



2012여수세계박람회 유치성공 관계자 격려 및 해단식

정부, 국회, 재계 등이 합심하여 일궈낸 결과 축하

해양수산부와 2012여수세계박람회 유치위원회는 12월28일 서울 롯데호텔에서 강무현 해양수산부장관, 김재철 위원장, 한국선주협회 이진방 회장 등 관계자 300여명이 참석한 가운데 500여일의 대장정을 유치성공의 대미로 장식한 이후 그 마무리를 알리는 유치위원회의 해단식을 가졌다.

유치위원회는 지난 2006년 5월12일 세계박람회 유치신청서를 BIE에 제출한 이래 500여일 동안 2회에 걸친 심포지엄과 총회에서 프리젠테이션, 그리고 현지실사 등을 통하여 여수엑스포 유치의 당위성과 개최의지를 BIE 회원국에게 확실하게 각인시킴으로써 11월27일 마침내 파리총회에서 'YEOSU KOREA' 를 올려 퍼지게 했었다

이날 해단식은 그동안 여수세계박람회 유치를 위해 고생한 관계자들의 노고를 치하하고 정부, 국회, 재계등 사회각계각층이 합심하여 일구워 낸 유치성공을 자축하는 축하의 자리로서 '박람회 유치, 500일간의 장정' 을 영상으로 다시 한번 느끼면서 그동안 특별히 수고한 인사들에 감사패 전달과 만찬으로 이어졌다.

김재철 위원장은 해단식에서 “오늘 유치성공의 결과가 있기까지 500여일간을 정부와 국회, 재계, 지자체등 모두가 혼신의 힘을 다해 열심히 뛰어 주신 정성에 대하여 다시 한번 감사의 말씀과 함께 이제 여수세계박람회의 성공적인 개최와 경제·사회·문화적 파급효과를 극대화 하기위해 지금부터 아주 치밀한 준비가 필요하다”고 말했다.

또한, 강무현 해양수산부장관은 축사를 통해

“여수세계박람회를 역사상 가장 성공한 박람회로 자리매김 할 수 있도록 할 것”이라며, “유치성공에서 나타난 범국민적 역량을 박람회 준비에 집중시킨다면 이는 그리 어렵지 않을 것”이라고 강조했다.

2012여수세계박람회는 2012년 5월12일부터 8월12까지 3개월 동안 전라남도 여수시 신항지구 일대에서 개최하게 되며, 총 관람객은 약800만명으로 예상되고 있다. 경제적 파급효과로는 생산유발 10조원, 부가가치 창출 4조원 등이 될 것으로 분석하고 있다.

한편, 해단식에 이어 유치위원회는 앞으로 청산 절차에 들어가는 등 모든 업무가 종료하게 되며, 1월초 '2012여수세계박람회 준비기획단' 이 구성되어 박람회 개최준비에 따른 제반업무를 수행할 것으로 알려졌다.

해양수산부 관계자에 따르면, 여수박람회 개최를 돕기 위한 내용을 규정한 '여수세계박람회지원법안' 이 관계부처 협의를 거쳐 1월초 입법예고될 예정이며, 동 법안에는 조직위원회 설립과 박람회 사업의 원활한 진행을 위한 각종 인·허가 사항에 대한 의제 조항 등이 담겨질 것이라 한다.

또한 준비기획단에서 지난 4월 BIE에 제출된 실사보고서를 기반으로 1월초 박람회 전시장 배치에 대한 기본계획 용역에 착수하는 한편, 오는 박람회 개최 4년 전인 내년 5월12까지 BIE측에 인정 신청을 하는 등 본격적인 박람회 준비에 착수하게 될 것이라 전했다.

서해안 오염해안 70% 방제, 세계가 놀란 ‘민관군 협력’

외국전문가 “방제속도와 함께 과정도 효과적이고 적절”



“10여년 전 일본에서 가장 큰 피해가 났던 유조선 ‘나훗카 호’의 정유 유출사고와 비교하면 (유출량)1.7배에 해당하는 데도 굉장히 빨리 제거가 돼있어 놀랐다.” (일본 방제전문가팀 요텐유키오(余田幸夫)외무성 북동아시아 조정관)

“2개월 걸릴 작업을 불과 1주일 만에 해내 놀랐다”

12월17일 충남 태안 앞바다 기름 오염 사고 현장을 방문한 일본 해상보안청 및 해상재해방지센터 소속 전문가 등 6명으로 구성된 일본 긴급지원팀은 천수만 인근 영목항 등을 둘러본 뒤 “해경과 자원봉사자 등 민간과의 협력이 잘 이뤄지고 있는 것 같다”고 말했다.

▶ 자원봉사자들이 방제에 큰 힘

일본 긴급지원팀을 이끌고 있는 요텐 유키오 외무성 북동아시아 조정관은 특히 “1~2개월 정도

걸려서 할 수 있는 일을 불과 1주 일여 만에 해낸 것 같다”며 “자원봉사자들이 방제에 큰 힘이 된 것으로 보인다”고 평가했다.

요텐 조정관은 “원유 유출 사고 후 딱딱해지는 기름 덩어리들은 일본 원유 유출 사고에서도 발생했었다”며 “일본 후쿠티 마을에서 발생한 중유 유출 사고에서도 원유 찌꺼기들이 발생했고 한국과 같은 같은 방법으로 수거했었다”고 밝혔다.

지난 1997년 1월2일 일본 후쿠이(福井)현 미쿠니(三國)정 앞바다에서 발생한 러시아 선적 나훗카 호 기름 유출 사고는 유조선이 폭풍으로 두동강 나면서 중유 6240여kl가 유출됐으나 일본 전역에서 밀려든 30여만명의 자원봉사자들로 기름 제거에 성공하면서 ‘30만명의 기적’으로 잘 알려져 있다.

▶ 짧은 기간에 응급방제 마무리

충남 태안 앞바다 기름 유출 사고 11일째인 12월17일, 민·관·군 총력 방제와 자원봉사 물결이 이어지면서 해안가의 응급 방제율은 모래해변을 중심으로 70%를 넘어섰으며 해상도 일부 타르 덩어리만 남아 응급방제가 거의 완료되는 등 빠른 진척을 보이고 있다.

사고 발생 당시 모항 앞에서 만대까지 40km의 해안가에 밀려왔던 검은 찌꺼기는 10일이 지나면



서 상당부분 수거돼 절반 정도인 20km 구간에만 기름찌꺼기가 산발적으로 남아있는 상태다.

사람과 장비의 접근이 어려워 아직 기름이 남아 있는 가의도~모항, 정자두 해안 등 5km 지역에는 군 병력과 장제전문 업체들이 집중 투입돼 방제작업에 가속도를 내고 있다.

타르 덩어리의 확산세와 확산량도 급속히 약화됐으며, 천수만 입구의 얽은 유막도 경비정과 방제정을 동원한 막바지 방제작업으로 거의 없어져 오염 물질의 천수만 유입가능성도 매우 낮아졌다.

▶ 외국전문가들, 기적 일궈내어

외국 전문가들은 태안의 방제속도를 보고 “기적을 일궈내고 있다”며 놀라고 있다. 기름 방제 현장을 찾은 유엔과 유럽연합(EU)을 비롯해 스페인·일본·싱가포르·미국 등 세계 각국의 전문가들은 “불과 1주일여 만에 이렇게 빨리 기름을 제거하다니 놀랍다”고 입을 모았다.

12월14일부터 현장 조사와 사고수습 지원을 하고 있는 미국 연안경비대(USCG) 소속 방제전문가와 미국 해양대기청(NOAA) 해양생태계 연구원

으로 구성된 미 방제실무팀은 “짧은 시간에 해안 부착유를 제거한 것은 매우 놀랍다(credible)”고 했다.

