



내년 해양부문 정부예산 전년대비 10.6% 감소

해양분야 예산 축소에 따른 해수부 부활 필요성 대두

정부가 최근 국회에 제출한 2011년 내년 예산안을 분석한 결과, 지난 2008년 정부조직법 개정이후 해양수산부에서 국토해양부로 이관된 사업예산이 2009년 2조 7188억원보다 무려 10.6%(2882억원)가 줄어든 2조 6006억원인 것으로 드러나 해양분야 사업이 크게 위축될 것으로 보인다.

국회 국토해양위원회 권선택 위원이 국토해양부로부터 제출받은 내년 예산안 자료를 분석한 결과,

정부조직법 개정이전 해양수산부 소관 사업 가운데 국토해양부에 이관된 사업은 해양수산부 당시 편성한 2008년 2조 1785억원에서 2009년 2조 7188억원으로 큰 폭의 상승을 보인 이후, 2010년에는 전년대비 1182억원 감소했고, 이어 내년 정부 예산안도 전년대비 1700억원 감소한 2조 4306억원에 그쳐 최근 2년 사이에 무려 10.6%나 감소한 것으로 드러났다.

〈 최근 4년간 국토부에 이관된 해수부 소관사업 예산변동 현황(단위 : 억원) 〉

부문	프로그램	2008	2009	2010	2011
국토해양부전체		190,952	238,000	241,000	234,000
합계		21,785	27,188	26,006	24,306
해양 환경	해양환경보전	1,028	1,908	1,816	1,681
해운·항만		20,422	21,251	18,565	16,043
	항만운영 및 해상운송	1043	1,118	934	1,017
	해양인력 양성 및 관리	270	304	621	352
	해양 및 해상교통 안전관리	688	706	648	682
	신항만 개발	11,969	10,943	8,356	7,163
	주요항 및 일반항 건설	5,511	7,433	7,069	6,288
	부두개발 및 항만민자유치	941	747	937	541
해양		1,329	4,029	5,625	6,582
	해양정책 및 영토관리	335	575	757	854
	2012 여수세계박람회 개최	23	1,915	3,350	4,055
	국토해양연구개발	971	1,539	1,518	1,673

8월 전국 항만물동량 전년동월대비 9.6%증가

평택항, 광양항 및 부산항 항만물동량 대폭 증가

국토해양부(장관 정종환)는 지난 8월 전국 무역항에서 처리한 항만물동량은 총 9,720만1,000톤으로 전년동월의 8,994만3,000톤에 비해 8.1% 증가했다고 밝혔다.

항만별로 보면, 평택·당진항과 부산항 및 울산항은 자동차와 광석 등 수출입 증가로 전년동월 대비 69.6%, 21.1% 및 8.9% 대폭 증가했고, 포항항, 대산항은 철광석·무연탄, 원유·정제품 등의 수출입물량 감소로 인해 전년동월 대비 각각 17.4%, 9.8%의 감소세를 보였다.

품목별로는 자동차와 화공품 및 철재의 수출입

물동량 증가에 힘입어 전년동월 대비 43.2%, 6.7% 및 6.6% 각각 증가한 반면, 시멘트와 모래는 7.3%, 3.2% 각각 감소했다.

또한 8월의 컨테이너 처리실적은 수출입물량 105만1,000TEU, 환적물량 58만1,000TEU, 연안물량 2만7,000TEU 등 총 165만9,000TEU을 처리하여 전년동월 대비 19.4% 크게 증가했다.

특히 전국 컨테이너 처리량의 약 74%를 차지하는 부산항은 8월 122만4,000TEU를 처리, 매월 100만 TEU 이상을 처리하고 있으며, 인천항과 광양항도 전년동월 대비 꾸준한 증가세를 보이고 있다.

〈 전국 무역항 항만물동량 〉

(단위 : 만톤, %)

구 분	'07.8월	'08.8월	'09.8월	최근 3개월			'10.8월
				'10.5월	'10.6월	'10.7월	
총 물 동 량	8,776	9,536	8,994	10,515	9,959	10,003	9,720
전년동월 대비	4.5%	8.7%	△5.7%	15.8%	16.7%	9.6%	8.1%
수 출 입	6,990	7,539	7,161	8,351	7,958	8,175	8,175
연 안	1,786	1,997	1,834	2,164	2,001	1,828	1,782

〈 2010년 8월 주요 항만별 물동량 〉

(단위 : 만톤, %)

구 분	부산항	광양항	울산항	인천항	대산항	평택· 당진항	포항항	기타
총물동량	2,281	1,738	1,407	1,100	619	528	479	1,568
전년동월 대비	21.1	3.1	8.9	4.9	69.6	△9.8	△17.4	0.8

부산항 신항 항로수심 17M로 중심 계획

1만TEU급 이상 초대형선 기항대비 경쟁력 강화계획 수립

지난 9월6일 국토해양부(장관 정종환)는 부산항 신항에 1만TEU급 이상 초대형 컨테이너 선박의 상시 입출항이 가능하도록 항로수심을 17m로 중심할 계획임을 밝혔다.

이는 컨테이너 선박 대형화 추세, 파나마 운하 개통 등 해운물류 환경 변화에 적절히 대응함으로써 부산항 신항의 경쟁력을 제고하기 위한 조치이다.

현재, 부산항 신항을 이용하는 선박은 1만TEU급 이하가 대부분이며, 전 세계적으로도 1만TEU급 이상 선박 수는 39척(총선대량 대비 3.5%)에 불과하나, 오는 2015년에는 204척(총선대량 대비 15.6%)으로 증가할 전망이다.

또한, 현재 공사 중인 파나마 운하 확장사업이 2014년 완공될 경우, 미주운항 선박의 대형화 추

세 가속될 전망이다.

그동안 부산항 신항은 현재 항로수심이 15m에 불과하여 대형 선박들의 경우 만조 때까지 기다렸다가 입항하는 등 입출항에 어려움을 겪었으나, 중심준설이 완료되면 초대형선의 안정적 기항여건이 마련되어 신항의 국제경쟁력 제고 및 동북아 물류 허브항만으로서의 확고한 위치를 확보하게 될 것으로 보인다. 한편, 국토해양부장관은 중심준설을 준설토 투기장 확보 계획에 따라 오는 2016년까지 단계적으로 추진해 나갈 계획이라고 밝혔다.

