



한국선주협회, 제27대 회장에 이종철씨 선임

3월24일 임시총회에서 만장일치로 추대



한국선주협회는 3월24일 협회 대회의실에서 임시총회를 열고 제27대 회장에 협회 부회장인 이종철 STX그룹 해운지주부문 총괄부회장을 선임했다.

외항해운업계 CEO 60여명이 참석한 가운데 열린 이날 임시총회에서는 공식중인 신임회장 선임을 위한 협의 결과 현재의 어려움을 조기에 극복하기 위해서는 이 부회장이 가장 적임자라는데 의견을 모으고 만장일치로 이 부회장을 한국선주협회의 새로운 수장으로 추대했다.

이종철 신임회장은 STX팬오션의 최고경영인으로서 지난 2008년 글로벌 금융위기로 야기된 극심한 해운위기를 가장 성공적으로 극복함은 물론, 협회 부회장겸 해무위원장을 오랫동안 역임하면서 해운분야에서 노사분규 제로의 새로운 노사문화를 정착시키는데 크게 기여했다.

이 회장은 지난 1979년에 범양상선(STX팬오션 전신)에 입사, 해운에 첫 발을 디딘 이후 런던사무

소장과 영업 및 기획본부장 등을 거쳐 2005년 11월 STX팬오션 대표이사 사장에 오른데 이어 2008년 1월 STX그룹 해운지주부문 총괄부회장으로서 STX팬오션을 이끄는 등 30년 이상 해운외길을 걷고 있는 정통해운인이다.

이 회장은 이날 수락인사를 통해 “중동지역의 정정불안 확산과 동일본 대지진 및 원전쇼크에 고유가 지속 등 해운환경이 어렵고 중차대한 시기에 협회회장이라는 중책을 맡게 돼 어깨가 무겁다”며, 미약하나마 우리 해운산업이 작금의 어려움을 조기에 극복할 수 있도록 혼신의 노력을 다해 나가겠다고 강조했다. 이 회장은 또 “우리 해운산업은 불과 반세기만에 세계 5위로 도약한 저력을 갖고 있으며, 해운관련 제도도 여러 부분에서 선진화가 이루어졌다”고 강조한 뒤 한국상선대의 국제경쟁력 제고를 위해 선박금융시장 활성화와 해기사 등 해운전문인력 양성확대 등에 주력하겠다고 말했다.

선협 등 민간국제해운단체 해적대책 중점홍보

근본적인 해결방안 마련 촉구하는 캠페인 전개

www.SAVEOURSEAFARERS.com

- 지금 이 순간에도 800여명의 무고한 선원이 막대한 금품 요구 및 말의 인질로 붙잡혀 육체의 정신의 고통에 시달리고 있습니다.
- 국제요역의 침선에 있는 상선들이 매일같이 총격의 위협에 시달리고 있습니다.
- 해적들은 선원을 해탈 뿐만 아니라 매년 13조원이라는 경제적 손실을 야기하고 있습니다.
- 전세계 권유의 절반이 이동하는 인도양은 이제 무법원지가 되었으며 피납된 유조선 만치에는 우리나라 하루지 원유 수입량이 실려 있습니다.
- 우리의 적거리, 연료, 천재계 그 밖의 모든 상품의 안전한 운송이 바로 안전한 항행이 달려있습니다.
- 항행으로 확보되더라도 80%의 해적은 다시 풀려나 또 해적질을 합니다. 괴일까요. 전세계 정치인들이 사태의 심각성을 인식하지 못하기 때문입니다.
- 자유로운 무역의 성립의 인권 그리고 안전한 항행을 지켜주세요. 바로 여러분의 도움이 필요합니다. www.SaveOurSeafarers.com을 방문해 주십시오.

**불과 2000명의 소말리아 해적이
무고한 선원을 불모로 잡고
세계 경제를 유린하고 있습니다.**

INTERTANKO INTERCARGO BIMCO ICS
 선협 한국선주협회 한국해양수산진흥원 한국해상안전진흥원
 www.kospi.or.kr www.kosha.or.kr www.kosha.or.kr

이 광고는 한국선주협회와 한국해양수산진흥원장이 국제선주단체인 ICS, BIMCO, INTERTANKO, INTERCARGO, 국제운수노련인 ITF와 함께 소말리아 해적 해지를 위해 전세계적으로 펼치는 캠페인입니다.

한국선주협회는 국제해운회의소(ICS), 빔코(BIMCO), 국제유조선선주협회(INTERTANKO), 국제건화물선주협회(INTERCARGO), 국제운수노련(ITF)과 함께 소말리아 해적문제의 심각성을 알리고 근본적인 해소책 마련을 촉구하는 캠페인을 벌여나가기로 했다. 소말리아 해적문제는 삼호주얼리호 사건에서 여실히 드러난 바와 같이 매우 심각한 상황이다. 초기에 아덴만에서 활동하던 수준을 넘어 이제는 모션을 이용하여 인도양 전역에서 활동하고 있으며 아직도 800명의 무고한 선원을 인질로 잡고 있고 매년 13조원의 경제적 손실을 야기하는 것으로 알려지고 있다.

이제까지 국제해운업계에서는 상선의 무장은 더 큰 충돌과 피해를 일으킬 것으로 예상하여 상선에 무장보안요원 승선에 미온적이었다. 그러나 도를 넘어선 해적들의 활동이 이대로 계속된다면 차선책으로 무장 보안요원을 승선시켜 선원을 지켜낼 수밖에 없다는 입장이다.

실제로 한국선주협회 따르면, 2009년도에는 비

무장 보안요원을 승선시키는 사례가 무장요원보다 많았지만 2010년도부터는 무장위주의 추세로 변화하고 있으며, 무장이 아닌 경우는 그 실효성이 없다는 공감대가 형성되어 있는 것이 현실이다.

아울러 이번 캠페인을 벌이고 있는 선주단체들은 광기를 보이고 있는 해적들을 상선이 피해다니는 것으로는 한계가 있는 만큼, 문제해결을 위해 각국 정부가 보다 적극적으로 나서 줄 것을 촉구하고 나섰다. 특히 해적모션을 과감하게 무력화시키기 위해 인도양에 파견된 해군에게 해적을 체포하고公所할 수 있는 권한이 주어져야 하며, 해적 범죄집단을 전면적으로 수사하고 체포할 수 있도록 국제적인 법과 제도가 마련되어야 한다는 주장이다.

또한, 이번 캠페인의 일환으로 국제해운업계에서는 전세계인에게 사태의 심각성을 알리고 대책을 촉구하는 웹사이트(www.saveourseafarers.com)를 개설하였다. 전세계 누구라도 이 웹사이트를 방문하여 캠페인에 동참할 수 있도록 짜여져 있다.