지난 12월15일 태안 앞바다를 찾은 스페인 바르셀로나 국립대 루이스 램코프 박사 등 스페인 해양생태학 전문가들은 현장을 둘러본 소감을 묻는 질문에 “생각했던 것보다 빠르게 오염원이 제거되고 있는 것은 고무적인 현상이며, 다른 나라에서 유례를 찾아보기 어려울 정도”라고 감탄했다.

12월16일부터 사고 피해지역을 살펴보고 있는 유엔환경기구(UNEP), 유럽공동체(EU), 유엔개발계획(UNDP) 등 국제기구 공동조사단도 “한국정부가 초동조치를 신속히 하고 관계기관, 지방정부, 군당국, 시민단체, 자원봉사자 등이 체계적으로 협력하고 있는 것이 무척 인상적”이라고 말했다.

▶ 정부와 국민의 조치 매우 적절

특히 국제기구 조사단은 “원유유출사고 이후 우리 정부와 국민의 조치와 대응이 매우 적절하



고, 즉각적이며, 효과적이었다”고 평가하고 “현장 상황을 봤을때 모든 상황들은 전문적으로 대응이 잘되고 있는 것으로 판단하고 있다”고 말했다.

유처리제의 사용이나 타르 덩어리의 유해성 여부 등에 대해서도 블라디미르 사하로프 단장은 “국제적 기준에 따라 유처리제를 정상적으로 사용한 것으로 판단된다”고 밝혔고, “바다에 떠 다니고 있는 오일 타르의 경우 일반적으로 막 쏟아져 나온 원유보다 유해성이 훨씬 적은 것”이라며 “사고 이후 한국 정부의 대응책이 타당했다고 생각한다”고 분석했다.

스페인 바르셀로나 국립대의 루이스 램코프 박사도 “타르 덩어리는 기름이 분해되는 과정에서 나오는 것으로 일단 독성이 많이 제거된 상태이기 때문에 피해는 크지 않을 것”이라며 “미관상의 문제는 있지만 상대적으로 수거가 쉬운 장점도 있다”고 강조했다.

▶ 진짜 중요한 방제는 이제부터

외국 방제 전문가들과 생태학자들은 철저한 조사와 분석을 통한 지속적인 방제와 체계적인 생태계 복원 계획 수립을 주문했다.

미국 해양대기청 에드 레빈 연구원은 “기름이 안 보일 정도로 줄었다고 방제 작업을 멈춰서는 안 되며 진짜 중요하고 힘든 방제 작업은 이제부터 시작”이라고 했고, 스페인 바르셀로나 국립대의 루이스 램코프 박사는 “눈에 보이는 기름 제거에 덧붙여 생태계에 미치는 피해실태를 분석하고 체계적으로 이를 복원하는데도 관심을 기울여야 한다”고 강조했다.

유엔 등 국제기구 조사단은 “생태계 복원은 오랜시간이 요구된다”며 “긴급 상황의 효율적 관리, 대응, 처리체계와 중장기 환경복원방안을 포함하여 종합적인 방안 검토가 필요하다”고 조언했다.

▶ 정부, 생태계복원 장기계획 마련

이에 따라 정부는 태안 앞바다 기름 유류사고로 인한 해양 및 연안환경 피해를 과학적으로 조사하고 적극적인 대책을 마련하기 위해 국내외 전문가를 총망라한 유류오염 사고 영향 조사 및 평가를 위한 전문단을 구성, 환경영향 조사를 하고 생태계 복원 장기계획을 마련키로 했다.

해양연구원을 중심으로 구성된 국내전문단은 미국 해안경비대(USCG) 소속 오염방제전문가팀과 유럽연합(EU)과 유엔개발계획(UNDP), 유엔환경계획(UNEP) 등 국제기구 공동조사단 등과의 긴밀한 협조체제를 통해 태안 유류사고 환경영향 조사 및 생태계복원 장기계획을 마련하기 위한 현장조사를 하고 있다.

해양수산부 우동식 해양환경정책팀장은 “특히, 해양수산부의 이러한 즉각적인 조치는 과학적인 오염영향 조사 뿐만 아니라 이번 사태로 인해 발생한 해양 및 연안생태계 복원을 장기적으로 추진할 의지를 표명했다는 것에 큰 의미를 둘 수 있다”고 말했다.





여수세계박람회 유치 계기로 세계 5대 해양강국 도약

KMI 전형진 박사, 여수세계박람회 유치 기념 포럼'에서



이 때문에 한국이 세계 5대 해양강국으로 발전하는 계기가 될 수 있다는 것이다.

우리나라의 종합해양력은 세계 12위 수준으로 부문별로는 해양자원부문이 세계 21위, 수산 13위, 해운 10위, 조선 1위, 해양관광 22위, 환

20012년 여수세계박람회를 전략적 이벤트로 삼아 세계 12위에 머물고 있는 한국의 해양력을 5위로 끌어올려야 한다는 주장이 제기됐다.

해양수산개발원 전형진 박사는 12월14일 전남대 여수캠퍼스에서 열린 '2012여수세계박람회 유치 기념포럼'에서 "엑스포를 통해 해양력을 5위로 올릴것과 이를 위해 조속히 여수엑스포의 준비를 위한 조직위를 구성하고 지원방안을 반영한 특별법을 만들어야 한다"고 주장했다.

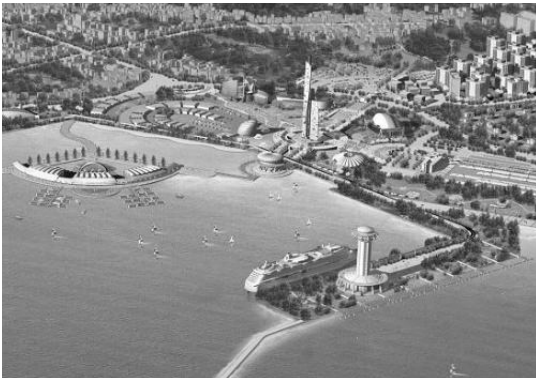
전 박사에 따르면 '살아있는 바다, 숨쉬는 연안'을 주제로 한 여수엑스포는 여수를 포함한 남해안 지역의 관광 발전, 한국과 일본, 중국을 잇는 해양크루즈 관광산업 발전, 국민의 해양에 대한 관심 제고와 해양인력 확대, 해양산업과 과학기술 발전의 새로운 계기 마련, 통합 해양행정체제 강화와 해양외교력 강화를 불러오게 된다.

경보전 30위, 안전관리 6위, 해양과학기술 15위 등이다.

전 박사는 "스페인 바르셀로나의 경우 1992년 이전에는 스페인 변방의 작은 도시에 불과했으나 1992년 올림픽을 계기로 지중해 최고의 크루즈 기항지로 발전했다"며, 이는 스페인이 범선을 주제로 개막공연을 하고 크루즈 선박 15척으로 바다 위에 뜬 호텔을 준비해 세계 크루즈 선사를 대상으로 치밀한 전략을 세워 실천한 결과라고 설명했다.

그는 이에 따라 한국이 2012년 여수엑스포를 세계 5위 해양강국으로 발전하는 전략적 이벤트로 삼아야 한다고 강조했다.

이와 함께 한국이 세계 5위의 해양강국으로 도약에 성공한다면 국내총생산에서의 해양부문 비중이 현재의 7.8%에서 10.1%로 늘어나고 취업자



수는 210만명에서 313만명으로 증가할 것이라고 추정했다.

또 2016년께는 연간 125조원의 부가가치와 295만명의 고용이 창출될 것이라고 전망했다.

한편, 전 박사는 4년이라는 짧은 시간 동안 여수 엑스포 개최준비를 성공적으로 하기 위해서는 통

합적인 운영조직인 조직위원회를 조속히 구성하고 출입국·통관·관세·세금·운송 우대방안과 예산·인원·행정처리 지원 근거 등 엑스포와 관련한 모든 지원방안을 마련해야 한다고 지적했다.

