬스타라인닷컴
12피트 컨테이너수송 개시

부산-오사카를 운항하고 있는 팬스타페리가 일본 JR과 12피트 컨테이너의 일관운송서비스를 8월1일부터 시작했다.

팬스타라인닷컴(회장 김현겸)은 일본 현지법인인 산스타라인이 지난 6월 27일 일본 국토교통성으로부터 철도이용운송사업 면허를 취득했으며, 일본 JR화물(일본화물철도주식회사)측과 JR의 12 '컨테이너를 공급받아 동 컨테이너를 부산-오사카 페리 항로에 투입하고 철도운송과 연계된 서비스를 제공하는 것을 내용으로 하는 계약을 체결한다고 밝혔다.

현, 팬스타는 페리와 일본 내 철송과 육송을 연계한 부산과 동경, 나고야간 급송 운송 서비스인 PUE(Panstar Ultra Express)서비스에 20 '컨테이너를 투입하여 운영하고 있다. 이번 계약의 체결로 12' 컨테이너도 투입이 가능하게 됨에 따라 소량화물 운송시 물류비 절감이 가능하게 되었다.

팬스타라인닷컴에 따르면 이러한 JR과의 업무협의는 이미 작년부터 논의되어 왔으나 PUE 서비스의 화물량이 지속적으로 증가하고 일본 현지법인인 산스타라인의 철도이용운송사업 면허를 취득하면서 급진전을 보이게 되었으며, JR측에서는 12 '컨테이너를 제공함으로써 PUE서비스에서 소량의 경우 트럭으로 운송되는 화물을 철송으로 유치가 가능하게 되었다고 설명했다.

특히, 타 항로의 페리를 이용한 일본 내 철송 연계 서비스의 경우 여러 업체가 각각의 사업주체로 구성된 반면, PUE는 한국 내 영업을 담당하는 팬스타와 페리운항 선사인 팬스타라인닷컴, 통관면허와 철도운송면허를 보유한 산스타라인이 일본 내 영업, 통관, 운송을 담당하고 있어 철도 Carrier로 연계된 JR을 제외한 하나의 회사가 한 · 일의 각 역할을 수행하며 유연한 대응이 가능한 경쟁력을 갖추게 되었다.

한편 12 '컨테이너의 PUE서비스 투입은 내달 1일부터 공식적으로 개시되고 올해 안에 나고야, 동경 이외의 일본 관동 지역의 주요도시 및 북해도 지역까지의 PUE서비스도 제공할 계획이라고 전했다.

폴라리스쉬핑
초대형광탄선(VLOC) 취항

폴라리스쉬핑(대표 김완중)이 7월31일 포스코가 브라질에서 들여오는 철광석을 싣기 위해 대형유조선을 개조하여 만든 초대형광탄선(VLOC)을 취항시켰다.

폴라리스쉬핑이 브라질-한국항로에 투입한 27만DWT급 VLOC 'STELLAR COSMO'호는 기존의 철광석운반선 보다도 8만톤 정도를 더 실을 수 있어 수송 단가를 대폭 낮출 수 있고 그에 따라 포스코의 제철원료 수송원가를 크게 절감할 것으로 기대되고 있다.

폴라리스쉬핑은 COSMO호 외에도 3척의 대형탱커(VLCC)를 현재 중국에서 개조작업을 하고 있으며 순차적으로 포항제철의 철강석 수송에 투입할 계획이다.지난 2005년 12월에 외항화물운송사업 등록증을 취득한 폴라리스쉬핑이 쟁쟁한 선사들을 따돌리고 포스코의 브라질 철광석 수입에 대한 장기수송계약(CVC COA)을 따낸 것은 지난 2007년 3월의 일이다.

2010년까지 모두 처분하기로 되어 있는 싱글헐 VLCC를 VLOC로 개조하여 장거리 수송에 투입하게 되면 안정적인 수송은 물론, 고유가 시대에 최적선형임을 포스코측에 설득하여 계약을 따내게 된 것이다.

폴라리스쉬핑은 VLCC를 VLOC로 개조하면 안전에 전혀 문제가 없다는 것을 여러 번의 시뮬레이션을 통해 확인했으며 국내 최초로 VLOC 개조 설계도를 완성하고 중국의 한 조선소에 의뢰하여

VLCC 4척을 초대형광탄선으로 개조하는 작업을 진행하고 있다.

폴라리스쉬핑은 포스코와 4척의 VLOC 장기수송계약을 체결한 것을 계기로 본격적인 전용선사로 발돋움하겠다는 각오로 입지를 강화하기 위해 심혈을 기울이고 있다. 이 회사는 2008년도 총 매출액 목표를 전년대비 3배 이상이 늘어난 500억원으로 잡고 있으며, 포스코와 장기운송계약이 돼 있는 VLOC 4척이 모두 취항하게 되는 오는 2009년에는 연간 매출액이 1,200억원에 이를 것으로 예상된다.

한진해운
올 상반기 영업이익 2072억원

한진해운(대표이사 박정원)이 올해 상반기 매출액 4조2,413억원, 영업이익 2,072억원을 달성했다. 상반기 매출액은 전년 동기 대비 32.8% 증가했는데 벌크선 부문의 매출이 97.3%나 증가한 1조228억원을 달성하면서 매출 증대를 이끌었는데 전체 매출액에서 벌크 부문이 차지하는 비중도 지난해 16%에서 24%로 크게 상승했다. 컨테이너 부문 매출 역시 20.3% 증가한 3조2,185억원을 달성해 비교적 양호한 실적을 시현했다.

컨테이너 부문의 영업이익은 전년 상반기 30억원 적자에서 523억원 흑자로 전환되었다. 이는 미 경기둔화와 유럽향 화물 증가세 약화에도 불구하고 미주발 물동량 증가, 유가연동제(Floating Bunker Charge) 적용에 따른 원가 보전 등으로 수익성이 호전되었기 때문으로 분석된다.

벌크 부문의 영업이익은 전년부터 지속된 벌크 업황 호조와 효율적인 선대운용에 힘입어 전년 상반기 영업이익 341억원 대비 354.3% 증가한 1,549억원을 달성하는 성과를 이뤄냈다.

국제유가 상승 등 어려운 경영여건에도 불구하고 컨테이너 부문의 흑자 전환과 벌크 부분의 대폭 성장에 힘입어 전체 영업이익은 전년 동기 대비 총 1,761억원이 증가한 2,072억원을 기록했다.

국내외 투자법인의 지분법 평가로 인한 영업외수입은 증가했으나 원-달러 환율 상승에 따른 외화부채 환산손실 증가 등 영업외비용 증가의 영향으로 순이익은 전년 대비 166.3% 증가한 466억원을 기록했다.

한진해운은 "계절적 성수기 진입에 따라 물동량 증가는 예상되나, 글로벌 경기의 불확실성 증가에 대비 지속적인 노선 합리화 및 사업부문별 비용관리 등을 통해 2008년 사업목표 달성을 위해 회사의 모든 역량을 집중할 계획"이라고 밝혔다.

