

● 미국과 파나마선박 '승선협정' 체결

공해상에서 파나마선박 정선 및 수색 가능

미국은 공해상에 있는 파나마 국적 선박을 정지시키고, 대량살상무기(WMD) 등이 실려 있는지 여부를 검사할 수 있게 되었다.

미국과 파나마는 최근 '승선협정'을 체결했는데, 이는 조지 W 부시 미국 대통령이 강력하게 추진하고 있는 테러와의 전쟁의 일환으로 나온 대량살상무기 확산금지 구상(PSI)의 부산물이라 할 수 있다.

1년 전에 부시 대통령은 PSI를 도입하면서 특정국가와 국제 테러단체와의 대량살상무기 이전과 인도 시스템을 차단하기 위해서는 관련 국가 사이의 정보 교환은 물론 공동으로 법률을 집행할 필요가 있다고 강조한 바 있는데, 현재 이 제도에 비공식적으로 참여하고 있는 국가는 모두 15개국 이상인 것으로 알려졌다.

양국간의 협정에는 미국 보안병력이 언제 어떤 방법으로 대량살상무기나 그 부품 등을 운반하는 파나마 선박에 승선하여 점검하고 역류할 수 있는지 그 절차가 자세하게 규정되어 있는데, 이 협정은 상호주의 원칙에 따라 파나마 정부에 대해서도 동일하게 미국 선박에 승선 및 검색할 수 있는 권한을 부여하고 있다.

이에 따라 미국적 선박이나 파나마 배가 생·화학무기나 핵 물질 또는 미사일 등을 운송하고 있다고 의심이 되는 경우 두 나라는 각 상대국에 대해 그 선박의 국적을 확인하고 승선할 수 있는 권한을 부여해 달라고 요청할 수 있다.

한편, 에이피 통신(AP)에 따르면 미국과 파나마 간의 승선협정은 양국 사이에 이미 체결되어 있는 해운협정을 확대하는 방식으로 이

루어졌는데, 이 해운협정에 따라 미국 연안경비대(USCG) 단속반은 파나마에 등록되어 있는 선박이 마약을 운송하고 있는지 검사할 수 있는 장치를 열어 놓고 있었다.

보안전문가들은 지난 2월 미국이 나이베리 아와 이 같은 협정을 체결한 데 이어 파나마를 PSI 체제로 끌어들이는 데 따라 선박을 이용한 대량살상무기 운송차단에 더욱 박차를 가할 수 있게 되었다고 평가하고 있는데, 이는 두 국가가 국제테러조직들이 악용하기 쉬운 대표적인 편의치적국가이면서 이들 국가에 선적을 두고 있는 선박이 전 세계 편의치적선박의 절반을 차지하고 있기 때문이다.

파나마에는 현재 대형선을 기준으로 모두 5,600척의 선박이 등록되어 있으며, 우리나라 편의치적선박도 대부분 이 나라에 선적을 두고 있다.

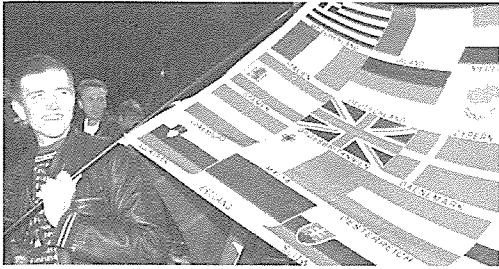
● EC 해양부문 의장 편의치적선증가에 우려

EurOcean 2004 컨퍼런스, 골웨이선언 채택

유럽연합 집행위원회(EC)의 해양부문 의장인 드모 아렌(Dermot Ahern) 아일랜드 해양장관은 EU 회원국 선대들의 편의치적(flags of convenience)이 늘어날 것이라고 우려를 표명했다.

아일랜드 선주협회(Irish Marine Institute) 주최로 아일랜드 골웨이(Galway)에서 개최된 EurOcean 2004 컨퍼런스에서 500여 EU 회원국 대표단들에게 아렌(Ahern) 장관은 이같이 말하고, 편의치적이 조세, 규범, 안전, 환경 기준에 있어 선주들에게 유리하기 때문에 편의치적선 증가현상이 나타나고 있다고 주장했다.