또 여수세계엑스포의 유산이 될 여수프로젝트의 경우 조직위와는 별도의 사업추진체계가 필요하며 여수선언도 2~3년 가량 준비해 국제적으로 구속력 있는 선언을 발표해야 한다고 강조했다.

이날 포럼은 전남대 지역사회발전연구소가 주최했으며 김기태 GS 칼텍스 상무, 서현곤 여수시의회 박람회 특위위원, 이상을 여수시 박람회 준비위 상임집행위원장, 이상훈 여수시 지역혁신협의회 의장, 이원교 전남대 수해양대학 교수, 조동문 전남매일 기자 등이 토론자로 참여해 다양한 의견을 제시했다.

서해안 유류유출 사고 피해보상 현지 설명회 개최

18일부터 피해보상 상담위한 피해조사지원단도 운영

해양수산부는 지난 7일 발생한 'HEBEI SPIRIT' 호 유류유출사고와 관련 피해 어민과 주민들의 원활한 피해보상 청구를 돕기 위해 20일 18일 태안군청 대강당에서 피해보상 청구절차 등에 관한 설명회를 개최했다.

해양수산부는 아울러 법무부, 한국해양수산개발원(KMI), 해양연구원(KORDI) 등 민관전문가들로 피해조사지원단을 구성해 12월18일부터 태안 현지에 개설되는 지원단 사무소에 상주하면서 어민들의 피해보상 청구에 필요한 자료수집 등에 관해 전문적인 상담 서비스를 제공하고 있다.

현재 피해현장 사진, 비디오 자료 등의 기초적인 입증자료는 그동안 언론보도를 통해 중요성이 널리 홍보됨에 따라 비교적 잘 수집되고 있는 것으로 판단되나 이러한 입증자료가 보험사나 국제

유류오염보상기금에 의해 제대로 인정받기 위해서는 관련 전문가들에 의한 객관성 있는 보완과 검토가 요구되는 데 따른 것이다.

해양수산부는 어민들의 보험금 사정에 필요한 객관적인 증빙자료 수집과정과 보상청구 절차를 최대한 지원하여 국제유류오염기금과 보험사로부터 적절한 보상을 받을 수 있도록 총력을 기울일 방침이라고 밝혔다.

이번 피해조사단의 첫 설명회에는 이은 해양수부차관, 최민호 충남도행정부지사, 수협관계자, 어촌지도사, 피해시군 관계자, 피해어민 대표들이 참석 한 가운데 관계전문가이 보상청구절차, 기준, 청구방법 등에 대한 설명, 피해어민들로부터의 의견 수렴, 질의응답 순으로 진행됐다.



내년도 부산항 환적화물 볼륨인센티브 150억원 예상

컨테이너 1TEU당 1만원으로 매년 100-120억원 지급

부산항 환적화물 물동량을 늘리기 위해 부산항을 기항하는 선사들에 지급하는 볼륨인센티브 규모가 내년 150억원으로 사상 최대에 이를 전망이다.

부산항만공사(BPA)에 따르면 올해 부산항 환적화물 물동량 증가 추이에 따라 내년에 선사들에 지급할 볼륨인센티브는 150억원 규모로, 지난 2003년 이 제도를 도입한 이래 가장 큰 규모가 될 것으로 추산됐다.

기준 연도와 전년도의 환적화물 물동량을 비교해 50억원은 전체 환적화물의 선사별 비율에 따라 지급하고 나머지 액수는 선사별로 1년간 늘어난 환적화물 1TEU(20피트 길이 컨테이너 한 개)당 1만원씩 지급하는 볼륨인센티브는 해마다 100억~120억원 수준으로 지급돼 왔다. 지난해 환적화물의 증가분에 따라 올해 5월 지급된 볼륨인센티브도 107억원에 그쳤다.

이처럼 예년의 볼륨인센티브 규모에 비해 내년에 지급될 볼륨인센티브가 크게 늘어난 것은 세계 2위 선사인 MSC가 지난 4월부터 아시아 환적기지를 중국 닝보항에서 부산항으로 옮긴 데 따른 것이다.

MSC가 내년에 BPA로부터 받는 볼륨인센티브의 총액은 올해 1월부터 지난 10월까지의 물동량 추이에 비춰 볼 때 45억원에 이르러 단일 선사가 받은 볼륨인센티브로서는 역대 최고액을 기록할 것으로 추정되고 있다.

두번째로 많은 볼륨인센티브를 받게 될 선사는 CMA CGM으로 볼륨인센티브 규모가 13억여원에 이를 전망이다. 국적선사로서는 한진해운이 3

위 그룹을 형성하며 10억원가량의 볼륨인센티브를 받을 것으로 추정됐다.

BPA 관계자는 “현재 인센티브 형식으로 지급되고 있는 예산은 볼륨인센티브와 터미널운영사에 대한 인센티브, 선박 입출항 횟수에 따른 입출항료 감면 등 세 가지”라며 “볼륨인센티브 제도는 도입 이후부터 거액을 들이는 데 비해 효과가 실증적으로 검증되지 않는다는 비판이 있는데다 인센티브 비용만 연간 200억원이 넘는 예산이 소요되는 만큼 내년에는 이 모든 인센티브 제도에 대해 개편작업을 벌일 방침”이라고 밝혔다.

해양부, 수난구호법시행규칙 개정시행

해양수산부는 12월18일 수난구호법시행규칙 일부 개정을 공포, 이날부터 시행에 들어갔다.

해양수산부가 수난구호법시행규칙을 개정한 것은 지난 8월3일 수난구호법 개정으로 광역해상수난구호대책위원회가 설치됨에 따라 이를 반영하고, 선박 구난 시 신고 내용 및 서식을 정하는 등 현행 제도의 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완하기 위해서이다.

수난구호법시행규칙 개정의 주요골자를 보면, 법 제11조의2제2항에 ‘지역해상수난구호대책위원회’의 설치근거 규정 신설 및 해양경찰청 조직변경에 부합하도록 광역해상수난구호대책위원회도 법률에 정비됨에 따라 시행규칙 제2조의2에 있던 지역해상수난구호대책위원회 설치근거를 삭제했다.

또 보상금 지급신청방법 및 구난작업을 하고자 하는 자의 제출서류 및 서식을 정하고, 법 제18조에 선위위치통보 종류가 규정됨에 따라 제4조를 정비했다.

해양부, 선체보호도장기준 제정 내년 7월 시행

산적화물선 이중선측 공간내부 보호도장 의무화

해양수산부는 12월14일 선체보호도장기준을 제정고시, 2008년 7월1일부터 시행한다.

동 기준은 2006년 12월8일 국제해사기구에서 해상인명안전협약 제2-1장 제3-2규칙을 개정하여 선체 보호도장 제도를 신설함에 따라 이를 국내수용하기 위한 것으로 국제항해 종사하는 총톤수 500톤이상 선박으로서 해수전용 평형수 탱크 및 길이 150미터이상 산적화물선의 이중선측 공간 내부에 보호도장을 의무화하도록 하고 있다.

선체보호도장기준의 주요골자를 보면, 선체 보호도장 시스템 시험의 기본요건인 평형수탱크 모의실험 및 응축체임버 시험, 도장을 위한 환경조건 등을 마련(제4조)하였으며, 도장작업 기록 및 도장시스템 시방서 등에 대한 기록은 도장기술철에 문서화되어야 하며 조선소가 제공(제6조)하도록 했다. 또 지정시험기관의 기준을 정하여 보호도장 인정시험에 필요한 시설과 인력 및 전담부서 등을 갖추도록 하는 한편, 도장시스템 적합증서는 평형수탱크의 모의실험 및 응축 체임버 시험에 만족할 경우 교부하며, 유효기간 등을 정했다.