한편, 한진해운은 고객 편의성을 더욱 강화한 E-Service를 선보인다. 한층 더 새로워진 E-Service는 한진해운 웹사이트를 통해 제공되며, 다양한 기능과 편리한 메뉴 구성을 통해 고객의 보다 쉽고 효율적인 업무진행에 기여할 것으로 전했다.

새롭게 선보이는 Visibility Summary(화물추적 종합리포트), Event Notification(배송현황 통보서비스), Vessel Delay Notification(선박스케쥴 변경 통보서비스), Longstay Notification(도착지 인수지연 통보서비스)의 4가지 서비스를 통해 운행중인 모든 화물의 종합 리포트, 다양한 조건에 따른 세부 리포트 및 도착지에서 인도되지 않은 화물 리스트 등을 제공함으로써 화물 위치 추적의 사각지대를 최소화하고 고객의 재고관리와 물류업무를 지원하게 된다.

화이브오션
조병호 사장, 경영인대상 수상

화이브 오션 조병호 사장이 7월 17일 한국일보-주간한국이 주최하고 지식경제부와 석세스TV,

KIME후원으로 서울 밀레니엄 힐튼호텔에서 열린 '2008 대한민국 글로벌 경영인대상 시상식'에서 운송부문 대상을 수상했다.

심사는 대한상공회의소의 기업DB와 한국일보, 한국경영평가원의 각 부문별 관련분야 DB등을 바탕으로 기업의 매출 및 순익자료, 기업의 국제경쟁력, 해외사업의 전반적 성과 CEO경영활동의 국제화 수준 및 현지화 수준, 기업과 최고경영자의 최근 5년간 수상경력, 사회공헌활동 등을 근거로 하였다.

화이브오션은 '오대양을 잇는 선두 해운선사'를 목표로 출발, 단기간에 급격한 성장을 이룸으로써 국내외의 주목을 받고있는 기업이다.

2006년 2월 자본금 1억원으로 설립하여 CEO의 오랜 해운경력에서 획득한 노하우를 바탕으로 WORLD-WIDE BULK운송서비스를 시작한 화이브오션은 자사만의 독특한 운송 서비스를 개발하여 운용하면서 해외거래처의 운송물량을 지속적으로 증대시켜왔다.

창립연도에 530억원이라는 놀라운 영업매출을 달성, 2007년에는 그 두배인 1,150억원으로 영업매출을 끌어올리는 등 해마다 경이로운 기록을 탄생시키는 고속성장의 대표적인 사례로 손꼽히고 있다. 2007년에는 세계 원자재 가격의 급등과 해상운송 물동량의 급격한 증가를 미리 예견하여 PANAMAX급 벌크선(M/V SOYANG)을 도입하여 선주회사로서 힘찬 첫발을 내딛었다.

화이브오션은 창립 10년이 되는 2015년 이내 세계 10대 벌크선사 대열에 진입할 것을 목표하고 있다.

부산항만공사
노기태 신임사장 취임

부산항만공사 노기태 사장은 7월 17일 중구 중앙동 BPA 사옥에서 BPA 항만위원과 임직원 등 100여명이 참석한 가운데 취임식을 갖고 본격적인 집무에 나섰다.

신임 노 사장은 이날 취임식에서 "1876년 개항한 부산항은 그동안 선진문물의 창구와 산업화시대 수출입 역군으로서 우리나라 경제의 대동맥 역할을 해왔다"며 "끊임없는 도전정신과 창조적 사고로 부산항의 경쟁력과 부가가치를 높여 나가자"고 강조했다.

노 사장은 특히 "BPA의 사장으로서 부산항이 침체된 지역경제에 희망이 되고 대한민국 경제의 성장동력이 될 수 있도록 최선을 다해 나가겠다"며 취임 의견을 밝혔다.

BPA는 신임 노 사장이 향후 3년간 북항 재개발 사업의 연내 착공과 신항의 차질없는 건설, 배후물류단지 조성 및 부산항 물동량 확보 등 산적한 현안을 주도적으로 해결해야 하는 막중한 책임을 지게 됐다고 전했다.

한편 노 사장은 BPA항만위원회가 지난 5월말에 실시한 BPA 3대 사장 공모에 응모, 공공기관운영위원회의 추천을 거쳐 16일 국토해양부 장관의 임명장을 받았다.

신임 노 사장은 경남 창녕 출신으로 경남고와 부산대를 졸업했으며 제15대 국회의원과 부산시 정무부시장, 부산상공회의소 부회장 등을 거쳐 BPA

초대 항만위원장과 국제신문사장, 북항아이브리지(주)대표이사 등을 역임했다.

양현재단
국제물류대학에 장학금 전달

양현재단(이사장 최은영)이 7월 21일 네덜란드 국제물류대학에 장학금 5,000만원을 전달했다.

양현재단에 따르면 평소 사회기여에 많은 관심을 가졌던 고 조수호 전 한진해운 회장의 유지를 잇기 위해 설립된 양현재단이 우리나라 최초의 외국교육기관인 네덜란드 국제물류대학에 네덜란드의 선진해운물류지식을 국내 학생들뿐만 아니라 세계 여러 나라에서 온 유학생들을 교육시켜 해운전문인력 양성에 이바지하기를 바라는 뜻에서 해당 교육기관에 장학금을 기탁하게 되었다고 전했다.

이날 전달식에서 최 이사장은 네덜란드 국제물류대학의 교육 과정과 유학생들에 대해 관심을 보이면서 "양현재단의 주된 사업인 해운물류부문 연구, 장학, 의료지원 및 사회기여사업 중 이번에 처음올 실시하는 해운물류 관련 장학사업에 네덜란드 국제물류대학을 선정한 데서 그 의의가 큰 만큼 앞으로 우수한 해운물류 전문인력을 양성하여 사회에 기여해주길 기대한다"고 밝혔다.

네덜란드 국제물류대학은 양현재단의 기부금을 '해운물류학' 석사학위 과정 전공자들을 위한 장학금으로 사용할 것이라고 밝혔다.

한국선급
등록톤수 1억톤 달성목표

한국선급(KR, 회장 오공균)이 세계 5대 선급으로의 도약의지를 밝혔다. 오 회장은 7월17일 국토해양부 출입기자들과 가진 간담회에서 등록톤수를 2012년 5천만톤, 2020년까지 1억톤(매출액 2천억원)을 달성해 세계 5대 선급으로 도약하겠다고 밝혔다.

현재 등록톤수 기준으로 세계 5대 선급은 지난해 12월말 현재 일본 NK(1억5220만톤), 미국 ABS(1억296만톤), 영국 LR (1억3,540만톤), 노르웨이 DnV(1억2,100만톤), 독일 GL(7,190만톤) 순이다. KR이 1억톤까지 등록톤수를 끌어올릴 경우 독일을 제치고 5대 선급에 낄 가능성이 높다.

오 회장은 "한국선급은 지난 2월 3천만t을 넘어섰으며 6월말 현재 3,250만톤을 달성, 올해 목표인 3,500만톤 달성도 낙관적"이라며 "외국선사를 방문하고 국내외선사 및 국제기구 등이 참여하는 국제포럼을 개최하는 등 마케팅을 강화할 계획"이라고 설명했다.

