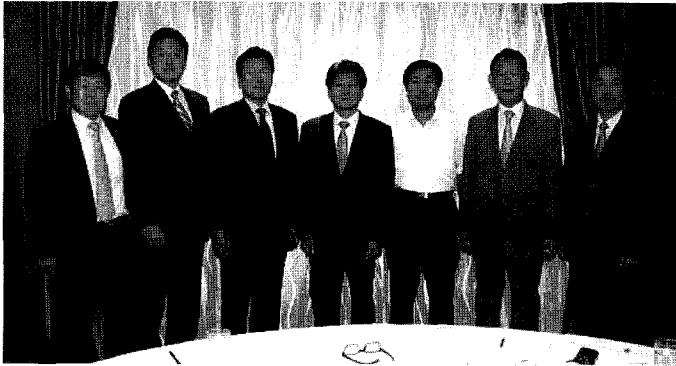


한국해운신문, 해적문제 좌담회 개최

‘해적문제 어떻게 해야하나?’



한국해운신문(발행인 이철원)이 해적문제를 가지고 특집좌담회를 개최하였다. 좌담회는 사회자인 한국해운신문 이철원 편집국장의 진행하에 여러 패널들이 주제에 대한 의견을 교환하는 형식으로 진행되었다.

먼저, 한국선주협회 김영무 전무는 소말리아 해적 활동에 대해 전반적으로 정리를 하였다. 한국선주협회 김영무 전무는 2006년부터 해적문제 발생 건수가 크게 증가하면서 세인의 주목을 받기 시작했다고 말하며, 2006년 전세계 해적 공격 건수는 239건이었으나 2010년 445건으로 늘어났다고 했다. 이는 대부분 소말리아 해적 때문인데 올해 8월까지 발생한 해적 피해 건수의 절반 이상이 소말리아 해적의 소행이고 선박이 피랍된 건수의 70%가 소말리아에서 발생됐다고 했다.

또한, 소말리아 해적이 최근 더욱 관심을 끌고 있는 것은 해적행위가 나날이 흉포화 되고 있기 때문이라고 했다. 과거 해적들은 선박을 납치하고 석방금 받고 끝냈는데 선사 및 각국 해군의 대응이 강화되면서 선원들에게 직접 위해를 가하는 사건이 많이 발생하고 있다고 말했다.

국토해양부의 주성호 실장은 해적 공격에 대한 정부의 조치 방안에 대해 말했다.

국토해양부는 해운항만상황실에서 VMS를 통해 24시간 실시간 모니터링을 하고 있으며 국적선 770척, 우리나라 장기용선 409척 등 총 1179척에 대해서는 아덴만, 인도양, 수에즈운하 입구까지 직원 3명이 3교대로 실시간으로 모니터링을 하고 있다고 전했다. 모니터링 과정에서 이상이 발생하면 곧바로 국방부에 연락을 취해

청해부대나 연합함대가 출동해 대책을 강구할 수 있도록 조치를 취하고 있다고 말했다.

국적선과 장기용선선박 1179척은 실시간으로 모니터링을 하고 있지만 우리선원들이 취업하고 있는 해외취업선박들은 아직까지 100% 모니터링 하지는 못하고 있고, 연초부터 선박 모니터링을 해외취업선박까지 확대하는 방안을 추진하고 있는데 해외취업선사에서 보내주는 정오위치만 파악하고 있어 국적선 만큼 실시간으로 지켜보지는 못하고 있다고 말했다.

전국선박관리선원노동조합의 박성용 위원장은 해적 대응 대책에 대해 아쉬운 점이나 고쳐야할 점에 대해서 말했다.

이처럼, 금번 좌담회에는 몇가지 주제를 가지고 패널들이 의견을 주고 받았으며, 좌담회 패널로는 국토해양부 주성호 실장을 비롯해 한국선주협회 김영무 전무, 한국선박관리협회 조종현 전무, 전국선박관리노조 박성용 위원장, 설드컨설팅 김태형 전무이사, 국방부 한태일 소령이 참석하였다.

해적문제 국제 전문가들 서울에 모였다

9/27~28일 양일간 「제5회 서울국제해사포럼」 개최

해적퇴치 문제가 국제해사 분야의 주요 이슈로 부각되고 있는 가운데 국내외 해적문제 전문가들이 서울에 모여 국제적인 대응방안을 발표하고 논의한다. 국토해양부(장관 권도엽)는 「제5회 서울국제해사포럼」을 9월 27일부터 28일까지 양일간 서울 논현동 소재 임피리얼팰리스 호텔에서 개최되었다.

이번 포럼에는 국토해양부, 중국 해사국 등 관계 공무원, UN·IMO 등 국제기구 및 학계, 민간업계 전문가 등 150여명이 참석하고, '아덴만의 영웅' 삼호주얼리호의 석해균 선장이 영상메시지를 통해 피랍당시의 소회를 밝혔다.

특히, 최근 소말리아에서 해적행위가 증가하고 더욱 흉포화 되어 전 세계적인 관심사로 대두되고 있는 상황에서 이번 포럼이 개최되어 더욱 의미가 있는 것으로 여겨졌다.

이번 포럼에서는 “해적퇴치 및 피해방지를 위한 국제대응방안”을 주제로 해적방지를 위한 국제적 역할과 대책, 공공분야 및 민간분야 자구책, 해적 관련 법률적 문제” 등 총 4개 세션 15개 주제에 대해 논의하였다.

- △ 제1세션 : 해적방지를 위한 국제적 역할 및 대책
- △ 제2세션 : 해적피해 예방을 위한 공공분야 대책
- △ 제3세션 : 해적피해 예방을 위한 민간분야 자구책
- △ 제4세션 : 해적관련 법률적 문제

이번 포럼에서 주제발표자들은 해적문제 대응을 위해서는 모든 국가 간의 국제적인 공조가 필요하고, UN 및 IMO 등 국제기구의 역할 강화도 필요함을 강조 하였다.

또한, 선사의 해적피해 자구책으로써 시설보안 요원 활용 문제, 물대포 및 선상 감시시스템 활용 사례에 대한 발표가 있으며, 아직 정비되어 있지 않은 해적행위자 등에 대한 사법처리 문제 등에 대한 발표와 논의도 하였다.

한편, 금년도 IMO 용감한 선원상 수상자로 선정된 석해균 선장은 영상메시지를 통해 “거친 파도와 싸워 왔던 선원들이 이제는 해적과도 맞서 싸워야 하는 형편이 되었다며, 해적 문제가 속히 해결되어 선원들이 안심하고 항해할 수 있는 날이 하루 빨리 오기를 기대한다”라고 말했다.

서울국제해사포럼은 2007년 이후 매년 개최되어 올해로 5회째를 맞고 있으며, 그동안 선박 온실가스 감축문제, 유류오염 피해보상체계 등 국제해사 분야의 주요 이슈를 논의하는 대표적인 국제포럼으로 자리매김을 하고 있다.

국토해양부는 이번 포럼을 통해 해적문제 대응에 대한 적극적인 국제공조 여론을 확산시키고, 효과적인 해적퇴치를 위한 제도적, 법률적 문제가 심도있게 논의되는 계기가 될 것으로 기대된다고 밝혔다.



