

국토 해양부, 선박투자회사법 개정 추진 규제완화에 따른 민간선박 펀드 활성화 기대

국토해양부(장관 정종환)의 규제완화로 민간선박 펀드가 활성화될 것으로 보인다.

국토해양부는 선박투자 활성화를 위해 전문투자자들로만 구성된 펀드에 대하여 규제를 완화하고, 선박펀드 운영과정에서 나타난 일부 미비점을 정비하고자 선박투자회사법을 개정한다고 밝혔다.

전문투자자의 대선의무(2년 이상 선박대여 의무화) 완화 등을 담은 선박투자회사법 일부개정법률(안)은 2011년 1월13일부터 입법예고하며, 이번 개정된 주요내용은 다음과 같다.

▷ 선박건조매입 후 추가주식 발행금지 규정 완화

현재 선박투자회사법상 선박펀드는 선박확보 후 추가 자금소요가 없다고 보고, 기존 주주보호 등을 위해 추가주식 발행을 금지하고 있다.

하지만 시황악화, 운임급락 등으로 용선료가 정상 수취되지 않아 선박운항을 위한 최소자금 조달이 어려워질 경우 선박운항 중지에 따른 추가 부실 우려가 있었다.

이에 따라 이번 개정법률(안)은 이러한 점을 보완하여 펀드의 조속한 정상화를 위해 최소비용 조달이 필요한 경우 주주총회 결의를 거쳐 추가주식을 발행할 수 있도록 개선했다.

▷ 전문투자자, 대선의무 기간 및 계약체결시점 완화

투자자 보호를 위한 2년 이상의 대선의무(법§26

①)가 매각시점의 자유로운 선택을 통해 매각차익을 얻고자 하는 전문투자자에게는 오히려 제약요인으로 작용하고, 신조선 펀드는 인도시점(펀드설립후 약 2년) 시황을 예측하여 미리 대선계약을 체결토록 하고 있어, 투자자-용선주간 시황예측이 엇갈릴 경우 펀드 구성부터 애로가 있었다.

이번 개정법률(안)에서는 이러한 불합리한 점을 개선, 대선기간을 단축(2→1년)하고, 신조선 펀드 대선계약 체결시점도 완화(펀드인가 시점 → 선박인도 예정일로부터 30일 이전)하였다.

다만, 전문투자자들로만 구성된 펀드로 한정하여, 위험 인지 및 부담능력이 낮은 일반투자자가 참여하는 펀드는 현행 선박투자회사법상 투자자 보호 장치를 유지할 예정이다.

▷ 금융기관 출자승인 규정 적용 배제

선박투자회사가 주식회사라는 점에서 금융기관이 일정 규모 이상 투자시 관계당국의 승인을 받도록 하고 있다.

위에서 말하는 일정 규모 이상이란 금융산업의 구조개선에 관한 법률? §24①, 의결권 있는 타사 주식의 100분의 5 이상을 소유하면서 사실상 지배하거나, 100분의 20 이상을 소유하는 경우를 말한다.

선박투자회사는 명목상 회사(paper company)인 만큼 타사 지배목적 투자로 볼 수 없음에도 금



용기관의 선박펀드 20% 이상 투자에 하나의 제약 요인으로 작용했다.

개정법률(안)은 이러한 점을 반영, 금융기관의 펀드 투자가 활성화될 수 있도록 출자승인규정 적용 배제를 명문화했다.

한편 국토해양부는 이번 법률 개정으로 투자에 전문성을 가진 전문투자자에게 과도한 규제로 인식되어 오던 규제가 완화되고, 제도운영상 일부 미비점이 정비될 경우, 선박펀드가 활성화되고 국적

선대가 증가하여 해운산업의 국제경쟁력 제고에 크게 기여할 것으로 기대하고 있다.

이번 개정안에 대한 의견은 입법예고 기간(10.1.13~10.2.7) 중 국토해양부 해운정책과(Tel.02-2110-6370,6369)로 제출하면 되며, 개정안은 국토해양부 홈페이지(<http://www.mltm.go.kr>) 정보마당-법령정보-입법예고란에서 찾아 볼 수 있다.

부산 신항 북항재개발에 예산 조기집행

부산항건설사무소는 부산항 신항과 북항재개발 등 항만건설에 정부 예산 3,884억원을 투입, 이 가운데 65%에 해당하는 2,528억원을 상반기에 조기 집행한다고 밝혔다.

이 중, 부산항 신항에는 2,794억원을 들여 초대형선 입항을 위한 중심준설, 옹동지구 배후단지조성 등을 계속하여 추진하고, 중심준설에서 발생하는 준설토의 투기를 위해 수도·연도 전면 해상에 신규투기장 조성사업을 발주할 예정이다.

부산북항 재개발사업은 정부재정분으로 300억원을 추가 확보하여 국제크루즈 및 여객부두 등 접안시설 축조공사를 착공함으로써 현재 시행중인 외곽시설 축조공사와 함께 북항재개발사업 활성화

를 위한 선도 사업이 본격적으로 추진되게 된다.

또한 감천항에는 통항선박의 안정성을 도모하고, 항내 정온도를 확보하여 수산물수출가공 선진화단지 등 활성화를 위해 방파제 축조공사를 착수할 예정이다.

특히, 도심지 교통난 완화를 위해 건설중인 북항대교 및 영도통과도로, 천마터널 등 해안순환도로의 건설사업비 400억원을 상반기 중 조기에 국비 지원할 계획이다.

한편 부산항건설사무소는 예산의 조기집행을 위해 계속사업은 이달 중에 계약을 체결하고 신규사업은 계약절차 기간을 단축하여 오는 3월에 착수할 계획이라고 전했다.

2011년 신조선 발주량 전년대비 4%증가 전망

경기회복 및 해상물동량 증가 기대로 선박량 증가 전망

올해 신조선 발주량은 잠재 불안요인에도 불구하고, 전세계 경기회복 및 해상물동량 증가에 따른 해운·조선시황 회복추세에 힘입어 2010년(3,380만 CGT)보다 약 4% 증가한 3,500만CGT에 달할 것으로 지식경제부(장관 최중경) 및 한국조선협회(회장 오병욱)는 전망했다.

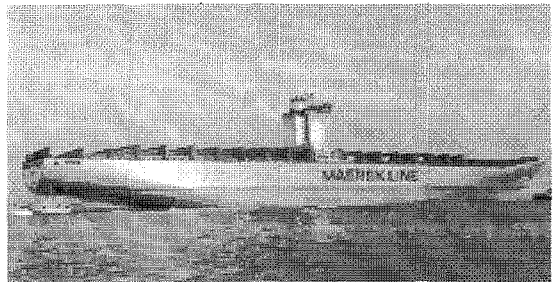
잠재 불안요인으로는 선박공급 과잉 및 미국 경제 더블딥 우려, 유럽 재정위기 확산가능성 등이 꼽혔다.

선종별 수요전망은 공급과잉 우려, 중국 변수, 세계 석유수요 등에 따라 명암이 교차될 것으로 예상된다.