도장검사자는 미국부식학회(NACE) 및 노르웨이 FROSIO 자격, 도장인증기술협회의 고급감리원 및 도장감리사 자격을 가진 자로 규정했다.

한편, 이 기준은 2008년 7월1일부터 시행한다. 다만, 2008년 7월1일 이후 건조계약이 체결된 선박, 2009년 1월1일 이후 용골이 거치되는 선박 또는 2012년 7월1일 이후 인도되는 선박부터 적용한다. 현존선 등에 대한 적용유예와 관련하여 이 기준 적용일 전에 건조계약이 체결되었거나 용골

거치 또는 인도되는 선박은 이 기준을 적용하지 않는다.

이밖에도 적합증서에 관한 경과조치로서, 도료의 제조자가 지정시험기관에서 적합증서를 받을 때까지 국제선급연합회에 가입된 선급의 형식승인을 받아 한국선급에 제8조제1항의 도장시스템 승인을 신청할 경우 한국선급은 시험성적서를 확인하여 이 기준에 적합하면 제8조제4항의 적합증서에 가름하여 별지 제8호서식의 적합확인서를 교부할 수 있다.

BPA, 2008년 예산안 5천720억원 확정

부산항만공사(BPA) 내년 예산안이 BPA 설립 이후 최초로 항만위원회에서 계수조정까지 가는 진통 끝에 일부 삭감된채 통과됐다.

부산항만공사(BPA) 항만위원회는 12월21일 부산 중구 중앙동 사옥에서 제40차 항만위원회를 열어 총 5천720억원에 달하는 내년도 사업계획과 예산안 등을 심의하고, 항만시설 사용 및 운영 등에 관한 규정을 개정했다. BPA의 내년도 예산 규모는 올해 3,357억원보다 70%나 늘어난 것으로 항만위원들의 사용처에 대해 집중적인 추궁을 받았다.

해양대 교수인 이수호 위원은 “외부차입액만 3천억원에 이를 만큼 내년 예산이 크게 늘어났다”면서 예산이 크게 늘어난 이유와 외부차입 방식에 대한 설명을 요구했다.

이에 BPA는 부산 신항 2-1단계 부두 및 부지조성 사업에 1,555억원을, 부산항 개항 이래 최대 프로젝트라 불리는 부산항 북항 재개발 사업 실시설계와 1-1단계 공사 착공에 523억원을 배정하는 등 부산항 경쟁력 제고를 위한 항만건설에 4,248억원을 투입한다고 해명했다.



해운시황 조정에도 불구하고, 신조선가 상승세 지속전망

우리투자증권 송재학 애널리스트, 조선 및 해운 분석

우리투자증권 송재학 애널리스트는 12월24일 조선·해운업과 관련한 분석을 통하여 “올해 마지막으로 발표된 신조선가 지표가 또 한번의 급상승세를 시현했다”고 밝히고, 신조선가의 상승 흐름은 내년에도 계속 될 것이며, 안정적인 수주량 확보로 세계 조선산업은 한 단계 레벨업 될 것이라고 내다봤다.

송 애널리스트는 이어 컨테이너 및 건화물 해운 시장은 비수기 영향으로 인해 대부분 지수가 하락하고 있으며, 최근 유조선운임지수(WS)가 급등했지만 단기적인 흐름으로 판단돼 내년 초에는 하락할 것으로 예상된다고 말했다.

그는 “국내 조선업종에 대해 포지티브 투자의견을 유지하고 톱픽으로 현대중공업(TP 650,000원)을 제시”하며, 현대미포조선(TP 500,000원)과 대우조선해양(TP 72,000원)에 대해서도 매수 투자 의견을 제시했다.

2007년 마지막으로 발표된 신조선가 지수는 또 한번의 급상승세를 시현했다. 12월21일 기준, Clarkson 신조선가 지수는 전주대비 2포인트 상승한 184포인트를 기록했는데, 이는 신조선가의 강세 속에서도 최근 한달 동안에 5포인트 상승한 것이다.

그만큼 세계 조선시장에 있어서 펀더멘털 상 긍정적인 흐름이 이어지고 있는 것으로 판단된다. 세부 선종별 가격도 상승했는데, 초대형유조선(VLCC)이 전주대비 100만달러 상승한 1억4,600만달러로 역대 최고가를 경신했다. 송 애널리스트의 분석을 요약하면 다음과 같다.



12월에 들어서면서 선종별 발주량이 줄어 들고 있지만, 조선사들의 수주잔량 급증과 건조 도크 부족으로 인해 신조선가 상승 흐름이 나타나고 있는 것이다. 신조선가의 상승 흐름은 2008년에도 계속될 것이며, 안정적인 수주량 확보로 세계 조선산업은 한 단계 Level-up될 것으로 예상된다.

현 시점 조선업종은 Valuation 측면에서 매우 저평가되어 있는 상황이며, 신조선가 상승과 영업 실적 급증세를 고려할 때 조선업종의 주가는 상승 반전이 가능할 전망이다.

국내 조선업종에 대해 긍정적인 투자 의견을 유지하며, Top pick으로 현대중공업(TP 650,000원)을 제시한다. 또한 현대미포조선(TP 500,000원)과 대우조선해양(TP 72,000원)에 대해서도 Buy 투자 의견을 추천한다.

한편, 연말에 들어서면서 세계 해운시장은 전반적으로 하향 안정화되고 있다. 컨테이너 및 건화물 해운시장은 비수기 영향으로 인해 대부분 지수가 하락하고 있으며, 최근 유조선운임지수(WS)가 급등했지만, 단기적인 흐름으로 판단되어

2008년초에는 하락할 것으로 예상된다.

12월19일 기준 HR종합용선지수는 전주대비 4.4포인트 하락한 1,342.5포인트를 기록했다. 4/4분기 내내 뚜렷한 방향성이 없이 등락을 반복하고 있다.

12월21일 기준 중국 상해 항운교역소의 종합 컨테이너운임지수(CCFI: China Containerized Freight Index)는 전주대비 5.2포인트 하락한 1,154.0포인트를 기록했다. 2008년 컨테이너 해운시장은 컨테이너 해상물동량 증가가 가속화되면서 수급상황이 개선되고 유류비를 보전하기 위해서라도 컨테이너 해상운임 인상은 불가피할 것으로 보인다.

12월20일 기준 발틱운임지수(BDI: Baltic Dry Index)는 전주대비 557포인트 하락한 9,392포인

트를 기록했다. 향후에도 겨울철 비수기로 인해 BDI의 상승 반전은 쉽지 않을 전망이다.

발틱운임지수(BDI)는 9,000포인트 대에서 박스권 등락이 지속될 것으로 보이며, 2008년 2/4분기 성수기를 앞두고 다시 상승할 것으로 전망된다.

12월21일 기준 유조선운임지수(WS : World Scale)는 전주대비 5포인트 하락한 295포인트를 기록했다. WS는 전반적으로 연말에 상승하는 계절성을 지니고 있는데, 이번 상승 흐름은 역대 경험하지 못했던 급등세였다고 할 수 있다. 특히 최근 3주 동안의 단기 급등은 지나친 수준이었으며, 투기적 수요도 크게 늘어나면서 유조선 용선시장에서 부담 요인으로 작용하고 있다. 향후 유조선 운임지수(WS)는 1월까지 하락세를 지속하면서 정상화될 것으로 전망된다.

현대차그룹 물류계열사 글로벌 외항해운에 진출 6,000톤급 벌크선 매입, 해양수산부에 해운업 등록

현대차그룹의 물류 계열사인 글로벌이 육상 운송에 이어 해운업에도 전격 진출했다.

