

# 국토해양부, 해적퇴치 국제협력 강화

## 국토해양부, ReCAAP 부의장 역할 수행



여 종합적인 대응을 하도록 촉구할 예정임을 설명하고, 이에 대한 ReCAAP 체약국 지지를 요청하는 등 소말리아 해적피해 방지대책 관련 관계국간 협의를 주도하였다.

주요 내용으로는 IMO가 해적위험해역에 대한 모니터링, 해적정보 제공 및 해적경고 발령, 피해 발생시 연합해군 및 해적피해(선원, 선박, 화물) 당사국과의 24시간 공조체계 유지 등

국토해양부(장관 정중환)은 3.1(월) ~ 3.3(수) 2박3일간 싱가포르에서 개최된 제5차 아시아 해적퇴치협정(ReCAAP) 관리이사회에서 국토해양부 해사안전정책관이 관리이사회 부의장으로 선임되어 2013년 3월까지 2년간 부의장 업무를 수행할 예정이라고 밝혔다.

아세안 8개국 및 한·중·일 등 17개국 체약국 정부대표와 국제해사기구(IMO)를 포함 관련 협력기구 등 약 70여명이 참석한 이번 관리이사회에서는 아시아 역내 취약해역에 대한 체약국간 해적방지 협력 증진 및 소말리아 해적피해 방지 국제협력 증진방안 등이 집중 논의되었다.

특히, 우리나라는 오는 5월 국제해사기구(IMO) 해사안전위원회(MSC)에서 IMO가 소말리아 해적피해 예방을 위한 실질적인 업무 및 기능을 강화하

이 있었다. 국토해양부는 ReCAAP 관리이사회의 부의장국 업무 수행기간 동안 우리나라 선박의 주요 이용항로인 아시아 해역에서의 해적피해 예방을 위한 체약국간 협력을 더욱 강화함은 물론, ReCAAP 차원에서의 소말리아 해적피해 예방을 위한 국제협력도 한층 더 강화하여 국제사회에서의 해적피해 예방을 위한 주도적인 역할을 더욱 공고히 해 나간다는 방침이다.

국토해양부는 현재 ReCAAP 정보공유센터(싱가폴 소재)에 과장급 1명을 파견하고 있으며, 아시아 국가들의 해적퇴치 역량강화 등을 위해 매년 1억원의 기술협력기금을 동 센터에 기여하고 있다.

한편, 국토해양부는 금년 6월에 예정되어 있는 제4차 ReCAAP 고위급회의를 한국에서 개최할 예정이다.

# IMO 해적피해방지를 위한 국제신탁기금 조성제안

## 구체적인 대처방안에 대한 회의 워싱턴에서 개최

지난 2010년 2월28일 워싱턴 DC에서 ICGPCS (소말리아해적퇴치연락그룹)작업반회의가 개최되었다.

각국 정부 관계자, ICS, INTERTANKO등 민간 해운단체들이 참석한 이날 회의에서는 해적퇴치를 위한 다양한 정보교환이 이루어졌다.

이날 회의에서 미국 해사청 소속 Mr. David Matsuda는 소말리아 해역 해적피해건수가 2010년 1,000건을 넘었다고 우려를 표명하였으며 EUNAVFOR은 그동안 14척까지 감소했던 파병함대의 수가 향후 3주 이내에 22척으로 다시 증가할 예정이라고 언급하였다.

각국 정부대표단은 해적피해 방지를 위한 BMP(해적대응절차)준수는 반드시 필요하며 IMO 내에서 ISPS 또는 ISM Code내에 강제화하는 방안을 마련해야 한다고 주장하였다. 또한 각국 정부는 사설무장요원의 탑승이 필요하다는데 의견을 동의했으나 일부 국가들이 이를 허용치 않고 있다고 우려를 나타내었다.

한편, 이날 회의에서는 EUNAVFOR에 파견된 해군 연락관에 대한 지원방안을 협의하였는데 연락관 1인당 소요되는 월간 1만3천달러 비용에 대해 4개 민간해운 단체 (BIMCO, ICS, INTERTANKO, INTERCARGO) 기관에서 지원하는 방안 등이 거론되었다. IMO는 장기적인 해적피해 방지 및 대처방안 마련을 위해 국제신탁기금(International Trust Funds) 조성의 필요성을 주장하였지만 4대 민간단체(BIMCO, ICS, INTERTANKO, INTERCARGO)를 포함한 해운업계에서는 동 제안에 대해 반대의



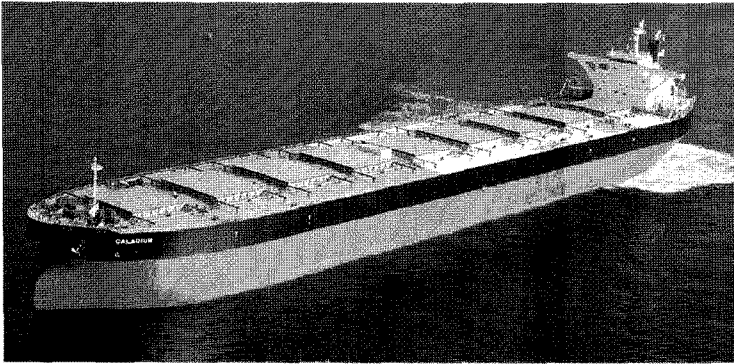
견을 피력하였다. 특히, ICS는 이날 해적모선에 대한 공식 의견을 발표하였는데 현재의 Navwarn시스템은 위험상황 발생 20분 후에야 선박이 상황을 감지할 수 있어 상황대처 효용성이 떨어진다고 주장하였다. 따라서 해적들의 모선사용 중지를 위한 해군병력의 강력한 대응이 필요하다고 강조하였다.

한편, ICGPCS(소말리아해적퇴치연락그룹)은 지난 2009년 1월 UN안전보장이사회결의 제1851호에 의거하여 창설되었으며 설립목적은 해적퇴치를 위한 국제 공조방안을 마련하기 위해서이며 참여대상은 각국 정부(60개국) 및 국제해운단체(IMO, ICS등)가 자발적으로 참여하였다. 동 회의는 전체 회의(1년에 3차례)와 작업반회의(수시)로 구성되며 4개의 작업반은 아래와 같이 구성이 된다.

- WG1 : 군사적 운영적 협력, 정보교환 및 능력 개발(의장국 : 영국)
- WG2 : 법적 문제(의장국 : 덴마크)
- WG3 : 해운업계 자기인식 및 기타능력 강화(의장국 : 미국)
- WG4 : 공공 정보(의장국 : 이집트)

# 선박투자회사법 개정안 14일 국무회의 의결

## 선박펀드 대선의무 및 추가 출자제한 등 규제 완화



선박투자회사법 개정안이 3월 14일 국무회의에서 의결됐다.

국토해양부는 전문투자자 대상 선박펀드의 대선 의무, 추가 출자제한 등 규제를 완화하고, 선박펀드 운영과정에서 나타난 일부 미비점을 보완하기 위한 선박투자회사법 개정안이 14일 국무회의에서 의결됐다고 이날 밝혔다. 선박투자회사제도는 2004년에 처음 도입된 후 2010년까지 총 112개의 선박펀드(158척, 6.8조)를 인가하여 국적선대 확보와 해운산업 경쟁력 강화에 크게 기여해 왔으나, 최근 민간 선박펀드가 위축되고 있어 민간 선박펀드 중 큰 비중을 차지하는 전문투자자들의 의견을 수렴하여 금번 제도 개선안을 마련한 것이다.

