

IFRS 도입에 따른 해운업계 부채비율 상승 우려 정기용선 리스로 분류, 해운업계 심각한 우려 표명

내년부터 도입되는 국제회계제도(IFRS)와 관련해 IFRS에 적용되는 회계기준상 리스개념의 모호성으로 인해 해운업계의 정기용선(BBCHP 포함)의 경우도 리스거래로 분류돼 논란이 일고 있다.

정기용선이 리스거래로 분류될 경우 해운업계의 리스부채를 증가시키면서 전체적인 부채비율을 급상승시키면서 투자여력 약화 등 재정적 위기가 올 수 있다는 분석이다. 또 선박가격의 변동에 능동적으로 대응할 수 있는 용선계약의 효과를 무력화시킬 수 있는 것으로 파악되고 있다.

이 때문에 최근 한국선주협회(회장 이진방)는 이 문제와 관련한 대책회의를 갖는 등 IFRS에 정의되고 있는 리스개념의 명확화와 정기용선을 리스거래에서 제외시키는데 총력을 기울이고 있다.

IASB은 이같은 내용을 담은 ED(Exposure Draft:Leases)를 공표했으며, 국제회계기준위원회(IASB)는 2010년 12월 15일까지 의견을 수렴해 2011년 6월에 새로운 기준서를 발표할 예정이다.

ED를 공표한 이유는 금융리스와 운용리스 분류를 제거함으로써 리스에서 발생하는 현금흐름에 대한 비교가능성을 높이고 이용자에게 유용한 정보를 제공하기위한 것으로, 모든 리스 계약에 따른 자산 및 부채를 재무상태표에 인식하기 위한 새로운 리스회계기준 개발했다.

현재 리스는 금융리스(BBCHP..소유권취득)와 운용리스(BBC..소유권 미취득)의 두 가지 범주로 분류되는데, 리스가 금융리스로 분류되면 자산과 부채를 재무상태표에 인식하고, 운용리스로 분류되는 경우 리스이용자는 자산과 부채를 인식하지 않고 리스기

간 동안 지급리스료를 비용으로 인식하고 있다.

현행 IFRS의 이러한 접근방법은 운용리스와 달리 금융리스는 자금을 차입해서 자산을 구입하는 것과 유사하기 때문에 재무상태표에 인식되어야 한다는 가정에 근거하고 있다.

우리해운업계는 화물운송계약에서 선주가 유익적 위험과 효익을 부담하고 있어 이는 지정된 화물의 운송을 목적으로 하는 운송용역계약이므로 자산 사용권으로 볼 수 없다면서 리스거래가 아닌 용역의 제공으로 보아야 한다는 입장이다. 따라서 정기용선, 스팟용선 등의 경우 리스기준서에서 적용제외돼야한다는 주장이다.

정기용선계약이 리스요소를 갖지 않는 이유에 대해서는 ▶자산 사용을 통한 선사의 경제적 이익은 선주의 용역제공을 통해서만 실현 가능하고 ▶선주가 자산의 운영통제권 보유하고 있으며, ▶용선료의 지불은 선주의 실적에 기반하고 있으며, ▶특정 선박 지정이 지정 자산의 요구를 의미하는 것은 아니며 ▶정기용선계약을 사용하는 목적은 변동성이 큰 해운시장에서 사선보유에 따른 위험을 회피하는 것이라는 점을 들고 있다.

여기다 영국법에서 표준 정기용선계약은 운송서비스계약으로 이해되고 있다는 점을 들고 있다.

선주협회 황영식회장은 "국제회계기준원은 정기용선(TC), 스팟용선까지 리스로 분류하는 것은 문제가 있다는 것이 업계의 입장"이라고 밝혔다.

한국선주협회, 12개 회원사 신규가입

(주)농협물류 포함 회원사 193개사로 증가

(주)농협물류를 비롯한 12개 외항해운업체가 최근 한국선주협회(회장 이진방) 회원으로 가입, 회원 자격을 취득하였다.

이로써 한국선주협회 회원사는 종전 181개사에서 193개사로 늘었다. 한국선주협회 회원수는 지난 2000년 33개사에서 2002년 41개사, 2004년 50개사, 2005년 64개사, 2006년 92개사, 2007년 129개사, 2008년 164개사로 해운시황이 크게 호전된 지난 2003년 하반기 이후 급격히 증가했다.

이번 회원에 가입한 회원사는 (주)농협물류를 비롯하여 (주)도리코, (주)티피아메가라인, (주)인트란스, 포세이돈용선(주), 세진마리타임(주), 유니코로지스틱스(주), 유진해운(주), 인피세스해운(주), 점프제이차용동화전문(유), 선라이즈쉬핑(주), (주)가나마린 등이다.

세부적으로 살펴보면 (주)농협물류(대표 김병훈)는 자본금 322억7,560만원에 1만6,405G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며 2010년4월 국토해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 외항화물 운송사업뿐만 아니라 화물자동차 운송사업, 복합운송주선업, 해운대리점업, 해운중개업, 창고업 등을 겸하고 있다.

이어 (주)도리코(대표 강석권)는 자본금 10억원에 4만3,806G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 금년 9월 국토해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 이 회사는 내·외항운송사업, 해운대리점, 선박관리업, 무역 및 중개업 등을 겸하고 있다.

(주)티피아메가라인(대표 최병준)사는 자본금 10억원에 4만1,986G/T 벌크선 1척을 보유하고 있

으며, 금년6월 국토해양부로부터 외항부정기화물 운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 해상운송업, 예·부선업, 화물운송업, 하역업, 장비임대업 등을 겸하고 있다.

(주)인트란스(대표 김종엽)사는 자본금 10억원에 3만6,559G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 금년 3월 국토해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 해상화물운송업, 선박대여업, 해운 경영자문 및 컨설팅 등을 겸하고 있다.

또한, 포세이돈용선(주)(대표 박영권)은 자본금 10억원에 3만6,238G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 금년3월 국토해양부로부터 외항부정기화물 운송사업 등록증을 취득했다. 이 회사는 외항화물 운송사업을 바탕으로 해운중개업, 무역중개업, 선박매매업 등을 겸하고 있다.

세진마리타임(주)(대표 박근혁)은 자본금 10억원에 1만8,044G/T급 석유제품운반선 1척을 보유하고 있으며, 금년3월 국토해양부로부터 외항부정기 화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 해상화물 운송업, 해운 대리점업, 해운 중개업, 선박 관리업, 자동차운송 알선사업 등을 겸하고 있다.

유니코로지스틱스(주)(대표 박형주)는 자본금 10억원에 1만7,433G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 금년5월 국토해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 국제복합운송주선업, 해운대리점업, 창고업, 등을 겸하고 있다.

