

해운중개업 등 해운부대업은 2년마다 등록갱신해야

국토해양부, 해운법 일부개정법률안 4월 20일 입법예고

해운법에 따른 해운업 중 해운대리점업, 해운중개업, 선박관리업(이하 “해운부대업”이라 한다.)은 앞으로 매 2년마다 등록을 갱신해야 한다.

국토해양부(장관 권도엽)는 해운부대업의 등록 갱신을 주요내용으로 하는 해운법개정법률안을 4월 20일 입법예고하여 5월 10일까지 의견을 수렴한다고 밝혔다.

이번 개정은 상당수 해운대리점, 해운중개업 등이 일회성 영업을 위해 등록하고, 등록 이후 주소지 변경 등을 신고하지 않아 정확한 현황 파악이 어려운 실정에 있어, 일부 해운대리점이 체납한 항만시설사용료 및 예선·도선이용료 징수가 곤란하고, 해운부대업체가 소재한 지자체에서 년 1회 발송하는 등록면허세 고지서가 전달되지 못하는 등

여러 문제점을 개선하기 위한 것이다.

국토해양부는 해운부대업에 대한 등록갱신제도는 관련 업계가 해운부대업 시장의 질서 확립을 위해 정부에 지속적으로 요구해 온 사항을 반영한 것이라고 밝혔다.

또한 이번 개정안에는 해운중개업협회, 해운대리점협회 등에 정부 업무를 위탁할 경우 위탁 업무수행을 위한 비용을 지원할 수 있는 근거를 마련하여 협회 육성을 통한 해운부대업 발전의 기틀을 마련토록 하였다.

해운법개정법률안은 입법예고와 규제영향평가, 법제처 심사, 국무회의 심의를 거쳐 7월중 국회에 제출하고, 내년 중에 시행할 예정이다.

〈 해운부대업 현황 〉

구분	해운중개업	해운대리점업	선박대여업	선박관리업
정의	해상화물운송의 중개, 선박의 대여·용대선 또는 매매 중개하는 사업	해상여객(화물)운송사업자에 속하는 업무를 대리하는 사업	해상운송사업자 외의 자가 소유 선박을 대여하는 사업	해상운송사업자 또는 선박대여업자로부터 선박, 선원, 보험 등의 업무를 수탁받아 관리하는 사업
업체('10)	765개	1,219개	447개	446개

* 해운부대업 중 '선박대여업'은 보유선박이 없을 경우 대여업을 영위할 수 없으므로 등록갱신제도 적용 대상에서 제외

(자료 : 국토해양부)

11. 1/4분기 부산항, 광양항 컨테이너 물동량 증가추세 지속

전국 주요항만 컨테이너 물동량 11.8% 증가하여 3분기 연속 증가세 보여

부산항, 광양항 등 전국 주요 항만의 컨테이너 물동량이 전년동기 대비 11.8% 증가하면서 3분기 연속 증가세를 이어갔다. 2010년 3/4분기 4,873천 TEU(Twenty-foot Equivalent Unit, 20피트 길이 컨테이너), 4/4분기 4,992천TEU에 이어 금년 1/4분기에는 4,993천TEU를 처리했다.

또, 국토해양부(장관 권도엽)에 따르면 우리나라 전국 29개 무역항의 전체 항만물동량이 3월에는 1억 1,147만톤, 1/4분기에는 3억 992만톤 처리되었

으며, 2010년과 비교하여 3월 기준으로는 8.1%, 1/4분기 기준으로는 7.4% 각각 증가했다고 밝혔다.

항만별로 살펴보면, 평택당진항은 현대제철의 철광석 및 무연탄 수입 증가로 전년동기 대비 19.1%, 울산항은 원유 및 석유 정제품의 수출입 물동량 증가에 힘입어 10.8% 증가했으며, 포항항은 무연탄 등의 수입 감소로 5.5%의 감소세를 보였다.

품목별로 살펴보면, 유류와 무연탄 및 자동차는 전년동기 대비 각각 10.7%, 18.9%, 12.9%로 크게

〈 '11년 1/4분기 전국 무역항 항만물동량 〉

(단위 : 천톤,%)

구분	2010년				'11. 1/4분기			
	1/4분기	2/4분기	3/4분기	4/4분기	소계	1월	2월	3월
총물동량	288,519	306,885	294,751	313,913	309,922	104,963	93,494	111,465
전년동기 대비	15.1	17.1	7.3	8.6	7.4	6.7	7.4	8.1
수출입	232,783	242,609	240,212	250,590	255,649	87,673	77,415	90,561
연안	55,736	64,276	54,539	63,323	54,273	17,290	16,079	20,904

〈 '11년 1/4분기 주요 항만별 물동량 〉

(단위 : 천톤,%)

구분	부산항	광양항	울산항	인천항	평택당진항	대산항	포항항	기타
총물동량	67,726	52,286	45,743	38,417	22,718	17,044	14,869	51,120
전년 대비	11.7	6.7	10.8	4.1	19.1	6.8	-5.5	2.4

〈 '11년 1/4분기 주요 품목별 물동량 〉

(단위 : 천톤,%)

품 목 별	유류	유연탄	광석	철재	기계류	화공품	자동차	시멘트	기타
총물동량	97,583	29,015	25,760	21,817	17,995	12,534	12,183	8,716	84,317
전년 대비	10.7	18.9	0.9	3.2	-6.1	-7.1	12.9	10.5	8.1

증가했으며, 기계류와 화공품은 각각 6.1%, 7.1%의 감소세를 보였다.

한편, 컨테이너는 수출입 물동량 증가와 환적하물 유치 확대에 힘입어 전년동기 대비 11.8% 증가한 4,993천TEU를 처리했다.

또, 부산항은 전년동기 대비 13.8% 증가한 3,725천TEU를 처리하여 역대 분기 물동량으로는 최고 실적을 달성했고, 광양항 및 인천항은 각각 전년 동기 대비 8.3%, 2.7% 증가한 것으로 나타났다.

〈 '11년 1/4분기 전국 무역항 컨테이너 처리실적 〉

(단위 : 천TEU,%)

구 분	2010년				'11. 1/4분기			
	1/4분기	2/4분기	3/4분기	4/4분기	소계	1월	2월	3월
총물동량	4,465	5,039	4,873	4,992	4,993	1,669	1,454	1,869
전년동기 대비	24.7	25.2	15.8	10.2	11.8	13.0	6.2	15.5

〈 전년동기 대비 주요 컨테이너 항만 물동량 증감추이 〉

(단위 : TEU)

구 분	2010년				'11. 1/4분기			
	1/4분기	2/4분기	3/4분기	4/4분기	소계	1월	2월	3월
부산항	3,272	3,696	3,599	3,627	3,725	1,233	1,090	1,402
광양항	495	534	532	528	536	170	168	198
인천항	427	510	460	506	438	162	112	164

(자료 : 국토해양부)



국토해양부, 한·중·일 삼국간 물류정보 공유추진

워크숍 통해 한중일 물류정보 구체적 연계방안 논의

국토해양부(장관 권도엽)는 2011년 4월 26일 부터 28일까지 3일간 부산에서 한·중·일 물류정보 공유를 위한 전문가 워크숍을 개최하여 한중일 물류정보의 구체적 연계 방안을 논의 한다.

이번 워크숍에서 우리나라의 해운항만물류정보 센터(SP-IDC), 중국의 물류정보시스템(LOGINK), 일본의 컨테이너물류정보시스템(COLINS)을 상호 연계하여 선박 입출항 정보와 항만간 컨테이너 이동정보 공유를 본격적으로 추진하기로 했다.

