



정부, '국군부대 소말리아 해군함정 파견 동의안' 의결

국제 해상안전과 우리 선박 보호 위해 올 3월에 파견



정부는 1월20일 국무회의를 통해 '국군부대 소말리아 해역 파견 동의안'을 심의 의결했다.

동의안은 국제 해상안전과 우리 선박 보호를 위해, 해군함정 등으로 구성된 310명 이내의 국군부대를 소말리아 아덴만 해역 일대에 파견하는 내용을 골자로 하고 있다.

소말리아에 파병될 우리 해군 함정은 선박 호송임무를 주로 수행하게 될 것이라고 국방부는 밝혔다.

국방부 전제국 정책실장은 이날 브리핑에서 "소말리아 파견 함정은 우리 선박 호송작전을 하고 우리 선박 호송활동이 없는 기간을 이용해 연합해군사령부(CMF)의 해양안보작전(MSO)에 참여할 계획"이라고 말했다.

전 실장은 "우리 선박 호송은 합참 통제 하에 선박 피랍 예방에 주력하고 아덴만 내 국제해양안전수로(976km)를 통과하는 우리 국적 선박 중 취약선박 위주로 선단을 구성해 호송할 예정"이라고 설명했다.

우리 함정은 또 최근 해적 피해가 가장 많이 발생하는 소말리아 아덴만 해역 일대에서 국제 해상안전과 테러 대응을 위한 국제적 노력에 동참하려고 MSO에 참여할 것이라고 전 실장은 강조했다.

MSO는 국제해상안전과 대테러 활동을 지원하기 위해 해적, 무기거래, 마약, 밀입국 등을 차단하는 활동을 말한다.

이와 관련, 전 실장은 "MSO는 주로 해적 차단활동에 주안점을 두고 참여할 것"이라며 "무기거래와 마약, 밀입국 등 기타 분야는 능력 범위 내에서 선별적, 제한적으로 참여할 예정"이라고 설명했다.

파병되는 한국형 구축함(KDX-II)에는 해상정찰이 가능한 링스헬기 1대와 고속단정 3척이 탑재되며 해적과 교전에 대비해 장병 개인화기도 신고 간다.

총 310명의 파병병력 가운데는 해군의 경계·검문·검색팀도 포함된다. 해군은 KDX-II 5번함인 강감찬함(4,500톤급)의 파견을 검토 중이다.

합참은 작전의 효율성을 위해 4개월 보름 단위로 현지에서 함정 단위로 임무를 교대할 예정이다.

파견기한은 12월31일까지지만 정부는 파견기한 이전에 1년 재연장 동의안을 제출할 것으로 보인다.

합참은 국회에서 파병동의안이 처리되면 2월 말에서 3월 중순 사이에 파견할 수 있도록 만반의 준비태세를 갖추고 있다.

정부는 이날 '국군부대의 소말리아 해역 파견동

의안'을 국무회의에서 심의 의결했으며 군은 이번 주말께 국회에 파견 동의안을 제출할 예정이다.

국회 동의를 통해 파병이 최종 결정되면, 우리 해군 함정이 해외 실제 작전에 투입되는 첫 사례가 된다. 이에 정부는 파병을 앞두고 현지 협조단을 아프리카에 재파견보냈다.

정부 관계자는 “최수용 합동참모본부 작전지원처장을 단장으로 국방부와 외교부, 합참, 해군 등 정부와 군 관계자 등 10여명으로 구성된 현지 협조단이 지난해에 이어 두번째로 1월25일 오후 아프리카로 떠났다”고 밝혔다.

이 관계자에 따르면 현지 협조단은 일주일 간의 일정으로 연합해군사령부(CFM)와 바레인, 지부티 등을 방문, 작전임무 수행과 군수지원 등 세부적인 문제를 협의한다.

협조단은 우리 해군 함정의 주기지인 김포도에 있는 지부티에서는 용역회사와 군수물품 획득 문

제를, 예비기지인 바레인에서는 CFM과 세부적인 작전임무수행과 연합통신망 운영, 군수지원 방안 등을 각각 협의할 것으로 알려졌다.

정부 관계자는 “우리 함정이 소말리아 해역에서 다른 나라와 연합작전을 펼치는 문제에 대해서도 CFM과 의견을 교환할 예정”이라면서 “그러나 어느 나라와 연합작전을 하게 될지는 앞으로 외교라인을 통해 협의하게 될 것”이라고 설명했다.

소말리아에 파병되는 한국형 구축함(KDX-II)은 우리 선박 호송작전을 하고 선박 호송활동이 없는 기간을 이용해 CFM의 해양안보작전(MSO)에 참여할 계획이다.

해군은 KDX-II 5번 함인 강감찬함(4500t급)의 파견을 검토중이며 이 함정에는 310명의 병력과 해상정찰이 가능한 링스헬기 1대, 고속단정 3척이 탑재된다.

해상교통관제(VTS) 종합지원 포털 사이트 개설 국토해양부, VTS관련 종합지식 공간 활용기대

국토해양부(장관 정종환)에서는 국내 해상교통관제시스템(VTS)에 대한 이해를 증진하고자 포털 사이트(www.vtskorea.info)를 개설하여 운영한다고 밝혔다.

그동안 공항의 항공관제와 같이 항만에서도 입출항하는 선박의 통항을 체계적으로 관리하여 해양사고 예방에 기여하여 왔으나, 항만이용자를 포함한 국민들은 온라인 공간이 없어 VTS 관련 정보 얻는데 어려움을 겪어 왔었다.

이번에 개설한 포털사이트에서는 국내 15개 해상교통관제센터 운영현황, 해상교통정보, 해양기상 및 조석정보, 항로표지, 해양사고 통계 및 예방사례 등 이용자가 관련정보를 쉽게 찾고, 활용할 수 있도록 구성하였다.

또한, 15개 관제센터별 미니홈페이지를 개설하여 항만 및 해역별 해상교통관제관련 세부정보를 제공하며, VTS 관제관간 또는 이용자간 정보교류의 장을 마련하여 노하우를 공유할 수 있도록 하였다.

포털사이트 개설로 VTS 정책관련 대국민 이해증진과 다양한 이용자들과 쌍방향 소통을 통해 선진화되고 이용자 중심의 국내 유일의 VTS 종합지식공간 역할을 할 것으로 기대된다.

1월, 충돌 등 해양사고로 인한 인명피해 가장 많이 발생

기상변화에 따른 인명피해 증가와 화재 폭발사고 증가로

지난 5년간(2004~2008년) 해양사고로 인한 인명 피해는 총 1,431명이 발생하였고, 이중 1월에 204명이 발생하여 연중 가장 높은 수치를 나타냈다.

