

선박대여업 등록 기준 완화

“소형선주도 선박대여업 등록할 수 있다”

국토해양부(장관 권도엽)는 지금까지 선박대여업에 등록하기 위해서는 ‘100톤이상 선박 1척이상’이 필요하여, 100톤 미만 소형선박만을 보유한 선주가 선박대여업에 등록하기 어려웠던 점을 해소하고자 ‘20톤이상(부선은 100톤) 선박 1척이상’ 있으면 가능하도록 등록기준을 완화한다고 밝혔다.

이와 함께, 선박대여업 및 해운중개업 등록, 변경 신고 업무와 외항여객운송사업 관련 각종 신고 등 국토해양부장관의 권한이 지방해양항만청장에 위임된다.

국토해양부는 선박대여업 등록 업무 등을 위임하는 해운법시행령 개정안이 11일 국무회의를 통과함에 따라 선박대여업 등록기준을 완화하는 해운법시행규칙 개정안과 함께 10월 중 공포·시행한다는 계획이다.

이에 따라, 주된 사무소가 지방에 소재한 해운중

개업, 선박대여업 및 외항여객운송사업자는 등록, 신고 등의 민원 업무를 주된 사무소가 위치한 지방 해양항만청에서 처리할 수 있게 된다.

다만, 주된 사무소 소재지가 서울특별시인 경우 관련 업계의 편의 제고를 위하여 현행대로 국토해양부에서 담당하고, 외항여객운송사업에 대한 신규 면허 부여도 해운회담 등과 연계하여 검토되는 점을 고려하여 지금처럼 국토해양부에서 처리한다.

한편 국토해양부는 해운법시행령 및 시행규칙 개정·시행으로 지방에 주된 사무소를 두고 있는 선박대여업자 및 외항여객운송사업자(24개사 중 50%가 지방에 본사) 등의 업무편의를 도모하고, 100톤미만 선박만을 보유한 영세 선주도 선박대여업에 등록하여 제도권 안에서 선박임대사업 등 재산권을 행사할 수 있게 되었다고 밝혔다.

인천항 RFID출입시스템 벤치마킹 성황

“RFID기반 항만출입체계 확산시켜나갈 계획”

10월28일 국토해양부(장관 권도엽), 지방항만청 보안담당자 및 터미널운영사의 보안담당자들이 보안워크샵 행사의 일환으로 인천항을 방문해 RFID 출입시스템 운영현황을 벤치마킹했다.

현재 인천항만공사(사장 김춘선)는 인천 내항에 RFID기반 항만 출입체계를 도입하여 운영 중에 있으며, 올해 안으로 국제 1,2 여객터미널까지 확대 구축할 예정이다.

또한 국가물류용 RFID 시스템과도 호환성 작업을 완료하여 인천항만공사가 발행한 출입증을 부착한 차량이 인천 내 컨테이너터미널에 진입시 국가물류 RFID카드를 부착했을때와 같은 방식으로 진입이 가능하다.

한편 인천항만공사 관계자에 따르면 “내항과, 국제 1,2여객터미널을 시작으로 인천항 전역에 RFID기반 항만출입체계를 점진적으로 확산시켜나갈 계획”이라면 “여수항 등 타항만 방문시에도 한 번의 허가만으로 사용이 가능하도록 진행할 계획”이라고 밝혔다.



경인아라뱃길 10월 29일부터 시범운영 개시

“내년 5월경 개장이 목표”

국토해양부(장관 권도엽)와 한국수자원공사(사장 김건호)는 지난 10월29일부터 국내 최초 내륙뱃길인 경인아라뱃길의 시범운영을 시작했다.

그간 경인아라뱃길 선박운항을 위해 선박통항규칙 등 관련 규정을 마련하고 갑문, 관제시스템(VTS) 등에 대한 안전점검 및 시운전을 실시하였으며, 지난 9월29일부터는 선박을 실제 투입하여 시운전을 실시해 오고 있다.

앞으로 약 6개월간의 뱃길 시범운영을 통해 이용객 불편사항을 보완·개선하고 선박운항 단계적 확대 및 잔여공사 마무리 등을 거쳐 내년 5월경 전면적으로 개장하게 된다.

시범운영기간 동안 여객유람선(유료)이 운항일정에 따라 아라뱃길, 아라뱃길~세어도, 여의도~서해섬 구간 등을 단계적으로 확대 운항하게 된다.

특히, 아라뱃길~세어도 운항 선박은 11월 중순부터 주민들의 교통편의를 겸해 정기적으로 운항되며 태풍 등 기상악화 등의 경우를 제외하고는 여객수에 관계없이 연중 1일 2왕복 운항된다.

화물선은 11월부터 부산, 제주 등 국내 연안항만에 대한 시범운항을 시작하며, 하역장비 안정화 과정 등을 거쳐 중국 등 해외항만으로 시범운항을 확대해 나가게 된다.

※ 시범운영개시 일정

○여객유람선

- 아라뱃길 구간 : 10.29일

- 아라뱃길~세어도 구간 : 11월 중순

- 여의도~서해섬 : 12년초

* 여의도~아라뱃길, 아라뱃길~팔미도 등 구간 : 12.5월경

○화물선 - 김포~제주 항로(잡화) : 11.1일

- 인천~부산 항로(철강) : 11월말~12월초

- 인천~러시아 또는 동남아 항로(자동차) : 11월말~12월초

- 김포~평택 항로(컨테이너) : 12.1월

- 인천~중국 항로(철강) : 12.1월

- 김포~중국 항로(컨테이너) : 12.2월

* 인천~중국 항로(컨테이너, 미화정) : 12.5월경

동북아 항만물류 협력방안 국제세미나

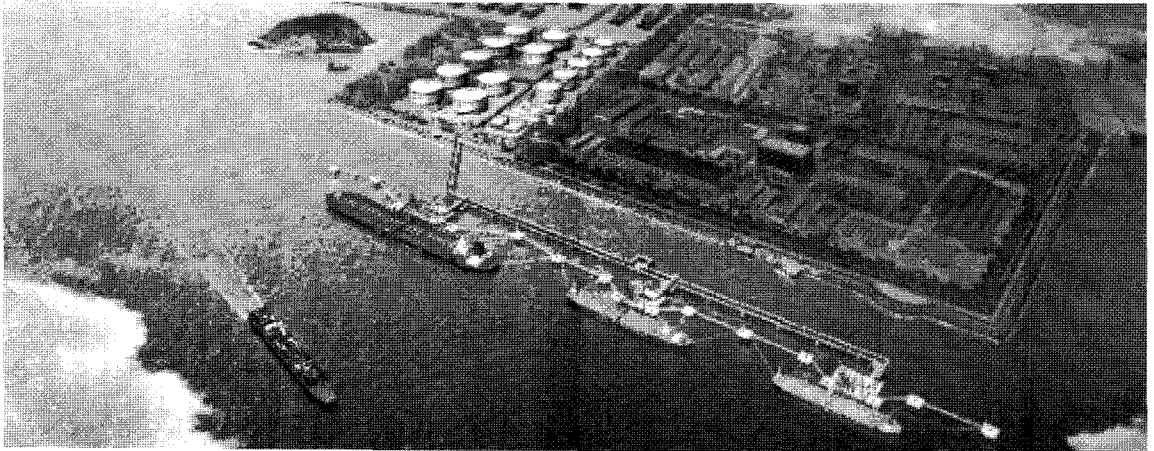
한국해양수산개발원(원장 김학소)은 지난 10월 21일(금) 세계 글로벌 물류환경의 패러다임 및 환경변화에 따른 글로벌 기업의 GSCM(Global Supply Chain Management) 현황과 동북아 국가 간 협력방안 도출을 위해 동북아 로지스틱스 학회와 공동으로 국제세미나를 개최했다. 은행회관에서 개최되는 이번 세미나에는 김학소 KMI 원장을 비롯해 진형인 동북아로지스틱스 학회장과 주성호 국토해양부 물류항만실장이 참석하여 동북아 항만물류 협력방안을 모색했다.

세미나 대주제는 '글로벌 기업의 GSCM 전략', 'GSCM 전개와 항만', 'GSCM 전개와 동북아 국가의 협력방안' 총 3개가 선정되었으며 각 주제별 2개의 소주제를 한·중·일 물류전문가들이 발표하는 형식으로 진행했다.