현재 선박투자회사법상 선박펀드는 선박 확보 후에는 추가로 자금이 필요없다고 보고 기존 주주 보호 등을 위해 추가 주식 발행을 원칙적으로 금지하고 있으나, 운임급락 등으로 선박펀드 부실시 선박운항을 정상화하기 위한 최소자금 조달마저 어려워지는 문제가 있었다.

이번 개정안은 선박운항의 정상화 또는 투자자

보호를 위하여 필요한 경우에는 예외적으로 주주총회 결의를 거쳐 추가주식을 발행할 수 있도록 개선했다.

또한 현재 선박펀드는 2년 이상 대선계약 체결을 의무화하고, 신조선 펀드의 경우 펀드 조성시점(선박인도 2년전)에 대선 계약을 미리 체결토록 하고 있으나, 전문

투자자에게는 오히려 선박펀드에 참여하는 것을 어렵게 하는 제약요인으로 작용한다는 지적이 있어, 이번 개정안은 전문 투자자 대상 펀드는 대선 의무기간을 단축(2→1년 이상)하고, 신조선 펀드의 대선 계약 체결시점을 완화(펀드인가 시점 → 선박인도 예정일로부터 30일 이전)했다.

현재 선박펀드는 유가증권과 같이 선박 이외의 자산에 대한 투자를 금지(법§24③)하고 있으나, 이로 인해 배당시기 조정 등으로 여유자금이 발생해도 현금성 자산만 보유할 수 있어 기회비용이 발생하는 문제가 있었다.

이번 법 개정안은 이러한 점을 감안하여 전문 투자자로만 구성된 펀드에 대해서는 안전장치를 전제로 예외적으로 국공채 등 유가증권에 투자할 수 있도록 개선했다. 아울러 금융기관이 선박투자회사에 일정 규모 이상 투자할 때 반드시 관계당국의 승인을 받도록 한 출자승인규정 적용을 배제하도록 명문화하였으며, 이번 선박투자회사법 개정안은 국회 제출 후 심의를 거쳐 10월 1일 시행될 예정이다.

# 바다를 깨끗이... 해양쓰레기 7만여톤 수거

## 국토해양부 올해 쓰레기 수거 계획 수립



획이며, 주요 항구의 부유쓰레기와 홍수 등 재해로 밀려온 부유쓰레기도 5천6백톤을 수거·처리할 예정이다.

또한 자원봉사자, 민간단체, 지자체, 해군, 해양경찰 등이 참여하는 바다대청소 운동(바닷가 청결운동, 1사1연안 가꾸기 운동 등), 하천·하구 정화사업 등을 통하여 해안가에 표착된 각종 쓰레기 5만3

국토해양부(장관 정종환)는 해양환경을 개선하고 선박의 안전운항을 확보하기 위하여 올해에 바닷속 쓰레기, 해안가 쓰레기, 항구의 부유 쓰레기 등 해양쓰레기 총 7만톤 가량을 수거할 계획이라고 밝혔다. 해양 쓰레기는 바다를 오염시킬 뿐만 아니라, 폐어망 등 수중에 침적된 쓰레기로 인하여 물고기들이 그물에 걸려 폐사되기도 하고 심지어 선박의 스크류에 걸려 사고를 일으키기도 한다.

특히, 장마철이나 태풍 등으로 쓰레기가 해양에 유입되어 해안가에 방치됨으로써 자연경관을 해치고 수거·처리에도 골머리를 앓고 있다.

국토해양부는 지방자치단체와 합동으로 바닷속에 침적된 어망 등 쓰레기를 수거하고, 어민들이 조업중에 인양한 폐어구·어망 등을 수매하여 약 1만2천톤의 바닷속 침적쓰레기를 수거·처리할 계

획을 수거할 계획이다. 이러한 해양쓰레기 수거사업으로 2006년부터 지난 5년간 총 36만4천여톤의 쓰레기를 수거·처리한 바 있다.

한편 국토해양부는 쓰레기의 해양유입을 최소화하고, 해양 쓰레기 수거사업과 실태조사 및 모니터링 실시, 해양쓰레기 통합정보시스템 구축 등을 통해 관리기반을 마련할 계획이며, 국민 인식제고를 위하여 '깨끗한 바다 만들기' 캠페인 등 다양한 홍보도 추진한다.

국토해양부 관계자는 해양쓰레기 수거사업으로 해양환경 개선과 선박의 안전운항에 크게 도움이 될 것으로 기대하며, 해양쓰레기 수거도 중요하지만 궁극적으로는 해양으로 유입되는 쓰레기를 최소화하기 위한 일반 국민들의 인식전환과 자발적인 참여가 필수적이라고 말했다.



# 일본 방사능물질 해류타고 태평양으로 우리해역 유입 가능성 극히 희박 전망

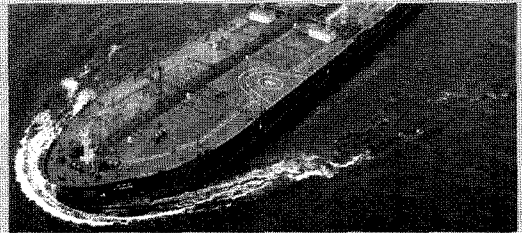
국립해양조사원(원장 임주빈)은 인공위성자료로부터 생산된 북서 태평양 해류도를 분석한 결과, 일본 방사성물질이 해류를 통해 우리나라 해역으로 유입할 가능성은 극히 희박하다고 밝혔다.

일본 북동부 지진해일 발생이후, 후쿠시마 원전 방사능 유출 해역 인근에 동해와 북서 태평양을 연결하는 쓰가루해협이 존재하여 방사능물질의 유입이 제기되었다.

그러나 동해는 북서 태평양해역보다 해수면 높이가 더 높기 때문에 대한해협을 통해 동해로 유입된 해류는 쓰가루해협을 통해 빠져나간다. 쓰가루해협을 통과해 북서 태평양으로 유출된 해류는 일본 동해안을 따라 남쪽으로 흐르며, 원전 사고 해역 아래에는 일본 동해안을 따라 북상하는 쿠로시오 해류가 동쪽으로 이동하여 북서 태평양으로 흐른다. 따라서, 방사능물질이 해류를 타고 우리나라 동해로 직접 유입할 가능성은 거의 없다.

한편, 북서 태평양으로 빠져나간 쿠로시오 해류는 북태평양을 시계 방향으로 흐르는 북태평양 해류순환을 이룬다. 즉, 쿠로시오 해류 → 북태평양 해류 → 캘리포니아 해류 → 북적도 해류 → 쿠로시오 해류로 환류한다. 이러한 순환은 수년에서 수십년까지 오랜 시간이 걸리므로, 방사성 물질은 태평양의 거대한 바닷물에 희석·정화된다. 따라서 북태평양을 한 바퀴 순환하여 적도 해역에서 북상하는 쿠로시오 해류의 일부가 우리나라 남해를 거쳐 동해로 유입되어 우리나라 해역에 영향을 미칠 가능성 역시 지극히 낮다.

## VLCC 운항속도 감소로 운임인상 시도 연료유 가격급등에 따른 운항비 절감 조치



VLCC 선주들이 최근 3년 기간 동안 최저 속도로 선박을 운항함으로써 선박 공급을 감소시켜 운임 인상을 시도하고 있는 것으로 나타났다.

운항 속도를 늦춘 주요인은 벙커 가격이 급격하게 치솟음에 따라 이미 침체된 탱커 부분의 수익성이 더 큰 하락 압력을 받고 있기 때문으로 분석됐다.

선주들은 역사상 두 번째로 고수준인 벙커 가격을 흡수하기 위해 여러가지 시도를 하고 있는 것이다.