워크숍은 한·중·일 삼국 정부대표, 연구기관, 대학, 업계 관계자 등 총 50명이 넘는 전문가 그룹이 참석한 가운데 널넷(NEAL-Net) 운영방안 및 물류정보 공유에 대해 지속적으로 협력하기로 했다.

이번 워크숍은 지난해 12월 중국 항저우에서 개최된 한·중·일 교통물류발전 포럼에서 삼국이 동북아시아 물류정보서비스 네트워크(NEAL-Net) 구축 합의에 근거를 두고 있다.

NEAL-Net은 각계의 전문가들이 참여하는 협의회(Council)와 사무국(Secretariat)을 두어 정책 방향 설정과 물류정보공유에 관련된 실무를 담당 하도록 하고 있다.

우리나라는 국토해양부 신연철 항만운영과장을 수석대표로 하여 40여명, 중국측은 웨이 평 공로과 학연구원 수석연구원 외 5명, 일본측은 국토교통성 모리 히로수구 국제물류정책기획과장 외 3명

등 총 50명이 참가했다.

이번 워크숍에서는 “한·중·일 선박입출항 정보 공유 방안”, “한·중·일 컨테이너 이동 정보 공유 방안” 등 물류정보 공유를 위해 삼국의 물류정보 전문가의 주제발표가 있었으며, 한중일 삼국간의 물류정보 공유를 구체화하기 위한 실질적인 토론이 이루어졌다.

물류정보 공유에 있어 사전에 삼국이 해결해야 할 정보 표준화에 대해 협의하였고, 시범사업 대상 항만으로 우리나라의 부산항, 일본의 도쿄항, 중국의 닝보항을 선정하였다.

또 최첨단 자동화 터미널인 부산신항 컨테이너 터미널과 물류 정보 재난복구센터(Disaster Recovery Center) 및 GCTS(Global Container Tracking System) 등 방문을 통해 참석자들에게 우리나라 첨단 물류정보시스템을 소개하고 항만물류분야에서의 협력방안을 모색하였다.

동아대의 “컨테이너화물 안전수송 기술개발 클러스터사업단(ICC: Intelligent Container R&D Center)” 방문에서는 지능형 컨테이너의 개발 및 활용방안에 대해 논의하였다.

이번 부산 NEAL-Net 워크숍을 통해 한·중·일 삼국은 물류정보 공유를 위한 구체적인 방안을 마련함과 동시에, 시범사업 추진을 통해 실질적인 물류정보 공유에 한발 더 나아가는 계기를 마련할 수 있게 되었다.

국토해양부, 국가물류기본계획 2차 수정계획 확정고시

지속적 경제성장 지원, 저탄소 녹색성장 견인 등

국토해양부(장관 권도엽)는 대내외 물류환경변화에 능동적으로 대처하기 위하여 '국가물류기본계획 제2차 수정계획(2011~2020)'을 6월 12일 확정·고시한다고 밝혔다.

금번 수정계획에서는 지속적 경제성장 지원, 저탄소 녹색성장 견인, 물류산업의 고부가가치화를 3대 목표로 정하고, 목표달성의 정도를 측정할 수 있도록 국내 산업의 원가경쟁력 3.6% 제고, 1) 물류부문 CO2 배출 BAU 대비 16.7% 감소, 2) 전체 산업 중 매출기준 5위 달성, 3)을 목표별 구체지표로 정했다.

이같은 3대 목표를 달성하기 위하여 5대 추진전략을 수립하였으며, 구체내용은 아래와 같다.

① 육해공 통합물류체계 구축을 통해 물류효율화 구현 : 항공·철도·물류시설·도로 등 SOC 투자 효율적으로 이루어지도록 유관계획 수립시부터 거점간 연계성과 효율성을 분석토록 하고, 항만·물류단지 등 주요 물류거점간 연계수송을 활성화하기 위하여 항만배후 철도와 도로를 확대하고 운영 체계를 개편해 나가는 한편, 항만·물류기지 등 기존 물류시설의 효율성을 제고하기 위하여 이용수요가 높은 시설에 대해서는 시설을 확장하고, 이용수요가 낮은 시설에 대해서는 용도전환 등을 적극 검토할 방침이다.

② 고품질 물류서비스 제공을 위한 소프트 인프라 확보 : 물류정책의 신뢰성을 강화하기 위해 국내 순 물동량, OD 분석 등 물류분야의 기본통계를 확충할 계획이며, 이를 실행하기 위하여 국가물류통합정보센터에 통계생성·관리기능을 부여할 계

획이다. 또한 물류산업의 발전에 핵심요소인 맞춤형 물류인력을 양성하기 위하여 물류관리사 시험을 실무중심형으로 전환하고, 물류기술사 등 고급인력을 양성하는 등 국가자격제도를 정비할 방침이다.

③ 녹색물류체계와 물류보안 강화로 선진물류체계 구현 : 친환경 물류체계로의 전환을 위하여 민·관·연이 공동참여하는 녹색물류협의체를 통해 기업의 자발적 참여를 유도할 수 있는 녹색물류 사업을 지속 발굴하는 한편, 글로벌 수준의 물류보안체계를 조기에 구축하여 새로운 경쟁력을 확보할 수 있도록 물류보안컨설팅 등을 지원할 계획이다.

④ 글로벌 물류시장진출을 위한 물류산업 경쟁력 강화 : 선사·항공사 등 기존 물류기업이 고부가가치 수익원을 신규로 창출할 수 있도록 글로벌 시장 진출을 지원할 것이며, 글로벌 수준의 물류기업을 육성하기 위하여 글로벌 시장으로 진출하는 중합물류기업을 집중육성하고 해외거점 개발을 위한 투자를 확대할 계획이다.

⑤ 시장기능 회복을 통한 물류산업의 경쟁력 제고 : 우수물류기업이 지속 성장할 수 있는 국내 산업환경을 조성하기 위하여 우수화물인증기업 등 우수기업에게는 증차를 허용하는 등의 인센티브를 제공하고, 해운중개업 및 선박관리업에 대한 인센티브를 도입 할 방침이다.

국토해양부는 동 수정계획이 실효성있게 추진될 수 있도록 구체적인 사업내용 등에 관한 연도별 실행계획인 '국가물류 시행계획'을 금년 내 수립할 계획이라고 밝혔다.



아래온 남태평양 통가 해역에서 해저온천 탐사 수행

해양부 우리나라 독점 쇄빙연구선과 무인잠수정 투입

국토해양부(장관 권도엽)는 남서태평양 통가왕국 배타적경제수역(이하 "EEZ") 내의 우리나라 독점 탐사광구(08년 3월 확보, 면적 약 2만4천km²로 경기도 면적의 2.4배)에 쇄빙연구선 아라온호와 무인잠수정(ROV)을 투입하여, '해저온천'이라고 할 수 있는 해저열수광상을 개발하기 위한 탐사를 수행하고 있다고 밝혔다.

해저열수광상은 대양의 수심 2,000m 심해저에는 400℃의 뜨거운 물이 분출되는 해저온천이 다수 존재하는데, 해저열수광상은 그 주변에 형성되는 광물 덩어리로, 금·은·구리·아연 및 희토류 금속을 다량 함유하고 있어 세계적으로 각광받는 자원이다.

국토해양부는 지난 2008년 통가 EEZ에서 독점 탐사권을 확보한 이후 '해저열수광상개발사업단'을 출범하여 대우조선해양, 삼성중공업, SK네트웍스, LS-니코동제련, 포스코 등 민간기업 다섯 곳으로부터 150억원의 투자를 유치한 바 있으며, 세 차례에 걸친 해역 탐사를 통해 해저열수광상의 부존지역을 확인하고 광체시료를 확보하는 등 성과를 거둔 바 있다.