이와 관련해 9월부터 방파제 안 수역을 16m로 중심하고, 2012년부터는 방파제 밖 항로를, 2014년부터는 방파제 안 수역을 17m로 중심을 시작하여, 2016년까지 완료할 예정이다.

〈 부산항 수심관련 입출항 자연사례 〉

선사	터미널	선박명	선박크기(TEU)	출수(m)	일자
CMA CGM	신항 PNC	CMA CGM	6,600	14.0	'09.8.3
		CMA CGM VERLAINE	6,500	14.3	'09.12.20
		CMA CGM BIZET	6,600	13.85	'10.1.4
Maersk	신항 PNC	Maersk Stralsund	8,401	14.2	'09.7.13
MSC	신항 PNC	MSC MARIA ELENA	9,178	14.35	'09.7.13
		MSC MARIA ELENA	9,178	14.55	'09.10.5
		MSC PINA	9,200	14.8	'09.11.17
		MSC PAMELA	9,200	15.1	'09.12.1
		MSC JONNA	9,178	14.8	'10.1.3
		MSC RANIA	8,400	14.5	'10.2.2
		MSC CHARLESTON	8,085	14.1	'10.3.2
		MSC JOANNA	9,178	14.8	'10.3.22
		MSC ASYA	9,178	14.5	'10.3.28
ZIM	북항 KBCT	ZIM DJIBOUTI	10,062	14.00	'10.3.1
		ZIM LOS ANGELES	8,440	13.86	'10.2.12



부산 신항에 피더선 전용 6선석 터미널 건설

환적네트워크 강화 및 연안해운 활성화 기대

국토해양부(장관 정종환)는 부산항의 글로벌 경쟁력 확보를 위해 1,000TEU 이하 중소형 컨테이너 선박 전용부두(피더 부두) 6선석을 2011년부터 총 6,800억원(추정)을 투자하여 단계적으로 확보할 계획이라고 밝혔다.

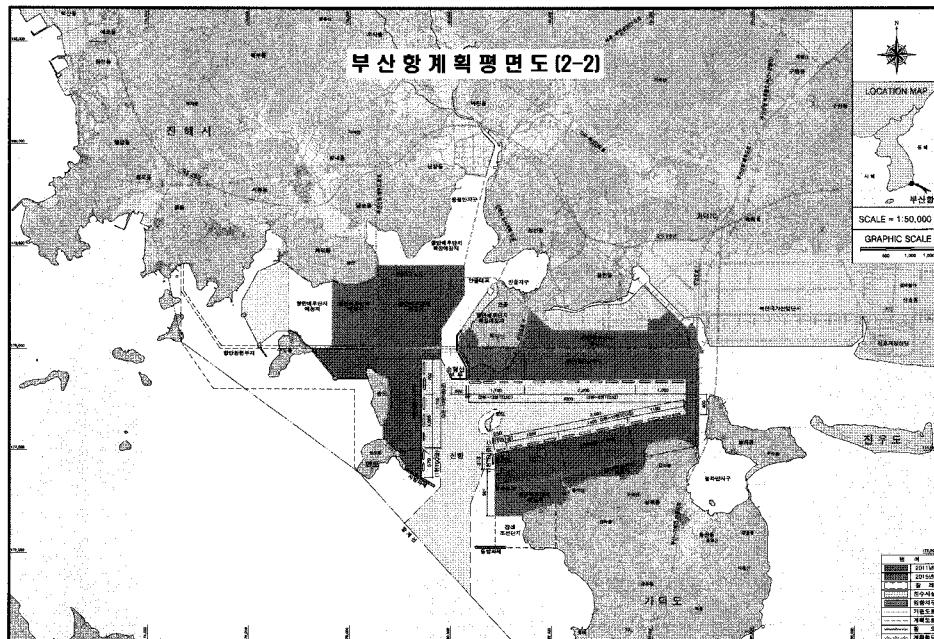
피더부두는 대형선박보다는 중국과 일본, 동남아 등을 연결하는 균해항로 운항 선박이 이용하는 부두로 환적네트워크 강화를 위해 필수적인 부두이다.

그간 국토해양부는 부산항을 동북아 허브항으로 육성하기 위한 적극적인 컨테이너 부두 시설 확충을 통해 부산항에만 총 38선석의 컨테이너 전용부두를 확보했다.

하지만 그간 피더부두 역할을 해온 부산 북항 일

반부두가 재개발 사업 추진으로 폐쇄됨에 따라, 처리 화물량이 적은 중소형 선사도 대형 크레인이 설치된 대형 부두를 이용할 수밖에 없어 고비용을 부담하여야 하고, 접안하려는 선박이 많을 경우에는 우선순위에서 밀려 환적화물 유치 경쟁력 확보에 어려움이 예상되어 왔었다.

이에 국토해양부는 “향후 신항 활성화에 대비하고 대형 컨부두 위주의 개발 및 운영 정책을 보완하기 위해 1,000TEU급 이하 선박만을 대상으로 피더부두 확충을 추진하기로 했다”며 “현재 수립 중인 제3차 부산항 기본계획에 반영하고 2011년부터 신항 남측 호란도 지역 2선석을 1단계로 단계적으로 피더부두를 확보해 나갈 계획”이라고 밝혔다.



국적선사 외국항 항만국통제 대응 용이해져

국토해양부 선사에 PSC대응 매뉴얼 제작·배포

국토해양부(장관 정종환)는 외국항만에서 PSC 대응을 용이하게 하여 국적선의 부당한 출항정지 방지를 도모하기 위해 160여개 안전관리선사에 항만국통제(PSC) 대응 매뉴얼을 제작·배포한다고 밝혔다.

항만국통제(Port State Control, PSC)란 자국 항만에 입항하는 외국적 선박의 안전설비 등이 국제 협약 요건에 적합한지 여부를 점검하는 제도이다.

