



## 올 상반기 국제여객승객 126만6,000명으로 4.5% 증가 카페리선박 컨테이너 수송량은 19만TEU로 6.8% 늘어

금년도 상반기 국제여객선의 수송실적을 집계한 결과 이용객이 지난해 같은 기간과 비교하여 5만4천명(4.5%)이 증가한 126만6,000명으로 집계됐다.

국토해양부 집계에 따르면, 한-일항로는 신규 항로 개설과 신규 선박투입 등에 힘입어 8만명(12.0%)이 증가한 74만4,000명이 이용했으며, 이에 반해, 한-중항로는 2만5,000명(△4.6%) 감소한 52만2,000명이 이용했다. 북경올림픽에 대비한 보안강화의 일환으로 중국측이 선상비자 발급중단 등을 시행했기 때문이다.

항만별로는 △부산항이 74만4,000명(58.7%)으로 가장 많았으며, 이어 △인천항이 33만9,000명(26.8%), 평택항 13만2,000명(10.5%), 군산항 3만8,000명(3.0%), 속초항 1만3,000명(1.0%) 순이었다.

내외국인을 구분하여 살펴보면 한국인 이용객이 92만7,000명으로 전체이용객의 73.2%를 차지했으며, 외국인 이용객은 33만9,000명으로 전체 26.8%에 그치고 있다.

항로별로 보면, 한-중항로는 한국인 이용객이 전년대비 13.1% 감소한 반면 외국인 이용객은 14.7% 증가했으며, 한-일항로는 한국인 이용객이 전년대비 17.6% 증가한 반면 외국인 이용객은 5.9% 감소한 것

으로 나타났다.

한편, 카페리선에 의한 컨테이너 화물 수송실적은 수입화물이 전년대비 1만5,000TEU(11.2%) 늘어난 것에 힘입어 2007년도 상반기 18만1,000TEU보다 6.8% 증가한 19만TEU인 것으로 나타났다.

국토해양부는 국제여객 수송실적은 한-일 및 한-중간 인적·물적 교류확대에 따른 신장세가 당분간 지속될 것으로 전망했다.

그러나 고유가의 지속, 경기둔화, 항공사와의 운임경쟁 등이 카페리 항로의 지속적인 성장발전에 제약요인으로 작용하고 있다.

국제여객항로의 지속적인 발전을 위해서는 항로별로 관광인프라를 구축하고 다양한 관광 상품을 개발함으로써 해외여행 수요를 카페리로 유인하는 한편, 이용객의 서비스를 개선하고 선박의 안전운항으로 해상항로에 대한 친근감을 갖도록 하여 이용객을 안정적으로 확보하는 것이 무엇보다 시급한 과제이다.





# 태안유류오염사건 예인선단 측 잘못으로 발생 판결

## 인천해심원, 유조선 측의 잘못도 일부원인으로 인정

인천지방해양안전심판원(원장 조영대) 특별심판부는 9월4일(목) 14:00시 해상기중기 부선 「삼성1호」와 유조선 「허베이 스피리트」호 충돌로 인한 해양오염사건에 대하여 “이 해양오염사건은 기중기부선 삼성1호가 악천후를 만나 의도한 대로 조종이 거의 불가능할 정도로 조종성능이 심각히 제한된 상태로 표류하면서 주위에 대한 경고, 비상투보 등 안전조치 없이 무리한 항해를 계속하다가 삼성T-5호의 예인줄이 파단되어 발생한 것이나, 허베이 스피리트 측이 정박당직 태만으로 예인선단을 조기에 발견하지 못하고 주기관준비 불충분으로 닻줄을 풀며 극미속후진하는 등 소극적으로 피항한 데다 충돌 후 기름오염비상계획상 대응조치를 적극 이행하지 않은 것도 그 일인이 된다”라고 재결하였다.

심판원은 사고를 발생케 한 책임을 물어 예인선 「삼성T-5」호 선장의 2급항해사 면허를 취소하고, 예인선 「삼호T-3」호 선장의 3급항해사 면허를 1년 정지하였다. 또한 삼성1호의 운항회사 삼성중공업(주), 관리회사(주)보람에 대하여는 각각 개선권고를, 삼성1호 선두에 대해서는 시정권고를, 허베이 스피리트 선장과 1등항해사에 대하여는 각각 시정명령을 내렸다.

이 사건은 작년 12월 7일 「삼성T-5」호 및 「삼호T-3」호에 예인되어 인천에서 거제로 가던 크레인부선 「삼성1」호가 강한 풍파에 압류되어 태안 앞바다에서 정박 중이던 대형유조선 「허베이 스피리트」호와 충돌, 「허베이 스피리트」호에 실려 있던 원유 약 12,547kl가 바다로 유출되어 서해안 일대를 크게 오염시킨 사상 최악의 해양오염사건이다.

인천지방해양안전심판원에서는 사고이후 약 1개월간의 조사를 거쳐 예인선 및 유조선의 선장 등을 해양사고관련자(형사절차에서 피고인과 유사함)로 지정하여 지난 1월 11일 심판을 청구하였고, 고위공무원인 심판관 3명과 민간전문가 2명으로 특별심판부를 구성하여 지난 2월 18일 제1회 심판을 개정한 이후 지금까지 13회에 걸쳐 사건관계자를 신문하고 12,000여 쪽의 증거서류를 검토한 뒤 위와 같이 재결하였다.

이번 재결은 제1심의 결과로 해양사고관련자들이 승복하면 재결이 확정되고, 만일 불복할 경우에는 14일 이내에 중앙해양안전심판원에 제2심을 청구할 수 있으며 제2심에 불복할 경우에는 대법원에 소를 제기할 수 있다.

해양안전심판원의 재결은 해양사고 원인을 규명하여 사고방지를 목적으로 하는 특별행정심판으로서 사고관련자에게 징계와 권고, 시정명령 등을 내릴 뿐 민사 또는 형사소송과는 별개이다. 하지만 심판원의 재결은 엄격한 심판절차와 고도의 전문가의 판단이므로 향후 법원이 과실비율을 정하거나 이해관계인들 간의 합의과정에서 중요한 판단기준이 될 것으로 보인다.

# 대형하주기업 수출물류비 유가상승으로 인해 26% 증가

## 한국무역협회 하주사무국, 대형하주기업 대상 설문조사

올 상반기 우리나라 대형하주기업들의 수출물류비는 전년동기 대비 평균 26% 증가한 것으로 나타났다.