고사리 손으로 바다사랑의 마음을 전해요

제4회 마산만 사랑 사생실기대회 개최

국토해양부(장관 권도엽)는 2011년 10월 1일부터 22일까지 바다에서의 체험, 바다를 살리기 위한 생활의 지혜·활동 등을 주제로 「제4회 마산만 사랑 사생실기대회」를 개최한다고 밝혔다.

동 대회는 2007년부터 마산만 특별관리해역에 도입·시행중인 연안오염총량관리제도의 인식증진을 위하여 창원시 거주 어린이들을 대상으로 개최되었으나, 올해부터 「마산만 사랑 사생실기대회」의 참여대상을 전국의 유아 및 어린이로 확대 시행한다고 한다. 이에 따라, 금번의 사생실기대회를 통해 마산만 등 우리들의 생활결에 있는 여러 바다에 대한 전국 어린이들의 다양한 생각과 경험 등이 그림으로 표현될 것으로 기대된다.

국토해양부는 우리나라에서 가장 오염된 해역으로 알려진 마산만의 해양환경 개선을 위해 2008년도부터 연안오염총량관리제를 전국 최초로 도입·시행하고 있다.

연안오염총량관리제 도입 후, 마산만의 해수 수질은 꾸준히 개선되고 있으며, 계획 1차년도('08~'11) 목표수질(하계 기준)인 화학적산소요구량(COD) 2.5ppm을 2010년도에 이미 초과 달성하였고, 마산만 오염으로 인해 사라졌던 바지락 등 어패류, 잘피 등의 서식이 최근 확인되었으며, 멸종위기야생동물 2급인 붉은발 말뚝게의 갯벌(봉암갯벌) 내 서식이 확인 되는 등 수질 개선에 따른 점진적인 해양생태계 회복의 징후도 발견되고 있다.

한편, 금번 대회의 참가는 사전 방문이나 우편 접수 및 당일 현장접수를 통하여 할 수 있으며 방문·우편접수는 마산만 특별관리해역 민관산학협

의회 사무국으로 10월 21일(금) 오후 6시까지 도착하여야 하며 현장접수는 2011년 10월 22일에 마산 지방해양항만청 일대에서 개최되는 행사에 참가하여 제출하면 된다.

보다 자세한 사항은 마산만 특별관리해역 민관산학협의회 홈페이지(www.masanbay.org)를 통하여 확인할 수 있다.

제4회 마산만 사랑 사생실기대회 공모요강

국토해양부, 마산만 특별관리해역 민관산학협의회는 10월22일(토)에 “바다 사랑”을 주제로 사생실기대회를 개최합니다. 마산지방해양항만청 일대에서 실시하는 사생실기대회는 바다 사랑을 그림으로 표현하는 것으로 전국의 유아, 어린이는 누구나 참여할 수 있습니다. 여러분들의 많은 관심과 참여 바랍니다.

■ 공모 주제 : 바다 사랑

- ▷ 바다에 대한 인식이나 체험
- ▷ 바다의 경관 및 미래의 모습
- ▷ 바다를 살리기 위한 생활의 지혜, 활동
- ▷ 바다와 갯벌을 살리기 위한 우리들의 노력
- ▷ 바다에 의지하여 살아가는 우리들의 모습(삶과 문화)

■ 참가 자격

- ▷ 전국의 유아, 어린이

■ 실기대회 일정 및 장소

- ▷ 대회장소 : 마산지방해양항만청 일대
- ▷ 대회일자 : 2011. 10. 22(토) 오전 10시 ~ 오후 5시까지
- ▷ 대회심사 : 2011. 10. 22(토)
- ▷ 대회 심사 결과 발표 : 2011. 10. 31.(예정)
- ▷ 시상식 : 일정 및 장소 추후 공지

유가보조금 부정수급 방지하고, 행정통일성 도모한다!

연안화물선 「유가보조금 지급 가이드라인」 시행

국토해양부(장관 권도엽)는 연안화물선사의 경영부담을 완화하기 위해 지급되고 있는 유가보조금 지급과 관련하여, 9월 28일 부정수급 방지와 행정의 통일성 도모를 위해 「유가보조금 지급 가이드라인」을 각 지방항만청에 시행하였다고 밝혔다.

국토해양부는 연안화물선이 사용한 선박용 경유에 대해 '01년 이후 유류세 인상분에 대해 보조금(ℓ 당345원)을 지급해 오고 있으며, 연안화물선 유류세 보조를 위해 '11년 예산으로 290억을 편성하고 있다. 그러나 예산 집행에 대한 명확한 기준이 없어 집행기관인 지방해양항만청간 집행대상·절차가 상이하게 운영되고, 심사절차가 부실하여 부

정수급 가능성이 있다는 지적이 있어왔다.

이에 각 지방청별 행정통일성을 도모하고, 부정수급을 원천적으로 방지하기 위해 지급대상·절차·심사방법에 대한 통일적 기준을 담은 「유가보조금 지급 가이드라인」을 시행하게 되었다.

국토해양부는 가이드라인 시행으로 그동안 지방청간 상이하게 적용되던 유가보조금 지급기준이 통일적으로 적용되고, 강화된 심사절차로 부정수급 가능성도 줄어들어 보조금 지급에 투명성이 제고될 것으로 기대하고 있다. 국토해양부는 금년 4/4분기 중 지방청의 유가보조금 지급 실태파악을 위한 자체점검과 담당자 교육을 실시할 것이라고 밝혔다.

순직선원 합동 위령제 10월 5일 거행

제33회 순직선원 위패봉안 및 합동 위령제가 오는 10월 5일 중량절(음력 9월 9일) 오전 11시 부산 영도구 동삼동 태종대공원 입구에 있는 순직선원 위령탑에서 거행되었다. 전국해상산업노동조합연맹(위원장 이중환)을 비롯해 한국선주협회, 수산업협동조합중앙회, 한국해운조합, 한국원양산업협회, 한국선박관리협회, 한국선원복지고용센터, 한국해기사협회 등 8개 단체가 주관하고 국토해양부와 부산광역시가 후원하는 순직선원 위패봉안 및 합동 위령제는 바다를 사랑해 바다를 택했고, 바다에서 꿈을 펼치다 끝내 바다에서 잠드신 순직선원의 영령을 봉안하고 그 넋을 위로하기 위해 마련된 행사로 올해의 제주는 한국해운조합이다.

오전 11시 정각 부산항에 정박한 모든 선박들이 추모의 뜻으로 30초간 기적을 올리는 것으로 시작하여 이날 행사는 위패봉안과 추도사, 헌화, 분양 등의 순서로 진행되며 불교·천주교·기독교의 종교의식으로 순직 선원의 영령을 추모했다. 이날 위령제에서는 금년 45위의 위패가 새로 안치돼 모두 순직선원 8,975명의 위패가 봉안된다. 한편 매년 음력 9월 9일 엄수되는 순직선원 위패봉안 및 합동 위령제는 해양입국의 응지를 품고 오대양에 도전했다가 불의에 유명을 달리한 순직선원의 영령을 봉안하고 그 넋을 숭앙 위로하기 위해 지난 1979년 2,681위의 위패를 봉안하면서 시작됐다.