선박이 항만에 입항하면 항만당국은 선박의 설비, 선원의 안전관리능력 등이 국제협약 요건을 충족하고 있는지 여부에 대해 점검하고 국제기준에 미달할 경우에는 출항정지를 하는 등 운항을 제한한다.

이에 따라, 국토부해양부는 선박에 비치해야 하는 서류 목록, 외국 항만국통제관의 국제협약별 점검지침 등 2008년 이후 제·개정된 사항을 반영하여 새로이 'PSC 대응 매뉴얼'을 책자로 제작, 국적선의 안전관리를 책임지고 있는 안전관리선사에 배포하게 됐다.

국토해양부 관계자는 "국적선의 안전관리 능력이 꾸준히 향상되고 있지만, 보다 체계적인 대응을 하는데 도움이 되도록 하기 위해 PSC 대응 매뉴얼을 제작·배포하게 되었고, 앞으로도 변경사항이 있을 시에는 국적선사에 신속하게 배포함으로써 외국항에서의 부당한 출항정지 예방 등 국적선사의 해운경쟁력 강화를 위해 지속적으로 지원할 것"이라고 말했다.

캠코 선박매입 내년까지 연장

국토해양부(장관 정종환)와 캠코선박운용에 따르면 최근 정부는 관계부처 협의를 통해 올해말로 종료되는 구조조정기금의 채권 발행 기한을 2011년말까지 연장키로 합의했다. 아직 국회 승인 절차가 남아 있으나 큰 이견이 없는 한 내년도에도 구조조정기금을 발행해 선박매입이 가능할 전망이다.

이번에 정부가 합의한 구조조정기금 채권 발행 한도는 5000억원 규모로 지난해 2조원 규모의 1/4로 줄어들었다. 그러나 실질적으로 지난 2009년부터 올해까지 캠코선박운용이 국적선 매입을 위해 사용한 구조조정기금이 3000억원 정도에 불과해 5000억원 정도를 가지고도 충분한 국적선 매입이 가능할 전망이다.

캠코선박운용 장성수 부장은 "최근 선박금융시장이 활성화되면서 선순위 대출 비중이 점점 높아지고 있다. 한도가 5000억원으로 줄어들었지만 선순위 대출 비중이 늘고 있어 5000억원을 가지고 최소 30척 이상의 선박 매입이 가능할 것으로 기대하고 있다"고 밝혔다.

장 부장은 또 "필요하다면 구조조정기금 채권 발행 이외에 자금을 조달할 수도 있기 때문에 5000억원으로 한도가 줄었다는 것은 큰 의미가 없다"고 설명했다.

내년까지 캠코선박운용의 국적선 매입이 가능해짐에 따라 신조 발주된 선박중 선박금융이 완료되지 못한 국적선사들에게 큰 도움이 될 전망이다.

지난해 글로벌 금융위기로 당초 2010년 인도예정이었던 국적선 중 상당량이 2011년으로 인도지연된 것으로 알려졌는데 이들 선박중 선박금융이 확정되지 않은 선박들이 이번에 큰 혜택을 볼 수 있을 것으로 기대되고 있다.



국내 최초 해운선물거래 펀드 출시

올해안으로 벌크선 운임펀드 2~3호 출시 예정

국내에서는 물론 최초이고 세계에서도 그 예를 찾아보기 힘든 벌크선 운임 선물 거래(FFA)에 투자하는 펀드가 출시되었다.

지난 7월 22일 한국투자신탁운용이 설정한 '한국투자 사모 드라이벌크 선박운임 특별자산 투자신탁 1호'(이하 벌크선운임펀드 1호)가 그 주인공이다.

벌크선운임펀드 1호는 사모로 51억원의 자금을 모아 드라이 FFA에 직접 투자하는 상품으로 국내 외를 통틀어 찾아보기 힘든 금융상품이다. 일반적으로 선물지수를 이용한 선물 펀드들은 여럿 있지만 벌크선운임펀드 1호처럼 선물에 직접 투자하는 상품은 거의 없었다. 선물에 직접 투자하는 펀드가 없었던 것은 투자 대상 실물과 선물을 잘 알고 선물 트레이딩을 직접해본 경험을 갖고 있는 펀드매니저가 사실상 없었기 때문이다.

그러나 벌크선운임펀드 1호는 지난해 한국투자신탁운용에 FFA 전문 트레이더 출신으로 해운 실물과 선물에 두루 경험을 갖고 있는 김경준 대리가 합류하면서 빛을 보게 됐다. 김 대리가 지난해말 한국투자신탁운용에 참여해 맨 처음 만들어 낸 것이 바로 벌크선운임펀드 1호다. 지난해부터 선박금융투자를 다각도로 모색해왔던 한국투자신탁운용은 김경준씨를 영입한 후 선박 직접투자에 앞서 거래가 용이한 FFA에 먼저 투자하기로 결정한 후 벌크선운임펀드 1호 출시를 준비해왔다.

벌크선운임펀드 1호는 벌크시황에 따라 원금손실을 볼 수 있는 투자위험도가 매우 높은 1등급이지만 전체투자금의 50%를 균월물과 원월물로 분할 매수해 여유 증거금을 확보하고 원월물을 분할

매수해 분기 단위로 롤오버하는 방식으로 투자 리스크를 최소화시켰다.

특히 벌크선운임펀드 1호는 BDI가 올해 최저점으로 내려갔던 7월말 BDI 2000 언더에서 케이프 사이즈와 파나막스 선물을 매입해 향후 안정적인 펀드 운용을 기대할 수 있게 됐다. 설정당시인 7월 말 2,000 이하였던 BDI가 현재 거의 3,000선에 육박하고 있다. 물론 선물가격이 BDI의 상승률과 같은 움직임을 보이지는 않지만 진입 타이밍이 좋았던 만큼 매우 높은 수익률을 보여주고 있다.