이어 그는 EU의 목표는 EU 선대의 경쟁력



확보는 물론 해상안전을 향상시키고, 오염사고를 방지하는 데 있다고 전제하고, 체중현상이 심해지고 있는 도로운송을 대체하기 위해서는 연근해 해운을 활성화시키는 것이 필요하다고 강조했다.

또한 이 회의에 참가한 500여 명의 대표들은 해양부문의 운송, 안전, 환경 등 EU의 목표를 담은 골웨이선언(Galway Declaration)을 채택했다.

한편, 이 컨퍼런스에서 아일랜드는 다양한 해양자원을 가지고 있는 국가로 분류되었으나 국제운수연맹(International Transport Federation)의 아일랜드 출신 검사관은 아일랜드가 편의치적국으로 간주될지도 모른다고 경고했다.

그는 또 아일랜드의 경우 세금이 낮기 때문에 외국선주들이 선박을 아일랜드에 치적하는 것이 유리할지 모르지만 임금은 크게 유리하지 않아 아일랜드 선원을 고용하지는 않을 것이라고 주장했다.

● 중국-대만 운항시 제3국 경유할 필요없어

양국, 양안간 항로운항 새로운 방침 발표

대만 행정원대륙위원회와 중국교통부는 2004년 5월 7일, 국제화물과 환적화물을 수송하는 외국의 선박 및 외국으로 선적을 변경한

중국 및 대만의 선박에 대하여 중국-대만간 운항시 제3국을 경유할 필요가 없다고 새로운 방침을 발표했다.

또한 기존에 Kaohsiung 이외에 Taichung, Keelung을 역외항운센터로 지정하는 것도 동시에 발표했다.

대만의 해운업계에서는 이번 규제완화로 대만의 중추센터로서의 기능이 강화되며 양안간 선사와 제조업체들에게 장점이 커질 것으로 기대하고 환영 입장을 표시하고 있다.

대만에서는 지금까지 Kaohsiung항의 역외항운센터에서 중국대륙과 제3국간의 환적화물을 취급해 왔으나, 새로운 방침에 따라 중국과 대만간에 국제화물과 환적화물을 해상수송하는 정기편은 이후 일본의 이시가키 등 제3국을 경유할 필요없이 Shanghai항의 경우 대만과의 Transit Time이 16~27시간, 수송비용은 1,000~1,200달러 절감될 수 있을 것으로 기대되고 있다.

다만, 중국과 대만간의 수출입화물의 취급은 개방되어 있지 않음. 또한 안전보장상의 배려도 있어서 당분간 Taichung항과 복건성 각 항만과의 직행편은 인정되지 않을 것으로 알려졌다.

중국과 대만간의 컨테이너 배선은 1997년 4월부터 개방되었으며 당초 연간 13만TEU였던 수송량은 2003년 63만TEU로 급증했음. 2004년에는 1~4월간 21만TEU로 나타나 견조한 증가세를 보이고 있으며, 이후 새로운 방침에 따라 더 큰 증가가 예상되고 있다.

● IMO, 재난수색 및 구조 국제기금 설치추진

지역해난구조조정센터와 구조단 운영위해

주로 아프리카 지역에서 해난을 당한 선박

과 사람을 수색하고 구조하는(Search and Rescue) 서비스를 제공하기 위해 국제기금이 마련되고, 이 같은 업무를 지원할 지역해난구조조정센터와 지역해난구조단이 각각 5개와 26개소가 설치될 예정이다.

국제해사기구(IMO)는 최근 영국 런던에서 열린 해상안전위원회(MSC) 회의에서 이와 같이 합의하고, 6월에 개최되는 이사회에서 최종적으로 결정하기로 했다.

MSC의 톰 앨런(Tom Allan) 의장은 이 기금이 설치되는 경우 아프리카 연안뿐만 아니라 인근의 대서양과 인도양에서도 조난당한 선원들은 구조할 수 있게 된다고 밝히고, 이 기금은 특히 인력과 자원부족으로 SAR 제도를 제대로 이행하지 못하는 국가에 대한 인프라 구축은 물론 해난구조 전문인력의 양성사업도 지원하게 된다고 말했다.

SAR 기금을 설치하는 문제는 지난 2000년 10월 IMO가 이탈리아에서 주관한 '해상수색 및 구조, 조난선박 선위통보시스템(GMDSS)'에 관한 국제회의에서 결의서가 채택된 이후 공식화되었는데, IMO는 이 사업을 본격적으로 추진하기 위해 산하에 있는 통합기술협력 프로그램을 통해 아프리카의 몸바사와 케냐에 각각 해난구조조정지역센터를 설치하는 시험사업계획을 짜고 있다.

