

● 컨테이너선 용선료 신기록 지속 예상

3,500TEU급 용선료 3만3,000\$ 웃돌아

컨테이너 정기선시장의 선박부족으로 용선료가 신기록을 지속할 것으로 예상되고 있다. 특히 정기선사들은 컨테이너선의 부족과 용선료 상승으로 선박을 보다 효과적으로 활용하기 위해 항로구조 재편을 서두르고 있다.

또한, 소형선의 공급부족이 심각하여 이 부문의 용선료가 크게 상승하고 있는 것으로 나타났다.

클락슨(Clarkson)사의 자료에 따르면 기어가 장착된 1,700TEU급 소형선의 용선료가 2003년에는 평균 1만3,817\$ 수준이었으나, 2004년 3월에 2만500\$로 상승하였으며, 현재에는 2만2,500\$에 달하고 있다.

이와함께 3,500TEU급 파나막스형의 용선료는 2002년에 1만4,275\$ 수준이었으나,



2003년에 2만5,667\$로 상승하였으며, 현재는 3만3,200\$로 상승했다.

한편, 런던 소재 컨설팅기업인 드루리(Drewry)사의 보고서에 따르면 2004년 컨테이너선박의 증가율은 9.5%에 그치는 반면에 물동량의 증가율은 12.3%에 달할 것으로 예상되고 있다.

이와 같은 선박공급부족상황을 최대한 활용하기 위해 선주들은 용선기간을 12~18개월에서 3~5년으로 확장시키고 있다.

정기선사들은 선박을 확보하기 위해 2006년이나 2007년 이후에 인도되는 선박까지 용선에 나서고 있는 실정이다. 더구나 용선료의 인상은 해상운임 상승으로 이어지고 있는 추세이다.

유럽-아시아항로나 태평양항로의 주요 선사들은 용선료 인상분을 운임에 반영하고 있는데, 대부분의 해운브로커들은 현재와 같이 높은 선박용선료와 운임이 금년 하반기에도 지속될 것으로 예상하고 있다.

그러나 정기선 시장의 정점이 2005년이 될지 아니면 2006년이 될지에 대해서는 견해가 갈리고 있는데, 이는 세계교역부문의 향후 불확실성과 중국의 경기억제정책이 몰고 올 파장에 대해 서로 다른 판단을 하고 있기 때문이다.

● Drewry, 2006년까지 컨 시왕 오조 전망

1/4분기 전체 정기선시장 매출액 28% 증가

영국 Drewry사는 최근 발표한 분기별 시장 전망 보고서에서 2006년까지 컨테이너 화물 증가와 운임인상으로 현재의 컨테이너 정기선시장의 활황이 계속 이어질 것이라 전망했다.

그 근거로 Drewry사는 선박 공급에 비해 수



요가 크기 때문이라고 설명하고, 현재의 선박 수요가 전년 동기보다 12.3% 늘어나 9.5%에 그친 선대 증가율보다 높다고 말했다.

Drewry사는 올 1/4분기 전체 정기선 시장의 매출액은 320억 달러로 전년 동기 대비 28% 증가했다고 밝혔다.

Drewry사는 또 2005년 정기선시장의 선박 수요는 8.7% 증가하고, 선대규모 증가율은 10.9%로 예상되어 시황이 다소 주춤할 전망이지만 선박의 수요와 공급은 균형 상태를 유지할 것으로 내다봤다.

또 2006년의 선대규모 증가율은 13.1%로 예상하면서 컨테이너선 신조발주량이 현 선대규모의 44.8% 수준으로 분석했다.

그러나, 일부 전문가들은 연료비 및 용선료 인상과 새로운 선박 보안비용 등으로 인한 선박 운영비용의 상승으로 선사들의 매출액이 감소할 것이라 예측하고 있는데, 특히, Piers Maritime Research사는 태평양 노선의 경우 중국산 목재가구에 대한 수입규제로 올 정기선시장의 성장이 5%에 머물 것이라 우려 섞인 전망을 내놓았다.

이에 대해 Drewry사는 2004년도 1/4분기 동안 평균 컨테이너 운임은 TEU당 1,374달러로 15% 증가하였고, 태평양 항로의 지난 1/4분기 정기선시장의 전체 매출액이 96억 달러로 전년동기 대비 31% 증가했다고 밝히고, 앞으로 2006년까지는 정기선시장의 활황세가 이어질 것으로 전망했다.

