



제12회 바다의 날 기념식 경북 포항에서 개최

한덕수 총리, 해양발전 유공자 179명 훈장 등 수여



제12회 바다의 날 기념식이 5월31일 오전 경북 포항 영일만 신항 부지에서 개최됐다.

생명의 바다, 생산의 바다, 생활의 바다-세계 5대 해양강국 도약 이란 주제로 열린 이날 기념식에는 한덕수 국무총리, 강무현 해양부장관을 비롯한 해양수산계 인사, 해군, 해양경찰청 등 관련 정부기관장, 해양수산 유공자 등 3000여명이 참석한 가운데 바다의 소중함을 알리기 위한 다양한 행사가 펼쳐졌다.

한 총리는 치사를 통해 “21세기 해양시대를 맞아 바다는 우리의 소중한 자산이자 미래”라며 “해양주권의 중요성이 갈수록 고조되고 있는 시점에서 해양강국 도약을 위해 정부가 앞장서겠다”고 말했다

이어 장관관은 기념사에서 “지금 세계 각국은 해양의 중요성을 재인식하고 바다에서 새로운 가치를 창출하기 위해 모든 역량을 집중하고 있다”며 “정부는 이러한 대외환경 변화에 체계적으로 대응하기 위해 한 세대 앞을 내다보는 장기비전

아래 ‘미래국가 해양전략’을 수립해 차질 없이 추진하고 있다”고 밝혔다.

이날 기념식에서는 해양수산업 발전에 공이 큰 기업인과 어업인에게 훈·포장 18명, 대통령표창 및 국무총리표창 각각 19명, 해양수산부장관표창 123명 등 총 179명에게 훈·포장과 표창장을 수여했다.

최고 영예인 금탑산업훈장에는 앙골라 어장 등 원양어장 개척으로 수산업발전에 기여한 권영호 (주)인터볼고 회장이 받았다.

은탑산업훈장에는 연안해운 활성화에 기여한 박홍득 (주)금진해운 대표이사과 부산항 1~3단계 컨테이너부두개발사업 등 부산항 현대화에 기여한 이재완 (주)세광종합기술단 대표이사가 받았다.

한편, 바다의 날을 맞이해 5~6월 두 달 동안 부산, 포항, 여수 등 전국 주요 도시에서 등대, 항만, 선박 등 해양수산시설 공개, 해변 마라톤대회, 장애인 및 산골어린이 바다 나들이 행사, 바다 그림 그리기와 바다 글짓기 대회, 물고기 방류행사 등 128개의 다채로운 행사가 펼쳐진다.

특히 5월31일~6월1일 서울 코엑스에서 해양과학기술 학술대회가 열려 해양과학의 활성화와 다양한 대안들을 논의했다. 또 생명, 생산의 바다로서 갯벌의 중요성을 재인식하고 세계 갯벌의 보전 및 관리동향 등에 관한 정보를 공유하기 위해 5월 29~31일 전남 순천에서 연안습지 국제심포지움이 열렸다.

해양산업 생산유발 및 고용창출효과 SOC보다 크다

해양산업이 국민경제에 미치는 효과분석 통해 밝혀져



항만, 해운, 수산, 조선 등 해양산업의 생산유발 효과와 고용창출효과가 사회간접자본(SOC)보다 크다는 연구결과가 나왔다.

곽승준 고려대 경제학과 교수는 지난 5월30일 고려대 법학관에서 열린 해양법포럼 정기학술대회에서 지난 4월 한국은행에서 발표한 2003년 산업연관표를 바탕으로 한 ‘해양산업이 국민경제에 미치는 효과 분석’을 통해 이 같은 연구결과를 발표했다.

연구결과에 따르면 2003년 기준 해양산업의 전체 생산액은 55조3889억원에 달하고 있으며, 국민경제에 미치는 생산유발효과는 1차 산업 8035억원, 2차 산업 18조6696억원, 3차 산업 13조1994억원 등 총 32조6726억원에 이르는 것으로 나타났다.

또 부가가치유발효과는 1차 산업 2958억원, 2차 산업 9조1266억원, 3차 산업 5조2416억원 등 총 14조6639억원으로 분석됐다.