그동안 현대·기아자동차의 완성차 해상운송 물량은 유럽계 해운업체가 전량 맡아왔으나, 이번에 글로벌이 벌크선박 매입을 통해 1단계로 40만대 규모의 운송량을 확보하면서 향후 육운·해운을 아우르는 글로벌 종합 물류기업으로 발돋움할 전망이다.

글로벌은 1차적으로 6000톤급 벌크선을 매입한 뒤 해양수산부에 외항화물운송사업 등록을 마친 것으로 알려졌다. 글로벌은 현대·기아차의 해상운송 물량 중 첫 단계로 총 규모중 20% 정도를 확보하고 내년부터 100% 확보를 목표로 세부적인 사업 '마스터 플랜'을 마련하고 있는 것으로 알려졌다.

업계 관계자는 "글로벌이 용선계약, 선박 추가매입, 경쟁입찰 등 여러가지 방법에 대한 세부적인 논의를 진행하고 있다"며 "내년부터 본격적인 해운업 확대에 돌입할 것으로 전망된다"고 말했다.

현대·기아차의 해상 운송물량은 연간 220만대 수준이다. 금액으로 따지면 지난 2005년 1조원, 지난해는 9,400억원을 기록했다. 지금까지 현대·기아차 운송물량은 유코카캐리어스가 100% 처리해 왔다. 유코카캐리어스는 노르웨이 선사인 왈레니우스와 빌헬름센이 지분을 각각 40%씩 갖고 있는 업체다.

물류계열사의 이번 해운업 진출로 현대·기아차는 이달 중순부터 총물량의 20%를 유코카캐리어스가 아닌 글로벌에 맡긴 것으로 전해졌다. 자동차물류 전문기업인 글로벌이 현대·기아차 해상운송을 맡을 경우 육상운송에 이어 업무 간 시너지 효과가 발생할 것으로 전망되고 있으나, 그룹사가 계열사를 신설하여 자가화물을 수송한다는 측면에서 기존 해운업체가 크게 경계하고 있다.



해양부, 2007년 해양수산부문 10대 뉴스 선정 발표 '허베이 스피리트호 유류유출 사고' 톱 뉴스로 뽑혀

태안 앞바다와 지역 어민들의 마음까지 검게 물 들였던 '허베이 스피리트호 유류유출 사고'가 올 해 해양수산 뉴스 중 가장 인상 깊었던 톱 뉴스로 꼽혔다.

해양수산부는 해양수산 정책고객, 내부직원 등을 대상으로 12-26일 2007년 해양수산 10대 뉴스를 선정하기 위한 설문조사를 벌인 결과 '허베이 스피리트호 유류유출 사고'가 98%의 압도적인 지지를 얻어 10대 뉴스 중 1위에 올랐다고 최근 밝혔다.

2위에는 온 국민의 염원이 결실을 맺은 '2012년 여수세계박람회 유치 성공'이 95% 지지로 선정됐다.

이외에 '2007 해양수산 10대 뉴스'에는 △부산, 인천, 평택항 항운노조 상용화 △소말리아 '마무노' 호 선원 피랍 및 전원석방 △해양환경관리법 제정 △전국 노후 항만 재개발 추진 △최초의 해양과학기술 법제화를 통한 심층수 시장 조성 △양식수산물재해보험법안, 수산동물질병관리법안 제정 △글로벌 국제 네트워크 구축을 위한 국제물류투자펀드 조성 △안전한 수산물 공급을 위한 수산물 이력추적제 제도화 등이 올랐다.

올 한해 해양수산 10대 뉴스는 12월 터진 '허베이 스피리트호 유류유출 사고'로 좋지 않은 소식이 톱 뉴스를 장식했으나 해양수산 각 방면에 걸쳐 기념비적인 뉴스가 많았던 해였다.

항만분야에서는 100년만의 개혁인 '부산, 인

천, 평택항 항운노조 상용화'를 이뤄냈고, 전국의 낡은 노후 항만에 대한 재개발이 추진돼 관광, 레저 기능을 결합한 신 개념의 복합 항만시설이 새로 들어설 전망이다.

해양환경분야에서는 국내 최초로 해양과학기술 법제화를 통한 심층수 시장 조성이 추진돼 신개념 사업으로 각광받고 있으며 깨끗한 바다를 보전하기 위한 해양환경관리법이 제정돼 체계적인 바다의 관리가 가능해질 전망이다.

수산분야에서는 국민들에게 안전한 수산물을 공급하기 위해 어장에서 식탁까지 수산물 전 과정의 정보를 투명하게 공개하는 '수산물 이력추적제'가 제도화 됐다. 이와 함께 양식수산물에 대한 방역 및 검역제를 도입하는 '수산동물질병관리법안'과 자연재해에 의한 양식업 피해 시 공정한 보상을 보장하기 위한 '양식수산물재해보험법안' 등도 국내 수산업을 선진화 시키는 계기가 될 것으로 기대된다.

해운물류분야에서는 해외 항만개발, 해외 물류센터 개발, 물류기업 인수 합병 추진 등 국제 물류 투자로 글로벌 국제 네트워크를 구축하기 위한 국제물류투자펀드가 설립돼 우리나라 물류산업 경쟁력을 한 단계 업그레이드 시키는 효과를 거둘 것으로 전망된다.

한편, '마무노'호가 소말리아 해적에 의해 납치된 후 다행스럽게 전원 석방됐으나 원양 어선 및 선원 안전 보장 문제가 숙제로 남은 한 해였다.

부산 해양산업 매출액 10조원으로 부산전체 12.5%

‘부산지역 해양산업 실태조사 및 분석’ 용역보고서

부산의 대표적인 산업으로 불리는 해양산업이 부산지역 전체 산업에서 차지하는 위치는 어느 정도나 될까? 부산지역 해양산업의 현주소를 알려 주는 종합적인 연구결과가 나왔다.

해양산업발전협의회는 12월14일 오후 부산시청에서 지난 3월 부경대 송정현(해양산업경영학부) 교수팀에게 의뢰한 ‘부산지역 해양산업 실태조사 및 분석’ 용역 결과를 최종 발표했다.

이 보고에 따르면 부산지역 해양산업의 사업체 수는 부산 전체 사업체 수(26만7,066개)의 3.13%인 8,347개로 나타났다.

이 가운데 수산업이 5,787개로 가장 큰 비중을 차지했으며 조선산업(903개)과 항만물류산업(719개), 해양관광(521개), 해운산업(346개) 등이 그 뒤를 이었다.

해양산업 종사자 수는 부산 전체 산업 종사자(112만2,259명)의 5.33%인 5만9,838명이었으며, 이 가운데에도 수산업의 종사자가 2만6,148명으로 가장 큰 비율을 차지했다. 항만물류산업과 조선산업도 각각 1만3,865명과 1만1,566명으로 많은 인력이 종사하고 있는 것으로 조사됐다.

매출액 부문에서는 해양산업이 부산 전체 한해 매출액(80조8,900여억원)의 12.5%인 10조1,500여억원을 차지했다.

가장 매출액이 큰 해양산업은 항만물류산업으로, 연간 3조5,125여억원의 매출액을 기록했다. 조선산업(2조4,000여억원)과 수산업(2조3,400여

억원), 해운산업(1조4,900여억원)도 비교적 비중이 높았으나, 해양관광(780여억원)은 상대적으로 아주 낮은 매출을 나타냈다.

해양산업이 창출하는 연간 부가가치는 3조2,465억여원으로 조사됐으며, 이 가운데 수산업이 1조1,071억여원의 연간 부가가치를 창출, 가장 부가가치가 높은 해양산업인 것으로 밝혀졌다. 수산업 가운데에도 전통적인 1차산업 성격을 지닌 어업이 연간 4,260여억원의 부가가치를 창출한 반면, 3차산업에 가까운 수산물 보관·유통업이 연간 5,340여억원으로 더 높은 부가가치를 창출했다. 수산가공업은 연간 1,450여억원의 부가가치를 창출했다.