● 동남아 3개국, 말레카해협 양시순찰 합의

인도네시아, 말레이시아, 싱가포르 공동 대응
인도네시아와 말레이시아, 그리고 싱가포르

가 해적사건이 자주 일어나는 말레카 해협의 취락지역을 일년 내내 공동으로 순찰하기로 합의했다.

국제상업회의소 산하의 해적감시기구인 국제해운국(IMB)이 발표하는 자료에 따르면 이 지역은 세계에서 해적이 가장 많이 출몰하는 곳이다.

인도네시아 해군의 버나드 켄트 손다(Bernard Kent Sondakh) 참모총장은 말레이시아 해군과 회담을 가진 뒤 기자회견을 통해 말레카 해협을 전담하는 특별 순찰대를 창설하여 현재 일년에 4회 시행하던 순찰활동을 1년 내내 실시할 방침이며, 3개국이 5척~7척 가량의 선박을 추가로 파견하여 이같은 임무를 수행한다고 설명했다.

당초 싱가포르르는 이 지역을 운항하는 선박의 안전을 보장하기 위하여 미국과 일본의 참여를 강력하게 희망해 왔으나 인도네시아와 말레이시아는 이 같은 제안을 일축했다.

말레이시아의 손다 참모총장은 말레카 해협의 안전조치에 대한 책임은 전적으로 이 지역을 관할하는 세 국가의 손에 달린 문제라고 강조했다.

싱가포르 등 말레카 해협 3개국은 다음주 회담을 개최하여 이 지역 순찰에 관한 구체적인 시행방안을 논의하고, 이르면 7월부터 해협 감시활동에 착수한다는 방침이다.

이들 국가는 또 공동순찰뿐만 아니라 자국의 협수로 및 혼잡지역에서 발생한 모든 사고를 실시간으로 통보하여 정보를 서로 공유할 수 있도록 한다는 계획인데, 지금까지는 사고가 일어난 뒤 2~3일이 지나서야 특정사고에 대한 정보를 제공받았기 때문에 인접국가에서 해적 사건 등에 대해 적극적이고, 신속하게 대처하는데 한계가 있었다.

한편, 세계 석유 공급량의 절반가량과 교역량의 3분의 2가 총 길이 600마일에 이르는 말레카해협을 통해 수송되고 있다.

한편, 아시아 17개국 대표들은 지난 18일, 도쿄에서 열린 장관급 회담에서 해적 및 해상 테러 대책에 관한 의견을 교환하고, 역내의 지역의 테러 대책을 강화하는 방안의 하나로 '아시아 해상안전계획 2004'를 채택했다.

각국은 이 계획에 기초해 테러를 미연에 방지, 진압하기 위한 연락창구(contact point)를 설치하고, 이를 통해 정보를 교환은 물론 합동 훈련을 실시하는 등 아시아 지역의 해적, 해상 테러 대응능력을 높여나갈 계획이다.

일본이 제안한 이 계획은 정보의 효과 있는 활용과 연안국의 해상보안능력 향상을 골자로 하고 있으며, 현재 역내에서 시행되고 있는 해적 대책을 준용하는 것으로 되어 있다.

이날 회의에서는 최근 각국의 정보교환을 통해 납치된 선박을 발견하고, 해적 및 무장단체를 적발한 사례를 예로 들면서 각국의 공조 체제 구축을 강화하기로 했다. 또한 이 계획에 따라 아시아 각국은 해적 대책으로 말레카와 싱가포르 해협 주변에 순찰선을 증강 배치하고, 연안국의 해상보안기관이 참가하는 합동 훈련에 테러대책까지 포함하는 등 활동 범위를 넓혀나가기로 했다.

다만, 연안국의 영해 지역을 공동 순찰하는 문제에 대해서는 주권문제 등을 고려해 이 계획에 반영하지 않기로 했다.

● 발틱국가 단일탱커 운항 내년 4월 5일 금지

러시아가 반대입장에서 선회, 합의에 도달

발틱 지역 국가들이 내년 4월 5일부터 싱글헬 탱커의 중유수송을 전면 금지하기로 결정

했다.

발틱 지역 11개 국가들의 모임인 Council of the Baltic Sea States는 오랫동안 싱글헬 탱커의 중유 수송 전면 금지를 반대해오던 러시아가 정책방향을 바꿔 이 같은 합의에 도달했다.