또 국내 조선소와 유기적인 협조로 건조선박의 등록유치에도 나선다는 계획이라고 덧붙였다. 현재 KR은 국내 조선소 건조물량의 7~8%를 입급하고 있다.

KR은 지난 1960년 6월 설립 이후 20년만인 1980년 등록톤수 500만톤을 달성한 데 이어 87년 1,000만톤, 2001년 2,000만톤을 넘어섰고, 올해 3,000만톤을 돌파했다. 3,000만톤 돌파는 과거 1,000만톤에서 2,000만톤으로 올라설 때보다 기간이 절반 가량 짧을 뿐 아니라 당초 목표보다 3년

빠르다.

오 회장은"선급의 경쟁력을 결정짓는 기준은 검사망과 검사원인데, 선진국은 검사망이 150~최대 850개에 이르지만 한국선급은 국내외 합쳐 44개에 불과하다"고 말했다.

오회장은"검사망 확대를 위해 인력을 지난해와 올해 총 150명을 새로 모집했으며 지부도 매년 4~5개씩 늘려가고 있다"며"올해는 그리스와 중국에 해외 본부를 만들려고 하고 있다"고 했다.

그는 이어 지난달 17일 세계 최고 해사기술단체인 국제선급연합회(IACS) 의장으로 선임된 것에 대해 "현재 이슈가 되고 있는 온실가스감소, 신조선 건조기준 제정에 대한 기술적 자문 역할 등 국제사회에 공헌하고 한국선급과 우리나라 해운 조선 산업계의 발전을 위해 최선을 다하겠다"고 밝혔다. 또 본사의 부산 이전에 대해 "2011년 목표로 부산으로 본부를 이전할 계획"이라며 "고객사의 80%가 부산에 있기 때문에 부산으로의 이전은 고객서비스 향상을 위한 계기가 될 것으로 본다"고 말했다. 이어"다만 우리가 1억톤 등록톤수를 달성하고 글로벌 선급으로 도약할 경우 해외 고객사를 겨냥해 서울에 마케팅기지를 마련하는 것도 필요할 것"이라고 말했다.

한국컨테이너부두공단
광양항 개장 10년 크게 성장

국제물류중심으로 역동적으로 발전하고 있는 광양항 컨테이너부두(이사장 최장현)는 7월 17일 개장 10주년을 맞이했다.

지난 10년간 광양항은 총 16개 선석을 가진 연간 548만개 (TEU)의 컨테이너를 처리할 수 있는 대형 국제항만으로 성장하였고, 배후부지에는 194만㎡ 규모의 국제물류단지가 조성되어 삼성 테스코 등 국내외 굴지의 25개 기업체를 유치, 100% 투자유치 성공률을 보이며 국제 물류 비즈니스를 위한 최적지로 자리매김하였다.

컨테이너 물동량도 '98년 개장 이래 20%이상의 높은 성장세를 구현하며 지난해에는 172만개를 처리, 국내 2위 항만으로 자리를 굳건히 지켰다. 개항당시 13개에 불과하던 항차수도 크게 증가하여 현재 26개의 글로벌 선사들이 미주, 유럽, 아시아등 전 세계를 거미줄처럼 연결하며 매주 72회의 해운서비스를 제공하고 있다.

광양항의 성장을 촉진할 물류 인프라 시설도 획기적으로 확충되었다.

44,000㎡에 이르는 국내 최대 규모의 '황금물류센터'가 올해 초 준공되어 복합 물류서비스를 제공하고 있고, 물류산업 최일선의 역군인 화물차 운전자를 위한 '화물차 복합휴게소'가 이곳 광양항에 우리나라 최초로 건립되었다. 뿐만 아니라, 광양항의 랜드마크이자 종합 운영의 메카인 '월드마린센터'가 개장, 운영되고 있다.

월드마린센터에는 네덜란드의 세계적인 국제물류대학 광양분교 (STC-Korea)가 국내 최초의 외국기관으로 개설되어 우리나라 해사인력의 양성은 물론이고 아태지역 해사교육의 요람으로 발전하고 있다.

이제 광양항은 금년 개장 10주년을 맞이하면서 그동안 다져온 발전기반을 바탕으로 새로운 성취의 역사를 써나갈 준비를 하고 있다. 또한 공단은

정부, 유관기관과 함께 각종 인센티브제공, 부두효율성 제고, 차질 없는 항만시설 확충 등 고효율 · 저비용 항만 서비스 제공을 위해 총력 매진하고 있으며, 국제무역의 활성화 등 세계 평화번영의 분위기 또한 광양항 활성화에 호의적으로 작용할 것으로 예상된다.

앞으로 2020년 까지 34개 컨테이너부두 개발이 완료되고, 90㎢에 이르는 광활한 경제자유구역 활성화, 여수엑스포 개최 등을 통해 광양항은 제철, 석유화학, 컨테이너, 해양관광을 아우르며 연간 4억톤 이상을 처리하는 미래형 선진 국제항만으로 발전하여 국제물류중심으로 우뚝 서게 될 것이다. 한편, 광양항 컨테이너부두 개장 10주년 기념행사를 유관기관과 공동으로 9월중 개최할 계획이며, 기념행사, 학술행사, 체험행사 등 고객과 국민이 함께 참여할 수 있는 다양한 프로그램을 준비하고 있다.

한국해기사협회
창립 54주년 기념식 거행

한국해기사협회(회장 민홍기)는 지난 8월1일 부산마린센터 3층 국제회의장에서 협회임원 및 대의원 등 관계자 60여명이 참석한 가운데 창립 54주년 기념식을 개최했다,

한국해기사협회는 지난 1954년 8월4일 해기사의 기술향상, 상호친목, 해사사상 보급을 위해 창립됐다.

이날 행사에서는 퇴임임원 18명에게 감사패가 수여됐으며, 협회 직원 김동규 부장과 천명아 사원은 각각 15년 장기근속, 우수사원으로 선정됐다.

민홍기 회장은 기념사를 통해 "유래가 없는 해운호황 속에서 임직원과 회원모두가 상호협력해 나가면 협회가 새롭게 도약하는 계기가 될 것"이라고 말했다.

한국해기사협회는 앞으로도 매년 창립기념식을 개최, 협회의 창립정신을 되새기고 역사를 재조명해 협회발전의 원동력으로 삼을 방침이다.

한국해양대학교
독도울릉도 탐방행사

한국해양대학교(총장 오거돈)는 일본의 독도영유권 주장과 관련해 일본에 대한 국민의 비판이 들끓고 있는 가운데 7월23일부터 25일까지 3일간에 걸쳐 '독도 · 울릉도 탐방행사' 를 가졌다.

이는 한국해양대학교가 매년 하는 행사로 특히 일본의 독도만행과 때를 같이해 2박 3일간 해양대 실습선 한바다호를 이용해 전국 진학담당교사 130명과 교육부, 국토해양부 등 대학 유관기관 관계자 50명이 동해안 독도일출과 울릉도 육상탐방을 했다.