이번 행사를 통해 한·중·일 물류전문가들 간의 지속적인 정보교환 및 협력 체제가 구축되어 세계 물류환경 변화에 효과적인 동북아 물류체계를 마련하는 계기가 될 것으로 기대된다.

부산신항 유류터미널 위치 변경할 듯

“신항 터미널 입구서 진입로 300미터 밖으로”



오는 2014년 완공될 예정이었던 부산신항만에 설치되는 유류터미널 위치가 변경될 전망이다. 지난 10월13일 관련업체와 국토해양부(장관 권도엽) 등에 따르면 최근 오는 2014년 완공될 예정인 유류터미널의 위치가 신항 초입에 조성됨에 따라 사고 발생시 전체 터미널 운영에 막대한 차질이 불가피하다는 점에서 위치재선정이 불가피해졌다.

유류중계기지가 들어서는 곳은 신항 남컨테이너 터미널 부지 옆 6만3,000㎡로, 유류저장탱크(18기)와 제티(부두), 배관 등의 시설을 갖추게 되며 총 3,200여억원의 사업비가 소요될 예정이다.

이를위해 부산항만공사(사장 노기태)는 지난 8월 8일 서울 팔래스호텔에서 부산마린앤오일(주)과 부산항 신항 선박급유 및 유류중계기지 건립사업 실시협약을 체결했다. 부산마린앤오일(주)은 한진해운과 삼성물산, 씨엘 등이 참여해 만든 법인이다.

그러나 최근들어 신항 이용선사들이 유류터미널 위치가 신항 초입에 있어 만약 사고가 발생할 경우

선박입출항에 큰 지장이 발생하는 등의 문제를 제기하고 나서면서 제동이 걸렸다.

당국도 사업자측에 위치 변경, 구체적인 사업계획 등을 담은 새로운 사업계획서 제출을 요구한 것으로 알려졌다.

당국의 한 관계자는 “유류터미널 위치 변경이 불가피하고, 안전지역으로 옮길 경우 당초 2014년 준공계획이 변경될 수도 있다”고 밝혔다.

이 관계자는 이어 “부산시는 현재 비슷한 위치에 있는 수리조선소와 유류터미널이 동시에 건설되기는 어렵다는 입장을 갖고 있으며, 둘중 하나를 선택할 경우 수리조선소를 선택할 가능성이 높은 것으로 알고 있다”고 덧붙였다.

이와관련, 업계에서는 “최근 선박연료유(벙커) 가격이 폭등해 선사들의 수익성이 크게 압박받고 있다는 점에서 수리조선소보다는 유류터미널 건설이 더 우선 순위가 돼야한다”고 지적하고 있다.



11. 9월 항만 '컨' 물동량, 14.7% 증가하며 증가세 순항중

- 환적화물 3월부터 7개월 연속 두 자리수 증가율 기록 -

국토해양부(장관:권도엽)는 전국 항만에서 처리한 9월 컨테이너 물동량(추정)은 1,761천TEU로 지난해 같은달(1,535천TEU)에 비해 14.7%(226천TEU) 증가했다고 발표했다. 이는 '11년도 월별 증가율로는 두 번째 높은 증가율이다.('11년도 월별 최고 증가율은 3월 15.5%)

수출입화물(1,052천TEU)은 지난해 동월(984천TEU)보다 6.9% 증가, 환적화물(673천TEU)은 지난해 동월(524천TEU)보다 28.4% 증가하였다.

전체 물동량은 유럽 및 미국 경기 악화에도 불구하고 두 자리수 증가율을 기록하였다. 화물별로 살펴보면, 수출입화물은 감소세에서 증가세로 전환('11.8월 $\Delta 0.5\%$ → '11.9월 6.9%)되었고, 환적화물은 대폭 증가하면서 3월부터 7개월 연속 두 자리수 증가율을 보였다.

부산항 9월 물동량은 전년 동월보다 17.0% 증가한 1,329천TEU를 기록하였다. 수출입화물은 중

국, 일본, 미국 등 주요 교역국가와 러시아의 교역량 확대에 힘입어 전년 동월보다 7.3% 증가한 674천TEU를 처리하였다.

특히, 환적화물은 주요선사의 부산항 거점 비중 확대에 힘입어 전년 동월보다 28.6% 증가한 644천TEU를 처리하면서 금년 최고(중전은 '11.7월의 22.3%) 증가율을 기록하였다.

광양항 9월 물동량은 전년 동월보다 2.0% 증가한 164천TEU를 기록하면서 감소세에서 증가세로 전환하였고, 인천항 9월 물동량도 중국과의 수출입화물 증가에 힘입어 전년 동월보다 9.1% 증가한 162천TEU를 기록하였다.

국토해양부 관계자는 "세계경기 악화에 따라 수출입화물 감소가 우려되고 있으나, 중국이 성장세를 유지하고 있고, 환적화물도 7개월 연속 두 자리수 증가를 보이고 있어, 4분기에도 증가세가 지속될 것으로 전망된다."라고 밝혔다.

〈 9월중('06~'11) 전국 컨테이너 물동량 추이 〉

(단위 : 천TEU)

구분	'06. 9	'07. 9	'08. 9	'09. 9	'10. 9	'11. 9
합계 (증가율)	1,331	1,410 (6.0%)	1,504 (6.7%)	1,427 ($\Delta 5.1\%$)	1,535 (7.1%)	1,761 (14.7%)
수출입 (증가율)	866	921 (6.4%)	970 (5.3%)	914 ($\Delta 5.8\%$)	984 (7.0%)	1,052 (6.9%)
환적 (증가율)	459	481 (4.9%)	527 (9.4%)	491 ($\Delta 6.8\%$)	524 (6.6%)	673 (28.4%)
연안 (증가율)	6	7 (21.4%)	7 ($\Delta 0.2\%$)	22 (202.4%)	27 (20.4%)	36 (35.1%)

〈 '11. 9월 주요 항만 컨테이너 물동량 〉

(단위 : 천TEU)

구분	부산항			광양항			인천항		
	처리량	증가율		처리량	증가율		처리량	증가율	
		전월대비	전년대비		전월대비	전년대비		전월대비	전년대비
전체	1,329	△3.0	17.0	164	10.6	2.0	162	4.3	9.1
수입화물	355	△0.1	9.7	69	11.4	0.7	84	9.0	9.0
수출화물	319	△7.3	4.8	66	15.1	△5.4	73	3.0	9.7
환적화물	644	△2.4	28.6	26	△0.2	28.7	1.3	△41.9	10.4

해양사고 줄이기 위해 해운업계 함께 모여

“제2회 해양안전경영 우수사례 경진대회” 개최

해운업계가 해양사고를 획기적으로 줄이기 위해 해양안전경영 노하우를 서로 벤치마킹 할 수 있도록 한 자리에 모였다.

국토해양부(장관 권도엽)는 한국선주협회, 한국해운조합 등 13개 해운단체·기관들과 공동으로 26일 대한상공회의소에서 '제2회 해양안전경영 우수사례 경진대회'를 개최했다고 밝혔다.

내·외항 선사와 안전관리대행업체 등에서 총 30개 사례가 응모한 이번 경진대회에서는 (주)KP서비스가 대상을 받았다.

이 회사는 연안 유조선 안전관리 전문업체로서 선원, 선박안전관리회사 및 하역회사별로 따로 운영되던 안전관리체제를 하나로 통합·관리함으로써 지난 6년간 유류오염사고가 발생하지 않는 성과를 거두었다.

이 밖에 ▲최우수상 창명해운(주), 쌍용해운(주)

▲우수상 현대상선(주), 케이에스엠(주), 현대오일뱅크(주) ▲입선 거제선박(주), (주)영남해상, STX 마린서비스, NHL 개발(주)가 각각 선정되었다.

국토해양부는 결선에 진출한 10개 안전경영 우수 사례를 책자로 제작하여 배포하고 전국 순회 설명회도 실시할 계획이다.

이번 대회는 서류심사를 통과한 10개 사례에 대해 사례발표를 하고 해상안전 전문 심사위원회(위원장 선원표 해사안전정책관)에서 대상, 최우수상, 우수상, 입선 등 순위를 결정하는 방식으로 이루어졌다.