선협, 한국해양대·몽골 도로교통부와 양해각서 체결 선진해기 교육시스템을 통한 몽골 해운인력 양성 본격화



국내 선진 해운·해기 교육시스템을 전수하기 위해 한국해양대와 몽골정부가 MOU를 체결했다.

한국선주협회는 지난 2월 25일 광물자원의 해상 수송 산업 진출을 꾀하고 있는 몽골 정부와 '고급 해기사 양성을 위한 MOU'를 체결했다.

이날 국토해양부 주관으로 열린 '한-몽골 간 해운·항만분야 협력' 행사의 일환으로 몽골 도로교통부 및 한국선주협회와 몽골 해기사 양성에 관한 양해각서 체결식을 가졌다.

이에 따라 몽골 유학생 2명이 내달부터 각각 한국해양대 항해학과와 기관공학부에 입학하여 해기사 양성 교육을 받게 되었으며 이들 유학생에 대해 한국해양대는 입학금과 등록금을, 한국선주협회는 생활비를 지원키로 했다.

한국선주협회는 한국해양대학교와 함께 지난해 8월 몽골 울란바토르에서 열린 '제1차 한-몽골 해

운분야 협력회의'에서 한국 정부가 몽골의 해운·물류정책 수립 수립에 대해 적극 지원할 계획을 밝힌 것과 연계해 올해부터 몽골 선원 교육 등 해운물류 인력양성 교육을 전담키로 한 바 있다.

지난 10월에는 몽골 푸레브도르지 도로교통부 차관이 한국해양대를 방문하여 해운인력 양성 지원을 직접 요청하였고 한국해양대는 지난 2개월 동안 몽골을 방문하여 유학생 선발을 위한 설명회와 면접을 실시, 2명의 합격자를 최종 선발했다.

한국해양대 항해학부 박진수 교수는 "몽골처럼 해양에 대한 이해와 항만개발 운영에 필요한 경험이 절실히 요구되는 나라에 해양 분야에 대한 지식 및 기술을 전수하는 것은 국가적으로도 아주 큰 기여"라며 "국내 해운 인력의 안정적 공급 및 세계 해운 시장 공략의 밑거름이 될 것"이라고 말했다.

선협 무장 보안서비스 공동구매 추진 현행요율보다 30% 인하된 가격으로 이용토록



이에 따라 협회는 인도양 통항 선사 중 무장 보안 서비스를 공동구매할 의사가 있는 선사들을 대상으로 현행보다 30% 정도 할인된 요율로 서비스를 이용할 수 있도록 추진할 계획이다.

지난 2009년과 2010년도의 보안요원 탑승 현황을 살펴보면, 인도양 통항 선박 280척 중 13%인 35척의 선박이 보안요원을

한국선주협회는 최근 아덴만 해역을 중심으로 인도양 전역으로 확산되고 있는 해적피해를 방지하기 위해 무장보안서비스 공동구매방안을 적극 추진하고 있다.

정부는 삼호주얼리호 피랍사건을 계기로 인도양 해역을 운항하는 선박에 대해서는 선사측에서 자발적으로 예방대책을 수립하여 시행토록 행정지도를 펴고 있다.

특히 해적들의 목표물이 되고 있는 선속 15노트 이하에 건현(수면에서의 갑판높이) 8미터 이하의 취약선박에 대해서는 보안요원 탑승이 불가피한 상황이다.

현재 인도양을 통항하는 선사들은 개별적으로 보안서비스업체와 접촉하여 구간 및 요율을 정하여 서비스를 이용하고 있지만, 통상 4만~6만달러에 달하는 보안비용으로 인해 업계의 부담이 가중되고 있는 실정이다.

85회 탑승시킨 바 있다.

현재 추진 중인 보안서비스 공동구매를 통해 30% 할인된 요율로 서비스를 제공한다면 보다 많은 선사들이 이용할 수 있을 것으로 기대된다.

국내 해상보안서비스 업체는 쉴드컨설팅, ARX-ISSG, M&M, G4S Secure Solutions, Raven Korean Task Force 등이며 서비스 구간과 요율은 대부분 비슷한 수준으로 알려져 있으며, 이번 공동구매 선정 방식은 선사의 임직원으로 구성된 "선정 위원회"를 구성한 후 서비스업체들 간의 경쟁 입찰을 통해 가장 합리적인 가격을 제시하는 업체와 공동구매 계약을 체결할 예정이다.

한편, 정부에서는 올 상반기 동안 선사의 자율적인 보안요원 탑승에 대한 이행실적을 점검하고 그 결과에 따라 보안요원 탑승에 관한 법제화 여부를 결정할 예정이다.

중동사태에 따른 국내 해운업계 영향 현재까지는 국내선사에 큰 영향 없을 듯



리비아의 민주화 소요사태가 사우디아라비아, 예멘 등 중동국가로 확산될 조짐을 보이면서 해운업계에 미칠 영향에 대해 귀추가 주목된다.

한국선주협회는 이에 대해 현재까지 문제가 발생될 요지가 있는 중동국가에 기항하는 국적선사의 수는 상대적으로 미비한 것으로 평가했다.

가장 비중이 높은 사우디아라비아의 경우 지난 2010년 국내선사가 입항한 사례는 총 233회 정도로 자동차선과 벌크선, 유조선이 대부분을 차지했다.

현재 리비아의 경우 NATO군이 통항로를 폐쇄함에 따라 항만운영이 중단되었지만 그 외의 중동 지역국가들의 항만은 정상적으로 가동중이다.

세부적으로 살펴보면 자동차선 143척, 벌크선 41척, 유조선 35척 석유제품선 4척, Heavy Lift선 3척, 그리고 LPG선 3척으로 이중 유조선이 199척으로 대부분을 차지했으며 자사선은 34척이 기항한 것으로 나타났다.

주요 기항항만은 Jeddah, Al, Jubayl, Ras Tanura,

Zuluf, Ras Almishab등인 것으로 나타났다.

리비아항만의 경우 자동차선을 비롯한 벌크선 유조선이 Spot 형식으로 연간 30여차례 정도 기항한 것으로 나타났으며 주요 기항항만은 Benghazi, ras lanuf, Misurata, Tripoli등인 것으로 나타났다.