IMO는 SAR 기금을 이용하여 아프리카 지역의 해난구조사업뿐만 아니라 전세계 모든 선박에 대해 조난경보자료를 제공하고, SAR 제도를 정착시키는데 필요한 시스템 및 전문인력 개발사업에도 적극 나설 방침이다.

한편, IMO는 1979년에 해상에서 조난 당한 선박과 사람을 효과적으로 수색하고, 구조하는 데는 인접국가 사이의 협력을 전제로 국제적인 해난 구조 시스템을 구축하는 것이 시급

하다고 판단, SAR 협약을 제정하여 시행하고 있다.

● 대기오염방지규칙 2005년 5월 19일 발효

2004년 5월 18일 협약 발효요건 충족돼

국제해사기구(IMO)의 2004년 5월 26일자 IMO Briefing에 따르면, MARPOL 부속서 VI 선박으로부터 대기오염방지규칙이 2005년 5월 19일 발효된다.

동 부속서는 MARPOL 협약당사국 15개국 수락 및 수락한 국가의 선복량이 전세계 상선 선복량의 50% 이상의 조건이 만족된 후 1년후(비준일+1일)에 발효하게 되는데, 사모아가 2004년 5월 18일 부속서 VI을 비준함으로써 비준국 15개국, 선복량 54.57%로 협약 발효요건이 충족됨에 따라 2005년 5월19일 동 부속서 6이 발효된다.

현재까지 부속서 VI을 비준한 국가는 BAHAMA, BANGLADESH, BARBADOS, DENMARK, GERMANY, GREECE, LIBERIA, MARSHALL ISLAND, NORWAY, PANAMA, SAMOA, SINGAPORE, SPAIN, SWEDEN, VANUATU 등이다.

IMO는 이 규칙의 시행을 통해 지구 오존층을 파괴하는 CFC계 냉매와 Halon 가스의 사용을 금지하고, 배기가스 중에 포함된 황산화물(SOx)과 질소산화물(NOx)의 배출을 규제하는 것 외에 휘발성 유기화합물(VOCs)의 배출을 규제하고 선박에서 발생하는 쓰레기에 대해서도 소각을 금지하고 있다.

따라서, 각 선사나 조선소, 엔진제조사 및 소각기 제조사, 정유사들은 동 협약 발효에 철저한 대비가 요구되고 있다.



● OECD 해상운송 보안대책 다각도로 강구

IMO, WCO 등 국제기구들도 새로운 제도 도입

9·11 테러 이후, 미국이 주도하는 가운데 국제해사기구(IMO) 등 국제기구들이 앞다투어 다양한 운송보안대책을 내놓고 있다.

KMI 지구촌 해양수산에 따르면 오는 7월부터 미국의 해운보안법과 IMO의 국제선박 및 항만시설보안규정(ISPS Code)이 국제적으로 시행에 들어가는 한편, 세계세관기구(WCO)도 오는 6월 화물운송사슬의 보안을 확보한다는 차원에서 모든 수출입화물의 정보를 사전에 신고하도록 하는 제도를 도입할 예정으로 있다.

또한 경제협력개발기구(OECD)도 예외는 아니어서 2001년 이후 모두 4건 이상의 보안관련 연구와 의제 개발, 그리고 관련정보를 회원국 사이에 교환하는 등 적극적으로 나서고 있다.

▶ 2001년 이후 모두 4개의 프로젝트 진행

지금까지 OECD에서 수행한 보안활동은 특히 선박의 소유 및 관리의 투명성 제고, 해운보안-위험성 평가 및 경제적 영향, 운송수단간 컨테이너 운송보안, 운송보안관리의 우수 사례 조사 등의 보고서에 집약되고 있다.

이 같은 보고서 가운데 ‘운송수단간 컨테이너 운송보안에 관한 프로젝트’는 해운뿐만 아니라 철도 및 도로 등 모든 컨테이너 운송구간의 보안의 문제점을 파악하고, 적절한 대안도 제시하고 있다.