벌크선은 과잉공급, 동아시아 원자재 수입효과

감소 등으로 부진, 탱커는 단일선체선박 퇴출(2011년부터) 등으로 중립적으로 전망됐다.

컨테이너선은 세계경기 회복, LNG선은 고유가로 연평균 5.2% 수요증가 예상, 해양플랜트 역시 고유가로 연평균 5.7% 수요증가 예상되는 등 낙관적일 것으로 예상됐다.



〈 2011년 선종별 수요 전망 및 변수 〉

선종	내년도 변수
벌크선 (부진)	- 중국을 포함한 동아시아 원자재(철광석, 석탄) 수입효과 감소 - 이상기온 등을 통한 톤마일 효과, 체선현상 등
탱커 (중립)	- 단일선체 선박 퇴출에 따른 신조선 대체수요 존재 - 금융위기 이후 벌크보다 긴 침체기간, 중소형선 발주회복 지연 - 전세계 석유수요 증가, 중국의 석유수입처 다변화
컨테이너선 (낙관)	- 얼라이언스를 통한 노선합리화, 선속감속에 따른 선박량 흡수 - he선종대비 선박량 증가 효과 미미, 글로벌 경기회복
LNG선 (낙관)	- '22년까지 연평균 5.2% 수요 증가율 예상('13~'19년 연평균 37척 수요 예상) - '09년 발주실적 전무, '10년下 발주재개, '12년 수요정상화 전망
해양플랜트 (낙관)	- '08년 드릴쉽 대량발주에 이은 FPSO의 발주 지속 전망 - '22년까지 연평균 5.7%의 높은 수요증가 기대 - '19년까지 매년 150기가 넘는 수요 예상('10~'19년 연간 FPSO 10~22기, 드릴쉽 3~14기 수요전망)

2010년 컨테이너 역대 최고 실적 기록

부산항 전년대비 18.4% 증가한 1,418만TEU 기록

지난해 국내항만 컨테이너 물동량(추정)이 1,932만9,000TEU를 기록했다. 이는 지난 2009년의 1,634만1,000TEU에 비해 18.3% 증가한 것으로, 역대 최고 실적을 기록한 2008년의 1,792만7,000TEU에 비해 7.8% 증가한 것으로 나타났다.

지난 1월 4일 국토해양부에 따르면 지난 2009년 하반기부터 회복세를 보이던 실물경제가 2010년에 본격적으로 성장함에 따라 수출입화물(1,233만3,000TEU)과 환적화물(661만9,000TEU)이 각각 전년도에 비해 18.9%, 15.7% 증가했다고 밝혔다.

특히, 연안화물의 경우 37만6,000TEU로 전항보조금 지급 등 녹색성장을 위한 연안해운 활성화 노력에 힘입어 48.5%의 괄목할 만한 증가세를 기록했다고 전했다.

국내 최대 항만인 부산항의 물동량은 지난 2009년에 비해 18.4% 증가한 1,418만TEU를 기록했다.

한편, 전체 컨테이너 물동량 중 부산항의 점유율은 73.6%로 지난 2009년의 73.3%에 비해 소폭 증가한 것으로 나타났으며, 이는 부포선(부산-포항간 연안선) 등 부산항을 기항하는 연안해운 서비스가 확대됨에 따른 것으로 분석됐다.

광양항은 전년도에 비해 14.1% 증가한 206만6,000TEU를 기록하여 1998년 개항 이후 12년만에 200만TEU를 달성함으로써 국내외 선?화주에게 양질의 서비스를 안정적으로 제공할 수 있는 기반을 다진 것으로 평가됐다.

지난해 인천항은 전년인 2009년 대비 19.6% 증가한 188만7,000TEU를 기록했으며 수출입화물이 전체 물동량 대비 96.4%를 차지하고 있어 수도권 관문항으로서 위상을 확고하게 다져나가고 있다는 평가다.

한편 2010년 12월 전국 항만 물동량은 전년 동월에 비해 10.8% 증가한 171만8,000TEU를 기록하여 역대 월간 최고 실적인 2010년 5월의 171만6,000TEU를 넘어선 것으로 추정된다.

이에 국토해양부 관계자는 “실물경제가 회복하면서 수출입화물이 18.9%로 증가하고 국내 항만의 경쟁력 제고 및 물동량 유치 노력에 힘입어 환적화물이 15.7% 증가하면서 역대 최고 실적을 기록할 수 있었다”며 “2011년에는 항만 컨테이너 물동량 2천만TEU 시대로 진입할 수 있을 것으로 기대된다”고 밝혔다.

〈 전국항만 컨테이너 물량(추정) 〉

(단위 : 만TEU,%)

구분	'09.12월	'09.1~12월	'10.11월	'10.12월	'10.1~12월	전월	전년대비	
						전년	동월	누계
전체	155	1,634	165	172	1,933	4.1	10.8	18.3
수입	49.7	512.8	53.1	58.5	615.9	10.2	17.8	20.1
수출	49.5	524.2	53.7	54.5	617.4	1.5	10.2	17.8
환적	52.3	571.9	54.2	54.7	661.9	0.9	4.6	15.7

2010년 해양오염사고 전년대비 30% 증가

기름 유출량 전년대비 6.6배 증가한 251kl 기록

남해지방해양경찰청(청장 김충규)에 따르면, 2010년 해양오염사고 건수가 전년도 대비 30% 증가한 165건이 발생했고, 유출량도 약 6.6배 증가한 251kl로 집계됐다고 밝혔다.

지난 해 오염사고는 과거 5년 평균 167건과 비슷한 165건이 발생했으며, 이는 2009년과 비교해 30%(38건) 증가한 것으로 해양종사자들의 유류이송, 취급 부주의에 의한 사고가 전체 59%(98건)를 차지했다. 오염물질의 유출량도 전년도에 비해 늘어났는데, 이는 유조선의 충돌사고와 어선의 화재사고 증가에 따른 것으로 나타났다.

- ▶ 통영해역 유조선에 의한 사고 2회 : 휘발유 87kl, 병카-C유 38.5kl 각각 유출
- ▶ 여수해역 유조선에 의한 사고 1회 : 유해물질 등 19.1kl 유출

- ▶ 제주해역 어선 화재에 의한 사고 2회 : 경유 27kl, 경유 18kl 각각 유출

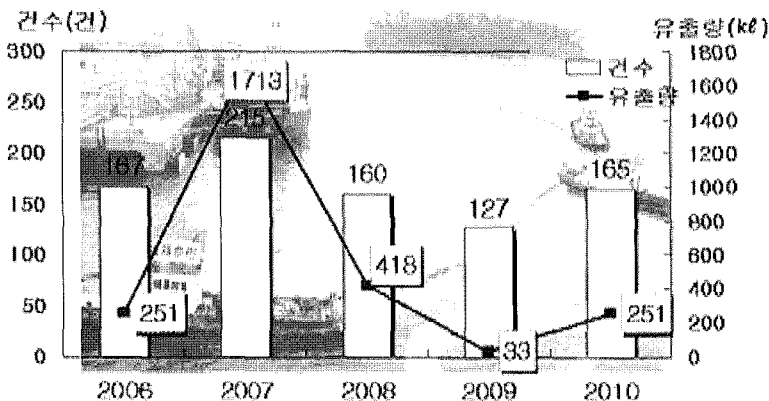
또한, 어선에 의한 사고 건수(77건, 46%)가 전년도(63건)에 비해 증가했으나, 기름적재량이 소량이고 경질유인 관계로 유출시 빠른 시간 내 증발되어 해양환경에 미치는 피해는 적었던 것으로 나타났다.