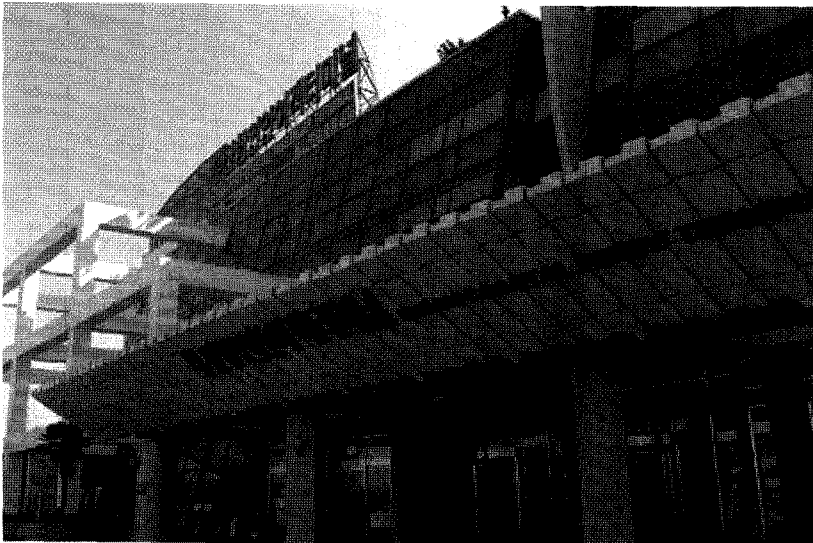
Poten & Partners에 따르면, 벙커 가격은 거의 모든 시장에서 유가의 급격한 상승으로 톤당 600달러 이상을 기록하고 있다고 밝혔다. Fujairah 및 싱가포르의 벙커 가격은 지난 해 9월 이후 40%(톤당 약 200달러) 상승한 것으로 나타났다.

A.P. Moeller-Maersk, Overseas Shipholding Group 및 Euronav NV도 최근 투자자들에게 비용 절감을 위해 VLCC의 운항 속도를 줄이겠다고 밝힌 바 있다. 초저속 운항 및 리비아 소용 사태 등으로 지난 2월말 이후 VLCC의 운임은 두 배 이상 증가한 2만9,647달러를 기록하고 있는 것으로 나타났다.

VLCC가 지난 해 11.7노트로 운항할 경우 연간 수송할 수 있는 물량은 167만6,000톤이지만 지난 달 10.7노트로 운항했다면 연간 수송 물량이 15만5,000톤으로 감소해 VLCC의 선박 공급 능력은 9.3% 가량 감소한 것으로 분석된다.

# 전국 11개 항만에 신규 연안여객터미널 확보

2015년까지 약 450억원을 투자할 계획 수립



국토해양부(장관 정종환)는 도서 및 낙후지역 주민생활을 개선하고 원활한 여객선 운항을 지원하기 위해 전국 11개 항만(추진 중 5개 포함)에 대해 15년까지 약 450억원을 투자하여 신규 연안여객터미널을 확충할 계획이라고 밝혔다.

현재 169척의 연안여객선이 100개 항로를 운항 중에 있고 작년 1,400만명 이상의 지역 주민과 관광객이 이용하는 등 연안여객선은 도서의 주요 교통수단이며, 항만내 연안여객터미널은 여객선 운항을 지원하는 항만시설임과 동시에 지역 주민들의 만남의 장이자 지역민 생활의 거점인 주요 항만 시설이다.

이에 국토해양부는 주민생활 개선과 지역경제 활성화를 지원하고 향후 여객증가에 대비하기 위해, 연안여객터미널 확충 계획을 수립하였으며 확충계획에 따라 차질없이 터미널 시설을 개발, 지원

할 예정이다.

국토해양부는 우선, 예산 집중 투자로 현재 추진 중인 5개 연안여객터미널 사업 중, 거문도항과 울릉(사동)항은 금년 중, 홍도항 및 용기포항(백령도), 나로도항은 내년 중 완공하여 운영할 계획이다.

또한, 연안여객 수송은 활발하나 기존 터미널이 낙후된 통영항과 완도항, 대흑산도항, 갈두항, 송공항,

여객 여객선 취항 예정인 중화항 등 6개 항만에 대한 신규 연안여객터미널 확보도 추진할 계획으로, 신규 터미널 개발시에는 관광센터, 주민편의시설 등 다양화 지원기능 포함을 추진하여 연안여객터미널을 해양관광활성화 거점으로 육성할 예정이다.

반면, 국제여객터미널이 신축되는 부산항과 평택당진항의 경우, 기존 국제여객터미널을 연안여객터미널로 전환 활용하여 연안여객터미널 시설 부족을 해소할 예정이다.

향후, 국토해양부는 금번 계획된 6개 신규 연안여객터미널에 대한 설계를 '12년에 실시하여 '13년 사업 착공 후 '15년까지 확보될 수 있도록 예산 당국과의 협의해나갈 예정이며, 장애에도 매년 신축 수요를 조사하고, 낙후 또는 협소한 연안여객터미널은 개축 또는 신축을 지속 추진하여 주민불편을 최소화할 계획이다.

# 전문투자자 대상 민간선박 펀드 활성화

국회심의 후 10월 1일부터 시행될 예정

국토해양부(장관 정종환)는 전문투자자 대상 선박펀드의 대선 의무, 추가 출자제한 등 규제를 완화하고, 선박펀드 운영과정에서 나타난 일부 미비점을 보완하기 위한 선박투자회사법 개정안이 3.14일 국무회의에서 의결되었다고 밝혔다.

선박투자회사제도는 '04년에 처음 도입된 후' 10년까지 총 112개의 선박펀드(158척, 6.8조)를 인가하여 국적선대 확보와 해운산업 경쟁력 강화에 크게 기여해 왔으나, 최근 민간 선박펀드가 위축되고 있어 민간 선박펀드 중 큰 비중을 차지하는 전문투자자들의 의견을 수렴하여 금번 제도 개선안을 마련한 것이다.

- 민간선박펀드 인가 : ( '04 ) 17개 → ( '06 ) 14개  
→ ( '07 ) 11개 → ( '10 ) 8개
- 모집액중 기관 비중 : ( '04 ) 17% → ( '06 ) 31%  
→ ( '07 ) 73% → ( '10 ) 91%

현재 선박투자회사법상 선박펀드는 선박 확보 후에는 추가로 자금이 필요 없다고 보고 기존 주주 보호 등을 위해 추가 주식 발행을 원칙적으로 금지하고 있으나, 운임급락 등으로 선박펀드 부실시 선박운항을 정상화하기 위한 최소자금 조달마저 어려워지는 문제가 있었다.

이번 개정안은 선박운항의 정상화 또는 투자자 보호를 위하여 필요한 경우에는 예외적으로 주주총회 결의를 거쳐 추가주식을 발행할 수 있도록 개선하였다.

또한 현재 선박펀드는 2년 이상 대선계약 체결을 의무화하고, 신조선 펀드의 경우 펀드 조성시점(선박인도 2년전)에 대선 계약을 미리 체결토록 하고

있으나, 전문 투자자에게는 오히려 선박펀드에 참여하는 것을 어렵게 하는 제약요인으로 작용한다는 지적이 있어, 금번 개정안은 전문 투자자 대상 펀드는 대선 의무기간을 단축(2→1년 이상)하고, 신조선 펀드의 대선계약 체결시점을 완화(펀드인가 시점 → 선박인도 예정일로부터 30일 이전)하였다.

현재 선박펀드는 유가증권과 같이 선박 이외의 자산에 대한 투자를 금지(법\$24③)하고 있으나, 이로 인해 배당시기 조정 등으로 여유자금 발생해도 현금성 자산만 보유할 수 있어 기회비용이 발생 하는 문제가 있었다.

