

## 외항해운업계 서해안 기름제거에 팔 걷어부쳐 한국선주협회 자원봉사단 구성, 방제작업 참여



한진해운을 비롯하여 현대상선 STX팬오션, SK해운, 대한해운 등 국내 외항해운업계가 서해안에서 발생한 유조선 충돌사고시 바다에 유출된 기름 제거 작업에 발벗고 나섰다.

한국선주협회(회장 이진방)는 협회 직원을 비롯하여 외항해운업계 임직원들로 서해안 기름유출 제거를 위한 자원봉사단을 구성, 12월17일, 18일 양일간 태안 현지에서 방제작업에 동참했다.

12월17일(월) 오전 8시에 집결하여 현지로 떠난 외항해운업계 방제자원봉사단은 한진해운과 현대상선 각각 40명, SK해운 34명, 대한해운과 유코카 캐리어스 각각 8명, 협회 직원 12명, 장금상선, 고려해운, 대보해운, KSS해운, 태영상선 등에서 3-4명씩 160여명에 달한다.

이들 선사외에도, STX 팬오션은 그룹차원에서

130여명이 12월14일부터 16일까지 3일간 휴일을 반납하고 사고현장에서 기름제거 작업을 펼쳤으며, 폴라리스슈핑과 13개 외항해운업체들로 구성된 해신회에서 방제를 위한 봉사활동을 벌이고 있다.

그리고, 흥아해운은 지난 2005년에 해양수산부의 1사1어촌 자매결연 운동에 참여하여 자매결연을 맺은 충남 태안의 신진도가 이번 기름유출 사고로 인해 피해를 입음에 따라 신진도 어촌계에 기름제거를 위한 방제복구 장비를 지원하는 등 물심양면으로 지원을 아끼지 않고 있다.

이밖에도 대다수 선사들이 자체적인 스케줄에 따라 서해안 현지에서 기름제거를 위한 자원봉사에 나서는 등 방제활동에 적극 참여하고 있으며, 바다살리기운동본부 등 관련단체들도 해양환경 피해를 최소화하기 위해 자원봉사단을 현지에 급파하는 등 해운업계의 참여가 크게 확산되고 있다.



# 선협·선원노련, 국제선박 정책연구소위원회 개최

## 한국선원 고용, 필수 및 지정선박 규모 등 협의



한국선주협회와 전국해상산업노동조합은 12월21일 협회 대회의실에서 국제선박 정책연구소위원회를 개최하고, 한국인선원의 고용규모를 비롯하여 국가필수국제선박 운영규모, 선원의 정년연장 방안 등을 협의했다. 사측에서 선원정책소위원회 사측위원 및 선협 집행부, 그리고 노측에서 선원정책소위원회 노측위원 및 노련 집행부 등이 참석한 가운데 열린 이날 회의에서는 한국선원의 경쟁력 제고방안과 복지문제 등을 중점적으로 논의했다. 특히, 한국인선원의 고용규모와 관련해서는 기존 한국선원에 대한 고용보장을 노사합의의 기본전제로 하고, 한국해운 발전을 위해 최소 5,000명의 한국선원을 유지한다는데 의견을 모았다.

또 국가필수선대 및 지정선박 규모에 대해서는 300척을 지정하여 운영하는 것이 바람직하다는 의견과 함께 국가필수국제선박 운영규모를 2010년까지 88척을 확보하기로 하고, 이를 위해 양측이 노력하기로 했다.

이와함께 지정선박의 외국인선원 승선방안에 대해서는 선박 1척당 외국인 부원 8명을 승선할 수 있

도록 하되, 선사별 또는 선박별 상황에 따라 단위 노사합의로 해기사 1명, 부원 7명의 승선을 허용하는 방안을 검토하기로 했다.

그리고, 선·기장을 제외하고 연도별로 일반선박의 외국인 승선규모를 점차적으로 확대한다는데 의견을 모으고, 우선 2008년에는 해기사 2명, 부원 8명을 선사별 정원제도로 운영하고, 2009년 운영방안은 2008년중에 논의하기로 했다.