한국무역협회 산하의 국제물류하주지원단 하주사무국은 물류비 비중이 상대적으로 높은 품목을 중심으로 주요 대형하주 기업을 대상으로 수출물류비 실태에 대한 설문조사를 시행한 결과 올 상반기 수출물류비가 유가상승 등으로 크게 증가한 것으로 분석됐다.

하주사무국은 설문조사시 전기전자, 제지, 타이어 등 주요 기업 8개사를 대상으로 냉장고, 세탁기, TV, 타이어, 제지, 석유화학 등을 조사품목 내용으로 했다.

우선 운송부문별 수출물류비 설문조사 결과를 살펴보면, 올 상반기 수출물류비는 전년동기 대비 평균 26% 증가한 것으로 나타났다. 여기서 수출물류비는 CIF 기준으로 해상운임(원화기준), 내륙운송비, 항만부대비 등을 합산했으며 도착지 내륙운송비, 창고보관료 등은 포함되지 않았다.

설문조사 품목의 수출가격 대비 물류비 비중도 전년도 9.7%에서 11.2%로 확대돼 수출채산성이 1.5%p 악화된 것으로 조사됐다. 운송부문별로 수출물류비를 보면, 해상운임(원화기준)은 전년대비 27.6% 상승했으며 물류비 비중도 7.9%에서 9.2%로 1.3%p 확대됐다. 항로별 해상운임은 구주항로(37.9%)가 북미항로(17.9%)에 비해 상대적으로 큰 폭으로 인상된 것으로 조사됐다.

올 상반기 중 대미달러 환율상승에 따른 운임인상 효과를 감안할 경우 달러표시 해상운임은 전년

대비 19.9% 상승했다. 항로별로는 구주항로가 29.6% 상승해 북미항로 10.8%에 비해 큰 폭의 상승세를 보였다.

컨테이너화물 내륙운송비는 전년 상반기에 비해 평균 26.8% 인상된 것으로 조사됐다. 그 내역을 보면, △영남권(구미) → 부산항은 FEU당 40~45만원으로 전년비 50% 상승 △충청권(천안) → 부산항은 FEU당 80~85만원으로 전년비 25% 상승 △호남권(광주) → 광양항은 FEU당 28~30만원으로 전년비 25% 상승 △호남권(광주) → 부산항은 FEU당 55~57만원으로 전년비 90% 상승 △경인권(인천) → 부산항은 FEU당 55~57만원으로 전년비 40% 상승을 기록했다.

품목별 수출물류비 설문조사 결과를 보면, 설문대상 품목의 달러화 수출가격은 전년 상반기 대비 평균 2.5% 인상에 그쳤다. 중저가 TV, 세탁기, 소형냉장고 등은 달러화 수출가격이 전년에 비해 인하 또는 소폭인상 수준에 머물렀다. 다만 상반기 중 대미달러 환율이 전년대비 6.5% 상승함에 따라 원화표시 수출가격은 9.1% 인상된 것으로 조사됐다.

수출단가에 비해 물류비 부담이 크게 증대되면서 수출가격 대비 물류비 비중도 전년도 9.7%에서 11.2%로 평균 1.5%p 상승했다. 품목별로 최저 7.9%에서 최대 24.8% 수준으로 조사됐으며 소형냉장고(24.8%), 제지(15.5%), 중저가 TV(14.2%) 등의 물류비 비중이 전년대비 3%p 이상 확대돼 상대적으로 높게 나타났다.

수출단가에 비해 적재부피가 큰 품목(제지, 타



이어, 수출가격 인상율에 소폭에 그친 품목(중저가 TV, 냉장고) 등을 중심으로 물류비 비중이 상대적으로 높게 나타났다.

항로별로 보면 구주항로의 물류비 비중이 13.2%로 북미항로 9.7%에 비해 3.5%p 높은 것으로 나타났다.

원유가 급등으로 촉발된 운송연료유 가격상승은 대부분 수출 기업의 물류비 부담으로 전가됐다. 작년 외항해운업체 경영실적에 따르면 지난해 국적선사의 영업이익은 2006년에 비해 2.5배 수준으로 증가했다. 3/4분기 이후 선박유 가격급등으로 연료구입비 등 해운원가가 크게 상승했으나 국내 해운업계의 수입은 더 큰 폭으로 증가했다.

올해 상반기 중 선박유 가격, 연료유의 원가비중 등을 감안할 경우 유가상승에 따른 해상운임의 적정 인상폭은 13% 내외 수준으로 추정된다. 상반기 선박연료유 가격은 전년동기 대비 톤당 194달러 상승해 연료구입 비용은 약 19억달러(전년동기비 66.5%) 증가한 것으로 보인다.

따라서 연료유 원가비중 20% 내외, 연료유 구입비 증가율 66.5% 등으로 가정할 경우 상반기중 적정 해상운임 인상폭은 13% 내외 수준으로 추정된다.

이번 설문조사에 따르면 해상운임은 전년대비 26% 수준으로 인상돼 연료유 가격상승에 따른 비용부담이 수출기업에게 과다하게 전가된 것으로 나타났다. 해상운임의 급격한 변동은 수출기업과 선사들의 장기 발전에 도움이 되지 않는만큼 연료유 가격상승으로 유발되는 부담을 선사와 하주가 합리적으로 분담하는 것이 바람직하다.

국제 원유가격은 지난 3월 사상최초로 배럴당 100달러를 돌파하면서 140달러대까지 상승했다. 7월초 배럴당 140달러를 정점으로 급등세는 다소 진정돼 최근에는 완만한 하락세를 유지하고 있다.

원유가격 급등의 영향으로 경우, 선박유, 항공유 등 운송수단별 연료유 가격도 2007년 4/4분기 이후로 급등세를 지속했다. 경우는 금년 2분기 중 리터당 1700원 수준으로 원유, 선박유 등 기타 연료유에 비해 상대적으로 완만한 상승세를 보였다.

선박유(싱가포르항 급유)는 작년 4분기 급등세를 제외하고는 원유에 비해 상대적으로 소폭의 상승세를 지속했다. 항공유는 원유와 가장 근접한 증가율을 유지함으로써 연료유 가운데 가장 큰 폭의 상승세를 보였다.