이번 법 개정안은 이러한 점을 감안하여 전문 투자자로만 구성된 펀드에 대해서는 안전장치를 전제로 예외적으로 국공채 등 유가증권에 투자할 수 있도록 개선하였다.

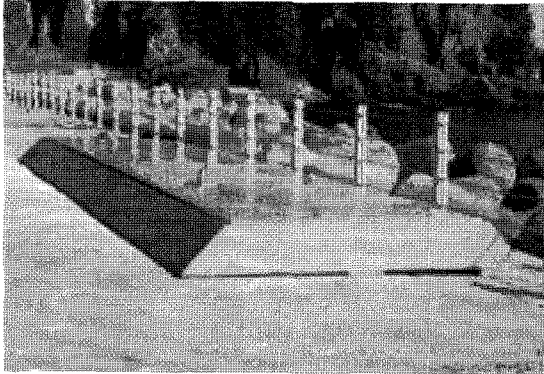
① 원금손실이 없는 여유자금(주주대상 분배수익)에 한정, ② 절차적 정당성(주주총회 결의) 전제, ③ 국채 등 안전자산 투자만 가능

아울러 금융기관이 선박투자회사에 일정 규모 이상 투자할 때 반드시 관계당국의 승인을 받도록 한 출자승인규정 적용을 배제하도록 명문화하였으며, 그 밖에 선박투자회사 제도 운영상 나타난 일부 미비점을 개선·보완하였다.

이번 법률 개정으로 특히 전문투자자를 대상으로 한 민간 선박펀드가 크게 활성화되고, 우리 선사가 선박 확보시 소요자금을 원활하게 조달할 수 있도록 안전판 역할을 담당함으로써 해운산업의 국제경쟁력 제고에 크게 기여할 수 있을 것으로 기대된다.

# 기후변화에 대비한 월파방지용 접이식 방파구조물 개발

## 성능 모니터링 후 원격제어시스템의 도입도 추진할 계획



국토해양부(장관 정종환)는 기후변화와 해수면 상승으로 증가하고 있는 침수피해를 방지하기 위해 월파(越波: 파도가 제방을 넘어 침범하는 현상)를 차단하는 접이식 방파구조물을 개발하였다고 밝혔다.

이번에 개발된 '접이식 방파구조물'은 평상시에는 접힌 상태로 방파제나 호안상부에 부착되어 있어 조망권과 경관을 훼손하지 않는다.

그러나, 태풍이나 해일발생 등 비상시에는 공기를 주입하여 차폐형 벽체를 세워 월파를 차단하게 된다.

현재까지는 월파로 인한 인명과 재산 피해를 막기 위해 방파제나 호안의 높이를 높이는 방법을 사용해왔으나 초대형 콘크리트 구조물로 인해 바다를 볼 수 없게 되고 주변 경관도 훼손되어 민원이 빈발하였다. 또한, 공사비가 증가되고, 기초지반이 침하하는 등의 문제가 뒤따랐다.

이러한 문제를 해결하기 위해 국토해양부에서는 2006년부터 자연경관을 훼손하지 않으면서 월파 피해를 줄일 수 있는 경량형 방파구조물 개발연구

(연구비 약8억)를 추진해왔다.

이번에 개발된 '접이식 방파구조물'은 2011년 1월 덕산항(삼척)에 시범설치를 완료하였고, 이어서 지난 3월 10일 17개 기관이 참여한 가운데 신기술 시연회를 성공적으로 개최하였다.

앞으로 구조물의 성능에 대한 모니터링을 실시한 후 무인 원격제어시스템을 통해 작동되도록 업그레이드해나갈 계획이다.

### 중고선가 하락과 함께 벌크선 해체가격 상승

중고선가 하락세가 계속되는 추세와는 달리 해체가격은 지난 26개월간 꾸준히 증가하였다. 중고선가는 2010년 중반이후 케이프선을 위주로 하락세가 시작되어 이후 파나마선과 수프라막스선까지 확산되는 양상을 보였다.

중고선가와 해체가격의 반대상황으로 인해 선주들은 노후선에 대한 사업전략 수립에 철저한 검토를 실시중인 것으로 알려졌다.

현재 파나마선의 선박 해체가격은 Ldt당 453.75달러인 중국 기준 560만달러이며 인도기준으로는 471달러를 기록하고 있다.

반면, 선령 5년된 파나마선의 중고선가는 지난해 6월 4천100만달러에서 현재 3천300만달러까지 하락하는 현상을 보였다.

이에따라 선령 25년 이상된 노후선들은 현재와 같은 시장하락시기에 상당수가 해체될 것으로 전망된다.

또한 5만2천DWT급 헨디막스선의 중고선가는 지난해 11월 3천270만달러에서 2천840만달러로 크게 하락하는 추세이다.





# 2월 전국 항만물동량 전년동월대비 7.4% 증가

## 광양항 및 평택당진항 물동량 증가세 뚜렷

국토해양부(장관 정종환)에 따르면, 2011년 2월 전국 무역항에서 처리한 항만물동량은 총 9천349만톤으로 전년 동월(8천705만톤) 대비 7.4% 증가하였다고 밝혔다.

항만별로 살펴보면, 평택·당진항은 현대제철의 철광석 수입증가로 전년 동월대비 15.9%, 광양항은 유연탄 및 유류 등의 수출입 물동량 증가에 힘

입어 14.6%로 증가하였으며, 포항항은 철광석 및 무연탄의 수입 감소로 8.6%의 감소세를 보였다.

품목별로 살펴보면, 유연탄과 시멘트 및 유류는 전년 동월대비 각각 30.4%, 11.2%, 10.7%로 크게 증가하였으며, 화학제품과 광석은 각각 8.1%, 0.6%의 감소세를 보였다.

〈 전국 무역항 항만물동량(단위:천톤,%) 〉

구분	08년 2월	09년 2월	10년 2월	최근 3개월			11년 2월
				10년 11월	10년 12월	11년 1월	
총물동량	86,558	78,725	87,046	108,000	102,918	104,963	93,494
전년동월 대비	75	-9.0	10.6	14.8	7.7	6.7	7.4
수출입	68,449	61,631	70,409	85,988	82,446	87,673	77,415
연안	18,109	17,094	16,637	22,012	20,472	17,290	16,079

〈 '11년 2월 주요 항만별 물동량(단위:천톤,%) 〉

구분	부산항	광양항	울산항	인천항	평택 당진항	대산항	포항항	기타
총물동량	19,410	16,861	13,075	12,155	6,689	5,511	4,249	15,544
전년동월 대비	5.4	14.6	0.0	11.5	15.9	10.1	-8.6	7.0

# BIMCO 정기선업계 초대형화 우려

## 화물처리를 위한 항만 수용능력과 제반여건 부족

최근 머스크의 1만8,000TEU급 발주를 놓고 BIMCO가 정기선업계의 이른바 '초대형화' 움직임에 대해 언급을 내놓았다.

머스크의 자체적인 규정상 'EEE' 클래스급 선박인 이들은 기술적인 진보 속에서 소위 '규모의 경제'를 위한 목적으로, 현존 머스크의 최대형 선형인 'E' 클래스 선박인 '엠마 머스크' 호와 비교해 선포크 컨테이너 단 한개(2.438미터)가 차이에 불과한 것으로 나타났다.

몇년 전 'E' 클래스 선박 도입시 전세계 주요 허브항만은 크레인 등 관련 항만시설을 갖추고 이들 선박들을 맞이할 준비를 했다. 이 과정에서 많은 디자인적인 발전이 있었다는 것은 과언이 아니라는 지적이다.