고용창출효과는 1차 산업 3만5811명, 2차 산업 7만2713명, 3차 산업 16만5774명 등 총 27만4천

여 명에 이르는 것으로 나타났다.

이같은 결과를 토대로 해양산업 생산액이 1원 증가할 때 생산유발효과는 0.59원으로 SOC 산업 0.58원보다 높은 것으로 나타났다. 부가가치효과는 0.26원으로 SOC의 0.27원보다 약간 낮았다.

특히 해양산업 생산액이 10억원 증가할 때 고용창출 효과는 4.95명으로 SOC의 4.12보다 0.83명 높게 나타났다. 따라서 해양산업의 생산유발효과와 고용창출효과는 SOC보다 크고 부가가치효과는 비슷한 것으로 분석됐다.

또한 해양산업의 전방연쇄효과는 0.7833으로 1보다 작아 경기변동에 크게 영향을 받지 않으면서 후방연쇄효과는 0.9436으로 1에 가깝기 때문에 자동차, 전자, 철강산업 등 후방산업을 견인하는 효과가 있는 것으로 분석됐다.

곽 교수는 “경기부양 수단으로 활용되는 SOC 산업만큼이나 해양산업이 국민경제에 미치는 효과는 큰 것으로 나타났다”며 “정부는 일자리 창출을 위한 성장 동력 산업으로 해양산업을 적극 육성할 필요가 있으며 특히 해양자원개발, 해양바이오산업, 해양에너지산업 등 신해양산업은 양질의 일자리를 창출하는데 크게 기여할 것”이라고 말했다.

이번 연구는 선박건조량 세계 1위, 컨테이너 처리량 세계 7위, 수산물 생산량 세계 11위의 해양대국임에도 불구하고 해양산업의 중요성에 대한 인식이 부족한 상황에서 해양산업의 경제적 중요성을 환기시켰다는데 큰 의미가 있는 것으로 평가된다.



여수세계박람회 유치대표단 파리에서 막판 유치활동

6월18, 19일 양일간 열리는 제141차 BIE 총회에서



2012년 세계박람회 개최국 결정을 앞두고 모로코, 폴란드와 경쟁을 벌이고 있는 우리나라는 6월 18~19일 양일간 프랑스 파리에서 열리는 제141차 BIE(세계박람회기구) 총회 참석을 위해 한덕수 국무총리를 수석대표로 하는 대표단을 구성, 사전 준비 작업을 위한 선발대가 6월14일 출발한 데 이어 본진이 17일 프랑스 현지에 도착하여 여수유치 활동에 착수했다.

이번 총회는 지난 4~5월에 실시된 2012 세계박람회 유치희망국에 대한 국가별 실사 결과를 BIE 전체 회원국들에게 보고하는 한편 우리나라를 포함한 경쟁국들이 프레젠테이션을 통해 회원국들에게 지지를 호소하는 등 오는 11월말 최종 개최지 투표를 앞둔 상황에서 개최지 결정을 위한 중요한 분수령이 될 전망이다.

이와 함께 총회기간 중 우리나라 대표단은 2012 여수세계박람회를 통해 인류가 직면하고 있는 기후변화 및 해수면 상승, 해양 생태계 파괴에 대한 지구적 관심과 대응 필요성을 환기시키고 국제사회의 공동 노력을 촉구하는 '여수 선언' 추진

계획을 발표, 회원국들에게 2012 여수세계박람회의 유치지지를 호소했다.

특히 지난 4~5월에 걸쳐 진행된 우리나라, 모로코, 폴란드 등 개최 후보지에 관한 실사결과는 6월4일 집행위원회의 심의를 거친바 있고 이번 141차 BIE 총회에서 BIE 회원국들에 보고됐으며, 이어 유치 후보국의 대표단들이 박람회 유치 계획 등에 관한 프레젠테이션을 실시했다.

앞서 BIE 실사단은 4월9일일부터 13일까지 서울과 여수를 방문해 우리나라의 박람회 유치에 대한 구체적인 청사진을 제시받았으며 분야별 전문가들이 프레젠테이션을 통해 14개 항목, 61개 세부사항을 보고했다.