이는 겨울철 기상악화와 해수온도 저하로 인한 충돌, 침몰, 전복사고 시 동반되는 인명피해 증가와 소형 선박 등에서 전열기구의 취급 부주의로 인한 화재·폭발사고의 증가가 주요 원인으로 분석되고 있다.

이에 항해 중 당직근무 철저와 기상정보 파악을 철저히 하고 소형선박에서는 난방기구나 전열기구의 관리를 철저히 하여 충돌, 침몰, 전복, 화재·폭발사고 등의 1차 해양사고 예방에 만전을 기해야 한다.

중앙해양안전심판원(원장 이인수)은 이 같은 내용의 12월 해양안전예보를 발표했다.

예보에 따르면, 지난 5년간 1월중 발생한 해양사고 총 255건으로 ▲기관손상 75건(29.4%) ▲ 충돌 61건(23.9%) ▲화재·폭발 22건(8.6%) ▲ 좌초 21건(8.2%) ▲인명사상 16건(6.3%) ▲운

항·안전저해사건 15건(5.9%) ▲기타 45건(17.7%)의 순으로 집계되었으며, 이로 인해 발생한 사고유형별 인명피해는 좌초 77명(37.7%), 충돌 35명(17.2%), 침몰 29명(14.2%), 인명사상과 접촉 각 17명(8.3%), 전복 16명(7.9%), 화재·폭발 10명(4.9%), 기타 3명(1.5%)의 순으로 총 204명이었다. 특히, 지난 5년간 1월 중 동해와 서남해 해역에서의 겨울철 기상악화 및 어획물 적재 불량으로 인한 어선의 침몰·전복사고가 빈발하고 남해 해역에서는 어선 관련 충돌사고가 빈발하므로 이 지역을 항해하는 선박의 운항자들은 각별한 주의가 요구된다.

또한, “1월말은 명절을 맞아 여객선의 운항횟수가 증가하므로 여객선 운항자 및 운항선사는 여객의 안전을 위한 안전운항 체제를 다시 한번 점검하고, 기상악화 시 무리한 운항을 자제하여 사고 없는 명절을 보낼 수 있게끔 만반의 준비를 하여야 한다.”

부산지방해양항만청 김영석 신임청장 취임식 거행

신임 부산지방해양항만청장에 김영석 국토해양부 해양정책국장이 1월22일 취임식 가졌다.

김영석 청장(행시 27회)은 충남 아산 출신으로 천안고등학교와 경북대학교를 졸업하였으며 미국 시라큐즈대 행정학 석사학위를 받았다.

김영석 청장은 해운항만청의 해운국, 선원선박국과 해양수산부의 해양환경과장, 해양개발과장, 주영대사관 1등 서기관, 대통령비서실 산업정책비서관, 감사관, 홍보관리관 및 2012 여수세계박람회유치기획단을 거쳐 국토해양부의 해양정책국장 등 주요요직을 두루 거쳤다.

김영석 청장은 부산지방해양항만청 취임식에서 “부산을 사랑하는 사람이 되겠다. 부산사람이 되겠다”고 하면서 해양의 중심도시인 부산에서 부산항이 해양·항만·물류·수산의 중심, 물류·수출입의 중심, 세계속의 대동맥 부산항으로 보다 더 큰 도약을 하기 위하여 새로운 가치 창출에 최선의 노력을 다할 것이라고 전했다.



청와대, 국토해양부 제2차관에 최장현 컨공단 이사장 선임

1월20일 컨공단 이사장 이임식 후 제2차관 취임식 거행



최장현 국토해양부(장관 정종환) 제2차관이 1월20일 취임식을 갖고 본격적인 업무에 들어갔다.

최장현 차관은 19일 청와대가 장차관급 19명에 대한 개각을 발표한 후 이튿날인 20일 정식으로

정부인사발령을 통지 받았으며 20일 오전 한국컨테이너부두공단에서 이임식을, 오후에 국토해양부 과천 청사에서 제2차관 취임식을 가졌다.

이날 취임사에서 최 차관은 "10여개월간 공직에서 물러나 객관적으로 (국토해양부) 들여다 보니 (공무원 사회의) 변화와 쇄신이 필요하다는 생각이 들었다. 현재 경제위기가 심각한 만큼 해운업계를 비롯해 교통물류업계가 위기를 극복해 나가기 위해서는 우리의 역할이 매우 중요하다. 이를 위해 우리가 먼저 변화하고 쇄신해야 한다"고 강조했다.

고려대학교 경영학과 출신으로 행시 21회로 공직에 입문한 최 차관은 여수지방해양수산청장과 해양수산부 해운물류국장, 차관보, 중앙해남심판원장 등 요직을 두루 거친 후 지난해 7월부터 한국컨테이너부두공단 이사장으로 일해 온 해양·물류항만분야의 전문행정 관료로 인정받고 있다.

특히 해운업계에서는 최 차관이 해운합리화가 진행되던 1980년대 중반, 해운항만청 해운국 외항과에서 근무하면서 국적선사 통폐합을 비롯한 해운합리화 보완작업을 직접 처리한 경험을 갖고 있어 작금의 해운업계위기를 돌파하는데 큰 역할

을 해줄 것으로 기대하고 있다.

최장현 이사장이 국토해양부 제2차관으로 자리를 옮겨감에 한국컨테이너부두공단 이사장직은 당분간 공석으로 남을 예정이다. 컨부두공단은 설 연휴 이후 임원추천위원회를 구성해 이사장 공모 절차를 진행할 계획이어서 3월은 지나야 후임 이사장이 취임할 것으로 보고 있다. 이 기간동안 컨부두공단 이장우 경영본부장이 이사장직을 대행하게 된다.

[최장현 국토해양부 제2차관 약력] △1956년 1월 3일 광주출생 △광주제일고(74卒) △고려대학교 경영학과(78卒) △위싱턴대 해사학석사(91卒) △행시 21회 합격(77년) △사무관 임용(78.5) △여수지방해양수산청장(02.2~03.4) △해양수산부 해운물류국장(03.4~04.1) △차관보(04.10~06.5) △중앙해남심판원장(06.5~07.1) △해양정책본부장(07.1~07.7) △차관보(07.7~08.2) △고위공무원 명예퇴직(2008. 4) △한국컨테이너부두공단(2008. 7) △국토해양부 제2차관(2009. 1)

한편, 국토해양부는 1월 21일자로 주성호 부산지방해양항만청장을 해양정책국장에, 김영석 해양정책국장을 부산지방해양항만청장에 전보 발령하는 등 국장급 인사를 단행했다.

한편 지난 1월8일 사표를 제출한 것으로 알려졌던 김춘선 여수세계박람회조직위원회, 이재영 주택토지실장, 강영일 교통정책실장 등 일반직고위공무원 3명도 1월21일자로 면직 처리됐다.

