



정부, 제14회 바다의 날에 유공자 193명에게 훈포상

경기평택항만공사 서정호 사장 은탑산업훈장 수훈

국토해양부가 제 14회 바다의날을 맞아 동원산업 박부인 대표이사를 금탑산업훈장에 선정하는 등 총 193명의 유공자를 선정하여 훈포상을 실시했다.

이번 훈포상자 명단은 다음과 같다. △금탑산업훈장 : 동원산업(주) 대표이사 박부인 △은탑산업훈장 : 경기평택항만공사 사장 서정호, 우남케미칼해운(주) 대표이사 김영세 △홍조근정훈장 : 서울대학교 교수 최항순 △동탑산업훈장 : 전국항운노동조합연맹 제주특별자치도항운노동조합 위원장 전경탁 △녹조근정훈장 : 순천대학교 교수 김명수 △철탑산업훈장 : 경남고성군수협 조합장 황월식 △석탑산업훈장 : 한라건설(주) 상무이사 김수영 △근정포장 : 서울대학교 교수 이상목, 전남대학교 교수 전승수 △산업포장 : 해양환경관리공단 특수사업단 일반직 1급 심유택, 한국허치슨터미널(주) 대표이사 최원중, 고려해운(주) 선장 김신호, 전국해상산업노동조합연맹 본부장 안대선, (사)한국선급 본부장 임삼택, (주)유일종합기술단 대표이사 이명호, △대통령표창 : 국립공원관리공단 태안해안국립공원사무소소장 박기환, 태안군재난관리과 지방행정 사무관 이기재, 보령시 해양수산과 지방해양 수산사무관 오인선, (주)어드밴스드마린테크 대표이사 이상홍, (주)신선대컨테이너터미널 이사 서영일, (주)동부부산컨테이너터미널 대리 강문경, 현대상선(주) 전무 권주석, (주)한진중공업준설 노동조합위원장 김무현, 선박안전기술공단 수석검사원 이완구, 한국해사위험물검사원 이사장 한승모, 건국대학교 교수 전인

식, (주)대우건설 부장 유영준 △국무총리표창 : 한국해양연구원 책임연구원 이정현, 한국해양연구원 책임연구원 강원수, 인천항만공사 팀장 송근곤 세방(주) 목포지점장 이남현, 대한통운(주) 소장 최성호, (주)POSCO 차장 최성렬, SK해운(주) 선장 최대규, (주)한진 상무 예상곤, STX PanOcean 조기장 김영전, (주)삼선로직스 기관장 윤석기, 디엘쉬빙(주) 대표이사 강수일, 선박안전기술공단 팀장 김희석, (주)삼안 전무 곽호성, 대림산업(주) 차장 이수형

훈포상자 명단과 공적내용은 다음과 같다.

□ 은탑산업훈장 : 우남케미칼해운(주) 김영세

회장 = 김 회장은 1990년 7월 1일 우남케미칼해운(주)를 창업한 이래 3,500DWT급 우남 머큐리호 등 총 5척의 케미컬탱커를 순차적으로 도입해 울산 및 여천 석유화학단지에서 석유화학제품 원료인 자이렌, 에탄올, 톨루엔, 몰텐, 설파, SM 등의 위험화물을 적기에 운송함으로써 해운물류산업 발전에 크게 기여했다. 또 국가산업의 근간이자 성장원동력인 석유화학공업 분야의 발전을 위해 원자재 최적의 운송서비스 제공 및 해외수출의 핵심 견인차 역할을 충실히 수행해 국가경쟁력 강화에 공헌했다.

김 회장은 또 연안해운업계를 대표하는 한국해운조합 부회장(유조선 분야)을 역임하면서 업계 의견제시 및 제도개선 건의, 건전한 해운물류산업 발전을 위한 적정선복량 유지 방안 등 정부와의 교량역할을 충실히 이행해 연안해운경쟁력 강화

에 일조했다. 특히 내항화물운송사업의 등록제 전환에 따른 신규업체 증가와 국내 송유관 가동 본격화, 연안유류 물동량 감소 등으로 어려움에 직면한 연안유조선업체의 지구책 마련을 위해 연안유조선의 신규투입 제한을 전격 건의, 2년간(2003년 10월 1일부터 2005년 9월 30일까지) 시행될 수 있도록 선도적 역할을 수행해 연안해운업체의 피해를 최소화하는데 기여했다.

□ 은탑산업훈장 : 경기평택항만공사 서정호

사장 = 서 사장은 지난 1975년 9월에 공직에 입문한 후 30년간 해운물류국장, 기획관리실장 등 주요보직을 역임하면서 한중 수교전 한중해운협력을 추진, 현재의 카페리 및 컨테이너선 정기항로 운영정책을 마련했고 이어서 PA제도 도입, 선박안전관리 제도개선, 선박투자회사(선박펀드) 및 톤세제 도입, 다국적 물류기업 유치에 위한 인센티브제 도입 등 해운항만분야의 제도적 기틀을 마련했다.

서 사장은 또 “공기업은 공익성과 수익성을 동시에 달성해야 하며 항만도 상품”이라는 새로운 패러다임을 항만운영에 도입해 포트세일즈 역점시행, 항만부지 임대제도 개선 등을 통해 인천항만공사를 창립 3년 만에 흑자로 전환시켰으며 인천항의 컨테이너 물동량을 연평균 20% 이상 성장시키는 성과를 거두었다.

서 사장은 항만물류관련 부지 사용자 결정제도를 기존 제한·단순입찰제도에서 정보공개 및 전자입찰제도를 도입해 투명하고 공정한 부지관리제도를 정착시켰으며 홈페이지에 임대정보 실시간 등재로 항만부지·임대사용현황 공개 등 정보제공으로 부지운영에 대한 신뢰성을 확보했다. 아암물류단지1단(86만 1000㎡)에 복합물류센터, 냉동·냉장창고, ‘컨’ 물류기지 및 화물차휴게소 등

의 건립으로 종합물류단지를 조성했고 아암물류단지내 원목장지장의 이전을 통한 항만배후단지도 조성했다.

인천항만공사 사장 재직 시절 지속적인 마케팅 활동을 추진해온 서 사장은 인천항의 항로를 다변화시키고 런던고속거래소 비철고속 취급항만 지정을 유도하는 등의 성과를 이끌어내 인천항의 물동량 창출에 기여했고 인천항 항만노무인력을 노사정 합의를 통해 상용화시킴으로써 부두운영사들의 하역생산성 향상 및 물류비를 절감시키는데 일조했다.

□ 동탑산업훈장 : 전국항운노조 제주특별자치

도 위원장 전경택 = 전 위원장은 1981년 조합에

가입한 이래 제주시지부 지부장과 조합 총무, 조직, 후생부장 및 부위원장 등의 주요 요직을 거쳐, 2004년 위원장에 당선된 직후 지난 15여 년간 지속되어 왔던 조합내의 내분과 반목을 일소, 조합민주화와 안정적인 노동조합 구축을 실현했다. 이후 조직 내의 민주화와 안정화를 바탕으로 사용주들을 상대로 조합원들의 생산성향상과 권익보호 및 근로조건 개선에 최선의 노력을 다하는 한편 질 높은 노동서비스를 필요로 하는 시대적인 요청에 적극 부응하기 위하여 조합원들의 질적 수준 향상을 위한 교육을 지속적으로 확대·실시했으며 이와 더불어 산업재해예방을 위한 적극적인 활동 전개함으로써 산업재해 감소에 많은 기여를 했다.