지난해 기름 유출량은 2009년 대비 약 7배 가까이 증가했으나, 기름을 제거하는 방제작업에 사용된 유흡착재 등의 방제 폐기물은 67% 감소했다.

해역별로는 남해 165건(251kl), 서해(인천 포함) 102건(254.4kl), 동해 62건(95.5kl) 순으로 발생했으며, 비교적 선박의 통항량과 어업활동이 활발한 남해지역에서의 사고 빈도가 높은 것으로 나타나 예방활동을 강화할 필요가 있는 것으로 분석됐다.

올해는 회복된 경제가 상승기류를 타면서 해상 물동량이 증가되고 그에 따라 선박 통항량이 늘어날 것으로 예상되며, 아울러 태풍 등 기상이변 등으로 대형오염사고 발생 위험도가 높아질 것으로 전망돼 남해지방해양경찰청에서는 지방청을 중심으로 한 방제지휘체계를 확립하고, 방제능력을 강화하는 등 해양오염사고 대비, 대응 태세 확립에 만전을 기해 나갈 예정이다.

최근 5년간 해양오염사고



커피탈 소유 선박톤수 237만 GT 돌파

작년 9월 대비 10% 가량 급성장, 산은커피탈 최대

5개월 사이 산은커피탈의 소유(Registered owner)톤수가 100만G/T를 넘어섰다.

2011년 1월 현재 산은커피탈의 보유선박은 총 53척이며 보유톤수로는 108만4,985G/T로 나타났다.

이는 지난해 9월 98만7,905G/T에서 9만 7,080G/T가량 증가한 것으로 수치상 9.83% 증가했다. 보유선대 또한 지난해 9월 50척에서 3척이 증가했다.

반면 신한커피탈은 산은커피탈의 증가된 모습과 대조적으로 보유선대 및 보유톤수 모두 감소한 모

습을 보였다.

1월 현재 신한커피탈의 보유선대는 총 58척으로 지난해 9월 62척 대비 4척이 줄어든 것으로 조사됐다. 또한 보유톤수로는 1월 현재 82만661G/T로 지난해 9월 87만3,015G/T 대비 5만2,354G/T 감소했다.

외환커피탈은 보유선대 및 보유톤수에 있어 지난 5개월간 아무 변동이 없는 것으로 나타났다. 외환커피탈의 보유척수는 총 13척으로 보유톤수는 32만6,617G/T이다.

두산커피탈의 경우 1월 현재 보유선대는 6척으로 조사됐으며 총 9만9,025G/T의 선복을 보유하고 있는 것으로 나타났다.

특히 주목할 점은 한국커피탈이다. 1월 기준 한국커피탈의 보유선대는 총 7척으로 조사됐다. 보유톤수 또한 4만2,020G/T로 나타났다.

한편 1월 현재 커피탈사 보유하고 있는 소유선대는 총 137척이며 보유톤수로는 237만3,308G/T인 것으로 집계됐다. 이는 지난해 9월 보유척수 대비 6척 증가한 것이며 보유톤수는 10만5,131G/T증가했다.

〈 커피탈사 소유선대 변동현황 〉

구 분		2011년 1월	2010년 9월	증감비율 (척, %)
산은커피탈	소유선대 척수	53	50	3
	G/T	1,084,985	987,905	9.83
신한커피탈	소유선대 척수	58	62	-4
	G/T	820,661	873,015	-6.0
외환커피탈	소유선대 척수	13	13	0
	G/T	326,617	326,617	0.0
두산커피탈	소유선대 척수	6	6	0
	G/T	99,025	99,025	0.0
한국커피탈	소유선대 척수	7	-	-
	G/T	42,020	-	-
증 계	소유선대 척수	137	131	6
	G/T	2,373,308	2,268,177	4.64

(출처 : 쉬핑데일리 자체조사)

한 · 중 · 일 벌크선대, 전 세계 24% 차지

세계 20대 해운국중 10개국 절반이 해당

우리나라와 중국, 일본의 벌크선대가 전세계에서 차지하는 비중이 24%에 달하는 등 전세계를 압도하고 있는 것으로 나타났다.

Clarkson에 따르면 2009년말 기준 나라별로는 용선을 제외한 선박규모가 일본이 689척 6,291만 2,746DWT(세계 점유율 13.2%)로 1위를 차지했고, 이어 중국 539척 3,548만 8,594DWT(점유율 7.4%)로 2위, 그리스가 284척 2,982만 6,088

DWT(6.3%)로 3위를 각각 차지했다. 우리나라는 143척 1,531만 6,109DWT(3.1%)를 보유하고 있다.

이에따라 한중일 3국이 보유하고 있는 벌크선대는 1,371척 1억 1,371만 7,449DWT(점유율 23.7%)에 달했다.

선사별로는 중국 COSCO가 총 340척 총 2,349만DWT의 선박량 확보해 1위를 굳건히 지켰으며 뒤이어 NYK가 180척, 1,534만DWT의 선박량 확

〈 세계 상위 벌크선사 소유선복량(2010.3월 기준) 〉

순위	선사	척수	DWT	점유율(%)	국 가
1	China Ocean (COSCO)	340	23,497,656	4.9	중국
2	Nippon Yusen Kaisha	180	15,347,078	3.2	일본
3	Mitsui O.S.K. Lines	154	14,272,036	3.0	일본
4	Kawasaki Kisen	107	12,037,519	2.5	일본
5	Zodiac Maritime Agy.	48	7,115,347	1.5	영국
6	Cardiff Marine Inc.	58	6,150,832	1.3	그리스
7	China Shipping Group	156	5,663,630	1.2	중국
8	Shoei Kisen K.K.	50	4,995,996	1.0	일본
9	K. G. Jebsen	90	4,426,164	0.9	노르웨이
10	General Ore Corp.	18	4,416,033	0.9	미국
11	BW Ltd.	17	4,405,313	0.9	싱가포르
12	HOSCO	28	4,243,373	0.9	중국
13	Angelicooussis Group	26	4,231,121	0.9	그리스
14	Hanjin Shpg Co.	33	3,919,093	0.8	한국
17	STX 팬오션	53	3,415,017	0.7	한국
19	대한해운	22	3,038,847	0.6	한국
22	창명해운	21	2,848,858	0.6	한국
세계 합계		7,491	476,202,757	100	

(자료) Clarkson Shipping Review Database, Spring 2010



보해 벌크선 보유 순위 중 2위를 차지했다.

뒤이어 MOL이 총 154척, 1,427만DWT의 선복량을 보유해 3위를, K-LINE 107척 1,203만 DWT의 선복량을 보유해 4위를 차지한 것으로 나타났다.