따라서, 머스크가 이처럼 추세를 선점하겠다는 의지는 과연 정기선업계의 극초대형화를 불러올 수 있을까? 아니면 기술력 있는 조선업체와 손잡은 한 회사가 비용절감 차원에서 벌인 용감한 행동에 불과한 것일까?

이에 대해 BIMCO측은 '이들 선박은 앞선 세대보다 기술적으로 진보되고 또한 아무런 문제없이 운항될 수 있을 것'이란 견해를 내놓았다.

하지만, 만약 성공적인 도입으로 극초대형화 움직임이 현실화될 경우 과연 선사들은 그 물동량을 채울 수 있을 것인가에 대해 의구심이 들 수 있다는 지적이다.

아울러, 양적하 작업상 아무런 지연도 없이 또는 철송 및 육송 등 연계나 환적 등 필요한 환경에 주

요 항만시설의 수용능력이 충분한지에 대한 우려를 나타냈다.

특히 이 'EEE' 클래스급 선박은 단순히 공급관리체인상 하나의 요소에 불과하다는 것이 BIMCO 측의 주장이다.

또 한편으로 지적되는 것은 이 극초대형선박을 수용할 수 있는 항만이 매우 제한적인 상황이기 때문에 소위 선박의 '용통성'이 없다는 지적이다.

이와 관련해 업계 일각에서는 오늘날과 같이 시장이 불안정하고 미래가 불확실한 글로벌 환경속에서 주요 간선항로에 초대형선박을 투입시키는 '도박' 보다는 오히려 소형선박을 투입하는 길이 더 안전하다고 지적하고 있다.

이를 단적으로 보여주는 예로 지난 1970년대 유조선 규모가 크게 성장한 것과 비교해 유류파동 등에 따른 경기침체로 대형선박의 용통성 부족을 경험한 바 있다는 것이다.

반면, 최근 크루즈 부분에서 보여진 RCCL사의 '오아시스' 클래스급 선박 도입성공으로 머스크의 이번 행보가 옳을 수도 있다는 지적이다. 따라서, '크면 클수록 더 경제적이다'라는 논리가 가장 현명할 수도 있으며 아니면 단순히 규모가 커진다는 것에 단순히 놀라 자빠질 수도 있다는 점이다.

이에 대해 BIMCO측은 현재 '좋은 소식'이 진정한 필요한 해운업계에 조선 기술력의 진보를 바탕으로 이들 극초대형선이 진심으로 환영받을 수 있기를 희망한다는 입장이다.



# 올해에도 컨박스 부족문제 지속 전망

## 선복량 대비 컨박스 공급비율 2.03-1.99로 하락

컨박스 제조업체들이 선박 공급증가세를 맞추지 “향후 몇개월간 컨박스 부족문제가 앞으로 화주들에게 큰 골치거리”가 될 전망이다.

최근 알파라이너에 따르면, 올 연말 선복량 대비 컨박스 공급비율이 지난해 2.03에서 1.99로 떨어질 것으로 예측했다.

이 비율은 지난 10년간 계속해서 차츰 하락해 오고 있어 선사들의 컨테이너 박스 관리가 효율적으로 이뤄지고 있다고 평가다.

반면 지난 2009년 글로벌 금융위기 때 불황으로 컨박스 임대업체들이 쓰지 않는 컨박스 대부분을 처분함으로써 큰 하락세를 나타냈던 바 있다.

아울러 수요감소에 따라 냉동 컨테이너나 특수 컨테이너를 제외하고 그 해 신조 드라이 컨박스 제조도 절반가량이나 줄어든 것으로 나타났다.

하지만 지난해 예상과 달리 정기선시장이 회복

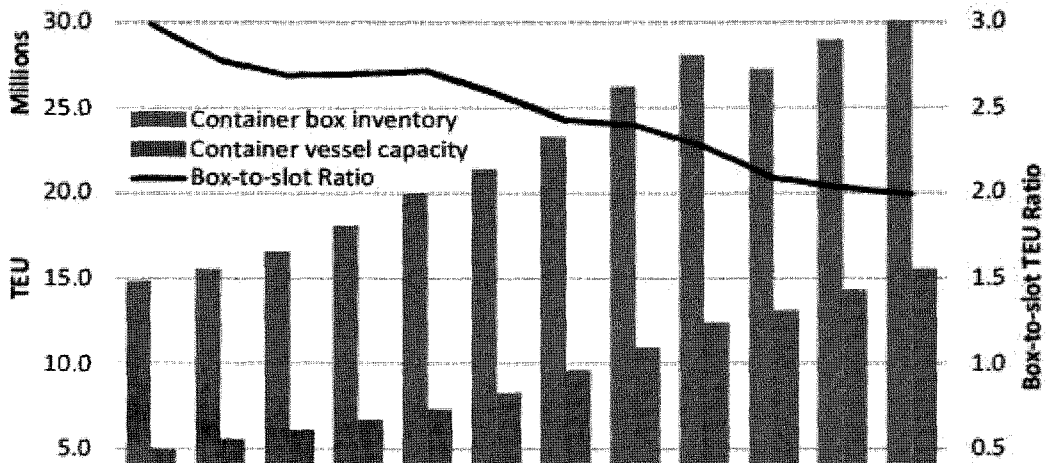
세를 보이자 미처 준비를 하지 못한 선사들은 컨박스 부족에 직면하게 됐고, 이는 특히 극동지역의 부족이 심각하게 나타났다.

이에 따라 일부 선사들은 유럽이나 북미 지역의 빈 컨테이너를 리포지션하는데 급급한 모습을 보였다.

한편 지난 7월 이후 컨박스 생산이 재개되고 노후 박스 매각이 진정됨에 따라 컨 시장의 불균형은 점차 안정화를 되찾기 시작했다. 아울러, 여름 성수기 이후 찾아온 4분기 수요감소가 불균형을 완화시키는 데 일조하는 모습이였다.

이와 관련해 앞으로 다가올 여름 성수기를 대비해 전과달리 선사들이 준비태세는 이뤘지만 신조 컨박스 가격인상 문제가 추가 발주를 방해할 요인으로 지적되고 있다.

Container box inventory-to-containership fleet ratio 2000-2011



# 2011년 컨테이너시장 안정적 수익 기대

## 대형선 인도증가에도 견조한 수요증가 예상

컨테이너선 해운 시장이 견조한 수요 덕택으로 비수기에도 운임 강세를 기록하고 있어 컨테이너 선사들은 올해 정상궤도에서 안정적인 수익을 기대할 수 있는 것으로 전망됐다.

신영증권의 엄경아 연구원에 따르면, 1월 컨테이너 운송업체의 영업상황은 비수기임에도 불구하고 양호한 편이었던 것으로 파악된다.

TSA(Transpacific Stabilization Agreement)에 따르면 지난 10월 미국 서안항로의 소식률은 96%, 12월은 79%를 기록했는데, 1월에는 88%로 다시 반등했다고 전했다. 1월의 동안항로 소식률은 95%로 최고 성수기 수준의 소식률을 기록했다. 하반기 이후 많은 양의 대형선박이 인도됐음에도 불구하고 이처럼 높은 소식률을 기록했다는 것은 물

동량이 강세를 유지했음을 확인시켜주는 사실이라고 엄경아 연구원은 말했다.

대형선 인도량 증가 불구하고 견조한 비수기 운임 이처럼 견조한 수요로 인해 시장운임도 강세를 이어가고 있는 것으로 보인다.