한편 하역산업의 평화정착을 위한 지속적인 노력에 대한 평가도 받고 있다. 전 위원장은 어려운 여건 속에서도 매년 단체협약 및 임금협정시 정부에서 제시한 기준을 적극 수용하고, 무교섭 타결에 노력·전개하였으며, 제주도의 관문인 항만의 노사관계 안정이 절대적으로 필요함을 인식하고 조합원들을 설득하여 2008년도에 이어 2009년



까지 임금동결을 선언함으로써, 고통분담에 솔선 수범 참여 단 한차례 노사분규 없는 평화적인 노사관계 정착과 가뜩이나 어려운 제주지역 경제 활성화에 앞장서고 있다.

□ 산업포장 : 고려해운(주) 김신호 소장 = 김소장은 승무원의 안전의식을 고취시키고 재해 발생 위험을 사전에 차단하는 등 선내 안전관리에 전념하여 2006년 10월 6일부터 현재까지 약 3년간 고려해운(주) 무재해 연속달성에 크게 기여하여 왔으며, 안전사고를 예방하기 위하여 안전사고의 위험을 줄이는 방안을 스스로 마련하여 시행하는 등 안전사고를 사전에 예방하여 승선 중 무사고 운항으로 회사 및 해운발전에 크게 기여했다.

또한 김신호 소장은 해기사로서 남다른 긍지를 가지고 해기사에 대한 사회의 부정적인 시각을 불식시키기 위하여 후배들에게 자긍심을 고취시키고 철저한 직업의식을 고양시키는 등 해기전승에 최선의 노력을 다하고 있으며, 선내교육을 직접 관리, 감독하여 전 승무원이 전문적인 지식과 기술을 습득하도록 평소 교육/관리하였으며 이를 바탕으로 2008년 9월 위험한 여건 하에서도 남지나해에서 조난 중인 선박의 선원을 구조하여 지속적인 교육의 성과를 유감없이 발휘하는 등 전문인력 양성에 기여한바 있다.

또한, 김신호 소장은 2008년 9월 29일 남지나해에서 6호 태풍 “MEKKHALA”가 접근 중이었으며, 풍속 60KT, 파고 6미터 이상의 악조건 속에서도 조난 중인 예인선 (YINSIN 1 & YINSIN)의 선원 4명을 구조하여 해기사의 자긍심을 높이고 회사 및 국가의 위상을 높였다.

□ 산업포장 : 전국해상산업노동조합연맹 인천지역사무소 안대선 본부장 = 안 본부장은 대한해운(주) 선원노동조합의 위원장으로 재직 시 현장

을 위주로 일선 조합원의 고충상담과 복지증진 및 노동조합의 건전 육성, 사업장의 발전을 위해 노력함은 물론, 회사 측과도 노사갈등이 생기지 않도록 조합원의 요구사항과 고충을 적절히 조정하여 노사 협력적 분위기를 조성함으로써 노사 간 갈등을 해소, ‘노사분규 없는 회사’로 만드는데 기여하므로 노사상생의 노동운동 기틀을 마련하여 노사 간 대립적인 사회 환경 속에서 남다른 모범을 보여 왔다.

또한 국제선노동조합협의회 의장에 피선되면서 기국주의의 맹점을 보완하고 편의치적선을 자국으로 환원하기 위한 정책적 연구와 우리나라 선박등록제도의 개선을 통해 선원들에게는 노동권 보호, 선주들에게는 세금감소의 효과를 낼 수 있도록 ‘국제선박등록제도’에 대해 탐구하여 훗날 국제선박등록법이 제정되는데(1997년 제정) 크게 기여를 하였고, 또한 ‘선원임금 전액 비과세’ 건의활동 등을 활발히 펼쳤다.

안대선 본부장은 특히 지난 2007년 5월, 소말리아 해역에서 해적에 납치되어 174일 동안 억류되어 있던 마부노호 선원들의 석방을 위하여 피랍선원 및 가족에 대하여 언론의 통해 국민적 관심과 지원을 이끌어내는데 결정적 역할을 하였고 마침내 피랍선원을 석방하기 위한 국민의 뜨거운 열정과 단합된 마음을 하나로 모아내며 마침내 3억이 넘는 거액을 모금하는데 기여했다.

□ 산업포장 : 해양환경관리공단 심유택 특수사업단장 = 심유택 특수사업단장은 2007년 12월 「허베이 스피리트호」기름유출사고 발생 시 해양환경관리공단 현장 지휘본부 상황팀장을 맡아 방제작업계획을 총괄하였으며, 공단이 보유하고 있는 전문 방제선(연 731척) 및 방제장비, 방제인력(연 3,384명)을 효율적으로 동원 배치하여 초대형 국가 재난사고를 조기에 수습하는데 적극 기여했

다. 또한, 가로림만, 천수만의 유출유 유입 방어계획을 완벽하게 수립, 유출유가 양식장으로 유입되는 것을 원천봉쇄하여 환경민감지역을 보호하는데 성공하였고, 충남·북, 전남·북등 6개 해안 및 46개 도서에 대한 해안오염조사·평가를 실시하고, 이를 토대로 해안방제작업계획을 수립·시행하였으며, 정부 주관 방제대책회의에 참가하여 정부와 유기적 공조 체계를 구축한바 있다.

심유택 단장은 국책사업의 일환으로 추진된 남해안 해저 침몰유조선(제1유일호, 제3오성호) 잔존유 제거작업 현장책임자를 맡아 1998년 6월부터 11월까지 총 135일에 걸쳐 연 인원 10,000여명, 16개국의 방제 전문 인력을 동원하여 침몰선박에 남아 있던 잔존유 654톤을 전량 회수하는데 성공함으로써 국제유류오염손해보상기금(IOPC Fund)으로부터 잔존유 제거작업에 소요된 비용 전액(137억원)을 보상 받았고, 동 기금으로부터 구제 받지 못했던 피해보상 잔여분 600억원도 전액 보상 받는 등 국가 해양환경산업 발전에 기여했다.

□ 산업포장 : 한국허치슨터미널(주) 최원종 대표이사 = 최원종 대표이사는 컨테이너전용터미널 최초로 친환경터미널(Green Terminal)의 구축을 위하여, 야드크레인 장비인 RTGC를 전기 가동체제로 전환하여 시범 운영 실시 및 확대의 선도적인 역할을 수행함으로써, 부산항의 경쟁력 강화는 물론 나아가 국가 경쟁력 제고에도 기여하였다. 특히, 이러한 전기 에너지사용 RTGC (e-RTGC) 구축 사업을 통해 고유가 시대에 기존 유류비용 대비 약 85% 이상의 비용 절감 효과와 이산화탄소 등 환경오염의 문제를 해소하는데 크게 이바지해 국가적 녹색성장(Green Growth)의 비전 및 해운항만업계의 글로벌 선진형 친환경터미

널의 모델을 제시했다.