이번 총회를 위한 프레젠테이션에는 한덕수 국무총리를 비롯해 김재철 유치위원장, 강무현 해양수산부 장관, 박준영 전라남도지사, 오현섭 여수시장, 최한영 현대자동차사장 등이 직접 나서 여수세계박람회 지지를 요청했다.

우리 대표단은 박람회 개최계획, 이념과 비전, 준비상황 등을 제시하고 2012 여수세계박람회의 시의성과 미래유산 등에 대하여 BIE 회원국 대표들에게 직접 설명하는 등 다각적인 활동을 벌였다.

특히 총회 기간 중 한덕수 국무총리는 여수세계박람회가 인류발전에 보다 기여 할 수 있는 '여수 프로젝트'를 제안함으로써 다수 BIE 회원국들로부터 여수유치에 대한 적극적인 지지와 협력을 끌어내기 위해 주력했다.

해양부, 선박펀드 활성화를 위한 제도개선 추진

선박펀드 의무존속기간, 선박보유 척수제한 완화

올들어 7개의 선박펀드가 잇따라 출시된 가운데 정부가 선박펀드 활성화를 위한 제도개선에 나선 방침이다.

해양수산부는 6월11일 “선박펀드가 처음 출시된 2004년 이후 매년 15~17개의 펀드가 출시, 이제까지 3조500억원이 조달돼 해운선사들의 선박 확보에 큰 도움을 주고 있다”면서 “정부는 펀드 활성화를 위해 법 개정을 준비 중”이라고 밝혔다.

해양부에 따르면 지난 4월 세계로선박금융(주)의 ‘바다로 5호’와 ‘바다로 6호’, ‘바다로 7호’, ‘바다로 8호’ 등 4개의 선박펀드가 출시된 데 이어 5월에는 ‘바다로 4호’가 인가를 받았다. 한국선박운용(주)의 ‘동북아 32호’와 ‘동북아 33호’도 인가를 받았다.

이번에 인가된 선박펀드들은 연 7.8~8.5% 이상의 수익을 3개월마다 분배하며 내년 말까지 한시적으로 배당소득에 대한 비과세 혜택을 받게 된다.

해양부 관계자는 “선박펀드의 의무적 존속기간(5년)과 펀드당 선박보유 척수 제한(1척) 등을 완화하는 문제를 검토 중에 있다”며 “이달 중 선박투자회사법 개정안을 마련해 법 개정을 추진할 방침”이라고 말했다.

선박펀드는 일반투자자와 기관투자자의 자금으로 선박을 건조 또는 매입해 선사에게 빌려주고, 선사로부터 받는 대선료 수입을 투자자에게 배당하는 제도로 우리나라는 지난 2002년 아시아국가 중 처음 도입했다.

한·미 FTA 체결로 컨물동량 연간 6만TEU 증가예상

한·미자유무역협정(FTA) 체결에 따른 향후 15년 동안 컨테이너 물동량은 연평균 약 6만3천TEU 정도 증가해 당초 예상보다 낮은 것으로 나타났다.

한국해양수산개발원(KMI) 전찬영 연구위원은 21일 해양수산부에서 열린 제2회 항만수요예측 세미나에서 ‘한·미 FTA 체결이 항만물동량에 미치는 영향’이란 발제를 통해 이 같은 연구결과를 발표했다.

전 위원은 “연산가능일반모형(CGE)을 통해 예측한 한미 FTA타결 전 예측결과와는 향후 10년 동안 실질 국내총생산(GDP) 증대효과가 7.21%로 나타났으나 산업별 미시 분석을 통해 도출된 타결 후 예측결과와는 5.97%로 줄어든 것으로 나타났다”며 “이에 따라 물동량 증가도 당초 예측치에 상당히 못 미치는 결과가 나타났다”고 밝혔다.

전 위원은 이 같은 분석을 통해 “한미 FTA 발효후 컨테이너 물동량 증가분을 추정한 결과 1~5년 동안 연평균 4만8천TEU, 6~10년 6만9천TEU, 11~15년은 7만3천TEU씩 증가해 향후 15년 동안 연평균 6만3천TEU, 총 95만TEU의 증가가 예상된다.”고 밝혔다.

