



**중국, 양만예선서비스시장 외국에 개방**

**일본·홍콩·중국 합작사 서비스 개시**

중국이 최근 자국 항만의 예선서비스 시장을 외국에 개방했다고 외신들이 일제히 보도했다.

Fairplay 등 외신에 따르면, 이같은 시장개방에 따라 일본의 도쿄기선(Tokyo Kisen)과 MOL사 등이 일정한 지분을 갖고 있는 홍콩의 남중국예선회사(South China Towing Co.)와 팡청(Fancheng) 항만당국이 합작투자 형태로 '베이부 만 예선회사'(Beibu Gulf Towing Co.)를 설립하고, 올 1월부터 예선 3척으로 팡청항과 인근항만을 중심으로 본격 선박 예선 서비스에 착수했다.

팡청항은 남중국 광서성에 있는 가장 큰 항만으로 통킹만의 가장자리에 위치하고 있으며, 중국의 남서 지역개발과 관련하여 상당히 중요한 역할을 담당하고 있는 것으로 알려지고 있다.

사천성 및 운남성, 광동성과 해남성 등으로 수송되는 화물의 주요 관문역할을 할 것으로 일본선사인 MOL은 기대하고 있다.

한편, 남중국예선회사는 홍콩에서 두 번째로 큰 예선회사인데, MOL은 중국 예선시장 참여에 관한 성명서에서 팡청항만에 대한 예선 서비스뿐만 아니라 앞으로 예선을 추가로 확보하여 베이부 만의 인근항만까지 서비스를 넓혀 나갈 방침이라고 밝혔다.

**세계중고선시장 애운시황 오조로 일망**

**VLCC 등 신조선가도 덩달아 상승**

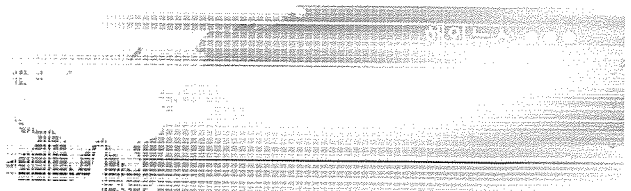
세계해운시황이 호조를 보임에 따라 국제 중고선 시장에서도 활발한 거래가 이루어지고 있는 것으로 알려졌다.

클락슨리포터의 통계데이터에 따르면 2003년 1월부터 12월 중순까지 국제 중고선 거래량은 총 1,248척·6,621만 5,000DWT에 달하며, 2002년(955척·4,045만 5,000DWT)에 비해 63.7%의 성장세를 보였다. 그 중 유조선이 359척·3,327만 DWT, 벌커가 429척·2,380만 8,000DWT로 각각 50.2% 및 35.9%를 점유했다.

이러한 수요확대에 따라 중고선가도 크게 상승했다. 2003년 초만 해도 클락슨의 중고선 매매 지수는 109포인트였으나 11월 말 현재 17.4% 증가해 128포인트를 기록했다. 또, 중고선 평균가격도 2002년 192달러/DWT에서 2003년 말 242달러/DWT까지 급등했다.

한편, 일본해사신문 등 외신에 따르면, 울들어서도 해운시황이 강세를 보임에 따라 신조선가도 크게 상승하는 양상을 보이고 있는데, 최근 조선소측에서 제시하는 VLCC 신조선 수주가는 8,500만달러에 육박하고 있다. 이같은 선가는 지난 1년전에 비해 30%이상 오른 금액이다. 또한 조선소측에서는 케이프사이즈의 경우도 거의 5,000만달러를 제시하는 등 과거 최고치를 경신하고 있다.

이와함께 초대형컨테이너선의 경우도 선가가 작년초 까지만 해도 TEU당 1만달러 미만이었으나, 여름에는 1만달러를 넘어섰으며, 최근에는 1만1,000달러를 웃돌고 있다.



### 신조선가 추이(성약기준)

구 분	선 형	2002년 12월	2003년 12월	증 가율
탱 커	VLCC	6,300만\$	7,600만\$	21%
	아프라막스	3,400만\$	4,100만\$	21%
벌크선	케이프사이즈	3,500만\$	4,800만\$	37%
	파나막스	2,100만\$	2,500만\$	19%
	헨디막스	1,800만\$	2,200만\$	19%

#### 미국 선박 50%, 선박보안계획 미제출

항만시설도 20%가 마감시간 넘겨

미국 선박의 절반 이상과 항만 및 터미널의 20%가 2003년 12월 말까지 되어 있는 선박 및 항만시설 보안계획서 제출 마감시간을 맞추지 못한 것으로 알려졌다.

외신에 따르면, 미국에 등록된 선박 1만여척 가운데 5,200척과 미국에 있는 5,000개의 항만시설 중 1,100개가 연안경비대에 보안계획서를 제출하지 못한 것으로 나타났다.

미국이 2002년에 제정한 해운보안법과 연안경비대 보안시행규칙에는 항만이나 터미널이 새로운 보안기준을 이행하지 않는 경우에는 2만5,000달러의 벌금과 항만폐쇄조치를 취할 수 있다고 규정하고 있다. 선박에 대해서는 벌금과 함께 입항금지 등 강력한 처벌 규정을 두고 있다.