### 정부 종합물류기업 인증기준 3자물류 중심으로 강화

종합물류기업 인증기준이 3자물류 중심으로 강화됐다. 국토해양부는 8월7일 종합물류기업의 역량 강화를 위한 인증기준 조정 등을 주 내용으로 하는 「종합물류기업 인증 등에 관한 규칙」을 개정·공포하고, 관련 고시인 「종합물류기업 인증요령」을 개정고시했다. 정부는 글로벌 경쟁력을 갖춘 제3자물류 기업을 육성하기 위해 종합물류기업인증제도의 도입 취지에 맞도록 제3자물류 비중과 국내·외 네트워크 등과 관련한 인증기준을 강화했다.

인증규칙과 인증요령의 주요 개정내용을 살펴보면, 글로벌 경쟁력을 갖춘 제3자물류 기업을 육성하기 위해 종합물류기업인증제도의 도입 취지에 맞도록 제3자물류 비중, 국내·외 네트워크 등과 관련한 인증기준을 조정하였다.

먼저 제3자 물류매출 비중이 30%이상 또는 매출액이 3,000억원 이상(개정 前 20% 이상)이 되도록 하고 제3자 물류관련 지표의 배점을 강화하였다.

기존에는 평가항목별 점수를 합계하여 총점이 70점 이상이면 되어 국제화, 정보화 등 영역에서 점수를 획득하지 못하더라도 종합물류기업 인증을 받을 수 있었으나, 개정된 규칙에서는 평가항목별로 최소 획득 점수(평가항목별 소계의 20%이상) 기준을 두어 국제화, 정보화 등 다양한 분야에서 종합물류기업이 일정역량을 갖추도록 하였고,

종합물류기업의 전문성을 강화하기 위해 인증 평가 기준 중 국내·외 네트워크(10→12점), 제3자물류 매출액 등(10→15점), 전문인력 확보(4→6점)에 대한 배점 비중을 높였다.

# 베이징올림픽 중국 주요항만 기항선사들에게 악영향

## 항만 보안강화와 위험화물 반입중단, 공장가동 중단

베이징 올림픽은 해운에 약이 아닌 독이 됐다. 중국이 베이징 올림픽을 맞아 보안 강화를 위해 위험화물 반입을 중단한데다 환경오염 개선을 위해 공장가동을 줄이면서 물동량이 크게 줄었기 때문이다.

이 때문에 한-중항로에 취항중인 선사들은 물론 중국의 주요항만에 정기적으로 기항하던 컨테이너선사나 벌크선사들도 베이징올림픽으로 인해 득보다는 실이 컸던 것으로 분석되고 있다. 더구나, 한-중항로에 카페리션을 투입한 선사들은 선상비자 발급중단 등의 조치로 여객수가 항로에 따라 50% 가까이 줄어드는 등 상당한 타격을 입은 것으로 전해지고 있다.

중국 정부는 올림픽이 시작되기 전인 지난달부터 중국 상하이 및 칭다오, 톈진, 닝보, 다롄항 등 주요항에서의 위험품 반입을 전면 중단했다. 올림픽 기간동안 만일에 발생할 수 있는 테러나 불법 행위를 차단하기 위한 조치다.

위험화물 뿐 아니라 일반 수출입 물동량의 감소세도 확연하다. 중국 정부가 교통 흐름과 대기환경 개선을 위해 친환경 녹색마크 부착차량을 제외한 화물차 등의 베이징 시내 진입을 차단한 것을 비롯해 소음, 분진 등의 오염물질 규제로 베이징 주변 공장들이 가동을 올림픽 기간동안 중단하고 있기 때문이다.

중국 정부는 장애인올림픽 대회가 끝나는 9월 20일까지 외부지역 화물차량 및 위험화학품 운송 차량의 베이징 행정구역 내 도로 운행을 금지할 방침인 것으로 알려진다. 선사들은 8월이 휴가철

로 전통적인 비수기인데다 이번 올림픽으로 중국 정부의 운송규제까지 더해지면서 시름이 커지고 있다.

중국 항만에 기항하는 해운선사의 한 관계자는 “8월들어 물동량이 20% 가까이 하락했다”며 “수출뿐 아니라 수입 물동량도 급격한 하락세로 고민”이라고 말했다. 그는 “중국 내 공장가동이 정상적으로 가동되지 않고 있어 한국측 수출입 기업들도 애를 먹고 있다”며, “올림픽이 끝나는 다음달 중순께 이후나 돼야 시황이 다시 반등을 보일 것으로 보인다”고 전했다.

다만 운임은 물동량 약세에도 불구하고 보합세를 유지하고 있는 것으로 파악되고 있다. 이 항로 운임이 워낙 바닥세여서 선사들이 경영악화를 이유로 운임 할인에 인색하기 때문이다. 현재 부산항 기준 수출항로 운임은 20피트 컨테이너(TEU) 당 50~100달러, 수입항로 운임은 100~150달러 안팎을 보이고 있는 것으로 파악된다.

이밖에 선사들은 다음달 1일부터 유가할증료(BAF)를 수출화물은 90달러, 수입화물은 180달러로, 각각 10달러, 20달러씩 인상한다.

한편 상반기 한중항로 물동량은 전통적으로 강세를 보였던 수입항로 물동량은 둔화된 반면 수출항로는 소폭 신장세를 보여 눈길을 끌고 있다. 전체 물동량은 129만1천TEU로, 지난해 같은 기간과 비교해 2% 신장됐다. 이중 수출항로는 48만6천TEU로 3.6% 늘었으나, 수입항로는 80만5천TEU로 1.1% 신장에 머물렀다.



# 세계신조선 발주, 2007년 4분기 이후 큰 폭으로 감소

## KMI, '세계 조선산업의 최근 동향과 시사점' 발표

### [주요국별 세계 신조선 수주잔량 현황]

| 구분    | 한국     | 중국     | 일본     | 유럽    | 기타    | 합계     |
|-------|--------|--------|--------|-------|-------|--------|
| 척     | 2,391  | 3,296  | 1,515  | 638   | 888   | 8,728  |
| 백만DWT | 200.87 | 190.43 | 107.20 | 18.56 | 34.50 | 551.55 |

(출처) LSE, July 2008.

2004년과 2005년 해운시장 호황의 여파로 세계 조선시장에서는 2006년을 기해 신조선 발주량이 큰 폭의 증가세를 나타내기 시작했으며, 특히 2007년 2분기와 3분기에는 7,000만톤(DWT)을 돌파하는 등 사상 최고치에 도달했다.

그러나 2007년 4분기와 금년 1분기에는 전기 대비 20%이상 감소하는 등 큰 폭의 감소세를 보였으며, 특히 금년 1분기 세계 신조선 수주량은 4,375만톤(DWT)으로 2006년 4분기 이후 최저수준인 것으로 나타났다.