선원 복지기금 조성문제는 현 노사합의와 별도 합의하되, 외항상선원정책협의회에서 논의하기로 했으며, 한국선원의 유급휴가 자격발생 승선기간을 8개월 승선에서 6개월 승선으로 축소하는 방안을 검토하기로 했다. 이밖에 한국선원의 미사용 유급휴가 보상과 관련해서는 미사용 유급휴가 보상 계산식에 사용되는 통상임금을 1.5배로 해야 한다는 의견이 있었으며, 한국선원의 정년연장과 관련해서는 각사업장별 정년을 1년 연장하고 1년은 근로를 연장하는 방안을 긍정적으로 검토하기로 했다. 이날 협의된 사항에 대해서는 외항상선원정책협의회를 개최하여 공식 합의하기로 했다.

## 2008년도 국가필수선박 지정선박 30척에서 50척으로 확대 선협, 2008년도 국가필수선박 지정계획에 따라 신청접수

2008년도 국가필수선박 지정계획이 최근 확정됐다. 지난 2006년에 처음으로 시행된 국가필수선대제도는 전시와 같은 국가 비상사태에 대비하여 국적선원으로 구성된 국적 상선대를 평상시에 유지하는 제도로서 필수선박으로 지정된 선박에 대해서는 외국인 선원고용을 제한하고 이에 대한 손실을 정부에서 보상해 주고 있다. 2008년에는 지정선박이 50척으로 늘어난다. 다음은 국가필수선대제도의 목적과 추진경과, 향후 계획 등을 정리한 것이다.(편집자 주)

한국선주협회는 2008년도 국가필수선박 지정계획이 최근 확정됨에 따라 회원사를 대상으로 신청을 접수받고 있다.

국가필수선대제도는 국가 비상사태시 군수물자 및 국민경제에 긴요물자를 안정적으로 수송함으로써 국가안보상 제4군의 역할을 수행하고, 전시 선박 및 선원동원은 개전 초기 내항운송(군 직접 통제) 위주로 구성되어 사태가 장기화할 경우 외항상선대 활용이 긴요한 데다 선박과 함께 내국인 위주 선원을 그대로 활용함으로써 비상시 추가 교육·훈련 없이 즉시 임무수행이 필요함에 따라 도입된 제도이다.

국가필수선대제도의 법적근거는 '국제선박등록법'에서 국가필수국제선박의 지정을 규정(제8조)으로 국제선박에 대한 지원을 통해 해운산업의 경쟁력을 높이고 국민경제의 발전에 이바지함을 목적으로 하고 있다.

동법 시행령에서는 국가필수국제선박의 지정기준과 지정절차, 지정해제, 필수선박에 대한 외국인 선원의 승선제한, 손실보상의 기준 및 절차를 규정하고 있으며, 동법률시행규칙에서 국가필수국제선박의 운송물자 및 국가필수국제선박의 지정 신청과 손실보상의 신청 등 시행에 관해 필요한 사항을 구체적으로 규정

하고 있다.

### ▶ 추진 경과

해양수산부는 이를 위해 지난 2003년 12월에 한국 해양수산개발원에 '국가필수선대제도 타당성 분석 및 정책대안 연구' 용역을 의뢰했으며, 이를 토대로 국가선박의 선원수급 안정화 추진방안을 마련했다.

이어 2005년 2월에는 국가필수선대 시행관련 관계부처 협의를 거쳐 3월에는 국가필수선대 시행과 관련한 노·사·정 협의에서 2006년도 운영규모 30척 지정에 합의했다. 그 해 12월28일 벌크선(10척), 유조선(6척), LNG선(11척), 컨테이너선(3척) 등 30척에 대해 2006년도 국가필수국제선박으로 지정했다.

그리고, 해양수산부는 2005년 12월30일 2006년도 국가필수선박 손실보상기준을 고시했으며, 2006년 12월29일 2006년도 국가필수선박 손실보상금으로 10억 6,500만원을 지급했다. 2007년에도 벌크선(10척), 유조선(6척), LNG선(11척), 컨테이너선(3척) 등 30척을 국가필수선박으로 지정했다.

이와함께 해양수산부는 2008년도 국가필수선박을 50척으로 확대지정키로 하고, 이번에 계획을 발표했다.