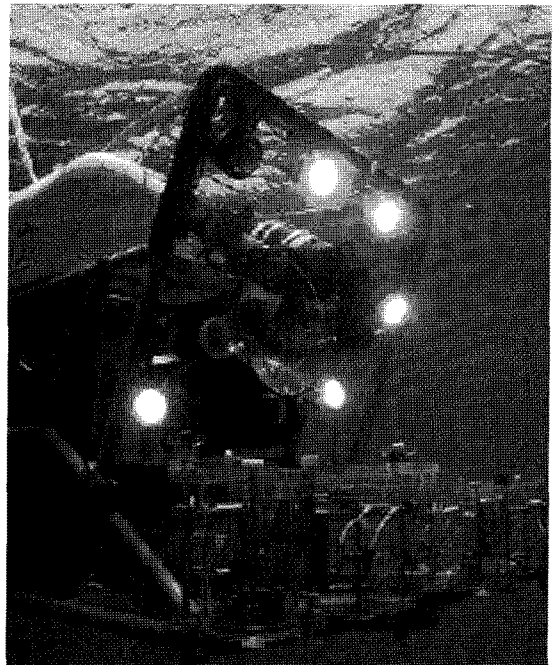
우리나라의 독점탐사광구에서는 향후 20년간 연 30만 톤씩 총 600만 톤 이상 개발을 목표로 하고 있는데, 이는 20년간 약 52억불의 수입대체 효과를 거둘 수 있는 막대한 양이다.

이와 관련하여 쇄빙연구선 아라온호가 탐사기간 중 통가 누쿠알로파 항구에 입항하는 4월 8일, '아라온호 통가 기항식'이 개최된다.

이번 행사는 한국과 통가 정부의 협력관계를 공

고히 하고, 본격적인 개발에 앞서 우리 정부와 민간기업의 현지 조사 및 홍보활동을 위한 것으로, 양국 정부 및 한국해양연구원(원장 강정극), 참여기업 등 이 사업과 관계된 기관의 주요 인사가 대거 참석할 것으로 알려졌다. 통가측 참석자는 사미우 바이푸루 부총리, 마아푸 국토자원부장관, 라시케 국회의장 등이다.

국토해양부 관계자는 "최근 국가간 자원 확보 경쟁이 벌어지는 상황에서 광활한 해양에서의 자원 개발은 필수적"이라며, "이번 기항식은 한국과 통가 정부간 협력관계를 강화하고, 장기적이고 안정적인 자원 공급원을 확보하는 계기가 될 것"이라고 말했다.



KMI, 부산항 컨테이너터미널 운영사 과다

세계 5위권 항만에 11개 터미널운영사 너무 많다



부산항이 세계 5위권 항만임에도 터미널 운영사가 11개사 체제로 세계적인 추세인 2~3개사와 비교해 너무 과다하다는 지적이다.

4월 29일 부산일보 10층에서는 (사)한국해양산업협회 주최 해양 CEO 및 해양전문가로 조직된 MHN(Marine Honors Network)의 '제8차 라운드 테이블'내 북항 vs 신항 연계 성장방안 추진팀의 제1차 라운드 테이블로 '부산지역 컨테이너 터미널 운영사의 대형화 방안'을 놓고 한국해양수산개발원의 김형태 연구원의 주제발표가 있었다.

이날 주요 토론자로는 김인용 현대부산신항만주식회사 대표이사, 조성환 한국허치슨터미널 상무, 한주봉 부산국제교류협회 사무국장, 김동겸 한진해운 신항만(주) 운영팀장, 안영복 동부부산컨테이너터미널(주) 부장 등 실무자와 서수완 동서대 교수, 김상열 부산대 교수 등 관련 학계에서도 참석해 부산항의 글로벌 항만 경쟁력 확보를 위한 논의를 펼쳤다.

이날 김 연구원은 "부산항이 세계 5위권 항만임

에도 터미널 운영사가 11개사 체제로 세계적인 추세인 2~3개사와 비교해 너무 과다하다"며 이에 따라 TEU당 하역료가 불과 3~4년 전 7만~9만원대를 유지하던 것이 지난 해 그 절반수준인 4만원대로 붕괴하는 요율경

쟁을 가져왔다고 지적했다. 따라서, 글로벌화에 발맞추기 위해서는 '대형화'가 결론이라고 주장했다.

특히, 부산항과 비교해 싱가포르, 상하이, 로테르담, 함부르크, 브레머하펜 및 안트워프항 등 세계적 항만의 운영현황을 설명하며 이들 항만은 원래부터 소수 운영사로 구성, 대형화를 추진했다고 설명했으며, 특히 항만당국에서 대형화와 소수화 정책을 추진했다는 점을 강조했다.

한편, 김 연구원은 터미널 운영사 대형화의 필요성에 대해 조목조목 짚었다.

우선, 이른바 1만TEU급 이상 '메카 케리어'의 등장에 따른 선박의 대형화 추세를 지목했다. 이는 근 머스크를 중심으로 글로벌 상위권 선사들의 메가 컨선 발주경쟁에 맞는 터미널 운영사의 대형화가 시급하다는 것이다.

다음으로 지난 2000년 이후 '국내환적(T/S) 물동량 성장률 둔화전망'에 따른 대응에 필요해서 때문으로 지적했다. 이는 특히 부산항에게 빼앗긴 100만TEU 환적 물동량을 되찾아 오기위해 2009



년 일본정부가 내놓은 2개 허브항만 집중육성이라는 전략항만 정책의 실시로 부산항 환적물량 둔화가 전망되며, 아울러 중국항만의 지속적인 시설확충으로 한국의 북중국 환적물동량 처리비중이 지속적으로 하락하고 있다는 점을 설명했다.

세번째 필요성으로 제기된 것은 하역효율 덩핑에 따른 부산항 터미널운영사의 경영구조 악화를 들었으며, 다음으로 글로벌 터미널 오퍼레이터(GTO)의 대형화에 대응차원에서 필요하다고 지적했다.

이같은 필요성에 따라 부산항 터미널 운영사의 대형화가 이뤄지면 그 장점으로 ▶자원의 통합과 집중화로 경쟁력이 강화, ▶규모의 경제효과로 인한 코스트 다운, ▶기업수 축으로 경쟁이 완화된다는 점 등을 들었다.

한편, 이날 김 연구원은 터미널 운영사의 대형화 최적방안으로 아래 그림과 같은 방법을 제시했다.

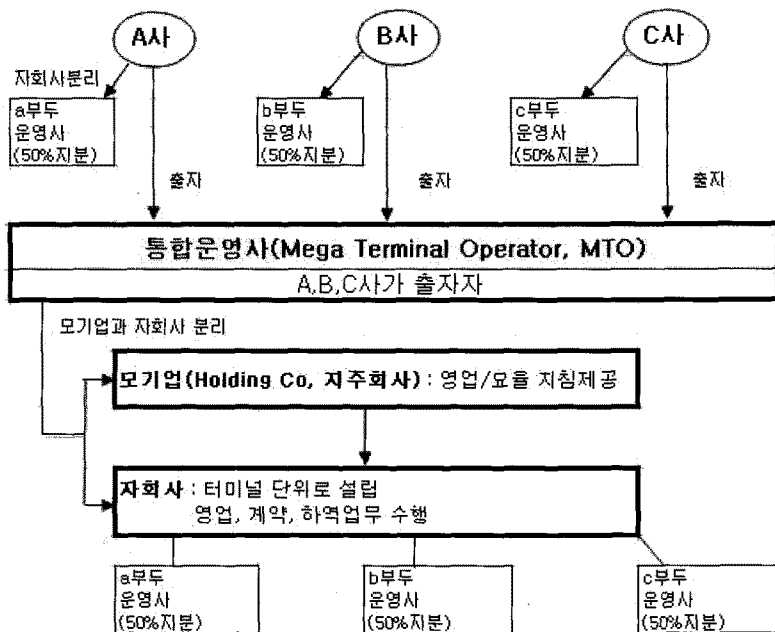
즉, 1)현행 운영사(A,B,C)는 각 터미널을 자회사로 분리하고 이들 자회사를 터미널 운영사(a,b,c)