수산업의 뒤를 이어서는 항만물류산업(9,776억원), 조선산업(6,603억원), 해운산업(3,108억원) 등이 이름을 올렸다.

해양산업 업체들은 또 부산지역 구·군별로 뚜렷한 분포를 이루는 특징도 보였다.

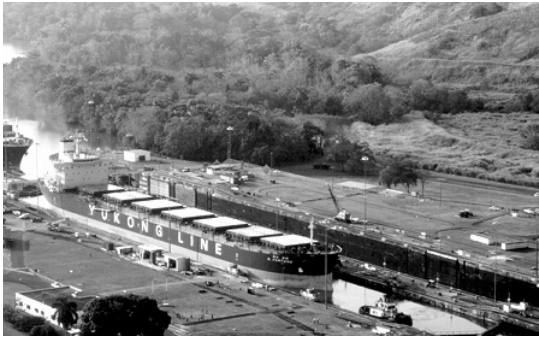
수산업의 경우 전체 사업체의 20%에 가까운 1,152개 업체가 서구에 밀집해 있었으며 사하구(1,134개)와 강서구(994개)도 높은 밀집도를 보였다.

해운산업과 항만물류산업은 각각 전체의 절반에 해당하는 169개 업체와 386개 업체가 중구에 몰려 활력을 잃고 있는 부산의 구도심을 해운·항만산업 관련 기업들이 지키고 있는 것으로 나타났다.



해운시황 전망, 해운업계 예상치의 정반대가 정답?

케이프사이즈시황, 최근 4년동안 3년간 크게 벗어나



모든 산업계가 매년 연말을 앞두고 앞으로 1년간의 시황을 전망해 본다. 물론, 해운업계도 예외는 아니다. 해운업계에서는 선사별로 세계 유수 리서치 기관들이나 선사 시황분석 관계자들의 전망을 토대로 향후 1년간의 시황을 예측하고, 이를 기초로 사업계획을 짚는다.

하지만 최근 4년간 부정기건화물선 가운데 케이프사이즈 선박의 용선료 전망만 보더라도 시황 전망은 '업계의 전망치와 정반대'로 간다는 것을 단적으로 증명해 주고 있다.

이같은 사실은 최근 일본해사신문이 이를 중점적으로 보도함으로써 해운시황 전망이 쉽지 않다는 것을 보여줬다.

이 보도에 따르면, 17만DWT급 케이프사이즈 벌크선의 주요 4개 항로 용선료 평균을 기준으로 2004년 연초 예상치는 1일 5~6만달러로 예상했으나, 실적은 6만9,000달러로 나타나 오차범위가 플러스 15~38%에 달했다.

또 2005년에는 연초 7만달러를 예상했는데, 실적치는 5만달러로 오차가 마이너스 29%에 이르렀다. 하지만, 2006년에는 전망치가 4~5만달러로

실적치 4만5,000달러와 오차범위가 거의 없었다.

그러나, 2007년에는 전망치가 4만5,000달러에 불과했으나, 실적은 11만6,500달러로 2.6배나 급등했다. 2008년에는 13만달러에서 16만달러로 리서치기관 및 선사별로 전망치 격차가 크게 나타나고 있는데, 이같은 전망 또한 어느정도 오차를 줄일 수 있을지 관심거리이다.

이처럼 과거 4년간을 되돌아 보면, 2007년의 부정기선 시황은 예측과 실적이 가장 격차가 많은 해로 기억될 것으로 보인다.

일본해사신문이 지난해 초는 해운·하주 관계자들을 대상으로 한 시황예측 설문조사 결과, 금년의 케이프사이즈(철강 원료선)의 시황 전망(주요 4개항로 평균)은 고가 7만5,000 달러, 저가 3만달러로 연간 평균 4만5,000달러라는 견해가 가장 많았다.

해운조사관련 대기업 트럼프데이터서비스에 의하면, 금년 1월부터 12월21 일까지의 주요 4개항로의 케이프사이즈 용선료 실적은 11만6,500달러로 연초 예측과의 격차는 2·6배에 달했다.

선사 시황분석 담당자 측면에서는 급격한 시황상승으로 곤욕을 치르기 일쑤다. 급격한 시황상승은 저가계약의 온상이 되기 때문이다.

예를 들어 브라질-극동간의 철광석 수송사례를 보면, 1월 평균의 용선료는 1일당 8만5,000달러였지만, 11월 평균은 23만달러까지 상승했다. 1항차 단위의 스팟용선이라면 큰 문제가 없지만, 철강메이커와 연간 단위의 수송계약을 연초에 체결했을 경우, 해운회사는 실질적으로 반값 이하의

수송 운임으로 계약기간의 대부분을 소화해야 함으로써 손해를 볼 수 밖에 없다.

정반대의 경우도 있다. 대형화주와 고가운임으로 수송계약을 체결한 후 용선시황이 하락하면 해운회사가 이익을 본다. 이 때문에 외항해운, 특히 부정기선부문이 '시황산업의 꽃'이라 여겨지는 근거다.

그럼, 2008년의 부정기선 시황을 어떻게 볼까? 12월 시점에서 해운 각사의 시황분석 담당자들은 케이프사이즈 선형의 1일당 평균 용선료를 연평균 13만~16만달러로 예상하고 있다.

사실상, 시황강세를 증명하는 플러스요인은 많다. 현재, 철강-자원메이커간에 예비 교섭중인 2008년도 선적분 철광석 가격은 인상되는 것으로 보는 것이 압도적인 견해이다. 중국을 필두로 3월 말 계약기간을 향해 철광석 인수가 증가할 것으로 예상되고 있기 때문이다. 또한, 채선문제도 해운시황에 있어서는 순풍이다. 호주 뿐만이 아니라 브라질에서도 하역을 기다리는 채선이 20~30일까지

확대하고 있어 선박의 가동률이 감소하고 있다.

특히, 케이프사이즈 선형 운항선사들이 표준적인 케이프사이즈의 가동률을 지금까지의 연간 10항차 전후(약 170만톤)에서 6항차 전후(약 100만톤)로 하향수정함에 따라 결과적으로 시장에서의 선박부족은 지속될 것으로 전망되고 있다.

더구나, 2008년에 전세계에서 준공예정인 철강 운반 전용선은 53척으로 한정적이며, 공급면으로도 크게 우려되는 수준은 아니다.

이에 반해 부정적인 요인으로는 미국발 서브프라임 문제와 23만DWT급 이상의 초대형 광석선(VLOC)의 준공리쉬 등이다. 서브프라임 문제는 금융면 뿐만이 아니라, 미국의 주택착공 건수의 감소로 연결되면 시멘트, 강재 등 마이너화물의 물동량에 영향을 줄수 있기 때문이다.

그리고, VLOC는 12월7일에 준공한 일본선사인 MOL의 32만DWT급 '환' 호를 시작으로 2008년에 12척이 준공될 예정이다. 수송 능력이 높은 만큼 선복공급 확대의 소지가 있다.

중국 항만의 컨테이너물동량 처리 1억TEU 돌파 상하이항, 무인자동화 컨테이너터미널 시험가동

중국 컨테이너항만의 연간 처리물동량이 지난해 9,300만TEU에서 올해는 1억TEU를 넘어선 것으로 나타났다.

중국 국영신문인 인민일보(People's Daily)와 중국일보(China Daily)는 지난 11월28일 천진에서 이를 축하하는 경축식을 거행했다고 밝혔다. 중국 교통부는 중국의 컨테이너처리량이 지난 20년 전에는 다른 국가들에 비해 적은 수준이었으나 급격한 성장을 했다고 밝혔다.