한국해양수산개발원(KMI)은 최근 배포한 '세계 조선산업의 최근 동향과 시사점'이라는 자료에 따르면 우리나라 신조선 수주잔량이 전세계 전체의 36%를 차지하고 있다.

국가별 수주잔량에 있어서는 우리나라가 총 2억87만톤(DWT)을 확보하고 있어 점유율 36.4%로 1위를 차지했다. 중국이 1억9,043만톤(DWT)

으로 근소하게 2위를 차지하는 등 급성장한 것으로 나타났으며, 일본과 유럽이 3,4위를 기록하였다.

또 선형별 세계 신조선 수주잔량을 살펴보면, 12만톤(DWT)급 이상 대형선의 비중이 크게 확대된 것으로 나타

났다. 12만톤(DWT)급 이상 대형선의 수주잔량은 1,177척, 2억3,846만톤(DWT)으로 척수는 세계 전체 신조선 수주잔량의 13.5%, 톤수는 43.2%에 해당한다.

선종별로 살펴보면, 벌크선의 경우 케이프사이즈와 VLCC급 대형선의 수주잔량이 1억 2,294만톤(DWT)으로 전체의 48.2이며, 유조선은 수에즈막스와 VLCC급이 8,681만톤(DWT)으로 50.4%, 컨테이너선은 메가캐리어(Mega-Carrier)급이 2,269만톤(DWT)으로 27.9%를 차지하였다.

이와함께 선종별 신조선 수주잔량을 살펴보면, 건화물 벌크선이 2억5,486만톤(DWT)톤으로 전체의 36.2%를 차지하고 있다.

유조선과 컨테이너선이 1억 7,219만톤(DWT) 및 8,131만톤(DWT)으로 각각 전체의 31.2%와 14.7%를 차지한 것으로 나타났으며, 일반화물선, 가스운반선 및 로로(Ro-Ro)선도 각각 2.6%,

### [선형별 세계 신조선 수주잔량 현황]

| 구분    | 1만톤 미만 | 1.5만톤 미만 | 5만톤 미만 | 6만톤 미만 | 8만톤 미만 | 12만톤 미만 | 20만톤 미만 | 20만톤 이상 | 합계     |
|-------|--------|----------|--------|--------|--------|---------|---------|---------|--------|
| 척     | 1,085  | 941      | 2,549  | 1,400  | 507    | 1,069   | 835     | 342     | 8,728  |
| 백만DWT | 7.77   | 11.52    | 76.78  | 76.30  | 36.69  | 104.03  | 138.65  | 99.81   | 551.55 |

(출처) LSE, July 2008.

**[선종별 세계 신조선 수주잔량 현황]**

| 구 분   | 벌크선    | 유조선    | 컨테이너선 | 일반 화물선 | 가스 운반선 | Ro-Ro선 | 특수 화물선 | 겸용선  | 냉동 냉장선 | 합 계    |
|-------|--------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|------|--------|--------|
| 척     | 2,955  | 2,470  | 1,464 | 900    | 268    | 358    | 286    | 13   | 14     | 8,728  |
| 백만DWT | 254.86 | 172.19 | 81.31 | 14.58  | 14.49  | 5.29   | 4.49   | 4.14 | 0.19   | 551.55 |

(출처) LSE, July 2008.

2.6% 및 1.0%의 비중을 차지하여 비교적 중요한 선종에 해당하는 것으로 나타났다.

한편, 중국 조선산업이 신조선 수주에서 약진하는 등 경쟁국을 위협하고는 있으나 일부 조선소가 계약을 취소하는 등 납기준수 여부가 심각한 문제로 대두되고 있다.

이는 기술 및 자본력을 충분히 갖추기 못한 중소형 조선소의 비중이 매우 큰 중국 조선업계가 지나치게 낮은 생산성과 높은 사고율로 인해 최근 2년간 의욕적으로 확보한 수주량을 감당하지 못하고 있기 때문이다.

특히, 철강재를 포함하여 최근 급등한 원자재 가격과 인건비 등으로 도산 위기에 있는 조선소들이 속출하고 있으며, 일부 소형 조선소들은 기존 건조계약을 포기하고, 건조중인 선박을 크게 상승한 현물가격에 매각함으로써 수익성을 확보하려는 경우가 있는 것으로 분석된다.

강력한 원가경쟁력과 물량공세를 앞세운 중국 조선산업의 약진은 상당한 기술력과 자본력으로 명맥을 유지해 오던 유럽 조선산업에는 심각한 위협이 되고 있다. 더욱이 최근에는 베트남, 필리핀 및 인도 등이 세계 조선 경쟁에 가세하여 유럽 조선산업의 어려움을 가중시키고 있다.

이에 따라 독일 조선업계는 크루즈선, 잠수함 등 최첨단 고부가가치 선박 건조에 집중하고 있으며, EU가입으로 국가보조금이 크게 삭감되는 폴란드의 조선업계는 구조조정 및 기술혁신을 통한 지구책 마련에 주력하고 있다.

최근 중국 조선산업의 약진은 근본적인 가격경쟁력 이외에도 우리나라 조선산업의 시설능력이 포화상태에 이르러서 신조선 수주가 중국에 집중되었기 때문이다.

**해양부, 테러예방위한 선박장거리위치 추적제도 도입**

국토해양부는 전 세계 해상에서 운항하는 국적선의 위치를 파악하여 해적 등 각종 해양사고로부터 국적선을 보호하고, 우리나라에 입출항하거나 우리나라 연안에서 최대 1,000해리내에 운항하는 외국적선의 위치를 추적하여 해상을 통한 테러예방을 위해서 선박장거리위치추적제도를 도입한다.

이 제도는 선박을 이용한 테러 등을 방지하기 위하여, 모든 국제항해에 종사하는 선박에 대하여 자신의 위치정보를 매 6시간마다 자국정부의 정보센터에 자동으로 전송하도록 하는 것으로서, 국제해사기구(IMO)는 2009년 1월 1일부터 강제 시행토록 하고 있다.

또한, 외항선사는 2009년 1월 1일 이후 첫 무선 검사를 받기 전까지 선박에 위치정보를 자동으로 발신할 수 있는 위성 단말기를 설치하거나 기존 장비의 프로그램을 업그레이드 하여야 하며, 아울러 국제해사기구에서 정한 기준에 따라 적합성테스트를 받고 이에 합격하여야 한다.