한-러해운협정 타결, 해운업계 러시아시장 진출 확대예상

상호항만내 내국민 대우 보장, 하역 및 운송절차 간소화

러시아에 대한 국내 해운기업의 진출과 운송서비스 확대가 탄력을 받을 것으로 보인다. 국토해양부(장관 정중환)는 1월21일 러시아 모스크바에서 김광재 해운정책관과 리센코(Lysenko) 러시아 교통부 국제협력부국장간 한·러해운협정 문안을 합의하고 가서명했다고 밝혔다.

양국은 국교수교 이전인 지난 '88년 상대국 선박의 항만입항을 허용한 이래 1991년 한국과 당시 소련(현 러시아)간 해운협정의 체결을 추진키로 합의하고 그간 8차례의 해운회담을 개최한 바 있다.

양국은 그간 지속적인 회담을 통해, 부산항과 연해주 보스토치니항간 컨테이너 직항로를 신설하고, 러시아 항만에서 국적선박에 차별적으로 부과되던 항만 사용료를 러시아 선박과 동일하게 납부하는 등 한-러 해운관계의 개선을 추진해 왔다.

이러한 해운시장 개방의 영향 등으로 양국의 해상 물동량은 2005년 1,400만톤에서 2008년 2,300만톤으로 증가하였고 이에 따라 동 기간 교역액도 77억7,500만달러에서 173억7,400만달러로 성장하였다. 앞으로 양국은 각각의 국내절차를 거쳐 본 서명을 함으로써 한·러 해운협정이 체결되면 양국 선박에 대해 상대국 항만에서의 내국민 대우 보장, 화물의 신속한 하역과 운송을 위한 절차 간소화, 선박증서와 선원신분증명서의 상호 인정 등 양측 해운기업의 안정적인 영업활동을 보장할 수 있을 것으로 기대된다.

국토해양부에서는 향후 동 협정에서 정한 해운 협의회를 정례적으로 개최하여 러시아 항만에서의 하역료 선지급 등 러시아 운항중인 국내 해운기업의 애로사항을 해결하는 데 적극 활용할 계획이다.

해운협정 체결 현황(총 18개국)

국가명	서명일 (발효일)	국가명	서명일 (발효일)
미 국	'56.11.28('57.11. 7)	영 국	'94. 8.11('95. 7.10)
독 일	'65. 4. 9('70.12.30)	네덜란드	'03. 6.15('95.12. 1)
덴 마 크	'80. 1. 9('80. 1.11)	베 트 남	'95. 4.13('96.11.11)
싱 가 폴	'81. 5.26('81. 5.26)	태 국	'02. 5.13('02. 8.28)
노르웨이	'84. 9.17('84. 9.17)	알 제 리	'03. 12.9('06. 4.27)
파키스탄	'84. 3. 3('84. 4. 1)	이스라엘	'02.10.9('04. 8.31)
말레이시아	'88. 7.21('88. 9.23)	불가리아	'05. 6.16('05.11.24)
나이지리아	'89. 8.17('90.10. 4)	우크라이나	'05.10.20
중 국	'93. 5.27('93. 6.26)	그 리 스	'06. 9. 4('07. 7. 31)

* 주 : 현재 인도, 사이프러스 및 터키 등과 해운협정 체결 추진 중



STX팬오션 5단계 상승 등 컨테이너선사 세계순위 상승

AXS 통계자료 흥아해운 52위, 장금상선 49위에 랭크

올들어 국적선사의 선복량 순위에 지각변동이 일어났다. 특히 STX팬오션이 지난 11월 대비 무려 5단계나 상승하여 세계 43위의 선복량을 보유한 것으로 나타났다. 고려해운과 흥아해운, 장금상선 등의 순위도 상승했다.

프랑스 해운 전문분석기관인 AXS 알파라이너(AXS-Alphaliner)에 따르면, 1월13일 현재 세계 컨테이너선복량 100대 선사 가운데 지난 11월 2만1,000TEU의 선복량으로 세계 48위를 기록했던 STX팬오션은 올해 1월13일 현재 2만2,000TEU의 선복량으로 43위를 기록한 것으로 나타났다. 이는 5단계나 상승한 기록이다.

또한 지난 11월 대비 1만9,000TEU의 선복량으로 52위를 기록했던 장금상선 역시 3단계나 상승한 49위를 기록한 것으로 나타났다. 이어 흥아해운도 올해 1만8,000TEU의 선복량으로 지난 11월 대비 2단계나 상승한 52위를 차지했다.

현대상선은 지난해에 이어 올들어 첫 집계에서도 18위를 유지했으며, 26만 1,000TEU의 선복량으로 지난 11월 대비 1만1,000TEU의 선복량이 증가한 것으로 조사됐다.

남성해운 또한 지난 11월 대비 1만1,000TEU의 선복량으로 63위를 기록했으며 올 1월 역시 같은 선복량으로 그 자리를 고수했다.

한편 한진해운은 36만TEU의 선복량으로 세계 컨선복량 100대선사 가운데 11위를 기록했다. 하지만 이같은 순위는 지난해 11월 선복량 집계보다

한단계 밀려난 것이다.

고려해운 역시 올 1월 3만6,000TEU의 선복량으로 31위를 차지했으나 지난 11월 대비 한단계 하락한 것으로 나타났다.

[세계 컨선복량 100대선사]

09년 1월 13일 기준.			08년 11월 27일 기준.		
Rnk	Operator	TEU	Rnk	Operator	TEU
1	APM-Maersk	2,032,916	1	APM-Maersk	2,035,342
2	MSC	1,468,113	2	MSC	1,434,548
3	CMA CGM	990,314	3	CMA CGM	983,981
4	Evergreen Line	624,536	4	Evergreen Line	625,637
5	Hapag-Lloyd	496,423	5	Hapag-Lloyd	495,551
6	COSCO Container L.	487,480	6	COSCO Container L.	493,792
7	APL	473,170	7	APL	490,835
8	CSCL	446,678	8	CSCL	442,137
9	NVK	433,451	9	NVK	423,643
10	MOL	379,427	10	한진해운/Senator	373,994
11	한진해운/Senator	368,825	11	MOL	372,017
12	DOCL	360,928	12	DOCL	361,672
13	Hamburg S.üd Group	318,120	13	K Line	317,547
14	K Line	317,547	14	Yang Ming Line	304,567
15	Yang Ming Line	304,876	15	Hamburg S.üd	302,371
16	CSAV Group	299,438	16	CSAV Group	290,175
17	Zim	264,745	17	Zim	274,690
18	현대상선	261,121	18	현대상선	250,178
19	PIL	187,042	19	PIL	184,379
20	UASC	153,074	20	UASC	150,142
31	고려해운	36,824	30	고려해운	40,346
43	STX팬오션(컨)	22,986	48	STX팬오션(컨)	21,246
49	장금상선	19,517	52	장금상선	19,636
52	흥아해운	18,092	54	흥아해운	17,934
63	남성해운	11,513	63	남성해운	11,513

(출처 : AXS-Alphaliner)

지난해 전세계 선박 3척 중 1척 한국조선소에서 건조

선박 수주량, 인도량, 수주잔량 등 6년 연속 세계 1위

한국 조선업계가 지난해 선박 수주량, 인도량, 수주잔량(주문을 받아놓은 일감) 등 3개 부문에서 6년 연속 세계 1위를 차지했다. 그러면서 최근 몇 년새 우리 코밑까지 바짝 쫓아오던 세계 2위 중국과의 격차를 다시 크게 벌여지기 시작했다.