지난해 중국은 총 56억톤의 화물을 처리했는데, 이 가운데 12개 항만이 1억톤이상을 처리한 대형항만이며, 특히 상하이 항은 연간 5억3,000만톤의 화물을 처리해 세계 1위의 화물처리량을 기록했다.

한편, 상하이항은 무인 자동화 컨테이너터미널의 시험가동에 들어갔다. 세계 최대 항만크레인 제조업체인 ZPMC와 상해해사대학, 상해교통대학, 상해통지(同濟)대학 등이 공동으로 개발한 'ZPMC 전자동 컨테이너터미널 하역시스템'이 최근 상하이항 창신도에서 시험운영에 들어갔다. 상해해사대학 황유팡 부총장은 "이는 세계적인 무인자동화 컨테이너 터미널시스템으로, 기존 재래식에 비해 작업효율이 50% 향상되는 반면, 운영비용과 오염은 크게 줄일 수 있을 것"이라고 전망했다. 이에 앞서 스위스 다국적 기업인 ABB에서 개발한 자동화 벌크화물터미널 시스템이 상하이 뤼징항에서 가동된다.



중국, 중-일항로 운임덤핑 4개 선사 불공정행위 제재 벌금부과, 외항선운영자격 박탈 등 강도 높은 처벌

올들어 컨테이너 정기선사들의 불공정 해운행위에 대한 규제를 대폭 강화한 중국이 최근 상하이지역에서 중일항로 4개 선사의 불공정 행위를 적발하고 벌금부과, 외항선운영자격 박탈 등 강도 높은 제재를 가했다.

지난 12월19일 상하이 항만관리국에서 개최된 '중일항로 해운시장질서 정돈(整頓)회'에서 중국 교통부는 지난 1년동안의 조사를 거쳐, 상하이 지역의 중일항로 시장에서 안통국제(安通國際) 등 4개 선사의 운임덤핑, 선하증권 불법발급 등 불법적으로 운영하여 온 사실을 포착하였다고 밝혔다.

이에 따라 안통국제, 더샹항운(德翔航), 중와이통운(中外通) 등 선사에 대해서는 벌금부과와 더불어 향후 일정기간 중일간 노선, 스페이스, 선편 증가를 금지하고, 지난 연초에 운임덤핑으로 이미 경고조치를 받은 바 있는 호우다선무(浩.船.)사에 대해서는 외항선운영자격을 박탈하기로 했다.

이에 앞서 지난해 중일항로에서 중국선사간 극심한 저가운임경쟁으로 경영난이 지속되자, 9월 말 교통부는 중일항로의 운임덤핑 등 불공정행위 조사에 나섰다. 동 항로를 운항하는 모든 선사에 대해 10월15일까지 투입 선박량, 수출입 물동량, 각종 할증료와 회사의 손익계산서 등 선박운항과 관련된 자세한 보고서를 제출하도록 요구하고, 본격적으로 세부조사에 들어갔다.

그러나 실제 조사과정에서 운임판단기준이 명확하지 않아, 조사가 지연되어 왔으며, 금년 말에 이르러 겨우 조사를 마무리하게 되었다.

금년말 현재 상하이지역에서 중일항로를 운항

하는 중국선사는 12개에 달하고 있으며, 평균운임은 TEU당 700달러 수준을 유지하고 있다.

한편, 교통부는 내년에도 중일항로에서의 불공정행위에 대한 규제를 지속적으로 강화할 방침이다. 구체적으로 운임신고와 선복, 스페이스, 노선의 신규 투입에 대한 신고를 의무화하고, 전담팀을 구성하여 해운시장에 대한 감독.감시를 강화할 예정이다.

또한, 운임협의기구를 설립하여 운임구조를 조정하고, 운영선사에 대해서는 신용평가제를 도입할 계획이다.

전문가들은 향후 한중항로 개방에 따라 우리나라 항로를 둘러싸고 중일항로와 같은 선사들의 운임덤핑 등 불공정행위가 발생할 수 있으므로, 사전에 대책마련이 필요하다고 강조했다.

COSCO, 순이익 전년동기 비 50% 증가

중국 최대의 컨테이너 운송업체 중국원양(中國遠洋·차이나코스코)은 글로벌 해운 시장의 부흥에 힘입어 올해 전체 순이익이 전년 동기 대비 50% 증가할 것으로 예상했다. 중국원양은 올해 순이익을 121억 7,000만위안(미화 16억5,000만달러)으로 전망했으나 20일(현지시각) 예상치를 182억6,000만위안으로 상향 조정했다고 최근 파이낸셜타임스가 보도했다.

중국원양은 주력 사업인 컨테이너 운송업 외에도 건화물 사업으로 큰 수익을 올리고 있다. 올해 상반기 건화물선 사업으로 달성한 순이익은 62억4,000만위안에 달한다. 애널리스트들은 인도·중국과 같은 개발도상국들의 경제 성장이 건화물선의 수요를 증가시켰고 이에따라 중국원양이 애초 예상한 올해 순이익을 상향 조정했다고 분석했다.

2007년 9월이후 컨테이너선의 용선시황 하락세 지속

12월 1,700TEU급 이하 소형선 한달전보다 5% 하락

2007년에 부정기선건화물선의 용선료는 초강세를 보이는데 반해 컨테이너선의 용선료는 지난 9월 이후 하락세를 보이고 있는 것으로 나타났다.

특히, 컨테이너선의 용선료(차터레이트)는 2007 하반기 들어서도 중대형선이 시장에서의 성약이 극히 미미한 양상을 보이는 등 용선지표만이 소폭 상승하는 상황이 전개되었다.

한편, 매물이 많은 1,700TEU급 이하의 소형선형은 10월경부터 조금씩 하락하여 12월 상순 시점에서는 1개월전에 비해 용선료가 5%가량 하락하는 등 수급의 불균형이 두드러지고 있다.

중대형선의 성약이 나오지 않는 가운데 점차 부진해지는 소형선 용선시장의 침체 여파로 내년초 이후에도 용선료의 하락추세가 계속될 것으로 분석되고 있다.

2006년 후반부터 서서히 회복세를 보이기 시작한 컨테이너선 용선시장이 활발해지기 시작한 것은 2007년초 부터이다. 영국의 브로커 클락슨에 의하면, 2,750TEU급 용선료는 지난 2006년 12월 1일 1만8,000달러를 바닥으로 하여 상승세로 전환, 2007년 1월에는 2만달러대로 회복됐으며, 9월에는 2년만에 3만달러대까지 상승했다.

예년의 추이를 보면, 전기선향로 개편이 일단락되는 5-6월을 경계로 하여 용선료의 가격변동은 제자리 걸음을 했다. 그리고 여름철 비수기가 시작되는 7월경부터 서서히 하락하여 시장이 침체되는 게 보통이었다. 그러나 2007년에는 움직임

이 안보이는 채 조금씩 상승했다. 이러한 경향은 거래문의가 많은 2,800TEU급 이상의 선형이 시장에서 매물이 거의 사라짐으로써 시세상승을 포함한 기대심리가 반영되어 지표만 상승한 것으로 전문가들은 분석하고 있다.

실제로 매물이 없기 때문에 2007년 하반기부터 중대형선의 성약은 거의 볼 수 없게 되었다고 한다.

한편, 시장에 나오는 매물이 많은 1,700TEU급 이하의 소형선형은 10월경부터 서서히 하락하기 시작하여 12월에 들어서도 하락세가 지속되고 있다.

원래 1,700TEU급 이하의 소형선형은 척수가 많은 데다 용선기간도 대부분 단기이기 때문에 수급상황이 타 선형에 비해 민감하게 나타나는 경향이 있다. 영국의 브로커 HR 용선지수(1997년 1월 15일=1000포인트)에 의하면, 12월 5일자는 1,344포인트로 1개월전에 비해 약 3%의 하락했다. 2,500TEU형 이상의 중·대형선형이 시장에서 자취를 감춰 현재 상태로서는 매물이 있는 1,700TEU형 이하가 시장을 움직이고 있다.