국토해양부는 선박장거리위치추적제도의 원활한 이행과 선사의 운항 및 안전관리에 도움을 주고자 선박소유자에게 인터넷을 통해 선박위치정보를 무상으로 제공할 예정이다.



# 세계 20대 컨테이너 정기선사 선복량 1,000만TEU 돌파 KMI, 세계 20대 컨테이너 정기선사 동향과 시사점 발표

세계 20대 컨테이너 정기선사의 선복량(2008년 7월, 운항선복량 기준)이 사상 처음으로 1,000만 TEU를 돌파했다. Maersk(그룹)사는 선복량 '200만TEU'를 돌파하여 세계 1위 자리를 고수했고, MSC사와 CMA CGM사가 그 뒤를 이어 2위와 3위를 차지하였다.

전년 대비 선복량 증가율 측면에서는 독일의 Hamburg Sud사가 29.9%, 현대상선이 29.6%, 이스라엘의 Zim사가 21.9%로 최상위권을 기록했고, 싱가포르의 PIL사(21.1%)와 APL사(21.0%), 일본의 NYK사(19.7%) 및 프랑스의 CMA CGM사(19.6%)도 높은 수준을 기록했다.

상위 20대 선사의 선복량 비중은 전체 대비 약

84%를 차지하고 있다. 이를 살펴보면, 세계 전체 선복량은 1,249만 TEU이고, 상위 20대 선사는 1,045만 TEU로 상위 3대 선사와 세계 3대 얼라이언스(CKYH, GA, NWA) 선복량 합계 비중은 65.5% 수준이다.

특히 2008년 2월 PIL사와 Wan Hai사가 향후 10년동안 전략적 제휴를 맺음으로써 아시아 역내 시장을 중심으로 시장 지위를 강화하고 있으며, 또한 세계 7위 APL(NWA소속)의 모회사인 NOL사가 세계 5위 선사인 Hapag-Lloyd(GA소속)인수를 추진하고 있어, 그 성사 여부에 따라 새로운 초대형 선사 탄생과 얼라이언스의 재편이 가시화 될 것으로 예측된다.

이에 따라 일부 화주기업들은 시장이 과점경쟁체제로 전환되는 현상에 대하여 우려를 표명하기도 하였다.

세계 컨테이너선 발주현황을 살펴보면, 2013년까지 750만 TEU가 인도되어 세계 선대는 현재 1,250만 TEU에서 60% 증가한 2,000만 TEU에 이를 것으로 전망된다.

2008년에서 2011년 사이 매년 약 170~180만 TEU의 선복량이 추가 공급될 예정이다. 또한 1만 TEU급 이상의 초대형선의 경우 총 200척(244만 TEU)이 발주되었고, 4,000TEU ~ 6,999TEU급 중대형선이 401척(209만 TEU) 발주되었다.

특히, 2008년에는 컨테이너선 발주

[세계 20대 컨테이너 정기선사의 선복량]

(단위 : 척, TEU, %)

| 순위 | 선사(그룹) | 국가                    | 운항 선복량 |            | 증가율 (%)   | 2008년 운항 및 발주 선복량 |                |              |                |
|----|--------|-----------------------|--------|------------|-----------|-------------------|----------------|--------------|----------------|
|    |        |                       | 2008   | 2007       |           | 운항(소유)            | 운항(임대)         | 발주           |                |
| 1  | 1      | Maersk(그룹)            | 덴마크    | 2,036,600  | 1,805,005 | 12.80             | 242(1,236,724) | 321(739,376) | 94(430,683)    |
| 2  | 2      | MSC                   | 스위스    | 1,313,600  | 1,146,291 | 14.60             | -              | -            | 52(587,293)    |
| 3  | 3      | CMA CGM(그룹)           | 프랑스    | 966,389    | 808,159   | 19.60             | 99(295,083)    | 303(630,536) | 81(667,782)    |
| 4  | 4      | Evergreen Line        | 대만     | 649,647    | 604,668   | 7.40              | 93(341,172)    | 93(308,475)  | 9(104,298)     |
| 5  | 5      | Hapag-Lloyd           | 독일     | 505,812    | 490,700   | 3.10              | 62(285,331)    | 77(240,481)  | 14(122,500)    |
| 6  | 7      | COSCO Container Lines | 중국     | 459,586    | 424,237   | 8.30              | 82(219,860)    | 59(239,726)  | 65(485,338)    |
| 7  | 8      | APL                   | 싱가포르   | 443,267    | 366,209   | 21.00             | 38(139,714)    | 92(303,553)  | 31(223,184)    |
| 8  | 6      | CSC                   | 중국     | 425,293    | 436,906   | -2.70             | 84(253,986)    | 50(171,307)  | 41(265,782)    |
| 9  | 9      | NYK(그룹)               | 일본     | 414,247    | 346,072   | 19.70             | 52(268,764)    | 69(145,483)  | 36(201,060)    |
| 10 | 11     | 한진해운(그룹)              | 한국     | 379,281    | 340,678   | 11.30             | 26(135,371)    | 66(243,910)  | 38(306,061)    |
| 11 | 10     | COCL                  | 중국(홍콩) | 366,000    | 341,823   | 7.10              | 38(214,000)    | 49(152,000)  | 20(129,000)    |
| 12 | 12     | MOL                   | 일본     | 359,231    | 321,727   | 11.70             | 34(144,288)    | 78(214,943)  | 26(147,344)    |
| 13 | 14     | Zim(그룹)               | 이스라엘   | 322,908    | 264,933   | 21.90             | 35(102,338)    | 90(220,570)  | 49(130,404)    |
| 14 | 13     | K-Line                | 일본     | 305,061    | 283,798   | 7.50              | 34(169,306)    | 59(135,755)  | 38(165,078)    |
| 15 | 17     | Hamburg Sud(그룹)       | 독일     | 294,799    | 226,953   | 29.90             | 40(127,679)    | 78(167,120)  | 36(184,237)    |
| 16 | 15     | Yang Ming Line        | 대만     | 294,499    | 253,367   | 16.20             | 53(182,297)    | 31(105,202)  | 32(195,878)    |
| 17 | 16     | CSAV(그룹)              | 칠레     | 282,643    | 247,580   | 14.20             | 4(21,208)      | 90(261,435)  | 19(142,933)    |
| 18 | 18     | 현대상선                  | 한국     | 263,045    | 202,909   | 29.60             | 19(101,457)    | 40(161,588)  | 14(132,810)    |
| 19 | 20     | PIL                   | 싱가포르   | 190,500    | 157,280   | 21.10             | 63(95,500)     | 49(95,000)   | 25(74,500)     |
| 20 | 19     | Wan Hai Lines         | 대만     | 176,560    | 166,227   | 6.20              | 59(136,045)    | 29(40,515)   | 12(36,300)     |
| 합계 |        |                       | -      | 10,448,968 | 9,235,522 | 13.10             | -              | -            | 732(4,982,465) |

주 : 순위 및 선복량/발주량 자료는 각 년도 7월 기준.