전세계 선박 발주량이 2007년보다 50% 이상 떨어진 글로벌 경제한파 속에서, 한국 조선산업이 눈부신 선전을 하고 있는 것이다.

해운시장분석 전문회사인 영국의 클락슨사에 따르면, 한국조선업계는 작년 1,750만CGT(표준화물선 환산톤수)의 수주량으로 중국(1,490만CGT)과 일본(490만CGT)을 앞질렀다. 지난해 건조해 주문자에게 인도한 선박 물량은 한국이 세계 전체 물량의 37%(1,490만CGT)를 점했다. 전세계에서 건조된 선박 3척 중 1척을 국내 업계가 만든 셈이다.

수주잔량 부문에서는 현대중공업, 삼성중공업, 대우조선해양, 현대미포조선, STX조선, 현대삼호중공업 등 한국 조선업체가 세계 1~6위를 석권했다. 9위에 오른 성동조선을 포함하면, 세계 10대 조선소 가운데 7곳이 한국 업체다.

특히 눈에 띄는 것은 2위와의 격차 확대다. 중

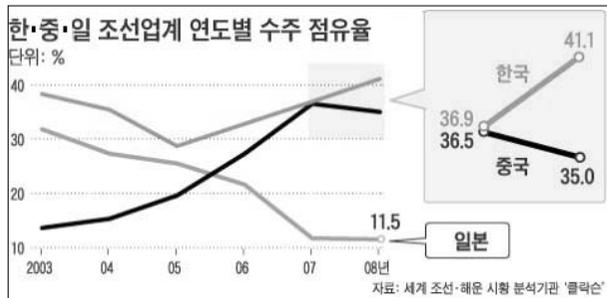
국은 2007년 수주량 점유율에서 한국을 0.3%포인트 차이로 바짝 추격했다. 중국이 한국을 추월하는 것은 시간문제라는 우울한 전망도 나왔다. 하지만 지난해 중국은 수주량이 전년의 절반 이하로 떨어지며 한국과의 격차가 6.1%포인트 차이로 벌어졌다. 작년 하반기 조선 경기가 침체에 접어들면서 기존 수주물량에 대한 취소가 많아진데다, 납기를 제대로 맞추지 못하는 중국에 대한 선주들의 발주가 큰 폭으로 줄었다.

조용준 신영증권 리서치센터장은 "한국 조선업계는 초대형 유조선 같은 고부가가치 선박을 중심으로 수익성을 높이면서 경쟁력을 갖추는 데 성공했다"고 말했다. 삼성중공업의 경우 척당 1조원이 넘는 드릴십(깊은 수심의 해역이나 파도가 심한 해상에서 원유·가스를 시추하는 설비) 분야에서 세계 시장을 70% 가까이 점유하고 있다.

반면 중국은 가격이 상대적으로 싼 벌크선(곡물·광물 등을 나르는 일반 화물선) 비중이 높다.

전문가들은 국내 조선업체들의 결정적인 경쟁력은 선박 건조 과정에 IT 기술을 접목한 데서 비롯됐다고 분석한다.

조선업은 굴뚝산업의 대명사로 불리지만, 국내 대형 조선소들은 인터넷 기반의 3차원 설계시스템과 자동운행제어기기 등 첨단 기술을 적극 도입해 앞서 뛰기 시작했다는 것이다. 홍성인 산업연구원 연구위원은 "세계 선박 발주 물량이 줄면서 그동안 한국 조선업체가 수용을 못해 중국으로 넘어가던 물량이 기술력 좋고 납기를 잘 지키는 우리 쪽으로 넘어올 가능성이 크다"고 말했다. '위가 기회' 라는 것이다.



자료 : 세계 조선·해운 시장 분석기관 '클락슨'



세계항만 순위, 싱가포르 1위, 상하이 2위 등 변화없어

부산항은 2008년 1,340만TEU로 3년연속 5위자리 지켜

로이드리스트 통계에 따르면, 작년 항만순위는 선전항이 홍콩항과의 차이를 좁히지 못함에 따라, 세계 5대 항만의 순위는 변동이 없는 것으로 나타났다.

싱가포르항은 2008년 2,990만TEU로 2007년과 비교해 7.1% 상승해 1위를 지켰다. 상하이항은 컨테이너 물동량이 2,800만TEU로 7%나 상승했지만 싱가포르항을 따라잡지 못해 2위를 유지했다.

반면 홍콩은 2007년과 동일한 약 2,400만TEU로 3위에 그쳤다고 전했다.

선전항은 미국발 경제위기로 인한 파급효과로 지난 9월 컨테이너 정체로 인해 작년에 비해 1.5%증가한 2,140만TEU에 그쳤다.

안티엔, 스코우와 츠완의 주요항을 포함하고 있는 선전항이 2007년 14.3%라는 급격한 성장을 보여준 것과 비교해 2008년에는 컨테이너 물동량부분에서 최저성장치를 기록했다.

2007년 약 1,330만TEU를 기록했던 것과 비교해 부산항은 2008년 1,340만TEU를 기록하면서 세계 제5위 항만자리를 지켰다. 한국무역협회에 따르면, 부산항은 3년연속 5위를 지키고 있다고 전했다. 세계 6위의 항만인 로테르담항은 작년 1,080만TEU로 제자리를 지켰다.

GHK 홍콩지사의 Jonathan Beard 상무에 의하면 싱가포르항과 특히 홍콩항은, 상하이항과 선전항에 대응해 세계 우수항으로 남을 수 있었던 것이 대단하다고 전했다.

그 이유는 싱가포르와 홍콩은 환적화물이 대량으로 유입되는 반면에 상하이항과 선전항은 직수출입 화물이 대량으로 유입되기 때문이라고 말했다.

항만관계자의 말에 따르면, 타이완 카오슝항 또

한 2007년 1,030만TEU에서 950만TEU로 5.6%나 하락한 것 또한 주목할만하다고 했다.

“카오슝항은 작년 8위였으나, 다른 4항과의 경쟁에서 패배했다.”고 전하며 중국의 3개 항구를 포함한 이 항구들이 카오슝항을 10위권 밖으로 몰아냈다고 했다.