독도 · 울릉도 탐방단은 7월23일 오후 1시 해양대에 집결해 한바다호에 승선, 오후 3시 독도로 출항해 24일 새벽 한바다호 선상에서 독도 일출을 보며 독도주변을 선회한 후 울릉도로 출발했다.

울릉도 도동항에 도착한 탐방단은 오후 1시부터 울릉도 육상탐방을 시작 사동리, 통구미, 낭양, 수층, 산막, 학포, 태하리, 현포, 천부, 나리분지를 거치는 탐방을 마치고 한바다호에 승선해 7월25일 부산으로 돌아왔다.

한편 해양대는 일정 중 고교 진학담당교사들에게 해양대 홍보 및 2009년도 입시정보를 제공하고 독도 · 울릉도 탐방과정을 통해 국토사랑 및 해양문화 창달에 기여하며, 유관기관 관계자들의 선박운항 체험을 통한 해양의 중요성을 높인다는 방침으로 행사를 주최했다.

한국해운조합
공제 가입선박 안전점검 실시

한국해운조합(이사장 정유섭)은 8월 한달간 선주배상책임공제 가입선박에 대한 안전점검을 실시한다. 선박의 해난사고를 사전에 예방하고 효율적인 위험관리를 통하여 조합원들의 안정적 사업운영을 지원하는 한편, 시중보험사와 차별화된 서비스 제공을 위해 시행되는 동 안전점검을 선주배상책임공제에 가입한 선박 213척을 대상으로 진행된다.

1999년부터 실시된 동 안전점검은 2001년 화물선 60척, 2002년 선령 20년 이상 선박 76척, 2003년 무선급 유조선 154척, 2004년 선령 20년 이상 전 선종 및 선령 20년 미만 무선급 비유조선 205척을 대상으로 진행된바 있으며, 2005년부터는 가입선박 진수일자 기준 3년 1회하는 것으로 기준을 정하고 2005년 236척, 2006년 242척, 2007년 227척에 대해 안전점검이 실시되었다.

점검에 따른 비용은 조합원의 부담 경감과 공제가입 선박의 안정적 운영을 위하여 조합에서 일괄부담하고 있는 반면 P&I Club 및 시중보험사의 경우 보험 가입전 계약자 부담으로 선박 안전 검사를 실시하도록 의무화하고 있다.

8월 1일부터 한달간 진행될 이번 안전점검은 선박안전기술공단과 항만운송사업법에 의한 감정사업 등록업체 등이 수행할 예정이다.

케이엘넷
코레일 물류정보시스템 개선 착수

케이엘넷(사장 박정천)은 7월18일 오전 10시 코레일과 최적화된 화물수송을 위한 물류정보시스템 개선사업 계약을 체결한다고 밝혔다.

이번 사업은 코레일의 철도물류정보시스템을 차세대 IT기술과 접목시켜 보다 유연하고 확장성을 갖춘 시스템으로 전환하는 것은 물론, 원활한 화물수송을 위한 화물예약관리 기능을 추가해 화주와 운송사 등 물류관련 고객서비스 향상에 목적을 두고 있다.

구체적인 사업내용을 살펴보면 ▷기존 웹시스템의 철도물류정보시스템을 오픈 소스기반의 J2EE 프레임웍 적용 ▷철도물류정보시스템에 화물예약관리 기능 추가 ▷철도물류정보시스템의 모니터링 기능 보완 ▷철도운영정보시스템(KROIS)과의 연계 기능 보완 ▷외부기관과의 용이한 연계 기능 추가 등이다.

박 사장은 "이번 사업을 통해 코레일은 지속적으로 증가하는 화물수송량을 효율적으로 관리하는 것은 물론, 철도물류정보시스템의 성능 개선을 통해 업무의 효율성을 더욱 향상시킬 수 있을 것"이라고 밝혔다. 계약기간은 2008년 7월부터 2009년 12월까지로 18개월간이다.

국토해양부, APEC 항만보안 전문가 국제워크샵 개최

항만보안 교육 및 훈련 매뉴얼의 이행과 확산 주제

국토해양부 및 APEC(Asia-Pacific Economic Cooperation, 아시아-태평양 경제협력체)주관으로 APEC 아시아 7개국 39명의 항만보안 전문가(APEC은 분야별 전문가그룹을 운영 중이며 해상보안전문가그룹 운영중)들이 모여 항만보안 교육 및 훈련 매뉴얼의 이행과 확산을 주제로 논의하는 자리가 7월 22일부터 24일까지 3일간에 걸쳐 부산 롯데호텔에서 개최되었다.

2001년 9·11테러 이후 교통수단을 이용한 테러위협에 대한 대비 및 대응 필요성에 대한 국제적 공감대가 형성되었고 국제해사기구(IMO)는 선박 및 항만시설 보안에 관한 규칙을 채택하여 2004년 7월 발효한 바 있다.

우리나라도 동 Code의 이행을 위해 올해 2월 국제항해 선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률을 제정시행하고 국가항만보안계획 수립을 추진하는 등 항만보안 체제를 재정비하고 있다.

이번 워크숍은 이러한 ISPS Code의 이행의 일환으로, 싱가포르 항만보안교육기관인 STET(Singapore Technology Education & Training)가 항만보안 훈련·연습 매뉴얼(안)(Port Security Drills & Exercises Manaual : ISPS Code와 '국제항해선박 및 항만시설의 보안에 관한 법률'은 항만시설종사자 등에 대한 보안훈련과 합동보안훈련을 규정하고 있으며 동 훈련연습시 활용하기 위한 지침서)을 발표하고 우리나라, 일본, 태국 등 아시아 회원국 항만보안전문가의 검토와 도상훈련으로 이루어졌다.

동 워크숍이 주요 내용으로는 『항만보안 훈련 및 연습에 관한 매뉴얼』 숙지 및 적용요령, 3개 분임별로 매뉴얼에 의한 도상훈련 계획 수립 및 시행, 특정 항만시설을 대상으로 모의훈련 실시 및 시행 등이다.

국토해양부 관계자는 우리나라는 국가안보여건상 지난 반세기 동안 항만보안시스템을 꾸준히 확충·개선해오고 있다면서, 이번 워크샵이 공급사슬망 보안(Supply Chain Management Security)의 중요한 거점인 항만의 보안과 관련한 정보와 노하우를 공유하는 실질적인 협력의 장이 될 것이라고 기대했다.

이번 부산 워크숍 결과는 오는 8월 페루 리마에서 개최되는 제31차 APEC 교통실무그룹회의에 보고되며, APEC은 2009년 국제해사기구(IMO)에 '항만보안훈련 및 연습 가이드라인'라는 공식의제로 제안하여 국제표준 가이드라인으로 채택을 추진할 예정이다.

국토해양부, 국제물류투자분석센터 운영 개시

해외진출 투자의사결정 지원위해 KMI내 설치

국토해양부는 국내 물류기업의 해외항만 및 물류센터 투자 등 해외진출 투자의사결정 지원을 위한 국제물류투자분석센터를 KMI 내에 설립하여 7월부터 운영에 들어갔다.