11.8월 전국 항만물동량 전년 동월 대비 7.6% 증가 대산항, 평택·당진항, 포항항 항만물동량 두자리 수 증가율 기록

국토해양부(장관 권도엽)는 2011년 8월 전국 무역항에서 처리한 항만물동량은 총 1억551만톤으로 전년 동월(9,803만톤)에 비해 7.6%로 증가하였다고 밝혔다.

2011.8월까지 누적 항만물동량은 총 8억6,081만톤으로 전년 동기 (7억9,448만톤)에 비해 8.3% 증가했다.

항만별로 보면, 대산항, 평택·당진항, 포항항은

철재류, 유류, 철광석 등이 수출입 증가로 전년 동월 대비 17.7%, 16.5%, 12.8%로 증가했으나, 인천항은 양곡과 유연탄 및 기계류 등이 수출입 감소로 인하여 전년 동월 대비 5.3% 감소했다.

품목별로 전년 동월과 비교하면, 시멘트와 광석 및 자동차는 수출입 물량 증가에 힘입어 각각 15.1%, 14.7%, 12.7%로 증가한 반면, 모래와 철재는 9.6%, 7.4%로 각각 감소했다.

전국 무역항 항만물동량

(단위 : 천톤,%)

구 분	'09.8월	'10.8월	'10.1~8월	최근 3개월			'11.1~8월
				'11.6월	'11.7월	'11.8월	
총 물 동 량	89,943	98,033	794,477	104,472	111,711	105,510	860,811
전년동월 대비	△5.7	9.0	14.5	4.1	10.6	7.6	8.3
수 출 입	71,607	79,694	637,214	84,549	92,719	86,909	703,615
연 안	18,336	18,339	157,263	19,923	18,923	18,601	157,196

2011년 8월 주요 항만별 물동량

(단위 : 천톤,%)

구 분	부산항	울산항	광양항	인천항	평택·당진항	대산항	포항항	기타
총물동량	25,197	14,486	18,283	10,590	7,211	6,211	5,413	18,119
전년동월 대비	10.1	2.8	5.0	75.3	16.5	17.7	12.8	11.6

8월 컨테이너 처리실적은 환적화물 증가에 힘입어 전년 동월 대비 6.6% 증가한 177만8천TEU를 기록하였다. 전년 동월 대비 수출입화물(1,052천TEU)은 0.5%(5천TEU) 감소한 반면, 환적화물(689천TEU)은 18.3%(106천TEU) 증가했다.

국내 최대 항만인 부산항은 전년 동월 대비 11.7% 증가한 137만TEU를 기록하였으며, 특히 환적화물은 글로벌 선사외 부산항 환적거점 확대에 따라 지난 3월부터 6개월 연속으로 두 자리수 증가율(8월, 19.8%)을 기록하였다.

광양항(149천TEU)은 전년 동월 대비 22.4% 감소했으나, 전년 동월 실적(192천TEU)이 광양항 역대 월별 최고실적임에 따라 감소폭이 큰 반면, 인천항(156천TEU)은 전년 동월 대비 1.0% 증가했다.

한편, 8월 세계 10대 항만의 컨테이너 물동량은 1,657만TEU로 전년 동월 대비 6.3% 증가했다. 부

산항은 137만TEU를 처리하여 Ningbo-저우산항과의 격차(727천→761천TEU)를 벌리며 세계 5위를 유지하였고, Ningbo-저우산항(1,348천TEU)은 전년 동월 대비 9.1% 증가하며 6위를 유지했다.

상하이항은 전년 동월 대비 5.3% 증가한 277만TEU를 처리하며 세계 1위를 유지하였으나 증가세는 둔화되었고, 선전항(2,123천TEU)은 4위를 유지하였으나 세계 10대 항만 중 유일하게 전년동월 대비 4.5% 감소했다. 광저우항(7위, 1,297천TEU), 텐진항(9위, 988천TEU)은 전년동월대비 각각 24.2%, 11.6% 증가하며 성장세를 이어갔고, 칭다오항(8위, 1,086천TEU)은 전년 동월 대비 2.4% 증가하는데 그쳤다.

환적 비중이 높은 싱가포르항(2위, 2,626천TEU)은 8.2% 증가하면서 선전하였으나, 홍콩항(3위, 2,163천TEU, 3.2%) 증가세는 저조했다.

2011년 8월 주요 품목별 물동량

(단위 : 천톤,%)

품 목 별	유류	광석	유연탄	철재	모래	화공품	자동차	시멘트	기타
총물동량	30,210	10,277	10,641	6,713	3,702	4,376	4,157	3,246	32,188
전년 대비	10.1	14.7	11.8	△7.4	△9.6	3.5	12.7	15.1	7.2

2011년 8월 전국 무역항 컨테이너 처리실적

(단위 : 천TEU)

구 분	'09.8월	'10.8월	'10.1~8월	최근 3개월			'11.1~8월
				'11.6월	'11.7월	'11.8월	
총 물 동 량	1,390	1,667	12,842	1,768	1,892	1,778	14,201
전년동월 대비	△11.9%	19.0%	13.6%	6.0%	13.2%	6.6%	10.6%



2011년 7월 주요 항만 컨테이너 물동량

(단위 : 천TEU)

구분	'09.8월	'10.8월	'10.1~8월	최근 3개월			'11.1~8월
				'11.6월	'11.7월	'11.8월	
부산항	1,021	1,227	9,432	1,357	1,446	1,370	10,687
광양항	155	192	1,400	155	167	149	1,373
인천항	134	154	1,248	162	168	156	1,287

2011년 7월 세계 10대 항만 컨테이너 처리실적

(단위 : 천TEU)

'11.7월 순위	항만	'10년 8월	'10년 1~8월	'11년 8월	'11년 1~8월	전년대비	
						동월	누계
1	상하이(中)	2,630	19,057	2,770	20,982	5.3%	10.1%
2	싱가폴	2,426	19,010	2,626	19,847	8.2%	4.4%
3	홍콩	2,096	15,577	2,163	16,148	3.2%	3.7%
4	선전(中)	2,224	14,811	2,123	14,841	△4.5%	0.2%
5	부산	1,227	9,432	1,370	10,687	11.7%	13.3%
6	닝보-저우산(中)	1,235	8,705	1,348	9,926	9.1%	14.0%
7	광저우(中)	1,044	8,109	1,297	9,075	24.2%	11.9%
8	칭다오(中)	1,061	7,797	1,086	8,696	2.4%	11.5%
9	텐진(中)	885	6,485	988	7,539	11.6%	16.3%
10	카오슝	768	6,086	803	6,397	4.6%	5.1%
계		15,596	115,069	16,574	124,138	6.3%	7.9%

태평양항로안정화협정 운영 집단지도체제로 전환

6개 회원사 CEO로 구성된 운영위원회에서 의사결정

태평양항로안정화협정(TSA)은 9월21일 회합을 갖고 협정운영을 Executive Committee를 중심으로 한 집단지도체제로 전환하기로 결정했다.