리비아의 경우 국내 원유수입업자들이 세계 12위의 원유수출국임에도 수송비가 저렴한 페르시아만 국가들의 원유를 수입함에 따라 원유수입거래가 미비하였다. 향후 이러한 중동사태가 해운업계에 미칠 영향으로 국내 원유수입의 대부분은 페르시아만(사우디아라비아, UAE, 오만)이 차지하기 때문에 원유 수급의 차질은 미비할 것으로 전망된다. 특히 리비아는 지정학적 위치상 지중해 국가 또는 유럽 국가들이 원유수입처이기 때문이다.

그 결과 유럽국가들의 수입선 변경으로 톤마일이 상승하면서 유조선 운임 상승이 기대되며 리비아산 원유 수입 대체를 위한 아프리카, 페르시아만 원유 수출량 증가가 전망된다.

2011년 한국해운, 체력을 다지기 위한 저점 도달

KMI, 2011년 한국해운 10대 이슈와 대응방안 발표

지난 2월 18일 한국해양수산개발원(KMI)의 '2011년 KMI 해운항만물류 전망대회가 '2011년 현안과 대응'이라는 대주제 아래 코엑스 컨퍼런스 룸 327호에서 개최됐다.

이날 KMI의 임종관 해운산업연구본부장은 '2011년 한국 해운 10대 이슈와 대응'이라는 주제를 통해 올해 제시하고픈 10개의 한국 해운 이슈를 선정했다.

임종관 박사는 발표에 앞서 "현재 시장의 외적인 외생변수들까지 시장에 노출되고 있다"며 "이같은 악재에 대해 시장의 체력을 강화시키는 과정이라고 생각해야 한다. 지금이 도약을 위한 두번째 저점이다"라고 강조했다.

다음은 이날 KMI 임종관 해운산업연구본부장이 발표한 '2011년 한국 해운 10대 이슈와 대응'을 정리한 내용이다.

▷ 1. 벌크선 시황침체 배경과 대응

최근 들어 3대 광산업체인 Vale, BHP 빌리턴, 리오티んと 이상한 행동을 보이고 있다. 화물을 내놓지 않고 있다.

두번째로 파나마스를 무너뜨린 것은 호주 홍수 때문으로 선박이 석탄을 수송할 수 없는 상태에 이르렀다.

현재 해운시장의 내생적 변수가 아닌 외생적 변수인 기후환경이 시장을 흔들고 있다. 이 변수는 호주 광산 구조상의 문제로 언젠가는 호주 홍수에 노출될 수밖에 없는 태생적 변수였다.

아직도 벌크시장에서 수급 조건이 개선될 기미를 보이고 있지 않고 있다. 지금은 지수 반등보다는 시장이 바닥을 다지는 이 기간동안 선사들의 현금흐름에 문제가 발생하지 않도록 하는 것이 관건이다.

현재 선사간의 경쟁이 심각하다. 화물없이 선박을 확보하려는 것은 위험한 발상이다.

이날 임종관 박사는 다시금 "지금은 불황의 부정적 여파보다는 불황기 제반조건을 도약의 기회로 활용하는 긍정적 시각이 필요하다"고 강조했다.

▷ 2. 선박금융 위축과 대응

현재 선박금융은 악순환에 빠져있다. 이에 우리나라는 선박금융의 사이클을 선순환 사이클로 전환해야 한다.

현재 해운시황이 어렵기 때문에 선박금융 역시 위축되어 있는 상태이다.

은행으로서도 선박금융 부문은 결코 작은 시장이 아니다. 전세계 뿐만 아니라 우리나라에서도 선박금융시장은 가볍게 넘길 수 없는 큰 시장이다. 해운으로서의 지속적으로 발전을 모색할 수 있는 가장 중요한 사안이다.

두 당사자가 타이밍이 다르다고 해서 서로 서운한 관계로 지속하게 되면 선순환 사이클로 갈 수 없다.

또한 은행의 심사기준을 변경해야 한다. 선사의 심사기준을 모든 선사, 선박에 동일한 기준을 두어서는 안된다. 다각적으로 수익모델별로 선종별 포트폴리오 구성해야 한다. 이를 위해 해운업계와 금융업계 모두 지혜를 모아야 한다.

▷ 3. 유가 급등 영향과 대책

유가급등의 문제도 외항선사의 경우 어느정도 자구책이 있다. 하지만 연안해운 선사들은 유가가 급등되면 어떠한 대응책도 마련하기 힘든 상태이다.

유가급등에 대해 말하고 싶은 것 연안해운의 새로운 바람이 필요하다는 것이다. 이에 중요한 문제가 연안선사들의 공동구매 문제이다. 이는 추진하기 어려운 사항임에도 불구하고 꼭 필요한 사안이다.

이같은 경우 선박관리업체에 아웃소싱을 하게 되면 공동구매 문제가 해결될 것으로 보인다. 따라서 선박관리 전문화에 대한 긍정적 검토 필요하다.

▷ 4. 해상교통안전관리 선진화

선박량이 많아지고, 선박의 활동의 해상공간이 다양화 및 범위적으로 넓어지고 있다. 이에 따라 해양사고 및 인명피해 증가하고 있다.

이에 대해 해상교통에 대한 IT를 접목하여 e-네비게이션의 선도적 검토가 필요하다.

▷ 5. 선박관리 수요 급증과 대응

내항 뿐만 아니라 중소형 외항선사 또한 선박관리가 매우 중요하다.

선박을 유지관리하는데 많은 자금과 인력이 소요되며 시간 또한 투자되어야 한다.

기존의 선박관리 산업이 수익모델을 따라가는 모방산업으로 일삼아 왔지만 이제는 중소형 선사의 맞춤형 수익모델을 구축한 선박관리가 필요하다.

선박관리업은 가장 수요가 급증하는 산업이다. 특히 우리나라 잠재경쟁력이 우수한 산업으로 발전시킬 수 있을 것으로 생각된다.

▷ 6. 선화주 상생전략

대형선사와 대량화주의 장기운송계약 시장이다. 즉 한국해운의 대주주들의 문제이다. 이 문제가 복잡해지면 한국해운의 안정기반이 무너진다. 원심력 보다는 구심력을 발휘해야 한다. 상호 소탐대실의 우를 범하지 말아야 한다.

▷ 7. 북극해 항로 쟁점과 대응

북극해 항로는 최근 가장 많이 논의되고 있음에도 불구하고 의외로 업계는 소극적이다.

북극해 항로는 북유럽-동북아를 연결하는 운송 루트다. 시베리아 철도와 구별되는 루트다. 북극해 연안지역인 러시아 지역은 화물이 없다.

그런데 현재보다는 미래를 봐야한다. 북극해 항로 주위에 러시아, 미국, 캐나다가 있다. 최대 영토, 기술, 경제력, 군사력을 가진 나라다 잠재력이 있는 나라. 긍정적 검토가 필요하다.