미국 해운보안법에 의하면, 선사와 항만당국은 2003년 말까지 보안계획을 제출한 다음 승인을 받은 뒤 올 7월부터 시행하도록 되어 있다.

한편, 미국 연안경비대는 해운보안법에 규

정된 사항을 이행하는데 앞으로 10년 동안 약 70억 달러가 들어갈 것으로 추정만 바 있는데, 정부에서 항만보안을 확보하는데 소요되는 비용을 적게 지원하고 있다고 오랫동안 비판해 온 미국 항만협회는 각 항만들이 법률에서 요구한 사항을 준수하는데 최선을 다하고 있다고 말했다.

#### 지난해 미주양로 물동량 900만TEU 육박

중국의 수출입물동량 증가세 두드러져

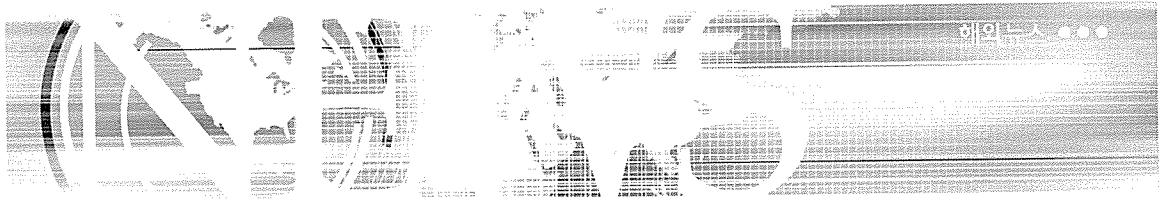
지난 2003년 미주지역의 수출입컨테이너 물동량이 900만TEU에 육박한 것으로 추산되고 있다.

미국세관통계인 JOC-Piers에 따르면, 2003년 11월 북미항로 컨테이너 물동량은 E/B의 경우 전년동기대비 8.2% 증가한 75만 7,898TEU를 기록했으며, W/B는 11% 증가한 33만 7,427TEU를 기록하여 2003년 3월의 33만 7,614TEU에 이어 사상 2번째의 물동량을 기록했다.

이에 따라 E/B의 1~11월 누계는 전년동기 대비 9.3% 증가한 853만 1,576TEU를 기록함으로써 물동량이 양호했던 2002년 실적인 858만 5,295TEU를 11월에 달성했다.

이와 관련하여 JAMRI는 12월 물동량도 순조로운 증가추이를 보이고 있어 2003년 연간 물동량이 900만TEU에 달할 것으로 내다봤다.

E/B 물동량을 이끄는 미국경제는 2003년 3/4분기 실질 GDP 성장률이 8.2% 증가하여 4/4분기도 4% 전후의 성장률이 기대되는 가



운데 11월 주택착공건수도 연율환산 기준으로 전월대비 4.5% 증가한 207만 호를 기록하였으며, 1984년 2월 이래로 가장 높은 수준을 기록했다.

JAMRI에서는 이같은 물동량 증가요인을 초저금리정책의 지속과 대형감세조치의 효과로 지속적인 강세를 보이고 있는 주택수요에 기인한 것으로 진단했다.

한편, 미국으로부터 아시아로 향하는 W/B의 1~11월 누계는 전년동기대비 12.4% 증가한 340만4,508TEU를 기록하여 두 자리수 증가율을 나타냈다.

### EU 의의 유류오염사고 영사처벌

#### 새로운 법률제안서 의결

유럽연합 의회는 지난 1월13일 선박으로 인해 유류오염사고가 일어나는 경우 책임있는 모든 사람을 형사처벌하는 것을 주요내용으로 하는 새로운 법률 제안서를 의결했다.

이날 유럽연합 의회 의원들은 선박으로 야기된 바다오염행위에 대해 이제 더 이상 관대하게 처분해서는 안 된다고 주장하면서 이와 같이 결정했다.

당초 유럽위원회에서 제안된 규칙은 현행 국제해사기구(IMO)의 해양오염방지규칙을 유럽연합법률에 수용하는 것이었으나, 이날 투표에 앞서 바다를 오염시키는 당사자를 더욱 강력하게 처벌하도록 하는 조항을 새로 추가하거나 개정했다.

이 규칙에 따르면, 앞으로 오염행위를 고의

로 일으켰거나 중과실로 인해 오염사고가 일어나는데 기여한 자는 모두 형사처벌을 할 수 있도록 했다.

따라서 이 법률에 의해 처벌될 수 있는 자는 해당 선박의 선장 뿐만 아니라 선사, 선박운영회사, 용선자, 그리고 그 선박이 입급되어 있는 선급까지 포함된다.

한편, 이 법률안은 유럽연합 각료 이사회의 승인을 거쳐 유럽연합 법률로 최종 확정된다.