해양안전경영 우수사례 경진대회에는 안전관리 우수 선사의 안전경영기법을 발굴하여 해운업계 전반으로 확산시켜 우리나라 해운업계의 대외 경쟁력을 높이기 위해 국토해양부 주최로 작년부터 매년 개최되고 있다.



중앙해양안전심판원, MAIFA에서 주도적 역할

“아시아지역 해양사고조사 국제공조 활성화 기대”



민 논의를 하는 등 해양사고방지를 위한 지혜를 모았다.

우리나라는 해양사고 조사활동 소개와 신조선의 시운전 사고사례 발표를 통해 시운전 선박의 취약부문을 집중 조명함으로써 회원국의 관심을 집중시켰으며, 중앙해양안전심판원 주도로 운영중인 MAIFA 웹사이트 개선작업에 대한 소개와 더불어 내년에 개최예정인 인적과실 방지 국제세미나에 대

중앙해양안전심판원(원장 임기택)은 2011. 10. 24.부터 10. 28까지 인도네시아에서 개최된 제14차 아시아지역 해양사고조사기관회의(MAIFA, Marine Accident Investigation Forum in Asia)에 참석하여 기대이상의 성과를 거양하였다고 밝혔다.

이번 회의는 12개 회원국 및 참관국인 파나마에서 총 27명의 각국 대표들이 참가하였으며, 우리나라는 심판원의 장항호 수석조사관 외 2명이 참가하였다.

회의에서 각국은 IMO 해양사고조사코드의 도입현황과 최근 발생한 해양사고의 재발방지를 위한 교훈사항을 발표하고 조사관 교육제도 개정안에 대하여 열

한 많은 관심을 요청하였다.

또한 회원국들은 역내 해양사고에 대한 적극적 상호협력을 재차 결의하고, 만장일치로 뉴질랜드를 MAIFA의 새로운 정식회원으로 승인하였으며,



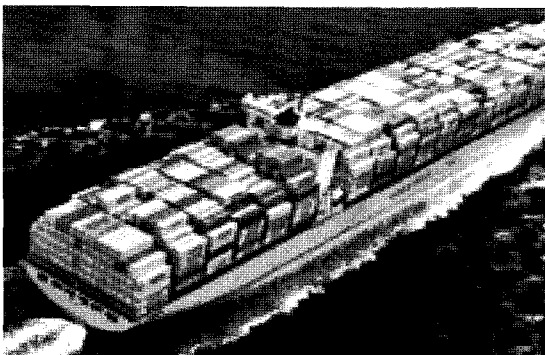
내년의 제15차 회의는 중국에서 개최하는 것을 승인하였다.

심판원 관계자는 금번 회의에서 소개되었던 주요 사고사례 및 사고방지를 위한 교환사항 등은 국내에서의 유사사고 재발방지에도 많은 도움이 될 것으로 기대된다고 밝혔다. MAIFA는 아시아지역

국가간 해양사고 조사를 위한 정보교환과 상호 협력을 증진하기 위해 1998년 제1차 동경회의를 시작으로 각국의 조사기관들이 매년 번갈아 회의를 개최하고 있으며 우리나라는 1999년, 2002년, 2007년, 2009년도에 개최한 바 있다.

공컨테이너 건조가격 시황악화로 하락세 지속

“20피트형 금년 4월 3,000\$에서 최근 2,400\$”



공컨테이너 건조가격이 정기선 시황악화로 지속적으로 떨어지고 있다.

공컨테이너 신조가격은 금년 초에 공급부족으로 오름세를 보였으나, 주요 정기항로에서 물동량 증가세가 크게 둔화되면서 재고가 쌓이고 있다.

이에 따라 스틸제 20피트형 공컨테이너 제작가격은 금년 4월에 3,000달러를 웃돌았으나, 최근에는 2,400달러까지 하락했다.

특히, 정기선사나 리스회사는 재고량이 많아 공컨테이너를 새로 제작할 수 없는 실정에 놓여있으며, 공컨테이너 제조업체들은 생산라인을 감축하려는 움직임을 보이고 있다.

공컨테이너는 금년 초에 공급부족 등으로 오름세가 유지됐으나, 여름에 접어들면서 20피트형 드라이 공컨테이너가격이 2,800달러로 떨어지는 등 지난 4월 3,000달러 전후에서 200달러 이상 떨어졌다.

더구나 미국 경기의 침체로 북미항로의 물동량이 감소세로 돌아서면서 공컨테이너 제작발주가 추축한 양상을 보이고 있으며, 새로 제작된 공컨테이너가 중국 대륙에 90만TEU 가량 재고로 쌓이는 등 공컨테이너가 공급부족에서 공급과잉으로 전환됐다.

최근들어 공컨테이너 재고량은 많이 줄었지만, 아직도 60만TEU 가량이 제작중에 있다고 리스회사 관계자는 추산했다.

최근 공컨테이너 가격이 20피트당 2400달러 내외로 내려갔지만, 지난 2008년초 2,100~2,200달러에 비교하면 아직도 높은 수준이다.

이미 중국 메이커에서는 공장에 2개 있는 생산라인 가운데 1개를 중단하는 등 수주감소나 가격하락이 계속되면 생산규모의 축소도 피할 수 없을 것으로 예상되고 있다.



중형 석유제품운반선 수급개선으로 신조발주 증가

“2011년 10월 중순 현재 옵션포함 46척 발주”

최근들어 중형 석유제품운반선(Product Tanker)인 MR형 신조발주가 수급개선으로 크게 증가하고 있다.

그동안 중형 석유제품운반선은 시황침체의 영향으로 신조발주가 거의 중단됐었으나, 금년 하반기를 전후하여 수급상황이 개선되면서 시황회복에 대한 기대가 확산되면서 신조발주가 늘고 있다.

일본해사신문이 자체집계한 자료에 따르면, 2011년 10월 중순 현재 중형 석유제품운반선의 신조발주량은 옵션을 포함하여 46척으로 집계됐다.

석유제품운반선은 나프타나 제트연료, 가솔린 등의 석유제품을 수송하는데 선창이 노후화되면 중유나 경유 또는 잔여유 등을 수송한다.

석유제품운반선 시황은 지난 2008년 9월 리먼 쇼크 이후에 급락하였으며, 특히 글로벌 금융위기 이전에 한국이나 중국 조선소에 대량발주된 신조선의 대량준공으로 2009년부터 2년간 침체가 이어졌다.

그동안 석유제품운반선의 신조발주는 전세계적으로 거의 중단됐으며, 이로 인해 수급이 개선되면서 올들어 바닥세에 머물던 운임이 상승세로 전환됐으나, 유럽국가들의 경기둔화로 상승세가 추춤하는 양상을 보이고 있다.

최근까지 신조발주된 석유제품운반선은 옵션 8척을 포함하여 46척이다. 석유제품운반선의 신조발주 현황을 보면, 지난 5월에 뉴욕주식시장에 상장된 Scorpio Tankers사가 5만2,000DWT급 6척

을 현대미포조선에 발주한데 이어 6월에도 현대미포조선에 5척을 발주했는데, 이 5척의 선가는 1척당 3,740만달러로 알려졌다.

그리고, 6월에는 그리스 테나마리스(Thenamaris)사도 중형 석유제품운반선(MR) 4척을 STX조선해양에 발주했는데, 선가는 1척당 3,750만달러이다.

올들어 세계 신조선시장은 컨테이너선과 LNG(액화천연가스)선이 견인했다. 특히, 한국의 원화가치 하락으로 신조선 발주시장은 한국 대형 조선소들의 독무대라 할 정도로 한국에 집중된 것으로 나타났다.

더구나, MR형 석유제품운반선의 신조발주가 한국에 몰린 것은 해운시황 전반이 불안정한 가운데 투자기관들이 투자선종으로 석유제품운반선을 선정한데다 한국의 원화가치가 하락했기 때문으로 분석되고 있다.

MR형 석유제품운반선을 수주한 조선소는 한국 이외에 중국의 광저우조선소가 유일한 것으로 나타났다.

올 하반기 이후에는 기업회생이 진행중인 한국의 신흥조선소 SPP도 MR형 선박 수주에 참여했다.

최근에 그리스 Eastern Mediterranean Maritime(EMM)사가 2척 플러스 1척으로 발주했는데, 확정된 2척의 선가는 1척당 3,550만달러인 것으로 전해지고 있다.