Chinese Shipping이 발표하고 있는 중국발컨테이너 운임지수(CCFI)에 따르면 종합운임지수의 평균값이 지난 한달 사이 0.4% 하락하는데 그쳤다. 일부 노선이긴 하지만 미동안항로나 홍콩, 일본, 한국과 같은 아시아 역내화물의 운임은 12월보다 오히려 1월 운임이 더 높은 수준을 기록했다.

물론 1월이 비수기의 끝은 아니다. 춘절기간 동안 수요 감소 영향이 직접적으로 나타나는 2월에는 1월보다 물동량이 감소하고, 운임이 하락할 것

도표 2. 12월과 1월의 항로별 CCFI 비교

항로구분	12월평균	1월평균	12월 운임대비 1월 운임수준
종합운임지수	1,064	1,061	99.6%
일본항로	748	757	101.2%
유럽항로	1,496	1,483	99.1%
미서안항로	1,014	1,005	99.2%
미동안항로	1,201	1,204	100.2%
홍콩항로	778	800	102.8%
한국항로	539	570	105.8%
동남아항로	881	868	98.5%
지중해항로	1,523	1,492	97.9%
호주/뉴질랜드항로	1,040	999	96.1%
남미/남아프리카항로	891	851	95.5%
동/서아프리카항로	838	828	98.9%

자료: Chinese shipping, 신영증권 리서치센터



으로 예상된다. 하지만 2010년 초와는 극명하게 다른 모습을 보일 것으로 예상된다.

주요 컨테이너 운송 선사들은 2월 이후 유휴 선박(idle vessel)을 현재수준 대비 확장할 계획이 없는 것으로 파악된다. 2010년 초에는 선대 운영이 영업손실을 더욱 크게 만들었기 때문에 전세계 컨테이너 선박 중 10% 이상의 선박이 전략적으로 운항을 멈췄으나, 소폭이긴 해도 영업이익이 창출되는 상황에서 선대운영 규모를 줄일 필요가 없기 때문이다.

한진해운도 1월에 운항에 투입하지 않은 2천 TEU급 선박 1척과 3,000TEU급 선박 1척을 2월 부터 항로에 재투입 할 계획이다. 이렇게 되면, 한진해운의 비운영선대 비중은 0%가 된다.

### ▶ 2011년 정상궤도에서 안정적인 수익 기대

컨테이너 운송경기가 본격적인 회복세에 접어들 2010년 하반기에는 인도시기를 뒤로 미뤘던 선박들의 인도량이 다시 늘어나기 시작했다. 특히 8,000TEU 이상의 초대형 컨테이너선의 경우 2010년 하반기에만 38만TEU 이상 인도되면서 주요 노선(아시아-미주/유럽)의 공급량 증가를 이끌었다. 하지만, 물동량이 빠른 속도로 회복됨에 따라 공급증가에도 불구하고, 꾸준한 운임 상승세를 이어갔다.

2011년에는 상반기 중에 2010년 하반기에 인도된 물량보다 많은 초대형 컨테이너 선박이 인도될 예정이다. 상반기 인도예정량은 52척이며, 선복량 기준으로는 약 58만TEU가 늘어날 것으로 보인다. 2011년 성수기 운송에 투입될 선박들이 상반기에 집중적으로 인도되는 모습이다.

그럼에도 불구하고 2011년 연중 컨테이너 선박 인도에 따른 공급증가율은 10% 수준을 크게 벗어나지 않을 것으로 예상되어 평균적으로 13% 이상의 공급 증가가 이어지던 금융위기 이전보다도 공급부담은 현저히 낮을 것으로 전망된다.

### ▶ 수요: 미국 물동량 의미 있는 증가 기대

공급증가가 제한적일 것으로 예상되는 시점에서 향후 운임의 움직임을 결정할 요소는 주요 노선(아시아-미주/유럽)의 물동량 증가이다. 새롭게 인도되는 대형컨테이너 선박의 공간을 채워줄 수 있다면, 2010년 이상의 운임 상승도 기대해 볼 수 있는 상황이다.

2010년은 불황기 이전 수준의 물동량을 회복한 유럽노선의 약진이 두드러지는 한 해였다. 아직까지 1만TEU 이상의 선박의 접안이 제한적인 미주 노선보다 대형선 투입이 많이 되었음에도 불구하고, 아시아지역에서 수입된 물동량이 전년 대비 17.7%나 증가했다.

2011년에는 아시아지역 선주들이 많은 비중을 두고 있는 미주노선의 물동량 증가가 두드러질 것으로 예상된다. 최근 발표되고 있는 미국의 산업생산과 소매판매 지표가 우상향을 유지하고 있기 때문이다. 판매대비 재고비율도 금융위기 이전 수준으로 떨어져있어 성수기 본격적으로 미국의 화물 수입량이 늘어날 것으로 보인다. 과거 경기선행지수 상승에 따라 미주지역의 주요항만 컨테이너 수입량이 동반 증가한 것을 감안해 보더라도 미주노선 물량 증가가 2011년 시장의 강세를 이어갈 것으로 예상된다.

# 중국 신상해운임지수 1천포인트 붕괴

## 2009년 기준치 이후 처음으로 993.99기록

新SCFI의 운임지수 1000포인트가 무너졌다.

3월 11일 기준 SCFI는 993.99포인트를 기록하며 지난 2009년 10월 운임지수 1000포인트로 시작한 이래로 처음 1000포인트대가 붕괴됐다.

이날 대부분의 항로들이 최초로 시작됐던 기준 운임보다 하회했다.

특히 3월 11일 기준 남아메리카행 운임은 TEU당 1,225달러로 최초 시작 운임인 2,413달러 대비 무려 1,188달러나 하락했으며 호주/뉴질랜드행 운임은 TEU당 745달러로 최초 시작 운임인 1,342달러 대비 597달러가 떨어진 것으로 나타났다.

유럽행과 지중해행 역시 최초 시작 운임대비 하락했다. 3월 11일 기준 유럽행과 지중해행의 운임은 각각 TEU당 1,076달러 및 1,042달러로 최초 시작 운임과 비교해 156달러와 237달러가 하락한 것으로 조사됐다.

또한 11일 기준 동/서 아프리카행 운임은 TEU당 1,592달러를 기록하며 첫 기준운임 대비 387달러 하락했으며 남아프리카행 운임은 TEU당 875달러로 첫 기준운임 대비 무려 426달러나 하락한 것으로 나타났다.

반면 최초 新SCFI 시작 운임지수 대비 오른 곳도 있다. 바로 미국행 운임이다.

11일 기준 미서안행 운임은 TEU당 1,654달러로 첫 시작 운임인 1,431 대비 223달러 올랐으며 미동안행 운임 역시 TEU당 2,862달러를 기록하며 첫 시작운임 대비 423달러 증가한 것으로 나타났다.

한편 일본행 운임은 변동이 없는 것으로 나타났다. 11일 기준 서일본행과 동일본행의 운임은 TEU당 312달러로 첫 시작 운임 그대로인 것으로 나타났다.

### 중국 선주협회 평택항 부두운영현황 시찰 평택-중국 카페리항로 활성화 위해 방한

중국 항만 관계자들이 평택항의 부두운영 현황을 직접 눈으로 확인한 뒤 감탄했다.

경기평택항만공사는 지난 3월8일 중국선주협회, 황해객화선사협회 임원 및 관계자들이 평택항~중국항 카페리항로 활성화를 위해 평택항을 방문했다.

이날 오전 중국측 대표단은 평택항 홍보관을 방문해 부두시설 및 선석 개발계획, 운영현황, 화물처리 실적 등에 대한 설명을 들은 뒤 질의응답 시간을 갖고 부두전반을 둘러봤다.

