

북미항로, 항만과 내륙운송 혼잡 지속 예상 인프라 부족현상 해소에 1년이상 소요될 듯

항만 혼잡과 철도의 운행지연으로 선박운항비용이 증가하고 있는 가운데, 북미 E/B항로 운항 선사들이 북미동안 All Water 서비스에 대하여 PSS를 11월까지 연장할 움직임을 보이고 있다.

동 할증료는 북미서안의 경우 10월31일 실효될 계획이었고, 북미동안은 11월 1일에 실효될 예정이었다.

이와 동시에 항만과 내륙운송의 혼잡이 2005년에도 계속될 것으로 선사들은 보고 있다. 이러한 분석은 TSA로부터 나온 것으로 TSA의 Executive Director인 Brian Conrad는 회원사와 고객사들이 Transit Time의 8~9일 지연으로 어려움을 겪고 있으며, 인프라 부족은 해결되는데 1년 이상이 걸릴 것으로 전망했다.

항만혼잡과 철도운행지연으로 선사들은 스케줄대로 기항을 못하거나 우선화물을 다른 항차에 옮겨 싣고 있다. 스케줄을 맞추기 위해 연료를 더 많이 소모하고 있는 것은 물론, 추가적으

로 트럭운송비용을 물고 있다.

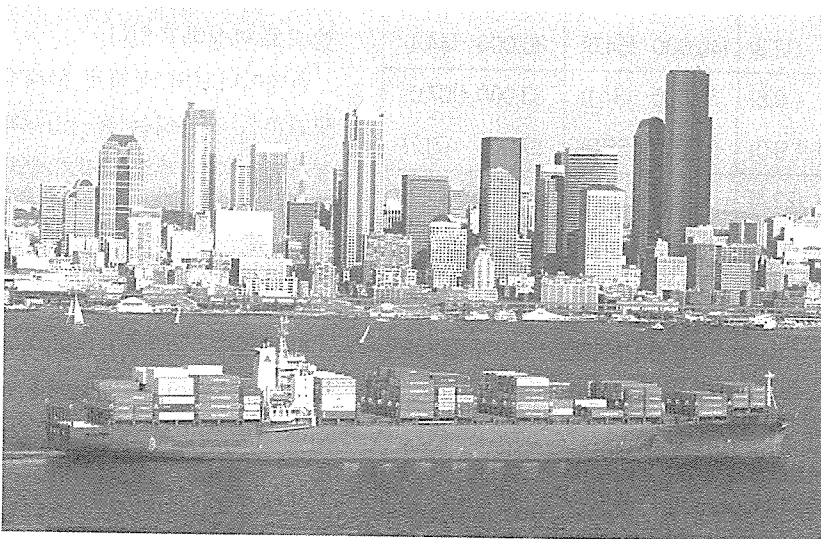
선사들은 매년 여름과 가을에 선복부족에 따라 성수기 할증을 부과하는데 올해는 선복이 충분히 있는데도 혼잡과 철도운행지연으로 선복이 제한되고 있는 양상을 보이고 있다.

Conrad는 2005년에도 이와 비슷한 상황이 지속될 것으로 보았음. MOL, NOL을 비롯한 선사들은 2005년도 북미항로 운항비용이 10% 정도 증가할 것으로 내다봤다.

그리고 선사들은 2005년도 북미항로 E/B 물동량 증가율을 10~12%로 예상하고 있다. 선복량은 수요증가만큼 증가할 것으로 기대되는데, 각종 혼잡으로 인해 2~3% 정도 실제 선복량은 줄어들 것으로 진단하고 있다.

북미동안 All Water 서비스 역시 화주들이 3월 이후 부킹을 통해 선복을 다 채우면서 혼잡이 가중되는 모습임. 선사들은 북미동안 서비스 이용화주들에게 2005년에도 상황은 나아지지 않을 것으로 보고 있다.

Conrad는 이와 관련하여 선박의 크기 제한으로 당장에 새 서비스를 개설하는 것은 힘들다고 밝히고, 북미서안 터미널 오퍼레이터들과 철도회사들 역시 2005년이 준비가 되어 있지 않다고 강조했다.



일본 주요선사 올 하반기 실적 호조예상

NYK 금년도 경상이익 1,200억엔 전망

2004년도 연결재무제표(결산 2005년 3월)를 기준으로, 일본 주요 외항선사 하반기 실적이 호조를 보일 것으로 전망됐다. 컨테이너선과 건화물선을 중심으로 운임이 상승하고, 지속적으로 물동량이 증가하고 있기 때문이다.

1부상장 해운기업 10개 사 중 8개 사가 4~6월 기 결산시에 중반기·전체 실적 예상을 상향치로 수정했다. 7~9월기도 시황은 견실하고, 변동 요인이 되는 대달러 환시세, 선박용 연료유(bunker oil) 또한 각 사가 상정한 범위에 거의 들어맞고 있어 수익 환경에 불안 요소는 적다.