소형선형의 거래문의가 빈번한 아시아역내 항로에서는 순조롭게 화물의 이동이 성장하고 있지만, 수급불균형과 연료유 가격의 상승으로 이 항로 취항선사들이 수지개선엔 어려움을 겪고 있다.

금년의 경우 컨테이너선의 용선료는 연초부터 서서히 상승하는 경향이 계속 되었지만 내년은 당분간 소형선형의 침체 등으로 완만한 하락세를 보일 것이라는 전망이 나오고 있다.



최근 유조선 해운시황 급등 돌발적인 요인 작용

이중선체유조선 수요 집중되는 등 심리적 요인

최근 유조선 해운시황의 급등은 이중선체유조선에 대한 수요집중과 단일선체유조선의 개조 등으로 인한 돌발적인 요인에 기인한 것으로 분석되고 있다.

세계 유조선 해운시황은 중동-극동항 VLCC 운임의 경우 지난 10월 첫째 주에는 평균 WS 50.0 포인트로 2005년 중반 이후 최저 수준을 나타냈으나 11월에는 추수감사절 연휴를 기해 급등하기 시작했다.

12월 첫째 주 중동-극동항 VLCC 운임은 평균 WS 235.0 포인트를 기록, 평균 WS 308.5 포인트로 역사상 최고치를 기록한 2004년 11월 이후 최고 수준을 나타냈다.

세계 유조선 운임이 이와 같이 단기간에 예측하기 어려운 수준까지 급등하는 데는 현실적으로 이해하기 어려운 돌발적인 요인들이 작용하고 있는 것으로 분석되고 있다.

우선 단일선체 유조선에 대한 주요국 및 지역의 운항금지 조치, 국제해사기구(IMO)의 규제강화 등 퇴출 압력이 가중되면서 이중선체 유조선에 대한 수요가 집중되는 등 심리적 요인이 작용하고 있으며, 특히 금년들어 상당기간 지속된 시황악화가 단일선체 유조선의 수익성을 극도로 악화시킴에 따라 이들 선박의 퇴출 및 광탄선으로의 개조가 가속화되면서 일시적인 선박부족 현상이 강하게 확산되고 있다.

단일선체 유조선 운임은 WS 지수를 기준으로 이중선체에 비해 10 포인트 이상 낮은 수준에서

형성되고 있으며, 최근 광탄선으로의 개조가 추진되는 단일선체 유조선은 약 30척에 이르는 것으로 알려지고 있다.

또한, 중동 해역에서 1개월 이내에 선적이 가능한 VLCC 유조선 선대 규모가 최근 3주간 33척, 49척 및 48척으로 연간 평균치 67척의 70%에도 못 미치는 것도 극심한 선박부족 현상에 대한 우려를 야기하고 있다.

최근에는 이와 같이 유조선 해운시황 급등을 야기하는 돌발 요인이 작용하고 있으나 근본적으로는 이중선체 선박의 신조인도량 급증과 OPEC의 소극적인 태도에 따른 원유물동량 증가세의 둔화 등 선박공급 과잉에 대한 요인들이 잠재하고 있는 것으로 분석되고 있다.

프랑스 CMA CGM, 미국 US Line 인수

프랑스의 글로벌 선사인 CMA CGM이 US Lines를 인수하기로 했다고 밝혔다.

US Lines은 이미 CMA CGM과 미국-호주 및 뉴질랜드-아시아 노선에서 공동운항 중에 있다.

US Lines은 연간 수송능력 10만TEU인 피더선사로 모두 5개의 계열사로 구성되어 있다. CMA CGM은 이번 인수에 따라 계열사인 ANL의 운항 능력이 상당히 증가할 것으로 기대하고 있다.

US Lines와 ANL은 현재 노선을 서로 보완해 주는 서비스를 하고 있는데, 이에 따라 미 서안-호주 및 뉴질랜드-남중국 등 삼각교역 서비스가 매우 용이하게 이뤄질 수 있을 것으로 예상된다.

중국 2010년까지 수입원유 50% 자국선 수송

COSCO, 이미 총 240만DWT의 신조 유조선 발주

중국의 유조선단들이 2010년까지 자국으로 수입되는 원유의 50%를 담당할 전망이다.

중국 국가발전개혁위원회 산하의 종합교통연구소(ICT)의 최근 연구에 따르면 중국인이 운영하는 유조선들이 공급을 확실하게 하기 위해서는 적어도 수입원유의 60%를 운송해야 한다고 강조했다. 그러나 자국 유조선들은 지난해 수입원유의 16%만이 중국 유조선에 의해 수송됐다고 ICT 관계자는 밝혔다.

ICT의 Luo Ping 연구원은 “2015년까지 중국 수입 원유의 60%가 자국선사에 의해 운송되는 것이 장기적인 목표여야 한다”고 강조했다.

중국은 매년 1억 3,000만톤 이상의 원유를 수입하고 있으며, 대략 90%가 선박으로 운송되고 있다. 미국에 이어 세계 2위의 원유수입국인 중국은 운송비와 전쟁과 같은 불확실성에 노출돼 있다.

Luo Ping 연구원은 “중국의 주요 해운사 모두가 원유 운송량을 증가시키기 위해 계획을 실행에 옮겼다”고 말하고, “거의 모든 중국의 주요 해운사들이 2010년까지 그들의 현 수입원유 운송량을 적어도 2배로 증가시킨다는 목표를 설정했다”고 밝혔다. 중국원양운수그룹(COSCO)은 2010년까지 현재 507만DWT에서 1,000만DWT의 유조선단을 보유할 계획이다.

이러한 확장된 유조선단은 한해 3,500만톤을 운송할 수 있을 것이며, 이것은 2010년의 중국 수입원유수송량의 15% 이상에 해당되며, 현재보다 8%보다 증가한 것이라 COSCO의 Zhang Liang 부사장은 말했다.

Zhang Liang 부사장은 “COSCO는 이미 총 240만DWT의 신조 유조선을 발주했으며, 나머지는 용선과 중고선도입 등으로 해결할 계획”이라고 덧붙였다.

또다른 중국의 주요 선사인 CSD(China Shipping Development Co. Ltd.)는 중고선 도입과 용선을 통해 현재 390만DWT의 유조선대에서 850만DWT로 2010년에 확장시킬 계획이다.

CSD는 350만DWT의 신조 유조선을 발주했으며, 적어도 12척에서 14척의 초대형 유조선(VLCC)를 포함한 유조선단 확장계획에 따라 CSD는 현재 수입원유 세어를 5%에서 15%까지 끌어 올릴 것으로 보인다.

이들 중국 2개 선사는 2010년에는 수입원유의 50%를 운송할 수 있을 것으로 기대하고 있다.

뉴캐슬항 석탄출하 할당제도 지속 시행

호주의 석탄적출항인 뉴캐슬의 Port authority-PWCS(Port Waratah Coal Services)은 이번에, 하역을 기다리는 체선을 완화하기 위해(때문에) 실시하고 있는 석탄출하 할당제도(CBS)를 내년에도 계속할 방침을 결정했다.

PWCS는 뉴캐슬항에서 만성화하고 있는 체선을 완화하기 위해 호주의 경쟁 당국인 ACCC의 허가를 얻어 2004년부터 석탄출하 할당제도를 도입했다. 이는 생산자 마다 4분기단위의 출하량의 범위를 마련해 출하량을 평균화하는 것으로 체선의 완화를 도모하기 위한 것이다.

PWCS은 이 제도를 2006년말에 일단 취소했지만, 그 후 뉴캐슬항의 체선이 악화되면서 재개했다.