컨테이너화 또한 이렇게 돈벌거라고 생각했느냐. 북극해 항로에 대해 신중하게 판단해야 한다.

▷ 8. 녹색해운 구현을 위한 선박수리 수요 증가와 대응

현재 선박 수리문제는 녹색해운 뿐만 아니라 지금 절실히 필요한 중요 문제이다. 현재 많은 대량의 선박 인도된 상태에서 노후선의 선박해체현상이 크게 나타나고 있지 않다.

노후선이 해체되어야 하는데 해체가 안되고 있다는 점이다. 노후선박의 수요가 급격히 나타나게 되면 우리나라의 수리조선소의 부재때문에 다량의 국부유출 뿐만아니라 수많은 시간 소요될 것이다. 수리조선소 문제는 긴급한 현안임을 간과해서는 안된다.

수리조선소에 있어 정부, 조선협회, 조선소, 해운

회사, 선주협회 등 관련 기관 및 단체가 지혜를 모아야 한다.

▷ 9. 연안여객선 혁신을 통한 해양관광 활성화

현재 연안여객선의 수요는 엄청나다. 여객시장이 엄청 커졌다. 일본관광객이 우리나라 섬을 돌아다니고 있다. 연안여객선은 이제 국내시장이 아니다. 해외시장으로 나아가고 있다. 환골탈퇴해야한다.

마침 위그선이라는 자극제가 생겼다. 주위를 환기시키고 있다. 때마침 국토해양부가 해양관광시대를 구현하기 위해 제도적으로 접근하고 있다.

대형여객선 및 위그선 확보를 통해 서비스의 다

양화와 수요를 흡수해야 한다.

▷ 10. 연안해운 온실가스 목표관리제 도입과 대응방안

온실가스 목표관리제 금년부터 시행되고 있다. 온실가스 목표관리제 지정업체로 선정될 경우 에너지 사용량을 줄이기 위해 자체적으로 보유선대를 감축하거나 선박운항을 줄이는 것이 불가피해진다.

이에 정부는 친환경 선박 및 초고속선박의 개발을 위한 R&D지원해야 할 것으로 판단되며 업계 또한 연안화물선 또는 연안여객선을 대상으로 온실가스 절감을 위한 인벤토리를 구축해야 한다.

국제해운회의소, 선박무장요원 탑승지지 M Polemis회장, 서방국가들의 해군 파병 촉구

세계상선대의 80% 가입된 단체인 국제해운회의소(International Chamber of Shipping, ICS)가 소말리아 해적으로부터 피해를 방지하기 위해 사설 보안요원의 탑승을 지지한다고 밝혔다.

ICS는 최근 30개국이 참여한 가운데 진행된 이번 집행위원회에서 해적피해 방지를 위한 입장을 발표했다.

이번 회의에서 ICS는 소말리아 해적으로부터 피해를 방지하기 위해 사설 보안요원의 탑승을 지지한다고 밝혔으며 최근 인도양에서 납치된 상선을 모선으로 사용하는 행위는 반드시 근절해야 한다고 주장했다.

이와 관련해 ICS의 M Polemis회장은 해적 근절

을 위해 군대나 사설보안요원의 탑승은 필요하며 기국정부와 보험업계의 승인이 필요하다고 전했다.

대부분의 선주협회 대표들은 700여명 이상의 선원이 납치된 인도양 해역에서 선주들은 이제 가능한 한 모든 방안을 강구하여 선원들을 보호할 필요가 있다고 주장했다.

하지만 일부 선주협회들은 일반적인 상황에서 사설 무장요원의 탑승은 권고하는 사항은 아니라고 반박하고 나섰다.

이에 M Polemis회장은 “해적퇴치는 각국 정부가 책임을 져야할 사항”이라며 “일부 해군파병을 망설이고 있는 서방국가들의 파병 증가가 이루어져야 한다”고 전했다.

현재의 해운불황 타계를 위한 다양한 대안마련 필요 해운업계 전문가들, 해운산업 재도약을 위한 견해 발표

지난 2월 18일 KMI가 선정한 한국 10대 이슈와 대응에 대해 각계 해운 전문가들이 모여 심도있는 패널토론을 진행했다.

이날 임종관 박사 발표에 이어 진행된 지정토론에서 해운인들 역시 현재의 해운불황을 인정하고 다양한 방안을 통한 해운산업의 재도약을 모색하기 위해 각자의 생각을 드러냈다.

다음은 지정 패널들이 발표한 주요내용이다.

▶ 임진수 KMI해양지식관리본부장

이번 발표에서 주요 이슈들은 다 정리된거 같다. 특히 현재 관심있는 바는 선박금융이다. 최근 해운시황 세미나에서 금융관계자들이 많이 참석하고 있다. 즉 과거 해운산업을 얘기하면 운송업으로만 이해했는데 이제는 해운산업에 대한 전체적인 생각이 틀이 변화하고 있다는 것이다.

영국이 해운강국으로 불리우는 것은 해운을 잘 아는 사람들이 많기 때문이다. 이 때문에 선박금융이 더 발달되었다고 생각한다.

현재의 해운시황은 불황이지만 'High Risk High Return' 이라고 했다. 지금이 해운시장에 투자할 적기로 보인다. 해운산업을 살리기 위해 투자가 필요하지만 금융업계에서도 해운산업은 너무나 매력적이고 좋은 투자산업이다.

지금은 많은 사람들에게 해운을 알려야 한다. 사람들의 관심이 모아지면 해운시장도 좋아질 것이다. 이같은 위기가 다양한 사람들의 관심을 끌어들이기 위한 좋은 기회라고 생각하자. 단순히 우리나라에만 국한된 제안이 아니라 글로벌 제안이라고 생각해야 한다. 해운은 어떤산업보다도 국제화된 산업이다.

임종관 박사는 선박금융에 있어 금융업체들이 심

사기준을 바꿔야 한다고 했는데 이에 대한 역발상이 필요한 것 같다. 금융업계에서 심사기준을 안바꾸면 돈을 벌수 있는 절호의 기회를 놓치는 것이다.

▶ 하영석 한국해운물류학회 회장

이번 주제를 두고 추가적으로 말하고 싶은게 있다. 해운시황과 관련해 선사의 선대구조가 개편되어야 할 것이다. 공급과잉될 수 밖에 없는 상황에서 선사들은 선대구조 개편이 절실한 상황이다.

