



# 해사노동협약수용 선원법 전부개정안 공포

## 우리나라 선원의 근로와 생활기준 개선 기대

국토해양부(장관 권도엽)는 2006년도 국제노동기구(ILO)에서 채택한 선원의 근로 및 생활기준을 담은 2006년 해사노동협약(Maritime Labour Convention, 2006)의 국제발효와 협약비준에 대비하여 선원법을 전부 개정해 2011년 8월4일자로 공포하였다고 밝혔다.

해사노동협약이란 선원의 근로 및 생활조건에 관한 종래의 다양한 해사노동협약과 권고를 통합하여 단일화시킨 통합 협약을 말한다.

2006년도에 ILO는 항해선(Seagoing ship)에 승선하는 선원의 근로와 생활환경 기준을 체계적으로 구체화하여 세계 각국으로 하여금 국내법에 수용하도록 하였다. 이와 함께 자국에 기항하는 선박에 대하여 동 기준의 합치여부를 검사토록 하고, 불합치 할 경우 선주를 대상으로 시정명령, 선박통항 금지 등을 할 수 있도록 하는 등 강력한 시행력을 부여하였고, ILO 비회원국도 동 협약을 준수하도록 하는 비차별 조항을 도입하였다.

2006년 해사노동협약은 30개국 및 전 세계 선복량의 33%를 차지하는 국가가 비준하면, 그로부터 1년 후에 발효하는 것으로 되어 있다. 2011년 7월 총 선복량 요건은 이미 충족되어 있는 상황이고 캐나다 등 12개국이 비준한 상태이나 조만간 EU가 비준할 것으로 전망되어 금년 말에는 협약요건이 충족될 것으로 ILO는 예상하고 있다.

전부 개정 선원법의 주요 내용은 총톤수 5톤 미만의 선박이라도 내해나 항만구역 등의 수역 외의 수역을 운항하는 항해선은 이 법을 적용하도록 하였으며, 선원근로계약 체결 시 또는 체결된 근로계

약 변경 시 선박소유자는 원하는 선원에게 선원근로계약의 내용에 대하여 검토하고 자문을 구할 수 있는 기회를 주도록 하였다.

또한 유기된 선원의 신속한 송환을 위하여 국가는 선원 송환 후 그 송환비용을 해당 선박소유자 또는 외국선박의 기국에 구상토록 하고 선원의 근로시간과 휴식시간에 명확한 기준을 정하였다. 예를 들면, 근로시간은 1주 72시간을 초과할 수 없고, 최소 휴식시간도 1주 77시간 이상 보장해주는 것이다.

대한민국 주변을 항해 중인 선박(외국선박을 포함)의 선장이 의료지원을 요청하는 경우 국토해양부 장관은 무료로 의료조언을 하도록 의무화하였다. 또한 총톤수 500톤 이상의 국제항해에 종사하는 항해선, 총톤수 500톤 이상의 항해선으로서 다른 나라 안의 항만 간을 항해하는 선박 등은 국토해양부장관으로부터 승인받은 해사노동적합선언서와 해사노동적합증서를 선내에 잘 보이는 곳에 게시하도록 하였다.

개정법은 선원의 기본권, 고용권, 사회권을 철저히 보장하여 선원의 권익과 근로조건을 크게 향상하고 선박소유자의 공정한 경쟁체제 확립에도 크게 기여하게 될 것으로 기대하고 있다.

이번에 개정된 선원법은 공포 후 6개월이 경과한 날부터 시행하며, 국토해양부는 이 법 시행을 위하여 선원법 시행령과 선원법 시행규칙 등을 마련하고 있는 것으로 알려졌다.

# 전국 항만 규모 2위, 여수광양항만공사 출범

## 여수항 · 광양항 자율경영 · 민간경영기법 도입

국토해양부(장관 권도엽)는 여수항과 광양항의 항만시설을 관리·운영하는 여수광양항만공사를 설립하고, 8월 19일 여수광양항만공사 사옥 광양항 마린센터에서 창립기념식을 개최했다. 권도엽 장관을 비롯한 주요인사 및 해운항만업계종사자 200여명이 참석하여서 기념식을 빛냈다.

부산항만공사(2004.1), 인천항만공사(2005.7), 울산항만공사(2007.7)에 이어 네 번째로 설립되는 여수광양항만공사는 여수항과 광양항 등 2개의 항만을 관할하는 최초의 항만공사로서 정부에서 출자한 1조5,552억원의 자산을 기반으로 독립채산제 시행을 통한 자율경영 확보와 민간의 경영기법을 도입하여 생산성 향상을 기하게 되었다.

그동안 광양항 컨테이너부두 및 배후단지 개발·운영은 한국컨테이너부두공단이, 여수항과 여천석유부두 및 제철부두 등 나머지 항만시설의 개발·운영은 여수지방해양항만청이 각각 담당하여 항만시설관리운영의 이원화에 따라 효율성이 저하되었으나, 항만공사의 설립으로 항만시설관리운영 주체를 일원화하여 부산항에 이은 우리나라 제2의 항만으로써 위상을 굳건히 구축해나갈 토대를 마련하였다.

광양항 컨테이너부두 건설에 따른 부채를 안고 출범하는 여수광양항만공사에 대한 일부 우려의 시선에도 불구하고, 항만시설의 개발이 거의 마무리 단계에 있어 항만운영의 효율화를 도모한다면 부채문제도 안정적으로 해소해 나갈 것으로 기대된다.

이를 뒷받침하기 위해 권도엽 국토해양부 장관

도 창립기념식에서 여수신항 대체시설을 조기에 조성하고, 항로증심준설 등을 지속적으로 확충하는 등 신설 여수광양항만공사가 재정부담이 되지 않도록 조치하여 항만공사 설립으로 항만시설사용료를 인상하거나, 민원불편이 발생하지 않도록 지원을 아끼지 않을 것임을 밝혔다.

한편, 광양항은 선박출입항 척수 및 화물 취급량 등 모두 부산항에 이어 2위 항만이며, 종합항만으로서 역할을 수행하고 있다. 선박 입출항 척수 및 취급물동량을 보면 2010년 선박입출항 척수는 부산항에 10만4,995척 여수광양항에 6만25척 울산항에 5만975척 인천항에 4만2,563척이 입출항을 하였다.