량이 전년 대비 48%가 감소하였는데, 이는 선박 과잉 우려에 따른 것으로 분석된다.

또한, 초대형선의 발주량이 상당히 감소한 반면, 4,000~5,000 TEU급 선박의 발주량이 급증하였다. 이는 유럽항로의 경우 초대형선이 2개의 메가허브항(Mega Hub Port)만을 기항할 것으로 예상되어, 그에 따른 피더선박의 수요가 증가하는 것과 선박의 대형화 속도를 전 세계 다수 항만들이 따라오지 못하는 데 기인한 것이다.

기 발주된 선박이 예정대로 인도될 경우 원양항로에서의 대형선사 및 얼라이언스 간 경쟁 격화뿐만 아니라 특히 아시아 역내항로 등의 주요 피더항로에서도 경쟁심화현상이 가속화될 것이다.

최근 아시아 역내항로의 물동량이 두 자리수의 성장률을 보이고 있으나, 이는 다국적 대형선사들의 기회요인으로 작용할 뿐 우리나라 근해선사들

에게는 큰 위협이 될 가능성이 크다.

이는 다국적 대형선사들이 동 항로에 추가적인 중대형(4,000 TEU급) 피더선박을 전 배치함으로써, 상대적으로 중소형 선박을 운항하는 우리나라 근해선사들의 시장점유율을 시나브로 잠식해 나갈 가능성이 높기 때문이다. 따라서, 동북아 피더네트워크의 침범 역할을 수행하는 우리나라 근해선사들이 다국적 대형선사들의 중대형 피더선박 투입에 대응하는 체제를 마련하지 않을 경우 사운이 걸린 중대한 위협이 될 가능성이 크다.

또한, 부산항과 광양항 항만물류업계는 초대형선박의 입항 가능성에 대비한 준비에 만전을 기해야 할 것이다. 특히, 항만당국과 정부는 초대형선이 기항할 수 있는 적정 안벽수심(16~18m)을 조기에 확보할 수 있도록 적극 지원해야 할 것이다.

## 아시아-미주항로 컨테이너 점유율 한진해운이 3~4위 아시아발 미주항로의 경우 에버그린이 11.3%로 1위

금년 상반기중 아시아-미주항로에 취항중인 정기선사들 가운데 아시아발은 대만의 에버그린이, 북미발은 덴마크의 머스크라인이 각각 1위를 차지한 것으로 나타났다. 한진해운의 컨테이너화물 수송점유율은 아시아발 미주항이 7.8%로 4위, 역방향에서는 8.9%로 3위를 기록한 것으로 나타났다.

미국 통관통계서비스사인 JOC-PIERS의 자료에 따르면, 금년 1월부터 6월까지 아시아지역에서 미주지역으로 나가는 컨테이너화물을 가장 많이 수송한 선사는 11.3%의 점유율을 기록한 에버그린이다. 에버그린은 최근 수년간 1위를 고수했던 머스크라인을 제치고 1위를 기록했다.

지난 2007년 이 항로에서 에버그린의 점유율은 9.3%로 머스크라인(점유율 10.9%)에 이어 2위를 차지했었다. 올들어 에버그린이 머스크라인을 추월한 것은 미국의 경기침체로 아시아발 미주항 컨테이너물동량이 정체됨에 따라 에버그린이 공격적인 영업으로 집화에 적극적으로 나섰다기 때문으로 분석된다.

머스크라인은 11.1%로 2위를 차지했으며, 이어 APL이 7.9%, 한진해운이 7.8%, 프랑스선사 CMA-CGM이 5.8%, 일본의 K-Line이 5.7%, 대만의 양명라인이 5.6%, 일본의 NYK가 5.4%, 현대상선과 중국의 차이나쉬핑이 각각 5.4%를 기록한 것으로 집계됐다.

아시아발 미주항로의 경우 올들어 미국 경제의 침체여파로 물동량이 크게 줄고 있는데다 고유가로 이 항로 취항선사들이 어려움을 겪고 있다. 올 상반기중 아시아발 미주항 컨테이너물동량은 총 646만7,785TEU로 지난 2007년 상반기 698만4,119TEU에 비해 7.4% 감소했다. 이에 반해 미주지역에서 아시아지역으로 수출되는 컨테이너물동량은 크게 증가하고 있다. 올 상반기중 미주지역에서 아시아로 나간 컨테이너물동량은 324만208TEU로 지난 2007년 상반기 272만5,049TEU에 비해 18.9% 증가했다.



# 세계조선시장 2010년 조정 후 2022년까지 호황 지속

## 해양산업연구소 조선기자재산업 세계화 세미나 개최

세계 조선시장은 2022년까지 연평균 3,100만 CGT0로 호황세를 지속할 것이라는 전망이 나왔다. 해양산업연구원(원장 이수호)이 8월29일 '한국 조선기자재산업 세계화의 과제와 전망'이라는 주제로 부산 한진해운 빌딩에서 주최한 세미나에서 배재류 대우조선해양 기술기획팀장은 이같이 전망하고, 세계조선시장은 2007년도 최고 발주 이후 점진적으로 하향 발주할 것이라고 내다봤다.

배 팀장은 "2010년 조정을 거쳐 2015년부터 다시 증가할 것이며, 2022년까지 호황을 누릴 것"이라고 예측했다.

그는 또 "노후선박 대체 수요 및 신개념, 신제품 선박 수요가 증가할 것"이라며 미래의 지속적인 시장 지위 유지를 위해서는 성장 선종인 컨테이너선, 가스선 등의 경쟁력을 확보할 필요성을 강조했다. 배 팀장에 따르면 컨테이너선 시장규모는 인도 기준으로 지난 2000~2004년 5년간 평균 60만TEU 였으나 2006~2010년 5년간 규모는 140만TEU로 130% 확대될 전망이다. 2010년 이후에도 연간 10% 수준의 성장을 지속하고, 2015년에는 210만 TEU 수준으로 확대될 것으로 전망했다.