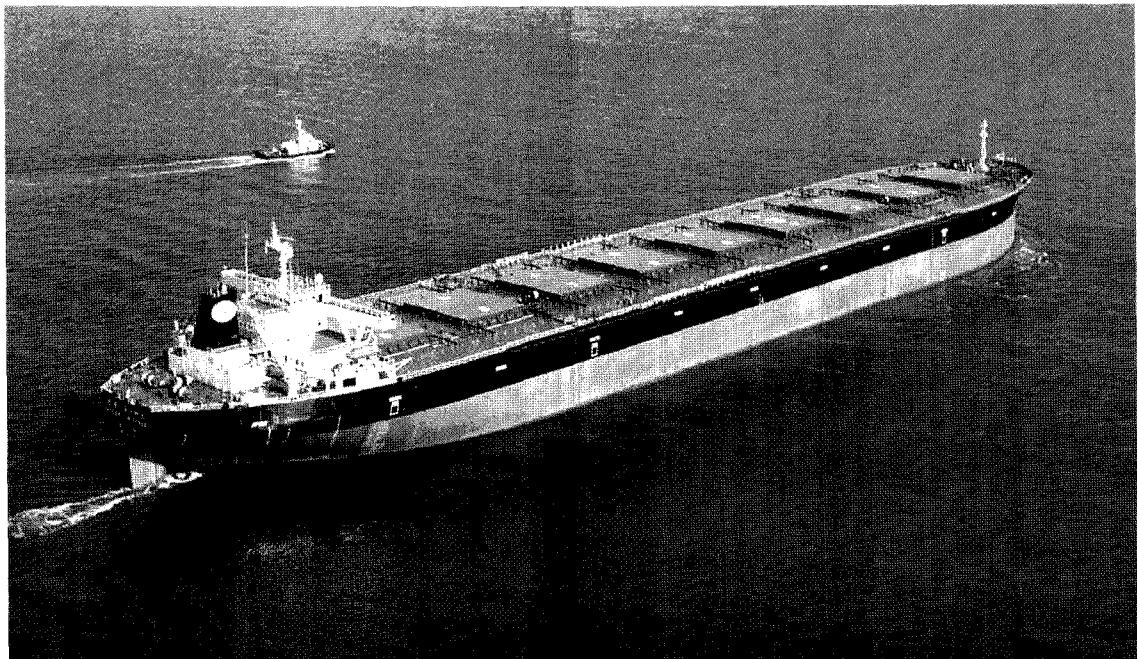
한국투자신탁운용은 설정후 얼마 지나지 않았지만 벌크선운임펀드 1호의 수익률이 좋고 추가 펀드에 대한 요청들이 많아 올해안으로 벌크선운임펀드 2~3호를 출시한다는 계획이다. 특히 벌크선운임펀드 2~3호에는 그동안 리스크 헛징 차원에서 벌크 FFA에 관심은 있었지만 경험과 전문인력 부족으로 투자할 엄두를 내지 못했던 중소벌크선사들이 큰 관심을 갖고 있는 것으로 알려졌다.

해운업계 한 관계자는 "그동안 몇몇 중소선사들이 브로커를 통해 FFA를 거래를 해왔지만 투자에 대한 책임은 전적으로 선사가 져왔다. 그러나 벌크선운임펀드는 FFA 전문 트레이더였던 펀드매니저가 투자타이밍과 리스크 헛징 등 투자에 대한 책임을 어느정도 나눠갖고 있기 때문에 경험과 전문인력이 부족한 중소 벌크선사들에게는 매우 시의 적절한 상품"이라고 지적했다.

한편 한국투자신탁운용은 벌크선운임펀드 외에도 탱커 및 컨테이너 운임, 중고선 및 신조선 매입 선박 펀드 등 다양한 해운관련 금융상품을 준비 중에 있다.

발전용 석탄 물동량 증가세 유지 전망

중국, 인도의 석탄 수입량 증가 계속 전망



호주 조사기관인 Abare-BRS는 중국 발전 시설 증가 및 인도 수요 증가 등으로 발전용 석탄 물동량(제철용 코크스 제외)이 올해 7억4,500만톤 대비 4%가량 증가한 7억8,000만톤을 기록할 것으로 전망했다.

석탄 수송 시장 점유율은 케이프사이즈 벌커가 대략 40%대 초반, 파나막스 벌커가 30%대 초반 그리고 핸디막스 벌커가 20%대 후반을 기록하고 있다.

2010년 발전용 석탄 수송에 필요한 벌커 선복량은 1억1천682만DWT으로 분석되고 있다. 선형별로는 핸디막스 벌커가 3천271만DWT, 파나막스 벌커 3천621만DWT 그리고 케이프사이즈 벌커가

4천790만DWT으로 분석된다.

이에 따라 내년 필요 선복량은 1억2천231만DWT으로 전망되며 선형별로는 핸디막스 벌커 3천425만DWT, 파나막스 벌커 3천792만DWT 그리고 케이프사이즈 벌커가 5천15만DWT으로 예상된다.

중국의 2010년 발전용석탄 수입량은 지난해보다 17% 증가한 1억800만톤으로 예상되지만 수입용 석탄가격은 자국산과 비교해 큰 가격 우위를 보이지 못할 것으로 전했다.

아울러 인도의 발전용석탄 수입량은 2010년도에는 전년대비 40% 증가한 6,800만톤을 기록한 후 2011년에도 역시 7,700만톤으로 증가하는 등 가파른 증가세를 기록할 것으로 전망됐다.



드라이벌크 시황 침체기에서 벗어나 활기 회복

클락슨 월간보고서 정기선운임도 지속 상승추세 유지 전망

클락슨 9월 월간 보고서에 따르면 드라이벌크 시황은 지난 침체기에서 벗어나 차차 회복세를 보이고 있으며 정기선 시황도 선복과잉 우려에도 불구하고 운임회복이 계속 진행중인 것으로 나타났다. 반면 유조선 시황은 계절적 비수기에 따른 수요감소 등의 여파로 계속해서 하락 추세인 것으로 나타났다. 세부적으로 드라이벌크 시황은 지난 두 달간의 침체기에서 벗어나 완연한 회복세를 보이고 있으며 운임과 관련하여 지난 8월27일 케이프선 용선료는 2만8,337달러를 기록하며 지난 7월 30일 1만1,723달러에 비해 대폭 상승하였고 파나막스선 또한 8월말 기준 1만9,253달러까지 상승하며 운임 상승세를 나타냈다.