### ▶ 2007년도 운영현황

2007년 국제선박등록법에 등록된 국제선박 중 국가필수국제선박으로 지정이 가능한 선박은 138척으로 집계됐다.

#### [국가필수선박 지정대상 선박('06. 5)]

선종	벌크선 (광탄선)	원유선	석유제품 선(케미 칼럼용)	LPG/ LNG선	컨테이 너선	기타	계
척수	54	11	5	21	31	16	138

기타선은 자동차선 7척을 비롯하여 일반화물선 6척, 원목선 1척, 핫코일선 1척, 케미칼운반선 1척 등이다.

특히, 2007년도 국가필수국제선박 지정은 국가필수선대의 단계적 확대계획과 예산 등을 감안하여 전년도와 동일한 30척으로 지정했다.

선종별 선박척수도 전시 국가필수선박 추정규모를 고려하여 2006년 국제선박 보유현황과 선사의 국가필수국제선박 지정신청 현황을 감안하여 지정했다.

#### [국가필수선박 추정규모]

구분	선종	벌크선	유조선	LNG/LPG	컨테이너선	계
국가필수선대 추정규모	척수 (천GT)	38 (1,959)	15 (3,346)	33 (564)	2 (162)	88 (6,031)
'06년도	척수 (천GT)	10 (646)	6 (831)	11 (1,080)	3 (140)	30 (2,697)
'07년도	척수 (천GT)	10 (646)	6 (798)	11 (1,083)	3 (141)	30 (2,668)

### ▶ 국가필수선대 운영계획

해양수산부는 2008년에는 국가필수선대 지정척수

#### [국가필수선대 지정 총규모]

선종	양곡운 반선	유조선	LPG/ LNG선	광탄선	컨테이 너선	계
척수 (천GT)	3 (192)	15 (3,346)	33 (564)	35 (1,767)	2 (162)	88 (6,031)

를 확대했다. 전시소요물량을 수송하기 위해 필요한 국가필수선박 추정규모를 총 603만톤(G/T), 88척으로 추정했다.

그리고, 해양수산부는 국가 전략물자 및 국민경제 주요물자의 안정적 수송을 위해 국가필수선대 확대계획

#### [국가필수선대 확대계획]

당 초			변 경 안			
'06-'08년	'09-'11년	'12년 이후	'06-'07년	'08년	'09년	'10 년이후
30척	55척	88척	30척	50척	70척	88척

을 앞당겨 2008년도에 50척으로 확대지정기로 했다.

한편, 국제선박등록법에 등록된 국제선박 중 2008년도 국가필수국제선박으로 지정이 가능한 선박은

#### [국가필수선박 지정대상 선박('07. 11)]

선종	벌크선 (광탄선)	원유선	석유제품선 (케미칼용)	LPG/ LNG선	컨테이 너선	기타	계
척수	55	10	7	19	32	14	137

137척으로 집계됐다.

### ▶ 2008년도 국가필수선대 지정계획

해양수산부는 2008년도 50척에 대한 선종별 척수

#### [ 2008년 국가필수선대 지정계획]

구분	선종	벌크선 (양곡/광 탄선)	유조선	LNG/L PG선	컨테이 너선	계
국가필수선대 추정 규모	척수 (천GT)	38 (1,959)	15 (3,346)	33 (564)	2 (162)	88 (6,031)
'06 년도	척수 (천GT)	10 (646)	6 (831)	11 (1,080)	3 (140)	30 (2,697)
'07 년도	척수 (천GT)	10 (646)	6 (798)	11 (1,083)	3 (141)	30 (2,668)
'08년 도(안)	척수 (천GT)	15	10	15	10	50



는 국가필수선박 추정규모와 30척에서 50척으로 늘어난 비율(66.7%) 및 지정가능 대상 선박현황 등을 참조하여 선종별로 척수를 산출했다.

해양수산부는 미국의 안보선대인 MSP 등록선박 47척(2003년)가운데 38척이 컨테이너선으로 지정되어 있는 등 컨테이너를 통한 다양한 화물운송의 필요성이 증대됨에 따라 컨테이너선의 지정을 점차 확대해 나가고 있다.

국가필수국제선박 50척 지정·운영을 위한 손실보상금 예산은 2008년도 예산(안)에 반영했다. 2008년도 예산액(안)은 25억원이다.