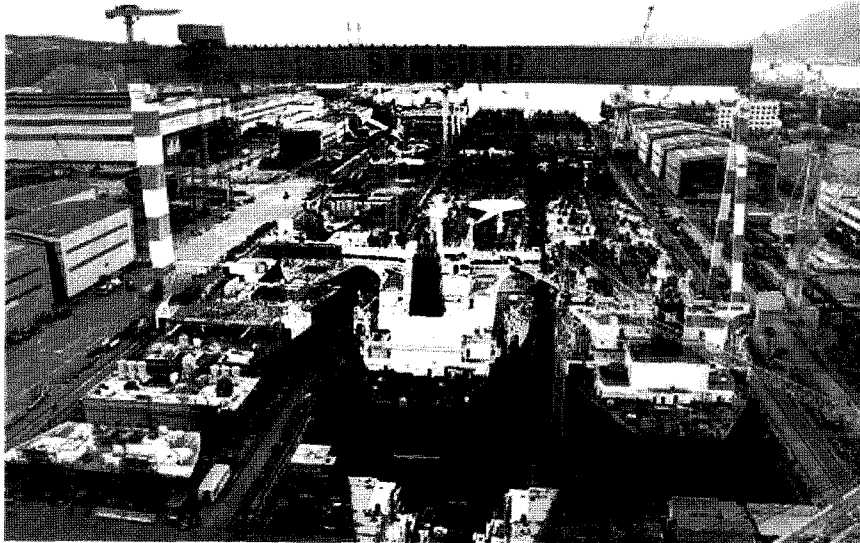
그리고 2010년 취급물동량을 보면 부산항 2억 6,207만톤 여수광양항 2억1,652만톤 울산항 1억 7,166만톤 인천항 1만4,978만톤을 기록하였다.

여수광양항은 종합항만으로서의 역할을 수행해 오고 있다. 여수국가산업단지는 비료(남해화학 연간 131만톤, 전국 42%), 정유(GS정유, 하루 76만 배럴, 전국 30%), 석유화학제품(연간 1,261만톤, 전국 53%) 등의 화물을 취급하고 있어 울산항과 그 기능이 유사하며, 광양제철소 조강생산능력은 연간 2,050만톤(POSCO 전체 연간 3,610만톤)으로 광양제철소의 원료부두 및 제품부두는 포항항과 동일한 기능을 수행하고 있다. 또한, 컨테이너부두는 총 16선석(하역능력 연간 548만TEU)이 개발·운영되고 있어 부산항과 같은 기능을 수행하고 있다.



# 국토해양부, 수리조선 시설·장비 항만내 입지 허용

## 중소 수리조선업체의 사업이 활성화될 것으로 기대



국토해양부(장관 권도엽)는 수리조선(修理造船) 시설 중 일부 시설에 한정하여 항만내 설치를 허용하던 것을 수리조선 시설 및 장비 전체로 확대하는 내용의 항만법 시행규칙을 8월 29일 개정 공포했다.

현재 수리조선 시설은 작업시설(의장부두, 건선거, 선가대, 선양장, 부선거, 탑재장 등)과 운영시설(사무동 등), 장비(켄트릭레인 등)로 구분된다.

그동안 항만내에 입지할 수 있는 수리조선 시설은 '선박수리만을 위한 의장부두 및 건선거'로 한정하여 수리조선사업에 필요한 선가대, 선양장, 부선거 등 다른 작업시설과 사무동 등 운영시설은 설치가 곤란하여 수리조선업체의 사업장 운영에 많은 제약이 있어 왔다.

선박수리 시설의 항만내 입지 범위가 수리조선 시설 및 장비 전체로 확대됨에 따라 여건에 맞는

수리조선 시설을 신속하게 설치할 수 있어 영세한 중소 수리조선업체의 사업이 활성화될 것으로 기대된다.

또한, 금년 10월 개항 예정인 경인항과 금년 3월에 신규 무역항으로 지정된 하동항에 대한 원활한 예선공급을 위하여 예선업 등록에 따른 예선보유 기준도 개정했다.

이에 따라 경인항은 인천항에 등록된 업체가 예선서비스를 하고, 하동항은 마산항에 등록된 업체가 예선서비스를 하게 된다.

다만, 하동항의 경우 예선 확보, 예선계류장 지정 등에 따른 기간을 감안하여 금년까지는 여수항에 등록된 업체가 서비스를 제공하고, 내년부터는 마산항에 등록된 업체가 예선 서비스를 제공하게 된다.

# 국토해양부, 해양환경관리법 시행규칙 개정안 입법예고

## 오염물질별 해양배출 금지 계획을 확행하기 위한 것

국토해양부(장관 권도엽)는 바다에 투기되는 육상폐기물을 감축하기 위해 해양배출 관련 제도개선 사항을 '해양환경관리법 시행규칙' 개정안에 반영하여 8월 23일 입법예고했다.

이는 육상폐기물 해양배출량 급증으로 인한 해양환경 악화, 런던의정서 당사국 중 하수오니를 바다에 투기하는 유일한 국가라는 오명 등의 다양한 문제를 해결하기 위한 것으로 지난 2006년 3월 환경부, 농림부 등 관계부처와 협의하여 수립한 '육상폐기물 해양투기관리 종합대책'에서 정하고 있는 오염물질별 해양배출 금지 계획을 확행하기 위한 것이다.

이번 개정안의 주요 내용은 다음과 같다.

첫째, 2012년 1월 1일부터 하수오니와 가축분뇨의 해양배출을 금지하고 2013년 1월 1일부터는 음식물류 폐기물 폐수(음폐수)의 해양배출을 금지하도록 규정하여 해양투기 가능한 폐기물의 종류를 단계적으로 축소할 수 있는 기반을 마련했다.

둘째, 육상폐기물을 바다에 투기하기 전에 육상처리가 가능한지를 검토하는 제도를 도입하여 국제법(런던협약/런던의정서)에서 규정하고 있는 '육상폐기물의 육상처리 원칙'을 이행하도록 했다.

특히 육상폐기물을 바다에 배출하고자 하는 자는 해당 폐기물이 육상처리가 가능한지에 대해

검토한 결과를 해양경찰서장에게 제출하여야 하며, 해양경찰서장은 이를 인터넷 등을 통해 육상처리시설 운영자에게 공개할 수 있도록 규정했다.