유진해운(주)(대표 장 만)은 자본금 10억원에 1만 1,481G/T 벌크선 1척을 보유하고 있으며, 금년8월 국토해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 국내외 화물운송업, 해운 중개



업, 선박 용선업, 선원, 선박관리업, 국내외 여행주선업 등을 겸하고 있다.

인피쎬스해운(주)(대표 원두철)은 자본금 10억원에 5,546G/T 케미컬선 1척과 4,627G/T 탱커선 1을 보유하고 있으며, 금년 10월 국토해양부로부터 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 이 회사는 선박 대여업, 선박 관리업, 선박 수리업 등을 겸하고 있다.

점프제이차유동화전문(유)(대표 권기태)은 자본금 1천만원에 9,665G/T 일반화물선 1척을 보유하고 있으며, 금년 5월 국토해양부로부터 선박대여업 등록증을 취득했다. 동사는 선박대여업 이외에 유동화

자산의 관리, 운용 및 처분사업 등을 겸하고 있다.

선라이즈쉬핑(주)(대표 김지훈)은 자본금 74억원에 5,546G/T 석유제품운반선 1척을 보유하고 있으며, 금년 10월 국토해양부로부터 선박대여업 등록증을 취득했다. 이 회사는 국제물류주선업, 해운중개업, 선박대여업, 안전관리대여업, 보관 및 창고업 등을 겸하고 있다. (주)가나마린(대표 정기웅)은 5억원의 자본금에 4,519G/T 냉동운반선 1척을 보유하고 있으며, 금년3월 국토해양부로부터 수산물운반 외항부정기화물운송사업 등록증을 취득했다. 동사는 수산업, 수산물판매업, 선원알선업, 선원송출업, 선박관리업 등을 겸하고 있다.



전국해양산업총연합회 이사회 개최 2010년 사업실적 보고 및 2011년 중점사업 심의

전국해양산업총연합회(회장 이진방)는 11월18일 부산에서 2010년도 제2차 이사회를 개최하고 올해 사업추진실적을 보고받은 뒤 2011년 중점사업 추진 방향을 심의했다.

이진방 회장주재로 열린 이날 이사회에서는 먼저 사무국으로부터 바다사랑음악회 결과를 비롯하여 천안함 유가족 성금지원, 제15회 '바다의 날' 기념 마라톤대회 개최결과, 제2회 대한민국 해양영토 대장정결과, 제2회 Motor Vessel Show 결과 등을 보고 받고 이를 승인했다.

이어 이사회에서는 2011년 중점추진사업을 심의했다. 특히 해양산업에 대한 대국민 이미지 개선과 소외계층에 온정을 나누기 위해 바다사랑 나눔 행사 개최를 추진키로 했다.

또한, 해양금융 전문기관 설립 촉구를 위한 국회 결의안 채택을 추진하고 해양산업 육성 당위성에 대한 공감대 조성을 위해 정부 및 국회 대상 정례간담회 개최를 추진키로 했다.

이 날 이사회에는 이진방 회장을 비롯하여 한국선급 오공균 회장, 한국항만물류협회 김진곤 회장, 한국선박관리업협회 정영섭 회장, 한국예선업협동조합 장갑순 이사장, 한국해기사협회 민흥기 회장, 한국검수검정협회 이상철 회장, 한국해양수산연수원 강신길 원장, 한국도선사협회 이현식 사무, 해양환경관리공단 손현규 본부장, 총연합회 김영무 사무총장 등이 참석했다.

선협, 소말리아 해적피해 방지대책 국회세미나 개최

해적피해 방지를 위한 공감대 형성 및 대응책 논의



한국선주협회는 지난 11월12일(금) 국회도서관 소회의실에서 국회 국방위원회 소속 송영선(미래희망연대)의원 주최, 한국선주협회 주관으로 「소말리아 해적피해 어떻게 막을 것인가?」를 주제로 한 정책토론회를 개최하였다.

토론회를 주최한 송영선 의원은 인사말을 통해 해적의 위협에 대한 대응 업무가 여러 부처에 기능이 분산되어 있는 등 아직 개선할 점이 많다고 지적하였으며, 한국선주협회 이운재 부회장은 추사를

통해 더 이상 해적피해가 발생하지 않도록 범세계적인 공감대 형성과 함께 국제사회의 근본적이고 강력한 대응이 필요하다는 입장을 피력하였다.

첫번째 주제발표에 나선 현대상선의 이택규 상무는 실제 소말리아를 통항하는 선사입장에서 피해 최소화를 위해 통항일정, 항로 등 사전협의는 물론 해군호송참여, 민간사설 요원의 동승이 필요하다는 입장을 전달하였다.

두번째 주제발표에 나선 청해부대 2진 김승우 부



대장은 아덴만에서의 선박 호송 실적 과 해적 현황에 대한 심층적이고 현실적인 발표를 진행하였다.

이어 지정토론자로 나선 KBS 이영풍 기자는 청해부대 추가 파병의 필요성은 언급할 필요도 없으며, 현 시점에서는 증파를 논의해야 하는 상황이며, 또한 청해부대가 해적 행위자를 체포하여 국내에서 처벌할 수 있는 기반을 조성해야 한다는 입장을 강력하였다.

전국해상산업노동조합연맹 방동식 위원장은 이영풍 기자의 의견에 덧붙여 삼호드림호 사례에서 볼 수 있듯이 큰 합의석방금 지급에 따라 우리나라 선박이 해적들의 주요 타겟이 된다는 점에 주목해야 하며, 이에 대한 정부의 강력한 대책마련과, 우리나라 선원들이 소말리아 해역에서 통항을 거부하는 불상사가 발생하지 않도록 정부와 업계의 적극적인 선원보호 조치를 촉구하였다.

이후 국토해양부 추교필 과장 및 외교통상부 강

석희 과장은 정부의 추진사항에 대한 간략한 브리핑이 있었다.

마지막으로 송영선 의원은 파병연장 동의안이 당연히 국회를 통과할 것으로 판단하는 것은 잘못된 생각이며, 현재 국회에서는 동의안 통과가 불투명한 상황으로, 금번 토론회에 모인 사람들 모두가 느끼는 필요성에 대해 국민들과 다른 국회의원들이 공감할 수 있도록 적극적인 협조와 노력이 필요한 시점임을 강조하였다.

금번 토론회에는 100여명의 해운업계 담당자들 뿐만 아니라 정부부처 각계의 관계자 등 총 200여 명이 참석하였으며, 특히 원유철 국방위원장, 노철래의원, 김옥이 의원, 이경재 의원, 이용경 의원, 김을동 의원, 정의화 국회부의장, 장광근 의원이 동토론회에 참석하여 파병연장 동의안 채택에 의견을 같이하였다.