### 세계 최대여객선 '퀸메리2호' 처녀양애

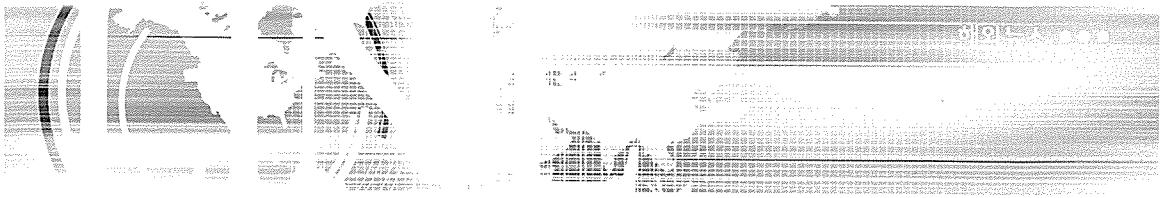
#### 시험운항 성공적으로 마무리

현재까지 건조된 정기 여객선들 중 가장 웅장하고 가장 거대한 선박이라고 일컬어지는 퀸 메리(QM) 2호가 성공적인 시험 운항을 마치고 처녀항해에 나섰다.

영국 엘리자베스 2세 여왕이 공식적으로 명명한 이 여객선은 시험운항을 성공적으로 마친 뒤 2004년 1월12일 모항인 잉글랜드 남부 사우드햄튼을 출발, 뉴욕을 향해 첫 공식 항해에 나섰다.

5억4,000만 파운드를 들여 건조된 이 거대





한 호화 여객선은 15만톤(DWT)으로 길이는 345미터이다. 이러한 길이는 4개의 축구장을 이어놓은 것과 같은 길이인 동시에 에펠탑의 높이보다 45미터(147피트)나 더 긴 길이이기도 하다. 이 선박의 높이는 23층 짜리 건물의 높이와 같으며 홀수선에서 60미터(200 피트)나 높이 솟아 있는 17개의 갑판이 있다.

QM 2호의 선장 내정자 로널드 워릭 선장에 따르면 시험 항해는 대성공이었다고 한다. 시험 항해에 동반했던 이 선박의 조선 기사도 이 항해가 모든 점에서 예상을 초월하는 대성공을 거두었다고 평가했다.

이 여객선은 대서양을 횡단해서 사우샘프턴과 뉴욕 사이를 정기적으로 운항할 뿐만 아니라 지중해, 북유럽, 카리브해, 캐나다 등을 순항하는 유람선의 역할도 할 예정이다.

또 2004년 8월12일부터 30일까지 이 QM 2호는 2004년 아테네 올림픽 경기본부인 아테네에서 수상호텔의 역할을 하게 된다.

이 여객선의 기술적 특징들로는 스코틀랜드 에딘버러의 브라운 브라더스사(社)가 제작한 4개의 거대한 접이식 수평타 안정장치가 있는데, 이것을 이용하면 선박의 동요를 90%나 감소시킬 수가 있다. 각각의 안정 장치는 중량이 70톤이고 표면적이 15평방미터가 넘는데 이것을 펴거나 접는 데는 30 초밖에 걸리지 않는다.

이 선박의 핵심부는 너비 50미터의 선교로서 여기에는 런던의 켈빈 휴즈사(社)가 공급한 첨단 항해 보조 장치들이 탑재되어 있다. 선교 담당팀을 안전하게 관리하기 위한 첨단 기술을 이용하여 설계된 이 장치들 중에는 여러 가지 상황을 보여주는 평판 스크린들이 있다.

이 평판 스크린들에는 레이더, 항법 표시장치, 안전 기준, 기동 장치, 물의 소비량, 바닥 짐의 이동, 기상 정보 등이 표시된다. 이 모든 스크린들은 조종사의 판단에 따라 상호 교체될 수도 있고 폐쇄회로 카메라에 촬영된 영상 같은 부가적 특징을 보여주기 위해 영상 속의 영상을 표시하는 설비도 갖추고 있다.

**지난해 해적발생건수 445건에 달해**

지난 2002년에 비해 20% 증가

작년 전세계 해상에서 해적 행위발생건수가 전년대비 20%나 증가한 445건에 달했다.

국제해상사무국(IMB)에 따르면 작년에 발생한 해적 행위는 아시아 지역에서 집중적으로 발생했으며 IMB가 해적피해 상황을 처음 집계한 1991년 이후 두번째로 많은 수치를 기록했다. 국가별로는 인도네시아가 세계 전체 피해 건수의 27%인 121건, 방글라데시 58건, 나이지리아 39건 등이 발생했다.

루트가 협소한 말라카 해협에서는 총 28건이 발생해 전년대비 50%이상 증가한 것으로 나타났다.

한국 선박도 말라카 해협에서 유조선이 총격을 받았고 인도네시아 인근 해안에서 공격을 받은 원목선 등 2건이 보고됐다.

특히 최근에는 유조선과 천연가스 수송선을 대상으로 한 해적 행위가 급증한 것으로 나타났다.

한편 작년 해적행위로 인한 인명피해는 사망 28명, 부상 88명, 실종 71명이었다.