특히 이 보고서는 오는 24일과 25일 사이 프랑스 파리에서 열리는 OECD 해운위원회(MTC)의 정식 의제로 채택되어 논의될 예정으로 있기 때문에 향후 OECD의 운송보안정책의 방향을 짐작할 수 있는 단서가 될 수 있다.

▶ 컨테이너의 운송 사슬 이용한 테러 우려

OECD는 이 보고서에서 현재 운송당국은 자국 관할의 운송시스템 운영과 관련하여 범죄 및 보안측면에서 상당한 도전에 직면하고 있다고 지적했다.

이 같은 지속적인 위협은 화물과 운송수단의 절도뿐만 아니라 트럭 운전기사에 대한 공격, 불법이민, 위험화물의 운송 및 마약과 수입금지품목의 밀수 등 그 종류가 다양한 것이 특징이라고 분석하고 있다.

이 보고서는 또 운송당국은 테러리스트들이 운송수단을 테러에 이용하거나 테러의 목표로 삼는 것에 대해서도 삼엄한 경계를 해야 하는 도전에 직면하고 있으나, 각국은 이 같은 위협에 대해 9·11 테러 이후에 비로소 자각하게 되었다고 주장했다.

특히 익명의 컨테이너 화물을 통한 화학적·생물학적, 방사능 무기 및 핵무기(CBRN 무기)의 운송은 위에서 언급한 위협 이외에 테러리스트와 연계된 컨테이너 화물에 대한 위협이라는 점에서 9·11 테러 이후 국제운송보안정책의 주요 현안으로 대두되었다고 분석했다.

▶ 컨테이너 운송 사슬 취약점 보완 시급

컨테이너 운송 사슬의 보안문제에 대처하는데 있어 대두된 가장 큰 문제점 중의 하나는 컨테이너의 국제적 이동을 규율하는 단일 시스템이 없다는 점이다.

이는 컨테이너 운송이 그 특성상 초기의 화물 적임부터 최종적으로 수하인에게 인도할 때까지 각 운송경로마다 다양한 이해관계자들이 개입되어 있기 때문이다.

따라서 이 같은 문제에 효과적으로 대처하기 위해서는 전 컨테이너 운송 사슬을 포함하는 종합적인 대책이 필요하다는 것이 OECD의 입장이다.

기존의 국제해상인명안전협약(SOLAS 협

약)의 개정의정서나 ISPS Code의 경우 항만과 해운을 포괄하는 제도로 자리잡고 있는 반면, 화물운송사슬의 한쪽 외연을 담당하고 있는 내륙운송부문의 경우 이와 유사한 국제적인 제도가 없기 때문에 문제가 더욱 심각하다는 것이다.

▶ 테러 위협에 대한 정확한 진단이 중요

지금과 같이 컨테이너 운송 사슬에 대한 보안을 특히 강조하는 이유는 컨테이너가 CBRN 무기를 운송하는 수단으로 악용될 수 있다는 우려 때문이다.

따라서 테러리스트들이 컨테이너를 다른 목적으로 악용하는 것을 차단하기 위해서는 국내는 물론 국제적으로 컨테이너에 부과되는 특정 위협을 평가하는 것이 필요하다.

운송당국은 화물의 원활한 흐름을 조장하는 핵심부문이기 때문에 운송수단 사이에서 나타날 수 있는 보안의 문제점을 파악하는 것이 시급하다.

우선 운송당국은 각 운송수단별 위협의 차이점을 명확하게 구분해야 하는데, 잘못 채택된 보안조치를 시행하는 경우 국내 또는 국제적으로 화물의 흐름을 차단하거나 지연을 초래하기 때문이다.

▶ 보안 위협에 적합한 보안조치 있어야

특히 운송당국이 특정한 보안조치를 수립하는 경우 각 테러리스트의 수법에 적절하게 대처할 수 있도록 하는 것도 매우 중요한데, 테러리스트들이 컨테이너 공급사슬을 목표로 하는 경우 일반적으로 다음과 같은 두 가지 수법을 사용할 것으로 보인다. 첫째, 적법한 화물을 중간에서 가로채 손을 대는 이른바 '하이재킹형 시나리오'와 불법 및 위험화물을 운송하기 위해 적법한 교역 당사자를 내세우거나 신

분을 위장하는 이른바 '트로이 목마형 시나리오'이다.