이를 통해 시장을 중심으로 '육상폐기물은 육상에서 처리해야한다'는 원칙을 정립할 수 있을 것으로 보인다.

이 외에도 해양배출업 등록사항 중 경미한 사항이 변경되는 경우 신고 기한을 연장하는 등 해양배출업체의 영업부담을 완화하기 위한 규정이 반영됐다.

한편 이번 개정안은 2012년 1월 1일 시행할 예정이고, 자세한 사항은 국토해양부 홈페이지(<http://www.mltm.go.kr>)와 행정안전부 전자관보(<http://gwanbo.korea.go.kr>)에서 확인할 수 있으며, 국토해양부(해양보전과, 02-504-5437)로 문의할 수 있다.





# 9월, 기상상태 악화에 따른 사고 주의

## 좌초사고 중 30%가 기상요인에 따라 발생



중앙해양안전심판원(원장 임기택)에서 발표한 9월 해양안전예보에 따르면, 지난 5년간 9월 중 발생한 해양사고는 총 315건(407척)으로 유형별로는 기관손상 106건(33.7%), 충돌 72건(22.9%), 좌초 30건(9.5%), 안전저해 24건(7.6%), 운항저해 17건(5.4%), 키손상 12건(3.8%), 침몰 및 인명사상 각 11건(각각 3.5%), 전복 9건(2.9%), 접촉·조난 각 7건

(각각 2.2%), 기타 9건(2.8%)의 순으로 집계되었다. 아울러 이로 인해 발생한 인명피해는 총 97명(사망실종 64명, 부상 33명)으로 충돌 35명(36.1%), 좌초 23명(23.7%), 인명사상 17명(17.5%), 침몰 11명(11.3%), 전복 9명(9.3%), 화재 2명(2.1%)의 순이었다.

인명피해는 외국 연안에서의 화물선 좌초 및 침몰사고에서 많이 발생하였는데, 모두 태풍 피항차 해상에서 닻 정박하던 중 발생하였다. 따라서 외국 연안해역 항해가 예정된 화물선은 정확한 정보에 기초하여 안전한 피항지를 선정하여야 한다.

해양안전심판원 관계자는 9월의 안전운항 실천 구호로 “항해 예정해역의 특성을 정확히 파악하고, 태풍에 대비하여 안전한 피항지를 선정합시다.”를 선정했다며 선박에서 이를 적극 이행하여 줄 것을 당부했다.

전통적으로 9월에 해양사고가 연중 최고를 기록하였는데, 기상상황 악화에 따른 해양사고(좌초, 접촉)가 빈발하였고, 주요 원인은 선박에서 안전항해계획을 수립·이행하지 않았기 때문인 것으로 나타났다.

때문에 선박은 항해전 태풍 등 기상정보, 항해예정해역과 항만의 조류 등 해상특성을 정확히 파악하여야 하며, 태풍 조우에 대비하여 안전한 피항지를 선정하여야 한다.

선종별 사고 분석결과 화물선은 어선(군) 조우시 미리 우회 운항하여 충돌사고를 예방하여야 하며, 예부선은 접촉사고 예방을 위해 항해전 안전한 예항계획을 수립하고, 적절한 하중과 강도를 가진 예인설비를 사용하는 것이 중요하다. 또한 어선은 기관손상사고 예방을 위해 주기관 부품 중 클러치, 냉각기 정비를 철저히 하여야 한다.

# 국토해양부, 내륙물류·항만배후단지 활성화 지원

## 일자리 창출 및 기업투자 촉진을 위한 규제개선추진

국토해양부(장관 권도엽)는 국가경쟁력강화위원회와 공동으로 일자리 창출 및 기업투자 촉진을 지원하기 위해 금년 하반기 융합·신산업 및 물류·운송 분야 등 6개 과제의 규제개선을 추진한다고 밝혔다. 구체적인 추진과제는 다음과 같다.

### 융합·신산업분야

위그선 운항면허 규제완화: 세계최초로 수면비행선박(위그선)이 상용화될 수 있도록 내항여객운수업 면허기준(선박보유량)을 완화(총톤수 100톤→30톤)하고, 안전운항을 위한 각종 대책도 마련할 계획이다.

### 물류산업분야

ICD내 제조시설 등 입지 허용: 입주율이 낮은 내륙물류기지의 활성화를 위해 부지내 제조·판매시

설의 입지를 허용(바닥면적 50%까지 허용)할 방침이다.

항만배후단지내 비즈니스 시설 등 입지 허용: 항만배후단지의 야간 공동화 방지와 입주기업 불편을 해소하고 집적화를 통한 복합적 활용을 위해 주거 및 비즈니스 시설을 허용한다.

컨테이너수리업 창고규모 완화: 컨테이너수리업의 등록기준을 완화(급지별 30~50㎡→20~30㎡)하여 신규업체의 진출활성화 및 경쟁을 촉진한다는 계획이다.

### 해상 운송산업분야

내항여객운송업 진입완화: 내항여객운송업 면허기준(수송수요기준)을 완화(35%→25%)하여, 신규사업자 진입활성화 및 새로운 기술·서비스 보유업체의 영업을 장려할 계획이다.





# 7월 전국 항만물동량 전년동월대비 10.6% 증가

## 평택·당진, 울산항 큰 폭 증가, 인천항과 대신항은 감소

국토해양부(장관 권도엽)는 2011년 7월 전국 무역항에서 처리한 항만물동량은 총 1억1,171만톤으로 전년동월(1억1,044만톤)에 비해 10.6% 증가하였다고 밝혔다.

항만별로 보면, 평택·당진항, 울산항, 포항항은 철재류, 유류, 철광석 등이 수출입 증가로 전년 동월 대비 35.2%, 30.2%, 18.0%로 증가했으나, 인천항과 대신항은 양곡과 유류 등이 수출입 감소로 전년 동월 대비 각각 10.0%, 9.1%로 감소하였다.

품목별로 전년 동월과 비교하면, 유류와 광석 및 자동차는 수출입 물량 증가에 힘입어 각각 17.6%, 18.7%, 11.3%로 증가한 반면, 모래와 시멘트 및 유연탄은 18.9%, 10.4%, 9.5%로 각각 감소하였다.