우리나라의 경우는 한진해운이 14위로 33척 391

만DWT를 기록했고, STX 팬오션이 53척 341만 DWT로 17위를 차지했다.

이어 대한해운이 22척 303만DWT로 19위, 창명해운이 21척 284만DWT로 22위, 현대상선이 14척 209만DWT로 36위를 각각 기록했다.

선박계선량 성수기 대비 감소

비운항선주들의 컨테이너선 계선율이 정기선사들보다 80% 이상 높은 것으로 나타났다.

최근 알파라이너에 따르면 정기선사들은 93척가량의 컨테이너선 운항을 중단하거나 대선을 통해 선복량을 조절중이며 대다수 선대는 2,000TEU 이하급 인 것으로 나타났다. 그러나 정기선사들의 선박계선량은 총 18만1,000TEU로 비운항선주들의 계선량 14만5,000TEU을 상회했다.

이는 정기선사 계선선박중에서 총 16척이 5,000TEU 이상을 기록하며 대형선대 비중이 높기 때문으로 분석된다.

또한, 상위 20개 대형선사들의 선박계선량은 전체 계선량의 40% 수준인 13만 6,000TEU를 기록했으며 이 수치는 전년도 동기에 기록한 74만TEU 대비 대폭 하락한 수준이다.

1월 기준, 현재 전체 선박계선량은 32만 6,000TEU로 지난 11월 이후 최저수준을 기록하고 있다.

한편, 극동아시아 국가들의 구정연휴가 다가오면서 성수기 시즌을 대비한 선사들의 선박확보가 늘어나면서 계선률이 감소하고 있는 것으로 나타났다.

7대 대기업 여수엑스포 독립기업관 참여

2012여수세계박람회(위원장 강동석)에 삼성, 현대자동차, SK, LG, 롯데, 포스코, GS 등 7개 대기업이 독립기업관에 참여한다. 2012여수세계박람회 조직위원회는 독립기업관 참여 기업 마감 결과 이들 7개 기업의 참가를 확정했다고 밝혔다. 조직위는 독립기업관 참가기업에게 2,000㎡의 기업관 건축 부지를 제공하고, 참여기업은 건축부터 전시 연출까지 모두 맡아 꾸미게 된다. 우리나라 최고의 대기업 기업관들이 인접해서 관람객을 맞는 만큼, 우수한 전시작품을 선보일 것으로 보인다.

조직위 관계자는 "우리나라 유수의 대기업이 일찌감치 독립기업관 참여를 확정된 것은 올림픽·월드컵과 함께 3대 글로벌 이벤트로 100개국 참여하고, 800만명이 관람하게 될 여수세계박람회에 대한 기대감이 반영된 것"이라고 밝혔다. 한편 조직위는 독립기업관에 이어 임대기업관에도 8개 내외의 해양관련기업, 첨단IT·녹색성장과 관련한 기업·단체의 참가를 추진할 계획이라고 밝혔다.

2010년 글로벌 운항선복량 14% 증가

TOP20 점유율 비중 79% → 83%로 증가

지난 2010년 한해동안 글로벌 20대 주요 정기선사들의 운항선복량 규모가 약 14%가량 증가한 것으로 나타났다.

최근 알파라이너 집계에 따르면 2011년 1월 기준 Top 20의 주요 정기선사 선복량은 1,230만TEU로 전년인 2010년 1월 기준의 1,080만TEU대비 13.9% 증가한 것으로 나타났다. 또한 2009년 1월 기준 선복량은 1,060만TEU로 집계됐다.

이에 따라 글로벌 총 선복량 규모에서 차지하는 TOP 20의 점유율 비중은 79%에서 83%로 증가한 것으로 나타났다.

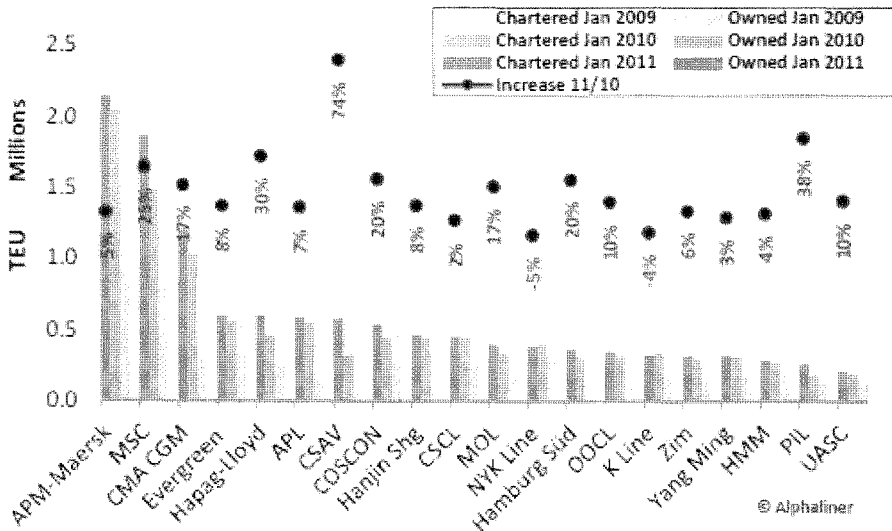
반면, 2011년 1월 기준 총 정기선(cellular 및 non-cellular선 포함) 보유 선복량은 전년 대비 8.5% 늘어난 1,480만TEU에 달한 것으로 집계됐다.

이 가운데 cellular선박수는 2010년 1월 대비 9.1%가량 늘어난 총 4,849척에 선복량 규모 1,427만TEU로 나타났다.

한편 2010년 1월 기준 20대 선사들의 계선선복량 규모는 전년 동월 기준 74만TEU에서 13만6,000TEU로 20%이상 감소했으며, 20대 선사들 가운데 일본 주요선사인 NYK 및 KLine을 제외한 18개 선사들이 운항 선복량을 증가시킨 것으로 나타났다.

특히, 세계 2위 선사인 MSC사의 경우 선복량이 총 선복량의 25%에 해당하는 37만5,000TEU가 증가해 가장 많이 증가했으며, 반면 CSAV의 경우 2010년 1월 33만3,000TEU에서 무려 74% 증가한 57만9,000TEU로 가장 큰 폭의 선복량 증가를 보였다.

Top 20 Carriers - Change in capacity operated Jan 2011 vs Jan 2010



© Alphaliner

정기 국적선사 선복량 전년대비 10.34% 증가 세계 100대 컨선사 가운데 9개 국내 선사 포진

1년 사이 국적선사의 보유선박량이 대략 10% 증가했다. 1월 4일 현재 국적선사의 보유 선복량은 92만7,169TEU로 전년인 2010년 1월 기준 84만 320TEU대비 10.34% 증가한 것으로 나타났다.

특히 지난 2010년 한해 사이 주목할 만한 점은 중견선사의 선복량 증가 추세이다.