“함부르크항, 칭다오항, 닝보-조산항과 광저우항이 지난 9월이후 세계경제시장에서 급락세를 보였기 때문에 앞으로 어떤 성장세를 보일지 정말 흥미롭다”고 전했다.

그러나 카오슝항은 작년 총체적인 하락세에 진입했지만, 2008년 12월 중국과 타이완간의 직항로를 개항한 이후 성장세를 보이고 있다.

카오슝항만국 Shieh Ming-hui씨의 말에 의하면 59년간의 공백기를 깨고 부활한 직항로의 영향으로 11월 65만3,000TEU에 그친 반면, 12월에는 70만2,000TEU로 7%의 급격한 성장세를 보였다고 전했다.

항만국은 직항로서비스의 개시로 1만TEU 이상의 처리량을 생산해낼 것으로 추측했다.

그러나 관계자들은 컨테이너 정체로 인해 지난 9월부터 시작된 위기는 2009년 더 힘들어질 것으로 예측했다.

[08년 세계 주요항만 물동량] (만 TEU, %)

항만	2008년 물동량	2007년 물동량	전년대비 증감율
싱가포르	2,990	2,793	7.05
상하이	2,798	2,615	7.00
홍콩	2,424	2,399	1.04
선천	2,140	2,109	1.47
부산	1,342	1,330	0.09

시황하락으로 케이프사이즈 벌크선 해체 가속화 예상

일본 대형선사 MOL과 NYK 노후선박 해체에 착수

부정기선화물선 시황침체가 지속되면서 케이프 사이즈 노후 벌크선의 해체가 가속화될 것으로 예상되고 있다.

일본해사신문 최근호에 따르면 드라이벌크 시황의 하락으로 선박의 운항채산성이 극도로 악화됨에 따라 일본 대형선사들이 철강원료를 전용으로 수송하는 케이프사이즈 벌크선에 대한 해체에 착수했다. 선령 20년 이상의 노후 케이프사이즈를 대상으로 일본선사인 MOL이 2척, NYK가 1척을 각각 해체용으로 매각했다. 일본 대형선사들이 케이프사이즈의 해체를 단행하는 것은 약 5년 만에 처음이다. 일본선사들이 노후 벌크선을 해체 시장에 매각한 것은 유지비용이 늘어나는 벌크선의 처분을 통해 선대의 품질과 수익력을 높이고, 원료 수송수요 감소에 따른 선복수급 악화에 대비한 자구책의 일환이다.

사실상, 2003년 후반부터 작년 전반에 걸친 드라이벌크 시황 상승기에는 전세계적으로 케이프 사이즈 벌크선의 해체가 자취를 감췄었다. 해운시황이 강세를 유지했을 때에는 어느정도의 코스트를 들여서라도 수익이 났기 때문에 선사들은 선령 20년 이상된 노후 벌크선을 풀가동해 왔다.

그러나 작년 가을 이후 벌크선시황의 급락으로 노령선의 메리트가 없어져 벌크선 운항선사들은 경제선형을 위주로 경쟁력 강화에 주력하고 있다.

더구나, 자원회사나 철강메이커가 안전이나 환경 보호 차원에서 선령이 낮은 경제선형의 투입을 선호함에 따라 노후선박의 퇴출이 가속화되고 있다.

MOL은 10만DWT 이상의 케이프사이즈 벌크

선과 초대형 광석운반선(VLOC)을 약 100척 운항하고 있다. 동사는 향후 신조선의 준공에 의한 규모 확대를 추진하는 한편, 노령선의 삭감이나, 용선선박의 계약종료에 의한 반선 등으로 고비용 선대를 퇴출시켜 나갈 계획이다.

또 NYK는 케이프사이즈와 VLOC를 약 80여척 운항중이다. 종전 계획에서는 신조정비에 의해 2011년에 100척 규모로 확대할 계획이었지만, 노후 선박의 해체나 중고선시장에서의 매각 등을 통해 선대확대를 95척 정도로 마무리한다는 방침이다.

이와 함께 K-Line은 현시점에서 해체예정 선박은 없지만, 선령 20년 이상의 노후 케이프사이즈의 경우 선형이 비교적 적은 선박을 대상으로 해체나 중고선시장에서의 매각, 용선기간 종료선박의 반선 등을 통해 철강원료 선대의 슬림화를 도모해 나갈 계획이다.

지난해 가을 이후, 세계 전체의 벌크선 해체량이 급증하고 있다. 클락슨 등의 통계에 의하면, 2008년 벌크선의 해체척수는 93척으로 급격히 증가했다.





일본선사 NYK와 MOL, 2003년 이후 신조건조계획 재검토

조선소와 정식으로 건조계약을 맺지 않은 선대예약 취소

일본선사 NYK와 MOL은 2013년 이후로 예정하고 있던 신조선의 건조계획을 재검토하기로 했다. 조선소와 정식으로 건조 계약을 맺지 않은 선대예약을 취소, 중소형 부정기선에서 복수척의 건조를 취소했다.

양 회사는 시황 상승시에 2014년 준공예정의 신조선까지 선대를 예약하고 있었지만, 시황 악화에 따라 신조선의 선대정비 계획을 축소하기로 했다.

선대예약은 해운회사가 신조선을 정식 발주하기 전에 조선소에 가발주를 타진하는 것으로 납기가 4~5년가량 실제의 건조까지 기간이 있는 경우 계약금이나 계약서를 교부하지 않고 담당들끼리 선대를 예약하는 케이스를 말한다. 납기가 1~2년 밖에 안남은 신조선의 건조계약 취소와는 구별된다는 것이다.

NYK와 MOL은 최근 몇 년간 선대를 잇달아 증강했는데, 특히 부정기선 부문에서는 케이프사이즈 외에 오버 파나마스(panamax)(9만DWT급)나 파나마스(panamax), 핸디사이즈 등 2만~7만 DWT급 선형의 선대 정비를 서두르고 있었다.

중소형 부정기선은 장기계약이 적어 시황의 영향을 받기 쉬워 선대예약 부분에 대해서는 취소할 방침을 굳힌 것으로 전해지고 있다.

시장관계자에 의하면, 현지점에서 오버파나마스(panamax)나 핸디사이즈 등 부정기선을 중심으로 복수척의 선대예약의 취소가 이루어진 것으로 알려졌다.

선대 예약의 취소는 NYK와 MOL이 일본선주로부터의 정기용선을 전제로 발주를 계획하고 있

던 것이 대부분이다. 양 회사는 현재 컨테이너선, 부정기선, 탱커, 자동차전용선 등 각각 합계 약 800척을 운항중이다.

중기경영계획으로 양사 모두 2010년말까지 1,000척 정도로 선대를 증강할 예정이었지만, 시황악화에 따라 노후선의 처분 등에서 계획을 약 5% 하부수정하여 950척 정도로 축소하는 방안을 검토 중이다.