장기계약중심으로 시황의 영향을 받기 어려운 공영탱커, 태평양해운을 제외한 8개 선사(NYK, MOL, K-Line, SHINWA해운, 제일중앙기선, IINO해운, 명치해운, INUI기선)는 2004년 9월 중간결산과 2005년 3월 전체 실적 전망을 증액 수정하고 있다.

4~6월기의 실적을 통해 수익동향을 파악하기 쉬운 상반기에 비해, 반면 환율이나 뱅커, 경기동향 등 유동 요소가 많은 하반기는 약간 신중하게 보는 경향이 있다.

SHINWA해운은 “전체 실적 예상은 중간 실적 예상의 수정만을 반영한 것으로 하고 있다”며 가장 보수적인 견해를 취하고 있다. 상반기 연결 경상이익 예상치는 45억엔(초기 예상은 27억엔), 하반기는 초기 예상의 23억엔을 그대로 두어, 전체 68억엔(초기 예상은 50억엔)으로 예상하고 있다.

컨테이너선의 회계에 항해발생기준을 적용하는 K-Line과 철강원료 수송 주력(중장기계약)인 제일중앙기선은 하반기 경상이익을 상반기 예상액의 3분의 2 정도로 상정하고 있다.

K-Line은 상반기 560억엔(초기예상은 370억엔), 하반기 410억엔(초기예상은 370억엔)으로 전체 970억엔(초기예상은 740억엔)의 경상이익을 낼 것으로 추

일본 주요해운선사 2004년도 실적 전망

	매출액	경상이익	순이익
NYK	750,000 (10.3)	60,000 (60.6)	28,000 (31.5)
	1,500,000 (7.3)	120,000 (60.7)	62,000 (78.1)
MOL	560,000 (16.0)	70,000 (93.3)	41,000 (98.7)
	1,120,000 (12.3)	140,000 (54.6)	80,000 (44.4)
K-Line	397,000 (9.6)	56,000 (84.1)	33,000 (107.0)
	790,000 (9.0)	97,000 (55.0)	57,000 (71.7)
新和海運	41,000 (23.4)	4,500 (193.4)	3,600 (464.3)
	80,000 (10.1)	6,800 (70.4)	5,000 (153.7)
第一中央汽船	37,000 (11.3)	3,700 (363.1)	2,100 (210.2)
	74,000 (6.0)	6,500 (109.1)	3,700 (41.4)
飯野海運	29,200 (3.5)	2,500 (33.0)	1,400 (-0.5)
	58,000 (-0.4)	5,000 (40.6)	3,000 (32.7)

(주) 단위 : 100만엔. 괄호는 전년동기대비증감(%)

상단은 상반기 예상(2004년9월), 하단은 2004년 전체 예상(2005년 3월)

산하고 있다. 제일중양기선은 상반기 37억엔(초기 예상은 19억엔), 하반기 28억엔(초기예상은 25억엔)으로 전체 65억엔(초기예상은 44억엔)을 예상하고 있다.

NYK, MOL, IINO해운의 3개사는 상반기와 하반기의 예상 경상이익을 각각 동액으로 예상하고 있다. NYK의 경우 상반기 경상이익은 600억엔(초기예상은 470억엔) 수준이며, 하반기 600억엔(초기예상은 610억엔)으로 전체 1200억엔(1080억엔)으로 예상하고 있다.

MOL은 상반기 700억엔(초기예상 510억엔), 하반기 700억엔(초기예상 590억엔)으로 전체 1400억엔(1100억엔), IINO는 상반기 25억엔(초기예상 21억엔), 하반기 25억엔(초기예상 24억엔)으로 전

체 50억엔(45억엔)으로 각각 예상하고 있다.

각사의 7~9월기 이후의 실적 예상치는 환율이 1달러대 105~110엔, 벙커가가 톤당 180~190달러의 범위로 상정하고 있어, 7~9월기의 실제비용도 예상치에서 크게 벗어나지 않아 중간 실적 경향은 경미할 것으로 예상된다.

하반기는, 대기업선사의 스페이스 부족으로 유럽항로 등에서의 컨테이너 운임 상승을 전망할 수 있다. 증견선사를 포함한 각사는 수요기에 접어드는 건화물선 분야에서 일반부정기선중심으로 시황이 전실할 것으로 분석하고 있다.

그러므로, 해운 시황이나 경제 상황에 큰 변동이 없으면, 하반기 실적 또한 예상을 웃돌 가능성이 높다.