이를 위해 7월3일 상암동 디지털 미디어 센터내에 위치한 KMI에서 동 센터의 공식출범을 알리는 개소식을 개최했다. 동 행사에는 국토해양부 및 국제물류투자펀드 운용사(산은자산운용, KB자산운용), 대한통운 · 동부 등 물류기업 관계자가 참석했다.

동 센터는 △국제물류 정보 수집 및 관련 정보의 분석제공 △신규사업 검토 및 예비조사 △개별사업의 타당성 조사 △투자대상국 항만투자 관련 법제도 DB 구축 등의 역할을 담당하게 된다.

국토해양부는 센터를 국제물류조사팀과 투자사업분석팀의 2개팀으로 구성하고, 설립 초창기인 2008년까지는 5명의 인력으로 운영하되 센터에서 제공하는 서비스에 대한 수요 등을 고려, 점차적으로 연구인력을 늘려나갈 계획이다.

동 센터가 설치됨으로써 국내 물류기업들이 신규추진 사업에 대해 해당 권역의 물류현안리포트, 기초타당성 조사 보고서를 요청시 정부에서 적정성 등을 검토 후 무료로 해당 사업에 대한 보고서를 제공하게 되며, 이를 통해 기업들의 사업참여 여건이 대폭 개선될 것으로 전망된다.

국토해양부는 2007년 12월 총 1조3,800억원 규모의 국제물류투자펀드를 조성한 바 있으며, 금번에 동 센터를 설립함으로써 글로벌물류네트워크 구축사업 추진을 위한 지원체계를 공고히 하고 사업 활성화에도 기여할 수 있을 것으로 기대하고 있다.

국토해양부, 여수세계박람회 사업 시작
엑스포타운 사업계획 승인

국토해양부는 여수세계박람회의 준비사업 중의 하나인 여수시 덕충동 일대의 직접시설(엑스포 타운)의 설치 · 이용 및 사후활용 등에 관한 계획(안)을 승인하고 이를 관보에 고시한다고 밝혔다. 동 사업은 2012여수세계박람회 조직위원회에서 신청한 건으로 정부지원위원회의 심의를 거쳐 7월22일 최종 확정되었다. 동 사업계획의 승인과 동시에 관할지역 주민열람 등을 거쳐 조성사업구역의 지정 · 고시를 추진하게 됨에 따라 여수세계박람회 공식사업 추진의 신호탄이 될 것이며, 이번에 엑스포타운(운영요원 숙박시설)에 대한 계획을 우선 추진하게 된 것은 3년9개월 남짓한 짧은 준비기간을 감안하여 가장 시급한 동 사업을 조속히 추진함으로써 박람회 준비에 차질 없도록 하기 위해서이다.

엑스포타운은 536,274㎡의 면적에 약 1,250세대(약 4,500실) 박람회 종사자 숙소(약 9,970명 예상)를 건립 후 민간에 분양될 예정이며, 장애인 차량 및 행사차량 등의 주차공간이 설치될 예정이다. 동 시설물은 천혜의 자연환경과 조화되어 박람회 이후에는 휴양형 고급주거단지로 변모하여 남해안의 신거점공간으로 성장할 것으로 예상되며(테라스하우스 350, 타운하우스 470, 저층형아파트 430세대 건립), 엑스포타운 부지를 조성사업구역으로 지정 후 사업시행자 선정, 실시계획 승인, 부지보상 및 이주대책 마련 등의 행정절차가 차질 없이 이루어지게 될 것이다. 앞으로 조직위원회에서는 박람회 개최 기본계획을 보완('08.10 예정)하여 최종적인 전체 사업계획을 수립할 예정이다.

중국 올림픽 기간 주요항만 입항선박 규제 대폭 강화

위험화물의 작업을 전면 중단하거나 통관을 제한

2008년 베이징올림픽 기간 중 중국의 주요 항만에 입항하는 선박에 대한 규제가 대폭 강화된다.

특히, 중국 정부는 올림픽 기간인 7월16일부터 8월31일까지 위험화물에 대한 항만작업의 안전성을 확보하기 위하여, Shanghai, Ninbo, Qingdao, Dalian, Xingang/Tianjin항의 몇몇 위험화물의 작업을 중단하거나 통관을 제한할 방침인 것으로 알려졌다.

중국 정부의 방침을 담은 회람에 따르면, 이 기간중 중국의 주요항만에서 위험화물의 운송 및 하역작업에 대한 감독이 대폭 강화되고 일부 위험화물의 경우 하역작업 자체가 불허된다. 특히, 중국 상하이 해상안전국(MSA : Maritime Safety Administration)은 지난 5월20일 상하이항에서의 위험화물의 운송과 하역작업에 대한 감독과 관련한 공지문을 통해 입항선박에 대한 관리감독을 강화한다고 밝혔다.

이 공지문에 따르면, 2008년의 고온기간은 2008년 6월15일부터 10월10일까지로 조정됐으며, 이 기간중 해양오염 방지활동 뿐만 아니라 해상에서 위험화물의 안전한 운송에 관한 감독을 더욱 강화한다는 것이다.

또한, 7월20일부터 8월31일까지 △방사성, 폭발성 및 독성 화물을 운송하는 선박의 입항 및 하역작업 △항구 내에서 원유세정 (C.O.W) △항구 내에서 공기 정화작업이 전면 금지된다. 이와 함께 벌크상태의 액체 위험화물을 운송하는 선박은 사전주의 통제조치가 이행되어야 한다.

위에 언급된 위험화물 이외에 벌크상태로 위험액체화물을 운송하는 선박은 이 기간중에 항만에 입항하려면, MSA의 엄격한 규제조치에 따라 통제를 받아야 한다.

아울러, 중국의 항만당국은 올림픽 기간동안 위험화물의 항만작업의 안전성을 확보하기 위하여, Shanghai, Ninbo, Qingdao, Dalian, Xingang/Tianjin항은 몇몇 위험화물의 작업을 중단하거나 통관을 제한한다.

한편, 베이징올림픽 기간중 모든 항만의 보안등급은 변화가 없을 것이나, Qingdao항의 보안등급은 강화될 것으로 예상된다. 이는 대부분의 요트경기가 Qingdao 수역 부근에서 개최되기 때문이다.

Qingdao MSA는 지난 6월6일 해상안전을 확보하기 위하여 관련 당사자에게 공지문을 발송하고, 올림픽 기간중 △도선의 안전 △안개가 낄 경우 운항제한 △위험물운송에 관한 감독강화 △선박의 안전 및 설비 검사 등을 강화하고 위반시 강력한 처벌이 뒤따를 것이라고 강조했다.

해운업계, 미국 해상운송 안전성 법안에 철저한 대비필요

컨테이너화물의 안전시스템 구축에 막대한 투자 중

지난 2001년 9.11테러이후 미국 정부의 산업 전 분야에 대한 안전망 구축은 그야말로 완벽을 요구하면서 민감히 대처하고 있다. 이에 항만물류분야도 예외는 아니다. 미국과 관련된 화물의 철저한 검색을 위해 세계 주요 항만들은 컨테이너화물의 안전시스템 구축에 막대한 투자를 하고 있는 실정이다.