또한 동북아 물류중심 국가 구현을 위해 8,000TEU 급 이상의 초대형선박 유치 기반 조성 및 다선석 운영을 통한 터미널 자원 활용 극대화에 대비하고자, 2004년 부산 감만 2선석 통합 법인을 설립하였으며, 2008년 4선석 통합에 참여하여 부산항이 대형선박이 기항할 수 있는 동북아 중심항만으로 자리 매김할 수 있는 초석을 마련하기 위해 매진하고 있다.

□ 산업포장 : (사) 한국선급 임신택 검사본부

장 = 임 검사본부장은 선박의 안전 확보와 해양 환경 보호를 위하여 각종 검사제도의 개선을 통한 국적선의 안전성 향상에 기여하였고, 해양사고 및 손상자료 관리 시스템 개선을 통하여 전손을 저감에 크게 기여했다. 특히 항만국통제 활동에 대비 “PSC 출항정지 방지 종합대책”을 시행해 외국항만에서의 국적선 출항 정지 예방에 기여하였다. 국토해양부가 국제해사기구(IMO)에서 국제 해사정책과 선박안전 증대 및 해양오염방지 분야에서 대한민국의 국익을 보호하고 국제적 기여도를 증진하기 위하여 산하기관에 발주한 “국제해사기구(IMO) 전략과제 연구”를 성공적으로 수행하여 국제 해사정책 발전과 선박안전 증대 및 해양오염방지와 관련한 우리나라의 국익보호와 국가위상향상에 크게 기여했다. 이와 더불어 파리 양해각서(Paris MOU) 국가의 항만국통제 검사관(Port State Control Officer, PSCO)이 사용할 선박 안전점검 전산화 프로그램 개발과 관련하여 유럽해사안전국(European Maritime Safety Agency, EMSA)에서 발주한 국제경쟁입찰의 최종 개발자로 선정되어 관련 전산 프로그램을 성공적으로 개발하여 납품함으로써 국제 해사안전 분야에서 국가위상 향상에 크게 기여한 공로를 인정받았다.



해적 방지와 억제를 위한 국제공조 강화위한 포럼 개최

아덴만 인근 국적항행선박의 안전확보에 큰 도움될 것



국토해양부에서는 6월8일(월) 서울 롯데호텔에서 정중환 국토해양부 장관, 코지 세키미즈(Koji Sekimizu) 국제해사기구(IMO) 해사안전국장, 알스테어 클락(Alastair Clark) 연합해군 참모 등 국내외 해사관계자 200여명이 참석한 가운데 제3회 서울국제해사포럼을 개최하였다.

이번 제3회 서울국제해사포럼에서는 “해적 방지 및 억제”를 주제로 최근 소말리아, 아덴만 해역 등에서 지속적으로 발생하고 있는 해적사건에 대한 효율적인 대응방안을 마련하였다.

금번 포럼의 주제는 2006년 20건에 불과하던 해적피해가 2008년 111건으로 급격하게 급가하는 등 최근 지속적으로 증가하고 있는 소말리아 인근의 해적 피해로 인해 우리나라 선박을 비롯한 국제적 피해가 급속히 증가하고 있는데 대한 대책을 수립함과 함께, 국제해사기구(IMO) 소말리아 해적퇴치를 위한 결의안 채택, UN안보리 결의 제 1816호(외국 군함의 소말리아 영해 내 진입 및 군사작전 가능), 안보리 결의 제1838호(해적퇴치를

위한 국제협력 강화, 해적활동 제재에 필요한 조치 가능 결의) 등 국제기구에 서의 대책마련과 이에 따른 적극적 활동에도 불구하고 날로 기승을 부리고 있는 해적에 대한 대응과 예방활동에 대한 국제공조를 더욱 높이기 위해 마련된 것이다.

이번 포럼에서는 “최근 해적 및 해상 무장강도 발생동향”, “아덴만 해역 해상작전 경험”, “아덴만 등 해적 우범해역 항행시 대응요령” 및 “해적피해에 대한 해상보험” 등 총 8개 의제에 대해 전문가들의 발표와 토론으로 진행되었으며, 이번 포럼을 통해 도출된 해적방지 및 억제를 위한 방안은 향후 국제사회의 해적퇴치 기반구축에 많은 영향을 끼칠 것은 물론, 아덴만 인근을 항해하는 우리나라 선박의 안전 확보에도 큰 도움이 될 것으로 예상된다.

참고로, 국제해사포럼은 해상안전과 해양환경 보호 등 국제해사분야의 주요 이슈에 대한 토론회와 대안마련을 통해 국제해사정책 연구의 중요 Think Tank 기능 및 국제공조를 위한 활동의 장으로 활용되어 왔으며, 금번 제3회 포럼은 해적방지를 위한 국제공조를 더욱 강화하기 위해 외교통상부의 소말리아 해적퇴치 고위급회의와 연계하여 개최되었다.

제1회 국제해사포럼은 2007년 9월 난파물제거협약에 대한 주제로 개최되었었고, 제2회 국제해사포럼은 2008년 5월 효율적인 유류오염 피해보상 지원방안에 대한 주제로 개최된 바 있다.

외항 화물운송사업 등록기준 현재보다 2배로 강화

시행규칙 개정 입법예고 후 7월부터 시행 예정

국토해양부(장관 정종환)는 외항 화물운송사업(일반 화물운송)의 등록기준을 현재보다 2배로 강화하는 내용으로 해운법 시행규칙 개정안을 5월 22일 입법예고하였다.

그간 외항 화물운송사업은 1996년 8월7일 시행된 면허제에서 등록제로 전환되었으며, 1999년 10월8일 외항 화물운송사업의 등록기준이 선박보유량 총톤수 3만톤 → 5천톤, 자본금 10억원 → 5억원으로 대폭 완화되어 진행되어왔다.

등록업체가 1999년 33사에서 2009년 4월 181사로 급증하였으나, 영세한 업체가 대부분이고, 일부는 용·대선업 위주로 운영하다 작년말 해운업 불황으로 운임이 폭락함에 따라 용선료 지급불능이 발생하는 등 110개 등록업체 중 24개 업체가 사실상 개점 휴업 상태이다.

따라서 국토해양부는 외항 화물운송사업 등록기준 강화를 통하여 해운시장의 건전 육성과 등록업체의 건실화를 유도해 나갈 계획이다.

다만, 종전의 등록기준에 따라 등록한 기존 업체는 종전 기준에 따른 신뢰보호를 위해 강화된 기준을 적용하지 않을 예정이다.

이 개정안의 입법예고는 20일간(5월22일~6월11일)으로, 국토해양부 홈페이지(www.mltm.go.kr) 법령·자료(법령자료/입법예고)에 개정내용이 자세하게 게재되어 있다.

이 기간 중에 개정안에 대한 의견을 국토해양부 해운정책과(☎02-2110-8550)에 제시할 수 있다.

참고로 이 개정안은 입법예고, 법제처 심사 등 관련 절차를 거쳐 7월중에 시행할 계획이다.