일본선사들 유조선 시황악화로 선박매각 박차

“시황침체 장기화 예상, VLCC 등 잇따라 매각”

일본대형선사들이 유조선 시황침체가 장기화될 것으로 예상됨에 따라 VLCC와 아프라막스 등 잇따라 유조선을 처분하고 있다.

NYK와 K-Line은 유조선 시황침체가 앞으로도 지속될 것으로 보고 스팟시장에 투입했던 선박을 중심으로 선박감축에 나섰다. 세계최대급의 VLCC 운항선대를 가진 MOL도 선박매각을 적극 검토하고 있다.

일본선사의 한 관계자는 유조선의 처분과 관련하여 지난 1990년대 중반에 건조된 노후선을 대상으로 선대를 감축하는 것이 아니라 전반적인 선대 감축을 목적으로 하고 있다고 밝혔다.

VLCC 시황은 지난 2008년 9월 야기된 글로벌 금융위기 이후 침체분위기가 지속되고 있으며, 세계 주요 유조선사들이 지난 2년에 걸쳐 적자결산을 강요당하고 있다.

이에 따라 유조선시장에서는 탱커 운항선사들 사이에서 선대 감축 움직임이 확산될 것으로 예상되는 등 많은 변화가 있을 것으로 전문가들은 분석하고 있다. 특히, 일본의 대형선사들은 유조선대를 유지할 것인지, 축소할 것인지에 대한 논의가 활발하게 전개되고 있다.

VLCC 시황은 지난 2003년부터 2008년까지 7년간 중동-아시아간 원유물동량 증가에 힘입어 해상운임지수인 WS이 평균 80포인트 이상을 기록하는 등 호경기를 유지했다.

각 연도별로 분류하면 다소 오차가 있으나, 대체

로 스팟시장에 나온 VLCC의 손익분기점은 WS 65 내외이며, 용선료로 환산할 경우 1일당 3만달러 전후로 분석된다.

중동-아시아간 운항일수는 약 20일이며, 왕복으로 약 45일이 소요되며, 이 때문에 스팟운임이 양등하면 1척당 이익이 1항차에 1억~2억엔에 달하는 경우도 있다.

영국 클락슨 자료에 따르면, 올해 준공예정인 VLCC는 81척인데, 현 시점에서 절반 정도인 약 40척이 준공됐으며, 내년 이후 발주잔량은 약 140척 정도이다. 현재, 전세계에서 운항중인 VLCC는 570척이다.

NYK는 세계 VLCC 운항선대가 향후 2~3년간 일시적으로 650척까지 확대되는 등 신조발주 압력이 강할 것으로 예상하고 있다.

이에 NYK는 올들어 지난 2000년에 준공된 28만DWT급 ‘덴잔’ 호를 매각한데 이어 2002년에 준공된 30만DWT급 ‘스카이·윙’ 호의 매각교섭을 시작했다. 동사는 현재 35척 정도의 선대를 운항중이며, 이 중 스팟시장에 투입된 선박은 5척으로 스팟선대를 축소할 방침인 것으로 알려졌다.

K-Line도 장기용선을 제외한 스팟시장 투입선대를 줄이기 위해 9척의 VLCC 가운데 스팟시장에서 단기대선중인 30만DWT급 ‘모가미가와’ 호(2001년 준공)를 한국선사에 매각키로 했다.

이와 함께 K-Line과 동사의 싱가포르 법인인 KLPL은 최근 각각 보유하고 있던 10만DWT급 아



프라막스탱커 1척씩을 매각했다. 이는 탱커시황의 장기침체가 계속됨에 따라 운항선대의 슬림화를 통해 불황에 대비하기 위한 것으로 풀이되고 있다.

이번에 매각한 아프라막스 탱커는 K-Line이 보유했던 10만7,160DWT급 '레인보우 리버' 호(1999년 준공)와 KLPL이 보유했던 10만7,160DWT급 '싱가포르 리버' (2002년 준공)호 2척이다.

한편, MOL은 지난 1995년에 준공된 2척의 이중

선체 VLCC의 매각을 적극 검토하고 있다. 현재 동사의 VLCC 운항선대는 41척이며, 이 중 스팟시장에 투입된 VLCC는 10척 정도로 스팟시장에서 큰 영향력을 지니고 있다.

MOL 관계자는 이번에 매각을 추진하는 선박은 이중선체구조의 제1세대인 '노령선' 처분으로 시황 하락에 대응한 선대감축과는 차원이 다르다고 설명했다.

하반기 신조선 벌크 인도량 9,500만DWT 예상 “작년보다 20%증가한 수치”

Arctic은 하반기 신조선 벌크의 인도량이 9,500만 DWT가 될 것이라고 Arctic Securities에서 분석하였다. 이는 작년과 비교했을때 20% 증가한 수치이다. 또한, 9개월동안 7,400만 DWT가 인도되었는데 이는 예정된 1억200만DWT보다 감소한 수치라고 Norwegian Investment Bank에서 분석했다.

또한, 올해말까지 원래 1억3,700만 DWT가 인도될 예정이었지만 현재 진행상황을 봤을때 9,800DWT가 인도될 것이라고 예상했다. NIB는 올해 신조선 인도량을 7,600만 DWT로 예상했는데 현재까지는 예상치를 훨씬 상회했다고 했다.

Arctic 애널리스트 Erik Stavseth도 올해 하반기 인도량을 9,500만DWT로 언급하고, 불안정한 시장상황으로 인해 2012년 인도량은 전년보다 감소한 7,690만 DWT로 예상하고 있다.

그는 호주와 브라질의 철광석 수요가 급증하여 올해 4분기 케이프사이즈 운임 상승세를 이끌고 있다고 판단하며, 올해 상반기의 케이프사이즈 운임은 약세를 기록하여 평균 6,300달러였고 4분기에는 약간 상승한 2만6,000달러를 예상하며 올해 케이프사이즈 평균 일일 운임은 1만3,625달러라고 예상했다.

그러나 Arctic은 긍정적인 현상이 지속될 것으로 예상하지 않으며 2012년 운임을 1만2,000달러 그리고 2013년에는 약간 상승한 1만4,000달러로 예상하며 2015년이 되어야 2만5,000달러가 될 것으로 분석했고, 또한 2012년 파나막스 벌크의 일일 운임을 1만1,000달러, 수프라막스의 일일 운임을 1만2,000달러, 그리고 핸디사이즈의 일일 운임은 9,000달러가 될 것으로 예상했다.

금년 1~9월 벌크선해체 전년동기비 4.9배 증가

“벌크선 시황침체로 289척, 1,899만DWT 해체”

올들어 부정기건화물선 시황침체로 벌크선 해체량이 크게 증가한 것으로 나타났다.

영국 클락슨 통계에 따르면, 금년 1~9월 중 1만 DWT 이상 벌크선 해체량은 289척, 1,899만DWT로 톤수기준으로는 전년동기대비 4.9배, 척수기준으로는 3.5배 증가한 것으로 집계됐다.

벌크선 해체량이 이같이 큰 폭으로 증가한 것은 금년 여름까지의 용선마켓 침체로 노후벌크선에 대한 선주들의 해체의욕이 높아진데다 공급과잉의 여파로 당분간 시황회복이 어렵다는 전망이 시장 전반에 확산됐기 때문이다.

선형별 벌크선의 해체현황을 보면, △케이프사이즈 벌크선이 970만DWT로 전년동기에 비해 5.7배 증가했으며, △파나마스 430만DWT로 11배 △

한디 막스 150만DWT로 5배 △한디사이즈 350만 DWT로 2·5배 각각 증가했다.

이에 비해 금년 1~9월 중 벌크선 신조준공량은 7,122DWT로 전년도 같은 기간에 비해 28% 증가했으며, 해체량을 뺀 순 증가량은 5,200만DWT로 집계됐다.

한편, 이 기간중 유조선 해체량은 697만DWT로 전년동기대비 29% 감소했다. 탱커 해체량이 이같이 줄어든 이유는 작년까지 상당수의 단일선체 유조선이 해체됐기 때문으로 분석되고 있다.