중국선주협회 장수국 상무부회장은 "양국간 교역량이 늘어나고 있는 측면에서 중국과 근접한 거리에 있는 평택항이 충분한 경쟁력을 가지고 있다"며 "곧 화물처리실적이 1억톤을 넘어설 것으로 본다"고 말했다.

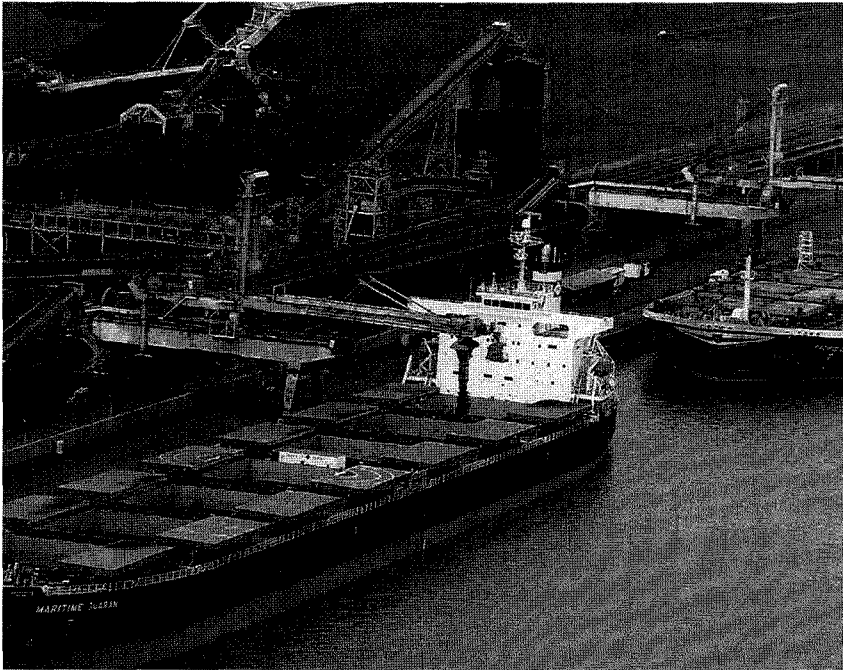
황해객화선사협회 단국방 회장은 "평택항을 한눈에 알 수 있게 정리해 둔 홍보관이 매우 인상적이다"라며 "양국 항만의 교역이 더욱 활성화 되길 바란다"고 밝혔다.

이번 방문은 4월중 열릴 한중 특별해운회담에서 논의될 카페리 항로 추가개설과 관련 평택항의 부두운영 현황을 미리 살펴보기 위해 이뤄졌다.중국측 대표단은 국토해양부 등 관계기관과 관계자 회의를 갖고 3월 10일 평택교통호텔 '그랜드피스호'에 승선해 중국으로 돌아간다.



# 드라이벌크 시황 빠른 회복세 시현

## 파나마스 시장, 가장 양호한 운임수준 기록 중



등을 하는 양상이다.

대서양해역은 전 해역 중 가장 활발한 상승세를 시현하며 다양한 Spot거래가 체결되고 있으며 한때 용선계약 체결을 포기했었던 선주들이 일제히 4~6개월 계약을 체결하며 케이프선의 활발한 용선계약이 체결되고 있다.

파나마스 시장의 경우 급격하지는 않지만 꾸준한 시황회복세를 시현하고 있다. ECSA지역에서 곡물수출량이

드라이벌크 시황이 빠르게 회복양상을 나타내며 BDI가 3월9일 기준 전일대비 3.37% 오른 1천 472P를 기록하였다. 시장의 회복세는 케이프선에서 강한 반등세를 보였다. BCI가 전일대비 6.52% 오른 1천699P를 기록했으며 수프라막스선도 빠른 회복세를 시현하였다.

드라이벌크 선형 중 가장 양호한 운임수준을 기록중인 파나마스 시장도 BPI가 전일대비 2.29% 증가한 2천095P를 기록하였다. Fearnley의 최신 자료에 따르면 케이프시장의 운임 상승요인은 화물수요의 회복과 연료유가격 증가에 따른 것으로 나타났다. 그러나 여전히 선박의 공급과잉 추세는 계속되고 있으며 현재 추세는 저점을 확인하고 반

급증하면서 많은 선주들이 태평양에서 이지역으로 발라스트 항해를 증가시키고 있다. 동 해역에 기항하는 파나마스선의 곡물 수송 평균용선료는 1만9천달러 수준이며 대서양 해역은 비교적 양호한 수급균형으로 인해 운임수준이 안정되었다. 그러나 태평양 해역은 여전히 뚜렷한 운임회복세를 시현하지 못하고 있다.

한편, Commodore Research에 따르면 중국의 기록적인 철광석 재고량으로 인해 철광석 수송계약 체결량이 감소세를 기록 중인 것으로 나타났다. 3월 첫째 주 기준 총 21척의 선박이 중국발 철광석 수송에 투입된 것으로 나타났지만 석탄 수송량은 중국 항만재고량 증가에 따라 감소하고 있다.

# 광역카리브해 폐기물 특별 배출구역으로 지정

기존 5개 해역에서 특별구역이 6개로 증가함

2011년 5월 1일부로 해양오염방지협약 73/78 제 5 부속서(MARPOL 73/78 Annex V: 선박의 쓰레기 투기로 인한 해양 오염 방지 규정)가 발효됨에 따라 광역 카리브해역이 특별구역으로 구분되었다. 이 지역은 특수상황(해안과의 거리 및 쓰레기 크기 고려)에서 유기물질 배출이 허용되는 경우 이외에 쓰레기 배출이 전면 금지 되는 여섯 번째 구역이 되는 것이다. 지금까지는 발틱해(1989년 10월 발효), 북해(1991 2월), 남극해역(남위 60도 지역-1992년 3월), 걸프만 해역(2008년 8월)과 지중해(2009년 5월) 총 5개 해역이 특별구역으로 보호를 받고 있었다.

MARPOL 부속서 V상 특별수역의 폐기물 배출 규정은 다음과 같다. 그에 따라 다음 항목에 대한 해상투기는 금지가 된다.

- 플라스틱, 합성로프, 합성어망, 플라스틱 용

기, 소각기에 의해 배출된 독극류 또는 중금속 찌꺼기

- 종이류, 걸레, 유리, 금속, 병, 그릇, 던니지, 피복재나 패키류와 같은 모든 쓰레기
- 음식물의 경우 최소한 가장 가까운 육지로부터 12마일 이내에 투기금지

특히 음식물을 소독장치나 분쇄기를 사용하여 배출할 경우 가장 가까운 육지로부터 3마일 이내에는 투기가 금지된다.

MARPOL 부속서 V에 개시된 광역 캐리비안해역의 범위는 멕시코만과 캐리비안해가 속한 대서양 해역인근이다. 광역 카리브해역은 카리브해, 멕시코만과 대서양에 해안을 둔(해외영토 포함) 28개 해안 및 섬 국가를 포함하며, 미국부터 프랑스령 기아나(French Guiana)까지 약 3백 3십만 제곱킬로미터 이상이 이에 속한다.

## 대서양 곡물 활성화로 파나마스 시장강세

대서양-아시아구간 용선료 2만7천달러 수준

미국 걸프지역과 남아메리카에서 대규모의 콩 수출 물량이 나오면서 대서양-아시아구간 파나마스 시황이 금상승하고 있다.

동 화물은 서반구의 선박과잉을 상당량 해결하며 파나마스 용선료를 2개월내 최고치인 2만7천달러 수준까지 끌어올렸다. 특히 대서양 해역에 지난 2주간 Spot 운송거래에 투입될 선박량이 부족해지면서 운임상승을 견인하였지만 브로커들은 대서양 대다수의 선주들이 대서양해역으로 선박을 이동시키면서 3월말경이면 동 해역의 선박부족 메리트가 사라지게 될 것이라고 우려하였다.