그동안 회원사의 CEO를 대상으로 선출했던 의장직을 폐지한다. TSA는 지난 2006년부터 Executive Committee를 설치하여 운영체제를 강화해 왔지만, 앞으로는 의장직을 두지않고 집단지도체제로 간다는 것이다. TSA 의장 임기가 금년 7월1일자로 종료됨에 따라 후임 의장은 선출하지 않

고 회원사 6사의 CEO로 구성된 Executive Committee가 향후 정책결정이나 집단토의 등에서 중심이 되어 협정을 이끌어 간다.

TSA는 Executive Committee의 임기 등에 대해서는 조만간 선주미팅을 통해 매듭지을 방침이다.

TSA 회원사는 현재 15개 선사이며, 이 중 Executive Committee는 현재 한진해운을 비롯하여 APL, 에버그린, 머스크라인, NYK, OOCL의 CEO 6명으로 구성되어 있다.

덴마크 AP Moller그룹 정기선 운영조직 단일화

그룹의 정기선사 사후마린과 머스크라인 통합

덴마크 AP Moller는 그룹 산하의 정기선사인 사후마린과 머스크라인의 운영조직을 통합한다고 발표했다.

사후마린은 지금까지 머스크라인과는 별도로 조직으로 운영해 왔지만, 이번 통합으로 정기선사업의 운영체제를 단일화하여 비용절감을 도모한다는 것이다.

그러나 AP Moller그룹은 아프리카항로에서 시장점유율이 높고 브랜드가 널리 알려진 사후마린의 브랜드는 계속 유지할 방침이다.

AP Moller · Maersk는 지난 1999년6월 남아프리카 선사인 사후마린의 정기선부문을 매입하여

산하에 두고 운영조직을 유지해 왔다. 그룹의 정기선부문인 머스크라인과는 별도로 운영했다. 사후마린은 현재 머스크라인의 네트워크와는 달리 앤트워프(Antwerp)의 본사의 이외에 상해, 두바이, 케이프타운, 뭍바이 등 각지에 독자적인 영업망을 두고 사업을 전개해 왔다.

이번 양사의 운영조직 통합을 통해 사후마린의 조직을 머스크라인에 흡수시켜 결과적으로 임직원 약 240명의 감원으로 그룹 전체의 비용을 절감한다.

사후마린이 보유하고 있는 다목적 선박의 운항에 대해서는 동사가 독자적으로 수행한다.

파나막스 물동량 전년동기대비 36% 감소

2011년 2분기 시장에 투입된 탱커선은 전년동기 대비 약248척이 감소한 것으로 나타났다. 이는 주요 석유생산국의 원유수출량과 톤마일 감소가 주요원인인 것으로 예상되었다. 한편 중국 컨테이너 선사들의 물량도 감소하였으며, John Fredriksen사와 말레이시아 선사들의 2011년 2분기 수입 역시 전년동기대비 약 30% 감소하였다.

Irish Maritime Development Office는 건화물 부문을 제외하고 금년 4월과 7월간 전체적인 물동량은 감소했다고 전했다. Irish Maritime Development Office는 파나막스 시장은 금년 2분기 물량이 36% 급감하면서 가장 악화되지만 VLCC 시장은 1.4%의 증가세를 보이고 있다고 했

으며, 핸디막스 시장역시 물량이 전년동기대비 30% 감소한 것으로 나타났다. 그리고 수에즈막스 시장 물량 역시 5.3% 감소하였으며, 아프리카막스 부분에서는 5.5% 감소하였다고 전했다.

이는 미국과 유럽의 경제위기로 인하여 수요가 감소하였고, 선사들은 물량을 확보하기가 더욱 어려워졌으며, 걸프만과 서아프리카 해역에서 채선 현상 악화역시 운임하락을 유발하였다. 마지막으로 Irish Maritime Development Office는 세계 경제 성장세 둔화로 세계 주요 해운 시장의 수요가 감소함에 따라 앞으로 해운 시장은 지속적으로 악화될 것으로 전망하였다.

중소선사 아시아-유럽 컨선투입 중단 권고

CMA CGM사는 아시아-북유럽 서비스를 제공하고 있는 중소선사들에게 컨선투입을 중단할 것을 충고한 것으로 전해졌다. 이는 CMA CGM사는 현재, 약 24개의 선사가 아시아-북유럽 항로 서비스를 제공하고 있으며 대형 선사들에 비해 중소선사들이 입을 피해가 막대할 것으로 예상되기 때문에 서비스 중지를 충고한 것으로 예상된다. CMA CGM은 상반기 2억3,700만달러의 순이익을 기록하였는데 8억8,700만달러를 기록한 전년대비 72%감소한 수치다.

한편, CMA CGM사는 Maersk Line사의 1만 8,000TEU급 컨테이너 선박에 대응하기 위하여 1만 6,000TEU급 선박 6척을 건조중인 것으로 밝혔다.

아시아-유럽 항로에 1만2,000TEU 이상급 선박이 투입되면 6,000TEU에서 7,000TEU급의 선박을 소유하고 있는 선사들은 더욱 경쟁력을 잃을 것이라고 전망되어 진다. Lloyd's List에 따르면 현재 아시아-유럽항로에 24개사가 60개 이상의 서비스를 제공하고 있으며, 552척의 선박이 동 서비스에 투입되고 있다고 전했다.

메가컨테이너선 대거 등장으로 선복과잉 지속예상

컨테이너선대의 초대형화가 가속화되면서 선복과잉에 대한 우려가 높아지고 있다.

전세계 신조발주가 완료되어 건조중인 컨테이너선 가운데 절반 가량이 1만TEU급 이상의 메가컨테이너선인 것으로 나타났다.

프랑스의 조사회사 알파라이너의 집계에 따르면, 현재 건조중인 컨테이너선의 평균 선형은 6,100TEU로 10년전과 비교할 때 2배 이상의 대형화가 진전됐다. 2011년 10월 현재 발주완료 컨테이너선을 선형별로 분류하면, △1만TEU급 이상이 전체의 48%를 차지했으며, △7,500TEU-9,999TEU급이 21% △5,100-7,499TEU급이 9% △4,000-5,099TEU급이 12% △3,000-3,999TEU급이 5%로 각각 집계됐다.

특히 컨테이너선의 평균 선형은 지난 2000년에 2,900TEU에 불과했으며 최대 선형도 8,200TEU

급으로 극히 한정됐었다.

그러나, 현재 취항하고 있는 최대 선형은 2000년 당시 보다 2배가 되는 1만6,000TEU급(머스크라인의 에마시리즈)으로 대형화됐으며, 현재 건조중인 최대선형은 1만8,000TEU급(머스크라인)이다.

알파라이너는 TEU당 슬롯비용 절감을 위해 앞으로 7500TEU급 이상 초대형 컨테이너선의 신조발주가 대부분을 차지할 것으로 전망했다.

한편, 컨테이너선의 대형화가 빠르게 진전됨에 따라 지금까지 2,500-3,000TEU급이 중심이었던 남미항로나 중동항로의 투입선박도 7,000 ~ 9,000TEU급으로 대형화되고 있다.

특히, 피터항로에 5,500TEU급 컨테이너선을 투입한 머스크라인의 경우 특별한 케이스인데, 남북항로나 역내항로에 투입되는 컨테이너선대의 대형화는 불가피한 것으로 지적하고 있다.