이렇게 케이프선 운임이 상승한데는 중국과 한국의 원자재 수입증가와 여름휴가시즌 종료와 함께 중국 철강생산량이 다시 활기를 되찾기 시작했기 때문인 것으로 나타났다.

파나막스 시황은 4분기 대서양 곡물 운송량이 증가하면서 점차 활기를 찾아가고 있으며 BPI지수 또한 상승세를 유지하고 있다. 또한 전반적으로 미국-중동지역 곡물 수송량 증가와 아시아국가들의 석탄 수요 증가로 9월 파나막스 시황은 회복세를 시현하였다.

정기선시장은 지난 7월 아시아-유럽구간 정기선 물동량이 121만TEU로 전년동기대비 22.4% 증가한 반면 유럽-아시아 구간 물동량은 44만 7,800TEU로 전년동기대비 9.2% 감소하였다. 운임측면에서 상해교역소에 따르면 지난 8월 상해-

유럽구간 정기선운임은 1,750달러/TEU로 전월대비 5%가량 하락하였으며 상해-지중해 구간 운임 또한 비슷한 하락세를 기록한 가운데 전월대비 3.4% 하락한 1,770달러/TEU를 기록한 것으로 나타났다.

알파라이너에 따르면 지난 8월말 기준 계선중인 컨테이너선박은 134척, 23만TEU로 전체 선대의 1.7%가 계선되었으나 계선선박 비율은 2010년 초반, 전체선대의 11.6%에서 꾸준히 감소추세이다.

그리고 대서양을 필두로 한 정기선 운임회복에도 불구하고 OOCL사는 유럽-미주, 캐나다-멕시코구간에 TEU당 320달러, FEU당 400달러의 운임을 인상하였고 MSC사 또한 북아메리카와 북유럽, 그리고 지중해 구간 운임을 TEU당 200달러, FEU당 300달러 운임을 인상할 예정인 것으로 나타났다.

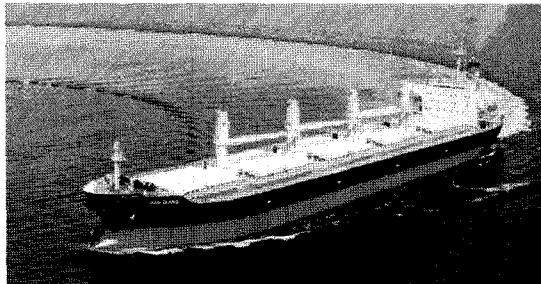
유조선 시장은 지난 8월 평균 유조선 운임이 1만 7,309달러로 전월대비 9.2% 하락하였고 2010년 평균에 비해서도 40.5%가 하락하는 등 침체의 늪에서 벗어나지 못하고 있다.

전 세계 원유 생산량이 계절적 수요하락으로 크게 감소하였고 수송계약 건수도 급격히 감소하였으며 또한 상당한 수준의 탱커선들이 신규로 시장에 투입되면서 선주들의 수익률이 급격히 감소하였다.

그러나 전체적으로는 2010년 원유 수요가 전년 대비 3.4%, 석유제품 수요가 전년대비 3.3% 증가 할 것으로 예상된다.

세계 벌크선 시장 중국 의존도 우려

중국 선복량 증가 추세도 시황변동 영향



벌크선 시장이 직면하고 있는 가장 리스크는 중국에 대한 의존도가 점점 커지고 있다는 점이라는 주장이 제기돼 주목된다.

독일의 대표적인 선박금융은행인 DVB Bank는 최근 리포트를 통해 “벌크선 시장의 최대 리스크는 중국에 대한 시장 의존도가 점점 높아지고 있는 것이다. 벌크선 시장에서 중국은 어떠한 경고도 없고 짐작도 할 수 없을 정도의 위협으로 다가 오고 있다”고 주장했다.

DVB는 이미 중국이 전세계 수출 철광석의 75%를 수입하고 있고 연간 간신히 철광석 가격도 분기단위로 바꿀만큼 막강한 협상력을 갖고 있으며 특히 최근 급격하게 증가하고 있는 중국의 선복량에 상당한 우려를 표했다.

지난 2005년 736척, 2431만DWT에 불과했던 중국의 선복량은 현재 1223척, 6903만DWT로 5년 사이 거의 3배 정도 증가했다. DVB는 중국의 선복량 증대는 스팟시장에서 움직이는 벌크선사들에게 상당한 충격을 줄 수 있는 상황이라며 최근 벌크선 시장에서의 모든 전망은 모두 중국 중심으로 움직이고 있다고 지적했다.

가령 그동안 연간 계약 형태로 체결돼 왔던 철광

석 가격을 협상력이 높아진 중국이 철광석 가격 협상을 분기단위로 변경시킴에 따라 결과적으로 철광석의 가격과 해상운임이 스팟시장과 근접해 철광석 가격과 벌크선에 대한 수요 등의 변동성이 점점 높아지고 있다는 것이다.

이에 따라 매분기 초중반 특정지역에 많은 선박들이 묶여있게 되고 단기계약이 늘어나면서 항만적체와 이에 따른 선복량 수요가 늘어나게 될 것으로 DVB는 예측하고 있다.

DVB는 운임 및 수요 변동성이 커지면서 단기 계약의 증대로 항만적체가 심화되면서 향후 중대형 선 보다는 핸디사이즈급 소형 벌크선의 중요도가 높아질 것이라는 전망을 내놨다. 다만 크게 늘어나고 있는 핸디사이즈 벌크선대에 대해서는 우려를 표했다.

올해 7월까지 총 114척, 360만DWT의 핸디사이즈 벌크선이 인도됐는데 선박취소나 인도지연 등 계약불이행되는 선박들이 35%정도를 고려하더라도 올해 총 205척의 핸디사이즈 벌크선이 인도되고 2011년에는 281척, 918만DWT, 2012년에는 107척, 358만DWT의 핸디사이즈 벌크선이 인도될 것으로 예측하고 있다.

DVB는 핸디벌커들의 신조발주량이 이처럼 대규모이지만 핸디벌커 전체선대의 약 44%인 2900만 DWT가 선령 25년이상의 노후선들이어서 잠재적인 해체가능성이 높다고 판단했다. 그럼에도 핸디벌커의 선복과잉은 당분간 계속될 것이며 2010년 일일 평균운임은 1만 5000달러 정도를 유지할 수 있을 것으로 내다봤다.