로 신설

2)현행 운영사는 공동으로 주주로 참여해 단일 운영사(MTO)를 설립, BPA도 출자함으로써 주주적인 주주위상을 확보

3)MTO를 지주회사와 운영회사로 분리, 업무를 구분해 지주회사는 영업 및 효율에 관한 가이드라인만 제시하고 운영회사는 영업이나 선사와의 계약 및 서비스를 제공 하지만, 이 같은 최적방안을 위해서는 여러 전제조건이 필요하다고 지적했다. 다시말해 우선, 통합이나 합병에 대한 절실함이 있어야 한다는 것이다. 하지만, 이 문제가 가장 현실적으로 불가능한 면이 큰 것이 문제로 지적됐다. 다음으로 사회적 요구사항으로 비용절감이나 서비스 제고, 경쟁력 강화 및 물동량 증대 등 실질적인 효과가 있어야 하며 터미널 운영사의 입장에서는 효율인하 경쟁을 해소하고 경영성과를 확대하는 요구사항이 맞아 떨어져야 한다고 설명했다.

한편, 김 연구원의 설명이 끝난 뒤 참석한 터미널 실무진들의 질문에서 '부산항의 적정 터미널 갯수는 얼마가 적당한가?'에 대해 신항 남·북 컨테이너 운영사 1곳과 북항 1곳 등 총 3개 터미널이 적당하고 답했으며, '개별 기업간 이익문제로 국내 터미널 운영사간 통합도 실질적으로 어려운데 국내 진출 해외 운영사와의 통합문제는 사실 불가능한 것이 아닌가?'라는 질문에는 '수익 창출이라는 근본적인 문제에서 접근한다면 큰 문제가 되지 않을 것'이라는 답변을 내놓았다.



해양부, 시계제한 상태에서 무중항법 철저 준수 당부

안전한 속력으로 감속하고, 기관 즉시 조작토록 준비



항해사들은 안개 등으로 시계가 제한될 경우 무중항법을 철저히 준수하여야 한다. 지난 5년간 5월에 발생한 충돌사고 59건 중 11건이 시계제한 상태에서 발생하였다.

시계 제한시에는 안전한 속력으로 감속하고, 동력선일 경우 기관을 즉시 조작할 수 있도록 준비하여야 한다. 또한 밤낮에 관계없이 규정된 무중신호를 취명하여야 하는데, 항행중인 동력선이 대수속력이 있는 경우 2분을 넘지 않는 간격으로 1회의 기적(장음1회)을, 어로작업선은 2분을 넘지 않는 간격으로 연속하여 3회의 기적(장음1회에 이어 단음2회)을 울려야 한다.

선종별 사고분석 결과, 어선은 냉각수 파이프 등 냉각계통 정비를 철저히 하여 기관과열 또는 손상을 방지하여야 하고, 화물선은 새벽시간 시계 제한시 충돌사고에 유의하여야 한다. 또한 예부선은 선체에 균열·파공이 없도록 관리하여 침몰사고를 예방하여야 하는데, 특히 선박안전법이 미 적용되는 준설부선 등을 예인할 때에는 예인 전에 감항성

확보를 위한 현상검사를 실시하는 것이 중요하다.

중앙해양안전심판원(원장 임기택)에서 발표한 5월 해양안전예보에 따르면, 지난 5년간 5월 중 발생한 해양사고는 총 225건(309척)으로 유형별로는 지난 5년간 기관손상 73건(32.4%), 충돌 59건(26.2%), 좌초 17건(7.6%), 인명사상 12건(5.3%), 안

전저해 11건(4.9%), 화재·기손상·운항저해 각 9건(각각 4.0%), 침몰 8건(3.6%), 접촉 5건(2.2%), 전복 4건(1.8%), 기타 9건(4.0%)의 순으로 집계되었다. 아울러 이로 인해 발생한 인명피해는 총 70명(사망실종 50명, 부상 20명)으로 충돌 40명(57.1%), 인명사상 17명(24.3%), 좌초 6명(8.6%), 전복 3명(4.3%), 침몰·기관손상 각 2명(모두 5.7%)의 순이었다. 사망실종은 국적 화물선과 외국적 선박(어선 포함)간의 충돌에서 다발하였는데, 주요 원인은 상대선이나 미확인 불빛을 인지하고도 상대의 정확한 의도를 파악하지 않고 피항조치를 하였기 때문이다. 따라서 상대선 인지시 교신 등으로 상대선의 정확한 의도를 파악하고 충돌 위험이 있을 경우 적극적으로 피항하는 것이 중요하다.

해심안전심판원 관계자는 5월의 안전운항 실천운동 구호로 “시계 제한시 충돌사고 예방을 위해 안전속력 유지, 무중신호 취명 등 무중항법을 철저히 준수합시다.”를 선정했다며 선박에서 이를 적극 이행하여 줄 것을 당부했다.



세계최초 정지궤도 해양관측위성 시대 활짝 개막

국내기술 해양관측위성자료 본격 대국민 서비스 실시

국토해양부(장관 권도엽)는 작년 6월 27일 발사된 천리안 해양관측위성이 약 9개월간의 정지궤도에서 시험운동을 성공적으로 마치고 정상적으로 임무를 수행하게 됨으로서 오는 4월 20일부터 공식적으로 위성자료 배포서비스를 시작한다고 밝혔다.

천리안위성은 해양·기상·통신위성의 임무를 갖고 있으며, 해양관측임무 수행을 위해 개발된 해양탐재체와 천리안 위성 본체를 통칭하여 '천리안

한국해양연구원에서 국내 독자개발 자료처리시스템으로 분석한 우리나라 동해 지역 해수 염록소농도 분포 영상



해양관측위성'이라 한다.

기존의 극궤도 해양관측위성들은 한반도 주변 바다를 1일 1회만 관측할 수 있었으나, 지구로부터 약 36,000km 밖 정지궤도에 위치한 천리안 해양관측위성은 지구의 자전속도와 동일한 속도로 움직여서 24시간 내내 한반도 주변 상공에 위치하여, 우리나라 및 동북아시아 주변 해양과 육지를 1시간 간격으로 1일 8회 연속적으로 관측한다.

이러한 해양관측위성은 이미 구축된 국가해양관측망과 연계하여 지진해일, 유류유출사고 등 해양재해·재난과 연안지역의 적조, 어장 환경, 해양수질 등 한반도 주변 해역에 다양한 해양환경 및 기후변화를 조기에 예측하고 대응하는데 크게 기여하게 될 전망이다.

정지궤도 해양관측위성은 한국이 세계최초로 개발에 성공하였고, 본격적인 정상운동을 시작함으로써 정지궤도 해양관측위성의 개발·활용분야에 세계적으로 우리가 주도할 수 있는 기반을 확보했다는 데 큰 의의가 있다.

국토해양부 관계자는 천리안 해양관측위성의 표준칼라(RGB) 영상 및 관측자료를 국토해양부 국가공간정보센터(www.nsic.go.kr)를 통해 일반인에게 무료로 제공할 계획이라고 밝혔다. 또한 해양관측위성의 주관운영 기관인 한국해양연구원 해양위성센터(kosc.kordi.re.kr) 및 모바일 웹(kosc.kordi.re.kr/m/index_kosc)에서도 무료로 공개할 예정이다.