그는 또 한미 FTA가 환적물동량에 미치는 영향 분석을 통해 “우리나라의 대미 수입증가가 중국과 일본의 대미 교역에 미치는 영향은 거의 없을 것이지만 우리나라의 대미 수출증가는 중국과 일본의 수출 감소에 영향을 미쳐 환적물동량에 변동을 가져올 수도 있을 것으로 판단된다.”고 분석했다.



세계정기항로 파나마운하 일변도에서 탈피 움직임

뉴월드얼라이언스 7월 중순 수에즈 경유 항로개설



그동안 파나마운하를 경유하여 북미 동안지역에 서비스를 실시해 왔던 세계정기항로의 지도가 서서히 바뀔 것으로 전망되고 있다. 즉, 파나마운하 이용 일변도에서 탈피하여 수에즈운하를 이용한 서비스가 늘고 있다.

지금까지 주요 정기선사 및 얼라이언스가 경쟁적으로 개설해 온 아시아-북미 동해안항로의 루트가 파나마운하 통항에 집중되어 왔으나, 서쪽으로 우회하여 수에즈운하를 경유하는 항로가 잇따라 개설되고 있다.

현대상선을 비롯하여 일본의 MOL, 싱가포르의 APL로 구성된 뉴월드얼라이언스(TNWA)는 7월 중순에, 수에즈운하 경유의 미 동해안 서비스를 개설한다.

.이 서비스에는 CMA-CGM과 대만의 에버그린도 슬롯차터 형식으로 참여한다. 이는 세계정기항로의 주요선사·얼라이언스가 서회전 북미 동해안서비스에 공동착수하는 것으로 향후 세계정기항로의 지도가 크게 바뀔 것으로 분석되고 있

다.

최근들어 인도 등 서아시아국가들의 지속적인 경제발전으로 물동량이 꾸준히 증가하고 있는데다 파나마운하의 통항료가 운하확장 공사비용 충당을 위해 대폭 상승할 계획으로 있어 향후 수에즈운하를 경유한 북미 동해안서비스가 늘어날 것으로 전망되고 있다.

TNWA가 신설하는 수에즈운하를 경유하는 서비스 SZX는 4000-4500TEU형 풀컨테이너선 8척으로 APL이 5척, 현대상선이 2척, MOL이 1척을 투입하여 7월 중순부터 개시한다.

또한, 아시아에서 북미동안으로 나가는 항로의 아시아측 기항지를 싱가포르와 콜롬보의 2개항으로 줄여 북미 동해안까지의 수송시간을 단축한다는 것이다.

SZX는 TNWA 가입선사 뿐만이 아니라 CMA-CGM은 APL로부터, 에버그린은 현대상선으로부터 각각 선박의 스페이스를 빌리는 등 타선사도 슬롯을 가진다.

2006년 8월 시점에서 수에즈 경유의 북미동해안 서비스는 그랜드얼라이언스의 AEX, ZIM라인 등 4사의 IDX, 머스크라인의 MECL1, MECL2 등 모두 8개루트였다.

여기에서 지난해 11월 한진해운을 비롯하여 K-Line, 양명라인에 UASC 등 4사가 새로운 서비스 SINA를 개시했다. 그리고 이번 TNWA의 SZX가 취항하면 수에즈 경유의 북미 동해안 항로는 10개루트로 확대된다.

아시아발 북미항로의 경우 최근 몇년동안에 북미 서해안의 항만들이 국제항만창고노동조합(ILWU)에 의한 파업이나, 일시적인 항만혼잡으로 체선현상이 발생함에 따라 지난 2005년부터 이 항로 취항선사들이 동해안 직항서비스를 개설, 항로를 분산시키는 경향이 두드러졌다. 그러나 이때까지만해도 거의 모든 선사들이 파나마운하를 경유하는 항로에 집중됐었고, 수에즈를 경유하는 방안은 구상에 그치는 등 실행하는 선사들이 드물었다.

한편, 수에즈운하 경유의 북미 동해안을 향한 화물은 지금까지 수송시간의 문제도 있어 아시아측 기항지는 싱가포르 등으로 극히 제한적이었다.