중국은행 그리스 해운업체에 대출금 제공

중국 외채 보유고 다각화 위해 유로존 적극 투자



중국 은행이 그리스 해운업체에게 대출금을 제공한다. 원자바오 중국 총리의 그리스 지원 약속이 구체화되고 있는 모습이다.

9월 4일 블룸버그통신에 따르면 그리스 재무부가 중국 국영 은행인 수출입은행이 그리스 해운업체 다이아나 해운에 8260만달러를, 안젤리코시스 해운에 1억1,100만달러를 대출한다면서 또한 중국 개발 은행이 카디프 마린에 약 7,420만달러의 대출금을 제공한다고 밝혔다.

카디프 마린은 대출금을 중국 장수룡성중공업의 초대형 유조선 구입에 사용할 방침이다. 이 밖에도 카디프 마린은 중국 선급사와 협력협정을 체결한 것으로 알려졌다.

재무부는 최초의 중국-그리스 간 해운 거래가

중국의 일방적인 대출로 성사됐다고 설명했다.

지난 9월 3일 원자바오 총리는 제8차 아시아·유럽 정상회의 (ASEM) 참석을 위해 그리스를 방문한 자리에서 중국은 그리스 국채와 유로존 채권 매입을 지

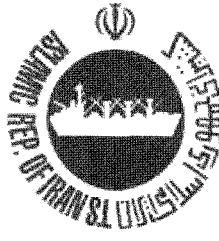
속할 것이며 유로화 안정을 위해 노력할 것이라면서 50억달러 규모의 펀드를 조성, 그리스 해운업체들이 중국 선박을 매입하는 것을 도울 것이라고 밝힌 바 있다.

최근 중국은 외채 보유고 다각화를 위해 유로존에 대한 적극적인 투자를 펼치고 있다. 올 초에는 스페인 국채 4억달러를 매입한 바 있다. 이 밖에도 원자바오 총리는 2015년까지 중국-그리스 간 교역 규모를 현재 수준의 2배인 80억달러까지 확대하겠다고 약속했다.

전문가들은 중국이 재정적자 문제로 인해 위기에 빠진 유로존에 대한 적극적 투자를 통해 국제사회에서의 영향력을 강화하려는 움직임을 보이고 있다고 폴이했다.

이란국영선사 IRISL 컨선 3척 압류

싱가포르에서 프랑스 채권은행에 압류



미국을 비롯한 유엔의 대이란 제재조치가 본격화되고 있는 가운데 이란국영선사인 IRISL 소속의 컨테이너선 3척이 최근 싱가포르에서 채권은행에 의해 압류당한

것으로 알려졌다. 외신에 따르면 프랑스 은행인 크레디 아그리꼴(Credit Agricole)은 IRISL에 선박 금융으로 대출해준 2억 3500만 달러 중 미상환금 1억 110만 달러를 회수하기 위한 조치로 IRISL의 4800teu급 컨테이너선 Tuchalg호를 시작으로 시리즈선인 Sahand호, Sabalan호를 잇따라 싱가포르에서 압류했다.

이들 3척의 컨테이너선은 모두 지난 2008년 현대중공업에서 건조돼 인도된 시리즈선으로 당초 IRISL은 시리즈선 4척을 척당 7460만 달러, 총 2억 9840만 달러에 현대중공업에 발주했고 2006년 8월 크레디 아그리꼴을 주간사로 프랑스 은행인 Societe Generale, 한국수출입은행 등이 참여하는 2억 3500만 달러 규모의 선박금융계약을 체결했다.

보다 세부적인 금융구조를 살펴보면 IRISL은 독일의 KG펀드를 활용해 4척의 선박 금융을 해결했는데 선박 1척마다 Thirteenth Ocean, Fourteenth Ocean, Fifteenth Ocean, Sixteenth Ocean이라는 KG펀드가 1척씩 선박을 소유하는 형태로 이루어졌다.

4척중 3척의 선박은 정상적으로 인도가 됐지만 나머지 1척, 즉 Sixteenth Ocean이 소유한 선박펀

드는 중도금 납부가 제대로 이루어지지 않으면서 현대중공업과 계약이 해지됐다. 그러나 이 선박도 결국 IRISL의 관계사인 Helix사에 매각돼 결국 IRISL의 소유가 됐다.

현재 싱가포르에 압류된 이들 Tuchalg호, Sahand호, Sabalan호 등 3척은 IRISL이 지난해 컨테이너선 부분을 계열분리시켜 만든 HDS Lines Shipping이 용선해 아시아-중동항로에 투입하고 있다. HDS라인은 이들 3척의 컨선을 포함해 총 12척의 선박을 투입해 아시아-중동항로를 운영하고 있는데 최근 이들 3척이 싱가포르에서 압류됨에 따라 대체선을 마련해 이들 선박에 적재된 컨테이너를 옮겨싣고 있는 것으로 알려졌다.

크레디 아그리꼴은 IRISL의 선박 3척을 압류한 것에 대해 “이란에 대한 유엔제재조치 이후 IRISL이 KG펀드를 통한 대출계약을 제대로 이행하지 못하면서 원리금 회수에 차질이 발생하고 있으며 4호선 계약해지에 따른 780만달러의 환급금 역시 지급하지 않고 있기 때문”이라고 밝혔다.

또 “지난 2월 이들 3척의 P&I 보험사인 South of England P&I클럽이 P&I계약을 해지한 후 IRISL이 테해란의 보험사인 Moallem Insurance Company와 P&I 계약을 체결했지만 이는 대출계약조건과 맞지 않는다”라며 대출계약이 지속될 수 없음을 지적했다. 한편 전문가들은 이란 국영선사인 IRISL가 현금부족 때문이 아니라 유엔의 대이란 제재조치 이후 실질적인 금융거래선이 모두 막히면서 기존 대출 상환 방법이 요원해져 이번 사태가 발생한 것으로 보고 있다.