우선 양해해운의 경우 올 1월 기준 8,456TEU의 선복량으로 전년인 2010년 1월 기준 5,345TEU 대비 무려 3,111TEU의 보유선복량이 증가하며 수치상 국적선사 가운데 가장 많이 증가한 58.20%로 조사됐다. 이같은 선복량 증가로 1월 4일 현재 프랑스 AXS-Alphaliner의 세계 컨테이너 선복량 100대 선사 가운데 74위를 차지하고 있는 것으로 나타났다.

고려해운은 1월 4일, 현재 선복량이 4만396TEU로 전년동월의 3만7,349TEU 대비 1만2,646TEU의 선복량이 증가한 것으로 나타났다.

주목할 점은 고려해운의 1년 사이 증가한 보유선복량 증가율이 현대상선의 1년 사이의 증가율보다 많다는 것이다.

현대상선의 1월 4일 기준 보유선복량은 28만 6,875TEU로 전년인 2009년 1월의 27만 4,529TEU와 비교해 1만2,346TEU 증가했다.

남성해운과 흥아해운 또한 2010년 한해동안 비교적 많은 선복량을 증가시켰다.

남성해운의 올 1월 보유선복량은 1만8,283TEU로 전년동월의 1만4,811TEU대비 3,472TEU의 선복량이 증가된 것으로 나타났다.

흥아해운은 올 1월 1만7,007TEU로 전년동월의 1만3,273TEU 대비 3,734TEU 선복량이 증가했다.

천경해운 역시 1년 사이 눈에 띄게 선복량이 증가했다. 올 1월 기준 천경해운의 보유선복량은 6,722TEU로 전년동월의 5,302TEU 대비 1,420TEU 증가하며 1년 사이 무려 26.78% 증가한 것으로 나타났다. 이같은 선복량 증가로 천경해운은 세계 컨테이너 선복량 100대 선사 가운데 87위를 기록하며 80위권내로 진입했다.

1월 4일 프랑스 AXS-Alphaliner에 따르면 한진해운의 보유선복량은 47만6,955TEU로 전년 동월의 43만4,852TEU 대비 4만2,103TEU의 선복량을 증가시킨 것으로 나타났다. 이는 전년동월의 선복량 대비 10%에 달하는 선복량이다. 순위상으로는 세계 컨테이너 선복량 100대 선사 가운데 전년동월과 같은 9위를 기록하고 있다.

STX팬오션은 1월 4일 현재 4만396TEU로 전년동월의 3만4,034TEU대비 6,362TEU의 선복량이 증가하며 수치상 18.69%의 선복량이 증가했다. 이같은 선복량은 세계 컨테이너 선복량 100대 선사 가운데 32위이다.

현재 세계 컨테이너 선복량 100대 선사 가운데 47위를 차지하고 있는 장금상선의 보유선복량은 2만2,480TEU이다. 이 선복량은 전년동월의 선복량인 2만825TEU 대비 1,655TEU 증가한 것으로 나타났다. 수치상으로 7.95%이다.

〈 세계 컨선복량 100대 선사 〉

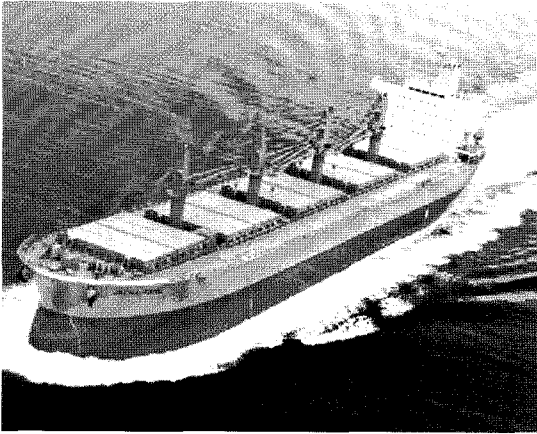
2011년 1월 4일 기준.		
Rnk	Operator	TEU
1	Maersk	2,147,831
2	MSC	1,863,449
3	CMA CGM	1,209,530
4	Evergreen	603,766
5	Hapag-Lloyd	596,774
6	APL	584,780
7	CSAV	579,296
8	COSCO	544,857
9	한진해운	476,955
10	CSCL	457,162
11	MOL	399,337
12	NYK Line	386,838
13	Hamburg Süd	370,851
14	OOCL	353,523
15	K Line	328,327
16	Zim	322,735
17	Yang Ming	322,091
18	현대상선	286,875
19	PIL	263,558
20	UASC	216,799
28	고려해운	49,995
32	STX팬오션 (컨)	40,396
47	장금상선	22,480
53	남성해운	18,283
57	흥아해운	17,007
74	양해해운	8,456
87	천경해운	6,722

10년 1월 8일 기준.		
Rnk	Operator	TEU
1	APM-Maersk	2,049,116
2	MSC	1,493,246
3	CMA CGM	1,032,344
4	Evergreen Line	559,023
5	APL	543,609
6	Hapag-Lloyd	458,176
7	COSCO Container L.	453,876
8	CSCL	450,337
9	한진해운	434,852
10	NYK	407,300
11	CSAV Group	343,776
12	MOL	342,727
13	K Line	342,299
14	OOCL	323,463
15	Yang Ming Line	312,962
16	Hamburg Süd Group	309,570
17	Zim	305,538
18	현대상선	274,529
19	UASC	196,237
20	PIL (Pacific Int. Line)	193,027
28	고려해운	37,349
31	STX팬오션 (컨)	34,034
46	장금상선	20,825
54	흥아해운	14,811
56	남성해운	13,273
89	양해해운	5,345
90	천경해운	5,302

<출처: AXS-AlphaLiner>

2010년 전 세계 중고선 거래금액 750억달러 기록

거래대상의 대형화·현대화와 고가 선박매매 활성화 특징



그리스선주들의 선박구입이 급증하면서 2010년 전 세계 중고선 선박거래규모는 1,400척, 753억달러에 달하였다.

그리스 선주들은 지난 한해 총 285척, 214억달러 상당의 중고선을 매입하였으며 세계 2위 중국은 125억달러, 175척을 구입했으며 이중 110척이 벌크선이었다. 또한 거래척수는 지난 2009년 1,272척에서 2010년 1,400척으로 증가하였다.

2010년 중고선 거래의 특징으로는 거래대상이 좀더 대형화·현대화되었으며 고가의 선박 매매가 활발히 진행되었다.

지난 2009년, 중고선가는 2008년에 비해 50~70% 가량 하락하면서 5년된 케이프선 중고선가가 1억5,400만 달러에서 4,400만 달러까지 하락함.

2009~2010년 중고선 거래 동향

Vessel type	2009 actual sales	2010 actual sales	Rise/fall on year
Bulk carriers	583	534	-49
Tankers	269	414	+145
Liners(incl multipurpose)	183	128	-55
Containerships	96	172	+76
Reefer	28	15	-13
Passenger/Cruise	14	4	-10
Ro-ro	49	65	+16
Car carriers	0	0	0
Combined	3	2	-1
Special projects	47	59	+12
Total	1,272	1,393	+121

Source: Golden Destiny

상하이항 세계 1위 컨테이너항 등극

싱가포르 제치고 사상 처음 1위 항만 도약

상하이항이 싱가포르항을 제치고 세계 1위 컨테이너항으로 부상했다.