국토해양부, 방사성물질 해양관측·감시체제 가동

우리나라 주변해역 64개소 선정, 집중조사 실시

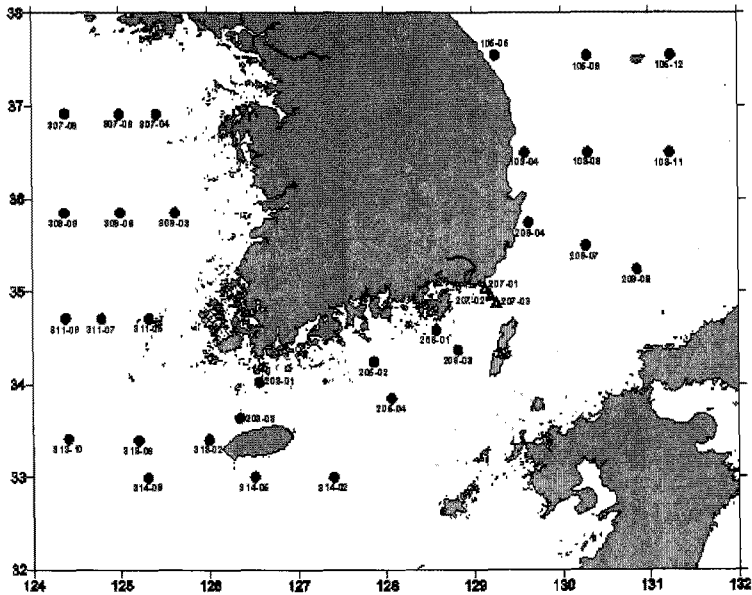
국토해양부(장관 권도엽)는 일본 원전사고 7등급 상향조정에 따라 우리나라 주변해역에 대한 전면적인 해양관측 및 감시체제를 가동키로 했다고 밝혔다.

이에 따라 1차로 금년 4월부터 8월까지 우리나라 주변해역의 외해 24개소(8월 제주도 7개소 추가), 연안 30개소를 선정하여 2개월 주기로 시료를 채취, 방사성 물질의 검출여부를 조사할 계획이다.

특히 대한해협은 일본 원전사고 해역의 바닷물이 대마난류를 타고 우리나라 남·동해안으로 유입되는 길목인바, 동해협(3개소)에 대해서는 매달마다 시료 채취 및 분석 작업을 진행할 예정이다.

금번 해양관측조사에는 국토해양부 외에도 해양환경관리공단, 국립해양조사원, 한국해양연구원 등 국내 주요 해양조사기관이 모두 참여할 예정이며, 시료분석 및 결과공표는 교육과학기술부 및 국립원자력안전기술원에서 담당하기로 하였다. 아울러 국토해양부는 일본 원전사고 사태추이 등을 감안하여 8월 이후에도 해양관측조사를 연장 실시할 수 있다고 밝혔다. 한편 국토해양부는 세슘 등 방사성물질의 반감기가 매우 길어 표층해수뿐만 아니라 해양퇴적물, 해양생물에도 장기적인 영향을 줄 수 있다고 보고, 2012년부터 2020년까지를 대상으로 하는 중장기 해양관측조사계획을 마련 중이다.

외해 광역조사 및 대마난류 유입해역 조사정점



외해 광역조사(●) 24개소, 대마난류 유입해역(△) 3개소



< 월별 조사계획 >

조사시기	조사해역 및 정점수	비고
4월	외해광역조사(24개소), 대마난류 유입해역(3개소)	• (외해) 대기 유입 방사성 낙진 또는 해류 영향 • (대마난류) 유입 영향
5월	연안집중조사(30개소), 대마난류 유입해역(3개소)	• 하천 및 강수에 의한 영향 • (대마난류) 유입 영향
6월	외해광역조사(24개소), 대마난류 유입해역(3개소)	
7월	연안집중조사(30개소), 대마난류 유입해역(3개소)	
8월	외해광역조사(31개소), 대마난류 유입해역(3개소)	• 제주도 인근해역(7개소) 추가 - 313, 314 정점

경인항, 중국항만 간 컨테이너항로 개설을 위한 회담개최

수도권 화물 수송수요의 숨통이 트일 것으로 기대

국토해양부(장관 권도엽)와 중국 교통운수부는 지난 4월28일~4월29일, 2일간 중국 상해에서 한·중 특별해운회담을 개최하였다.

이번 특별회담에서는 작년 11월, 18차 한·중 해운회담에서 “특별해운회담”을 개최하여 논의하기로 한 경인항과 중국항만 간 컨테이너항로 개설문제, 평택-연태·석도 카페리항로 개설 등에 대해 의견을 교환하였다.

우선, 양국정부는 금년 10월중 개항예정인 경인항과 중국항만간 컨테이너 항로를 개설하기로 하고, 양국이 각각 1척씩의 컨테이너선을 투입하기로 합의하였으며, 구체적 취항 항만 및 투입선박의 규모는 추후 민간협의회에서 협의하여 확정하기로 하였다.

경인항 개장과 더불어 컨테이너선이 취항하는 경우 인천항의 기능분담과 더불어 도로를 이용하는 수도권 화물 물동량을 흡수해 내륙 교통난 완화는 물론 수도권의 화물 수요에도 숨통이 트일 것으로 기대된다.

또한, 양국정부는 평택항과 중국항만간 카페리항로 신규개설에 대해 논의하고 향후 조건이 구비될 경우 항로개설에 대한 구체적 사항을 확정하기로 하였다.

아울러 양국정부는 평택-일조 카페리항로, 이미 2011년 4월 13일 정식 운항을 개시한 평택-상해 컨테이너 항로 등 지난해 한·중 해운회담 합의록 이행상황도 점검하고 지속적으로 관심을 가질 것을 확인하였다.

부산신항 피더부두 6선석 도입 용역 6월 고시할 것으로 발표

국토부, 제 3차 항만기본계획 6월 중 구체적으로 실행할 것

국토해양부(장관 권도엽)과 부산시(시장 허남식)는 오는 6월 부산 신항 피더부두 6선석 도입 용역 계획을 고시한다고 발표했다.

지난 3월 국토해양부가 발표한 '제3차 항만기본계획'이 구체적으로 실행되는 것이다. 당초 국토부는 피더부두 2선석을 도입할 예정이었으나 부산시의 요청에 따라 6선석으로 상향조정된 바 있다.

한국해양산업협회(이사장 김종열)가 해양CEO 및 해양전문가로 조직한 MHN(Marine Honors Network)의 그린포트 및 그린쉬핑 추진팀이 4월 28일(목) 오전 11시 부산 서면 터존 뷔페에서 'MHN 제7차 라운드테이블'을 열어 정부의 '저탄소 녹색성장을 위한 그린포트 구축 계획'을 논의했다.

이날 주제발표자로 나선 류종영 부산시 해양농수산물항만물류과장은 "부산시와 국토부는 신항에 피더 전용부두 6선석 도입을 위한 용역 계획을 6월 중에 고시할 예정"이라며 "물류비용 절감과 탄소배출 감소에 크게 기여할 것"이라고 밝혔다.