중국 철광석 수입량 10년만에 최초 하락 전망

전 세계 철광석 물동량은 전년대비 10% 증가 전망

호주정부는 지난 9월 발표한 자료를 통해 2010년 중국의 경제성장속도 감소 및 자국산 철광석 사용증가로 10년만에 최초로 철광석 수입량이 감소할 것이라고 전망하였다.

2010년 중국의 철광석 수입량은 전년도 6억 2,800만톤 대비 2% 감소한 6억1,700만톤이 될 것으로 예상되며 이 수치는 올 초에 예측했던 6억 3,700만톤 대비 감소한 수준이다.

반면 전 세계 철광석 물동량은 전년대비 약 10% 증가한 10억톤에 이를 것으로 예상하였다.

세계철강협회 자료에 따르면 중국의 철광석 수입량은 지난 2000년 7,000만톤을 기록한 후 꾸준히 증가하여 2004년 1억4,300만톤, 2008년 4억 4,400만톤을 기록하고 금융위기에도 불구하고

2009년 전년대비 40% 가량 급증가하였다.

그러나 세계 2대 철광석 수입지역인 유럽연합국은 2011년까지 2008년 수준으로 회복하기 어려울 것으로 전망하였다.

2010년 브라질 철광석 수출량 또한 전년대비 14% 가량 증가한 3억200만톤이 예상되며 2011년에도 11% 수준의 증가가 예상된다고 발표했다.

호주의 철광석 수출량 또한 계속적으로 증가하여 2010년 전년대비 9% 증가한 3억9,700만톤 그리고 2011년에도 10% 가량 증가한 4억 3,700만톤이 예상되었다.

한편, 2010년 4분기 철광석 가격은 134달러 수준으로 예상되며 2011년에는 105달러까지 하락할 것으로 전망하였다.

〈 전 세계 철광석 물동량 전망 (단위 : 백만톤) 〉

수 입	2008	2009	2010(f)	2011(f)
EU	162	92	132	14
일본	140	106	132	143
중국	444	628	617	677
한국	50	44	51	55
대만	16	12	19	20
합 계	895	951	1,043	1,124
수 출	2008	2009	2010(f)	2011(f)
호주	309	363	397	437
브라질	274	266	302	333
인도	106	116	116	115
캐나다	28	31	35	35
남아공	33	45	49	53
스웨덴	18	16	15	15
합 계	895	951	1,043	1,124

(출처 : Abare-BRS)

2010년 4분기 벌크선 매매량 20% 급감

핸디사이즈 등 소형선 2008년 이후 최저 기록

2010년 2010년 7~9월까지 3개월간 거래된 중고 벌크선은 총 84척으로 전년대비 20% 가까이 감소하며 2년 동안 최저치를 기록하였다.

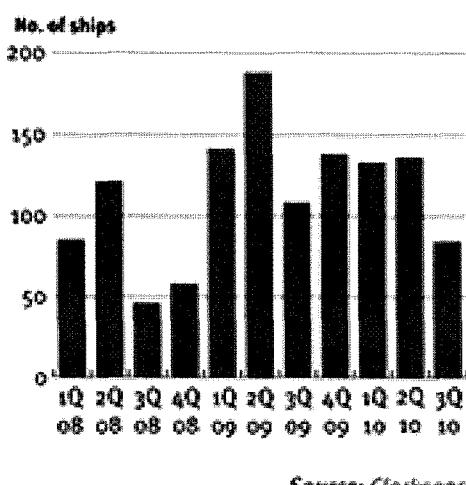
클락슨 집계에 따르면, 2010년 1~9월간 거래된 중고 벌크선은 총 353척이었으며 이 중 3분기가 84척으로 가장 낮은 거래실적을 기록하였고 2분기 136척, 그리고 1분기에 133척이 거래되었다.

지난 2009년 초반과 마찬가지로 2010년 3분기에는 벌크시황 하락으로 용선시장이 침체되었고 그 결과 판매자와 구매자 모두가 선박매매를 주저하는 양상을 보였다.

선종별로는 3분기동안 6만~9만9,999DWT급 파

〈 중고 벌크선 매각 추이 〉

SECONDHAND BULK CARRIER SALES



나막스선이 그나마 전분기 대비 4척 감소에 그친 20척이 거래되었으나 핸디 막스(4만~5만 9,999DWT)와 핸디사이즈(1만~3만 9,999DWT)는 2008년 4분기 이후 최저 매매량을 기록하는 등 침체에 빠졌다.

이러한 매매축소에도 불구하고 핸디사이즈는 전체 84건의 거래중 43%에 해당하는 36건을 기록하였다.

9개월간 전체 거래량을 기준으로 하면 핸디사이즈 거래량은 136건으로 전체 38%를 차지하였으나 2009년 동기간에 기록했던 437건 전체 47%에 비하면 비중이 많이 하락하였다.

HSBC 조사자료에 따르면 매각된 핸디사이즈의 40% 이상이 25년 이상 된 노후선 인 것으로 나타났다.

최근 보고된 거래사례로는 1980년 건조된 핸디 막스선과 1990년 건조된 핸디사이즈선 12척 가량이 그리스 선주로부터 매각된 것으로 나타났으며 좀더 큰 선박으로는 1984년 건조된 4만1,096DWT 핸디사이즈선이 930만달러에 인도네시아 선주에게 매각되었다.

한편, 2010년 9개월간 브로커업체 클락슨에 의해 매각된 벌크선은 총 110척으로 지난해 동기간 87척에 비해 소폭 증가했으며 이 수치는 전체 매각된 벌크선 379척의 23% 가량에 해당하였다.

매각된 벌크선 중 1980년대 건조된 선박 비율은 전체의 48%로 2009년 33%에 비해 그 비율이 증가하였다.



극동 - 북유럽항로 물동량 감소

선사들의 일부항로 서비스 조정 전망

예상과 달리 약세를 보인 성수기 수요와 해상운임 하락 등의 여파로 10월 중국 춘절연휴를 앞두고 극동-북유럽항로에서 약 10만TEU의 선복량이 감소된 것으로 나타났다.