구 분	현 행	개 정 안
선박보유량	총톤수 5천톤 이상	총톤수 1만톤 이상
자 본 금	5억원 이상	10억원 이상

< 선박 총톤수 1만톤, 자본금 10억원 기준적용시 미달 영세 등록업체 현황 >

구분	1만톤 미만(A)	10억원 미만(B)	1만톤미만+ 10억원미만(C)	1만톤 또는 10억원 미만(A+B-C)
업체수	68	82	40	110



입 법 예 고 안

국토해양부 공고 제2009-432호

「해운법 시행규칙」을 일부개정함에 있어 그 취지와 주요내용을 국민에게 미리 알려 이에 대한 의견을 듣고자 「행정절차법」 제 41조에 따라 다음과 같이 공고합니다.

2009년 5월 22일

국 토 해 양 부 장 관

1. 개정이유

1999.10.8 외항 화물운송사업의 등록기준이 완화되어 영세 등록업체가 급증하고, 일부는 본래의 목적대로 운영되지 않는 문제점 등이 나타나 등록기준을 강화하여 해운시장의 건전 육성을 도모하고 등록업체의 건실화를 유도하는 한편,

선박관리업을 등록신청하려는 자가 제출하여야 하는 선박국적 증명서류의 근거를 국토해양부 고시에서 시행규칙으로 상향 규정하려는 것임

2. 주요내용

가. 외항 정기(부정기) 화물운송사업 중 일반 화물운송의 등록기준 강화(안 별표 3)

1) 그간 외항 화물운송사업은 1996.8.7 면허제에서 등록제로 전환되고, 1999.10.8 등록기준이 대폭 완화(선박보유량 총톤수 3만톤 → 5천톤, 자본금 10억원 → 5억원)됨에 따라 영세한 등록업체가 급증하고 일부는 용·대선 위주로 운영하는 등 문제점이 노출되어 등록기준의 강화 필요성이 제기됨

○ 등록업체 증가 : 33개 업체('99년) → 181개 업체('09.4월)

○ 181개 등록업체 중 선박보유량 총톤수 1만톤 미만 또는 자본금 10억원 미만의 영세한 등록업체가 110개사로 60.7%를 차지

○ '08년 하반기부터 시작된 해운경기 침체로 인하여 운임이 폭락함에 따라 다단계에 걸친 연쇄적인 용선료 지급불능 등이 발생하여 해운시장에 영향을 미침

2) 외항 화물운송사업의 등록기준을 강화(선박보유량 총톤수 5천톤 → 1만톤, 자본금 5억원 → 10억원)하되, 기존 등록업체는 신뢰보호를 위해 종전의 규정을 적용토록 함

3) 외항 화물운송사업 등록기준을 강화함에 따라 해운시장의 건전 육성 및 등록업체의 건실화가 이루어질 것으로 기대됨
나. 선박관리업 등록신청에 따른 제출서류 근거규정 상향 조정(안 제22조제1항)

1) 선박관리업 등록을 신청하려는 자는 선박국적을 증명하는 서류를 제출하도록 국토해양부 고시로 규정하고 있으나 국민에게 의무 또는 부담을 주는 사항은 고시 보다는 법령에 규정할 필요

2) 선박관리업 등록신청에 따른 선박국적 증명서류 제출 의무를 시행규칙으로 상향 규정

3) 증명서류 제출의무를 법령에 규정하여 규제의 투명성 확보

다. 해당 입법에 따른 기대효과

해운시장의 건전 육성 및 등록업체의 건실화 도모, 규제의 투명성 확보

3. 의견 제출

이 개정(안)에 대하여 의견이 있는 단체 또는 개인은 2009년 6월 11일까지 다음 사항을 기재한 의견서를 국토해양부장관(참조 : 해운정책과장)에게 제출하여 주시기 바라며, 더 자세한 내용을 알고 싶으신 분은 국토해양부 홈페이지(<http://mlmt.go.kr>)의 (법령·자료→법령자료/입법예고 난)을 참고하시거나 국토해양부 해운정책과(☎ 02-2110-8550)로 문의하여 주시기 바랍니다.

가. 입법예고 사항에 대한 의견(찬성 또는 반대와 그 사유)

나. 성명(단체의 경우 단체명과 대표자명), 주소, 전화번호

다. 보내실 곳

○주소 : (427-760) 경기도 과천시 관문로 88번지 국토해양부

물류항만실 해운정책과(Fax. 02-504-2676)

2009년 1분기 해적사건 전년동기 대비 108% 증가

아덴만 및 소말리아 인근해역에서의 해적사건 급증

올해 1분기에 발생한 해적사건은 전년인 2008년 1분기 발생한 49건 대비 108%, 2008년 4분기에 발생 94건 대비 8% 증가한 102건 발생한 것으로 나타났다.

이같은 해적사건이 증가한 원인은 아덴만을 비롯한 소말리아 인근해역에서의 해적사건이 급증하였기 때문으로 보이며, 소말리아 인근해역을 제외한 대부분 지역에서의 해적사건은 전년 동기에 비해 큰 변동없는 것으로 나타났다.

특히 1분기 동안 소말리아 인근해역에서는 총 61건(아덴만 41, 동안 20)의 해적사건이 발생했으며, 선박 9척과 선원 157명이 피랍된 것으로 나타났다.

한편, 아덴만에 주둔하는 함정의 증가 및 선박 대응능력의 강화로 해적의 납치성공비율이 점차 감소 추세이다.

국토해양부는 아덴만 통항시에는 문무대왕함의 호송에 적극 참여하고, 소말리아 東岸 항해시에는

600마일 이상 떨어져서 항해할 것을 권고했다.

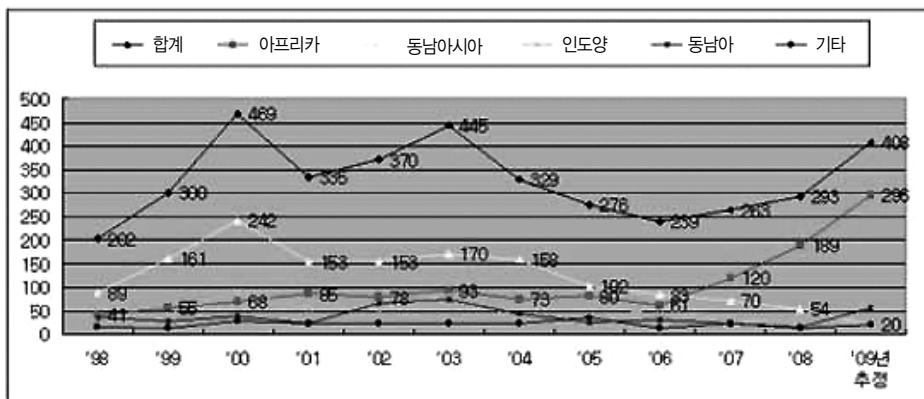
나이지리아지역은 통계상으로는 전년 동기 발생 10건에 비해 약간 감소한 7건의 해적사건이 발생했으며, 라고스항에서는 주로 금품을 노린 사건이 많은 반면 니제르 델타 지역에서는 원유관련 선박을 테러하는 경우가 자주 발생하고 있다.