제8차 ASF 회장단회의 사무국 운영방안 협의 ASF 사무국 운영비용 분담 방안 및 업무 추진 방향도 논의

한국선주협회(회장 이진방)는 11월11일 싱가포르에서 7개국 ASF 회원 선협 회장 및 사무국장과 ASF 사무국직원이 참가한 가운데 ASF운영비용 분담방안 및 업무추진 방향 등을 협의하였다.

협의결과, ASF사무국 운영비용 분담방안으로 연간 분담금의 60%는 6개 회원국(한국, 일본, 중국, 대만, 홍콩, 아세안연합 선협)에서 균등분담하고 나머지 40%는 그 외 2개(호주, 인도 선협)를 포함한 8개국이 균등분담하는 것에 합의하였다.

그리고 2011~13년 업무추진방향에 대해 참가자들은 국제사회에서 ASF의 보다 적극적인 활동을 통해 아시아 목소리가 적극 반영되도록 노력할 것을 결의하였다. 이를 실행하기 위해 홍콩선협은 ASF위상 제고를 위해 정부간 회의 참석을 적극 실시하고 APEC 교통실무자회의 참여하여 아시아선주들의 입장을 적극 반영하고 각 소위원회에 속한 전문가들이 ASF를 대표하여 국제/지역간 회의에 참석할 수 있도록 제안하였다.

향후 타 단체와의 업무협조와 관련하여 ASF는 ICS(국제해운회의소) 집행위원회에서 ASF의 입장을 피력하기 위해서 각 회원국의 해운정책 및 규제, 세제, 선원수요 등 관련 자료 정보공유를 강화하기로 하였으며, 이외에도 ACS(아시아선급협회), ISRA(국제선박재활용협회), RT(국제해운민간단체) 등과의 협력을 강화해 나가기로 합의했다.

기타 단체로는 스리랑카의 Hemas Group이 ASF 가입을 희망하였고 선협 단체가 아닌 Brunei 또한 FASA 회원국이 되길 희망하였다.

이밖에도 싱가포르해사재단(SMF)에서는 싱가포르

르선박매매계약서(SSF) 양식을 개발하여 ASF에 소개하였다. 싱가포르해사재단은 ASF가 본 계약서에 대한 소유권을 보유하길 희망하였고 이는 ASF의 위상 제고뿐 아니라 별도의 수입 창출효과도 기대된다고 알렸다. 싱가포르는 그동안 본 양식 개발을 위해 BIMCO와 장기간 동안 협력해왔고 최근 일본, 상해, 홍콩 및 대만에서 관련 설명회를 개최하였으며, 현재 최종 마무리 단계 상황이라고 언급하였다. 이에 대해 우리협회는 동 안건을 ASF 차원에서 논의하는 것은 시기 상조이며 각 선협 재량에 따라야 한다고 주장하였고 ASF의장은 2차 홍보설명회를 마치고, 각 회원국에서 SSF에 대해 면밀히 검토한 후 재 논의할 것을 제안하였다.

마지막으로 향후 ASF의 운영계획에 대해서는 다음 ASF는 2011년 5월23~25일 인도네시아 발리에 제20차 ASF가 개최 예정이며 총회형식과 관련하여 공식만찬은 주최측 재량에 따라 총회 전 또는 이후에 개최하고 총회 개최시기는 타 국제단체 일정을 감안하여 조정하기로 합의하였으며, 총회 1-Session은 ASF 내부문제에 관한 사항을 논의하고, 2-Session은 국제해운민간단체 간담회와 같이 타 단체와 논의하는 자리를 가질 예정이다.

또한, 기존까지는 공동성명서를 발표했으나, 앞으로는 보도자료로 대체하기로 하였고, 총회는 회원국간 관계형성 및 친목도모에 좋은 기회이며, 현재 진행방식은 적절하다고 판단하여 추후 총회 진행방식은 홍콩에서 개최된 19차 총회와 같은 형식으로 당분간 진행될 예정이다.



섭협, ASF 해운경제검토위원회 경쟁법 개정 우려 표명 해운시황 및 독점금지법제도 등 주요이슈관련 토의

한국선주협회(회장 이진방)는 지난 11월30일 일본 오키나와에서 개최된 ASF 해운경제검토위원회(SERC) 중간회의에 참가해 해운시황 및 주요 해운 이슈에 관한 다양한 협의를 하였다.

우리측에서는 SERC 수석부회장이인 한진해운 김영민 사장과 현대상선 이석동 상무가 참석하여 선주협회의 의견을 전달하였다.

동 회의에서 도출된 해운시황에 대한 주요내용으로는 세계경제의 경우 지난 2009년 겪었던 마이너스 GDP성장과 글로벌 물동량 감소라는 최악의 상황에서 벗어나 회복기조를 보이고 있으나 미국 주택경기 침체 및 유로존의 국가부도위험은 여전히 상존하고 있는 것으로 나타났다. 이러한 환경속에서 중국, 인도 및 베트남과 같은 신흥국들의 강한 경기회복세가 세계 경제 성장의 핵심역할을 할 것으로 기대된다고 참가자들은 강조하였다.

선종별로 살펴보면 드라이벌크 해운시황은 여름 시즌까지 중국의 철광석 가격 급등과 철강수요 감소로 침체에 빠졌으나 하반기이후 안정세를 찾아가는 양상을 보이고 있는 것으로 나타났다. 그러나 2010년부터 도입된 분기별 철광석 가격협상제도가 시황의 변동성을 야기하여 철광석 시장의 침체를 불러온 것으로 분석되고 있다. 향후 드라이벌크 시황은 5~10년간 꾸준한 물동량 증가가 예상되며 공급 측면에서 신조선 발주 취소 및 인도일정 연기가 선행된다면 2013년부터 선복균형에 도달할 것으로 전망되고 있다.

탱커선 해운시장은 선진국들의 수요침체로 인해 원유와 석유제품 물동량 모두 침체에서 회복되지 못하고 있다. 그러나 세계경제의 회복과 단일선체 유조선 퇴출 가속화, 장거리항해 증가 및 유류저장

시설 증가 등으로 단기적인 시황 개선이 기대되며 이와 동시에 해상 유류저장시설로 사용되던 VLCC의 운항과 신조선 인도증가는 시황하락의 위험요소로 상존하고 있는 것으로 나타났다.