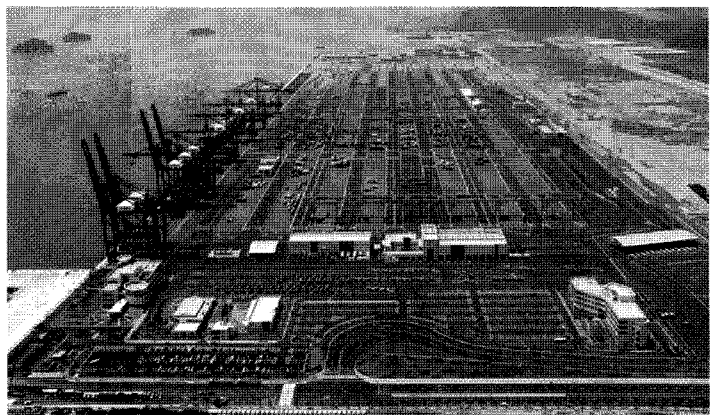
부산항의 그린포트 구축 현황도 발표했다. 류 과장은 "현재 LED 조명 교체는 10% 완료됐으며 앞으로 육상 전원공급장치(AMP) 설치에 이어, 민간사업을 통해 오는 2015년까지 모든 신규 시설에는 태양에너지 발전시설을 도입할 예정"이라고 설명하고 "타당성 조사를 거쳐 해상풍력기도 건설할 것"이라고 언급했다. 2015년까지 조명기기 교체 완료 시 연간 30억 원

의 비용절감이 예상된다.

이에 대해 전영환 부산항만공사 팀장은 "향후 10년 안에 그린포트 사업이 성공하기 위해서는 우수한 인력 확보가 시급하다"며 "관련법을 정비해 실무자가 유연하게 일할 수 있는 환경을 조성해야 한다"고 지적했다.

박진희 한국해양대학교 물류시스템공학과 교수는 "그린포트 구축안에 스마트포트 구축도 포함된다고 하나 계획이 명확히 드러나지 않는다"면서 "스마트포트로 자동화시스템을 구축하면 터미널 운영업체의 비용절감에 크게 기여할 수 있는 만큼 스마트포트 구축을 위한 구체적 실행방안이 필요하다"고 강조했다.

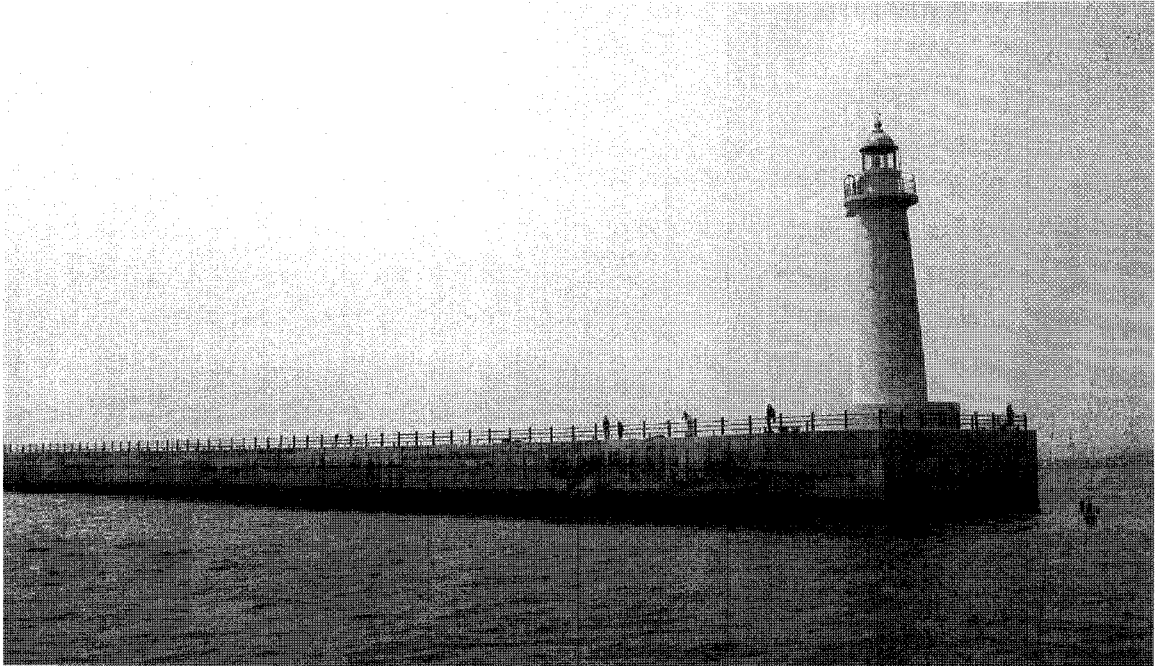
이날 모임은 이외에도 김인태 (사)부산항만산업협회 전무이사, 한주봉 부산국제교류협회 사무국장, 하종원 부산대학교 경영경제연구소 전임연구원, 정재원 부산지방해양항만청 물류계장 등 항만물류 실무자들을 비롯한 관계자 70여 명이 참석한 가운데 열렸다.





국토해양부, 항만구조물 신뢰성 설계표준서 개발

신뢰성 이론 도입으로 항만구조물 설계법 신뢰성 높여



국토해양부(장관 권도엽)는 방파제, 안벽 등 항만구조물 설계시 국제표준화 기구인 ISO에서 권장하는 신뢰성 이론을 채택한 항만구조물 신뢰성 설계표준서를 개발하였다.

종전 설계는 자연재해의 변수를 제대로 반영하지 못하고 있으나, 신뢰성 설계는 자연재해의 불확실성을 확률 및 통계적 기법을 반영함으로써 항만구조물의 안전성 확보 및 경제적 설계가 동시에 가능한 국제적인 최적설계 개념이다.

또한 복잡한 확률과 통계분석 등 신뢰성 이론에 익숙하지 않은 국내 항만설계 및 시공기술자를 위

한 항만구조물 전용 신뢰성해석 프로그램(HSRBD)를 개발하였다.

국토해양부는 이번에 개발된 설계표준서를 토대로 항만시설물 설계기준이 개정되면 자연재해에 대비한 항만의 경제적인 설계시공이 가능하고 국내 건설업체가 해외 항만공사 수주 등 해외진출에 큰 도움이 될 것으로 기대하고 있다.

이와 관련하여 연구결과의 보급과 항만건설관계자들의 이해증진을 위해 4월22일(금) 서울교육문화회관에서 교육워크숍을 개최하였다.

국토해양부, 극지연구 강국 향해 힘 모은다

정계, 학계, 업계등 주요 인사로 극지포럼 출범



극지연구 활동에 대한 각계 의견을 수렴하고 민간차원에서 극지정책을 제언하기 위한 전문가 단체가 출범한다.

국토해양부(장관 권도엽)는 글로벌 기후변화 대응, 미래자원 확보 등의 이슈가 글로벌 아젠다로 부각되는 시점에서, 극지분야 연구활동에 대한 정보공유와 협력의 장이 될 극지포럼이 4월 27일 한국과학기술회관에서 창립총회를 개최했다고 밝혔다.

남극과 북극지역은 지구 환경변화를 측정하는 지표 지역으로 인식되면서 기후변화를 연구하는 과학자는 물론 일반 국민들도 빙하 감소와 같은 극지 환경변화에 주목하고 있다.

이같은 시점에서 한나라당 황우여 의원, 최장현 전 국토부차관 등 사회 저명 인사와 200여명의 정

계, 학계, 업계, 언론계, 문화예술계 전문가들이 우리나라 극지분야의 연구 활성화를 지원하기 위해 뜻을 모은 것이다.

국토해양부 관계자는 “극지포럼이 민간 차원에서 극지분야 현안에 대한 대응방안을 제시하고 극지연구 발전을 위한 국민적 공감대 확산에 기여할 수 있기를 바란다”고 말했다.

한편, 그동안 우리나라는 다양한 극지분야 이슈에 대응하기 위해 1990년대 중반부터 남극과 북극에서 해양조사를 수행하고 있으며 2009년에는 쇄빙연구선 아라온호를 건조하여 운영하고, 2014년 완공을 목표로 남극에 장보고과학기지 건설을 추진하는 등 극지연구를 위한 인프라를 확충하고 있다.