동남아시아 지역의 해적사건으로 인도네시아의 경우 1건의 해적사건이 보고됐으나, IMB는 상당수의 해적사건이 보고되지 않은 것으로 추정하고 있다. 이와 관련 Anambas, Natuna Is., Belawan, Jakarta-Tg. Priok 등에서 자주 발생하는 것으로 알려졌다.

방글라데시지역에서의 해적사건은 감소추세에 있으나 여전히 해적피해 가능성이 높은 해역이다. 대부분 Chittagong항 정박지나 진입수로에서 발생한다.

특히 이 지역에서의 해적사건은 지속적으로 감소하고 있으나 사건이 빈발하는 Chittagong항

〈해역별 해적발생 추이(1998~2009 1/4분기)〉





정박지 등에서 주의가 필요하다.

말라카·싱가포르 해협은 경우 지난 2005년 이후부터 실시중인 인접국가의 순찰로 인하여 해적 사건이 크게 감소했으나 여전히 주의해야 할 해역으로 언제까지 순찰이 지속될지는 알 수 없는 지역이다.

한편 올해 1분기 우리나라와 관련된 선박 해적 사건으로 '국적취득조건부 나용선 'S' 호 해적 피습 사건' 이 있다.

이 사건은 지난 1월 16일 나이지리아인에게 용

선되어 나이지리아 항만간을 운항중이던 국적취득조건부 나용선 S호가 라고스항에 정박중 해적이 선박에 침입하여 금품을 강탈한 후 도주한 사건이다.

당시 해적은 총기를 휴대하고 선원들을 위협 선실에 감금하고, 금고에 보관중이던 선용금과 선원이 보유한 금품을 탈취했다.

또한 지난 3월 2일에는 '국적취득조건부 나용선 'P' 호 소말리아 해적 피습' 사건이 발생했다.

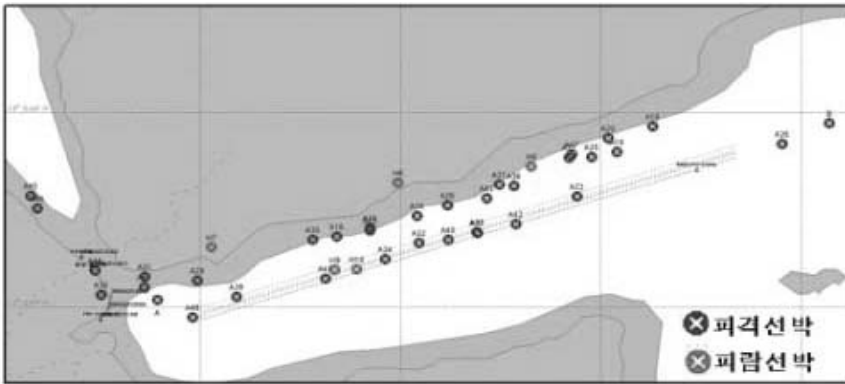
이 사건은 국적취득조건부 나용선 'P' 호가 올산

에서 네덜란드로 항해 중 아덴만에서 해적선으로부터 총격을 받은 사건이다.

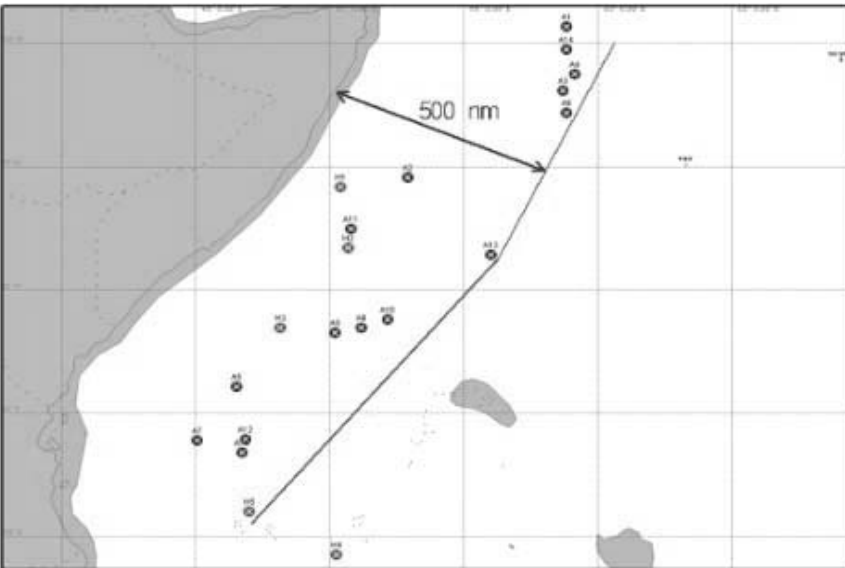
당시 본선 선원의 적극적인 회피조선과 동승한 보안요원 중 무장한 예멘 보안요원의 대응사격으로 해적선을 퇴치했다.

지난 3월30일에는 국적취득조건부 나용선 'E' 호가 소말리아 동쪽 450마일 지점에서 해적선으로부터 피격된 사건이 발생했다. 당시 본선의 적극적인 회피조선(중속, 지그재그항해, 소화전살수)으로 해적선 퇴치한 바 있다.

〈 '09년 1/4분기 아덴만 해적사건 발생 위치 〉



〈 '09년 1/4분기 소말리아 東岸해적사건 발생 위치 〉



중국, 세계 벌크중고선 매매시장에서 양대 큰손으로 군림

그리스에 이어 중국은 올해 7억달러 이상 중고선 매입

중국이 세계 벌크선 중고매매시장에서 그리스와 함께 큰손으로 군림하고 있다고 로이드리스트 최신호가 보도했다.

그리스 아테네에 본사를 두고 있는 연합선박중개업협회에 따르면, 그리스인 선박 매입자들은 올해 벌크선 51척, 유조선 15척 및 컨테이너선 2척을 포함한 10억달러에 달하는 68척의 중고선을 사들였다.

그러나, 중국이 중고선시장에서 큰손으로 부각되면서 그리스를 바짝 추격하고 있다. 중국은 올해 6월초 현재까지 벌크선 67척과 유조선 5척 등 모두 72척의 선박을 매입했는데, 매입금액은 7억9,400만달러로 집계되었다.

그리스 연합선박중개업협회 대변인은 중국이 최근 매입하는 선종은 벌크선으로 파나마사이즈에 집중하고 있다고 말했다. 이러한 배들은 석탄, 곡물 및 철광석을 수송하기 위해 태평양항로에 투입되고 있다.

이 대변인은 “중국으로 팔려가는 선박량이 상당히 큰 증가세를 보여 왔다”고 말했다. 그는 또 지난 2008년 9월에 발생한 글로벌 금융위기의 여파로 해운시황이 급격히 하락함에 따라 중고선가도 폭락했으며, 이러한 영향으로 저렴한 가격에 선박을 매입하고 있다고 덧붙였다.

모든 추정 매각매입 거래에 대한 기록을 가지고 있는 그리스 연합중개업자들에 따르면, 국적을 알 수 없는 125척의 선박을 포함하여 2009년들어 5개월동안 462척의 중고선이 매매됐다고 설명했다.