또한 수리조선소 확보가 중요하다. 공급과잉된 조선소를 수리조선소로 변경하여 공급과잉된 선박을 해결해야 할 것이다.

추가적으로 LNG의 경우 시황은 괜찮아 보인다. 2020년까지 LNG시장은 확대될 것으로 예상된다.

아울러 해운기업 및 물류기업의 대형화 문제에 대해서도 고찰해야 한다. 기본적으로 해운기업의 덩치를 키우는 문제와 함께 물류기업의 세계화 필요하다.

마지막으로 관심을 가지는 것은 해운거래소가 만들어져야 한다. 현재 세계 5위 해운시장을 갖춘 우리나라의 위상을 생각할때 해운거래소를 설립하여 어떠한 기회가 왔을때 반드시 잡을 수 있어야 한다.

▶ 김영무 한국선주협회 전무

통상 4/4분기 벌크산업의 성수기이다. 하지만 이번 4분기는 호주 홍수로 인해 시장이 좋지 않다.

선주협회에서는 현재 벌크부문의 어려움이 있다는 것에 크게 인식하고 있다. 이에 국내 선사들의 협조도 중요하지만 한·중·일 동북아 주요 선사들 모여 함께 어려움을 인식하고 이를 개선할 수 있는 자리를 모색할 생각이다. 아울러 국제간의 협력을 도모하기 위해 ASF에 5개의 위원회가 있지만 추가

적으로 벌크위원회를 만들어 상호 의견을 나눌 기회를 만들 것이다.

선박금융의 역사는 80년대부터 시작하여 90년대 말 수출입은행, 2000년대 캐피탈사의 등장 등 꾸준히 확대되고 있다. 하지만 시중은행에서 과감히 도전을 하지 않고 있기 때문에 현재의 시장에서 새로운 금융체제가 필요하다. 지난해 부산시와 맺은 선박금융전문기관을 세운 바 있다.

해운인들은 금융을 모르고 금융인들은 해운을 모른다. 이에 지난해부터 선박금융전문인 양성을 위해 노력하고 있다.

해적문제도 간과해서는 안된다. 해적에 피랍되지 않기 위해 보안요원을 탑승시킬 것을 강하게 권고하고 있다. 보안요원을 1항해시 4만불 정도 지불하게 된다. 이에 관련부처와 협의하여 국내 무장 보안요원을 양성할 수 있도록 국가에 협력을 구할 것이다.

만약 국내인이 무장하여 선박에 승선할 수 있도록 할 경우 1항해시 2만불 정도 소요될 것으로 추산된다.

선화주 상생방안에 있어서는 아직까지도 선주의 노력이 부족한 가 보다. 선사들은 화주가 원하는 양질의 서비스를 제공하는 것이 임무라고 생각한다. 화주들 입장에서도 경제성만 초점을 맞추지 말고 안정성에 초점을 맞춰달라. 대량화물들은 국가 전략물자라는 것을 잊으면 안된다.

북극해 항로는 새로운 시장이다. 선점해야하는 시장이다. 좋던 싫던 지리적 이점을 활용하여 선점해야 한다.

대형 수리조선소를 정부에서 부산신항에 설립할 것으로 알고 있는데 이를 빨리 시행했으면 좋겠다. 과거 수리조선소에서 신조조선소로 변경한 조선소들이 다시금 수리조선소로 돌아왔으면 하는 바람이다.

▶ 전기정 국토해양부 해운정책관

그동안 2008년부터 불어닥친 해운불황을 잘 이겨내다가 올 연초부터 대외적인 변수로 인해 지금 안좋은 상황이 매우 안타깝다. 시황이 악화된 부분

된 부분과 함께 해적들의 선박 피랍, 기후적 악재들이 혼재하고 있다.

최근 법정관리를 신청한 대한해운에 대해서도 국내외적 파급효과를 깊이 인식하고 있다. 이 때문에 통상적인 절차보다 10일 정도 앞당겨 조속히 해결하려고 하고 있다. 이는 대한해운 하나의 문제가 아니라고 생각된다. 이번 대한해운 사태로 인해 외국 해운기업에서 우리나라를 보는 시각도 고려해야 할 것이다. 정부에서는 금융권에게 해운산업의 경우 불황기에 보듬어 줘야 호황기에 결실을 이룬다는 뜻을 피력하고 있다. 금융권에서 대출금 회수라든지 등의 후속적 문제에 잘 풀수있도록 유도하겠다.

인력양성에 있어 근본적으로 해양대 정원을 늘리는 방안이 있지만 단기적으로 양성방안을 고찰할 것이다.

금융의 역할이 선제적 투자뿐만 아니라 화물 창출 영업다각화에서 성장 가능성을 큰 부분을 차지한다. 정부의 역할은 시장 초입의 리스크를 감안하여 새로운 시장에 진입할때 정부가 섀빙선의 역할을 하는 것이라고 판단된다. 정부가 앞으로 이끌어 주면서 선박금융에 있어 정책적인 제도에 심혈을 기울일 것이다.

외국적 선사들에게 독점되어 있는 초중량화물에 대해서도 국내 선사들이 기술 축적이나 경영 노우를 쌓아가면 충분히 생산가능하다고 생각한다.

북극해 항로의 경우 현대상선, 한진해운, STX팬오션 인식을 같이 해 내년도 시범운항에 들어갈 것으로 보인다. 이 경우 러시아 항로 통과를 해야 하기 때문에 해운회담을 통해 풀어나갈 것이다.

선박관리업 아웃소싱이 필요하고, 이를 집중적으로 육성할 계획이다. 이를 통해 청년실업률을 낮추고 일본에서 우리나라 해기사에 대한 신뢰가 높기 때문에 기대되는 산업이다.

해운산업은 바다가 존재하는 한 영원히 지속가능한 산업이다. 다만 시장환경에 따라 변화하는 바가 클 뿐이다. 이에 정책적인 아이디어에 대해 꾸준히 생각할 것이다.



한중일 3국 컨물동량 700만개 육박 전년대비 12.4% 증가한 691만개 수송

2010년 한중일 3국간 컨테이너물동량이 691만 TEU로 700만TEU에 육박했다.

한국근해수송협의회(한일항로), 황해정기선사협의회(한중항로), 일본 해운동맹사무국(SCAGA=일중항로) 등 3국을 관할하는 해운협의체에 따르면 지난해 한중일간 협의체선사들이 실어나른 컨테이너개수는 전년대비 12.4% 증가한 691만 7,547TEU에 달했다. 한중일 3국간 컨테이너수송량은 2007년 699만 7,934TEU로 700만TEU를 코앞에 두고 글로벌

금융위기가 발생하면서 2008년에는 2.5% 감소했으며, 2009년에도 9.8% 감소했었다.