세계 최대 해운시장중의 하나인 미국의 해운항만, 물류 정책들이 안전성을 최우선으로 하고 있고 이에 협조치 않을 경우 불이익을 감수해야 하기 때문에 세계 각국들은 앞 다퉈 미국 측의 법안 등에 신경을 곤두세우며 주시하고 있다.

이와 관련 미국 항만 · 복합운송체계의 안정성을 향상시키기 위한 새 법안이 지난달 20일 미국 상원에 상정돼 관심을 모으고 있다. 뉴욕 및 뉴저지항만청 항만안전특별위원회가 제출한 이 법안은 미 상원 본회의에서 '항만 및 복합운송망 안전성 증진'을 위한 법안으로 상정됐으며 통상과학교통위의 심의에 들어간 것으로 전해지고 있다.

새 법안은 오는 2012년 7월 이후 미국으로 수출 및 반입되는 컨테이너화물 등 모든 해상화물은 선적지에서 X-레이 검사를 받도록 규정하고 있어 선사, 하주 모두 촉각을 세우고 있다.

이 법안은 국제운송 화물이 기본포장 또는 적(積) 컨테이너의 선적지에서부터 최종 목적지에 도착하기까지 미국을 통과하거나 반입되는 경우 화물의 보안 및 상태가 유지되도록 보장하며 공급망의 전 과정에서 화물이 안전하고 신속히 운송되도록 하는데 목적이 있다. 동 법안이 발효될 시 국제운송화물의 공급망 안전과 관련, 최초로 미국 연방법체계에 의해 화물 포장, 선적 절차 등을 규정하는 셈이다.

새 규정에 따라 그동안 별도로 진행되던 화물포장 및 컨테이너선적 체계가 통합돼 미국 내에서 국제화물 운송효율이 크게 개선될 것으로 보인다.

특히 하주측은 새 법안의 발효와 함께 불리한 상황에 처하지 않기 위해 법안의 내용들을 철저히 분석하고 주의해야 할 필요가 있는 것이다.

우선적으로 최종 목적지가 미국이 아닌 국제화물이 운송과정에서 미국의 영토 등을 경유하는 경우 일반 해상화물과 컨테이너 적하 화물의 구분에 유의해야 한다. 또 최종 목적지와 상관없이 국제화물이 미국의 관할 영토 등으로 반입될 경우 일반 포장화물과 컨테이너 적하 화물의 구분 등과 관련한 법안의 시행방향 및 적용범위 등에 대한 철저한 분석이 요구된다. 아울러 그 결과에 따른 적극적인 대비가 필요할 것으로 예상된다.

그동안 미국이 지나칠 정도의 정성을 쏟아 온 물류분야의 안전성 확보를 위한 정책들이 법안 상정을 통해 법규화되면 선사, 포워더, 하주, 항만 등 해상운송과 연관된 대상자들은 상호 정보교환을 통해 사전 준비가 완벽히 이루어지도록 협조체제를 구축해야 할 것으로 보인다.

미국측의 안전성에 대한 민감한 반응이 시책에 반영되고 있어 자칫 미국측의 법규에 위반될 시 엄청난 피해를 감수해야만 하기 때문에 우리도 국토해양부 등 관계당국과 해운항만업체, 하주 등이 정기적으로 정보를 교환하는 자리를 마련하는 것도 사전대비책 차원에서 바람직할 것이다.

철강원료 가격 급등으로 신조선가 상승압박 고조

호주의 원료탄 수출가격 전년비 3배 가량 인상

철강원료 가격상승이 조선용 강재인상으로 이어져 신조선 가격상승 압박이 고조되고 있다.

외신에 따르면, 호주의 원료탄 도입가격을 교섭중인 일본의 철강메이커들이 최근 전년대비 3배 인상된 가격인상을 받아들이지 않을 수 없는 방향으로 교섭이 진행되고 있다는 것이다.

일본 철강메이커들의 원료탄 도입가격이 이같이 대폭 인상될 경우 이미 체결된 금년 봄의 브라질이나 호주의 철광석 가격교섭의 결과에 더해져 철강 각사가 강재가격에 원자재 가격급등에 따른 부담을 전가할 가능성이 농후한 것으로 전해지고 있다.

특히, 최근들어 찰강수요가 크게 늘고 있으나 인플레 우려로 세계경제 침체가 더욱 심화될 것으로 예상되는 가운데 강재가격이 급등할 것으로 예상되면서 신조선가가 어느정도 상승할지 귀추가 주목되고 있다.

시장전문가들에 의하면, 호주의 원료탄 수출업체가 현재 일본의 철강 각사와 원료탄 수출가격을 톤당 350달러 이상 수준에서 교섭중인 것으로 알려졌다. 이 수출가격은 전년도에 비해 3배 가량 인상된 금액이다.

세미소프트콜이라는 원료탄의 가격교섭에서 철강 각사는 톤당 240달러를 제안해 이 수준에서 합의할 것으로 예상되고 있다. 2007년도 FOB(본선인도) 가격에 비해 3.8배 가량 인상된 금액이다.

일본의 철강회사들은 금년 3월에 가진 철광석 도입가격 교섭에서 브라질의 자원대기업인 바레사와 전년대비 65-71% 인상된 가격에 합의했으며, 5월에는 호주 자원대기업과 2배 가량 인상키로 합의한 바 있다.

브라질과 호주의 가격 인상폭이 큰 격차를 보임에 따라 2009년 봄에 재개될 철광석 가격교섭에서 브라질 자원대기업이 급격한 인상을 요구할 가능성이 높은 것으로 점쳐지고 있다. 이렇게 될 경우 강재가격이 가파르게 상승, 신조선가 상승을 더욱 부채질 할 것으로 예상된다.

뉴욕 · 뉴저지 항만 장기전략 조사착수

북미 동안에서의 중심항만 유지 목적

미국 뉴욕 · 뉴저지(NY · NJ) 항만당국은 향후 컨테이너화물 취급량 증가에 대비한 장기전략 수립을 위한 조사에 착수했다. 북미 동해안에서의 중심항만으로서의 지위를 앞으로도 계속해서 유지하는 것을 목적으로 향후의 토지 활용 등에 대한 검토 등 2009년초까지 끝낼 예정이다.

동 항만국의 수잔 이사는 7월24일 전략비즈니스 평가위원회에 조사에 착수한 것을 보고했다. 조사는 향후 화물수요의 증가를 근거로 항만능력의 향상과 이로 인해 필요한 터미널 확보 등의 토지활용에 대해 재정적인 면과 환경적인 면의 관점에서 실시하고, 동시에 생산성 향상에 대해서도 논의를 진행시킨다.

토지활용에 대해 항만당국은 지난 3월 뉴저지 미나토히가시측에 있는 119 에이커(48만1,000평방미터)의 리스계약 토지를 매입해 새로운 컨테이너화물 용지로 취득했다.