다.

이 기간중 매매가 이루어진 선박의 약 3분의 2 정도는 중고 파나마사이즈 등 선가가 60% 이하로 하락한 벌크선들이었다. 이는 매각 선박 564척 중에 195척이 유조선이었던 전년동기에 수치와는 비교된다.

중국의 선박브로커 등 중고선 매입자들은 그동안 주로 중국의 연안항해에 투입되는 오래되고 작은 선박들을 매입해왔으나, 최근에는 더 크고 경제선형이 벌크선들을 찾고 있다고 중개업자들은 말했다.

중국의 선박 매입량은 전년동기 대비 150% 성장하였다. 그리스 연합선박중개업협회 자료에 따르면, 중국은 2008년 1월부터 5월까지 5개월 동안 단지 벌크선 17척과 탱커 28척을 포함하여 48척의 선박을 구입한 것으로 나타났다.

당시 전체 선박매입 가격은 해운시황의 호조로 선가가 피크에 달했던 관계로 2009년도 수준보다 높은 선가를 반영했을 때, 11억달러에 달하는 것으로 추정되었다.

연합선박중개업협회는 전반적인 중고선 매매의 증가는 최근들어 은행들이 대출요건을 완화함으로써 선박확보자금을 쉽게 융통할 수 있었기 때문이며, 최근에 건조된 선박의 경우 선가하락 등을 반영하여 보다 쉽게 자금을 지원받을 수 있다고 말했다.

선령이 오래된 중고선의 경우 자금을 지원받기 어려우나, 건조된지 얼마 되지 않은 최신형 선박



의 경우는 선박매입 즉시 금융지원은 않더라도 3개월이 지나면 용자가 가능하다는 것이 중개업자들의 설명이다.

이는, 벌크선 운임지수인 BDI가 지난 한달 동안 2배이상 상승하면서 선박의 자산가치도 덩달아 상승함에 따라 중고선시장에 활기를 불어넣고 있다.

중고선을 거래하는 중개업자들은 15년된 수프

라마크스사이즈 선박의 가격이 2개월전에 약 1,100만달러였으나, 지금은 15%이상 가격이 상승했다고 말했다.

그리스선주협회에 따르면, 그리스는 현재 1억 8,000만DWT에 달하는 4,000여척의 선박을 보유하고 있으며, 세계선대의 20%를 차지하는 이들 선대가 세계무역량의 30%를 운송하고 있다고 밝혔다.

IMO '선박재활용협약' IMO 외교회의에서 만장일치로 채택 해양환경 보전위해 선박 건조부터 해체까지 유해물질 관리

국토해양부(장관 정종환)는 5월15일 홍콩에서 개최된 IMO 외교회의(아국 수석대표 해사안전정책관 이장훈)에서 참석한 66개국의 만장일치로 선박재활용협약이 채택됐다고 밝혔다.

국제해사기구(IMO)는 선박에서 사용하는 유해물질에 의한 환경오염 예방을 위해 지난 1998년부터 수년 동안 논의과정을 거쳐 선박재활용협약을 채택했다.

이 협약은 선박 건조시 유해물질의 사용을 금지 또는 제한함으로써 선원의 건강을 보호하고, 선박 운용시 선내에 있는 유해물질의 목록을 작성하고 이를 관리토록 함으로써 무분별한 확산 방지를 보장하며, 선박 해체시 유해물질을 체계적으로 수거하고 처리할 것을 보장하기 위해 채택됐다.

또한, 이 협약에 따라 선박을 해체하는 재활용 시설 사업자는 협약에서 정한 시설 및 관리기준을 갖추고 정부의 승인을 받아야 하며, 선박 해체시

해당 선박에 대한 재활용계획을 수립하여 정부로부터 승인을 받도록 함으로써 각국의 책임하에 해안가에서의 무분별한 선박해체를 근절해야 한다.

이 협약에서 사용이 금지되는 유해물질은 석면, 오존층 파괴물질, 폴리염화비페닐(PCB), 유기주석화합물을 포함하는 방오도료이다. 카드뮴, 크롬, 납, 수은 등은 선박 건조시부터 목록을 작성해 관리토록 함으로써 사용을 제한하게 된다.

국내에서는 67개의 선박재활용업체에서 239척(총톤수 500톤 이상 26척, 500톤 미만 213척)의 선박(2008년)이 해체되고 있다.

이 협약은 세계 상선 선복량의 40% 이상을 보유하고, 재활용시설의 처리용량이 가입국 선복량의 3% 이상인 15개국 이상이 가입한 날로부터 24개월 후에 발효되도록 발효요건을 엄격히 채택했다. 또한 현존선박의 선내 유해물질 목록작성은 협약 발효 후 최대 5년간 유예된다.

케이프사이즈 벌크선을 중심으로 중고선가 크게 상승

BDI가 4,000포인트 내외를 유지하면서 선가 상승세

중고선시장에서 케이프사이즈 벌크선의 선가가 크게 오르고 있다.

영국의 클락스사의 보고서에 따르면, 최근 선령 10년의 케이프사이즈 벌크선의 선가는 지난 5월 하순에 비해 19% 상승한 4,600만달러에 달하고 있는데, 이는 부정기건화물선의 시황상승에 기인한 것으로 분석되고 있다.

한편, 유조선의 경우는 VLCC의 성약이 나왔지만, 선령 14년의 이중선체 선박이 5,200만달러에 그치는 등 유조선시황 침체를 반영하여 약세를 지속하고 있다.

벨기에선사는 최근 선령 10년의 케이프사이즈 「MINERAL AZALEA」(17만1, 199DWT, 1999년 준공)호를 4,600만달러에 판매했다. 바이어는 작년 가을까지 5년에 걸쳐 이어진 해운호황시 투기적 플레이로 주목을 모은 대만의 TMT사다.

이 중고선가 수준은 지난 5월 하순에 성약된 선가에 비해 19% 상승한 것으로 부정기선시황이 최근 1개월 사이에 크게 호전된 것이 선가상승에 반영된 것이다.

지난 5월 하순에 이루어진 성약은 브라질 자원 대기업인 발레사가 매입한 「TAI SHAN」(16만 9,147DWT, 1999년 준공)호로 선가는 3,850만달러이다.

파나마크사이즈에서는 선령 5년의 「QUEEN LILY」(7만6,629DWT, 2004년 준공)호가 3,060만달러에 매매됐으며, 바이어는 그리스선주이다. 이 중고선가 수준은 거의 제자리 걸음을 하고 있다.

선령 8년인 「TRAFALGAR」(7만6,397DWT,

2001년 준공)호는 선가 2,800만달러에 팔렸는데, 판매자는 British마린이며, 이 선박을 산 바이어는 한국선자인 것으로 알려졌다.

유조선의 경우는 선령 14년의 이중선체구조인 「CAMDEN」(29만8,306DWT, 대우조선해양에서 1995년 준공)호가 베네수엘라선주에게 5,200만달러에 판매 되었다. 유조선시황이 비교적 안정된 양상을 보였던 지난해 11월에 판매된 자매선 「CHELSEA」(1995년 준공)호는 1억100만달러에 달했었다.