아시아-북미행 컨테이너화물의 70%를 점하고

있는 중국에서 미국 동해안으로 직항할 경우 파나마운하를 경유하는 쪽이 수송시간이 단축된다.

그러나, 컨테이너선의 고속화가 진전되면서 미국 동해안 전용의 아시아측 분기점은 싱가포르에서 홍콩 등 중국 남부까지 확산되고 있다.

또한, 해운업계에서 파나마운하의 확장공사에 소요되는 비용을 공사전에 선사들에게 전가시키려는 통항료의 대폭적인 인상계획에 대해 “코스트 상승이 현저한 파나마운하 보다는 수에즈운하를 경유하는 쪽이 비용측면에서 유리할 것”이라는 분석이 대두되면서 수에즈운하를 경유하는 선사들이 늘고 있으며, 인도 등의 경제성장 지속으로 향후 수에즈운하를 이용한 북미 동해안 서비스가 크게 확산될 것으로 전망되고 있다.

아시아-유럽항로 수급압박 중량화물 할증료 부과 새로운 할증료 도입으로 수송효율성, 수익성 제고

아시아-유럽간 정기항로에 컨테이너선을 운항중인 선사들이 동항로의 물동량 증가에 따른 스페이스 부족으로 인해 중량화물에 대해 할증료를 부과하는 방안을 검토하고 있는 가운데 독일선사인 하파그로이드는 6월18일부터 할증료를 부과하고 있다.

최근들어 아시아발 유럽행 컨테이너화물 수송수요가 크게 늘면서 스페이스 부족현상이 심화되고 있다. 이에 따라 이 항로에 취항중인 선사들은 중량이 나가는 화물을 실었을 때 적재개수나 연비면에서 수송효율이 저하됨에 따라 이같은 문제를 해소하기 위해 할증료를 부과하려는 움직임이 가시화되고 있다.

특히, 운임수준이 낮은 유럽발 아시아행 항로에서도 일부 선사가 중량화물의 집하를 제한한다는 방침을 표명, 최근의 시황호조를 계기로 운임회복에 박차를 가하고 있다.

ISO 규격의 국제 컨테이너의 최대 총중량(컨테이너의 자체중량과 화물의 합계 중량)은 표준 사이즈의 20피트형은 24톤, 40피트형은 30·48톤이 일반적이다.

독일선사인 하파그로이드는 최근 유럽발 아시아행 항로에서 중량화물의 선적을 제한한다고 발표했다. 이 항로는 일반적으로 원재료 등 중량화물이 많아 중량만선으로 설계상의 적재 컨테이너화물수를 선적할 수 없다.

특히, 하파그로이드는 6월18일부터 일본을 제외한 아시아발 유럽행 컨테이너화물을 대상으로 중량물 요금을 설정, 중량 14톤이상의 화물에 대해 20피트당 350달러의 할증료를 부과한다는 것이다. 일부 유럽계 선사들도 중량화물에 대한 할증료 부과를 적극 검토하는 등 할증료 부과 선사가 늘어날 것으로 예상된다.



아시아-유럽행 컨테이너동량 급증으로 운임회복 진전

6개월 계약화주 대상 10월 계약갱신시 운임인상

아시아발 유럽행 컨테이너항로의 물동량 증가에 힘입어 6개월 계약의 화주들을 대상으로 한 오는 10월의 계약 갱신기에 선사들이 본격적으로 운임인상을 시도할 것으로 예상되고 있다.

특히, 중국에서 유럽으로 나가는 컨테이너화물이 큰 폭으로 증가하고 있고, 장기계약 이외의 일반화물의 운임이 상승함에 따라 운임회복과 스페이스의 효율적인 활용을 위해 계약갱신시 운임인상이 불가피할 것으로 전망되고 있다.

유럽운인동맹(FEFC)의 집계에 의하면, 2007년 1-4월의 아시아발 북유럽 및 지중해항 컨테이너 화물은 전년동기대비 20% 증가한 288만 3,000TEU를 기록하는 등 물동량의 높은 증가세가 지속되고 있다.