정기선 해운시장은 지난 2009년 약 150억달러의 손실에서 벗어나 기대 이상의 물동량 회복과 수급 상황이 균형을 이루면서 안정세를 찾고 있는 것으로 나타났다. 참석자들은 태평양과 아시아역내 항로의 2011년 물동량 증가율을 당초 예상치보다 소폭 상향 전망하는 등 정기선 시황의 밝은 전망을 내놓았다. 2010년 1~9월간 아시아역내항로 물동량은 신흥국들의 사회간접시설 구축 증가와 ASEAN국가들의 자유무역확산으로 전년동기대비 11.3%의 증가세를 기록했고 2010년 1~8월까지 태평양항로는 전년동기대비 두 자리 수 물동량 증가를 기록했으나, 미국의 소비자신뢰지수 하락 및 부동산 가치 하락, 실업률 증가는 당분간 지속될 것으로 예상되고 있다.

독점금지법제와 관련하여 SERC는 해운산업 발전을 위해 독점금지법 적용제외가 지속되어야 한다는 입장을 강조하였고 싱가포르에서 추진중인 독점금지법 면제규칙의 5년 연장(안)에 대해 적극 지지를 표명하였다.

그리고 회원국들은 2010년 초에 발생한 컨박스 부족현상의 재발을 방지하기 위해 회주와의 협력강화가 필요하다는 것에 대해 의견을 공감하였다.

한편 참가자들은 국제회계기준(IFRS) 도입에 따른 변화중에 리스에 대한 정의가 명확치 않아 정기용선계약 체결시 문제점을 야기할 수 있음을 우려하여 '정기용선'이 리스기준에 포함되지 않도록, 각 협회 차원에서 적의 조치키로 합의하였다.

선협, 적하목록 사전제출제도 도입 설명회 개최

수출입화물 적하목록 선적 24시간 전 제출 의무화



한국선주협회(회장 이진방)은 지난 11월 22일(화) 협회 대회의실에서 선사 및 업계 관계자들을 대상으로 적하목록 사전 제출제도 도입 설명회를 개최하였다.

적하목록 사전제출제도는 물류보안 강화를 위한 핵심수단으로서 이미 미국과 EU에서 관세법 개정을 완료하고 시행중이거나 예정이다.

우리나라 또한 세계관세기구(WCO)가 2005년 6

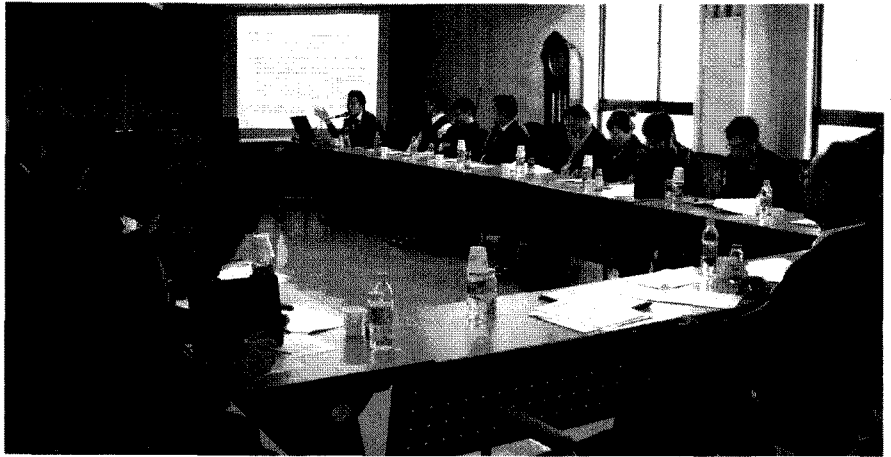
〈 적하목록 제출시기 〉

구분		현행	개정
해상	수입	<ul style="list-style-type: none"> •(원칙) 입항 24시간전 •(중국 등 근거리) 입항전 	<ul style="list-style-type: none"> •(원칙) 적재 24시간전 •(중국등 근거리) 적재항 출항전 •(벌크화물) 입항 4시간전수출
	수출	<ul style="list-style-type: none"> •(원칙) 적재전 •(미국행) 적재 24시간전 •(중국등 근거리) 출항익일 24시 	<ul style="list-style-type: none"> •(원칙) 적재 24시간전 •(근거리) 적재전, 출항 30분전 최종 마감 •(벌크·환적화물) 출항전항공수입
항공	수입	<ul style="list-style-type: none"> •입항전 	<ul style="list-style-type: none"> •(원칙) 입항 4시간전 •(근거리) 적재항 출항전 •(특송화물) 입항 1시간전 수출
	수출	<ul style="list-style-type: none"> •출항 익일 24시 	<ul style="list-style-type: none"> •적재전, 출항 30분전 최종 마감

* 근거리 : 일본,중국,홍콩,대만,러시아,극동지역



월 정식 채택한 SAFE Framework에 이행합 의서를 제출하여 적하 목록의 사전신고 및 세관간 통관자료 교환, 수입국의 합리적 요구에 의한 수출국 세관의 검사대행등을 합의하였다.



적하목록 사전 제출 제도 도입에 따라 향

후 세관 및 수출입물류관계자의 업무프로세스의 예측가능성과 신속성을 높여 무역원활화와 무역 안전이 동시에 확보 가능할 전망이다.

동 제도 도입으로 수출측면에서는 국내 무역관행을 Global Standard에 적합하게 변화시킬 수 있으며 원산지 세탁, 위조상품 등 불법·불공정 무역으로부터 우리 제품과 국가 신뢰도 제고를 확립할 수 있게 된다. 그리고 수출물품의 선적정보를 선적 전에 입수함으로써 실제 선적되는 수출물품에 대한 검사를 통해 바뀌치기 등을 통한 불법수출·부정환급을 효과적으로 차단할 수 있게 된다.

수입측면에서는 적하목록에 대한 충분한 심사시간을 확보함으로써 세관 위험분석의 정확도 제고 및 우범 수입화물에 대한 통제는 강화하되 선의의 검사 선별화물은 최소화되고 정상화물은 보세운송 절차 또는 보세창고 반입 없이 하선 즉시 반출함으로써 물류비 절감효과가 발생하게 된다. 그리고 해

외 출항지에서 선사가 취합한 적하목록을 인터넷으로 제출하게 함으로써 국내 포워더의 적하목록 작성 부담이 해소되며 전송·중계비용 등 무역비용 절감이 기대된다.

적하목록 제출시기는 WCO SAFE Framework의 권고기준을 원칙으로 하되, 세관 위허관리 목적을 저해하지 않는 범위 내에서 선사·항공사 등의 시행 가능성 등을 고려하여 결정하게 된다.

적하목록 사전제출제도 국내 시행시기는 물류당사자의 무역관행 개선, 전산시스템 구축 등 준비기간을 고려하여 실제 시행시기에 충분한 유예기간을 부여할 예정이다.

특히 해상 수입화물의 경우 현행 입항 기준을 유지하되, 선적기준 적용은 EU, 중국등의 시행추이를 고려하여 추후 공지 후 적용할 계획이다.