전국 항만에서 처리한 7월 컨테이너 물동량(추정)은 189만2천TEU로 전년동월대비(167만1천TEU) 13.2%(22만1천TEU) 증가했다. 수출입화물(115만1천TEU)은 지난해 동월(106만2천TEU)보다 8.4% 증가, 환적화물(70만2천TEU)은 지난해 동

전국 무역항 항만물동량

(단위 : 천톤, %)

구분	'08.7월	'09.7월	'10.7월	최근 3개월			'11.7월
				'11.4월	'11.5월	'11.6월	
총물동량	100,926	91,280	101,040	107,629	109,482	104,472	111,711
전년동월 대비	7.6	△9.6	10.7	7.7	2.7	4.1	10.6
수출입	81,002	71,803	82,129	87,660	88,530	84,549	92,719
연안	19,924	19,477	18,911	19,969	20,952	19,923	18,992

2011년 5월 주요 항만별 물동량

(단위 : 천톤, %)

구분	부산항	울산항	광양항	인천항	평택·당진항	대산항	포항항	기타
총물동량	26,312	18,137	18,675	10,768	7,949	5,826	5,974	18,070
전년동월 대비	17.0	30.2	6.9	△10.0	35.2	△9.1	18.0	1.3

2011년 7월 주요 품목별 물동량

(단위 : 천톤,%)

품 목 별	유류	광석	유연탄	철재	모래	화공품	자동차	시멘트	기타
총물동량	32,931	9,945	9,517	7,590	3,814	4,743	5,112	2,890	35,169
전년 대비	17.6	18.7	△9.5	8.2	△18.9	1.2	11.3	△10.4	17.5

2006년 ~ 2011년 7월 전국 컨테이너 물동량 추이

(단위 : 천TEU)

구 분	'06. 7	'07. 7	'08. 7	'09. 7	'10. 7	'11. 7
합계 (증가율)	1,318	1,523 (15.5%)	1,586 (4.2%)	1,390 (△12.4%)	1,671 (20.3%)	1,892 (13.2%)
수출입 (증가율)	838	926 (10.4%)	1,061 (14.6%)	902 (△15.1%)	1,062 (17.7%)	1,151 (8.4%)
환적 (증가율)	475	588 (23.8%)	517 (△12.1%)	468 (△9.5%)	579 (23.8%)	702 (21.1%)
연안 (증가율)	6	9 (57.7%)	8 (△8.7%)	20 (148.8%)	31 (50.8%)	40 (29.9%)

2011년 7월 주요 품목별 물동량

(단위 : 천톤,%)

구 분	부산항			광양항			인천항		
	처리량	증가율		처리량	증가율		처리량	증가율	
		전월대비	전년대비		전월대비	전년대비		전월대비	전년대비
전체	1,446	6.5%	17.0%	175	17.6%	△2.2%	162	1.6%	3.1%
수입화물	371	△0.2%	11.0%	71	7.2%	△5.0%	84	2.8%	6.2%
수출화물	387	9.9%	13.3%	80	36.5%	2.8%	73	0.2%	0.0%
환적화물	676	8.5%	22.3%	22	2.5%	△6.0%	1.2	27.7%	△19.3%





월(57만9천TEU)보다 21.1% 증가하였다.

부산항 7월 물동량은 전년 동월보다 17.0% 증가한 144만6천TEU를 기록하였다. 수출입화물은 중국 및 러시아·유럽국가와의 교역량 확대에 힘입어 전년 동월보다 12.2% 증가한 75만8천TEU를 처리하였다. 특히, 환적화물은 주요선사의 부산항 거점 비중확대에 힘입어 전년 동월보다 22.3% 증가한 67만6천TEU를 기록하면서 역대 월별 최고 기록을 경신(종전 최고는 '11.5월 64만5천TEU)하였다.

광양항 7월 물동량은 전년 동월보다 2.2% 감소한 17만5천TEU를 기록하였으나, 지난 6월보다 17.6%(2만6천TEU) 증가하였다.

수출입화물은 러시아 등 수출물량 증가에 힘입

어 전년 동월대비 0.2% 증가한 15만1천TEU를 기록하였으며, 하반기에는 여수화화단지 등의 수출 물량 중심으로 증가세를 보일 것으로 전망된다.

인천항 7월 물동량은 중국 및 베트남의 수출입화물 증가에 힘입어 전년 동월 대비 3.1% 증가한 16만2천TEU를 기록하면서 감소세에서 증가세로 전환하였다.

국토해양부 관계자는 미국의 더블딥 우려, 유럽 재정위기 확산 등에 따라 수출입화물 감소가 우려되었으나, 중국 및 러시아 등 신흥경제국과의 수출입화물이 증가추세에 있고, 환적화물도 5개월 연속 두 자리수 증가를 보이고 있어, 하반기에도 증가세가 지속될 것으로 전망된다.”라고 밝혔다.

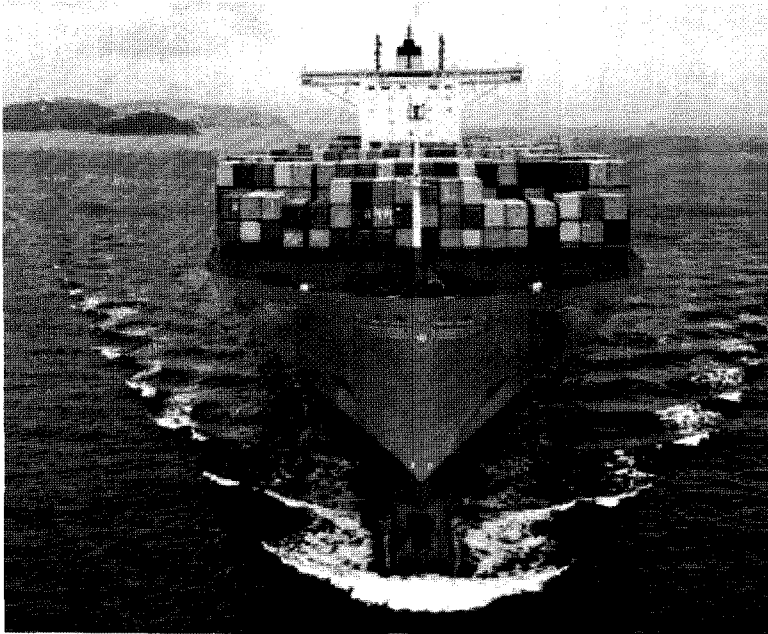
2011년 7월 세계 10대 항만 컨테이너 처리실적

(단위 : 천TEU)