MOL, 동아시아발 컨테이너 운임인상

일본의 MOL(Mitsui OSK Line)사는 동아시아 발 인도대륙항의 물량이 증가세를 보이고 있다고 발표하였다. 물동량 증가로 인하여 MOL사는 일본 제외 아시아발 인도, 파키스탄, 스리랑카, 방글라데시항 컨테이너 1TEU당 100달러의 운임인상을 9월15일부터 실시하였다고 전한다. 또한 10월 1일부터는 일본을 포함한 동아시아발 컨테이너 1TEU당 250달러 인상을 실시할 것이라고 말했다.

한편, 독일선사인 Hapag-Lloyd 역시 9월 1일부터 일본을 제외한 동아시아발 화물에 대해 컨테이너 1TEU당 100달러의 운임인상을 실시하고 있다. 그리고 캐나다발 인도항 화물에 대해서도 운임인상을 실시중인 것으로 나타났으며, Hapag-Lloyd 사 역시 10월 1일부터 1TEU당 140불, 1FEU당 175불의 운임을 인상할 것이라고 전했다.



아시아-북미항로 취항선사들, 서비스 축소확산

미국 경기 부진에 따른 교역량 증가세 둔화

아시아-북미항로의 물동량이 부진한 양상을 보 이면서 이 항로에 취항중인 정기선사들이 서비스 축소를 추진하고 있다.

일본선사인 MOL과 싱가포르의 APL, 현대상선 3사의 전략적 제휴그룹인 뉴월드얼라이언스(TNWA)는 10월부터 아시아-북미 서안항로의 서비스(PCE)를 중지한다고 발표했다.

TNWA의 이번 서비스 중지는 매년 실시하고 있는 동절기 선복감축의 일환으로 단행됐으나, 북미 항로는 미국 경기의 침체로 화물의 이동량이 증가 하는 8~9월에도 소석률이 저조하게 나타나는 등 고전을 면치못하고 있다.

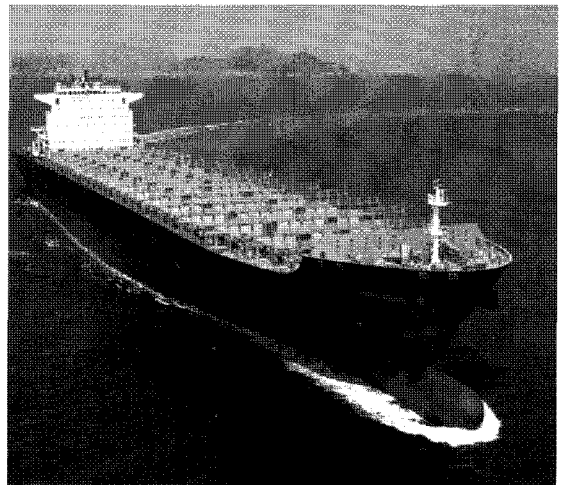
TNWA 이외에도 중국의 중국의 COSCON과 일본의 K-Line, 대만의 양밍라인, 한진해운 4사로 구성된 CKYH얼라이언스의 경우도 이미 일부 서비스를 중지를 적극 검토하는 등 대형정기선사들이 시황 침체로 서비스를 축소하거나 배선을 재검 토하는 움직임이 확산되고 있다.

이번에 TNWA가 중지하는 PCE 서비스는 APL 이 4,250~4,713TEU급 컨테이너선 6척을 투입하 여 운항하는 서비스이며, 기항순서는 중국의 다롄 과 텐진, 일본의 아오시마(靑島)와 요코하마(橫濱) 를 거쳐 미국의 로스앤젤리스, 오클랜드에 입항한 뒤 일본의 요코하마, 부산, 다롄 순이다.

지금까지 PCE 서비스에서 커버하고 있었던 요 코하마 출발 서안대상 화물은 PS2 서비스에서 동 향만에 기항하는 것으로 커버한다. 북중국의 항만 은 피더선을 이용하여 부산에서 PS5 서비스에 접 속하여 대응한다.

북미 서안항로에서는 이외에도 CKYH얼라이언 스가 중국의 국경철 새벽부터 2주일간 5루프를 결 편하여 투입함으로써 선복량을 20% 이하 삭감했 다. 또 COSCO 컨테이너라인즈가 운항하는 CLX 서비스나 한진해운의 SJX 서비스가 11월 이후의 중지될 것으로 예상되는 등 북미항로에서 수요감 소에 따른 움직임이 잇따르고 있다.

한편, 아시아발 북미 서안대상 컨테이너운임은 수급의 불균형으로 인해 9월이후 약세를 보이고 있다. 중국 상해해운거래소 발표자료에 따르면, 중 국 상해-미국 서안항로의 스팟운임(BAF를 포함한 해상운임)은 9월30일자로 40피트당 1,556달러로 1개월 전에 비해 200달러 하락했다. 10월 이후에 도 운임시황의 침체가 지속될 경우 서비스를 축소 하거나 중지하는 선사들이 늘어날 것으로 전망되 고 있다.



LNG선 시황호조로 투기머니 스팟시장에 대거 유입

15만CBM급 3개월 기간용선료 10만\$로 강세

세계적으로 해상화물의 이동이 증가하고 있는 LNG(액화천연가스)선 스팟시장에 투자금융이 몰리고 있다.

해운시장에서는 지난 2006년부터 2008년까지 벌크선시황이 급등함에 따라 유럽과 미국계 투자금융이 철광석이나 선박의 스팟시장에 고액의 투기머니가 유입돼 시황이 급등한 배경이 있다.

LNG브로커에 의하면, 최근에 미시티그룹, 모건스탠리 등이 LNG선에 대한 스팟용선에 대한 투자를 시작했다.

최근들어 LNG선 시황이 강세를 보이면서 LNG선(탱크용량 15만입방미터급)의 스팟용선료는 3개월 기간용선으로 1일당 10만달러를 기록하고 있다.

특히, 내년에 준공예정인 신조선의 경우 1일당 12만달러가 제시되고 있다. 1980년대에 건조된 노령선의 경우도 1일 4만~5만달러를 기록하는 등 모든 선형에서 수급이 타이트한 양상을 보이고 있다.

LNG선 시황이 급등하고 있는 주요인은 동절기가 다가오면서 LNG 교역량이 크게 늘고 있기 때문이다. 동일본 대지진 재해 발생으로 일본은 발전연료용 LNG 수입이 증가하고 있는데, 일본의 금년도 LNG 수입량은 전년대비 10~20% 증가한 8,000만톤을 상회할 것으로 전망되고 있다.

초과가 예상된다.

이와 함께 동절기에 대비하여 유럽이나 한국 등 주요 소비국들의 LNG 수입량의 증가추세가 지속되고 있다.

지난주 일본에서 수입하는 LNG 스팟가격은 100만BTU(영국 열량단위)당 16달러대로 높은 수준에

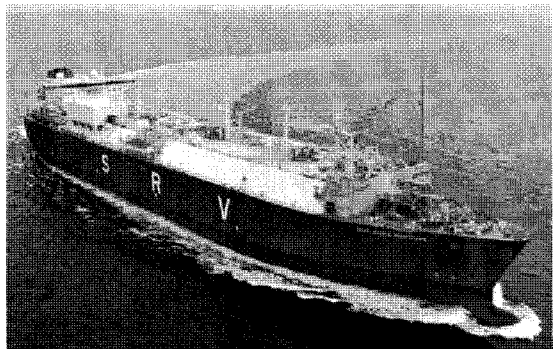
있다. 그러나, 원유가격의 앙등에 비교하면 LNG는 비교적 여전히 비교적 싸다는 인식이 강하다.