항로별로는 2010년 ▶한일항로가 20.3%의 높은 증가율을 보이면서 146만TEU를 수송했으며, ▶한중항로도 15% 증가한 246만TEU, ▶일중항로도 6.8% 증가한 298만TEU를 각각 수송했다.

그러나 2009년의 경우 물동량 감소폭이 워낙 컸다는 점에서 지난해 컨물동량은 2007년 수준을 회복하는 수준에 그쳤다는 평가다.

〈 한중간 컨테이너 물동량 〉

구분	2009년	2010년	증감	
			TEU	%
한국발	1,149,096	1,434,054	284,958	24.8
중국발	996,064	1,033,532	37,468	3.8
합계	2,145,160	2,467,586	322,426	15.0

〈 한일간 컨테이너 물동량 〉

구분	2009년	2010년	증감	
			TEU	%
한국발	679,212	819,146	139,934	20.60%
중국발	541,783	649,943	108,106	20.00%
합계	1,220,995	1,469,089	248,040	20.30%

〈 한중일 컨테이너 물동량 〉

구분	2009년	2010년	증감	
			TEU	%
한일	1,220,995	1,469,098	248,103	20.3
한중	2,145,160	2,467,586	322,426	15.0
일중	2,789,950	2,980,863	190,913	6.8
합계	6,156,105	6,917,547	761,442	12.4

2011년 한국 항만물류 10대 이슈와 대응 세미나 개최

KMI, 김병중 본부장 올한해 10대 항만물류 이슈 선정



올해 우리나라의 10대 항만·물류 이슈로 자유무역지역의 확대지정을 통한 항만배후단지 활성화, 적정 항만시설 확보와 터미널 하역료 인하경쟁, 항만 터미널의 임대료 체제 개선방향, 녹색항만 구축방안 등이 제기됐다.

지난 2월 18일 한국해양수산개발원(KMI)의 '2011년 KMI 해운항만물류 전망대회가 '2011년 현안과 대응'이라는 대주제 아래 코엑스 컨퍼런스룸 327호에서 개최됐다.

이날 KMI의 김병중 항만·물류연구본부장은 '2011년 한국 항만·물류 이슈와 대응방향'이라는 주제를 통해 올해 제시하고픈 10개의 항만·물류 이슈를 선정했다.

▷ 2011년 항만물동량 전망

현재는 2008년 말에 발생한 글로벌 금융위기의

영향에서 물동량 증가로만 봤을때 완전히 벗어난 것으로 보인다.

특히 지난해 국내 컨테이너 물동량이 전년인 2009년 대비 18.1% 증가하며 역대 최대의 실적을 기록했다.

예측 전문 기관에 따르면 올해 국내 GDP 증가율은 3.3%~5.0% 일 것으로 전망되며, 이들의 평균 값은 약 4.3%이다.

이같은 GDP 성장률과 물동량(총 물동량, 컨테이너 물동량) 증가율의 간계를 추정하여 올해 국내 항만물동량은 약 12억4,942만톤, 국내 컨테이너물동량은 약 2,112만TEU로 전망된다.

▷ 자유무역지대 확대지정을 통한 항만배후단지 활성화

자유무역지역의 패러다임이 변화되고 있다. 이제 자유무역지역이 금융·제조·물류·국제무역 등의 다기능 체제로 변환됐다.

또한 자유무역지역의 비관세효과를 극대화하며 경쟁우위를 차지하기 위해 특화산업체제로 바뀌고 있다.

아울러 항만을 중심으로 한 경제성장을 추진하기 위해 자유무역지역을 지속적으로 확대하고 있는 추세이다.

하지만 현재 우리나라는 자유무역지역에 외국인 투자유치가 저조하며 기능이 매우 단순한 것이 문제점으로 꼽힌다. 부산/광양항의 배후단지에 투자한 기업은 56개이나 제조 및 부가가치 물류기업은

매우 미미한 실정이다.

또한 우리나라의 자유무역지역은 부산, 광양, 인천, 평택, 포항항 등 5개 지역에 2억2,262만m²의 면적을 지정하고 있어 매우 협소한 실정이며 항만별 특화산업의 전략 또한 부진한 것이 사실이다.

이를 개선하기 위해서는 자유무역지역 활성화를 통해 항만물동량 창출의 선순환효과를 추진할 필요가 있다. 이에 자유무역지대의 확대 지정이 필요할 것으로 보인다.

항만별 FTA별 특화산업 전략을 수립해야 한다. 이는 FTA 효과를 최대한 활용할 수 있는 BIZ를 수립해야 한다.

이와 함께 비체제적인 기업유치시스템 개선 및 타켓마케팅을 추진해야 한다. 특히 기관별/지역별로 분리돼 있는 외국인 투자유치 기능을 통합할 필요가 있다.

▶ 적정 항만시설 확보와 터미널 하역료 인하경쟁

일반적으로 제기되고 있는 이슈는 컨테이너 부두 과잉 개발 및 적정하역능력이 과소하게 계상되었다는 점이다. 또한 선석 과잉 개발로 운영시간 하역료 출혈경쟁 심화로 인해 운영사의 손실이 발생하고 있다는 것이다.

항만시설 과잉 논란은 운영사의 수익성 저하와 운영사 간 유치물동량의 불균형이 근본원인이다. 다시 말해 과잉 경쟁으로 하역료가 점차적으로 하락하여 더 많은 물동량 유치가 운영사의 회생을 요구하고 있다.

이와 함께 부두운영주체 간 임대료 부담의 차이가 크게 발생하면서 시설사용료(하역료)의 출혈경쟁이 심화되고 있다.

이를 개선하기 위해서는 공정한 경쟁유도를 위한 부두임대료 체제의 개선이 필요하다. TOC 부두, 공사 및 공단부두, 민자사업 부두 간 임대료 부담 격

차를 줄일 수 있도록 임대료를 개선해야 한다.

또한 항만개발 계획기준으로서 적정하역능력 설정을 유지해야 하며 현행 시설 및 물동량 증가추이를 고려한 시설 개발이 지속적으로 이뤄져야 한다.

이에 정부는 항만하역능력 모니터링 시스템을 구축하고 항만이해자간의 협력적 거버넌스를 구축해야 한다. 운영사는 운영사 상호간의 정보를 공유하고 적정 하역료를 징수해야 한다. 선사 또한 적정 인가요금을 지불해야 한다.