이 같은 유형의 보안위험을 차단 또는 완화하는 데는 다음과 같은 5가지 대처방안이 있는데, △컨테이너의 정밀검사(스캐닝) △컨테이너 자체의 통합성 보장 △ 컨테이너에 대한 접근 통제 △컨테이너의 추적·감시(트래킹) △무역관련자료의 분석을 통한 컨테이너의 위험성 평가 등이 이에 해당된다.

▶ 컨테이너에 대해 비 인가자 '접근금지'

운송당국이 컨테이너 운송 사슬의 모든 결절점(node)에서 보안조치를 높이는 경우 '컨테이너의 하이재킹' 등 보안사고를 예방하는데 크게 도움이 된다는 것이 전문가들의 견해이다.

즉, 운송업자에 대해 컨테이너의 통합성 확보, 잠금장치(봉인), 컨테이너에 대한 접근 제한, 사용이 편리한 컨테이너 추적 시스템의 설치와 같은 보안조치를 강구하도록 의무화하는 경우 운송사슬의 보안이 강화될 것이다.

그러나 트로이 목마형 화물에 대한 보안조치는 운송당국보다는 세관에서 담당하는 것이 보다 효과적인데, 화주 및 수하인에 관한 정보, 그리고 화물에 대한 정보를 쉽게 입수할 수 있는 곳이 관세청이기 때문이다.

한편, 운송당국이 컨테이너 운송 시스템에 대한 보안위험에 대처하기 위해서는 운송업자들이 처리하는 컨테이너의 보안을 규율하는 법제 정비와 컨테이너의 통합성을 확보하도록 하고, 불법적인 접근의 통제와 추적·감시절차를 마련하는 것도 필요하다.

또한 운송차량 및 운송업자, 인력 및 시설 등 화물운송과 관련되어 있는 면허(허가) 처리 과정에서 보안기준을 도입하는 한편, 이 같은 허가가 보안기준을 충족하고 있는지 여부를



지속적으로 모니터링 할 수 있는 제도 도입도 매우 중요하다는 것이다.

아울러 컨테이너를 검색하는데 활용할 수 있도록 관할하에 있는 운송업자에 대한 정보를 세관당국에 실시간으로 제공하는 것도 바람직하다는 지적도 있었다.

▶ 화주에 대한 엄격한 보안관리 바람직

또한 컨테이너 운송의 경우 전체가 하나의 사슬로 연결되어 있어 한 곳의 연계구간에서 보안위반사건이 나타나는 경우 전체 운송사슬의 무너지는 사태가 빚어질 수도 있다.

이 중에서도 특히 컨테이너 운송 사슬의 보안을 확보하는데 있어 가장 중요한 역할은 담당하는 것은 컨테이너에 화물을 적입하는 화주이기 때문에 다음과 같은 보안조치를 도입해야 한다.

컨테이너에 화물을 반입하는 화주에 대한 보안기준의 도입, 해당 컨테이너를 감시할 수 있는 장소에 보관하도록 하고, 운송되는 도중에 컨테이너가 함부로 훼손되는 것을 방지하는 데 필요한 보안성능이 뛰어난 잠금 장치를 사용하도록 한다.

컨테이너에 사용하는 전자 잠금 장치는 현재 상업적으로는 널리 이용되지 않고 있으나 이에 관한 국제적 기준이 마련되고, 관련 기술의 개발이 더욱 진전되는 경우 사용이 의무화될 가능성이 크다고 할 수 있다.

컨테이너 운송을 둘러싼 주위 환경 가운데, 가장 취약한 부분은 철도장차장, 도로정류장 및 주차장, 컨테이너터미널 등이다.

따라서 이 부문에 대한 물리적인 보안을 강화하는 데 초점을 두어야 하며, 사전에 인가를 받지 않은 사람에 대한 무단 출입을 최소화할 필요가 있다는 것이다.

특히 운송사업자는 고용인력에 대한 보안점

검을 강화하고, 자국의 관련법률에 의거, 우범 가능성이 큰 근로자에 대한 관리기준을 제정하여 시행할 필요가 있다고 이 보고서는 권고하고 있다.

한편, 컨테이너 화물에 대한 검색과 정밀 검사는 상호 보완적이거나 꼭 동일한 개념은 아니다. 현재 컨테이너를 100% 검색하는 것은 가능하나(이는 100% 정밀검사와 동일), 이렇게 할 경우 현재의 기술 여건상 실효성이 적다고 할 수 있다.