이에 앞서 지난 4월에 단행된 운임인상은 FEFC가 당초 계획했던 연간 계약의 운임인상 폭 20피트 컨테이너당 합계 450달러가 전액 반영되어 계약갱신이 이루어진 것으로 알려졌다. 특히, 올들어 동항로의 물동량 증가에 힘입어 일반화물의 운임도 상승, 대기업 장기수송계약 화주들과의 계약운임과 격차가 확대되고 있다.

더구나, 일부 선사들의 경우는 이번에 대기업 화주들과의 스페이스 삭감을 실시할 정도로 물동량이 넘쳐나고 있다.

아시아발 물동량의 경우 중국의 유럽항 수송수요가 여전히 안정적인 증가세를 보이고 있으며, 올 1-4월 기간중에는 전년동기대비 24%의 증가율을 기록하는 등 증가율이 항로 전체의 평균을 웃돌고 있는 것으로 집계됐다.

이러한 수송수요 증가를 근거로 10월에 갱신되는 6개월 계약의 화물수송계약에서는 계약운임이 인상될 것으로 분석되고 있다.

한편, 유럽항로는 EU역내에서의 경제호조를 배경으로 일반소비재를 비롯한 화물 수송수요가 지속되고 있으며, 동구권 국가들과 러시아의 경제성장으로 북유럽 뿐만 아니라 지중해로 나가는 물동량이 크게 증가하고 있다.

한편, 금년 1-4월 아시아발-북유럽주·지중해항로의 컨테이너물동량(FEFC 가입선사 수송물량)은 288만3,000TEU로 전년동기대비 20%가 늘었다. 이 가운데 북유럽지역으로 나간 화물은 188만5,000TEU로 전년동기에 비해 19%, 지중해지역으로 나간 화물은 99만8,000TEU로 22%가 각각 증가했다.

금년은 중국권의 구정월이 2월 중순으로 늦어졌기 때문에 3월의 물동량 증가세는 추측했지만, 이를 제외하면 매월 높은 신장률을 rhr했다.

북유럽지역으로 나간 화물을 선적국별로 보면, 중국이 전년동기대비 24% 증가한 109만 2,000TEU로 전체화물의 58%를 점유했으며, 홍콩을 합한 점유율은 64%로 집계됐다.

이어 일본이 8% 증가한 15만7,000TEU를 기록했으며, 베트남은 19% 증가한 10만4,000TEU, 태국은 29% 증가한 8만7,000TEU를 기록하는 등 베트남과 태국이 이 항로에서 한국과 대만을 앞질렀다. 한국은 8만TEU로 36% 증가했다.

유럽선주들 중대형 컨테이너선 신조발주 재개

계약조선소는 대부분 한국으로 2010년 준공

유럽선주들이 컨테이너선의 신조발주를 재개했다. 프랑스의 정기선사 CMA-CGM은 컨테이너 적재개수 3,600 TEU의 신조선을 최대 10척을 발주했으며, 독일의 Oltmann오루토만, CP Offen사는 각각 6,600TEU형 1척과 8,600TEU형 컨테이너선 4척의 발주를 결정했다.

일본해사신문에 따르면, 이들 신조선의 발주처는 모두 한국 조선소로 완공시기는 2009-2010년으로 비교적 단기간이다. 이들 선사들은 컨테이너선의 운임인상 분위기가 확산되는 등 투자환경이 조성되고 있다는 판단에 따라 선대정비를 재개한 것으로 분석되고 있다.

해외정보통에 의하면, CMA-CGM은 3,600TEU형 8척, 플러스옵션 2척을 한진중공업에 발주했다. 한진중공업은 필리핀의 수빅조선소에서 건조한다. 확정된 8척의 인도시기는 2009년 10월 2척, 12월 2척, 2010년 2월, 4월 2척, 7월 등이다. 선가는 1척당 6,900만달러 수준인 것으로 알려졌다. 1TEU당 선가는 약 1만9,200달러 수준이다.

특히, 한진중공업의 최근 수주는 독일선주 NSC사로부터 1만2,825TEU형 슈퍼 포스트파나막스(panamax) 4척(수빅에서 2010년 준공예정)을 수주했던 바로 직후로서 수빅조선소의 본격가동에 따라 선가가 급등한 케이프사이즈 벌크선에 이어 요즘에는 컨테이너선의 수주에도 박차를 가하고 있다.