이 때문에 유럽이나 미국계 투자금융 뿐만 아니라 일본계 종합상사들도 전매목적으로 LNG 트레이더가 활기를 띠고 있으며, 가스나 전력회사 등 수요가 자신이 화물을 스왑거래하는 움직임도 활발한 편이다. 그리고 해상수송 거리가 장거리화하는 경향도 시황상승에 기여하고 있다.

지난 2006년 이후 벌크시장에서는 철광석의 일반상품화가 가속화되고, 투자 금융으로부터의 자금유입으로 FOB 가격이 급등함에 따라 케이프사이즈 시장이 가열돼 용선료가 1일당 20만달러까지 폭등한 바 있다.

벌크선시장에 대한 고액의 투기머니 유입은 지난 2008년 9월 리먼쇼크 이후의 시황침체로 용선체인의 붕괴를 초래하고, 결국 아시아와 유럽의 신흥 운항선사들의 연쇄도산으로 이어졌다.

현재 전세계에서 운항중인 LNG선은 약 370척이며, 건조중인 선박은 약 60척이다. 최근에 스팟거래가 가능한 LNG선은 한정적이어서 스팟용선료의 강세는 당분간 지속될 것으로 전망되고 있다.





전세계 LNG선 추가수요 2015년 이후 100척 예상 국제유가 급등, 에너지정책 전환 등으로 수요증가

전세계에서 해상수송에 투입되는 LNG선(액화천연가스선)의 추가수요가 2015년 이후 약 100척 발생할 것으로 전망되고 있다.

이같은 전망은 호주를 중심으로 활발하게 진행되는 LNG 신규 프로젝트에 기인한 것으로 국제유가의 고공행진 지속과 주요 국가들의 에너지 정책 전환 등으로 LNG시장이 장기적으로 스팩거래가 크게 증가할 것으로 예상된다.

세계최대의 선대규모를 가진 일본의 NYK와 MOL도 추가수요와 프로젝트 등에 대비하여 LNG 선을 지속적으로 확보하고 있다.

앞으로 수송수요가 급증하는 LNG선의 안전운항을 위해서는 선박관리 능력이 핵심과제로 부각되고 있다. 일본 대형선사의 LNG 관계자가 검산한 수요전망을 보면, 2015-2016년 개시되는 신규 프로젝트로 인해 LNG 공급체제는 8,000만-1억톤이 추가될 것으로 전망했다.

국제에너지기관에 의하면, 2009년 3점의 세계 LNG 수출실적은 1억8,174만톤으로 집계됐다. 작년 말에 카타르가 LNG 수출체제를 7,700만톤으로 정비함으로써 LNG 교역량은 더욱 늘어날 전망이다. LNG 신규 프로젝트는 원유가격의 양등이나 세계적인 에너지 정책의 전환으로 서호주 앞바다나 동호주에서 잇따라 추진되고 있다. 이미 최종투자자가 결정된 복수의 프로젝트가 진행중이며, 이들 프로젝트는 실현 가능성이 매우 높아 8,000만톤 정도의 공급증가를 기대할 수 있을 것으로 전문가들은 예상하고 있다.

현재 표준적인 LNG선의 연간 수송능력은 1척당

약 70만-80만톤으로 LNG 교역량이 8,000만톤 증가할 경우 LNG선 추가수요가 약 100척에 달하며, 1억톤 증가할 경우 선박수요가 더욱 증가할 것으로 분석되고 있다.

LNG선 시황은 지난 2007년 이후부터 글로벌 금융위기를 거치면서 3년간 크게 부진한 양상을 보였다. 미국에서 가스(비재래형 가스)의 상업생산이 개시되면서 미국내 수요가 상실한 것이 주요인이었다. 그러나, 2010년 이후 선조선의 공급 감소와 미국과 유럽, 그리고 신흥국 시장에서 천연가스 수요가 늘면서 LNG선 시황이 급등하고 있다.

LNG 브로커에 따르면, 최근에 스팩시장에 나온 LNG선이 1척도 없으며, 성약되면 손익분기점 5만달러를 상회하는 1일당 12만달러 수준에 이르고 있다.

한편, LNG선의 신규수요를 예측한 그리스 선주를 중심으로 금년초부터 LNG선에 대한 투기발주가 크게 증가하여 이미 60척 정도의 LNG선이 신조발주했거나 상당중인 것으로 알려졌다.

시장 관계자들은 미국이나 유럽 메이저들이 최근에 와서 LNG선의 품질관리 나 운항능력을 엄격히 하고 있어 운항선사들은 이에 대한 대비가 필요하다고 입을 모으고 있다.

일본전력회사 관계자는 정기용선에 대한 상담시 LNG선을 보유하고 있어도 선박관리 실적이 적은 투기발주 선박은 입찰대상에서 제외된다고 강조했다.

현재 표면화되고 있는 투기발주 LNG선의 대부분은 선박관리회사 선정이나, 운항실적이 없기 때문에 호주의 대형프로젝트 입찰에 참여할 수 없다는 견해도 나오고 있다.

일본선사 금년 4~9월기 연결실적 경상적자 예상

NYK 90억엔, MOL 140억엔, K-Line 190억엔 등

해운시황의 침체가 지속되면서 일본 대형 3사를 비롯한 주력선사들이 2011년 4~9월 연결실적이 일제히 경상적자를 기록할 것으로 추산되고 있다.

NYK를 비롯하여 MOL, K-Line 등 대형 3사는 물론, NS유나이티드해운, 第一中央汽船, 飯野海運 등 부정기전업 3사도 4~9월기 결산에서 경상적자를 기록할 것으로 예상된다.

이들 선사들은 9월 하순부터 실적을 하향조정했으며, 경상이익이 예상되는 선사가 없는 것으로 알려졌다. 일본 대형 3사가 반기베이스로 경상적자가 되는 것은 미국발 금융위기 후 2009년 4~9월기 이후 2년만이다.

컨테이너, 드라이벌크, 탱커의 주력 3개부문의 시황침체가 지속되고 있는데다 엔고나 원유수입량 감소 및 선박연료유 가격양등 등이 이익감소 요인으로 이어졌다.

이와 함께 주식시장의 하락으로 투자 유가증권의 평가손도 부풀려지고 최종손익도 잇따라 악화됐다.

한편, 해운업계 관계자는 “기간손익은 악화되고 있지만 금융기관을 통한 자금조달은 안정적”이라며, 하반기 이후에도 재무기반은 문제없다고 밝혔다.

현재 시점에서 일본 6사의 2011년 4~9월기 연결경상손익은 NYK 90억엔, MOL 140억엔, K-Line 190억엔, NS유나이티드 11억엔, 第一中央汽船 35억엔, 飯野海運 11억엔 규모의 적자가 예상되고 있다.

특히, MOL, K-Line, NS유나이티드 3사는 10월 3일까지 1사분기 시점의 예상실적을 하향조정했다.