2008년도 충무계획과 연계하여 국가필수선박 활용도 증대되고 있다. 충무계획상 동원지정선박을 우선하여 지정 비상시 임무수행의 일관성을 높일 계획이다.

한편, 국가필수선박의 지정요건(국제선박등록법시행령 제3조)은 국제총톤수 2만톤 이상, 선령 15년 이하인 선박으로서 군수품·양곡·원유·액화가스·석탄 또는 제철원료를 운송하는 선박으로 제한하고 있다.

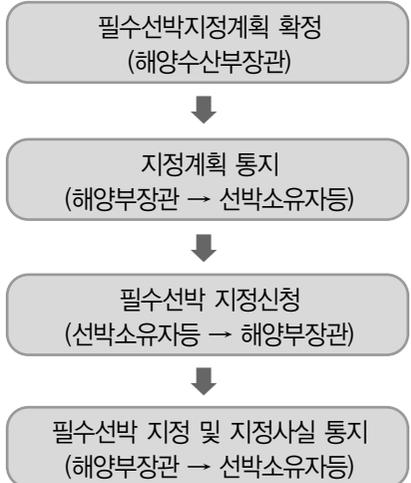
또 지정 우선순위를 보면, 대한민국 국적을 가진 화주와 장기운송계약을 체결한 선박을 우선 지정할 수 있도록 했다. 신청선박이 지정선박을 초과하여 경합시에는 대상선박의 선복량이 크고 선령이 적은 선박을 우선하되, 선박소유자 등의 적정배분을 고려하는 것을

원칙으로 하고 있다.

▶ 국가필수선박의 지정절차

국제선박등록법시행령 제4조에 의거하여 해양수산부장관은 관계중앙행정기관의 장과 협의한 후, 당해연도 12월 5일까지 다음 연도의 필수선박지정계획을 확정한다. 해양수산부장관은 필수선박지정계획을 국제선박의 선박소유자등에게 통지하여야 하며, 필수선박의 지정을 받고자 하는 선박소유자 등은 해양수산부장관에게 필수선박의 지정을 신청해야 한다.

[국가필수선박의 지정절차]





해양수산부장관은 당해연도의 12월말까지 필수선박을 지정하고, 그 지정사실을 선박소유자등에게 통지해야 한다.

필수선박은 정부의 1회계연도를 단위로 하여 특별한 사정이 없는 한 계속하여 지정한다.

해양수산부는 이 절차에 따라 필수선박 지정대상 선박(총 137척/국제총톤수 2만톤 이상, 선령 15년 이하)을 중심으로 선사로부터 지정신청을 받아, 2008년도 필수선박을 확정하여 지정하고 지정사실을 한국선주 협회를 통해 선사에 통지한다.

### ▶ 국가필수선박 지정에 따른 손실보상

손실보상의 기준(국제선박등록법 시행령 제7조)을 보면, 손실보상 인원은 사관 1명, 부원선원 1명 등 척당 2명이다. 이는 국가필수선박의 척당 외국인 선원승선 제한(8명→6명)에 따라 외국인 선원 대신 한국인 선원 고용으로 인한 인권비성 손실금 보상이다.

외국인 선원 승무기준은 지난 2005년 8월18일 노사 합의에 따라 국제선박은 사관 1명과 부원 7명을 승선시킬 수 있고, 국가필수선박은 부원 6명만 승선시킬 수 있다.

손실보상금 산정기준은 필수선박 승선 한국인 선원의 연간 평균임금과 국제선박 승선 외국인선원 연간 평균임금의 차액을 보상 기준금액으로 하되(국제선박

등록법 제7조제1항), 선원의 직종 및 등급별, 선박의 종류별 구분하여 산정(국제선박등록법 제7조제2항)하여 예산의 한도 내에서 보상한다.

손실보상기준은 선원의 직종과 선박의 종류를 감안하여 정하되 원활한 필수선박의 지정 및 관리를 위하여 배정 예산범위 내에서 지급될 수 있도록 산정한다.