EU, 기준미달선박 19척 입항 거부 선적별 블랙리스트 작성, 강력규제

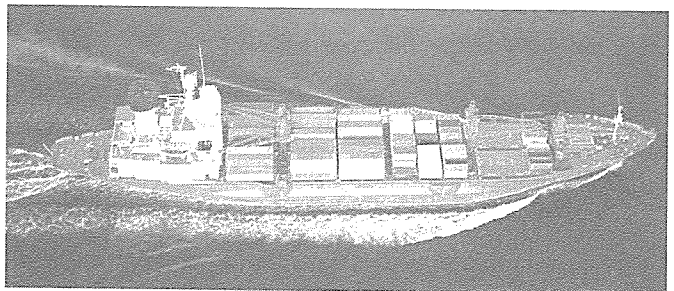
유럽연합(EU)의 유럽위원회(EC)는 2003년 11월 1일로부터 2004년 8월31일까지 역내항만에서 입항을 거부당한 기준미달선 19척의 선명과 선적 등을 공표했다.

유럽에서는 유조선 Prestige호 사고 이후, 항만국통제(PSC)의 협조체제 구축 등 일련의 기준미달선박에 관한 대책을 실시했다. 이번은 그 일환으로, 선적 등의 공표에 의해 기준미달선에 대해 규제를 대폭 강화하고 있다.

입항거부선박을 기국별로 보면, 세인트 빈센트·그레나딘 6척, 볼리비아 3척, 파나마 3척, 터키 3척, 벨리즈 1척, 키프로스 1척, 루마니아 1척, 시리아 1척. 선종별로는 건화물선 12척, RORO 여객선 4척, 화학유

조선 2척, 유조선 1척이다.

EU는 파리 MOU의 선적별 블랙리스트에 근거하여 △선적이 블랙리스트에 게재되어 과거 2년간에 2회 이상 MOU 가맹 PSC 당국으로부터 처분받은 경우 △선적이 블랙리스트상의 「very high risk」, 「high risk」에 분류되어 과거 3년간에 1회 이상 MOU 가맹 PSC 당국으로부터 처분받은 경우에 입항을 거부하고 있다.



프랑스, 선박폐유 배출선장 집행유예 1년 지난 3월 법률개정 통해 처벌규정 강화

프랑스는 지난 3월 건련법률 개정을 통해 해양 오염발생자에 대한 처벌을 대폭 강화하고 있다.

외신에 따르면, 프랑스는 최근 자국 해역을 폐유로 오염시킨 외국선박의 선장에 대해 1년의 집행유예와 50만유로(60만 달러)의 벌금을 부과했다.

프랑스는 3월 해양오염방지에 관한 법률을 개정하여 고의로 바다에 폐유 등 오염물질을 배출하는 경우, 벌금을 기존의 60만유로에서 100만유로 또는 해당선박에 적재되어 있는 화물가격의 4배까지 부과할 수 있도록 하고, 선장 등 오염물질의 배출행위에 관련된 사람에 대해서는 최고 10년까지 징역형을 선고할 수 있게 하는 등 해양오염을 일으키는 선박에 대한 처벌을 크게 강화했다.

프랑스 마르세이유 법원은 최근 지중해 연안에 폐유를 투기하여 길이 18km, 폭 50미터에 달하는 오염을 야기한 아랍연합해운(UASC) 소속 컨테이

너선박 파키스탄 선장에 대해 이와 같이 처벌하고, 선장에게 부과된 벌금 가운데, 48만 5,000 유로는 선사가 대신 납부하도록 결정했다.

또 법원은 지난 1월 29일 마르세이유 서쪽 해안에 5km에 달하는 폐유를 유출한 터키 컨테이너선 시밀호(Cimil, 4,289G/T) 선장에게 30만유로의 벌금처분을 내렸다.

마르세이유 법원은 이같은 판결을 내리면서 선사에 대해 소송 행위에 직접 참가한 그린피스 등 환경단체에 대해 3,000유로에서 1만8,000유로까지 소송비용을 지급하도록 결정했다.

한편, 이 소송에서 피고를 대리하고 있는 변호사는 선장 등에 내린 형량이 지나치게 높다고 비판하고, 현재 프랑스 법원은 바다오염행위에 대해 강력하게 처벌하라는 정부의 압력을 받고있다고 주장했다.

FESCO, 핀란드 복합운송 개시 일본발 러시아 및 핀란드행 화물

러시아선사, FESCO (Far Eastern Shipping Co.)는 10월 중순부터 일본에서 러시아·핀란드로의 해상컨테이너 복합운송을 본격적으로 시작한다.

동사의 통과선하증권(through B/L)에 의한 서비스를 제공, 일본의 집하대리점으로 Azuma해운(東海運)을 기용한다. 러시아의 경제성장에 의해 일본으로부터의 수출이 증가, 선박 회사로서 상권의 확대를 도모한다.