일본 도쿄증권 1부에 상장된 해운회사 가운데 해운 대형 3사와 부정기전업 3사는 운항선사(오퍼레이터)로서 세계해운시장에서 차지하는 선대규모가 큰 편이며, 이 때문에 선박을 보유한 선주나 특정 선박에 특화된 오퍼레이터 보다는 해운전체의 지표로 작용하고 있다.

일본 대형 3사의 기간손익이 악화되고 있는 것은 컨테이너선의 운임이 기대 이상으로 하락하고 있는데다 동일본 대지진의 여파로 완성차 수송량의 감소 영향이 큰 것으로 분석되고 있다.

일본 정기선사 관계자는 “컨테이너선 부문은 이번 시기에 들어서면서 세계최대 해운기업인 덴마크의 머스크라인을 중심으로 초대형 컨테이너선의 투입이 표면화됨에 따라 북미와 유럽항로의 해상물동량 자체에는 큰 감소가 없지만, 스페이스가 남아돌면서 수급불균형이 심화되고 있다”고 말했다.

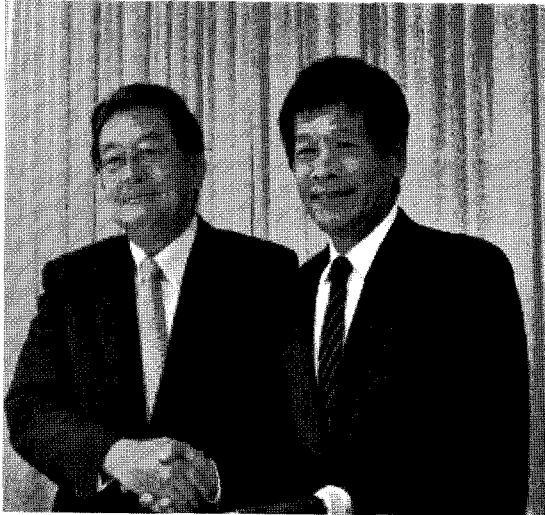
완성차 수송은 금년 4~6월기에 동일본 지진재해의 영향으로 수출대수가 크게 감소했다. 운임은 안정되어 있지만, 수출대수가 감소했기 때문에 수입감소 폭을 보충하기 위해서는 하반기에 회복을 기대할 수밖에 없는 실정이다.

드라이벌크 시황은 소폭이나마 회복세를 보이기 시작했지만, 탱커는 VLCC와 프로덕트 시황침체가 지속되고 있다.



신일본제철과 스미토모금속공업 경영통합 추진

통합시 조강생산 연간 5,000만톤으로 세계 2위



신일본제철(新日本製鐵)과 스미토모금속공업(住友金屬工業)은 9월 22일에 2012년 10월1일 경영통합을 위한 기본계약을 체결했다.

양사 통합시 조강생산량은 연간 5,000만톤으로 늘어나 세계 2위의 철강기업으로 부상하고, 통합효과는 1,500억엔에 달할 것으로 분석되고 있다.

이 날 양사 대표는 기본계약 체결후 통합회사의 기본노선에 대해 언급했다. 특히, 원료수송 부문에서는 선박의 대형화와 제철소간의 연계 등 기존의 수송체제의 재검토를 의미하는 발언도 있었다.

양사는 통합회사의 발족에 따라 구체적으로 원료수송의 효율화나 공동배송을 검토하는 것으로 알려져 일본의 대량화물 수송체제에 변화가 있을 것으로 전망된다.

양사의 통합에 따른 원료수송과 관련하여 스미토모금속의 도모노(友野) 히로시(宏) 사장은 “원료수송을 함께 연계하여 대형선박으로 수송할 계

획이며, 항만이 혼잡하면 여분이 있는 항만으로 선박을 돌려 체선료를 삭감할 수 있다”고 자재조달의 통합효과를 설명했다.

제철사업은 해외에서 원료를 외항선으로 수송하여 용광로에 들어가기까지 모든 회사가 거의 공통적이다. 그 후, 수요가에게 넘겨지는 과정에서 각 메이커의 제품이 되지만, 물류비용의 대종은 외항수송부문이다.

이에 따라 통합회사는 원료조달의 효율성 제고를 위해 선박의 대형화나 공동배송으로 비용조달능력을 강화할 방침이다.

신일본제철은 현재 연간 8000만톤의 철강원료(철광석, 원료탄)를 해외에서 조달하고 있으며, 스미토모금속은 3,000만톤으로 통합회사는 단순계산으로 연간 1억톤 이상의 철강원료를 해외에서 조달하게 된다.

일본해운업계가 주목하는 것은 통합회사의 원료조달이 어떻게 변화될 것인가 하는 점에 있다. 통상 기업간 대형합병은 사업본체가 선행되고 물류분야는 뒤로 미루는게 통례이다. 지난해 7월1일에 신일본석유와 재팬에너지가 통합해 발족한 JX닛코(日鑛) 일본석유(日石) 에너지는 각각 해운회사를 보유하고 있는데 일부통합은 발표되었지만, 현실점까지 외항부문의 완전통합에는 이르지 않고 있다.

신일본제철의 무네오카 쇼지(正二) 사장은 “표면상으로 원료조달 및 수송의 효율향상을 도모할 경우 400억엔정도의 통합효과를 예상한다”고 밝혔다.

아시아-북미항로 내년에 운임인상 단행

채산성 회복을 위한 운임 인상

아시아-북미항로에 취항중인 정기선사들이 채산성 회복을 위해 내년 1월부터 미국 대상 컨테이너운임을 일제히 인상할 계획이다.

이미 일부 정기선사들은 인상폭을 공표하는 등 바닥세의 운임을 끌어 올리기 위해 화주들과 협의에 나섰다.

미국 정기의 침체로 북미항로의 컨테이너물동량 증가세가 둔화됨에 따라 당초 성수기인 9월에 운임이 강세를 보였던 것과는 달리 오히려 하락했다.

동 항로에서 이러한 상황이 계속되면 내년 5월에 갱신하는 서비스컨트랙트(S/C)에서는 운임이 더욱 내려갈 것으로 우려됨에 따라 정기선 각사는 운임 회복을 위한 대책마련에 고심하고 있다.

정기선사들이 북미항로에서 내년 1월부터 운임 인상을 시도하는 것은 연간 계약(S/C)을 체결하는 대형화주를 대상으로 하는 것이 아니라 중소화주나 NVOCC를 대상으로 한 스팟운임이 대상이 될 것으로 보인다.

내년 1월1일부터 운임인상을 발표한 스위스선사인 MSC의 인상폭은 북미지역을 대상으로 20피트 컨테이너 1개당 320달러, 40피트 1개당 400달러, 40피트 하이큐브 450달러 등이다.

아시아지역에서 미국으로 수출되는 컨테이너 화물은 미국 소매업자 등 대형화주와 선사가 S/C를 체결하여 수송되는 것이 대부분을 차지하고 있어 내년 1월의 운임인상 대상이 되는 화물은 그다지 많지 않은 것으로 분석되고 있다.

상해항운교역소에 따르면, 중국 상해에서 수출하는 북미 서안 대상 컨테이너화물의 스팟운임(해상운임과 각종 할증료)은 최근 40피트당 1,495달러로 지난 5월 상순의 1,843달러에 비해 300달러 이상 하락했다.