또한, 필수선박의 외국인 선원 승선제한기준(6명)을 초과하여 외국인(정비인력)을 승선시키고자 할 경우, 사전에 당해 선박에 대한 선박수리계획(수리기간, 정비인원, 정비사항 등)을 수립하여 해양수산부에 승인을 받은 경우에만 외국인 정비인력의 승선을 인정하는 등 외국인선원 승선에 대한 엄격한 통제도 병행된다.

### 선협 회장단, 내년도 사업계획 등 심의 2008년도 정기총회 1월18일 개최기로

한국선주협회는 12월13일 회장단회의를 갖고 2008년도 중점사업 추진방향 및 예산규모 등을 협의했다.

이진방 회장주재로 열린 이날 회장단회의에서는 먼저 사무국으로부터 2007년도 주요업무 추진실적 및 예산집행내용을 보고받은 뒤 2008년도 주요사업계획 및 예산편성방안을 논의했다.

특히, 이날 회장단회의에서는 내년 1월10일 총회 대책 회장단회의를 갖고 사업계획 등을 검토하고, 1월18일 2008년도 정기이사회와 총회를 열어 주요사업계획 및 예산안을 최종적으로 심의의결기로 했다.

이날 회장단회의에서는 △해운세제 일몰제 적용대책 추진 △BBC HP 선박수입 미신고에 따른 대책 △외국인선원 고용범위 확대추진 △대기오염물질 배출 기준 강화 △'HEBEI SPIRIT' 호 기름유출사고 현황 및 방제작업 △한-중 해운회담결과 △아시아선주대표 자회의(ASF) 분과위원회 중간회의 개최일정 △해운 기금 조성현황 등을 보고받았다.

## 미국의 해난사고 대부분 제한시계에서 부적절한 항법 미 연안경비대, 안전운항 관련 'Safety Alert' 공표

최근 미국에서 심각한 손해를 야기한 해난사고들은 대부분이 제한시계에서 부적절한 항법으로 인해 발생된 것으로 분석됨에 따라 미국 연안경비대(US Coast Guard)는 12월13일 Safety Alert를 공표했다.

제한시계에서는 처음부터 항해를 시작하지 않거나, 혹은 항해도중 시정이 악화된 경우에는 안전한 장소에서 대기하는 것이 사고를 피할 수 있는 가장 좋은 방법이나, 선박 운항의 지연은 선주 또는 용선자의 이익과 직접적으로 대립되기 때문에 현실적으로는 실행이 불가능한 실정이다.

이에따라 US Coast Guard는 12월13일 Safety Alert를 공표하여 선주로 하여금 선박 운항의 지연에 의한 손해가 뜻하지 않은 사고에 의한 손해보다 훨씬 그 정도가 미미함을 강조하는 명문화된 '제한시계에서의 항해'에 관한 일련의 규칙을 제정할 것을 강요하고 있다.

그리고 이러한 규칙들은 선박에 항해에 관한 책임사항을 분명히 규정함과 동시에 육상의 운항 관리자들에게 의한 간섭 혹은 애매한 추측들까지 배제할 수 있는 것이어야 한다고 규정하였다.

즉, 원칙적으로 제한시계에서 선박의 운항을 자제시키려데 그 목적이 있는 것으로 보여진다. 만약, 제한시계에서도 반드시 항해를 해야 한다면 무중신호 등 안전운항 절차를 반드시 이행하도록 권고하고 있다.

특히, 시정의 상태는 안전속력 결정의 가장 중요요소이다. 만약 필요하다면, 타효를 유지할 수 있는 최소한의 속력까지 감속하여야 한다. 선속의 감속은 항해사 혹은 선장으로 하여금 주변 상황을 분석할 수 있는 시간적인 여유를 제공할 수 있으며, 위급상황에서

적절하게 선박 조종을 수행할 수 있도록 해주기 때문이다.

또한, 견시원의 배치도 중요하다. 추가 견시원을 안전이 허락하는 한, 가장 선수 방향으로 최소 한명 이상 배치하여야 한다. 견시원은 충분한 휴식을 취한 후, 다른 업무로부터 자유로워야 하며 승선 중 적절한 견시에 관해 주기적인 교육을 받아야 한다.

최소한 쌍안경과 통신기구는 지참하여야 하며, 무엇보다도 구명동의 혹은 기타 구명기구를 착용하고 바다가 미끄럽지 않은 신발을 착용하여야 한다.