이에 추가하여 현재 아르헨티나와 브라질에 대기중인 24척의 파나마스선까지 가세한다면 선박과잉을 일으킬 것이라고 경고하기도 하였다.





# 컨테이너박스 부족, 화주에게도 골치

## 선복량 대비 컨박스 공급비율 2.03서 1.99로 하락

컨박스 제조업체들이 선박 공급증가세를 맞추지 못해 “향후 몇개월간 컨박스 부족문제가 앞으로 화주들에게 큰 골치거리”가 될 전망이다.

최근 알파라이너에 따르면, 올 연말 선복량 대비 컨박스 공급비율이 지난해 2.03에서 1.99로 떨어질 것으로 예측했다.

이 비율은 지난 10년간 계속해서 차츰 하락해 오고 있어 선사들의 컨테이너 박스 관리가 효율적으로 이뤄지고 있다고 평가다.

반면 지난 2009년 글로벌 금융위기 때 불황으로 컨박스 임대업체들이 쓰지 않는 컨박스 대부분을 처분함으로써 큰 하락세를 나타냈던 바 있다.

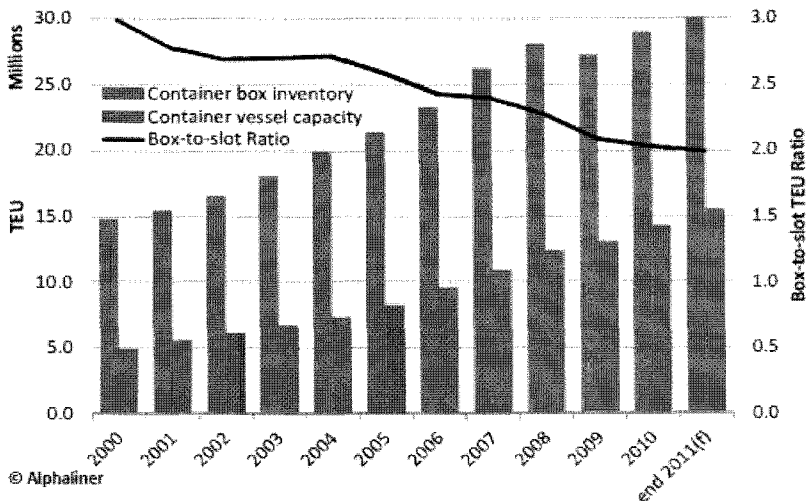
아울러 수요감소에 따라 냉동 컨테이너나 특수 컨테이너를 제외하고 그 해 신조 드라이 컨박스 제조도 절반가량이나 줄어든 것으로 나타났다.

하지만 지난해 예상과 달리 정기선시장이 회복세를 보이자 미처 준비를 하지 못한 선사들은 컨박스 부족에 직면하게 됐고, 이는 특히 극동지역의 부족이 심각하게 나타났다.

이에 따라 일부 선사들은 유럽이나 북미 지역의 빈 컨테이너를 리포지션하는데 급급한 모습을 보였다. 한편 지난 7월 이후 컨박스 생산이 재개되고 노후 박스 매각이 진정됨에 따라 컨 시장의 불균형은 점차 안정화를 되찾기 시작했다. 아울러, 여름 성수기 이후 찾아온 4분기 수요감소가 불균형을 완화시키는 데 일조하는 모습이었다.

이와 관련해 앞으로 다가올 여름 성수기를 대비해 전과달리 선사들이 준비태세는 이뤘지만 신조 컨박스 가격인상 문제가 추가 발주를 방해할 요인으로 지적되고 있다.

Container box inventory-to-containership fleet ratio 2000-2011



# 벌크선도 감속운항으로 공급 감소 효과

## 연료유가격 급등으로 감속 불가피 운임상승 기대

컨테이너선이 선박 공급과잉 해소 및 운영비용 절감을 위해 도입했던 감속운항이 탱커와 벌커까지 확대되고 있는 것으로 나타났다.

감속운항이 확대되고 있는 것은 무엇보다도 선박용 연료인 벙커 가격이 급등하고 있기 때문인 것으로 알려지고 있다.

실제로 벌커 가격은 급등세를 유지하고 있다. 벙커 가격은 지난 1월 4일 톤당 557달러를 기록한 이후 지난 18일 643달러까지 상승했다.

우선 컨테이너선의 경우도 추가 감속을 시행하는 선사들이 나타나고 있다. 중동 정세 불안에 따른 고유가의 영향으로 NYK사는 추가 선속 감속에 나설 예정이다. NYK는 자사 컨테이너 선대의 선속을 기존 24노트에서 20노트로 감속한 데 이어 운항 속도를 10%가량 추가로 감속할 예정이다. NYK사는 “고유가 문제가 점차 심각해지고 있다”며 “선속을 추가 10%가량 감속할 경우 30%가량 유가절감 효과가 있다”고 밝혔다.

NYK사는 “올해 3월 말 회계년 기준 선속감속에 따른 비용절감 효과가 150억엔에 달할 것으로 예상된다”며 “이를 내년까지 300억엔으로 2배 확대시킬 방침”이라는 계획을 밝혀 컨테이너선 부문의 추가 감속이 예상되고 있다.

국내 한 컨테이너선사 관계자도 벙커유가격이 톤당 500달러를 넘어서는 수준에서 지속된다면 선사들 입장에서는 추가 감속을 고려할 수 밖에 없는 상황이라고 밝혔다.

탱커도 감속운항을 통한 운임 인상을 시도하고 있다. 현재 VLCC 선주들은 최근 3년 기간 동안 최

저 속도로 선박을 운항함으로써 선박 공급을 감소시켜 운임 인상을 시도하고 있는 것으로 나타났다.

Pareto Securites사에 따르면 지난 2월 VLCC의 운항 평균속도는 10.7노트로 1년전에 비해 약 1노트 가량 운항 속도가 감소한 것으로 나타났다.

운항 속도를 늦춘 주요인은 벙커 가격이 급격하게 치솟음에 따라 이미 침체된 탱커 부분의 수익성이 더 큰 하락 압력을 받고 있기 때문으로 분석되고 있다. A.P. Moeller-Maersk, Overseas Shipholding Group 및 Euronav NV도 최근 투자자들에게 비용 절감을 위해 VLCC의 운항 속도를 줄이겠다고 밝힌 바 있다. 쉬핑데일리의 자체 분석에 따르면, VLCC가 지난 해 11.7노트로 운항할 경우 연간 수송할 수 있는 물량은 167만6,000톤이지만 지난 달 10.7노트로 운항했다면 연간 수송 물량이 155만5,000톤으로 감소해 VLCC의 선박 공급 능력은 9.3% 가량 감소한 것으로 분석된다.

여기에서 벌커 선사들도 감속 운항을 시행하고 있는 것으로 나타났다. 국내 한 선사 관계자에 따르면, 벌커는 지난 해까지는 정상적인 운항을 했지만 올해 초부터 벙커 가격이 급등함에 따라 감속 운항을 하고 있다고 밝혔다. 현재 상황에서 감속운항을 하지 않고서 수지 타산을 맞출 수 있는 선사가 누가 있겠냐고 이 관계자의 설명이다.

감속운항이 확대됨에 따라 탱커, 벌커, 컨테이너선 등은 선박 공급이 감소되는 효과가 있기 때문에 해상운임의 급락은 없을 것으로 예상되며 오히려 중장기적인 측면에서는 운임 상승 효과가 기대되고 있다.