선형별 유조선 해체량은 △VLCC가 240만DWT로 전년동기대비 11% △수에즈막스 60만DWT로 54% 각각 감소한데 반해 △아프라막스는 160만 DWT로 33% 증가했다.

칠레선사 CSAV, 재무구조 개선 사업조정안 공표

칠레선사 CSAV는 최근 재무구조 개선을 위해 12억달러의 증자를 축으로 한 사업구조조정안을 공표했다.

동사는 지난 2008년 글로벌 금융위기에 따른 경제침체 이후 확대노선을 추진해 왔지만, 해운시황의 침체가 지속됨에 따라 인원삭감을 포함하는 슬림화를 실시한다.

특히, 동사는 증자를 통해 최근의 해운불황에 대응하고, 향후 사업투자에 대비할 계획이다. 이와 함께 확대노선을 진행시켜 온 서비스네트워크를 재편하고, 경쟁력 제고에 주력하는 한편, 자사운항 중심의 서비스체제에서 탈피하여 타사와의 공동운항을 진행시킴으로써 운항 효율성과 품질향상을 도모키로 했다.

또 그룹 재검토도 진척시키고, 자회사 SAAMI가 운영하고 있던 항만터미널 사업과, 컨테이너 수송사업을 분리시키기로 하는 한편 세계전체로 700명 규모의 인원삭감을 실시하는 것도 매듭지었다.

동사는 글로벌 경제위기 이후 물동량과 ·운임의 회복에 맞춰 서비스를 급속도로 확대시켰다. 프랑스의 알파라이너 조사에 의하면, 2011년 1월 현재 동사의 선박량은 57만9,000TEU, 척수는 155척에 달했다.

특히, 동사는 2010년 중에 선박량을 70% 증강시켰으며, 선박량 증가율은 세계 정기선사 중 단연 수위였다.

그러나, 2010년 후반 이후 컨테이너시황 침체로 동사의 운임수입도 호황기의 4분의 3으로 줄면서 지난 6월에 복수의 항로에서 서비스를 일시 중단했으며, 7월에는 MSC와 협정을 맺고 공동배선을 추진하고 있다.



호주 주요 원자재 선적항만 체선선박 128척

“케이프사이즈 벌크선 증가”

호주에서 수출하는 철광석과 석탄의 출하가 늘면서 주요 원자재 선적항만에 대기하는 케이프사이즈 벌크선이 증가하고 있다.

호주의 선박대리점업계에 따르면, 10월25일 현재 철광석과 석탄을 선적하는 주요 8개 항만에서 접안대기중인 벌크선은 128척으로 일주일 사이에 6척이 늘었다.

특히, 동절기 연료수요기로 접어들면서 동호주의

석탄 선적항만에 케이프사이즈와 파나마스 벌크선이 집중되고 있어 부정기건화물선 시장의 수급긴축 효과를 기대할 수 있을 것으로 예상되고 있다.

접안대기중인 벌크선의 선형을 보면 △케이프사이즈 벌크선이 69척으로 지난주에 비해 8척이 증가한데 반해 △파나마는 51척으로 1척 △헨디막스는 8척으로 각각 1척씩 줄었다.

남아메리카 지역의 탱커선 수요 증가

“남경제적 성장과 석유제품의 수요 증가가 원인”

비록 미국의 선박 수요는 감소하고 있지만, 남아메리카의 연료유 소비의 증가로 인해 캐리비안 해역과 걸프만 지역에서의 선박의 수요는 점점 증가하고 있다고 로이드 리스트에서 보도했다. 이러한 변화를 반영하듯, 대서양 지역의 탱커선 수요는 2009년부터 현재까지 130만DWT가 감소하였으나 캐리비안해역의 탱커선 수요는 100만DWT 증가하였고, 남아메리카의 경제적 성장과 더불어 석유제품 수요가 대서양 항로의 선박을 캐리비안 항로로 끌어 들이는 원인이라고 Lorentzen & Stemoco가 지난 9월말에 분석했다.

Hafnia Tankers 회장인 Anders Engholm도 이러한 변화를 감지하고 회사 정책에 변화를 주고 있다고 언급했다.

클락슨은 지난 5년동안 남아메리카의 제품 수요가 증가하였다고 언급하면서 특히 브라질의 원유 수요 증가가 이러한 현상을 반영하고 있다고 분석했고, 브라질의 원유수입은 2014년 브라질 월드컵과 2016년 올림픽을 위한 경기장 건설 및 필요한 사회기반시설의 확충 때문에 지속적으로 증가할 것이라고 예상했다.

일본선사 NYK와 인도 철강기업, 자원수송선단 확충

“케이프사이즈 벌크선을 포함하여 19척으로 확대”

일본선사인 NYK가 인도의 철강기업 Tata Steel과 제휴하여 설립한 합병해운회사 Tata-NYK Shipping(싱가포르)을 통해 연료탄이나 일반탄 등을 수송하기 위한 자원수송선단을 대폭 확충해 나가고 있다. NYK는 지난 2007년 4월에 Tata Steel과 공동출자형태로 싱가포르에 운항선사 Tata-NYK Shipping을 설립했는데, 설립 당시 선단은 핸디막스 벌크선 2~3척에 불과했으나, 지금은 케이프사이즈를 포함하여 19척으로 늘었다.

특히, 인도의 철강수요 확대로 Tata Steel이 철강생산을 증강시키고 있는데다 NYK가 향후 인도를 철강원료 수송을 위한 주요 거점지역으로 활용할 움직임을 보이고 있어 동사의 벌크선단은 대형선박을 중심으로 더욱 늘어날 것으로 예상되고 있다.

그동안 태평양 역내의 철강원료 수송은 일본, 중국, 한국 등 주요 수요국과 호주, 인도네시아 등 자원수출국을 묶는 아시아역내로 한정됐었다.

그러나, 앞으로는 인도의 조강생산 확대로 석탄 수송이 증가하고 인도, 남아프리카를 포함한 광범위한 범위에서 원료수송이 이루어질 것으로 예상됨에 따라 NYK는 Tata-NYK Shipping을 통해 수송수요를 적극적으로 개척해 나갈 방침이다.

현재 Tata-NYK Shipping의 운항선단은 △수프라막스(5만~6만DWT) 11척 △파나막스 4척 △케이프사이즈 4척 등 모두 19척이다.

케이프사이즈는 Tata Steel UK의 철광원료 수송에 2척이 투입됐으며, 나머지 2척은 인도의 Tata Steel과 전력회사 Tata Power에 각각 1척씩 투입하고 있다. 동사 관계자는 조강생산 등의 확대로 앞으로 케이프사이즈 10척 규모의 선대가 필

요하다고 밝혔다.

World Steel에 따르면, 2010년 Tata Steel의 조강생산량은 2,320만톤으로 세계 7위이며, 인도 전체의 조강생산량은 전년대비 7% 증가한 6,832만톤으로 계속해서 증가하고 있다.

한편, NYK의 제철원료그룹은 철광석 전용선인 케이프사이즈를 중심으로 약110척의 벌크선대를 운항하고 있다.

유럽발 아시아항 컨테이너물동량 두자리수 증가

아시아지역에서 유럽으로 수출되는 컨테이너물동량은 정체현상을 지속하고 있으나, 반대로 유럽에서 아시아지역으로 수출하는 컨테이너물동량은 최근에 두자리수의 증가율을 보이고 있다.

컨테이너교역량 통계를 조사하는 영국의 CTS(Container Trade Statistics)가 최근 발표한 통계자료에 따르면, 금년 9월 아시아발 유럽항 컨테이너물동량은 전년동월대비 0.2% 증가한 112만 1,000TEU에 그쳤다.

이에 반해 유럽에서 아시아지역으로 수출하는 컨테이너물동량은 전년동월대비 11% 증가한 50만 5,000TEU로 2개월 연속 50만TEU를 웃돌면서 두자리수의 증가율을 보였다.

특히, 이 항로는 지난 3월 55만4,000TEU를 피크로 하여 50만TEU 전후의 물동량을 유지하고 있다.

한편, 2008년을 100으로 한 운임수준을 보면, 아시아발 유럽항이 76으로 지난달과 같은 수준을 기록했다. 지난 7월에 74를 기록한 이후 등락이 거의 없지만, 1만TEU급 이상 초대형 컨테이너선의 잇따른 취항으로 공급과잉이 심화되면서 전망이 매우 불투명한 상황이다.