지난 1월 25일 한국무역협회가 집계한 '2010 세계 10대 컨테이너항만의 처리실적'에 따르면 상하이항은 지난해 2,907만TEU의 컨테이너를 처리, 싱가포르항의 2,843만TEU를 제치고 사상 처음으로 1위 항만으로 도약한 것으로 나타났다.

상하이항이 싱가포르항을 제치고 1위 항만으로 부상하게 된 것은 상하이항의 경우 구미지역 물동량 증대 및 국제해운센터 구축 사업 등에 힘입어 물동량이 전년대비 16.3% 증가한 반면 싱가포르항의 경우 환적물량 증가세 둔화로 물동량이 9.9% 증가에 그친데 기인한 것으로 분석됐다.

상하이항·싱가포르항에 이어 홍콩항이 2,363만TEU로 3위, 중국 선전항이 2,251만TEU로 4위, 부산항이 1,428만TEU로 전년과 동일하게 5위를 기록했으며, 닝보-저우산항 1,314만TEU로 6위,

광저우항 1,212만TEU로 7위, 칭다오항 1,201만TEU로 8위, 두바이항 1,150만TEU로 9위, 로테르담항 1,110만TEU로 10위를 각각 기록했다.

지난해 세계 10대 항만의 컨테이너 처리실적은 글로벌 경기회복에 힘입어 전반적으로 증가세를 시현한 가운데 특히 닝보-저우산항과 선전항이 전년대비 25.1%와 23.3%의 높은 증가세를 나타냈다.

부산항도 부산 신항의 본격 가동과 환적화물 증가에 힘입어 전년대비 18.6%의 증가율을 기록했으나 중국의 닝보-저우산항의 급성장으로 양항간 물동량 차이가 점차 줄어드는 양상을 보이고 있다.

한편 무역협회는 올해 상하이항과 싱가포르항 처리 물동량이 3,000만TEU를 처음으로 상회할 것으로 전망하면서 선전항(4위)이 홍콩항(3위)을, 덴진항(11위)이 로테르담(10위)항을 추월할 가능성이 높다고 내다봤다.

〈 세계 10대 항만 컨테이너 처리실적 〉

(단위 : 만TEU,%)

순 위	항 만	컨테이너 처리실적(증감율)				국가
		2010년	2009년	2008년	2007년	
1(2)	상하이	2,907 (16.3)	2,500 (-10.6)	2,798 (7.0)	2,615 (20.5)	중국
2(1)	싱가포르	2,843 (9.9)	2,587 (-13.5)	2,992 (7.1)	2,794 (12.7)	싱가포르
3(3)	홍콩	2,353 (12.1)	2,098 (-13.5)	2,425 (1.0)	2,400 (1.9)	중국
4(4)	선전	2,251 (23.3)	1,825 (-14.8)	2,141 (1.5)	2,110 (14.2)	중국
5(5)	부산	1,418 (18.6)	1,195 (-11.0)	1,343 (1.2)	1,326 (10.2)	한국
6(8)	닝보-저우산	1,314 (25.1)	1,050 (-6.4)	1,123 (19.9)	936 (32.4)	중국
7(6)	광저우	1,212 (8.3)	1,119 (1.7)	1,100 (19.6)	920 (39.4)	중국
8(9)	칭다오	1,201 (17.1)	1,026 (-0.6)	1,032 (9.1)	946 (22.9)	중국
9(7)	두바이	1,150 (3.4)	1,112 (-5.9)	1,183 (11.0)	1,065 (19.4)	UAE
10(10)	로테르담	1,110 (13.9)	974 (-9.8)	1,080 (0.1)	1,079 (11.8)	네덜란드

중 조선산업 정부 금융지원에 힘입어 2010년 세계1위 기록 그러나 2011년 환율·친환경 선박 수요증가로 1위 수성 난항 전망

중국 조선업계가 지난 한 해 정부의 금융지원을 통한 자국 선사의 대규모 발주에 힘입어 조선 시장에서 세계 1위를 기록했다.

중국조선협회(China Association of National Shipbuilding Industry)가 발표한 2010년 조선 실적을 살펴보면 선박 수주량은 2009년에 비해 거의 3배 가량 늘어난 7천523만DWT을 기록했다. 2009년 수주실적은 2천600만DWT이었다.

선박 건조량은 55% 증가한 6천560만DWT을 기록했으며 2010년 12월말 현재 선박 수주잔량은 1억9천590만DWT으로 2009년 12월말의 1억8천817만DWT에 비해 4.1% 늘어난 것으로 나타났다.

조선업계는 지난 한 해 중국 조선업계는 중국 정부의 금융 지원에 힘입은 중국 선사들의 선대 확충에 힘입어 선박 수주 분야에서 양호한 실적을 거두었지만, 중국 선사들의 선대 확충도 어느 정도 마무리된 것으로 보여지며, 환율, 친환경 선박에 대한 수요 증가 등으로 올해에는 중국 조선업계가 지난 해와 같은 수주 실적을 거두기는 어려울 것으로 내다봤다. 특히 올해 신조선 시장은 한국 조선업계가 중국보다 수주경쟁력 우위에 있는 컨테이너선, LNG선, 해양플랜트의 낙관적 수요전망, IMO의 선박 이산화탄소 배출규제 및 연비경쟁 가속화 추세로 2011년 조선산업 세계1위 탈환가능성이 높을 것으로 조선업계는 내다봤다.

반면, 중국 조선업계는 주력선종인 벌크시장 침체, 급격한 설비확장으로 인한 조선업 구조조정 압력, 인건비 상승, 위안화 절상에 따른 가격경쟁력 저하가능성 등 일부 악재에 직면한 것으로 분석됐다. 그러나, 막대한 외환보유액을 바탕으로 한 선

박금융 제공(유럽선주국들과 관계강화), 고부가가치(LNG선 등) 선박수주 증가 등에 대해 한국 조선업계는 예의 주시하고 있는 것으로 파악되고 있다.

실제로 중국의 대형 조선업체들이 중국내 신형 조선소 흡수를 희망하고 있는 것으로 알려졌다. Deloitte & Touche의 M&A고문은 중국의 신형조선소들은 실적을 보유하고 있지도 않고 중국내에 너무나 많은 조선소들이 있어 생존이 쉽지 않을 것으로 판단된다고 말했다.

중국의 대형 조선소들은 신형조선소들이 더 힘들 때까지 기다려 싼값에 이러한 조선소들의 자산 인수를 기다리고 있다고 Deloitte & Touche는 밝혔다.

또 CLSA의 아시아/태평양 시장 분석가인 Chua Jen Ai씨는 최근 보고서에서 올해는 중국 조선업계가 상대적으로 열세인 대형 컨테이너선 발주가 늘어나고 비용 인플레이션이 증가해 중국 조선업계에 대해 신중한 입장이라고 밝혔다.