'11.7월 순위	항 만	'10년 7월	'10년 1~7월	'11년 7월	'11년 1~7월	전년대비	
						동월	누계
1	상하이(中)	2,570	16,427	2,900	18,195	12.8%	10.8%
2	싱가폴	2,521	16,584	2,639	17,219	4.7%	3.8%
3	홍 콩	2,056	13,426	2,128	13,788	3.5%	2.7%
4	선 전(中)	2,118	15,574	2,050	12,700	△3.2%	1.0%
5	부 산	1,236	8,205	1,446	9,316	17.0%	13.5%
6	닝보-저우산(中)	1,197	7,467	1,380	8,534	15.3%	14.3%
7	광저우(中)	1,030	7,043	1,260	7,757	22.3%	10.1%
8	칭다오(中)	1,057	6,737	1,040	7,607	△1.6%	12.9%
9	텐 진(中)	892	5,600	990	6,548	11.0%	16.9%
10	카오슝	765	5,318	803	5,594	5.0%	5.2%
계		15,442	102,381	16,636	107,258	7.7%	4.8%

# Maersk Line, 2010년 CO2 배출량 5% 감소

2020년까지 CO2 배출량 25% 감소할 것으로 계획



Maersk Line사는 2010년 자사선의 CO2배출량을 약 4.6%감소시켰지만, 2010년 전체 CO2배출량은 3,160만톤으로 여전히 높은 배출량을 기록하고 있는 것으로 나타났다.

Maersk Line사에 따르면 아직 다량의 CO2가 배출되고 있지만 자사의 노력으로 배출량은 감소하고 있으며, 앞으로도 감소세는 지속될 것으로 예상된다. Maersk Line사는 2020년까지 CO2배출량을 25%감소시킬 것이라고 전하였다.

한편, Maersk Line사는 지난 2월 Triple E급 선박을 인도받을 예정이라고 발표하였는데, 이는 현재 회사가 소유하고 있는 선박 중에서 가장 규모가 큰 Emma호의 선복량보다 16% 규모가 큰 것으로 나타났다.

Maersk Line사의 Triple E급 선박의 CO2배출량은 현재 아시아-유럽 항로를 운항하는 선박들의 평균 CO2배출량의 절반일 것으로 예상되며, 해당 선박은 2013년 인도될 예정인 것으로 알려졌다.

Maersk Line사는 또한 IMO와 UN 기후변화 협약이 해운산업에 대하여 CO2 배출감소 규정을 강화하도록 하는 등 친환경 해운산업의 발전을 위해서 많은 노력을 기울이고 있는 것으로 나타났다.

지속가능 보고서에 따르면 환경보호 이슈에 대하여 선사들 중 Maersk Line사가 가장 많은 노력을 기울이고 있는 것으로 조사되었고, 지난해 Maersk Line사에서 300명이 넘는 화주들을 대상으로 조사를 한 결과, 41%가 공급자 선택시 환경보호를 중요시 한다고 하였으며, 22%는 환경보호를 미래의 문제로 간주하는 것으로 나타났다.

또한 보고서에 따르면 앞으로 CO2배출량 감소 이슈는 세계해운산업에서 새로운 기회가 될 것이라고 전하였다.

Maersk Line사의 2015년 목표는 해양환경을 보호하고 황산화물 감소에 대한 기존의 규정을 넘어선 기술, 혁신 그리고 자발적인 행동이라고 전하였다.



# 컨선 주문 증가로 2011년 선복량 과잉 심화

## 컨선 신조선 주문 전체 선복량의 29.2% 추가



가하였으며, 앞으로 17만3,000TEU가 더 증가할 것으로 예상된다. 2011년 상반기 이후부터는 1,700~3,000TEU 급 선박들의 신조선 주문이 증가할 것으로 예상되며 특히 1,300~1만999TEU 급 컨선은 1%에서 13%까지 증가가 예상된다.

컨테이너선 신조선 주문이 2011년 급증하여 전체 선복량의 29.2%가 추가된 것으로 나타났다. 2011년 1월부터 8월까지의 컨테이너 신조선 주문량은 1,500만TEU를 기록하였다.

또한 2011년 7월 컨테이너 신조선 주문량은 전월대비 1.3% 증가하여 전체 주문량의 29.2%를 기록하였다.

컨테이너 신조선 주문량은 지속적으로 증가하여 연초 예상치인 150만TEU를 넘어선 200만TEU를 기록할 것으로 전망된다. 컨테이너 주문량은 2011년 들어 급증하였는데, 선주들과 컨테이너사들의 대형컨선 주문이 주를 이루었다.

특히 Maersk Line사는 올해에만 1만8,000TEU급 컨선 20척 건조를 주문한 것으로 나타났다. 전체 선복량은 2011년 7월까지 39만9,000TEU가 증

전체 컨테이너선 선복량은 8.8%증가할 것으로 전망되며, 전세계 선복량은 2011년 1,540만TEU에 이를 것으로 예상된다.