올들어 벌크선 등의 노후선박 해체 증가

올들어 벌크선을 중심으로 노후선박의 해체가 급격히 늘고 있다. 영국의 클락슨사 집계에 따르면, 금년에 들어와 선박해체시장에서 벌크선 33척, 154만중량톤(DWT)이 해체용으로 매각되었다.

2009년들어 3주간에 거래된 해체용 노후선박 규모는 2008년 연중 실적(93척)의 3분의 1에 해당하는 것이다. 파나마스(panamax) 이하의 중소형선 용선시장 침체가 계속 되고 있어 당분간 벌크선 등의 해체가 급격히 증가할 것으로 전망되고 있다.

선형별로는 노후선이 많은 3만중량톤급 스몰한디 벌크선을 중심으로 선령 30년 전후의 해체가 다수 보고되고 있다. 탱커의 금년 스크랩용 매각척수는 6척, 19만중량톤이었다.

한편, 노후선박의 해체용 가격은 벌크선이 LDT(경하배수톤)당 평균 265달러로 전년 평균에 비해 5달러 하락했으며, 탱커가 275달러로 10달러 하락한 것으로 나타났다.

세계 주요정기선사들 신조컨테이너선에 대한 준공 연장추진 시황하락으로 현대중공업 등 한국 대형조선 3사와 협상 중

신조컨테이너선을 대량 발주한 유럽 선주들을 중심으로 건조일정 연기압박이 가중되고 있다.

유럽 등 세계 각국의 선주사나 선박운영회사들이 현대중공업을 비롯하여 삼성중공업, 대우조선해양 등 한국 조선대기업 3사와 일제히 선박건조 일정 연기협상을 벌이고 있는 것으로 알려졌다.

컨테이너 적재개수 1만3,000TEU급 슈퍼포스트파나막스(panamax)형 컨테이너선으로, 2009년 인도예정인 신조선이 그 대상이다.

이는 자동차나 전기업계 등의 부진에 의해 CKD(완성차조립 부품) 등 컨테이너 주력화물의 수출입이 급격히 침체되는데 반해 이미 발주가 끝난 신조선의 준공압박이 가중됨에 따라 선박과잉률이 선박수급이 빠르게 악화되고 있기 때문으로 분석되고 있다.

영국의 로이즈리스트(1월16일자 온라인판)에 따르면, 유럽 등 많은 선주들이 현재 신조컨테이너선 인도시기를 늦추기 위한 협상차 한국의 조선대기업 3사를 방문하고 있다는 것이다.

이들 선주들은 인도시기 연장뿐만이 아니라 선가의 재검토도 요청하고 있는 것으로 전해지고 있다.

시장 관계자들은 “선가 재검토가 여의치 않을 경우 여러 가지 스펙(사양)을 요구하는 등 선주들은 조선소에 대해 뭐든지 협상하려 한다.”고 말했다.

로이드리스트지는 신조컨테이너선 건조계약의 재교섭에 임하고 있다고 보여지는 선사로는 독일 선주인 ER쉬퍼즈, 스위스선사인 MSC, 이스라엘 선사인 짐라인, 중동선사 UASC, 프랑스선사인 CMA-CGM을 지적하고 있다.

이들 선사 중에는 이미 신조선가의 지불연기를 타진한 회사도 있다고 이 신문은 보도했다.

컨테이너선의 선주나 운영선사들의 신조선 인도연기를 포함한 건조계약의 재검토 요청은 발주한 선사측에서는 불황을 극복하기 위한 대책으로서는 마지막 카드가 된다.

사실상, 신조선의 납기나 선가의 재검토 요청은 운임하락이나 해상물동량의 급격한 감소 등 컨테이너선의 시황악화에 기인한 것으로 일종의 마켓 클레임이라는 주장도 있다.

한국이나 중국의 신흥조선소에 발주된 신조선에 대한 건조계약 취소나 발주상담이 중단된 선박은 전세계적으로 500여척에 달하고 있다는 것이다.

특히, 재무·기술력의 양면에서 신용력이 낮은 신흥조선소의 경우는 은행으로부터 리펀드·개런티(RG)를 취득하는데 어려움이 있었으며, 더구나 금융위기로 이들 조선소들이 RG를 취득할 수 없는 경우가 허다하게 발생함에 따라 선주들이 신조선 건조를 포기하는 사례가 적지 않다고 한다.

하지만, 현대중공업을 비롯하여 삼성중공업, 대우조선해양이나 일본의 대형조선소들은 신흥조선소와는 달라 신용력이 높아 건조계약시 RG취득 등으로 인해 선주측으로부터 계약취소를 당하는 사례가 없다.

이 때문에 신조선의 건조계약 재검토 요청은 발주한 선사측에서 보면 불황을 극복하기 위한 마지막 카드라 할 수 있다.

한편, 영국의 클락슨사에 의하면, 8,000TEU를 넘는 대형 컨테이너선의 신조발주잔량은 1월9일 현재 283척, 317만5100TEU로 2009년에 63만7,900TEU, 2010년에 103만8,400TEU, 2011년에 149만8,800TEU가 각각 준공될 것으로 전망했다.



중국 정부 자국 조선산업에 대한 금융지원 적극 검토

해운시황 하락에 따른 신조계약 취소로 어려움 가중

중국 정부는 자국 조선업계에 대한 금융지원을 적극 검토하고 있다.

조선산업을 포함한 주요 산업이 지원대상인 것으로 알려졌다.

중국 정부가 조선업계에 대한 지원을 적극 검토하고 있는 것은 세계적인 금융위기와 경기침체, 그리고 해운시황의 급격한 하락 등의 여파로 이미 수주가 끝난 신조선 건조계약의 해약이 급증함에 따라 중국 조선업을 둘러싼 경영환경이 급격하게 악화되고 있기 때문이다.

중국 조선야드의 신조해약은 2008년 11월에만 142척으로 잠정집계되고 있다. 중국 국영 2대 조선그룹인 중국선박중공업집단(CSIC)은 수주한 신조선의 해약을 방지하기 위해 신조선가를 최대 15%까지 인하해 주기로 결정했다.

영국 로이즈리스트·페이플레이 온라인 보도에 따르면, 중국의 중앙정부는 구정이 지난 2월초에 금융지원방안을 결정한다는 것이다. 이미 수주한 신조선의 계약파기를 방지하는 목적도 있는 것으로 분석되고 있다.

신조선 건조계약 파기는 중국이나 한국의 신흥조선소에 발주된 선박으로 다반사로 발생하고 있다.

신용력이 낮은 신흥조선소가 금융위기에 따른 신용경색의 여파로 건조계약의 발효조건인 선수금반환보증(R/G)를 은행으로부터 취득하지 못함에 따라 선주들이 건조계약을 해약하거나 납기일정 등을 맞추지 못해 해약하는 사례가 늘고 있다.