LNG 연료로 운항하는 선박 북유럽에서 22척 취항

“LNG 유황산화물(SOX) 배출 제로로 녹색해운 선도”

선박의 배출가스에 대한 국제적인 규제 움직임이 가시화되고 있는 가운데 LNG(액화천연가스)를 연료로 사용중인 선박이 노르웨이를 중심으로 한 북유럽에서 22척 취항하고 있는 것으로 알려졌다.

LNG 연료는 유황산화물(SOX) 배출이 제로로 향후 녹색해운을 선도하는 연료로 주목받고 있다. 발트해나 북해는 국제규제에 앞서 ECA(에미션 컨트롤지역) 설정에 의해 지역규제를 시작한다.

선종은 역내에 취항하는 페리나 RORO선, 북해 유전과 관련된 PSV(Platform Supply Vessel)이며, 신조발주 잔량은 21척으로 2011~2013년에 인도될 예정이다.

북유럽 각국 대사관 공동주최로 2011년 11월8일

개최된 「노르딕그린재팬 2011」 마지막 날인 2011년 11월8일 ‘클린마리타임’ 세션에서 노르웨이 선급협회 DNV 관계자는 주제발표를 통해 장래적으로 LNG가격이 석유보다 쌀 것이라며 LNG연료 사용선박의 현황 등을 소개했다.

새롭게 만들 발주 잔 21척은 2011-13년에 딜리버리(delivery) 된다. 제너럴 카고1척, 고급 페리의 러PAX2척이 포함된다.

동 세션에서는 오오시마조선소가 에코쉽 개발을 소개했으며, NYK는 선박운항상의 환경문제와 이에 대한 대처방안을, AP Moller의 일본 지사장은 컨테이너선 부문의 환경문제에 대한 대책 등을 중심으로 주제를 발표했다.

10월달 중국 제조업 지수(PMI)지수 하락

10월의 중국 제조업 지수(PMI)가 전달보다 하락한 50.4포인트를 기록했다. 이는 세계 최대의 제조업국인 중국의 제조업 지수가 하락한 것은 그만큼 수출량이 줄어든다는 신호이며, 이는 컨테이너 물량이 줄어드는 것으로 판단된다.

이와 더불어, 유럽과 미국서부지역의 상하이컨테이너운임지수(SCFI)가 하락했다. 유럽과 미국서부지역의 운임이 올해 초에 유럽은 TEU당 1,381달러였고 미국서부지역은 2,031달러였지만 지난주에는 각각 649달러와 1,494달러까지 하락하였다.

PMI는 올해 초부터 지속적으로 감소하였고 10

월달에는 글로벌 경제위기 이후 가장 낮은 포인트를 기록하였다.

몇몇 전문가들은 10월달 PMI의 하락은 일반적인 현상이 아니라고 하는데 그 이유는 제조업자들이 내년 경기를 예측할 수 없어서 생산량을 줄인 것이 원인이라고 판단하고 있다.

중국세관당국도 중국의 수출이 최근 몇 달 동안 감소하고 있다고 전하면서, 중국의 9월 수출액은 1,696억달러 였는데 이는 7월의 수출액인 1,751억 달러보다 감소한 수치라고 함

일본 외항해운대기업들 비용삭감 한계점에 봉착

“감속운영, 노후선박처분, 선용품 외지 구입 등”



일본의 외항해운대기업들의 비용삭감 노력이 한계에 봉착한 것으로 분석되고 있다.

지난 2008년 9월 미국발 금융위기 이후 일본선사들은 해운대기업을 중심으로 몇백억엔 규모의 비용삭감을 추진해 왔지만 최근에서는 선원비와 운항경비 등 선박관리비용이 상승함에 따라 회사의 부동산을 매각하는 등 비영업부문의 자산처분을 적극 추진하고 있다.

일본 해운대기업의 경우, 2011년 4-9월기의 비용삭감 규모는 NYK가 전년동기비 129억엔, MOL이 87억엔에 달했으나, K-Line이선의 경우는 컨테이너화물의 북미철도 비용증가 등으로 오히려 46억엔의 비용증가가 있었다.

특히, 부정기부문에서도 해운시황의 침체에 대응하기 위해 신조선의 선용품 조달처를 해외로 돌리는 등 비용삭감에 주력하고 있다.

또 정기선부문에 있어서도 컨테이너선의 감속운항이나 기항지 조정 등을 통한 운항축소로 연료비

를 줄이고 노후비경제선을 매각하는 등 긴축경영에 박차를 가하고 있다.

MOL은 이번 결산기를 포함하여 과거 5년간 합계 1,888억엔의 비용삭감을 시현했다. 비용삭감 규모는 미국발 금융쇼크 이후 2009년도 780억엔을 피크로 2010년 480억엔, 이번 결산기 225억엔으로 삭감규모가 크게 줄고 있다.

한편, 이번 시기부터 비용이 오히려 증가하는 해운대기업도 있다. 실제로 K-Line은 전년동기대비 모두 80억엔의 비용증가를 예상하고 있다.

부정기선에 주력하고 있는 중견해운기업들도 선박관리비용의 증가로 비용 증가를 우려하고 있다. 선박관리비용에서는 탱커부문의 설비강화, 선원비용 등이 종전에 비해 상승하고 있다.

해운대기업에 의하면, 엑손모빌이나 세브론 등 구미 메이저가 해운사에 대하여 유조선의 관리를 대폭 강화해줄 것을 요청하고 있다. 선박검사(메이저인스펙션)로 알려진 메이저의 요청사항은 석유메이저가 정하는 독자적인 안전기준을 충족하는 설비요건을 갖추지 않으면 수송에 참여할 수 없다.

외항해운의 경우 컨테이너선과 벌크선, 유조선 등 모든 선종에서 시황침체가 지속되고 있는데다 연료유가 앙등과 엔고 등 외부환경이 악화되고 있어 비용삭감이 이미 한계에 도달했다는 지적이 나오고 있다.



철광석 스왑 거래 증가

“전달보다 80% 증가”

철광석 스왑의 거래가 상승했다고 TSI 애널리스트 Oscar Tarneberg는 평가했다.

TSI에서는 10월달의 철광석 스왑 거래는 바로 전달과 비교했을때 80% 증가했다고

전했다. 불안정한 시장상황으로 인해 철광석의 가격이 지난 두달동안 62%까지 하

락한 이유와 불안정한 시장의 환경 때문에 투자자들은 위험을 회피하기 위한 방법

으로 철광석 스왑 거래를 선택하고 있다고 분석했다. 최근 철광석의 가격은 160~180달러를 유지하고 있었지만 지난 9월7일 이후로 가격이 35%까

지 하락했다. 철광석 스왑의 증가와 같이 케이프사이즈 선박의 용선료도 상승하였다.

한편, 벌크선사들은 철광석을 주로 브라질과 호주에서 아시아로 운송하였으나 몇주전부터 이러한 상승세가 주춤하고 있다. Baltic Exchange에 따르면 태평양 항로의 일일 용선료가 1만9,339달러로 하락었는데 2~3주전에 동 항로의 일일 용선료는 3만달러였다고 했으며, 또한 10월달 per tonne 운임가격도 10.02달러인데 이는 피크시즌 운임 12.50달러에 비해 하락한 운임이라고 전했다.

태평양 항로 운임 소폭 상승

“홍콩-LA항로 운임 1,500달러로 상승”

홍콩-LA항로의 해상 운임이 65달러 상승한 1,500달러를 기록했다고 Drewry에서 분석했다. 그러나 아직까지도 1년전 운임을 못 미치고 있고, 운임 상승의 지속 여부도 확실하지 않다고 전했다. 또한 Drewry는 크리스마스 시즌을 앞두고 무역량이 증가하여 아시아-미서부 지역의 운임이 소폭 상승하였다고 평가했고, 많은 선사들이 홍콩-LA항로에 선박을 투입할 것으로 예상하며 이 항로의 경쟁이 심해질 것으로 예상했다.

지난 11월3일 Grand China Shipping은 최근 불안정한 시장 상황 때문에 무역량이 감소해 어려움을 겪고 있다고 전하며, 홍콩-LA항로 이외의 다른 항로는 운임의 하락과 높은 병커가격으로 어려움을 겪고 있는 중이다. Lloyd's List의 애널리스트 Dimitris Morochartzis는 대서양 지역의 서비스가 올해에만 14개 항로가 철수 되었고, 총 선복이 약 5만3,000TEU정도 된다고 분석하고 있다.