〈 제도 시행시기 〉

구분		시행일
항 공	수 출	'11. 7. 1
	수 입	'11. 7. 1
해 상	수 출	'11. 7. 1
	수 입	관세청장이 별도 정하는 날(추후 공지일)

한국선주협회, 제3회 보험법제실무회의 개최

해적발생 위험분석 및 해적보험관련 정보제공



한국선주협회(회장 이진방)는 12월7일 선주협회 대회의실에서 선사 보험법제 담당자 20여명을 대상으로 제3차 보험법제실무회의를 개최하였다.

이날 회의에서는 현대해상 김남현 과장이 해적발생에 대한 위험분석 및 납치 및 Ransom보험에 대한 자세한 설명이 있었다.

발표의 주요내용을 살펴보면 전 세계 해적사고는 2008년부터 급증하기 시작하여 2008년 293회의 해적공격이 발생하는 등 2007년 대비 666%의 피해가 급증한 것으로 나타났다. 2009년에는 공격지역이 소말리아해역에서 아덴만까지 확대되었고 총 340차례의 해적공격이 발생한 결과 선원4명이 사망하기도 하였다. 2010년 상반기에는 공격지역이 홍해와 인도양 1000마일 해역까지 확대되었지만 공격사례는 각국 정부의 군함파견 노력등에도 불구하고 194건이 발생하며 여전히 진정되는 양상을 보

이지 못하고 있는 것으로 나타났다.

해적들은 주로 15kts 이하 벌크선과 같은 느리고 작은 선박을 주로 공격대상으로 삼고 있으며 8m 이하 견현을 보유한 선박이 가장 위험한 것으로 분석되었다.

해적들의 공격방법은 주로 원양어선을 나포하여 모선으로 사용, 각 5~16명의 무장해적이 탑승한 1~3개의 쾌속정을 이용해 공격을 하는 것으로 나타났다.

해적피해 발생지역은 아덴만해역이 전체 공격의 50%이상을 차지하며 가장 많았고 소말리아와 인도양 해역이 다음으로 해적사고가 빈번하게 발생하였다.

특히 2009년에는 인도양지역 문순기간이 끝나는 4~6월, 9~11월에 공격사례가 증가하였으며, 이는 모선을 이용한 대양까지 나갈 수 있는 해상날씨에 따라 변동하고 있는 것으로 추정되고 있다.



〈 국내선박 소말리아 나포 사례 〉

나포일자	선박명	한국인 선원수	나포기간	구출여부
2006.4.4	동원수산 / 동원호 628호	28명	117일	구출완료
2007.5.15	원양어선/마부노 1,2호	4명	173일	구출완료
2007.10.28	일본국적/골든노리호	8명	45일	구출완료
2008.9.10	J&J Trust/브라이트루비호	8명	37일	구출완료
2008.11.15	일본국적/캠스타버니스호	5명	88일	구출완료
2010.1.2	E사/Asian Glory호	- 명	150일	구출완료
2010.4.5	삼호해운/삼호드림호	8명	216	일구출완료
2010.10.9	금미수산/금미305호	2명	58일	나포중

해적에 의해 선박이 나포될 경우 주로 선박의 종류, 국적, 화물의 특성에 따라 다르지만, 실제 선사에 요구하는 금액은 평균 USD 3백만~3천5까지 금액을 요청 후, 선사의 Negotiator와 협의하여 금액을 협상하여 평균 USD 3~5백만달러 수준으로 몸값을 결정하고 있다. 그러나 최근 삼호드림호의 경우 역대 최고 몸값이 900만달러를 지급하며 기존 몸값을 크게 상회하기도 하였다.

나포기간의 경우 2008년 이전까지만 해도 최대 3개월을 넘기지 않았지만 소말리아지역의 해적 나포경험이 축적되면서 2010년 최장 7개월 이상 초과하는 경우도 발생하고 있는 것으로 나타났다.

최과장은 이와 더불어 Claim 발생시 선박구출관련 능동적인 주체 및 경험이 선사들이 부족하고 Ransom 현금화 부담 및 전달시 위협에 노출될 확률이 높으므로 꼭 인질과의 통신후 컨설팅 업체, Negotiator, 변호사를 선임하여 이를 통한 Ransom협상을 진행할 것으로 당부하였다. 또한 상기업체들을 통해 Ransom전달 방법을 협의하여 실제 Ransom 선박인도후 GA(공동해손)혹은 분담비용을 변호사와 협의 후 산정하고 이후 Hull, War

및 P&I와 분담금 협의를 진행하는 것이 가장 효율적인 절차와 방법이라고 강조했다.

또한 선사가 선박나포시 준비해야할 금액으로 몸값금액(Ransom) 3~4백만\$, 사고전담 컨설팅사 보수 및 비용 30만~35만\$/week 그리고 추가비용으로 억류자수송비 35만~100만\$, 법률자문 10~15만\$, 선원임금 20~35만\$, 통신장비 4~6만\$, 통신컨설턴트 10~12만5,000\$ 그리고 그 외 정신과치료, 치료비, 연료비 등 다양한 금액이 소요되는 것으로 나타났다.

이렇게 선사의 비용부담이 가중되면서 기존의 전통적 해상보험 종목이 아닌 별개의 해적특화 보험이 출시되고 있으며 국내에서도 2008년 9월 한국국적 화물선 나포로 인하여 대형선사를 중심으로 별도 K&R(해적보험)가입을 시작하고 있으며 중소형 선사는 아덴만해역 통항시 Single Transit형태로 가입하고 있고 대형선사는 Fleet형태로 연간 보험형태로 보험을 가입중인 것으로 파악되고 있다.

따라서 선사들의 해적 위협리스크 분산을 위한 해적보험 가입률을 향후 지속적으로 증가할 것으로 예상되고 있다.

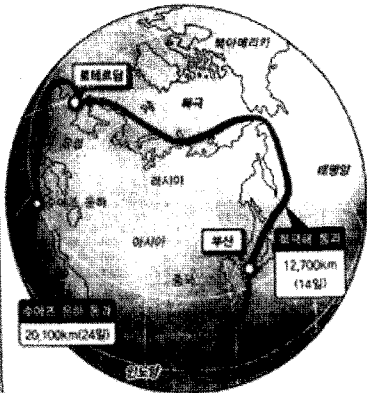
선협, 2011년 초등학교 교과서 수록 내년 초등학교 6학년 1학기 국어교과서 수록

가 신문사 **꿈의 북극 항로, 개척의 달 올린다**
 운항 시간 거의 절반 단축, 선박 안전 확보가 과제

꿈의 항로로 불리는 '북극 항로'가 과연 열릴 수 있을까? 최근 지구 온난화에 따른 해빙으로 5~10년 사이에 북극 항로가 열릴 것으로 예상되면서 다시 주목을 받고 있다. 특히, 민간 기업에 이어 정부도 북극 항로 추진에 적극적으로 나선다는 방침이어서 관심이 급격히 고조되고 있다.