이 항로에 취항중인 정기선사들은 이같은 추세가 지속될 경우 내년 5월 S/C갱신의 지표가 될 수 있는 만큼, 내년 1월 운임인상이 실현될 수 있도록 서비스노선 감축이나 서비스 재편, 그리고 선복감축 등을 적극 검토하고 있다.

동아시아 시장악화로 컨선 선복량 감소

아시아 선사들은 방글라데시, 싱가포르, 스리랑카의 시장악화로 인하여 선복량이 감소된 것으로 나타났다. 방글라데시 항만은 Sea Consortium사, OEL사, ACK사들이 각각 두척의 피더선 시장 투입을 중단하였고, Samudera사 역시 한척의 피더선 운영을 중단하였다.

시장 투입이 중단된 선박들은 모두 1,000TEU급 컨선으로 유럽과 북미의 물량감소로 인하여 운영중단을 결정하게 되었으며, Chittahong항만의 금년 1월 수입 물량은 12만6,000TEU를 기록하였지만 5월에는 11만2,000TEU, 6월에는 11만TEU, 7월에는 10만3,000TEU가 처리되었다.

싱가포르의 Sea Consortium사 역시 3개월 연속 적자를 기록하여 Chittagong -Singapore-Colombo 항로에 투입하였던 선박 4척 중 2척의 선박을 다른 항로에 투입할 것이라고 전했다. Sea Consortium사는 5월과 7월사이 10만달러의 손실을 기록하였다.



COSCO Holdings 건화물 운송사 통합

중국의 China COSCO Holdings사는 자사의 건화물 운송사 3곳을 하나로 통합한다고 밝혔다. China COSCO Holding사의 건화물 영업사는 COSCO Bulk Carrier, COSCO Qindao, COSCO Hong Kong Shipping, Shenzhen Ocean Shipping이 있다.

이러한 China COSCO Holdings사의 새로운 운송사 통합은 위의 건화물 운송사 3개를 통합하여

하나의 새로운 회사를 설립한다는 목적이라고 밝혔다.

China COSCO Holdings의 대변인은 건화물 운송사 통합프로젝트는 아직 시작단계라고 하며, 이번 통합으로 인하여 건화물 부분 사업을 더욱 효과적으로 운영할 수 있을 것으로 기대하고 있다.

건화물 운송 시스템을 새롭게 개편하여 건화물 운송이 분산되지 않고 한곳에서 관리를 할 수 있다.

일본대형선사, 특별손실 계상액 대폭 압축

일본대형선사들은 최근들어 기간손익이 악화됨에 따라 이번 시기의 특별손실 계상액을 기 첫 예상에 비해 대폭 압축할 전망이다.

비교적 고점에서 비싼 용선료를 주고 운항하는 선박에 대해서는 만기 이전에 반선 등 고비용 선박을 처분할 가능성이 높은 것으로 분석되고 있다.

지난 2008년 9월 리먼·쇼크의 여파로 글로벌 금융위기가 가시화됨에 따라 일본 대형선사들은 2009년부터 고점에서 잡은 선박의 용선계약을 해약하고 용선기한 이전에 선박을 반환하는 등 적극 대처해 왔다.

2010년 3월기에 NYK, MOL, K-Line 등 일본 대형 3사가 조기반선 등으로 인한 특별손실은 모두 337억엔에 달했으며, 전기말에도 특별손실이 302억엔으로 계속해서 고가에서 계약된 용선선박을 처분하고 있다.

현재, 해운시장에서는 컨테이너선, 탱커(tanker)가 선복과잉으로 시황침체에 직면하고 있다. 종전에 안정사업이었던 완성차 수송도 이번 시기에는 동일본 대지진 재해에 의한 수출차의 격감 지속과 태국 대홍수의 피해로 하반기의 수송량이 당초 전망을 밑돌 것으로 예상되고 있다.

한편, 드라이 사업은 케이프사이즈 시황의 주요항로 평균 용선료가 1일당 3만달러를 돌파하여 손익 분기점으로 여겨지는 1일당 2만5000달러 전후를 상회한 것으로 분석되고 있다.

일본의 해운대기업들은 10월말 발표예정인 중간결산으로 투자 유가증권의 평가손을 계산해서 올릴 전망이다. 고선가의 선박이나 비교적 값이 비싼 용선료의 정기용선을 손실처리하는데 대해 주식시장은 호의적으로 평가하고 있다는게 증권분석가들의 분석이다.

파나막스 물동량 전년동기대비 36% 감소

2011년 2분기 시장에 투입된 탱커선은 전년동기 대비 약248척이 감소한 것으로 나타났다. 이는 주요 석유생산국의 원유수출량과 톤마일 감소가 주요 원인으로 예상되어 진다.

중국 컨테이너사들의 물량도 감소하였으며, John Fredriksen사와 말레이시아 선사들의 2011년 2분기 수입 역시 전년동기대비 약 30% 감소한 것으로 보인다.

Irish Maritime Development Office에 의하면, 건화물부분을 제외하고 급년 4월과 7월간 전체적인 물동량은 감소했다고 전하고, 파나막스 시장은 급년 2분기 물량이 36% 급감하면서 가장 악화되지만 VLCC 시장은 1.4%의 증가세를 보였다.

한편, 주요 석유생산국의 석유수출량은 5억 8,200만톤에서 5억6,440만톤으로 전년대비 약 3% 감소한 것으로 보인다.

이는 미국과 유럽의 경제위기로 인하여 수요가 감소하였고, 선사들은 물량을 확보하기가 더욱 어려워졌으며, 걸프만과 서아프리카 해역에서 체선 현상 악화역시 운임하락을 유발했다고 분석된다.

또한 벙커유가 상승이 탱커선 운임에 큰 악영향을 미치고 있다.

중국 제2의 컨테이너선사인 China Shipping Container Lines사는 2011년 2분기태평양횡단 항로와 아시아 유럽항로의 물량이 전년대비 각각 6만5,000TEU이상 줄었다고 전했다.

중국, 자국 VLCC선대 확보에 주력

중국은 앞으로 7년 동안 60척 이상의 Very Large Crude선을 확보해야 국내 원유 수요를 자국선 운송으로 충족시킬 수 있을 것으로 전망된다. 중국은 석유회사들은 80척의 선박주문을 계획중인 것으로 알려졌다. 현재 중국으로 석유를 운송하는 VLCC선 중 중국 자국선이 차지하는 비중은 12%에 불과하다고 전해지지만, VLCC선 수요는 계속적으로 증가할 것으로 전망되며 더 많은 선박들이 필요할 것이라고 전망된다.

중국은 현재 하루 850만배럴의 원유를 정제하고 있으며 이중 750만배럴의 원유가 해상운송을 통해서 수입하고 있다. 중국은 2015년까지 하루 1,100만배럴의 석유를, 2018년까지는 1,500만배럴의 석유를 정제할 것으로 전망되며 이는 미국의 하루 정제량과 동일한 수준이다.

중국의 자국선대의 급증은 다른 선사들에게 큰 위협이 될 수도 있으며, 시장악화를 유도할 수 있다는 점에서 업계는 우려를 표명하고 있다고 말한다.