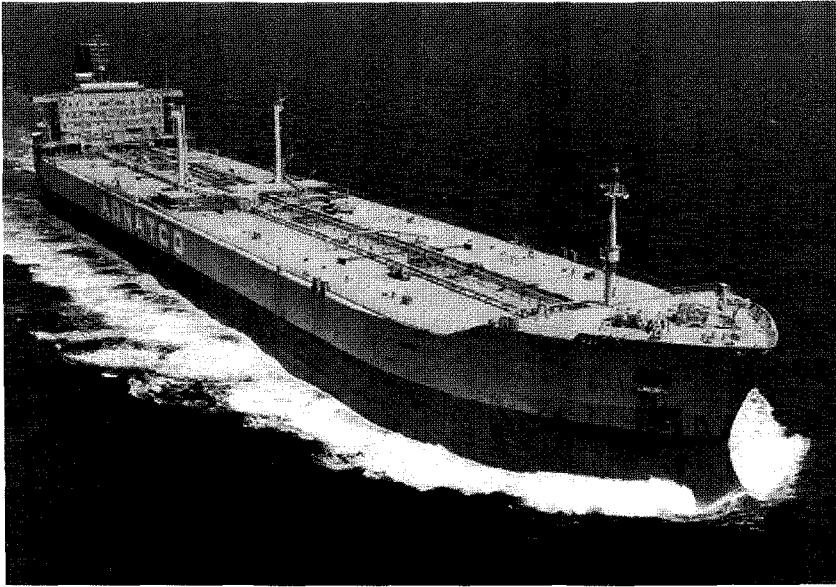
한편, 중국 조선사는 탱커선과 벌크선의 주문을 저하로 이를 대체할 다른 선박을 찾고 있어 컨테이너선의 신조선가는 앞으로 인하될 것으로 전망된다. 또한 세계경제의 불확실성으로 인한 소극적인 투자가 앞으로도 신조선가의 하락에 영향을 미칠 것으로 예상된다.

예를 들어, 8,200TEU급 컨선의 7월 신조선가는 전년동월대비 6%감소하여 평균 8,800만달러를 기록하였다. 이와는 대조적으로 2,000TEU급 이하 컨선의 신조선가는 증가한 것으로 나타났다.

1,700TEU급 컨선의 신조선가는 2010년 7월 이후 꾸준히 증가하여 금년 7월에는 2,850만달러를 기록하였다.

# 파나막스 물동량 2011년 2분기, 전년동기대비 36% 감소

## 주요 석유생산국의 원유수출량과 톤마일 감소가 주요원인



2011년 2분기 시장에 투입된 탱커선은 전년동기 대비 약 248척이 감소한 것으로 나타났다. 주요 석유생산국의 원유수출량과 톤마일 감소가 주요원인으로 예상된다. 중국 컨테이너사들의 물량도 감소하였으며, John Fredriksen사와 말레이시아 선사들의 2011년 2분기 수입 역시 전년동기대비 약 30% 감소하였다.

Irish Maritime Development Office에 의하면, 건화물 부분을 제외하고 금년 4월과 7월간 전체적인 물동량은 감소했다고 전하였다. 파나막스 시장의 2011년 2분기 물량이 36% 급감하면서 가장 악화되지만 VLCC 시장은 1.4%의 증가세를 보였다. 핸디막스 시장역시 물량이 전년동기대비 30% 감소한 것으로 나타났다. 한편, 수에즈막스 시장 물량은 5.3% 감소하였으며, 아프리카막스 부분은

5.5% 감소하였다.

주요 석유생산국의 석유수출량은 5억8,200만 톤에서 5억6,440만톤으로 전년대비 약 3% 감소하였다. 미국과 유럽의 경제위기로 인하여 수요가 감소하였고, 선사들은 물량을 확보하기가 더욱 어려워졌으며, 걸프만과 서아프리카 해역에서 채선현상 악화역시 운임하락을 유발한 것으로 분석된다.

또한 벙커유가 상승이 탱커선 운임에 큰 악영향을 미치고 있다. 중국 제2의 컨테이너선사인 China Shipping Container Lines사는 2011년 2분기태평양항단 항로와 아시아 유럽항로의 물량이 전년대비 각각 6만5,000TEU이상 줄었다고 전하였다.

Golden Ocean사는 2011년도에 물량이 증가하겠지만, 2012년 4분기가 되어야 수요와 공급이 균형을 맞추어 갈 것이라고 전망하였다. 수급균형을 맞추기 위해서는 현재 공컨테이너의 19%가 더 채워야할 것이며, 이 것이 시행될 때까지 수입량은 감소할 것으로 전망이 된다.

세계경제 성장세 둔화로 세계 주요 해운 시장의 수요가 감소함에 따라 앞으로 해운 시장은 지속적으로 악화될 것으로 전망이 된다.



## 동아시아국가 항만 적체율 증가세 지속

### 항만화물수용능력 수요에 미치지 못할 것

동아시아국가들의 항만 터미널 규모를 키울 필요성이 있다는 주장이 제기되었다. 앞으로 5년간 극동지역과 동남아국가 항만의 화물수용능력은 증가하는 수요에 미치지 못할 것으로 예상된다.

극동지역과 동아시아국가들 항만의 화물수용능력을 높이지 않으면 항만의 평균 이용률은 2016년까지 90%를 넘어설 것으로 예상된다. 남미와 중동의 국가들도 동문제에 직면하게 될 것이지만 북미와 북유럽 국가들의 항만화물 수요 증가세는

크지 않기 때문에 큰 문제가 되지 않을 것으로 예상된다.

인도항만의 경우 항만화물 적체율이 높지만 항만 시설확대 공사를 계획중에 있기 때문에 2016년까지 항만 이용률은 감소할 것으로 예상된다.

한편 중국 항만에 위치하고 있는 Hutchison Port Holdings, APM 터미널의 화물 증가세가 2010년도에 가장 높았던 것으로 나타났다.

## 소말리아 해역에서의 일본군 활동 강화

### 소말리아 해적에 대한 자위대 무기사용 허락

일본 정부는 8월 초부터 소말리아 해역에서의 해상 자위대의 활동을 공식적으로 허락한 것으로 나타났다. 일본은 소말리아 해역에서 효과적인 군사 활동을 위해 7월초 소말리아 주변국인 Djibouti에 해외 작전본부를 설치하였다.

이번 파견본부 설치로 일본은 제2차 세계대전 이후 처음으로 해외에 작전본부를 설치하는 것으로 기록됐다. 일본군의 경고를 무시하는 해적선에 대하여 자위대의 무기사용을 허락하는 법안이 2011년 6월 19일 일본 국회에 법안 상정 되었으며,

2011년 7월 24일부터 시행되었다.

그러나 이전 일본 자위대는 일본국적선만 보호할 수 있었고 무기사용이 금지되어 있었지만, 현재는 외국적 상선까지 보호를 할 수 있게 되었다.

2009년 7월28일부터 현재까지 일본 자위대는 1,858척의 상선을 소말리아 해역 아덴만에서 보호를 해오고 있다. 자위대에 의해 보호를 받은 전체 1,858척의 선박 중 오직 436척만이 일본국적이거나 일본해운회사의 선박들인 것으로 나타났다.