「CAMDEN」호와 선령이 같은 단일선체 VLCC 「EL JUNIOR」(26만870DWT, 히타치조선에서 1995년 준공)호는 1,750만달러에 팔렸다. 이중선체에 비해 66% 저렴한 이 선박을 매입한 바이어는 중국선주로 벌크선으로 개조하기 위해 매입한 것으로 전해지고 있다.





노르웨이선급협회, 해운업계 비용절감 “득보다는 실”

효율적 에너지 사용으로 5~15% 가량 비용절감 가능

많은 선주사나 선사들이 현재의 불황을 이겨내기 위해 비용절감을 시행하고 있으나, 이같은 노력이 결국 독화살이 되어 돌아올 것이라는 주장이 제기됐다.

노르웨이선급협회(DNV)는 주요 선사들이 현재 인원감축, 관리지연, 선박 매각 혹은 계선, 아웃소싱, 신조발주 취소, 연료효율적인 방안 혹은 선속감속 등의 일반적인 비용절감 대책을 시행중에 있으나, 이들 방법들이 유동성을 증가시킬 수는 있겠지만 장기적으로 유지될 수는 없을 것으로 주장했다.

Bjorn Tore Markussen DNV사 동아시아 대표는 최근 세미나에서 좀 더 전체적인 접근법이 더 많은 수익을 창출하는 데 도움이 될 것으로 밝혔으며, 그 첫번째 단계로서 원가동인(cost drivers)을 밝혀내는 데 있다고 전했다.

또한, 선박을 유지관리하는 측면에서 더 효율적인 관리기법을 통해 연간 2백만~3백만달러 가량을 절감할 수 있다고 주장했다.

예를 들어 이는 메인엔진 오버홀 인터발을 안전하게 증가시키면서 실린더 오일 소비를 줄임으로써 가능할 수 있다고 설명했다.

하지만 현재로서 효율적 에너지 사용을 통해 약 5~15% 가량 비용절감이 가능할 수 있지만 여기에는 많은 변수들이 작용하고 있으며 많은 회사들에게 시스템적인 프로그램을 설치하는 데에는 어려움이 있는 것으로 나타났다.

한편, 지난 수년간 선박의 효율적인 서비스 개발을 주도한 DNV의 Fredrik Meltzer 임원은 “경험상 연료소비, 선박 유지보수 및 재고관리등을

통해 확실한 향상이 가능하다”고 전했으며, “현실적으로 비용절감을 위해서는 구조적이고 전반적인 접근이 필요하다”고 전했다.

이어 Meltzer은 “비용절감 대책은 변화가 필요하다”며 “이러한 계획을 실천함에 있어서 한가지 있고 있는 사실은 관리변화의 적용이라는 점이다. 변화를 격려하고 동기를 부여하는 인력이 개선에 없어서는 안 될 전제조건이라는 점이다”라고 언급했다.

도이치뱅크, DryShips 11억불 채무유예 승인

DryShip사가 Deutsche Bank로부터 11억달러 상당의 채무를 유예(waiver agreement) 받은 것으로 전해졌다.

최근의 보도에 따르면, DryShips사는 약 29억달러 상당의 부채를 지고 있으며, 올 1/4분기 약 13억달러 상당의 운전 유가증권만을 보유하고 있는 것으로 알려졌다. 이에 따라 DryShips사는 계속해서 채무유예를 위해 협상을 진행중인 것으로 알려졌다.

이와 관련하여 지난 5월에는 DnB Nor사가 2척의 벌크선에 대한 용선료 8,600만달러를 유예해 주기로 했으며, HSH Nordbank의 경우 23척의 벌크선박에 대한 부채인 6억5,400만달러를 유예하기로 한 것으로 전해졌다. 또한 Piraeus Bank나 Nordea 등과 아울러 채무유예와 재융자 등을 허용한 것으로 전해졌다.

DryShips사의 George Economou 대표는 이번 채무유예건에 대해 재정위기 상황을 벗어날 수 있는 중요한 계기로 여기면서 “이번 아주 중요한 협의에 도달할 수 있어서 매우 기쁘게 생각하며, 조만간 나머지 채권자들과 논의를 마무리 지을 수 있기를 기대한다”고 전했다.

정기선시황 하락으로 컨테이너선 계선 521척으로 증가

500~3,000TEU급 중소형 선박이 무려 379척에 달해

세계정기선 해운시장의 침체로 컨테이너선의 계선이 늘고 있다. Alphaliner가 집계한 자료에 따르면, 5월25일 현재 전세계적으로 계선된 선박은 총 521척으로 집계됐다.

이 가운데 1,000~2,000TEU급의 선박이 146척으로 나타나 총 계선 선대 가운데 28%에 달했다.

또한 현재 계선 조치가 취해진 선박은 주로 중소형선으로 500~3,000TEU급의 선박이 무려 379척이 계선되면서 총 계선선대 가운데 78%에 육박하는 계선율을 보였다.

이에 반해 7,500~1만TEU의 대형선 위주의 선

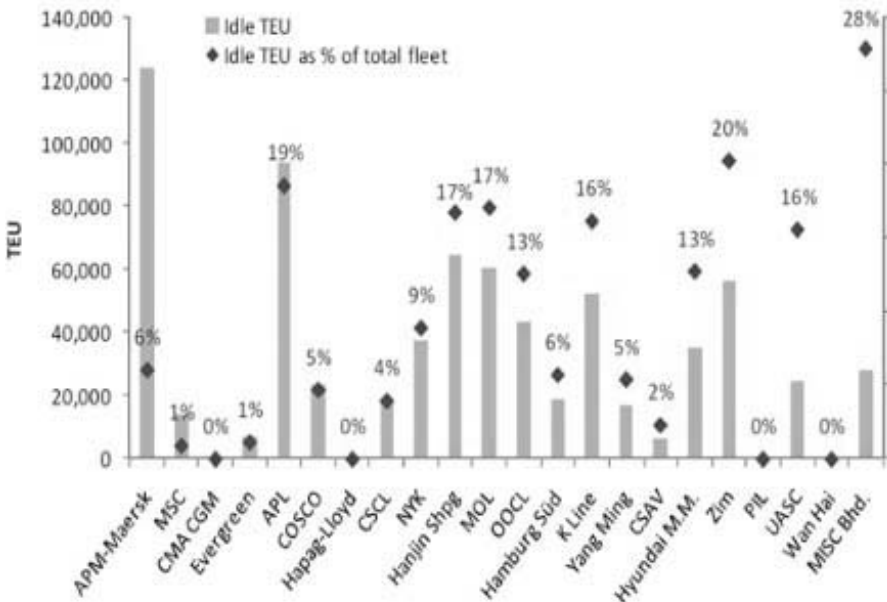
박은 총 계선 선박가운데 7척으로 나타나 1.3%에 달하는 계선율을 보였다. 하지만 많은 수의 개별 선사들은 아직도 높은 계선비율을 유지하고 있는 것으로 조사됐다.

특히, 상위 22개 주요선사들은 여전히 72만 8,000TEU에 달하는 컨테이너선을 계선시킨 것으로 나타났다. 선주사가 보유한 선박은 322척이 레이업되고 있는 상황이다.