코스코 조선소를 포함한 일부 조선소는 해양 관련 선박으로 다각화하고 있지만 상당 수 조선소는 어려움을 겪고 있다고 Chua씨는 보고서에서 밝혔다. 선종 다각화를 위한 노력도 제한적인 성공일 수 밖에 없다고 덧붙였다.

또 벌크 발주 둔화 예상 및 중국 정부가 인플레이션 통제를 위해 타이트한 금융 정책을 구사하고 있다는 점도 중국 조선업계가 올해는 지난 해와 같은 실적을 구가하기 어렵다는 전망의 한 요인이라고 Chua씨는 설명했다.

강제 가격 및 인건비의 상승으로 인해 중국 조선업계의 수익성이 하락함에 따라 인플레이션은 중국조선업계의 우려로 남아있다고 Chua씨는 덧붙였다.

탱커시황 2011년 본격 상승세 시현전망

선박공급과잉 불구 비OECD국 원유 수요 증가

2011년 탱커 해운 시장은 3천880만DWT의 선박이 신규로 인도돼 운임은 낮은 수준이겠지만 비OECD국가의 수요가 늘어날 것으로 전망되고 있다. 또 2011년보다는 2012년 탱커 해운 시황이 더 좋을 것으로 전망됐다.

원유 해상물동량의 완만한 수요 증가와 대규모 선박 인도에 따른 선박 공급의 대폭 증가로 인해 탱커 해운 시장에 대해 부정적으로 보는 시각이 많다.

그러나 2011년부터 시장에 대한 기대는 놀라울 정도로 긍정적이며 펀더멘탈이 우울한 상황임에도 불구하고 용선료는 선박 운영비용을 커버할 수 있을 것으로 전망되고 있다.

2011년 탱커 해운 시장은 3천880만DWT의 선박이 신규로 인도돼 운임은 낮은 수준이겠지만 비OECD국가의 수요가 늘어날 것으로 전망되고 있다. 또 2011년보다는 2012년 탱커 해운 시황이 더 좋을 것으로 전망됐다.

원유 해상물동량의 완만한 수요 증가와 대규모 선박 인도에 따른 선박 공급의 대폭 증가로 인해 탱커 해운 시장에 대해 부정적으로 보는 시각이 많다.

그러나 2011년부터 시장에 대한 기대는 놀라울 정도로 긍정적이며 펀더멘탈이 우울한 상황임에도 불구하고 용선료는 선박 운영비용을 커버할 수 있을 것으로 전망되고 있다.

2010년 후반 브로커들은 VLCC의 기간용선료가 하루 2만달러 정도였음에도 불구하고 향후 VLCC의 1년 기간 용선료로 하루 2만9천달러에 달할 것으로 추정할 바 있다. 또 General Maritime과

Navios Maritime은 현 시장이 VLCC의 바닥으로 판단해 VLCC 선대를 대규모로 확충했다.

그러나 시장 전문가들은 단기 원유 수요 증가세가 계속 유지될지에 대해서는 아직 확신을 하지 못하고 있는 상태다.

국제에너지기구(International Energy Agency, IEA)는 2010년 12월 시장보고서에서 2011년 원유 소비 증가세는 2010년에 비해 둔화되었지만 2015년까지의 중기 수요는 크게 늘어날 것으로 전망한 바 있다.

IEA의 중기 전망은 비OECD국가의 원유 소비 증가세가 입증하고 있으며, 향후 4년동안에 걸쳐 중국과 인도를 중심으로 원유 소비는 크게 늘어날 것으로 예상되고 있다.

IEA는 OECD의 원유 수요 약세는 비OECD국가들이 연간 150만bpd의 원유를 더 소비할 것으로 전망됨에 따라 충분히 상쇄될 것이라고 말했다.

OECD 국가들의 원유 소비량은 2010년부터 2015년까지 단지 30만 bpd 가량 감소될 것으로 전망돼, 전세계 원유 소비는 2010년부터 2015년까지 연평균 1.3% 늘어날 것이라고 IEA는 밝혔다.

해운 관점에서 단기적인 우려는 선대 증가이다. 현재 탱커 수주잔량은 9천만DWT에 달하며 이중 2011년에 3천880만DWT이 인도되고 2012년에는 3천50만DWT이 건조될 예정이다.

여기에 석유화학제품운반선 및 케미칼 탱커 수주잔량이 포함되면 탱커 수주잔량은 1억1천760만 DWT에 달하게 된다.



미연방 해사위원회(FMC), 얼라이언스 관리강화 미주항로 선복량 부족현상 방지를 위한 선사 통보제 실시



미연방 해사위원회(FMC)는 미국을 기항하는 3대 얼라이언스에 대한 관리를 강화하기로 함에 따라 미주항로에 기항하는 10개 대형 정기선사들은 향후 선복량의 적정수준 유지를 위해 선박배선 및 선복량등에 관한 정보를 해당당국에 통보해야한다.

FMC는 그동안 얼라이언스들의 해운동맹 행위들이 경쟁법위반에 해당한다고 보고 다양한 위법 행위들을 조사해보았지만 별다른 사항을 발견하지 못하였다.

그럼에도 불구하고 Grand 얼라이언스와 New World 얼라이언스 그리고 CKYH 얼라이언스는 1월24일부터 특별관리대상으로 포함하여 관리키로 결정했다.

한편, FMC는 동 강화된 제도의 목적이 지난 2009년 이후 시황의 갑작스런 회복으로 미주항로 선복량 부족 현상이 드러났던 사례를 방지하기 위해서라고 언급하였다.

FMC는 동 제도를 개시일로부터 75일간 시행하기로 했으나 정보공개 지연에 따라 5개월까지 연장될 수 있음을 시사하였다.

따라서 미 당국은 얼라이언스들의 정확한 보고 시간 준수를 요구하고 있

으며 보고사항들은 투입 선복량 및 선박 스케줄 등을 결정하는 선사 고위 관계자들의 사전 협상을 통해 결정할 것을 요구할 것으로 보인다.

얼라이언스들의 통보내용들은 전화, 무선설비 등 다양한 연락체계를 통해 통보될 예정이며 통보 사항에는 미주항로에 기항하는 선박들의 매월 선복량 투입수, 각 서비스별 선적 가능한 최대 선복량등을 포함한다.

FMC는 이러한 정보들을 선사들의 분기별 서비스 기준으로 보고 받게 된다.

얼라이언스들은 또한 일시적이든 영구적이든 상관없이 선복량 5% 이상의 변화가 생길 시 선복량 증감분에 대해 보고해야 한다.

FMC의장 Richard Lidinsky는 이번 제도를 통해 정기선사들의 선복량 및 컨테이너 수급현황을 실시간으로 파악할 수 있게 될 것이라고 기대하였다.



호주 퀸즈랜드주 폭우로 인한 석탄 수출차질 발생

석탄 수급불균형에 따른 가격상승 및 벌크선 시황하락 우려

호주 동부에 50년만에 최대 폭우가 내리면서 호주 최대 석탄 산지인 퀸즈랜드주의 석탄 생산이 전면 중단되었다. 2009년 기준 호주 전체 유연탄 수출량은 3억2,000만톤으로 전 세계 유연탄 생산의 55%를 차지할 정도로 큰 비중을 차지하고 있다.