따라서 운송당국은 세관에서 위험성이 높은 컨테이너를 검색할 수 있도록 적절한 정보를 제공하고, 컨테이너 화물에 대한 검색을 보다 용이하게 하기 위해 화물정보의 사전보고제도를 시행하고, 고유 화물 인식번호(unique consignment reference number)의 사용을 권장하도록 해야 하는데, WCO는 이에 관한 가이드라인을 조만간 발표할 예정이다.

▶ 향후 육상·해운 당국에게 주어진 과제

이 보고서는 끝으로 육상운송과 해상운송을 담당하는 정부부처에 대해 특히 국제적으로 합의된 다음과 같은 규칙과 권고를 시행하는 것이 바람직하다고 제안하고 있다.

즉, 운송부문의 테러 방지에 관한 유럽연합 교통장관(ECMT) 선언과 범죄와의 전쟁에 관한 ECMT 각료 결정(2001년) 및 국제운송의 범죄에 관한 ECMT 결의 72/2, 2004년 7월부터 시행되는 SOLAS 협약 개정사항 및 ISPS Code이다.

OECD는 또한 운송보안에 관한 국제적 합의와 이 보고서에서 언급되지 않은 부문에 대해서도 컨테이너 운송 보안사슬의 허점을 메우는 추가적인 노력이 있어야 한다고 강조하고 있다.

● IMO 제78차 해사안전위원회(MSC) 개최

기국협약준수(FSI) 등 주요안전 심의 · 채택

국제해사기구(IMO)는 지난 5월 12일부터 21일까지 제78차 해사안전위원회(MSC)를 개최하여 기국협약준수(FSI), 산적화물선의 안전 및 해상보안 강화 조치, 협약 강제규정 개정안 등을 심의하고 채택하였다.

특히, 해사안전위원회는 오는 7월 1일부로 강제 시행될 국제선박 및 항만시설보안규칙(ISPS Code)과 관련하여 해상안전을 증가시킬 수 있는 보안조치에 관한 지침, 선박보안담당자(ship security officer)로서의 선장의 역할에 대한 문제, 항만시설보안업무에 대한 이해와 실행에 관한 IMO/ILO Code의 발행 등을 이번 회의에서 다루었다.

또 IMO협약에 신조선 건조요건을 도입하기 위하여 바하마와 그리스가 제89차 이사회에서 공동으로 IMO 전략계획을 제출하였고, 그리스가 제76차 MSC에 “견고한 선박의 제작”에 관한 제안을 제출했으며, 제77차 MSC에서 이 문제를 검토하였다. 현재 목적기반의 신조선 건조 기준에 대한 국제적인 법규와 지침이 존재하지 않으므로 IMO 지휘 아래, 국제적으로 합의된 기준을 도입하려 하고 있다.

산적화물선의 안전문제와 관련, 국제운수노조연맹(ITF)은 이중선체구조의 산적화물선에 대한 IMO의 이례적인 반전을 비난했다. 지난 주 이중선체에 대한 강행 조항 실시에 대한 IMO 찬반투표에서 그리스, EU국가들의 주요 편익지적국인 키프러스, 몰타를 포함한 32개국 이 반대를 하였고, 15개국이 기권하였고 대부분의 EU국가들을 포함한 22개국은 찬성하였다.

ITF의 사무총장인 David Cockroft는 인명 구조에 앞서 비용절감에 급급한 국가들이 여전히 있음을 상기시키며, 해상에서 인명보호보다 경제적인 점을 더욱 고려하는 집단과 IMO를 강력히 비난했다.

● NewWorld Alliance, 새로운 서비스

New World Alliance는 7월 중순부터 CMA CGM과 Norasia와의 합작 운영으로 하는 South China Express(SCX) 주간 서비스를 착수시킬 것이라고 발표했다.

SCX 서비스에는 4,600TEU 내지는 5,500 TEU capacity의 선박 일곱 척이 투입될 것임. TNWA를 대신하여 APL은 네 척을 투입하게 될 것이고, CMA CGM은 두 척, Norasia는 한 척을 투입하게된다.

기항지는 Hong Kong, Chiwan, Singapore, Salalah, Zeebrugge, Hamburg, Rotterdam, Singapore, Hong Kong으로 결정했다.