해적 선박 피랍 성공률 감소

“작년보다 낮은 수치 기록”

2011년 1월부터 9월동안 선박 납치 시도의 횟수가 상당히 증가하였지만 소말리아 해적의 납치 성공 비율은 오히려 감소했다. International Maritime Bureau는 지금도 서아프리카의 베냉에서는 몇몇의 탱커선이 해적들에게 피랍되어 있다고 전했다.

올해 1월부터 9월 30일까지 전세계 352척의 선박이 해적의 공격을 받았는데 이 중 소말리아 해적에 의한 선박공격은 56%를 차지하고 있다.

소말리아 해적은 작년에 126번의 선박 공격이 있었고 올해에는 199번의 선박 공격이 있었지만

선박 피랍의 성공률은 작년의 35번 보다 적은 24번으로 성공률은 12%정도 이다.

IMB의 책임자 Captian Pottengal Mukundan는 소말리아 해적은 그들이 요구한 몸값을 얻기 위해 선박 납치의 시도가 점점 증가하고 있다고 분석하며, 최근 해군의 활동이 해적의 공격을 억제하고 막는데 중요한 역할을 하고 있다고 언급했다. IMB의 긍정적인 평가에도 불구하고 올해 3분기동안 해적에게 8명의 선원이 사망하고 41명의 선원이 부상을 입었다.

Seaspan, MSC와 용선계약 체결

“계약기간 끝난 후 용선선박 매입하는 조건”

캐나다 컨테이너 선주사인 Seaspan는 지난 9월에 4,800TEU급의 MSC의 선박 두척을 5년간 용선 계약을 체결하였다. Seaspan은 그동안 MSC와 계약을 한적이 없었으나, Maersk 및 COSCO와는 계약을 한적이 있는 것으로 알려졌다.

Seaspan의 3분기 손실은 1억2,300만달러의 손실을 입었으나, 2011년 9개월동안의 총 손실은 1억700만달러이며 작년 손실이 2억2,900만달러임을 감안하면 이는 전년보다 줄어든 손실이다. 작년보

다 손실이 증가했으나 반면에, 총 수익도 증가했기 때문에 Seaspan은 긍정적인 전망을 했고, 분기별 배당금도 증가할 것이라고 Seaspan 회장이 말했다.

계약기간 5년중 처음 2년의 일일 용선가격은 1만 달러고 그 후 나머지 계약기간동안의 일일 용선가격은 1만4,500달러로 증가할 것이며, MSC는 5년의 계약 기간이 끝나면 두척의 선박을 각각 500만 달러에 Seaspan에 매각하기로 하였다.



케이프사이즈 선박 가격 상승

“케이프사이즈 및 파나마스 선박에 대한 가격하락 종료”

건조된지 5년된 17만2,000DWT급의 케이프사
이즈 선박가격이 지난주에 비교했을 때 3,740만달
러에서 3,750만달러로 상승했다. 게다가 건조된지
5년된 7만2,000DWT급 파나마스 선박의 가격도
전달과 비교했을때 50만달러 상승한 2,710만달러
라고 알려졌다. 단, 5만2,000DWT급 수프라막스
선박의 가격만 1,000달러 감소한 2,513만달러로
책정됐다.

이는 케이프사이즈와 파나마스 선박 가격의 하
락이 종료된 것으로 분석된다.

케이프사이즈의 중고가격도 케이프사이즈 용선
료가 증가한 3개월 전부터 상승하고 있다. 8월초에
평균 용선료가 9,289달러로 시작하여 10월25일
에는 3만1,412달러까지 용선료가 인상되었고, 다른
벌크선박의 용선료도 케이프사이즈만큼은 아니
지만 계속 인상되는 추세이다.

T.S Line, 인도와 페르시아 걸프 항로에 선박 투입

“India-Middle East Express 시작”

대만국적선사인 T.S Line는 10월 초부터
Nhava Sheva항구를 연결하는 인도와 페르시아
걸프 항로에 새로운 컨테이너 서비스를 시작하
였다.

India-Middle East Express라고 명명된 새로
운 서비스는 Nhava Sheva 항구부터 중국, 동남아
시아 및 아라비아 걸프 지역등과 같은 중국과 중동
항로를 대체할 것으로 예상된다. 새롭게 시작될 서
비스는 Nhava Sheva, Jebel Ali, Bandar Abbas,

Mundra and Nhava Sheva를 왕복 운항한다.

T.S Lines는 아라비아 해역을 이용하는 수출자
및 수입자를 위해 안정적이고 일관적이며 빠른 서
비스를 제공할 것이라고 발표하면서, 인도에서 가
장 큰 항구인 Nhava Sheva는 인도의 수출과 수입
총 화물량의 60%를 다루고 있다고 분석했다.

T.S Line는 주로 아시아 및 인도 대륙과 중동 항
로에 1,000~3,500TEU급 선박 43척을 투입하고
있다.

Rickmers, 유럽과 중동 및 인도 항로에 선박 투입 “최근 동 항로의 물동량이 증가함”

Rickmers는 Bilbao항구를 거점으로 유럽과 중동 및 인도를 연결하는 항로의 서비스를 제공할 예정이다. 이는 스페인 Bilbao항구에서부터 사우디아라비아의 Dammam지역에 최근 건조된 선박 투입을 위해서 서비스 제공 계획을 결정한 것으로 알려졌다.

10월 초에 30,000DWT급 Rickmers Hamburg호가 Bilbao 항구로 옮겨졌으나 Hamburg호가 서비스를 시작할 것인지는 확실하지 않는 것으로 전해지고 있다.

Rickmers 지역 에이전트에 따르면 최근 급성장하고 있는 스페인 항구는 수출 및 수입 화물량이 지속적으로 증가하는 이유로 서비스 제공 결정에 결정적인 역할을 한 것으로 예상하고 있다.

한편, Rickmers는 Maersk와 US Flag Project Carrier라는 합작회사를 공동 운영하기로 계약했다고 최근 언론에서 보도하며, 최근 선주와 선사는 운임의 하락과 선박의 공급과잉 그리고 화물량의 감소에 따른 해운시장의 침체에 대응하기 위한 방법이라고 분석하고 있다.

MSC, 파나마스 선박 용선료 인상 주도

MSC는 독일 Hansa Treuhand로부터 2004년에 건조된 4,990TEU HS Livingstone와 2002년에 건조된 4,380TEU HS Beethoven 선박 두척을 일일 용선료 8,000달러에 용선하였다. MSC는 HS Livingstone선박은 6개월 용선하였고, HS Livingstone선박은 1년 용선하였다.

MSC는 2009년에 건조된 4,380TEU Moranto를 일일 용선료 7,800달러에 용선하였는데, Moranto는 말레이시아 선주에 의해서 2009년 컨테이너 시장이 불황일 때 건조 되었다. Moranto가

2009년에는 6,600달러로 일일 용선료가 고정되어 있는 것을 견주어 볼 때 현재의 용선료는 예전보다 인상된 것으로 분석된다.

CMA CGM는 2006년에 건조된 2,600TEU Margarete Schulte를 6개월 용선하였고 6개월 더 연장할 수 있는 옵션을 가지고 있으며, CMA CGM는 일일 용선료 1만800달러에 Margarete Schulte를 용선하였는데 이는 CMA CGM가 항로 중인 서아프리카에 적합하기 때문에 높은 용선료로 계약이 체결되었다.



Seaboard Marine, Nassau지역에서 철수

“Seaboard Marine의 수익 지난 3년간 절반으로 하락”

Seaboard Marine은 11월11일부터 11월18일 사이에 Nassau지역 사무실 철수할 예정이다. Seaboard Marine은 주 1회 마이애미, 휴스턴 그리고 브루클린에서 출발하여 자메이카 및 남미를 회항하고 있으며 45척의 선박을 가지고 있는 미국에서 가장 큰 정기선사중 하나이다.