북극 항로가 열릴 경우, 기존 부산항~수에즈 운하~로테르담 간의 항로인 2만 100킬로미터 구간(24일 소요)에 비하여 부산항~북극해~로테르담 간의 항로는 1만 2천700킬로미터(14일 소요)로 크게 단축된다. 운항 기간이 크게 단축되는 만큼 화물을 인도받는 기간이 짧아지고 물류 비용도 대폭 줄어든다. 정부와 업계가 공통적으로 북극 항로에 관심을 가지는 것도 이 항로로 인한 경제적 이익 때문이다.

부산-로테르담 항로 비교



그러나 국토해양부는 단기간에 북극 항로 개척을 기대하는 것은 성급한 일이라며 중·장기적 사업으로 설정, 추진하겠다는 입장이다. 상선 업계의 이익을 대변하는 선주 협회도 “북극 항로가 경제성이 돋보이는 것은 사실이지만 선박 안전 대책이 우선 확보되어야 한다.”라는 반응이다.

한국선주협회(회장 이진방)가 내년 3월부터 초등학교 6학년 1학기 국어 교과서에 실릴 예정이다.

초등학교 교과서에 실리는 내용은 해운과 항만업계를 출입했던 부산일보 이주환기자(현재 정부 부장대우, 국회출입)가 지난 2008년 3월17일자 해양수산면 머리기사 ‘꿈의 북극 항로, 개척의 달 올

린다’는 제하의 기사로 초등학교 6학년 1학기 국어 교과서(듣고 말하고 쓰기)에 수록될 예정이다.

이 교과서는 교육인적자원부 초·중등교육정책과 ‘초등학교 국정국어 교과서 개발연구사업’ 및 2010년 개정 국어과 교육과정에 따라 서울교대, 한국교원대 국정도서 국어편찬위에서 연구개발 중이며, 2011년 3월부터 전국 모든 초등학교에서 사용될 예정이다.

교과서 등재 기준은 초등생들의 세계관 및 인생관 형성에 많은 영향을 미치는 만큼 교육목적에 적합하고 소재와 주제가 건전해야하며 표현 및 표기가 우리말 어문규정에 맞는 등 가장 모범이 되는 문장이어야 한다.

이주환부장은 “현재는 해운업계를 떠났지만, 북극항로기사와 선주 협회 등이 초등학교 교과서에 실린다는 점에서 회사와 개인적으로도 영광스럽고, 해운업계를 홍보하는데도 상당한 도움을 줄 것으로 기대

한다”고 기뻐했다.

선주협회 양홍근이사도 “과거 초등학교 사회교과서에 선주협회 명칭이 잠시 실린 적은 있었지만, 현재는 없다”고 밝히고, “이번 교과서 등재로 북극항로는 물론 선주협회 위상과 해운업계 홍보에 크게 기여할 것으로 예상된다”고 기대했다.



KMI, 해운시장 선박과잉 문제 등 변동성 확대 전망 선사들의 운항비 절감 및 선박계선 등 자구 노력 강조



한국해양수산개발원(원장 김학소)은 지난 11월25일 한국경제신문사 다산홀에서 '2011 세계해운전망'이라는 주제로 세미나를 개최하고, 2011년 해운시황을 전망했다.

이날 김우호 한국해양수산개발원(KMI) 해운시황 분석센터장은 향후 해운시황은 초대형선을 확보한 선사들의 원가 하락에 따른 경쟁력 우세가 예상되며 컨테이너 시장의 과점 현상이 심해질 것이란 분석이 제기됐다. 또한 건화물선 시황은 선박과잉 문제가 지속될 것으로 전망됐으며 유조선 시황은 2010년 대비 약세가 지속될 것으로 전망됐다.

세부적으로 김우호 센터장은 오는 2011년 컨테이너 물동량 수요를 전년대비 10.9% 증가한 1억 5,300만TEU를 전망하며 특히 북미항로 및 유럽항로의 해상물동량이 눈에 띄게 증가할 것이라고 내

다봤다.

이 같은 전망 배경에는 최근 주요국의 산업생산이 지난 2009년 하반기부터 상승세로 반전한 이후 2010년 9월까지 플러스 성장세가 지속되는 등 물동량 증가세에 호전요인으로 작용했고, 주요국의 경기 회복이 더디지만 진전될 것으로 예상됨에 따라 세계 해상물동량의 증가세는 유효할 것으로 전망했다.

또한 오는 2011년 북미항로 물동량을 2,230만TEU로 예상하며 전년 대비 9.3% 증가 전망과

함께 유럽항로 물동량은 1,910만TEU로 전년 대비 10.4% 증가를 예상했다.

이 같은 수치는 북미항로 물동량의 경우 지난 2007년에 기록한 사상최고치인 2,110만TEU를 훨씬 상회하는 것이다.

공급측면에서는 올해 세계 컨테이너선 공급 규모는 전년대비 9.6% 증가한 1,413만3,000TEU로 예상했으며 2011년에는 2010년 대비 6.5% 증가한 1,504만7,000TEU로 전망했다.

이에 김우호 센터장은 "이러한 공급증가는 향후 1~2년 수요증가 속도보다 작아 수급적인 측면에서 부담이 적어질 것으로 예상된다"고 밝혔다.

아울러 "계선량이 시황회복에 따라 상당부분 감소했기 때문에 오는 2011년 계선량은 시장에 큰 부

담으로 작용하지 않을 것”으로 예상했다.

수급상황을 고려해 볼 때 원양항로의 경우 2010년 하반기 이후 원만한 상승세를 보일 것으로 전망했다. 근해항로의 경우 동남아, 한중항로의 완만한 상승세를 보일 것으로 예상했다.

이날 김우호 센터장은 “초대형선을 확보한 선사들의 원가 하락에 따른 경쟁력 우세가 예상된다”며 “컨테이너 시장의 과점 현상이 심해질 것”으로 전망했다.

이와 함께 초대형선을 이미 확보한 선사들의 과점적 시장 장악이 더욱 빨라질 것으로 보이며 규모의 경제 확보로 이들 선사의 비용이 크게 절감될 것으로 예상했다.

또한 감속운항 전략은 위기 이후 선사들의 새로운 선대 운영 전략으로 평가받고 있고, 이 같은 감속운항도 대형선을 투입하는 선사에 유리하게 작용할 것으로 내다봤다.