▶ 항만건설(엔지니어링) 해외시장 진출 방안

1998년부터 2010년 사이에 해외건설 부문에서 항만건설 분야는 3.5%에 해당한다. 이는 우리나라 엔지니어링 기업의 해외사업에 대한 경쟁력이 부족하다는 것이다. 또한 경험부족으로 인해 해외로 진출하기 어렵다는 것을 말한다.

또한 해외진출은 위험도가 높다. 해외 항만건설의 경우 단순 시설 건설에 그치는 경우가 대부분이었다.

해외 건설사업은 경험의 축적이 있어야 한다. 이에 ODA(공적개발원조)연계 지원으로 해외 토목엔지니어링 분야의 개발조사사업의 지원이 있어야 할 것이다. 그렇다면 많은 위험도를 축소시키면서 정부 사업비로 진출할 수 있게 된다.

또한 해외에서 입찰에 참여할 때 유경험자로 많은 이득이 생길 것으로 보인다.

▶ 항만터미널 임대료 체제 개선방향

이제 항만터미널 임대료의 체제를 변경할 필요가 있다. 현재 국내 운영시간 출혈 가격 경쟁의 심화로 외국과의 경쟁보다 국내 항만 터미널 운영사간의 경쟁이 오히려 더 심하다.

특히 선석당 고정 임대료 제도 운영으로 터미널 운영사간 물동량 유치 경쟁은 항만시장에서 더욱

더 치열한 가격 경쟁 환경을 조성하고 있다.

이러한 우리나라 항만시장에서의 지나친 가격 경쟁은 선사의 교섭력을 강화하고 영세한 운영사를 양성함으로써 항만 터미널 운영사의 경쟁력을 약화하고 있다.

이에 터미널 임대제도의 개선이 요구된다. 우선 항만운송서비스 신고(인가) 요율의 준수 체제를 구축해야 한다. 터미널 운영사의 인가요율 준수 여부 관리제도를 구축하여 터미널 운영사의 인가요율을 준수할 수 있도록 유도해야 한다.

지나친 인하 경쟁을 막기 위해 하역요율 관리/감독 체계를 강화해야 할 것으로 보인다.

또한 공정거래 하에서 경쟁력 있는 터미널 운영사를 육성하여 터미널 운영사의 대형화를 유도해야 한다. 아울러 적정하역능력 이상의 화물 처리는 항만 전체 운영 효율성을 악화시키므로 이를 주의해야 한다.

이에 정부는 항만 운송사업법을 개정하여 항만 운송 서비스 신고 요율을 준수 감독 하여야 하며 신규 터미널 운영사 선정 기준을 마련하여야 한다.

▷ 글로벌 물류시장 10% 점유전략

우리나라 물류기업은 영세하고 물류선진국에 비해 글로벌화가 미흡하다. 또한 물류기업의 서비스 범주 제한으로 인해 해외 진출의 한계가 있다

국가적으로 해외물류산업을 진두지휘할 전담기구가 부재한 것이 현실이다. 해외사업 추진에 정부 지원 등이 가장 중요하다 하지만 이를 지원하기 위한 전문성, 지속성을 갖춘 전담기구가 필요하다

또한 물류기업의 해외 진출 촉진을 위해 마련된 국제물류투자펀드의 경우 공급자와 수요자의 높은 견해 차이가 발생하여 이로 인해 현재까지 국제물류투자펀드의 활용 사례가 전무하고, 민간 기업의 자금 조달의 어려움도 지속 중에 있다.

이에 해외진출 사업을 전담하여 추진할 수 있는 컨트롤 타워인 '가칭)국제물류전담기구'의 설립을 추진해야 한다. 이를 통해 국제협력기금과 연계하고, 국제물류투자펀드도 흡수하여 활용성을 제고해야 한다.

아울러 영세한 국제물류기업이 해외에 안정적으로 진출할 수 있도록 해외 진출을 희망하는 국내 제조기업과의 파트너 매칭 지원제도를 개발하고 이를 확대 추진해야 한다.

▷ 해양관광산업 활성화를 위한 크루즈 부두 개발

미래는 해양시대, 해양레저시대, 그러나 우리나라는 아직도 이에 대한 인식에 매우 미약한 실정이다.

정부에서는 현재 마리나 항만 개발 법령 제정, 제1차 마리나항만 기본계획 등 수립했음에도 불구하고 민간 투자가 저조하다. 또한 해양 관광관련 법적 제도가 미비하여 개발이 어려운 실정이다.

특히 연안과 섬의 접근성을 높여야 한다.

이를 위해 마리나 산업간 연계, 시너지 효과의 제고를 위한 클러스터화 전략을 수립해야 하며 다양한 해양레포츠 프로그램을 개발하고 운영해야 한다. 아울러 해양레저, 스포츠 활성화를 위한 관련제도 및 규제도 개선되어야 한다.

크루즈 산업의 경우 현재 크루즈 터미널이 입지할 구역이 항만법상 항만시설보호지구로 지정되어 있어서 입주가능시설이 제한적이므로 민간자본 유인을 위해서 항만보호시설지구의 해제할 필요가 있다.

또한 주변 경쟁 크루즈 터미널 분석을 통해 상품 차별화 전략을 세워야 하며 연안여객터미널의 관광 자원화를 추진해야 한다.

▷ 항만재개발 구축 방안

항만재개발과 관련하여 최근 이슈는 민간투자자



의 항만재개발 사업 참여의 어려움이다.

항만재개발사업은 항만법 제66조(비용부담의 원칙)규정에 의해 사업시행자가 전액을 부담토록 되어 있고, 일부 기반시설에 대해서만 국고보조나 용자가 가능해 사업시행자 및 민간사업자 등의 개발 주체는 투자에 따른 위험요소를 떠안아야 한다.

또한 정부의 재정투자 기준의 정립이 필요하다. 현재 항만재개발 관련 제도화된 재정지원 원칙이 없으며, 재정사업과 민간사업을 구분하는 체계적인 사업선정 원칙이 부재한 상황이다.

현재 3단계로 이뤄져 있는 지정절차에는 일부 평가항목 중복 및 사업 타당성, 경제성 평가 등의 계량적 평가기준이 결여되어 있기 때문에 항만재개발 대상항만의 선정에 필요한 명확한 지정기준의 확립이 필요하다.

이에 김범중 항만물류연구본부장은 “항만 기본계획 수립 시부터 민간기업 의견을 받아들이는 제도적 장치를 구축하여 민간투자자의 수익성을 고려한 기본계획 및 사업계획을 수립해야 한다”며 “수익성 확보를 위한 상업시설 면적의 확대 및 민간제안을 유도해야 한다”고 밝혔다.