이처럼 신조선 건조계약 해약이 급증함에 따라 중국 국영조선그룹인 CSIC는 신조선을 발주하고 있는 선주들에 대해 신조계약선가의 최대 15%를

환불해 주기로 결정했다. 이 회사는 신조선의 수주잔량을 유지하는 것을 목적으로 사실상의 선가 인하를 단행한 것이다.

한편, 드라이벌크나 컨테이너선 해운시황의 현저한 침체로 선박의 용선료가 급락함에 따라 신조선 마켓에서는 지난해 가을부터 신규상담이 거의 이루어지지 않고 있다.

일본 톤수표준세제 신청 해운선사 10개사에 그쳐

오는 4월 톤수표준세제 시행을 앞둔 일본에서 톤세제 적용조건이 되는 일본선박 및 선확보원 계획의 인정신청 상황이 순조롭게 마무리되었다.

일본 국토교통성 해사국에 의하면, 10개 외항운송사업자가 1월중에 톤세제를 신청함에 따라 조정작업에 착수했으며, 이 중 1개 사업자에 대해서는 벌써 정식으로 수리되었다.

톤세제를 신청한 10개 사업자가 보유한 일본선적의 상선대 척수는 일본선적 전체의 약 80%에 달하고 있다. 톤수표준세제의 적용을 받으려면 일본선적을 5년에 2배에 증가시키는 것을 기준으로 하여 △일본선적 1척당 연간 1명에게 3급해기사 자격취득을 위한 실습 기회를 제공하고 △동 1척에 대해 4명의 일본인 해기사를 확보하도록 하는 등의 조건을 충족시키는 일본선박 및 선원확보 계획을 작성해 정부로부터 승인을 받아야 한다.

톤수표준세제 시행 2개월 전까지 인정신청을 끝내야 하기 때문에 2009년도를 계획초년도로 하는 사업자에 대해서는 1월말 신청이 마감됐다.

국토교통성 이토 시게루 해사국장은 “현시점에서 일본선적 상선대와 일본인 선원을 늘리는 등 제도취지를 고려할 때 그런대로 무난하게 신청한 것 같다”며, 2월 한달간 신속하게 인정작업을 추진하여 제도시행에 차질이 없도록 하겠다고 밝혔다.

전세계 신조선 건조계약 해약선박 600여척에 달해

일본선사, 건조계약 파기선박 조만간 1,000척 예상

세계적인 금융위기의 확대와 경기 침체, 해운시황의 지속적인 하락 등으로 신조선 건조계약이 파기된 선박이 전세계적으로 600여척에 달한 것으로 잠정 집계되고 있다.

일본해사신문 최근호에 따르면, 선주가 발주하는 신조선에 대해 조선소측에서 부여하는 선박의 연번호 기준으로 계약이 해약된 선박이 거의 600척에 육박하고 있다.

건조계약 해약선박 중 한국과 중국의 조선소에서 수주했던 신조선이 80%를 차지하고 있다는 것이다. 최근들어 신조선 계약해지가 본격화됨에 따라 일본선사의 한 CEO는 신조선 계약파기 선박이 조만간 1,000여척에 도달할 것으로 전망했다.

박용디젤엔진 관계자에 의하면, 제조 예정이었던 박용디젤엔진 제조계약이 해지된 건수, 즉 신조선 건조계약 해약이 전세계에서 선체 번호 기준으로 600여척에 달한다고 설명했다.

신조선 건조계약 취소는 금융위기가 세계적으로 확산된 작년 10월 이후 급증하고 있다. 금융위기로 선주들의 자금조달이 여의치 않은데다 신흥조선소들이 금융권으로부터 리펀드 개런티(R/G)를 취득하지 못해 선주들이 건조계약을 백지화하고 있다. 2008년말 시점에서 일본선사인 MOL이 조사한 바에 따르면, 신조선 계약해지가 500척을 돌파했다는 것이다. 이어 불과 1개월만 100척 증가해 600여척에 이른다는 것이다.

특히, 조선소측에서 정하는 선체번호가 부여되어 있지 않는 경우의 계약해지와 수주상담 중단 등을 고려하면, 해약척수는 600여척을 크게 웃돌

가능성이 높다고 한다.

신조선의 건조계약 해지는 해운시황의 침체를 반영하여 벌크선이나 컨테이너선을 중심으로 이루어지고 있다.

시도해운, 홍콩에서 금융기관 대상 기업설명회 개최

시도해운그룹(본사 홍콩)은 1월19일 선박용자 등의 거래가 있는 금융기관들을 대상으로, 향후 경영계획에 대해 설명회를 개최했다.

일본해사신문 최신호에 따르면, 금융정세의 변화로 인해 해운시장에서는 시도해운의 경영 리스크를 지적하는 견해가 있었다. 이에 시도해운은 주력은행인 외국은행 2개사와 향후의 경영계획을 설명, 시장에서의 경영 불안설을 불식시키기 위한 목적으로 설명회를 개최한 것으로 알려지고 있다.

시도해운은 주거래은행인 불칼리온과 스웨덴의 노르디아은행 2사와 공동으로 작성한 향후의 경영계획을 설명했다고 한다.

시도해운그룹은 주력선종인 자동차전용선 사업을 중심으로 벌크선, 탱커, 컨테이너선, 케미컬선 등 합계 약 130척을 보유하는 대형선주이다. 신조선의 발주잔량은 석유제품선을 중심으로 130척 전후로 지난해 10월 이후의 세계적인 금융불안의 여파로 세계해운업계의 이목을 끌었다.

시도해운은 지난해 5월에 경영관리 기능을 일본에서 홍콩으로 전면적으로 이관하여 일본법인 시도해운 재팬은 현재 선박대리점 업무만을 수행하고 있다.

시도해운그룹은 한국에서 수출하는 완성차를 취급하는 유코카캐리어스 등에 자동차전용선을 정기용선해 주는 등 최근 몇 년 사이에 선대규모를 급속히 확대해 왔다. 지난 2006년에는 컨테이너선 9척을 신조발주하면서 일본의 미츠이스미토모은행이 조성한 협조융자(총액 353억엔)를 받았다.



부정기건화물선 시황 2009년 4/4분기부터 회복예상

상하이국제해운연구센터, 근해벌크선 2/4분기 상승

부정기건화물선 시황은 금년 4/4분기에 회복세로 돌아서고, 근해 벌크선 시황은 2/4분기부터 회복될 것으로 전망됐다.

중국 상하이국제해운연구센터의 보고서에 따르면, 중국내수 경제활성화 정책으로 금년 2/4분기부터 근해 드라이벌크시장이 점차 회복세를 보일 것으로 내다봤다.