구소련 시대는 선박 회사에 의한 내륙 운송은

인정되지 않았기 때문에, FESCO는 보스토치니(Vostochny)까지의 해상운송만 자사의 B/L에 의해 제공, 보스토치니부터는 NVOCC가 러시아측 파트너를 통해 철도 운송이나 트럭 운송을 개별적으로 수배하고 있었다.

그러나, 러시아 국내 규제 완화에 힘입어 FESCO는 내륙의 복합운송서비스에도 진출했고, 이미 한국발과 중국발은 실시되고 있다. 일본발에서는 약 1년간의 준비기간(trial)을 거쳐, 10월13일 고베 출항의 컨테이너선 'Free Morie'(423 TEU)호

부터 서비스를 개시한다. 나고야는 14일, 요코하마는 15일부터 서비스 시작한다.

FESCO의 through B/L에 의한 운송 범위는 철도역까지이다. 이용 컨테이너는 FESCO의 20 피트 컨테이너가 중심이고, 40피트도 쓴다. 주요역은 모스크바, 상트페테르부르크, 카바프로스크, 이르쿠츠크, 크라스노야르스크, 예카제린부르크 등 러시아의 약 240역이다.

핀란드에서는 하미나 등 4개역이다. 2004년 내에 러시아 이외의 CIS(독립국가연합)으로도 확대할

전망이다. 아즈마해운 국제부장은 시베리아철도 경유서비스가 북미와 같은 운송인 주체의 수송 형태까지 진전했고 경쟁력 있는 요금을 제시할 수 있으며, 내륙운송과의 연계도 용이해졌다고 말한다.

FESCO는 MOL과 공동으로, 일본·나홋카(Nakhodka)선·컨테이너서비스(JNLCS)의 명칭으로 해상운송서비스를 제공 중이다. 현재, 컨테이너선 1척에 의해 일본·보스토치니간을 월 2편, 일본측에서는 요코하마, 고베에 월 2회, 나고야, 모지, 토야마에 월 1회 기항하고 있다.

컨테이너박스 제조가격 2,000달러에 육박 지난해 주문량 113만TEU로 100만개 돌파

컨테이너박스 제조가격이 주문량 증가와 철강 가격 상승의 여파로 개당 2,000달러에 육박하고 있다. KMI의 '지구촌 해양수산' 최근호에 따르면, 2003년 컨테이너 박스 임대업체들의 총 박스 생산주문량은 113만TEU로 사상 최초로 100만 TEU를 넘어섰다. 이는 수년간 불황을 겪은 컨테이너박스 임대업체들의 자금사정이 2002년부터 다소 개선되면서 투자를 늘렸기 때문이다.

그러나 지난해 말부터 오르기 시작한 컨테이너 박스 제조가격의 급등으로 박스 임대업체들은 올해 신규투자를 자제하고 있는 상황이다.

2003년 10월 TEU당 1,350달러이던 컨테이너 박스 제조가는 올해 5월 TEU당 2,000달러로 인상되었다가 현재 1,900 달러 선이며, 컨테이너 박스 제조업체들은 연말까지 이러한 수준이 계속 유지될 것으로 전망하고 있다.

또한 2004년 상반기 컨테이너 임대업체들의 박스임대율(utilization rate)은 80년대 후반 이후 최고 수준인 95% 수준까지 육박했다.

이른바 컨테이너 임대업체들의 불황이던 2001년 150만TEU가 넘던 유휴 컨테이너 박스량이

2004년 2/4분기에는 50만TEU 이하로 떨어졌다.

이러한 컨테이너 박스 제조가와 임대율 상승은 결과적으로 박스 임대료 인상을 초래하여 지난해 10월 TEU당 1일 0.55달러 이하이던 임차료가 6개월 만에 0.85달러로 60% 이상 올랐다.

컨테이너 박스 가격이 이같이 급등하고 있는 것은 철재 가격 상승이 주요인으로 분석되고 있다.

컨테이너 박스 제작 원료인 코르텐 강(Corten Steel, 내후성 강재) 가격은 지난해 말 톤당 380달러 이하였으나, 평균가격이 6개월 만에 톤당 600달러로 45% 이상 치솟았다. 이러한 코르텐 강의 가격상승은 주 공급처이던 중국 철강업체들이 폭주하는 주문량을 소화하지 못하면서 시작되었다.

특히 지난해 중국 컨테이너 제작업체들의 연 총 생산량은 전년대비 40% 이상 증가한 200만TEU를 초과하였으며, 신규 제작된 박스 중 거의 절반 가량이 박스 임대업체에서 주문한 물량이었다.

또한 중국 이외의 코르텐 강 공급능력을 보유한 한국, 일본, 대만 등도 수요 폭주에 맞춰 생산량을 급격히 늘리지는 않아 철재가격 상승에 일조한 것으로 나타났다.