LNG선은 2015년까지 LNG에 대한 수요량이 3배 이상 증가할 것으로 예상되면서 연간 40척이 발주될 것으로 보고 있다. 지난 2003년 1억2,000만톤 규모에서 2015년 3억6,000만톤 규모로 연평균 9~10%의 수요성장도 예상되고 있다.

배 팀장은 "조선 시장은 강재 등 기자재 가격의 인상에도 불구하고 장기적으로 밝을 것으로 본다"

며 "에너지 저감 기자재, 환경친화적인 기자재, 크루즈선 기자재 등을 확보해야 한다"고 강조했다.

그는 또 "독점 시장인 시추장비(AKMH, NOV), 오일 및 가스 프로세싱 등 주요 장비 개발이 시급하다"며 "새로운 미래 성장 동력인 LMG-FPSO, FSRU 등의 핵심 기자재를 개발함과 동시에 산학연 등을 통한 우수 인력 양성에도 적극적이어야 한다"고 덧붙였다.

한편 '해양레저장비산업의 현황과 전망'이라는 주제로 제2발표를 진행한 심상목 중소조선연구원 해양레저산업부장은 "요트, 모터보트 등 해양레저장비산업은 조선 및 조선기자재 산업, 해양스포츠 산업, 전시 산업, 금융 및 보험산업 등 전후방 산업 연관 효과가 큰 산업"임을 강조하며 세계 1위인 조선 산업과 연계해 핵심기술을 개발할 경우 경쟁력 확보가 가능할 것이라고 언급했다.

그는 또 2010년 해양레저장비 시장이 전면 개방됨에 따라 미국 유수업체가 우리나라 해양레저장비 시장의 선점 가능성에 우려하며 "세계 시장 500억 달러 규모의 요트, 모터보트 시장에서 해외 선진국 틈새 시장의 적극 공략을 통한 신산업 군에 대비해야 한다"고 주장했다.

이번 세미나는 지식경제부, 부산광역시, 한국조선기자재공업협동조합, 한국조선기자재연구원, 중소조선연구원, 부산테크노파크 등이 후원했으며, 지식경제부 지역발전포럼 지원사업의 일환으로 진행되는 '차세대 융합기술기반 해양기자재산업 발전을 위한 포럼'의 첫번째 행사로 기획됐다.

# 호주 원자재 선적항만의 체선현상 최근에 크게 개선

## 주요 항만 체선선박 전년도의 절반수준 이하로 감소

호주 원자재 선적항만의 체선현상 최근에 크게 개선됨에 따라 벌크선시황에도 상당한 영향을 끼치고 있는 것으로 나타났다.

일본-호주간의 발전용석탄(일반탄) 수송으로 7-8월에 기대되었던 석탄선의 스팟 배선이 거의 나와 있지 않은 상황이 계속 되고 있다. 지난 8월 하순에는 태평양수역의 선복부족의 직접적인 요인으로 작용했던 호주 원자재 선적항만의 체선이 전년동기 150척에서 67척으로 절반 이하로 줄었다.

특히, 전력회사와 해운회사간에 장기계약을 맺는 전용선의 가동률이 상승함으로써 결과적으로 스팟 분의 수송량까지 흡수해 버린 형국이다. 여름철에 기대된 스팟배선의 불발은 파나마스 시황 침체의 간접적인 요인으로 지적되고 있다.

호주에서의 체선은 중국의 원자재 수입이 급증한 2006년 이후 지속적으로 발생해 왔다. 사이클론 피해로 광산 등에서의 출하가 둔화된 시기에는 150척 이상의 케이프사이즈, 파나마스, 핸디막스가 호주 앞바다에서 하역순서를 기다리는 진풍경이 벌어지곤 했다.

최근 몇 년 동안은 전력회사와 해운회사간에 장기계약을 맺는 전용선의 가동률이 체선의 영향으로 70% 수준에 그쳤었다. 통상적으로 호주-일본간을 왕복할 수 있는 운항횟수가 연간 10항차이나 체선현상으로 7항차로 횟수가 줄었기 때문에 전력회사들은 부족분을 스팟배선 등으로 보충해 왔다. 특히, 일본에서는 원자력 발전소의 일부 정지가 장기화됨에 따라 석탄화력의 가동률이 상승하고 있기 때문에 연초부터 “7월 이후 석탄수송 전용선의 추가 수요가 발생하여 태평양수역의 파

나마스 시황이 급등할 것”이라는 전망이 지배적이 었다. 하지만, 최근들어 호주 원자재 선적항만의 체선이 급속히 해소됨에 따라 전용선의 가동률이 상승, 결과적으로 당초 예상했던 석탄수송 선박의 추가수요가 불발로 끝난 것으로 분석되고 있다.

호주 주요 선적항만의 체선현상이 해소되고 있는 것은 중국용 원료탄 수송이 일부 감소한데다 브라질산 철광석의 중국항 출하가 증가했기 때문으로 풀이되고 있다.

연간 약 9,000만톤의 석탄을 출하하는 세계최대의 뉴캐슬(NC)항의 체선선박은 9월초순에 27척으로 피크시에 비해 절반 이하로 줄었다. 더구나, 호주 주요 광산에서 항만까지의 철도수송 등이 순조롭게 가동되고 있는 점도 체선현상 해소에 일조하고 있는 것으로 알려졌다.

이에 따라 벌크선시황이 급속도로 냉각되는 양상을 보이고 있다. 파나마스 벌크선의 주요 4개항로 평균 용선료는 8월에 들어서면서 1일당 5만달러 수준에서 9월에는 4만달러대로 떨어졌다.

호주의 체선현상이 극심했던 지난해 10월에는 석탄수송 전용선의 스팟배선의 증가로 태평양 역내의 파나마스 용선료가 1일에 9만5,000달러까지 상승한 바 있다.

한편, 벌크선 시황을 나타내는 BDI 지수는 금년 5월7일 1만포인트를 넘어선 이후 일주일 뒤에는 1만1,000포인트를 돌파, 6월12일까지 1만포인트 수준을 유지했었다. 이후 벌크선 시황은 급격한 하락세를 보이면서 7월21일에는 9,000포인트가 깨졌으며, 8월6일에는 8,000포인트 이하로 하락했고 9월10일 현재 BDI가 5,255포인트로 급락했다.



# 미국, 캐나다, 멕시코 북미3개국 수입화물 검역강화

## NAPPO, 10월말 연차총회에서 새로운 룰 채택키로

미국을 비롯하여 캐나다, 멕시코 등 북미 3개국 이 수입화물에 대한 검역을 대폭 강화함에 따라 세계무역업계가 크게 긴장하고 있다.