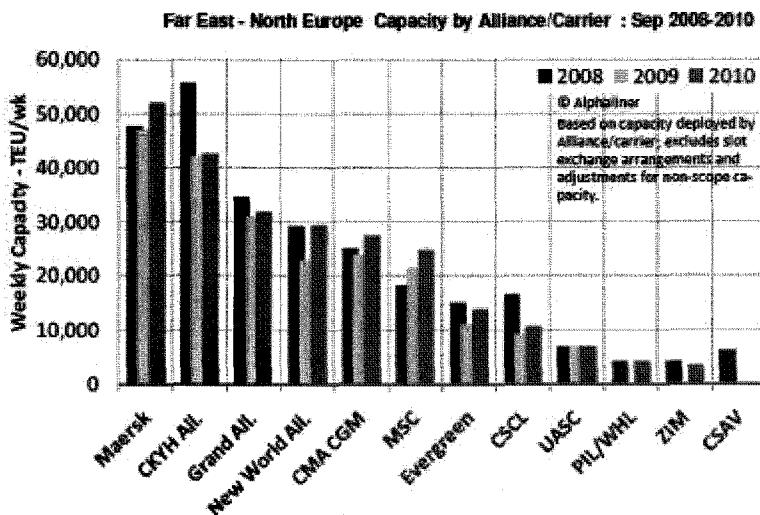
최근 알파라이너에 따르면, 현재 극동-유럽간 29개 서비스 가운데 최소 11개가 춘절연휴 기간내 1항차를 스kip할 예정으로 이에 따른 선복량 감소분은 주간 평균선복량의 40%에 해당할 것으로 예상됐다.

반면, 일부 선사의 경우 서비스를 연기하거나 혹은 연휴이후 서비스 항차 수를 배로 확대할 방침으로 나타났다. 또다른 일부에서는 물량감소 상황에 따라 유동적으로 서비스를 조정할 것으로 나타났다.

한편, 이같은 선사들의 움직임을 두고 '해상운임 감소에 따른 조치'라고 설명했다. 특히, 9월 24일부터 10월 8일까지 춘절연휴로 SCFI(Shanghai Containerized Freight Index)공표는 중단되지만 북유럽항 현물운임은 9월 17일 기준 TEU당 1,690 달러에서 계속해서 하락하고 있는 것으로 나타났다. 일부의 경우 지난해 12월 이후 최저치인 TEU 당 1,500달러 이하 수준에까지 나타났다.

하지만, 이같은 운임하락세에도 불구하고 선사들은 아직 서비스를 철회하지 않고 있으며, 그 결과 동계 비수기를 앞두고 추가운임 하락에 압박을 가하는 것으로 분석됐다. 반면, 9월 극동발-유럽항 항로의 주간 선복량은 1년 전 대비 14.9% 증가한 24만7,000TEU로 집계됐다.

〈극동-북유럽간 물동량 현황〉



(출처 : Alphaliner)

선복과잉 우려에 따른 선박해체 증가 전망

컨테이너선과 유조선의 선박해체량 지속 증가

최근 선복과잉 우려로 인해 한동안 강세를 이어 가던 BDI가 하락세로 전환된 가운데 선주들의 노후선 해체에 대한 관심이 증가하고 있다.

프랑스 선박브로커 BRS사에 따르면 10월 선물 시장 운임이 Spot 운임보다 높게 형성되는 등 향후 시황도 여전히 긍정적일 것이나 중국 연휴가 9월 30일부터 시작되면서 단기적인 물동량 감소를 예상했다.

세계 최대 철광석 및 석탄 수출국 호주는 최근 올해 초에 전망했던 원자재 수출량을 낮추어서 재 발표하는 등 전반적인 원자재 물동량 감소가 예상된다.

드라이밸크 시황에 최대 영향을 미치는 중국의 철광석 수입량은 2010년 전년대비 2% 가량 감소한 6억1,700만톤이 될 전망이지만 2011년에는 다시 수요가 증가하면서 10% 가량의 증가세를 기록할 것으로 기대되고 있다.

따라서 BRS사는 이러한 해운시황으로 인해 9월부터 과잉선복 해결을 위한 선주들의 선박해체가 가속화 될 것이라고 전망하였다.

Golden Destiny사 보고서에 따르면 지난 8월, 전월대비 57.4%가 증가한 85척, 266만5,465DWT의 선박이 해체된 것으로 나타났다.

지난 7월부터 선박해체시장은 수요와 해체가격 측면에서 점차 활기를 찾아가고 있었지만 벌크선 시장은 8월 들어 BDI가 다시 2,713포인트까지 상승하며 회복조짐을 보이자 9척, 60만726DWT만이 해체된 것으로 나타났다.

반면, 컨테이너선과 유조선의 해체는 각각 전체

시장의 31.7%와 24.7%를 차지하며 활발하게 진행된 것으로 조사됐다.

특히, 지난 7월부터 냉동화물 시장의 극심한 침체로 인해 냉동선의 해체량이 전월대비 700%나 증가하였다.

선박해체 시장을 2009년과 비교해보면 2009년 8월에는 유조선과 컨테이너선의 해체가 증가하면서 111척, 351만9,911DWT로 높은 수준을 기록하였으나 2009년 5월 말부터 시작된 BDI 상승세가 계속되면서 2010년 초반까지 벌크선의 해체량은 계속적인 약세를 나타냈다.

선박해체가격은 중국이 선박 해체시장에 적극적으로 개입하면서 한동안 경쟁심화로 상승하였다.

방글라데시가 2009년 5월 이후 선박해체를 일시 중단하면서 인도와 파키스탄이 시장확보를 위해 해체가격을 올렸고 그 결과 벌크선 해체가격은 395~400달러/LDT를 기록하는 등 높은 수준을 유지하였다.

그러나 8월 이후 방글라데시가 해체시장에 재진입하면서 해체가격은 하락하여 285달러/LDT 수준을 기록하였다.

한편 2010년 1~8월까지 해체된 선박량은 총 648척 1억9,129만6,261DWT으로 전년동기대비 3.7% 가량 증가한 것으로 조사됐다.

또한 2008년 1~8월과 비교하면 약 310%의 증가율을 기록한 반면 2008년과 선박해체가격을 비교하면 2008년은 600~675달러/LDT 수준으로 현재에 비해 상당히 높은 가격을 기록한 것으로 나타났다.