이와 관련하여 세계 상위 정기선사 22개사의 계선조치내역 가운데 부동의 1위를 고수하고 있는 머스크라인은 전세계적인 물동량 위축의 여파로 12만TEU 이상을 계선한 것으로 조사됐다.

Chart of the Week

Top 22 Carriers Idle Fleet Capacity as at 25 May 2009





올들어 아시아-북미항로 컨테이너물동량 지속 감소

올 3월중 83만9,000TEU로 전년동월비 12% 감소

지난해에 이어 올들어서도 아시아-북미항로의 컨테이너물동량이 지속적으로 감소하고 있다.

아시아 18개국·지역에서 미국으로 수출되는 태평양 정기항로의 2009년 3월 컨테이너물동량은 주택 및 자동차 관련경기의 침체로 전년 동월에 비해 12.4% 줄어든 83만9,000TEU에 머물렀다. 지난 2월에 비해서 감소폭이 20포인트이상 축소됐지만 18개월 연속 마이너스 성장을 기록했다.

선적국가별로는 섬유제품의 출하가 순조로운 방글라데시만이 플러스를 유지했다.

금년 1/4분기중 아시아발 미국향 컨테이너물동량은 252만TEU로 전년동기에 비해 20.9% 감소했으며, 최근 4분기 베이스에서 과거 최대의 감소폭을 기록했다. 일본해사센터가 미국 통관통계서 비스사인 JOC-PIERS의 데이터를 기초로 정리한 자료에 의하면, 아시아발 미국향 컨테이너물동량을 선적국가별로 분류한 결과 중국이 18개월 연속 감소했다.

일본은 최근 13개월 연속 마이너스 성장을 기록했으며, 2월에 이어 3월에도 40% 이상 감소했다. 이어 한국도 수출은 상태가 나쁘지만, 양국의 차이는 177TEU까지 줄어들어 점유율면에서는 5.1%로 동률을 기록했다.

ASEAN(동남아시아 국가연합)도 모든 선적국에서 감소했다. 전체로 10개월연속 마이너스 성장을 유지하고 있으며, 4개월 연속 두자리수의 감소세를 보이고 있다.

남아시아지역은 방글라데시가 7개월 연속 플러스 성장으로 유일하게 건투하고 있으며, 인도는 8

개월 연속 감소세를 유지하고 있다.

품목별로는 상위 10개 품목 가운데 4위인 장난감만이 유일하게 1.1% 증가했다. 1위의 가구 및 가재도구는 7.4% 감소했으며, 2위인 의류 및 관련품목은 3.5%, 3위인 일반전기는 3.6%, 5위인 건축용구 및 관련품목은 21.2%가 각각 감소하는 등 부진한 상태이다.

주택관련 3개 품목은 9.1% 줄어든 17만 7,000TEU로 16개월 연속 마이너스 성장을 기록하고 있다.

한편, 미국발 아시아향 컨테이너물동량도 6개월간 계속해서 마이너스 성장을 기록하고 있지만, 50만TEU대를 회복했으며, 감소폭도 1자리까지 축소됐다. 중국, 홍콩, 베트남이나 남아시아지역은 상승세이다.

올 1/4분기 이 항로의 물동량은 전년동기대비 19.8% 줄어든 129만2,000TEU로 지속적으로 감소하고 있다.



독일선주 칠레선사 CSAV사 요청으로 용선료 삭감검토

정기선시장 악화로 경영난에 직면, 선주들에게 SOS

독일 선주들이 칠레선사인 CSAV사의 파산을 막기 위해 컨테이너선의 용선료 삭감을 적극 검토하는 등 지원방안을 모색하고 있는 것으로 알려졌다. 이에 앞서 CSAV사는 독일선주에게 용선료 삭감 등을 요청했었다.

로이드리스트 최신호에 따르면, CSAV사에 컨테이너선을 용선해 준 독일 선주들이 최근 CSAV사의 경영난 해소를 위해 컨테이너선의 용선료를 삭감하고 CSAV사 채무를 주식과 교환하는 구제방안을 검토하고 있다.

이러한 구제방안에 대해 일부 독일 선주들이 반발하고 있는 것으로 전해지고 있다. CSAV사가 경영파탄에 직면할 경우 영향을 받는 대부분의 독일 선주들은 구제방안에 합의할 전망이지만, 몇몇

사가 반대입장을 견지하고 있다.

CSAV사는 지난 4월초 컨테이너선의 용선료 지불삭감과 채무의 주식교환에 대해 독일 선주들에게 지원을 요청하고 함부르크에서 교섭을 벌여왔다. CSAV사의 컨테이너선 운항선복량을 용선 선복량 14만8,000TEU를 포함하여 약 16만6,000TEU로 세계 점유율은 18위이다.

한편, CSAV사의 컨테이너선 신조발주잔량은 1만2,600TEU급 초대형선 8척으로 이중 4척은 신조용선이다. 직접 발주한 4척은 삼성중공업에서 수주했다. CSAV사는 삼성중공업측에 건조계약 해지를 요구하고 있지만, 삼성측에서 이를 거부하고 있는 것 같다고 일본해사신문이 최근 보도했다.

일본선사 MOL 해외 중형 벌크선사 국제입찰에 참여

일본선사인 MOL이 수요감소와 글로벌 경기침체로 기업가치가 하락한 틈을 이용해 해외 벌크선사 인수입찰에 참여했다고 최근 블룸버그 통신이 전했다. 이와 관련하여 MOL의 한 고위관계자는 “해당 선사 인수를 위해 수백억엔을 지불할 계획”이라고 밝혔으나 구체적인 선사 이름을 거론하지 않은 것으로 전해졌다.

일본 내에서 가장 고수익을 내고 있는 선사인 MOL은 장기계약을 통해 최악의 벌크운임 하락상황을 피하고 있는 것으로 알려졌으나, 펀드 차입을 고려중에 있는 것으로 전해지고 있다.

현재 과잉선복량과 중국 철광석 수요감소 등에 따른 벌크운임하락으로 적어도 4개 선사가 파산할 것으로 예측되고 있으며, 이와 관련해 이 관계자는 “올해가 파산이 예측 선사 가운데 하나를 인수하는 데 적기일 것이고, 또한 이번 투자를 위한 은행 자금조달에는 아무런 문제가 없다”고 설명했다.

한편, 지난 3월31일 마감한 실적발표에서 신규선박 확보에 따른 이자지급 부채 규모는 27% 상승한 8,900억엔으로 나타났으며, 내년에는 1조엔으로 증가할 것으로 내다봤다. 하지만 2011년 4월 시작하는 회계년에는 자본지출을 줄일 계획인 것으로 알려졌다.

또한, 올해에는 지난 2008년대비 69% 감소한 400억엔의 수익을 달성할 것으로 내다봤으며, 올 연말까지 벌크선, 탱커선 및 자동차 전용선 등 보유선대를 약 6.5% 상승한 740척으로 늘릴 계획인 것으로 전해졌다. 이에 따라 총 선대수는 861척에서 900척으로 늘어날 전망이다.