이에 따라 향후 컨테이너 시장은 초대형선 확보 선사들을 중심으로 집하경쟁이 치열해질 것으로 보이며 이들 선사를 중심으로 한 과점적 성격이 더욱 강해질 것으로 예상된다.

이에 김우호 센터장은 “향후 초대형선 확보 여부와 이에 따른 선대 운용 전략을 적절히 추진하는 전략을 구상할 것”을 주문했다.

건화물 시장의 경우 김우호 센터장은 2011년 이



후 건화물선의 물동량은 견고하게 증가할 것으로 전망했다.

특히 중요 화물의 증가세에 힘입어 건화물선 전체 물동량은 2001년~2007년 연평균 증가율 5.8%를 상회하여 2011년에는 6.2% 증가세를 보일 것으로 예상했다.

하지만 각 선형별 신조 인도량은 향후 2년간 최소 9.7%에서 최대 26.6%에 이를 것으로 전망되어 공급압박이 상당할 것으로 판단했다.

구체적으로 케이프사이즈 선형의 경우 2011년 기존 선대의 26.6%가 인도될 예정으로 선박 과잉 문제가 지속적으로 제기될 것으로 보인다.

파나마스 선형도 2011년 기존 선대의 20.5%가 인도될 전망이며 핸디막스의 경우 2011년 기존 선대의 18.3%가 인도될 전망이다.

또한 김우호 센터장은 “과잉 선박량의 흡수효과를 발휘한 항만채선 문제는 내년에도 지속될 것”이라고 밝혔다.



이에 대해 “최근 호주 항만의 체선이 일시적으로 완화되기는 했지만 지속적인 처리량 증가로 항만체선 문제가 구조적으로 해결되기 힘들 것으로 분석된다”며 “브라질 및 중국 또한 항만시설 부족에 따른 항만적체는 지속될 것”으로 판단했다.

건화물선 부문의 경우 운임시장의 안전판인 3년 용선료 시장의 안정세는 지속적으로 이어질 것으로 전망했다.

한편 이같은 건화물 시황에 대해 김우호 센터장은 “케이프 운영 선사의 경우 장기계약, 화주 확보 등을 통해 선박의 활용도를 제고하는 전략이 중요해 질 것”이라며 “반면 파나마급 이하의 선박의 경우 새로운 시장기회에 대한 선도적인 관심과 투자가 요구된다”고 밝혔다.

이날 김우호 센터장은 KMI 패널들이 오는 2011년 BDI가 연평균 약 2,500포인트를 기록할 것으로 내다봤다.

유조선 시황은 오는 2011년 VLCC는 2010년 대비 약세가 전망되며 2012년 들어서야 상승이 예상된다.

이와 관련 김우호 센터장은 “VLCC 수요 증가세에 비해 공급부담이 늘어 2010년의 회복세를 지속하기 어려울 것으로 보인다”며 “2011년 세계 석유 소비 증가세가 크게 둔화돼 VLCC 수요도 큰 폭으로 늘어나기 어려울 것으로 예상된다”고 밝혔다.

하지만 2011년 석유제품 운반선 시장은 수요증가세와 공급증가율 둔화로 안정적인 회복세를 이어갈 것으로 전망했다.

석유제품수요는 중국과 중동등 주요 지역의 정제 시설 설비가 추진되고 있는 점을 반영할 때 수요증가세는 지속적으로 증가할 것으로 전망된다.

한편 2011년 세계 원유 소비 증가세가 지속되는 가운데 신흥국의 소비가 빠른 속도로 증가될 것이

라고 전망했다. 특히 중국, 인도, 기타 아시아 국가들의 원유 수입량의 확대가 지속적으로 나타날 것으로 전했다.

이날 김우호 센터장은 “이들 국가 가운데 중국의 경우 원유 비축을 지속하는 등 장기적으로 원유수입을 늘릴 것”으로 분석했다

주제발표 이후 패널토론에서는 선사 관계자들이 직접 현장에서 느끼는 2011년도 해운시황 전망견해를 발표하였다.

먼저, 한진해운 김종현 상무는 2010년 정기선사들이 좋은 수익이 날 수 있었던 것은 선사들의 비용절감 노력과 물류기업 등 협력사의 비용절감 노력 동참에 따른 것으로 판단된다고 언급하였다. 다만 시황이 개선되면서 선사들이 4분기에 계선된 선박을 다시 운항에 투입함으로써 10월부터 운임이 하향하고 있고 지금 추세라면 4분기 내에 다시 영업이익이 적자로 반전될 가능성도 있다고 강조하였다. 따라서 선사들의 지속적인 공급조절 노력이 요구되는 시점이지만 중국선사는 경쟁력 확보차원에서 초대형선 투입이 본격화하고 있어서 공급량 해소가 쉽지 않을 것으로 전망했다. 또한 물류기업 등의 양보로 가능해진 비용절감도 다시 비용 상승요인으로 작용할 가능성이 있다고 주장했다.

그리고 김상무는 북미항로의 TSA는 미국의 규제 관리가 매우 심한 상황이며 규제법을 제안했던 의원이 선거에서 당선되지 못했지만 FMC가 지속적으로 추진하고 있어 부담된다고 언급했다. 실제 올해 컨테이너박스 부족으로 미국 내륙화물을 픽업하는 대신 효율이 좋은 중국 → 미주 수출화물에 집중하기 위한 공컨테이너 배치전략을 구사했는데 이에 대해 담합이나 불공정거래로 제재를 받고 있다고 전했다.

다음으로 부정기선 시황으로 정갑선 STX팬오션

전부는 2010년도 좋은 시황은 중국의 석탄수입 급증이 호재였으며, 캄사르막스급 선형의 수익이 좋았기 때문에 가능했다고 발표했다. 그러나 이러한 효과는 이제 소멸됐다고 봐야 하며 내년부터는 수요를 다져가는 2~3년동안은 힘들 것 같다는 전망을 내놓았다.

2009년 벌크선은 4000만DWT가 증가했으며, 올해는 거의 2배에 가까운 7,500만~8,000만DWT 늘어날 것으로 예상된다고 전했다. 내년에도 20% 정도의 slippage를 감안하더라도 실질적으로 8,000만DWT가 시장에 진입, 총 6억DWT에 달할 것이며 이는 상당한 공급압력을 가져올 것이라고 언급했다.

이를 해소하기 위한 시황개선의 여지는 상품가격과 위안화 절상과 같은 거시상황과 항만의 체선, 선박해체를 통해 가늠해 볼 수 있을 것이며 철광석과 석탄 가격 상승이 중국의 국내 채굴의 채산성 기준점보다 아래에서 유지돼야 할 것이라고 발표했다. 이에 따라 실제 중국 화주들이 국내 생산에 눈을 돌리지 않도록 해야하며 위안화 절상효과를 감안하더라도 150불 보다는 낮은 수준인 120~130불 정도가 유지돼야 할 것이라고 설명했다.