## 독일국적선 민간무장요원 승선 법제화

독일선주협회는 군대를 더욱 선호하는 추세

독일정부는 자국선에 대한 민간무장요원의 승선을 공식적으로 승인할 것이지만, 독일 선주들은 여전히 군대를 더 선호하는 것으로 조사되었다.

독일 정부는 자국선의 민간무장요원 탑승을 승인할 것이며, 무기사용에 관한 구체적인 법안들이 추가될 것이라고 전하였다.

독일선주협회는 민간보안요원의 동승은 해적피랍 가능성을 낮추는데 가장 완벽한 해결책은 아니지만, 정부가 해적문제에 대해서 적극적인 노력을 보이는 점에 감사한다고 전하였다.

현재 리비아, 노르웨이, 덴마크 국적선에 무장요원을 승선시키는 것보다 독일 국적선에 승선시키는데 많은 제한이 있다. 예를 들어, 현재 독일 국적선에 승선하는 무장요원들은 독일 정부가 정해놓은 무기만을 소지할 수 있다.

한편, 피랍 위험도가 높은 선박들에 한하여 해군과 특수경찰에 의한 보호를, 그 외의 선박들에 대해서는 무장요원을 동승시키자는 제안도 건의되고 있다.

## 인도 항만확장공사에 2017년까지 76억달러 투자

심각한 항만적체율로 해운산업 발전에 악영향

인도는 2017년까지 76억달러를 투자하여 7개의 항만에 대해 확장공사를 실시할 계획이다. 인도 항만의 적체율이 심각해짐에 따라 정부에서 항만 추가정책을 펼치고 있고 사기업들의 투자도 환영한다는 입장을 밝혔다.

인도의 컨테이너 항만중 가장 큰 규모를 가진 Jawaharlal Nehru항만과 Chennai항만의 적체율이 심각하여, 일부 선박들은 추가운임을 징수하거나 운송물품들을 다른 항만으로 운반하고 있는 실정이다. 이러한 항만적체율은 인도 해운산업 발전

에 큰 악영향을 미치고 있다.

인도정부의 제안서에 따르면, 인도의 기존 항만에 2,500acres의 컨테이너부두 시설확보 부지가 추가로 필요할 것이라는 의견이다.

인도는 현재 13개의 항만을 보유하고 있는데, 항만은 모두 연방정부에 의해서 운영이 되고 있다. 또한 인도는 2017년 3월까지 자국의 수출량을 3배 가량 늘릴 계획을 가지고 있으며, 이는 7,500억달러에 달하는 규모이다.



## Lonrho사 가나 서부해안에 석유항만 신설 계획

Jubile 석유지대 약 2,000acre에 석유시설물 건설

석유 서비스사인 Lonrho사는 Ghana 서부해안에 석유항만을 신설하는 프로젝트를 계획하고 있는 것으로 나타났다. 해당 항만 프로젝트로 Jubile 석유지대의 약 2,000acre에 걸쳐 시설물들이 건설 될 것이다.

Lonrho사에 의하면 최근 Ghana 서부지역의 석유, 가스, 석유제품 산업이 급부상 하고 있어 해당 항만 건설로 높은 이윤을 창출할 수 있을 것으로 기대된다.

Ghana정부는 Lonrho사의 해당 항만개발 프로젝트에 25년의 허가를 준 것으로 나타났다.

한편, Equatorial Guinea(적도기니)에 위치한 Lonrho사의 Luna자유항만은 해당지역에서의 석유산업을 이미 시작한 것으로 전해졌다.

Lonrho사는 석유산업을 포함하여 아프리카 산업에 다방면적인 진출을 계획하고 있다고 전하였다.

## 리비아 석유 수출량 2016년까지 하루 120만배럴 예상

내전 종료로 앞으로 석유수출이 다시 활기를 띌 것

IHS Energy사는 리비아에서 2012년 6월까지 하루 약 120만배럴의 석유수출이 가능할 것이라고 전망하였다. 또한 북아프리카 석유생산 국가들도 앞으로 3달 이내에 하루 25만배럴에서 30만배럴의 석유를 수출할 수 있을 것으로 전망하였다.

리비아의 석유수출량이 가다피 퇴진시위 사건을 원인으로 급감하여 세계경제에 큰 타격을 입히자, IEA는 지난 6월 약 6,000만배럴의 석유를 석유시장에 공급하여 오일쇼크를 악화에 큰 역할을 하기도 하였다.

그러나 다행히도 석유수출에 지장을 초래하였던 해당사건이 종료됨에 따라 앞으로 리비아의 석유수출이 다시 활기를 띌 것으로 전망된다.

가다피 퇴진 시위가 발생하기 전 리비아는 하루 150만에서 160만톤의 석유를 수출하였고 사건의 종료로 앞으로 하루 110만에서 120만배럴의 석유수출이 전망된다.

## 인도정부 자국항만이용선박 Green Ship 할인제 실시 선박관련 징수요금의 25%를 할인해 줄 것으로 계획

인도정부는 온실가스 감소를 위해서 인도항만을 사용하는 모든 그린쉽에 대하여 항만사용요금을 할인해 주는 제도를 실시한다고 발표하였다. 독일의 Hamburg항만, 벨기에의 Antwerp항만과 Panama에서는 이미 동 제도를 실시하고 있으며, 인도정부는 선박관련 징수요금의 25%를 할인해 줄 계획이다.

혜택자격 선박은 연료소비량과 온실가스 배출량을 측정하는 International Environmental Index에서 30 이상의 점수를 받아야 한다. 혜택을

받을 수 있는 최저 점수는 아직 결정되지 않은 상태이며, 국가기획위원회에서 인도의 실정에 맞게 의논 후 발표할 것이라고 전하였다.

효과적인 에너지 사용은 해운업계의 주요 관심사 중 하나이므로 선사들은 그린쉽 건조에 많은 투자를 하고 있다. 성공적인 그린쉽의 건조는 연료유 절감효과를 가져올 수 있다는 큰 매력을 가지고 있다. 인도항만에 정박하는 선박 중의 약 10%인 3만 1,000척이 그린쉽인 것으로 조사되었다.