● APL, 대형선 신소주문

APL은 super-post panamax 선박을 신소 주문할 것이라고 발표했다 해운업계의 이목을 집중시키고 있다.

동사의 CEO는 대형선 운영은 장기적인 관점에서 매우 중요한 자리매김을 할 것이기 때문에 대형선 운영에 지속적인 관심을 갖고 있다고 말했다.

현재로서는 대형선 취급에 대한 항만의 문제점들이 다소 발생하고 있으나, 이러한 문제점들은 신속히 개선될 수 있을 것이라고 강조했다.

APL은 3,200%의 놀라운 core earning 증



가율을 들면서 대형선 운영에 대한 계획을 드러냈음. 주요 항로에서 큰 선전, 적극적인 신조선, 운임 상승 등으로 인해 총수입은 29% 증가한 것으로 집계됐다.

● **구주항로, 선복부족 타개 아이디어 속출**

컨테이너선 부족으로 일부 선사들이 8척이 아닌 7척으로 구주항로 신규서비스를 개시할 태세인데, 이는 선사들이 충분한 선박을 구할 수 없게 되면서 생긴 현상이다.

TNWA 가맹선사들과 CMA CGM, Norasia 등이 2004년 8월 개설 예정인 새로운 Loop에 의해 주도되고 있으며, 상기 5개 선사들은 7척으로 weekly 스케줄을 맞추기 위해 남중국 Chiwan 정도는 기항할 것으로 기대하고 있으나 아직 협상이 마무리되지는 않은 것으로 관측되고 있다.

구주항로의 절대적인 선복부족은 구주항로 운항선사들이 1/4분기 전년동기대비 18%에 이르는 물동량 증가세를 달성하는 등 활황을 누리면서 나온 것인데, W/B에서 100% 만선을 기록하고 있으며, 선사들은 목적이 가기 불편한 경우 아예 EB의 저가화물을 거부하거나 E/B에서 일부항만 기항을 피하고 있는 상황인 것으로 전해지고 있다. 또한, 다수의 서비스들이 향후 선대 재편을 위해 재구성될 수도 있는 상황인 것으로 알려졌다.

Wan Hai와 OOCL은 한 예로 중국/중동/인도간 공동서비스를 종료했으며, Wan Hai가 2,495TEU급 4척을 동 서비스에서 빼내어 새로운 구주항로 서비스에 투입한 전례가 있다.

대만의 Evergreen, 중국의 COSCO, 대만의 Wan Hai, 네덜란드의 Hapag-Lloyd가 작년엔 시작한 Straits-Red Sea Express는 미

래에 4척에서 2척으로 선대가 재편될 것으로 전망되고 있다.

● **NOL, “인수할 만한 외사가 없다”**

NOL의 CEO인 David Lim은 기존의 가치를 존중하면서 경쟁사를 인수하느니 차라리 자사주를 취득하는 것이 낫겠다고 밝혔다.

그는 최우선 목표는 사업 확장이지만, 확장은 합리적인 방법으로 이루어져야 한다고 전제하고 가격으로 볼 때 NOL 주식보다 더 매력적인 주식은 아직 없다고 말했다.

NOL은 이미 2번에 걸친 발표를 통해 시장 점유율 확대를 위해 인수를 고려중이라는 소문을 부인했으며, Lim의 전임자인 Flemming Jacobs는 한때 P&O Nedlloyd를 인수하려고 시도한 바 있는데, NOL은 2년 동안의 적자에서 흑자로 전환되고 자산매각을 수행하면서 부채를 1/4분기말 현재 전년동기대비 27억 달러에서 13억 달러로 떨어뜨렸다.

Lim은 또한 중국의 긴축경제정책은 컨테이너 해운에 도움이 될 것으로 분석하고 있는데, 이는 철강가격이 떨어지면서 선가도 떨어질 것이며, 미국과 유럽에 대한 수출은 영향을 받지 않을 것으로 판단되기 때문이다.

● **USLines, 중국-북미동안 서비스**

지난 1990년대 후반 대우조선에서 건조한 대형컨테이너선의 금융비용 부담으로 원양 정기선시장에서 철수했던 US Lines이 최근들어 신항로를 개척하는 등 재기에 박차를 가하고 있는데, 동사는 Zim Israel로부터 선복을 임차하여 아시아/북미동안 서비스에 진출할 계획이다.