또한, U.S Coast Guard는 갑판에서 일하는 견시원을 제외한 다른 선원의 경우, 견시원이 바다로 빠졌을 때를 가정하여, 위치를 표시할 수 있는 기구(자기점화등, 연막)를 휴대할 것을 권고하고 있다.

이와 함께 자주 선박의 위치를 파악해야 한다. 제한시계를 항해하는 경우, 종종 선위 파악의 중요성을 간과하고 있다. 레이더 및 전자항해기구에 대한 과도한 의존은 관측된 형상이 화면상에 표현되기까지의 시간 지연으로 인해 당직항해사 혹은 선장의 상황에 대한 빠른 판단을 저해할 수 있다. 특별한 경우, 적어도 매 3분마다 선위를 파악하는 것이 필요하다.

그리고 타 선박의 관찰도 소홀히 해서는 안된다. 타선의 방위, 거리, CPA는 매우 자세하게 관찰되어야 한다. 타선과의 통신은 그 선박의 의도를 파악하기 위한 목적으로 사용하되, 충분한 시간을 두고 이루어져야 하며 레이더의 Short & Long Range Scanning을 반복적으로 실시하여 타선의 접근을 미리 파악하는 것이 중요하다.

# KMI, 내년도 해운시황 조정불구 높은 수준 유지전망

## 부정기선 운임지수(BDI) 연평균 7000~9000포인트

2008년 건화물선 시장의 운임은 BDI 기준으로 연평균 7000~9000포인트를 형성할 것으로 전망되고 있다.

한국해양수산개발원(KMI)은 '2008년 세계해운전망' 보고서에서 2008년에는 금년 하반기에 비해서는 다소 조정될 가능성이 있으나 연평균으로 볼 때 그 수준이 그리 낮지는 않을 전망이다. 이에 따라 2008년 건화물선 운임은 초호황기인 금년 수준 또는 그 이상도 달성이 가능할 것으로 예상된다고 밝혔다.

다만, 중국 경제의 고도 성장에 따른 부담과 이에 따른 중국 정부의 각 산업별 경제조절 정책, 거품 가능성 등 중국의 불확실성이 여전히 문제가 되고 있다고 지적했다.

동 보고서에 따르면, 최근 들어 FFA 마켓에서 상당한 역할을 하고 있는 투자기관들은 철저한 수익을 무기로 시장에 참여하기 때문에 현물시장의 변동이 있을 경우 이들 자본의 움직임이 연동될 수 있으며, 또 리스크를 기반으로 한 선사들의 공격적인 용선 및 신조선 투자 등은 향후 선사들의 부담으로 다가온다는 점도 내년에 유의해야 할 점으로 지적되고 있다.

2008년 건화물선 신조 인도량은 전년에 비해 11% 늘어 공급량 증가가 지속될 것으로 예상되나 물동량이 전년 대비 4% 증가하여 3억톤을 돌파할 것으로 예상되며, 해체량은 450만톤(DWT)으로 증가하면서 선박량 증가세를 상쇄할 것으로 전망된다.

따라서 2008년 건화물선 해운시황은 수요측 요인이 견조한 증가세를 보이는 경우 선박 공급량 충격은 덜 할 것으로 예상된다. 특히 중국의 석탄 수입국 전환에 따른 톤/마일 증가와 호주 항만의 체선 등 이러한 공급



증가 요인을 감소시키는 원인으로 작용할 전망이다.

KMI가 국내 건화물선 운영선사 6개업체를 대상으로 향후 건화물선 시장 전망에 대한 조사를 실시한 결과 주요 선사들의 경우 향후 2009년 이후까지도 큰 하락이 없는 장기적인 호황이 가능할 것이라는 의견도 나오고 있다.

내년 정기선 해운시황 전망을 살펴보면 KMI는 2008년 세계 정기선 해운시장이 중국의 경제성장이 수요를 견인하고 과잉공급 문제도 현실화 될 가능성도 크지 않으나 고유가의 지속 등으로 선사들의 채산성은 계속 악화될 것으로 예상하고 있다.