미국과 캐나다는 지난해 6월부터 자국 항만 입항선박에 대해 삼림피해를 야기시킬 수 있는 아시아형 매미나방(AGM)의 부재증명을 취득하도록 의무화 했다. 이를 계기로 멕시코를 포함한 북미 식물검역기관(NAPPO)은 환경보호를 목적으로 현행 제도를 개정하여 검사대상에 화물을 포함시키는 등 규제를 대폭 강화하기로 했다. NAPPO는 빠르면 10월말에 개최되는 연차총회에서 새로운 룰을 채택, 내년 이후에 적용할 것으로 예상되고 있다.

특히, 일본 경제산업성은 최근 농림수산성의 식물방역 담당관을 불러 북미지역에서의 AGM의 검사강화에 관한 설명을 듣고 대응방안을 논의했다. 이 설명회에는 북미 3개국의 이같은 조치가 일본의 대북미지역 수출에 중대한 영향을 끼칠 가능성이 농후함에 따라 일본의 경단련, 하주협회, 자동차공업회, 철강연맹, 기계 수출조합 등 경제단체가 대거 참가했다.

아시아형 매미나방은 일본, 한국, 중국, 러시아 등에 분포되어 있다. 생식국의 일부 항만이 현재 위험항만으로 지정되어 지정항에 하이리스크기간(여름철의 산란기)에 입항한 선박은 AGM 부재증명서가 없으면 입항전에 검사를 받지 않으면 입항이 금지된다.

일본의 경우 히로시마, 사카타 등 6개항이 지정항으로 부재증명서는 일본해사 검정협회, 전일본

검수협회, 일본화물검수협회 등 6개 기관에서 발급한다.

NAPPO는 새로 적용할 룰인 규제강화안을 마련하여 6월3일부터 9월5일까지 이해당사자들을 대상으로 의견을 수렴했으며, 의견수렴기간을 오는 10월3일까지로 1개월 가량 연장했다.

NAPPO에서 채택하려는 새로운 규정이 현행 제도와 크게 다른 점은 △검사대상을 선박 뿐만 아니라 화물로 확대하고 △하이리스크항을 지정하는 것이 아니라 모든 항구를 규제 대상으로 하며 △부재 증명이 불필요한 조건은 무발생 지역의 인정을 받았을 경우로 한정해 저발생 지역의 면제 조항을 삭제하였다.

일본화주협회 관계자는 이와 관련하여 “일본은 항구 주변의 모든 수목을 벌채하지 않는 한 AGM의 부재지역으로 인정되지 않고, 선박에 가세해 적재화물의 검사기 필요하다”며, 화물의 전량검사는 비현실적이라고 강조했다.

아울러, 이 관계자는 NAPPO에서 요구하는 수출국에서의 검사를 어느 시점에서, 어떻게 실시하는지, 그리고 누구에게 증명서를 발급받아야 하는지, 증명서는 북미 3개국으로의 수입 통관시에 제출해야 할 서류인지 불명확한 부문이 많다고 불평을 토로했다.

이밖에도 컨테이너화물의 경우 컨테이너의 외부검사인지, 적하의 검사인가의 명확한 기준이 없어 향후 이 부문에 대한 논란이 우려되고 있다.

# 일본선사 K-Line 중국에 대형수리조선소 건설 추진

## 푸젠성 셴슈시에 건설중인 대형 수리조선소에 출자



일본 3대 선사인 K-Line은 중국 저장성(Zhejiang) 취산도(Qushandao)에 한진해운, 순화해운 등과 공동으로 수리조선소를 건설하고 있는데 이어, 푸젠성(Fujian) 셴슈시에 건설중인 대형 수리조선소 사업에도 자본을 출자한다.

K-Line은 9월5일 홍콩 증권거래소에 상장된 Titan Petrochemicals Group Ltd.(TPGL, HKEx:1192)이 중국 푸젠성 셴슈시에 건설중인 Titan Petrochemicals Group Ltd.는 홍콩 증권거래소에 상장하고 있는 석유 및 석유 관련 제품의 수송, 저장, 판매를 실시하는 기업 그룹이다.

TQSL는 푸젠성 셴슈시 교외에 위치하고 있으며, 총면적 110ha, 3,600m의 연안선을 확보하고 있다. 완공후에는 4개의 드라이도크(이중 2개는 30만 DWT급 VLCC, VLOC등의 초대형선 입거 가능)와 2개의 슬립웨이, 4만4,000㎡규모의 선체 공장을 건설하고 있다. 또한 10개의 수리안벽과 도장, 기계·전기 공장 등을 갖추고 연간 250척의 선박 수리가 가능한 중국 최대의 현대적 수리조선소로 부상할 전망이다.

이 수리조선소는 특히 수리사업을 기반으로 신

조, 오프쇼어(offshore)구조물 건조도 다룰 계획이며, 2004년 건설에 착수, 2006년부터 신조선 사업을 개시했다. 이미 7,000DWT급과 9,000DWT급의 벌커 4척의 건조 실적을 갖고 있다. 수리사업은 2009년 상

반기 중 안벽에서의 플로팅수리를 개시하고, 2009년말에는 드라이도크를 완공하고, 2010년부터 풀가동을 예정하고 있다.

K-Line은 “TQSL은 Strategic Alliance Agreement를 체결해, 전략적 파트너로서 TQSL의 일정한 수리 캐파시티를 확보하게 되며, 향후 더욱 더 증가하는 선박 수리, 특히 대형선의 수리 도크를 확보하게 됐다”고 밝히고, “특히, TQSL는 지리적인 장점이 크며, 모든 선종이 대상이 됨과 동시에 온난한 기후 등으로 상당히 높은 가동률을 유지할 수 있다”고 강조했다.

한편, 올해말 완공예정인 한진해운 주도의 저장성 수리조선소는 안벽 길이가 총 1,900m에 달하며, 각각 40만톤, 30만톤, 15만톤급 도크 1기씩이 건설되어, 향후 8,000TEU급이상의 대형 컨테이너 선박 수리가 가능한 대규모 수리 조선소 건설은 총 2단계로 진행되는데, 1단계로 각 30만톤, 15만톤급 도크 1기씩이 건설하여 2008년 말에 완공, 운영을 시작할 예정이며, 2단계로 40만톤급 도크 1기를 2009년 상반기 착공해 2010년 본격적인 운영에 들어갈 예정이다.