2013년부터 시화호 연안오염총량관리제 시행

시화호 수질, 관광과 레저에 적합한 수준으로 개선예정

국토해양부(장관 권도엽)는 장차 시화호 수질을 관광과 레저에 적합한 수준으로 개선하기 위하여 시화호를 대상으로 2013년 연안오염총량관리제를 시행하는 것을 목표로 지자체와 함께 추진방안 마련에 착수하였다.

연안오염총량관리제는 육지에서 바다로 흘러들어가는 오염물질량을 바다의 자정능력 범위 내에서 관리하는 제도로 국내에는 2008년 마산만에 최초로 도입되어 시행되고 있다.

시화호는 그간 시민들의 친수 및 위락공간 수요를 충족하면서 장래 유역의 오염원 증가에 따라 발생할 오염물질을 사전에 합리적으로 조정하는 수질관리제도의 도입이 요구되었다.

이에 따라 국토해양부는 2010년에 시화호 유역을 관할하는 경기도, 안산시, 화성시, 시흥시, 군포시와 연안오염총량관리제를 시행하기로 합의한 바 있다.

국토해양부는 시화호 연안오염총량관리제의 시행 합의에 따라 지난 1월에 추진방안 마련을 위하여 지자체 등 관계기관이 참여한 실무협의회와 수질전문가로 구성된 전문위원회를 발족하였다.

이어서 4월 8일에는 실무협의회 및 전문위원회를 개최하여 추진방안 마련의 첫 단계로 오염물질 종류, 목표

수질 설정기준, 목표년도 등을 규정하는 기본방침을 올해 안에 수립하기로 하였다.

또한 국토해양부는 2012년부터 2013년 상반기까지 지자체와 함께 오염물질의 시화호 유입량을 결정하는 목표수질의 설정과 아울러 목표수질을 달성하기 위한 기본계획과 시행계획을 수립하여 2013년 하반기에 이를 시행할 예정이다.

국토해양부는 시화호에 연안오염총량제가 시행되면 효율적이고 과학적인 수질관리가 가능할 뿐만 아니라 유역 내 환경개선사업이 촉진될 것으로 기대하고 있다.

또한 연안오염총량관리제를 성공적으로 시행하여 목표수질을 달성하면 시민들의 생활환경 개선은 물론이고 생태계 회복과 함께 연안자원의 지속 가능한 이용에도 기여할 것으로 전망하고 있다.



해운업, 유가상승과 계절적 비수기 감안하면 선방

컨테이너와 드라이벌크 시황 긍정적으로 평가



지난 4월초 중국 발 컨테이너 운임 지수인 CCFI 지수와 SCFI지수는 각각 1,016.25와 1,012.63로 전년 동기 대비 각각 9.5%와 23.6%씩 하락하였다.

그리고 2011년 1분기 평균 벙커C유는 601.2달러로 전년 동기 대비 19.1% 상승하였다.

반면 지난 1월과 2월 중국 전체 항만의 컨테이너 처리량은 전년 대비 증가 했지만 증가폭은 크게 둔화되었고, 싱가포르 항은 지난 해 물동량보다 감소하는 등 다소 부진한 모습이 나타났다.

그러나 컨테이너 화물은 대부분 소비 관련 완제품들이 많아 미주와 구주 지역 소비 시즌에 대비해 물동량이 증가하는 등 계절적 변동성이 크다. 또한 2월은 중국 춘절 포함, 아시아지역의 휴일에 따른 조업일수 자체가 적기 때문에 2월 이후 점진적인 회복을 보일 전망이다.

다음으로 드라이벌크 시황을 보면 케이프 선형 부진 지속에 따라 당분간 BDI지수 반등은 어려울 것으로 예상된다. 케이프 선형 부진 지속에 따라 BDI지수 반등도 제한회복이 기대되는 컨테이너업과 달리 벌크업은 여전히 회복 조짐이 나타나지 않고 있다.

케이프선은 주로 철광석과 석탄을 중국으로 수송하는데 중국의 철광석 재고는 증가하는 반면 철광석 소비 증가율은 과거에 비해 둔화되었다.

또한 수요는 약해지는 반면 인도 예정 벌크 선박은 여전히 현 선복량의 50%에 육박할 정도로 공급은 증가하였다.

용선계약에 방사능 조항 추가 움직임

일본 원전사고 이후 방사능에 대한 우려감 확산

동일본 대지진 재해에 의한 도쿄전력 후쿠시마(福島) 제1 원자력발전소 사고이후 세계해운시장에서 방사능 공포가 확산되고 있다.

특히 원전사고 이후 용선계약서에 방사능조항을 담으려는 움직임이 일고 있으며, 특히 컨테이너선도 논의의 대상이 되고 있는 상황이다. 정기 컨테이너항로는 지진 재해 직후 일부 선주들이 일본 기항에 난색을 보이는 등 방사능에 대한 공포가 지속되고 있다.

시장 관계자에 의하면, 선주측은 용선계약에 즈음하여 방사능 조항을 담도록 요구하고 있다고 한다. 이는 일본 기항을 염두에 둔 것으로, 방사능에 의한 선체나 선원에 대한 오염피해를 최소화하고, 선박의 가치가 하락하는 것을 사전에 방지하기 위한 포석으로 분석된다.

만약 방사능 오염에 노출될 경우, 선박의 오염제

거 비용이나 선원의 안전대책비용을 용선자에게 청구하려는 의도로 풀이되고 있기도 하다.

이러한 움직임에 대해 선박을 운항하는 오퍼레이터측에서는 도저히 받아들일 수 없다며 크게 반발하고 나섰다.

한편 정기선 항로에서는 원전사고 발생 후 일본 직행서비스로 게이힌(京浜)항 기항이 취소되는 사례가 빈번하게 발생했다. 이는 원전사고에 의한 방사능 오염에 노출될 경우 선원들의 피해나 선박의 자산가치가 훼손되는 것을 우려한 선주들의 의향이 작용했기 때문으로 분석된다.

최근 들어 사태가 진정국면으로 접어들고 있으나, 용선계약시 새롭게 방사능에 대한 우려가 제기되면서 컨테이너선의 경우 일부 선사에서 안전성을 증명하기 위해 자체적으로 검사하는 사례도 나오고 있다.



일본금융기관, 중고선 매각 현금 확보

선주 및 금융기관 계약연장 보다는 현금 확보에 주력

일본선주들과 금융기관들은 계약갱신기에 들어간 중형 벌크선에 대해 계약연장 보다는 매각을 통해 현금을 확보하는데 주력하고 있다. 이들은 지난해 하반기부터 해운회사(오퍼레이터)들과의 용선료 교섭 보다는 중고선 매각을 통한 현금확보에 열을 올리고 있다. 특히 올 들어 드라이 벌크선 시장의 침체가 두드러진데다 엔고가 지속됨에 따라 일부 선주들은 유동성 악화에 시달리고 있는 실정이다. 더욱이, 시황침체로 마이너스 수지의 용선료 갱신이 불가피한 상황이다.

해운회사들도 용선료 갱신시 실제 마켓이상의 용선료를 제시할 가능성은 낮으므로 향후 중고선 매각이 증가할 것으로 전망된다. 매각대상이 되고 있는 선형은 주로 파나마스(7만~8만DWT)와 핸디사이즈(2만~5만DWT)이다.