Oltmann은 6,600TEU급 컨테이너선 1척을 현대중공업에게 발주했다. 인도시기는 2010년 4월이며 선가는 알려지지 않았다.

CP Offen은 8,600TEU형 4척을 현대중공업에게 발주했으며, 준공시기는 2009년 후반부터 2010년 전반기이며, 선가는 밝혀지지 않았다.

정기선시장의 투자환경이 개선되고 있는데다 컨테이너선의 선가동향에 민감한 독일선주들이 신조선 발주를 재개함에 따라 향후 컨테이너선의 신조발주가 탄력을 받을 것으로 전망되고 있다.

독일선사 및 선주(금융계 포함)들은 지난 2006년에도 2007-2010년 완공목표로 800-8,600TEU급 컨테이너선을 200여척(27만4,000여TEU) 발주한 바 있다.

K-Line 인도 뭄바이시 선원연수시설 개설

일본선사 K-Line은 최근 인도의 뭄바이시에서 선원연수 시설을 개설했다고 발표했다.

동사는 원유 탱커나 액화천연가스(LNG) 선의 하역, 기관 모의 실험 장치등을 설치, 실제의 운항 현장에 가까운 형태로 선원의 연수를 실시한다. 동사는 일본, 필리핀, 동구, 북유럽 등 각지역에서 선원 연수를 전개하고 있는데, 인도에서는 기존 선원의 연수를 포함 연간 500명을 양성할 계획이다.

새로운 연수 시설은 K-Line Maritime Academy(인도)로 개소식은 6월1일 K-Line 사장 과 인도의 해사국 간부가 참석한 가운데 치러졌다.

K-Line은 작년 5월 선원 육성의 강화, 연수 시설의 확충 등을 목표로 하는 '안전운항을 지지하는 선박관리 체제'를 수립, 그룹 전체로 선원 연수를 진행시키는 '케이라인·마리 타임·아카데미(KLMA)' 구상을 밝히는 등 동사 기준에 의한 동일한 연수의 실시를 목표로 하고 있다.



부정기선시황 큰 폭으로 하락하며 조정국면에 진입

17만DWT급 케이프사이즈 용선료 40%가량 하락



부정기선화물선시황이 최근들어 급격히 하락하면서 조정국면에 들어섰다. 특히 케이프사이즈 선박의 용선료가 가파르게 하락하고 있어 귀추가 주목되고 있다.

부정기선화물선시황의 명암을 나타내는 운임지수(BDI)는 6월 중순 5,302 포인트로 지난 5월 중순의 6,688 포인트에 비해 20.7% 하락했으며, 케이프사이즈 선박의 운임지수(BCI)는 6,435포인트로 5월14일 9,687 포인트에 비해 한달 사이에 33.6% 감소했다.

외신에 따르면, 철강원료를 수송하는 17만DWT급의 케이프사이즈 벌크선시황이 급격히 떨어지고 있다. 6월15일자 런던시장의 성약보고에 의하면, 케이프사이즈 벌크선의 태평양라운드 용선료는 1일당 6만1,500달러로 지난 5월 중순에 기록

한 과거 최고치인 11만달러에 비해 44% 하락했다. 케이프사이즈의 시황을 견인해 온 중국의 철광석 수입량도 5월에 전월대비 17% 감소했다.

런던시장 성약보고서는 영국·호주계 자원대기업인 BHP가 17만3,880DWT급 벌크선 'JINTAI' (2004년 준공)호를 서호주-중국간의 라운드용선으로 1일당 6만1,500달러에 계약을 맺은 것으로 알려졌다.

이같은 용선료 수준은 운항코스트의 3배 정도를 웃도는 수준이지만, 지난 5월 중순의 최고치에 비해서는 한달 사이에 5만달러 가량이 하락한 것으로 시황의 급격한 하락에 대해 시장 관계자들이 경계감을 늦추지 않고 있다.

최근의 이같은 시황급락에 대해 일본선사인 MOL의 야스오카 마사후미 상무는 "2004년 이후 중국의 철광석 수입량이 감소하는 매년 5월에 시황이 급락하는 경향이 있다"며, 계절적인 요인이라는 견해를 나타냈다.