현재 퀸즈랜드 주에 위치한 최소 6개 석탄 생산 업체들이 수입업자들에게 9,000만톤 가량의 유연탄 수출을 중지 할 수밖에 없는 상황이라고 통보했다.

Macquarie에 따르면 현재 톤당 246달러까지 상승한 석탄가격이 이러한 추세라면 향후 300달러까지 상승할 수 있다고 전망하고 있다.

참고로 한국은 2008년 기준 호주로부터 1,130만톤의 연료탄을 수입했으며 이는 전체 원료탄 수입량의 60%에 해당하는 수치이다.

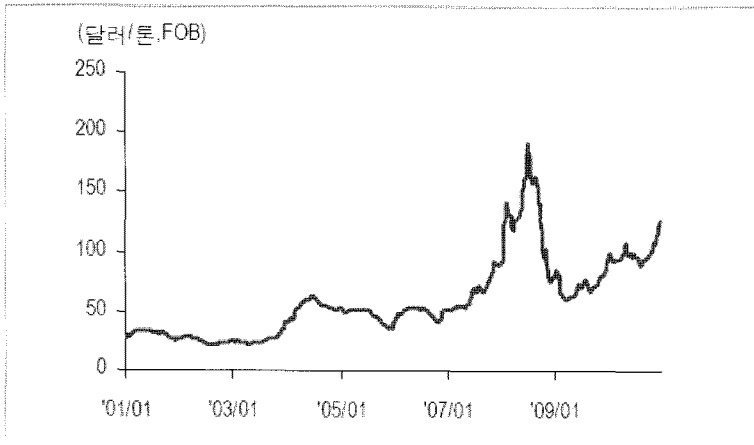
유연탄 생산시설이 정상화되기까지는 1개월에서 3개월 정도의 시간이 소요될 것으로 예상되고 있다. 따라서 동 기간동안 원료탄 가격이 단기적으로 크게 상승할 것으로 전망된다.

최근 유가가 강세를 보이고 있고 중국의 조강 생산이 재차 증가하고 있어 이러한 가능성은 더욱 높아질 것으로 예상된다.

Mysteel은 호주 홍수 영향으로 2분기 강점탄 계약 가격이 250달러까지 상승해 1분기 계약 225달러 대비 10% 수준이 추가 상승할 수 있다고 보도하고 있다.

또한 대부분 고로업체들이 1~2개월의 원료탄을 확보하고 있기 때문에 당장 수급에 영향은 미비하지만 공급 불안감에 따른 철강 가격 상승이 예상된다.

호주 발전용 유연탄 가격 추이: 최근 2개월 동안 27% 상승

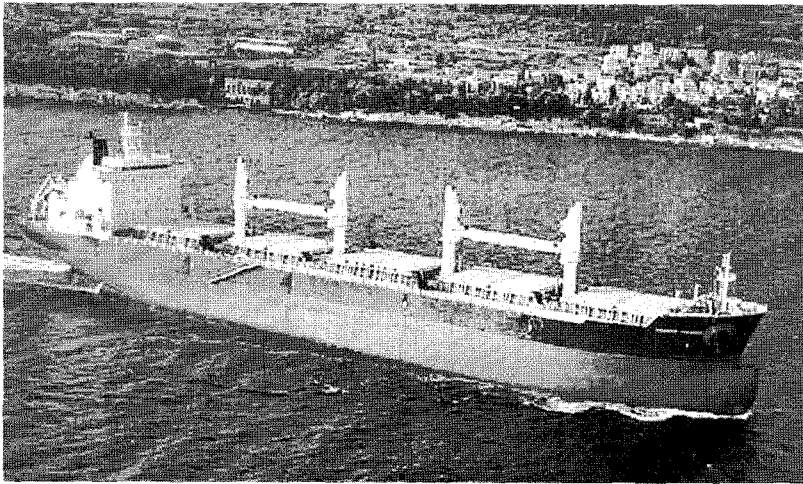


자료: Bloomberg

전반적으로 철강생산을 위한 원가 상승 요인이 될 것으로 예상되나, 철강가격의 상승 역시 탄력을 받을 수밖에 없을 전망이다.

참고로 POSCO사의 경우 원료탄 재고량은 Yard재고가 20일치, 해상 재고가 20일치를 확보중인 것으로 나타났다.

BIMCO, 벌커 수급불균형 악화 우려 선박 수요증가보다 공급 증가가 대폭 확대



벌커 선복량의 수급 불균형이 올해 대폭 악화될 것으로 예상된다고 BIMCO는 전망했다.

벌커에 대한 수요 증가는 2010년 수준보다 둔화될 것으로 예상되는 가운데 벌커 선대는 크게 늘어나는 추세를 지속할 것이라고 Baltic & International Maritime Council의 Peter Sand 분석가가 최근 해운시장리뷰에서 지적했다.

BIMCO의 해운시장리뷰에 따르면, 올해 벌커 선복량은 14% 늘어날 것으로 예상되지만 벌커에 대한 수요는 7% 증가에 그칠 것으로 전망됐다. 2010년 벌커 선복 수요 증가율은 9%를 기록한 바 있다.

2010년 12월말 벌커의 발주 잔량은 2억7천700만DWT으로 2009년말에 비해 100만DWT 늘어났으며 이는 2010년에 벌커 선주들이 낮은 선가에 자극 받아 7천만DWT에 달하는 선박을 발주했기 때문이다.

현재 벌커 시장은 운임 하락으로 몸살을 앓고 있다. 스팟 시장의 케이프사이즈 벌커 운임은 올해

들어 추락을 지속하고 있어 파나막스나 수프라막스 벌커 운임과 비슷한 수준까지 떨어졌다.

특히 케이프사이즈 벌커 운임 추락은 호주의 홍수로 인해 철광석 및 석탄 수출이 타격을 입고 브라질의 철광석 수출도 여전히 충분하지 않은데다 대기 선박이 늘어나고 있기 때문이다.

케이프사이즈 벌커 운임과 관련 일부에서는 하루 1만4천달러가 마지노선이 될 것으로 전망되고 있다.

노르웨이 Arctic Securities의 해운 애널리스트인 Erik Nikolai Stavseth씨는 호주의 홍수로 인해 케이프사이즈 벌커 시장이 일시적인 충격 상태라고 밝혔다.

일본 NYK사가 올해 벌커 시장과 관련 수급 상황이 악화될 가능성이 있다고 우려한 바 있다.

NYK사는 올해 케이프사이즈 벌커 인도 물량이 200척에 달할 것으로 예상되고 있어 수급 상황이 더욱 악화시킬 우려가 있다고 밝혔다.

NYK사는 해운업계가 2003년부터 2008년까지는 중국의 원자재 수요 성장을 과소 평가했으며 그 결과 선박 수급이 타이트해졌지만 이후 선박 공급이 늘어났고 현재는 공급이 수요를 따라잡고 초과하기 시작했다고 밝혔다.