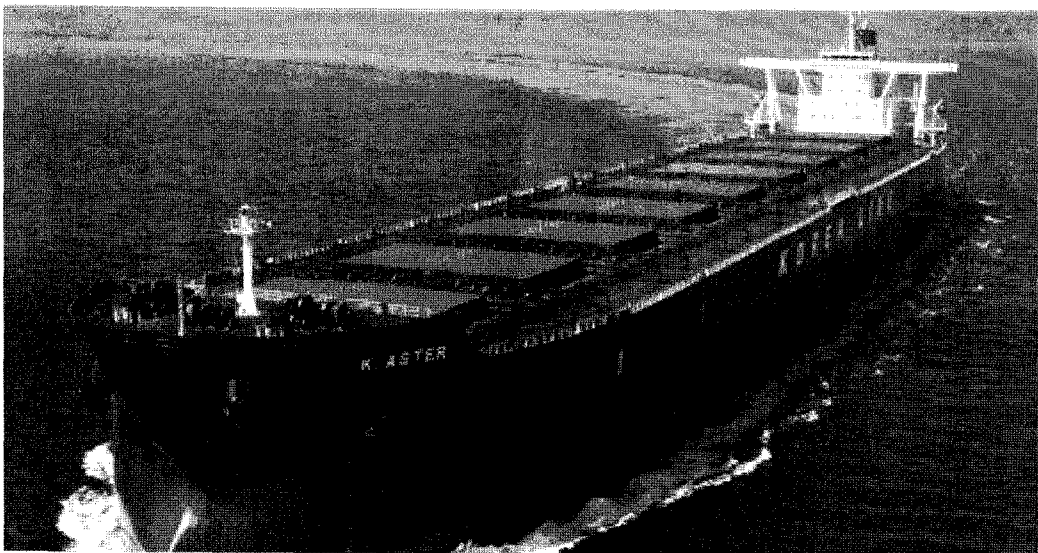
중형벌크선은 철강원료 운반선인 케이프사이즈

등 대형선박에 비해 해운사와 선주간 정기용선 기간이 짧고 이 때문에 계약 갱신 때마다 용선료를 새롭게 정해야 한다.

올해 해운사와 선주간에 계약 갱신기를 맞이하는 선박은 지난 2006년에 준공한 선박이 대부분이다.

일본선주들에게 선박 파이낸스를 제공하는 일본 금융기관은 지속되는 엔고로 선주들의 경영환경이 악화되고 있다고 판단하고 계약 갱신기가 도래하는 중고선박의 매각을 독려하고 있는 상황이다.

클락슨에 의하면, 4월 시점의 5만6,000DWT급 핸디맥스의 중고선가(5년)는 2,900만달러로 전년 수준을 유지하고 있다. 금융관계자는 “현재의 가격이라면 자본금을 완제하고, 잉여금이 나오는 선박도 있다”며, 오퍼레이터들도 최근의 시황침체로 운항 리스크가 높아지고 있어 선주의 매각제의를 받아들이는 추세라고 강조하기도 하였다.





BIMCO, 해적 피해 더 이상 방치 불가 입장 밝혀

싱가포르 보안세미나에서 해적피해 대책 방안 발표



을 줌도둑 정도라고 폄하하고 있다고 밝히며 사태의 심각성에 대한 경각심을 가져줄 것을 언급하였다. 현재 해적들은 해적행위를 펼친 이후에 뗏뗏이 고국으로 돌아가 생활을 하고 있으며 이들을 처벌할 마땅한 근거조차도 마련하지 못하고 있는 실정이다. 따라

21세기 해상에서 소말리아 해적은 해상직원들의 삶에 있어서 벗어날 수 없는 위협의 대상이 되었다. 지금까지 700명이 넘는 선원들이 해적들에게 납치되어서 이러한 공포를 느껴야 했고 그 결과 지금 선원들은 해적의 위협에 있어서 더 이상 참지 못하고 한목소리로 분노를 표출하고 있다.

지난 싱가포르에서 개최된 보안세미나에서 BIMCO의 Lorenz-Meyer의장은 선원들을 위한 해적피해 대책 방안을 발표하였다. 그는 세계에서 가장 근본적인 직업인 선원들의 안전을 위한 대책 마련이 시급하다고 전하였다. 또한 그는 각국 정부가 파병한 해군병력을 적극적으로 지원하겠다고 밝히는 한편, 최근 아시아 각국에서 해적 모선의 퇴치를 위해 보여준 훌륭한 활동들을 칭송하기도 하였다.

그러나 그는 아직까지도 일부 국가들이 해적들

서 Lorenz-Meyer의장은 이러한 범죄행위에 대해 전 세계 정부가 지금 당장 힘을 모을 때라고 호소하였으며 해적행위의 심각성은 전 세계 40%의 물자가 이동하는 중동항로의 길목을 차단된 위급한 상황임을 강조하였다.

이에 따라 선원노조들은 동 항로에 선박을 운항하는 것을 집단으로 보이콧할 것을 고려중인 것으로 알려졌다. 또한 이날 세미나에서는 BIMCO와 ReCAAP이 공동으로 해적퇴치 활동을 할 것을 다짐하기도 하였다. 그들은 선원들이 다시한번 BMP에 기재된 사항을 준수하여 위험해역에서 안전대책을 충분히 수립할 수 있도록 호소하였다.

그러나 Lorenz-Meyer의장은 지금의 해적퇴치 활동은 명백히 부적절한 상황이며 앞으로 각국 정부가 좀더 강력히 협심하여 포괄적인 전략을 수립해야 한다고 강조하였다.

탱커시장, 소형선 위주의 시황회복 예상

VLCC와 수에즈막스선의 선복 증가율은 수요증가율을 넘어설 것

향후 2년간 VLCC와 수에즈막스선의 선복 증가율은 각각 21%와 19%로 수요증가율을 넘어설 것으로 예상된다. 브로커 Charles R. Weber에 따르면 2013년 중반까지는 선복과잉이 유지될 것으로 예상되며 현 수준의 신조선 발주가 계속돼야지만 이후 시황회복이 가능할 것이라고 전망하였다. 반면 MR사이즈의 중형 프로덕트 탱커선 시장은 비교적 수급균형이 유지되면서 지속적인 시황회복이 기대된다. 2011년들어 발주된 신조선은 180만 DWT에 불과한 반면 2010년에는 총 4,220만DWT를 발주하며 선복과잉을 유발하였다. 이러한 2010년 발주량 증가의 주요원인은 철강가격과 시황하락에 따른 선가가 고점대비 40% 가량 빠지면서 투기성 투자가 늘었기 때문이다.

또한 2011년에는 이란제재와 리비아 사태가 겹치면서 유럽국가들의 원유 수입로가 막혀 원유수급에 상당한 차질을 빚었고 서아프리카의 수출량이 증가하였다. 그 결과 서아프리카-아시아 구간 원유수출량이 급감하여 톤마일 효과를 잃어버렸다. 그리고 리비아-유럽구간 단기항해에 많이 사용되던 아프리카막스 선대가 사우디아라비아 쪽으로 이동하면서 아프리카막스선대의 이용률이 감소하여 전반적인 시황하락으로 이어졌다.

일본지진에 따른 원유시장의 영향으로는 일본 내 전체

정유시설의 30%에 해당하는 140만B/d가 생산중단에 빠졌으며 주요 수출국인 미국의 타격도 큰 것으로 나타났다. 비록 3월 일본의 원유수입량이 전년동기대비 6.3% 하락하며 단기적으로 심각한 영향을 미치지는 않았지만 생산시설 재건을 위해서는 상당시간이 필요할 전망이다.

그러나 3분기 이후부터는 본격적인 원자재 수요가 증가하여 시황회복을 주도할 것으로 예상된다. 특히 리비아사태의 경우 결국 일단락이 되면서 원유수출이 재개될 것으로 기대되지만 사우디아라비아와 바레인도 정치적 불안성이 확산되면서 추후 시장의 불안성을 야기할 수 있을 것으로 우려된다.

결과적으로 세계경제 회복으로 원유 소비량은 지난 2010년 87.0 Million b/d까지 증가하였으나 유가가 43%나 급증하는 등 시장에 불안성으로 인해 소비량이 2011년 160만 b/d 증가율에 그칠 것으로 예상된다.