차량의 취급에 대해서도 2020년에 67만4,000대에 이를 것이라는 전망과는 달리 2007년에 93만대에 이르렀다. 이처럼 지난 2006년에 실시한 수요조사가 크게 빗나감에 따라 항만당국은 재차 항만능력 확충을 위한 조사에 착수하기로 했다.

금년도 세계 신조선 발주시장 VLCC 등 탱커가 견인

올해 신조발주 VLCC 52척으로 대부분 한국조선소

2008년에 발주된 신조 VLCC가 52척에 달하는 등 탱커가 신조선시장을 견인하고 있는 것으로 나타났다.

일본해사신문이 최근 조사한 자료에 따르면, 준공시기 기준으로 △2010년 납기가 7척 △2011년 납기가 41척 △2012년 납기가 4척 등이며. 이들 선박을 수주한 건조야드는 대부분 한국조선소인 것으로 알려졌다.

특히, 한국조선소의 경우 대형 조선3사의 발주물량이 2011년 준공분은 거의 매진돼 스페이스가 없고 신규발주 교섭물량은 2012년 인도예정으로 협상이 전개되고 있다.

전문가들은 강재가격의 급격한 인상과 과거 최고치를 연일 경신하는 신조 선가 상승이나 금융기관의 융자긴축 등을 고려할 때, 신조 VLCC를 수주하는 조선소와 발주하는 해운회사가 각각 한정된 점이 탱커시장의 호황을 지속하는 주요인으로 작용하고 있다고 분석하고 있다.

더구나, 드라이벌크 신조발주가 주류를 이루었던 지난 2007년과는 달리 2008년의 신조선 시장은 VLCC 등의 탱커가 견인중이다.

일본해사신문이 정리한 자료에 의하면 2008년 VLCC의 신조발주는 7월28일 현재, 56척(마이너스 4척)이다. 마이너스가 될 가능성이 높은 4척은 한국 STX조선이 그리스선주로부터 수주한 32만 DWT급으로 납기는 2011년이다.

이 선주는 따로 발주한 케이프사이즈 벌크선 2척을 포함해 STX조선에의 계약금 지불이 막혔기 때문에 STX조선이 해약할 가능성이 높다는 것이다.

미국의 서브프라임론(신용력이 낮은 개인용 주택융자) 문제로 야기된 금융 불안의 여파로 그리스선주가 자금조달에 실패한 것으로 전해지고 있다. 만약, 이 계약건이 해지될 경우 2008년의 신조 VLCC 발주척수는 실질적으로 52척이 된다.

이와는 달리 2010년 이후는 국제규정에 의해 단일선체유조선이 거의 퇴출된다. VLCC의 경우, 현재 취항중인 단일선체구조는 약 120척에 달하고 있다.

이에 비해 2008년 신조 VLCC의 준공척수는 약 40척으로 추산되고 있다. 이같은 공급량은 시장에서 충분하게 흡수할 수 있는 규모이기 때문에 VLCC 마켓이 연초부터 활황세를 유지하고 있다.

2009년에는 약 70척의 VLCC가 준공될 예정이지만, 기존의 단일선체 VLCC가 VLOC(대형 광석선)나 해양구조물 FPSO로 개조되어 탱커시장에서 철수함에 따라 공급과잉은 없을 것으로 전망하고 있다.

또한, 오는 2011년에 준공되는 신조선의 발주도 억제된 수준으로 VLCC 마켓호황은 당분간 지속될 것으로 예상되고 있다. 아울러, 2012년에 준고오디는 선박의 신조발주는 강재가격의 급등과 선박금융 제약, 유조선사들이 한정된 점 등으로 인해 현재의 신조선 마켓상황이 지속될지 주목을 받고 있다.

일본 톤세제 도입관련 선박, 선원확보방침 결정

일본적 외항상선대 5년안에 2배로 증강키로

일본 국교상의 자문기구인 교통정책심의회 해사분과회(분과회장 : 스기야마 타케히코 히토츠바시 대학장)는 7월17일 톤수 표준세제의 도입 등에 관계되는 일본 선박 및 선원의 확보에 관한 기본방침을 심의한 뒤 확정지었다.

해사분과회는 톤세제 도입조건이라 할 수 있는 일본적 외항상선대와 일본 선원 확보방안을 심의한 결과, 해운업계 전체의 목표치로서 일본적 외항상선대는 5년안에 2배, 외항부문 일본인 선원수는 10년안에 1 · 5배로 증강시키기로 하고 이러한 방침을 정부측에 전달하기로 했다.

이와 관련하여 일본선주협회의 마에카와 회장은 해사분과회의 방침과 관계되는 심의안에서 "가능한 한 일본 선박 및 선원의 확보에 노력하겠다"는 입장을 표명함으로써 일본외항해운업계가 해상운송의 안정적 확보에 공헌할 의사를 분명히 했다.

개정 해상운송법 및 선원법의 시행당일에 행해진 이번 분과회에서는 사전에 열린 간담회의 논의를 감안해 심의가 진행되었다.

톤수 세제적용 등에 필요한 인정기준의 구체적인 조건에 대해서는 특히 변경은 없었고, 외항부문 일본선적을 5년에 2배, 외항 일본인 선원수를 10년에 1 · 5배로 하는 것 등을 포함시키는 방침안을 국교상에 답신하기로 결의했다.

개정 해상운송법 및 선원법에서는 톤수 표준세제 적용과 관련하여 교통정책심의회 해사분과회의 답신을 받아 국토교통성 장관이 정하는 기본방침에 의한 확보계획의 인정기준을 마련하게 된다.

일본 국교성 해사국은 7월중에 인정기준 등을 공표할 계획이며, 이 기준이 공표되면 톤수 표준세제로 연결되는 절차에 들어가는 것이다.

동남아시아 강재수송 소형벌크선의 용선료 상승

동남아시아 역내에서 강재를 수송하는 근해벌크선의 용선료가 상승하고 있다. 소형벌크선의 용선료가 이같이 상승하고 있는 주된 이유는 강재 수송수요 증가와 원양 벌크선의 시황상승에 기인한 것으로 분석되고 있다.

1만DWT급 소형벌크선의 1일 용선료는 최근 1만2,000달러까지 상승했다. 하지만, 동남아역내에서 선박연료유가 톤당 700달러를 웃돌고 있어 근해선사들의 채산성을 압박하고 있는 것으로 나타났다.

특히, 일본근해선사들은 지난 2월에 일본의 철강메이커와 일본에서 수출되는 철강재 운임을 톤당 6-10달러의 가격인상에 합의한 바 있다. 도착지는 대만, 홍콩, 싱가포르 등이다. 일본의 2007년 철강 수출량은 전년대비 4 · 7%증가의 3685만톤으로 집계되었다. 근해벌크선의 용선료 상승은 아직까지도 원양벌크선에 비하면 부진한 편이다. 근해벌크선보다 대형의 외항부정기선은 5만-6만 중량톤급의 핸디막스형의 주요 4개항로 평균 용선료가 1일당 5만7,000달러 전후까지 상승하고 있다. 한편, 철강 메이커와의 운임계약은 연도 단위가 기본이며 벙커가격의 상승은 연료유 할증요금(BAF)에 의해 일부 보전되지만, 보전분의 요금은 차년도에 정산되기 때문에 근해선사들의 채산성을 압박하는 요인으로 작용하고 있다.