또 K-Line의 아사쿠라 지로 상무도 향후의 전망에 대해 "호주의 원자재 선적항만의 체선현상이 지속되고 있는 만큼 여름 이후에 다시 상승세로 전환할 것"으로 전망하는 등 일시적인 조정양상으로 분석했다.

케이프사이즈 시황은 중국에 의한 철강원료의 수입확대와 호주의 주요 선적항만에서의 체선심화 등으로 선복공급 부족현상이 가중됨에 따라 지난 5월 중순까지 주요 항로의 대서양-태평양 크로스물의 용선료가 1일당 14만5,000달러, 태평양라운드가 11만달러를 기록하는 등 과거 최고치를

기록한 바 있다.

일본의 대형선사 벌크선 관계자는 “최근 몇 년 간의 케이프사이즈 시황에 대해 ‘중국의 철광석 수입량과 용선료가 연동하는 경향이 있다’고 강조했다.

중국의 철광석 수입량은 2006년에 3억2,630만 톤으로 역대 최고를 기록했다. 이와 함께 올들어 서도 작년을 웃도는 증가세를 보이고 있다. 금년 1-5월 중국의 철광석 수입량은 1억6,115만톤으로 전년동기대비 21% 증가했다. 하지만 5월중 수입량은 2,762만톤으로 월간 수입량면에서 가장 적

고, 전년동월에 비해서도 줄어드는 등 시황하락의 한 요인으로 분석되고 있다.

철강원료 수송수요에 대한 전망은 북경 올림픽(2008년)이나 상하이 세계박람회(2010년)에 수반하는 중국의 철강수요에 의해 장기적으로 안정적이라는 견해가 높다.

한편, 신조선의 공급측면에서는 작년부터 중국, 한국의 조선소가 케이프사이즈 수주를 가속화시키고 있어 2010년 즈음부터 준공량의 급증할 것으로 보여 공급과잉이 우려되고 있다.

케이프사이즈 벌크선 신조선가 과거 최고치 갱신 18만DWT급 신조선 건조가격 9,000만달러에 육박

철강원료선 케이프사이즈 벌크선의 신조선가가 과거 최고치를 다시 갱신했다.

지난 5월말 현대중공에 발주된 18만DWT급 케이프사이즈 벌크선 2척의 신조선가가 척당 8,800만달러로 최고가를 기록했다. 이 선가는 지금까지의 최고치를 300만달러(약 3·5%) 웃도는 것으로 벌크선의 시황폭등을 감안하여 완공시기를 2009-2010년으로 앞당기면서 선가가 상승한 것으로 전해지고 있다. 그동안 케이프사이즈 신조선가의 최고치는 현대중공이 지난 4월에 수주한 8,500만달러였다.

특히, 벌크선의 시황폭등과 단기간 완공 등에 가세하여 현대제철이 철강업에 신규 진출한데 따른 수송수요의 증대 등으로 한국선사에 의한 케이프사이즈 신주발주가 최근에 증가하고 있다는 것이다.

단기간에 완공을 조건으로 한 벌크선의 신주발주는 비단 대형벌크선인 케이프사이즈 뿐만 아니

라, 중형인 핸디막스의 경우에도 크게 늘고 있다.

영국의 NS레모스는 5만9,000DWT급 핸디막스 7척을 한국의 SPP조선에 발주했다. 이 선박의 완공은 4척이 2010년(3월, 6월, 9월, 12월), 3척이 11년(3월, 6월, 9월)으로 선가는 1척당 4,050만달러인 것으로 알려졌다. 2011년 인도되는 선박의 선가가 4,000만달러를 넘는 것은 이번이 처음이다. 2011년 완공되는 핸디막스형 선박의 선가로서는 최고치가 된다.

한국의 조선소들 가운데 중국에 진출한 STX조선과 필리핀에 진출한 한진중공업이 새로운 조선야드 건설에 의해 단기납기 선대수주가 가능할 것으로 분석되고 있다.

선사들이 선가상승이 불가피한 단기납기 조건으로 벌크선을 발주하고 있는 것은 최근의 시황강세를 의식하여 조금이라도 앞당겨 선대를 확보하기 위해서이다.