또한 석탄의 경우 150 → 100불(원료탄), 100불 → 70~80불(연료탄) 정도 수준이어야 수입물동량이 늘어날 것으로 기대된다고 발표했다.

마지막으로 발표한 이상일 SK해운 팀장은 탱커 선시장에 대해 어둡긴 마찬가지이지만 벌크보단 덜한 것 같다고 발표했다. VLCC가 상반기 기대이상의 성과를 거둔 것은 세계경기의 회복으로 전년대비 수요가 3%정도 증가하였고 무역거래 패턴이 변화했음. 비산유국, 서아프리카의 앙골라에서 중국 원유 수출이 상반기 급증했음(하반기에는 급감), 중국은 사우디아라비아와 유사한 규모의 원유를 앙골

라에서 수입했고 이란의 플로팅 스토리지가 급증하면서 시황상승을 유발했다고 설명했다.

2010년 단일선체(S/H)의 해체가 많이 진행된 점도 시황개선에 도움이 되었으나 2011년에는 이러한 효과는 거의 소멸될 것이며, 신조인도량이 고스란히 선대확대 규모로 반영될 것이라고 우려했다.

이에따라 전반적인 탱커시황은 2012년까지 다소 어려울 듯하며 수요증가세보다 공급증가량이 2배 수준에 이를 것이라고 전망했다.

다만 변수적인 요소로서 국제유가가 배럴당 80달러를 상회할 경우 OPEC의 추가생산에 따른 해상물동량 증가 가능성이 있으며 국제 유가 강세를 대비한 기업들의 재고비축 확대로 인해 2011년 상반기 해상물동량 증가가 기대된다고 밝혔다.

또한 시황 상승을 유도할 긍정적인 측면으로 중국은 석유비축 1기는 완성이 됐고 내년부터 2기 비축이 시작될 것이기 때문에 유가가 뒷받침된다면 중국은 성장주도의 경제를 당분간 더 이어갈 것이라고 전망했다.

그리고 중국이 서아프리카에서 Loan for Oil 정책으로 원유를 확보하는 것은 톤마일 개선으로 시황에 긍정적이고 탱커의 신조선 인도연기 및 취소 등 Slippage는 20% 정도 예상되고 건화물선의 경우 40% 정도 예상되면서 선복조절에 긍정적일 것으로 예상된다.

마지막으로 석유제품선의 경우 원유선보다 약간 양호한 시황이 유지될 것으로 예상된다고 전망했다. 그 이유로 중동, 인도, 중국의 정유시설 신증설로 석유제품 수송수요가 늘수 있으며 공급압력이 원유운반선에 비해 상대적으로 제한적이기 때문이라고 설명했다.

대신증권, 컨테이너시황 긍정적 전망 컨테이너 수급 및 물동량 안정적 증가 전망

대신증권 운송분야 양지환 애널리스트는 지난 11월 향후 컨테이너시황에 대해 2011년 수급안정으로 2010년에 이어 호황국면이 지속될 것이라는 전망을 발표하였다.

수급측면에서는 2008년대비 2010년 컨테이너 물동량 증가율과 공급증가율을 비교해보면, 물동량은 1~2%, 공급량은 15~16%증가할 것으로 예상하였다.

전체 선복량과 물동량 기준으로 보면, 대부분 물동량은 공급을 초과하지 못하며 2009년~2010년 Eco-steaming 확대로 실제 공급증가율이 명목 공급증가율에 비해 낮게 나타났지만, 그래도 차이는 명백히 존재한다고 언급하였다.

그 이유는 컨테이너시장에 성수기와 비수기가 뚜렷하게 나타나고 있기 때문이며, 성수기 수급 균형기준으로 연간 선사와 하주간의 운임협상이 진행되기 때문에 컨테이너시장의 수급균형은 성수기 주요항로 Fronthaul 기준으로 판단해야 한다고 강조하였다.

또한, 2010년 성수기 계선상황은 1~2%수준이며, L/F가 100% 유지된 점을 감안하면 수급은 이미 균형상태라고 할 수 있다고 설명하였다.

그리고 2010년 수급이 균형을 이룰 수 있었던 주요요인은 Eco-steaming과 선박계선 효과 때문이었다고 설명하였다.

주요 물동량 전망으로는 2009년 미국, 유럽 등 선진국의 경기침체로 전 세계 컨테이너 물동량은 4억5,400만TEU(-9.0% yoy)를 기록하였지만 글로벌 경기회복의 영향으로 2010년 전 세계 컨테이너 물동량은 5억900만TEU(+12.0% yoy)를 기록할 것으로 예상하였다.

컨테이너 물동량에 가장 큰 영향을 미치고 있는 미국 컨테이너 물동량은 2010년 13.2%, 2011년 9.3% 증가가 예상되며 유럽 컨테이너 물동량은 각각 2010년 8.7%, 2011년 6.9% 증가가 전망되고 있다.

2011년 컨테이너시황에 큰 영향을 미칠 요소로서 첫 번째로는 Eco-steaming에 따른 긍정적 효과를 기대하였다.

8천TEU 컨테이너선이 24knot로 운항할 경우 일일 병커소모량은 215톤이나, 17knot로 운항할 경우 소모량은 81톤으로 감소하게 되는 것으로 나타났다.

물론 운항속도가 느려지면, 운항선박수 및 항해 일수가 늘어날 수 있으나 아시아-유럽노선에 8,000TEU기준으로 Eco-steaming에 따른 연간 운항비 절감효과는 연간 592만불에 달하며 B-C유가 가격이 \$300/ton이하로 떨어지지 않는다면, 선사들이 이를 포기할 이유가 없다고 설명하였다.

업계에서 우려하고 있는 선복과잉 우려에 대해 양애널리스트는 2011년 신조선 인도는 약 135만 8,000TEU, 공급증가율은 전년대비 약 8.7% 전망되며 이는 Clarkson의 2011년 컨테이너 물동량 증가율 예상치가 11.4%(yoy)인 점을 감안하면, 2011년 컨테이너 수급이 악화될 가능성은 낮은 것으로 전망하고 있다.

2011년에는 8,000TEU이상 6세대 컨테이너선의 대규모 인도로 아시아-유럽, 지중해, 미서안 등에서 서비스하고 있는 4~5세대 컨테이너선은 대거 교체될 전망이며 유럽, 지중해, 미서안의 교체수요는 약 210만5천TEU에 달하며, 이는 현재 6세대 선박 수주잔량의 82.2%로 추정되고 있다.