2008 7

• 국토해양부, 선박출항통제 연구용역 평가회

• 한국선주협회, 화물연대 파업관련 컨테이너선사 간담회 및 선박대리점료 조정관련 실무담당자회의 개최

• 한국선주협회, 선박장거리추적제도(LRIT) 설명회 개최
• 해양산업발전협의회, 제2회 대한민국 해양대상 시상식 (부산일보 대강당)

• 한국선주협회, 회장단회의 및 국토해양부장관 초청 간담회 개최

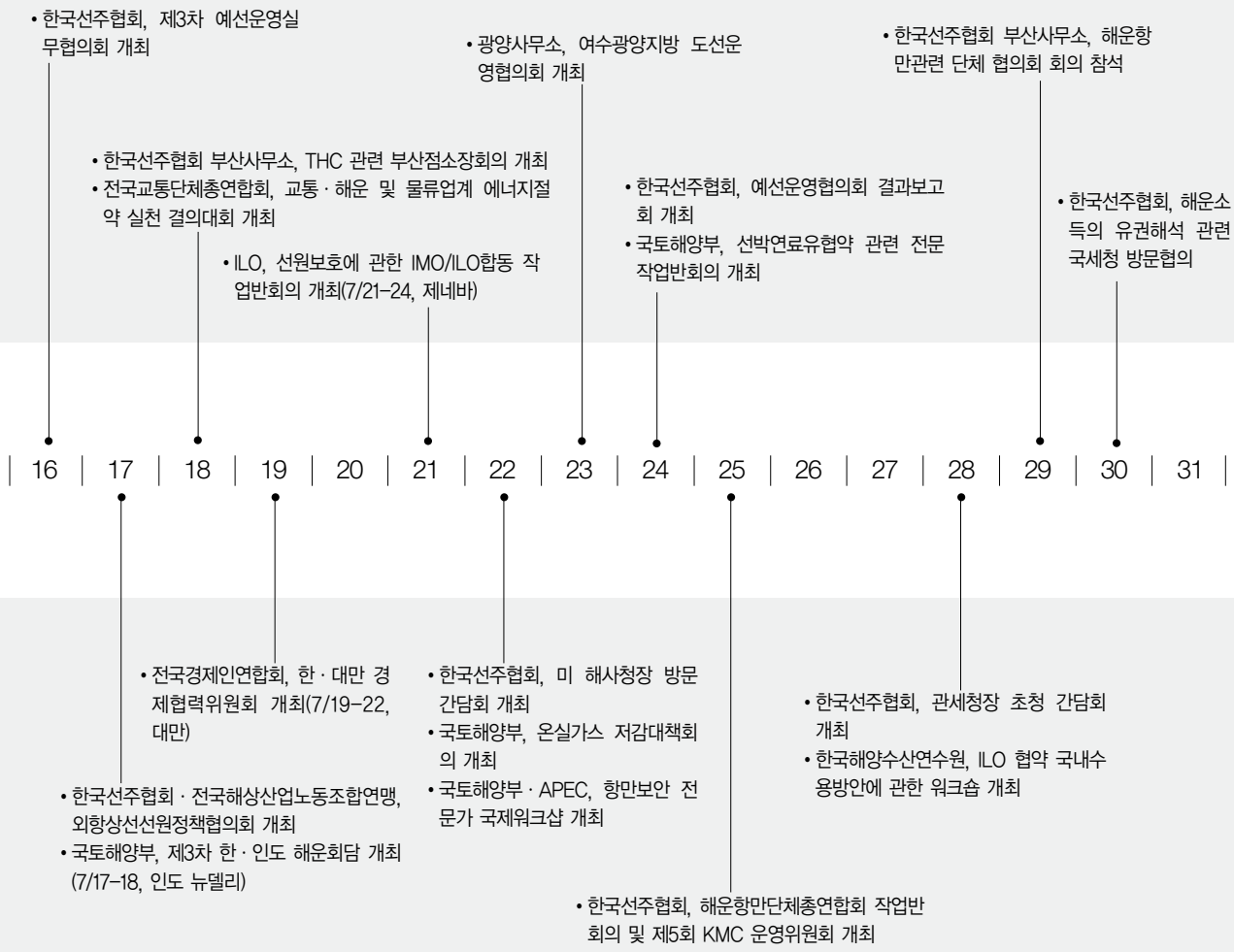
1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 | 11 | 12 | 13 | 14 | 15

• 국토해양부, 국제물류 투자분석센터 개소식 거행
• UN, 제14차 UNCITRAL회의 개최(6/16-7/3, 뉴욕)
• 국가정보원, 제6차 『물류보안 민관 협의회』 개최

• 한국선주협회, 제4차 도선운영협의회 실무회의, 해무위원회 및 해무팀장회의 개최

• 국토해양부, 바다수영대회 개최(태안 만리포 해수욕장)

• 한국선주협회, 해운항만단체 연합회 결성 사무국장회의


• 한국선주협회, 제3차 예선운영실 무협의회 개최
• 한국선주협회 부산사무소, THC 관련 부산점소장회의 개최
• 전국교통단체총연합회, 교통 · 해운 및 물류업계 에너지절약 실천 결의대회 개최
• ILO, 선원보호에 관한 IMO/ILO합동 작업반회의 개최(7/21-24, 제네바)
• 광양사무소, 여수광양지방 도선운영협의회 개최
• 한국선주협회, 예선운영협의회 결과보고회 개최
• 국토해양부, 선박연료유협약 관련 전문 작업반회의 개최
• 한국선주협회 부산사무소, 해운항만관련 단체 협의회 회의 참석
• 한국선주협회, 해운소득의 유권해석 관련 국세청 방문협의
16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31
• 전국경제인연합회, 한 · 대만 경제협력위원회 개최(7/19-22, 대만)
• 한국선주협회 · 전국해상산업노동조합연맹, 외항상선선원정책협의회 개최
• 국토해양부, 제3차 한 · 인도 해운회담 개최(7/17-18, 인도 뉴델리)
• 한국선주협회, 미 해사청장 방문 간담회 개최
• 국토해양부, 온실가스 저감대책회의 개최
• 국토해양부 · APEC, 항만보안 전문가 국제워크샵 개최
• 한국선주협회, 해운항만단체총연합회 작업반회의 및 제5회 KMC 운영위원회 개최
• 한국선주협회, 관세청장 초청 간담회 개최
• 한국해양수산연수원, ILO 협약 국내수용방안에 관한 워크숍 개최

해운 2008. 7

2008년 8월 8일 인쇄
2008년 8월 13일 발간
발 행 인 이 진 방
편 집 인 김 영 무
발 행 처 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