또한 사업 대상지 선정에 있어 사전 경제성 분석 및 타당성 분석을 수행하여 대상항만 재개발 사업이 타당성이 있는지 확인 후 대상지를 선정해야 한다고 덧붙여 설명했다.

▷ 녹색항만 구축 방안

세계 최고 이슈는 기후변화이다. 이를 위해서는 녹색성장이 제일 필요하다. 항만물류분야도 예외는 아니다. 선진국 항만은 이산화탄소 제도를 자체적으로 만들고 있다.

국토해양부도 녹색항만을 위해 제도적으로 수립하려고 하고 있으나 아직까지 뚜렷한 제도가 없어 보인다.

현재 우리나라는 녹색항만 구축을 위한 기반여건이 미흡한 것이 사실이며 항만분야 이산화탄소 감축목표를 위한 법률적 근거 또한 없는 상태다. 또한 국내 자원순환형 항만 관련 기술이 부족한 면도 간과할 수 없다.

저탄소 녹색항만 구현을 위해 여러가지 제도 중 가장 시급하게 마련되어야 할 제도는 항만에서 발생하는 이산화탄소 배출량을 정확하게 산정하는 것이다. 이에 이산화탄소 배출에 관한 통계를 마련해야 할 것이다.

또한 항만분야의 이산화탄소 저감을 위해 가장 바람직한 방향은 관련 기업, 기관 등이 자발적으로 참여하게 유도하는 것이다. 그러나 이산화탄소 배출 저감은 필연적으로 비용을 수반하기 때문에 자발적인 참여가 어려울 수 있다.

▷ 미래 항만의 역할과 개발방향

항만은 물류터미널로서의 기본기능을 넘어서 국가산업을 견인하기 위해 물류 제조, 조립/가공/유통업과 더불어 국제금융, 정보, 첨단 R&D 등 서비스업과 연계가 강화되는 ‘물류 비즈니스 클러스터’의 개념으로 발전하고 있다.

한발 더 나아가 항만배후권역은 IT와 융합된 첨단도시, 관광/레저의 중심이 될 수 있는 해양관광도시 등 ‘미래 복합생활공간’로서의 역할이 부각될 전망이다.

이에 항만별 특성을 고려한 항만개발과 함께 선택 및 집중 전략을 펼쳐야 한다. 또한 항만 기본계획의 공간적 범위를 재조정하여 종합적인 미래 항만 개발계획을 수립해야 한다.

아울러 녹색성장을 위하여 세계 그린포트 정책에도 부합되는 항만개발을 추진하여야 한다.

국적정기선사 선복률 증가세 계속

100대 정기선사 중 국내선사 9개 포진

2월 현재 한진해운의 보유 선복량(사선+용선)이 50만TEU에 육박한 것으로 나타났다.

2월 7일 프랑스 AXS-Alphaliner에 따르면 한진해운의 보유 선복량은 총 49만6,165TEU로 집계됐다. 이는 국적선사가 보유한 선복량인 96만 1,862TEU 대비 무려 51.5%로 절반 이상을 차지하는 수치다.

특히 한진해운의 경우 올해 2월의 49만 6,165TEU의 보유 선복량은 전년동월의 42만 7,720TEU의 보유 선복량 대비 1년새 무려 6만 8,445TEU의 선복량이 증가했다. 수치상으로는 16%이다.

현대상선 또한 2월 현재 30만848TEU의 선복량을 보유하며 국적선사 총 보유 선복량 대비 31.2%의 점유율을 보이고 있다.

지난해에 이어 올해에도 눈여겨볼 점은 중견선사의 성장세이다. 특히 1년새 급증한 중견선사의 선복량은 향후에도 지속될 것으로 예상되고 있다.

특히 1년새 고려해운과 남성해운, 흥아해운, 양해해운의 급격한 증가세가 눈에 띈다.

2월 현재 고려해운의 보유 선복량은 4만 8,145TEU로 전년동월대비 27.70% 증가했으며 남성해운은 올 2월 1만8,283TEU로 전년동월대비 무려 37.75% 선복량이 증가한 것으로 조사됐다.

흥아해운과 양해해운 또한 올 2월 각각 1만 8,020TEU 및 1만306TEU의 선복량을 보유하며 1년새 20%를 웃도는 선복량 증가를 보였다.

STX팬오션과 장금상선, 천경해운은 견고한 증가세를 유지하고 있다.

2월 현재 STX팬오션의 보유 선복량은 4만 295TEU로 전년동월대비 18% 달하는 증가율을 나

타냈으며 장금상선은 2만3,078TEU의 선복량으로 전년동월대비 16.46%의 선복량 증가를 보였다. 천경해운 또한 2월 현재 6,722TEU의 보유 선복량으로 전년동월의 6,136TEU 대비 10%에 달하는 선복량 증가를 나타냈다.

〈세계 컨선복량 100대 선사〉

2011년 2월 7일 기준.			10년 2월 1일 기준.		
Rnk	Operator	TEU	Rnk	Operator	TEU
1	Maersk	2,150,310	1	Maersk	2,047,324
2	MSC	1,922,497	2	MSC	1,520,830
3	CMA CGM	1,229,714	3	CMA CGM	1,031,503
4	Evergreen	606,090	4	Evergreen Line	553,399
5	Hapag-Lloyd	598,238	5	APL	537,854
6	CSAV	588,656	6	Hapag-Lloyd	489,944
7	APL	584,531	7	COSCO	453,366
8	COSCO	549,667	8	CSCL	447,665
9	한진해운	496,165	9	한진해운	427,720
10	CSCL	462,203	10	NYK	409,137
11	MOL	392,259	11	CSAV	358,062
12	NYK	377,987	12	K Line	341,037
13	Hamburg Süd	371,644	13	OOCL	339,810
14	OOCL	352,477	14	MOL	339,673
15	K Line	334,007	15	Zim	313,923
16	Zim	323,850	16	Yang Ming	308,664
17	Yang Ming	322,091	17	Hamburg Süd	306,543
18	현대상선	300,848	18	현대상선	283,550
19	PIL	261,828	19	UASC	200,415
20	UASC	217,872	20	PIL	195,871
29	고려해운	48,145	28	고려해운	37,701
32	STX팬오션	40,295	31	STX팬오션 (컨)	34,158
48	장금상선	23,078	47	장금상선	19,816
54	남성해운	18,283	54	흥아해운	14,574
56	흥아해운	18,020	56	남성해운	13,273
71	양해해운	10,306	73	양해해운	8,501
87	천경해운	6,722	88	천경해운	6,136

〈출처: AXS-Alphaliner〉