## 미국 Seattle 항만 일부기능 임시적으로 중단 Longview항만 노조회원들의 파업농성에 참여

Seattle항만의 ILWU 노동조합 소속 노동자들이 Longview항만 노조회원들의 파업농성에 참여하기 위하여 항만을 떠남에 따라, Seattle항만의 일부기능이 임시적으로 중단되었다.

항만노동자들은 Longview항만에서 진행중인 곡물 수출 터미널 건설공사에 ILWU소속이 아닌 노동자를 취업시킨 점에 대하여 분개하고 있는 것으로 전해졌다.

노동자들은 Longview항만의 보안요원이 제압을 할 수 없는 상태이고 터미널에 있는 Rail Car에

손상을 입히는 등 항만시설에 직접적인 피해를 주고 있는 상태이다. 현재 항만노동자들은 곡물을 운송하는 철도길을 봉쇄하는 등 항만 시설물에 대한 직접적인 피해를 입히고 있는 것으로 전해졌다.

미연방법원은 Longview항만에서 농성중인 ILWU소속 노동자들을 임시적으로 구속할 것을 주문하였지만 ILWU소속 항만노동자들은 굴복하지 않고 마지막까지 농성을 진행할 것이라는 입장을 밝혔다.





## Hapag-Lloyd, Maersk Line 인도항만 할증료 징수

### 인도 Chennai 항만 컨테이너에 선혼할증료를 징수

Hapag-Lloyd사와 Maersk Line사는 인도의 Chennai 항만에서 처리되는 컨테이너에 대하여 선혼할증료를 징수할 것이라고 발표하였다.

인도 Chennai 항만의 화물 적체율이 지난 몇주 동안 상승하였고 현재 항만상황도 좋아지지 않기 때문에 선혼할증료를 부과할 것이라고 전하였다. 특히 8월에, 4일 동안 지속된 항만내 트러커(Trucker)들의 파업으로 화물들의 원활한 이동이 진행되지 않았던 것이 원인으로 분석된다.

Hapag-Lloyd 사는 수출 컨테이너 하나당 50달러, 수입컨테이너 하나당 65달러하던 선혼할증료를 수출입 모두 1TEU당 100달러로 상향조정하였다.

Maersk Line사 역시 Chennai항만에서 처리되

는 1TEU당 90달러, 1FEU당 180달러의 선혼할증료를 징수할 것이라고 발표하였다. 9월20일부터는 Chennai-미국 화물에 대하여 선혼할증료를 적용하고 9월 23일부터는 모든 화물에 적용할 것이라고 전하였다.

Mediterranean Shipping Company사와 ANL Container Line사 역시 추가요금을 검토중인 것으로 나타났다.

한편, Chennai 항만은 현재 약 1만9,000TEU의 컨테이너가 저장되어 있으며 2011년 상반기 Chennai 항만의 컨테이너 적체율은 전년 대비 26% 증가한 152만 TEU가 기록되었다.

## COSCO Holdings 건화물 운송사 3곳 통합

### 운송시스템 개편으로 건화물 사업 한곳에서 처리

중국의 China COSCO Holdings사는 자사의 건화물 운송사 3곳을 하나로 통합한다고 밝혔다. 현재 China COSCO Holding사의 건화물 영업사는 COSCO Bulk Carrier, COSCO Qindao, COSCO Hong Kong Shipping, Shenzhen Ocean Shipping 가 있다.

이러한 China COSCO Holdings사의 새로운 운송사 통합은 위의 건화물 운송사 3개를 통합하여 하

나의 새로운 회사를 설립한다는 목적이다. China COSCO Holdings의 대변인은 건화물 운송사 통합 프로젝트는 아직 시작단계에 있다고 밝혔다.

이번 통합으로 인하여 건화물 부분 사업을 더욱 효과적으로 운영할 수 있을 것으로 기대가 된다. 또한 건화물 운송 시스템을 새롭게 개편하여 건화물 운송이 분산되지 않고 한곳에서 관리를 할 수 있게 할 것이다.

## COSCO 2011년 상반기 컨테이너 부분 적자 공급과잉은 하반기 시황에도 악영향을 미칠 것

COSCO사의 컨테이너운송 사업은 2010년 상반기 1억6,000만달러 흑자를 기록하였으나, 금년 상반기에는 1억4,840만달러 적자를 기록한 것으로 나타났다. 총소득은 전년 상반기대비 3.4% 감소하였지만, 전체적인 물량은 320만TEU로 전년동기 대비 21.9% 증가하였다.

COSCO사의 아시아-유럽항로 물량은 올 상반기에 21.9% 증가한 71만7,305TEU를 기록하였지

만, 태평양항단 물량은 74만7,776TEU로 전년동기 대비 비슷한 양상을 보였다.

COSCO사의 무역 수입은 아시아-유럽 항로에서 12.5%, 아시아-미주 항로에서 4.1% 각각 감소하였다. 금년 상반기에는 수요대비 공급이 지나치게 많았으며, 8,000TEU 이상급 컨선들로 인한 공급과잉은 2011년 하반기 시황에도 악영향을 미칠 것으로 전망된다.

## 탱커선 운임 2011년 8월까지 22개월 지속적 하락세 커선 선복량의 지속적인 증가가 운임하락세로 이어진 것

주요 아시아항 항로에 탱커선 선복량의 지속적인 증가가 운임하락세로 이어진 것으로 나타났다. 발틱거래소에 따르면 아프리카발 중국항 26만톤급 원유운반선의 경우 운임은 22개월 연속 하락하여 지난주 W44.43에서 이번주 W43.86까지 하락하였다.

또한 중동발 일본항 VLCC 원유선의 경우에도 W45.90에서 W45.31로 운임이 하락한 것으로 나타났다. 영업수익은 8월 계속 적자를 기록하고 있

는 것으로 나타났고 해당 적자액은 하루평균 801달러인 것으로 나타났다.

8월초에는 1,899달러의 적자를 기록하기도 하였지만 시황분석가들은 적자액이 더 하락하지는 않을 것이라고 전망하였다.

한편, 동남아시아발 호주항 8만톤급 아프리카막스선의 경우에도 운임은 5개월 연속 하락하여 지난주 W97.50에서 이번주 W96.28을 기록하였다.