Seaboard Marine의 철수는 Nassau지역의 포화된 시장과 경제 위기 및 화물량의 감소로 인한

선사간 치열한 경쟁 때문이라고 전해지고 있으며, 이로인해 Seaboard Marine의 수익은 3년 사이에 반으로 떨어졌다고 Tribune newspaper에서 보도했다.

또한, Tribune newspaper는 정부가 심화된 경쟁을 목인하고 있다고 전하며, 최근 Nassau지역의 수입 화물량은 2010년에 7%하락하였고, 올 전반기에는 1.1%가 더 하락했다.

컨테이너 선사 순이익 감소

“악화된 시장상황의 영향을 받음”

세계 최대 규모의 선박회사인 에버그린은 지난 달 순이익이 전년대비 1.81%감소한 4억달러라고 전했다. 또한 에버그린은 올해 3분기의 30억달러의 순이익을 달성하였는데 이는 전년 대비 8.72% 감소한 수치이다.

에버그린의 순이익 감소는 운임요금의 하락 때문이라고 Citigroup Global Markets Inc의 애널리스트 Rigan Wong은 말했다.

양명사는 9월달 순이익은 전년대비 28.43% 감

소한 80억달러라고 전했다. 분기별로 보면 양명사는 3분기의 순이익은 2분기 보다 1.31%증가한 250억달러였지만 이는 성수기 시즌의 혜택을 본 것으로 분석하고 있다. 다만 신용평가사(TRC)는 양명의 신용 등급을 twBBB+에서 twBBB 하향 조정 하였다. 악화된 시장 상황이 회사의 수익과 현금 유동성에 영향을 미칠 것이라고 전망하여 TRC는 양명사의 신용 등급의 하향 조정하였다고 평했다.

대형선박 발주비용 지속적으로 증가

“2015년까지 발주비용 550억달러 예상”

알파라이너는 지금부터 2015년까지 컨테이너선의 발주 비용이 550억달러에 이를 것으로 예상하고 있다. 이러한 추세가 지속되면 컨테이너선사들이 재정적인 문제에 직면할 수 있다고 경고함. 컨테이너선 발주 비용은 2008년, 2009년 위기 이후에 상승하였다.

최근 발주 선박은 기존 선박보다 약 30% 큰 대형선박이 주를 이루고 있으며, 선박의 발주 비용은 선사에서 350억달러 비용을 지불하고 나머지 220억달러비용은 선주가 지불하고 있다고 알파라이너

에서 분석했다.

머스크는 현재 60억달러를 투입하여 선박을 발주하고 있으며, 싱가포르 선사인 APL과 대만 선사인 에버그린은 선박 발주 비용으로 약 30억달러의 비용을 투입하였다. 세계 2위 해운회사인 Mediterranean Shipping Co는 선박 리빌딩 작업을 하고 있는데, 대부분의 자금이 선주측에서 부담하고 있다. 세계 20위 안에 드는 선사들은 현재 선박을 발주중인데 총 비용은 약 330억달러로 알파라이너는 추정했다.

BRS, VLCC 탱커선 시장 부정적으로 전망

“VLCC의 공급과잉으로 인해 WS하락”

Barry Rogliano Salles (BRS)는 VLCC 탱커선의 전망을 부정적으로 예상했다. BRS에 따르면 작년부터 OPEC의 basket price는 1배럴당 100달러 아래로 떨어졌고, 병커가격도 하락하고 있다고 한다.

걸프지역에서도 지난 2년보다 현재 상당한 원유 수요가 있지만 선박의 공급과잉으로 인해 VLCC 시장에 별다른 영향을 주지 못하였다고 분석했다.

오히려 병커의 가격이 떨어졌지만, WS는 40 아래로 떨어져서 VLCC 시장은 지속적인 불황을 겪고 있는 것으로 전해진다. WS가 30 아래로 떨어진 몇몇 항로도 있지만 반대로 지중해와 서아프리카의 몇몇 VLCC 선주들이 이익을 보고 있는 곳도 있다. 또한 서아프리카와 US걸프만의 WS는 65까지 상승하였으나 업계 전문가는 이러한 상승세가 지속될 것으로 보지 않고 있다.



LA터미널, 컨테이너 화물 수입량 감소

“성수기 시즌을 감안하면 화물량 감소는 예상외라고 전함”

지난 9월 LA터미널의 컨테이너 화물 수입량이 감소하였는데, 이는 지난 8월이 성수기 시즌인 것을 감안 하였을 때, 다소 실망스런 수치라고 LA터미널 관계자는 전했다.

지난 9월의 컨테이너 화물 수입량은 총 37만 2,655TEU로 전년대비 0.16% 감소한 수치이며, 지난 8월 LA터미널 화물 수입량은 37만

6,189TEU를 기록했다.

LA터미널 관계자는 9월 수출 화물 물동량은 17만6,954TEU로 이는 작년과 비교하였을 때 26.6% 증가한 수치라고 전하며, 전달 8월의 수출 화물 물동량이 18만4,231TEU인 것을 감안하면 4% 감소한 수치라고 평가했다.

Maersk, 나이지리아 APM Terminal에 투자 계획

“sub-Saharan Africa지역 미래의 주요한 시장으로 예상”

Maersk는 나이지리아 APM Terminal 확장공사 투자를 계획하고 있다.

APM Terminal은 1,200만달러의 비용을 들여서 터미널 확장공사를 계획중에 있다.

Maersk가 APM Terminal 투자에 대한 최종안이 올해말에 결정날 것으로 보인다. APM Terminal의 경영진은 터미널 확장과 새로운 장비 설치가 질 좋은 서비스로 고객 만족을 향상 시킬 수 있다고 확신하고 있다. Maersk는 서아프리카

와의 무역을 위해 상당히 많은 투자를 하고 있는 중이다. Maersk는 APM Terminal에 대한 투자도 서아프리카 투자의 일부분이라고 말했다. Maersk는 선박 22척과 컨테이너 장비 비용 등 총 25억 달러의 비용을 지출했다. Maersk의 나이지리아 법인 사장인 David Skov는 금번 투자는 단기 수익을 위한 투자가 아니라 장기적인 수익을 내기 위한 투자라고 말했다. Maersk는 sub-Saharan Africa지역을 미래의 주요한 시장으로 예상하고 있음

CMA · MSC · CSAV 서비스 항로 재편

“기존 서비스에 MSC가 참여”

CMA · MSC · CSAV 등 3개 선사가 아시아-멕시코-중미-남미서안항로 서비스를 재편하였다. 당초 CMA CGM과 CSAV가 제공하던 이 서비스에 MSC가 참여함으로써 항로를 재편하게 됐다.

MSC의 항로는 Chiwan항을 출발하여 Hong Kong, Ningbo, Shanghai, Pusan, Yokohama, Manzanillo, Balboa, Callao, Iquique, San Antonio, San Vicente, San Antonio, Callao

Balboa, Manzanillo, Shanghai, Keelung를 거쳐 다시 Chiwan항으로 돌아오는 루트이다.

8,500TEU급 컨선 총 11척이 투입되는 이 서비스는 지난 18일 CMA CGM소속 인 CMA CGM Nabucco호가 Chiwan항 출항을 시작으로 서비스가 시작된다. CMA CGM의 선박 1척과 CSAV의 선박 2척 그리고 MSC의 선박 8척이 투입될 예정으로 알려졌다.

OOCL, 3분기 운임수익 감소

“화물적취율과 운임이 하락이 수익감소의 원인”

OOCL의 3분기 컨테이너 수송량은 증가했으나 운임수익은 감소한 것으로 나타났다. 홍콩 OOIL 그룹이 보여준 정기컨선 자회사 OOCL의 3분기 실적자료에 따르면 올해 3분기 운임수입은 전년동기 대비 8.3% 감소한 14억 4,000만달러의 수치를 나타냈다.

OOCL은 이같은 실적배경에 대해 화물적취율과 운임이 지속적으로 침체하고 있기 때문이라고 분석했다. 이에따라, 20피트 컨테이너당 평균운임은

14% 하락했다고 OOIL은 발표했다.

올해 1월부터 9월까지 컨테이너 수송량은 375만 5,003TEU로 전년동기대비 8.4% 증가했으며, 운임수입은 41억 8,123만달러로 2.1% 증가했으나, OOCL은 선박을 작년 대비 16.3% 증가시켜 투입했기 때문에 결과적으로 운임수입이 감소한 것으로 분석했다.