이 보고서는 또 세계 컨테이너 해상운임이 그간 장기적인 약세를 보이고 있으며, 부정기건화물선 시황 역시 지속적인 침체를 보이고 있는데, 금년 4/4분기에 운임조정이 있을 것으로 전망했다. 특히, 부정기건화물선 시황은 이후 점차 소폭이나마 반등을 보이며 BDI지수가 1,000~1,500포인트 내외로 회복할 것으로 예측했다.

상하이국제해운연구센터는 보고서를 통해 "해운업계는 남미·남아프리카·호주 등 신흥시장 및 지역내항로의 개설에 관심을 가져야 한다"고 강조하고, 이번엔 갑작스레 찾아온 금융위기는 대형보다는 중소형선박을 활성화하고, 운송서비스 면에서 좀더 유연성을 가져야 한다고 지적했다.

해운기업은 항로에서의 전략적 제휴 등을 통해 공동으로 선박을 투입하거나 항만 등을 공동 사용함으로써 이 불황을 타개해 나가야 한다고 전했다.

이 보고서는 이번 해운업계 불황은 실물경제와 무역의 전면적인 위축에 따른 것이라고 지적했다.

세계 전산업이 대부분 불황을 겪고 있는 가운데 컨테이너물동량 역시 급락세를 보이는 등 어려운 상황인데다 선사들이 저운임으로 운영하는 등 좀처럼 불황을 벗어나지 못하고 있다고 분석했다.

또한, 이 보고서는 만약 세계 경제가 2009년말에 회복된다면, 해운업계는 2010년이 되어야 회복세를 보일 것이라고도 전망했다. 그러나 단기 낙관적인 전망만으로는 2-3년내 해운시장이 모두 회복할 것이라는 전망은 무리이며, 이전 해운시장의 주기에 따라 새로운 호황기는 6-7년 이후에나 찾아올 것으로 예측했다.

통계에 따르면 2009년과 2010년 세계 정기선사들이 새로 도입하는 선박량은 각각 100만TEU, 150만TEU에 달하며, 비록 각 대형 해운사가 계선조치를 하더라도 2009년 증가 선박량은 매우 클 것으로 분석되고 있다.

프랑스의 AXS의 데이터에 의하면, 2009년 1월말 세계 선사들이 3대 컨선항로에서 철수한 선박량은 총 40만TEU에 달하고 이는 세계 선박량의 3.2%에 달한다. 그러나 2009년과 비교해 볼 때, 이러한 계선 선박량은 극히 일부분이어서 금년 선박량 과잉 현상이 더욱 심각해질 것으로 전망했다.

2009년 드라이벌크선 부문 역시 어려움을 겪을 것으로 보인다. 이 보고서는 중국 정부에서 시행하는 내수활성화 정책의 영향으로 중국 근해 드라이벌크 운임은 금년 1/4분기 지속적인 하락세를 보였으나, 2/4분기부터는 점차 회복세로 돌아서 소폭의 증가세를 보일 것으로 전망했다.

최근의 세계정세로 볼 때, 2009년 드라이벌크 해상물동량은 4% 증가할 것이며, 주로 철광석과 석탄수요가 증가할 것이지만, 2009년과 2010년 드라이벌크 선박량 투입은 각각 5,406만~5,050만DWT가 될 것으로 전망된다.

신일본제철과 JFE스틸 조강생산량 800만톤 감산키로

17만DWT급 케이프사이즈 40척 수송수요 소실예상

신일본제철과 JFE스틸이 2008년도 하반기에 조강생산량 감산폭을 양 회사 합계 800만톤 규모로 확대키로 방침을 굳힌 것으로 알려졌다. 이에 따라 철강원료 수송에서는 17만DWT급 케이프사이즈 벌크선 약 40척분의 수송수요가 소실될 전망이다.

이들 양사는 그동안 일본선사와 장기수송계약(COA)을 체결하여 철광석 등을 수송해 왔는데, 이번 조강생산량 감축계획으로 일본선사들이 용선박이나 전용선의 감선이 불가피할 것으로 예상된다.

한편, 최대의 철강 생산국인 중국의 원료수입은 작년 11월을 바닥으로 회복세를 보이고 있다. 오는 4월 이후의 광석가격 인하관측과 함께 케이프 사이즈 상황이 상승세를 보이고 있는데, 최근들어 일본의 철강메이커가 잇따라 감산폭을 확대하고 있어 향후 부정기선 시황에 악영향을 끼칠 것으로 우려되고 있다.

세계 경기침체를 배경으로 철강수요가 감퇴함에 따라 신일본제철과 JFE스틸은 하반기에 각 400만톤 규모의 조강생산량 감산을 계획하고 있는데, 이는 과거 최대의 감산폭이다. 신일본제철은 제철소의 용광로 개보수 작업을 앞당기고, JFE스틸은 서일본 제철소 용광로 1기 작동을 당분간 중단키로 결정했다.

조강생산 800만톤 감산은 철광석 1,300여만톤과 원료탄 640만톤의 수송감소로 이어진다. 케이프사이즈 벌크선은 호주, 브라질항로를 평균하여 반년간에 1척 약 50만톤 정도를 수송할 수 있어 단순 계산으로 40척분의 선박이 동 항로에서 철수하게 된다.

일본선사의 한 관계자는 “최근들어 일본에서 도입하는 원료수입은 조강생산 감산 페이스 이상으로 침체되어 있다”며 철강 각사가 상반기의 수입으로 쌓인 재고의 조정을 목적으로 감산을 가속시키고 있는 것이 주된 요인이라고 설명했다.

특히, 철강원료 담당자는 이 때문에 “현재의 원료 수송시장이 더 이상 나빠질 것은 없다”고 말했다.

일본과 유럽 등 선진국의 철강수요 감되는 장기화될 것으로 전망되지만, 철광석 전용선사들은 중국에서 수입하는 철광원료 해상물동량이 조기에 회복될 것으로 기대하고 있다.

중국 정부는 내수 활성화를 목적으로 800조원 규모의 경기 부양책을 계획하고 있어, 이 계획이 본격적으로 시행될 경우 향후 2-3년간에 합계 1억-1억5,000만톤의 철강 수요증대로 연결될 것으로 예측되고 있다.

최근 들어 케이프사이즈 벌크선 시황의 초점은 현재 진행 중인 중국 철강메이커와 브라질 자원회사의 철광석 가격교섭이다. 가격 인하가 가능한 오는 4월 이후에 철광석 출하가 증대될 것으로 예상되고 있어 2월말부터 3월에 걸쳐 선복확박가 집중될 가능성이 높은 것으로 분석되고 있다.

브라질 자원대기업인 바레는 최근 케이프사이즈의 스팟용선을 적극 추진하고 있어 철광석 가격교섭이 거의 합의에 도달했다는 관측이 나오고 있다.

1월22일자 런던 시장에서는 케이프사이즈의 주요 4개항로 평균 용선료가 1일 1만6,000달러 수준으로 상승하는 등 지속적인 상승세를 보이고 있다.