2008년 세계 해상 컨테이너물동량은 전년 대비 10.8% 증가한 1억5,830만TEU에 이를 것으로 전망되며, 2008년 세계 컨테이너 선박량은 전년 대비 13.4% 증가한 1,235만6,000TEU에 이를 것으로 예상된다.

2008년 인도되는 신조 컨테이너선 선박량은 153만 2,000TEU로 나타났으며 이는 2008년 전체 예상 선박량의 12.4%에 해당된다.

선형별로는 8,000TEU급 이상이 28%, 4,000~4,999TEU가 18%, 3,999TEU 이하의 중소형 선박은 29%를 차지할 것으로 예상된다.

태평양항로의 내년 해상 컨테이너 물동량은 총 2,242만TEU로 전년대비 8.8% 증가할 것으로 전망된다. 동향항로는 1,590만TEU로 전년대비 8.9%, 서향항로는 652만TEU로 전년대비 8.5% 증가할 것으로 예상된다.

태평양항로의 선대 연간 수송능력은 3,097만TEU로 전년대비 1.9% 증가할 전망이다. 동향항로는 전년대비 6.6% 증가한 1,773만TEU, 서향항로는 전년대비 3.7% 감소한 1,323만TEU에 이를 것으로 예상된다.

평균소석률은 72.4%로 전년대비 4.5% 포인트 상승할 것으로 예상된 가운데 동향항로 소석률은 89.7%로 전년대비 1.8% 포인트, 서향항로는 49.3%로 전년대비 5.5% 포인트 상승할 전망이다.

태평양항로의 운임은 다소 상승할 전망이다.

유럽항로의 내년 컨테이너 수송 물동량은 전년대비 8.6% 증가한 1,469만TEU를 기록할 것으로 전망되고, 연간 수송능력은 전년대비 8.8% 증가한 1,837만TEU를 기록할 것으로 전망된다.

동향항로가 전년대비 6.3% 증가한 782만TEU, 서향항로는 전년대비 10.8% 증가한 1,055만TEU에 이를 것으로 예상된다.



내년도 유럽항로의 평균 소석률은 80%와 같은 수준을 유지할 것으로 예상되며 특히 동향항로의 소석률은 60%로 전년대비 1.4% 포인트 증가하고, 서향항로는 94.8%를 기록하여 전년대비 2%포인트 하락할 전망이다.

유럽항로 운임은 물동량 및 선박량 증가세가 10% 이하로 둔화될 것으로 보이나 초대형선의 집중 투입으로 소폭의 운임하락을 기록할 것으로 전망된다.

근해항로의 전망을 살펴보면 내년 한중항로의 운임은 전년대비 소폭 하락할 것으로 전망되며, 내년 한일항로 운임은 2007년과 비교해 수출운임은 보합세를 유지하고 수입운임은 소폭 상승할 것으로 전망된다.

동남아항로는 2007년과 비교해 내년도 수출 운임은 소폭 상승하고, 수입 운임은 보합세를 기록할 것으로 예상되고, 한러항로는 전반적으로 2007년 운임 수준이 유지될 것으로 보이는 가운데 수출 운임은 소폭 상승한 반면 수입 운임은 보합세를 기록할 전망이다.

내년 세계 석유 해상물동량은 지속되는 고유가와 전반적인 소비위축 등으로 수요가 다소 둔화되었음에도 불구하고 중국, 인도, 브라질 등의 수요 확대에 증가율은 소폭 회복할 것으로 전망된다.

톤-마일 기준으로 한 내년 세계 석유 해상물동량은 2007년에 비해 3.6% 증가한 12조 9770억 톤-마일을 기록할 것으로 예상된다.

내년 세계 유조선 선박량은 8.8% 증가한 4억1,890만톤을 기록할 것으로 전망된다. 특히 2008년에는 VLCC 선대가 사상 최초로 1억5,000만톤(DWT)을 돌파할 것으로 전망되며, 파나마스 및 핸디사이즈 선대도 높은 증가세가 기대된다. 2007년 현재 전체 유조선 선대에 대한 이중선체 선박의 비중은 76%이며, 오는 2010년에는 85%에 이를 것으로 전망되고 있다.

내년 중동/극동항 VLCC 운임은 평균 WS 84.2 포인트로 2007년보다 다소 높게 전망되고 있다.