IMO는 발틱해를 국경으로 하고 있는 8개국의 집중적인 로비에 따라 발틱해를 특별히 민감한 해양 지역(PSSA)로 지정한 바 있어, 러시아의 수용은 불가피했었다.

러시아가 싱글헬 탱커 중유 수송 금지를 반대했던 유일한 이유는 러시아의 탱커 용선사들이 중유 수송시 더블헬 탱커를 이용하는 데 따른 비용 증가를 원하지 않았기 때문이다. 최근까지 러시아는 싱글헬 탱커 문제는 IMO만의 문제라고 주장했었다.

러시아 영해에서 러시아 국적 선박과 러시아의 정유회사들이 용선하는 선박은 발틱 지역에 적용되던 싱글헬 탱커 운항 금지를 피해 갈 수 있었다. 이는 러시아 정부가 이 같은 조치가 비용이 너무 많이 든다는 우려 때문에 싱글헬 탱커 운항 금지에 반대했었기 때문이다.

지난해 10월 기준 EU 국가에 적용되던 싱글헬 탱커 운항 금지는 올해 5월 1일 체코, 사이프러스, 에스토니아, 헝가리, 폴란드, 라트비아, 리투아니아, 말타, 슬로바키아 및 슬로베니아가 EU에 신규 가입함에 따라 이들 나라에도 적용됐다.

러시아의 이번 결정으로 특히 아이스 클래스 탱커 수요가 더욱 늘어날 전망이다.

발틱해를 통과해 원유를 수송하기 위해서는 아이스 클래스 탱커 수요가 필수적이다.

또 발틱해의 원유 수출량은 매년 급증하고 있는 추세다. 특히 올해에 구소련 지역으로부터 수출되는 석유제품 수송물량이 8% 성장할 것으로 기대하고 있으며 발틱해, 흑해, 사할린



지역의 수출 확대 프로젝트와 더불어 러시아 지역 수출물량이 2004년 세계 원유 생산량 증가분의 60% 이상인 하루 80만배럴을 차지할 것으로 예상했다.

동계시즌에 리투아니아, 에스토니아, 라트비아 및 러시아 지역 항만들로부터 원유나 석유제품을 수송하기 위해서는 아이스 클래스 사양의 탱커가 절대적으로 필요한 상황이다.

국내 조선업계 관계자들에 따르면 발틱해를 통과해 수송되는 원유 물량은 2000년에 비해 2010년에는 거의 80% 이상 늘어날 것으로 예상하고 있다.

● **대만선사 해외 현지법인 비중 점차 확대**

해상물동량 급증하는 중국시장 진출 위해

대만선사들이 자사 선박의 중국시장 진출을 위해 해외 현지법인 비중을 확대함에 따라 대만 해운산업 공동화가 가속화되고 있다.

현재 중국과 대만 사이의 정치적인 문제로 인해 대만국적선사 소속 선박들에 대한 중국 본토 입항이 금지되어 있으며, 대만 선박들은 중국 물량을 부산항 등에서 환적할 수밖에 없는 실정이다.

이러한 현실을 타개하기 위한 방법이 바로 해외 현지법인을 이용하는 것으로 보유선박을 해외 현지법인으로 전환, 현지법인이 위치한 국가로 이적하면 중국시장 진출이 자유롭기 때문이다. 이 때문에 대만선사들은 점차 해외법인 설립을 늘리고 있다.

대만 해운전문지에 따르면, 에버그린 사장 왕룡송(王龍雄)은 “에버그린의 총 운송물량 중 70% 가량이 중국 본토 물량”이라며 해외법인에 의지하지 않고는 도저히 사업을 영위할 수 없는 상황이라고 밝혔다. 현재 에버그린그룹

은 이탈리아, 영국, 파나마 등지에 현지법인을 설립해 운영하고 있다.

그밖에도 에버그린은 최근 닝보, 다롄, 칭다오 등 중국 본토 항만에 대한 투자를 확대하겠다고 발표한 바 있다.

다른 선사들도 비슷한 형편이다. 양밍라인 역시 총 운송물량의 60% 이상이 중국 본토물량이다. 양밍라인을 비롯, 완하이라인, 위민해운 등 주요 대만선사들은 홍콩, 싱가포르 등에 현지 법인을 설립했거나 설립을 계획중이다.

이들 해외법인은 점차 대만 선사들의 ‘주력’이 되고 있다. 본사에서는 신규 발주선박 뿐 아니라 기존 본사보유 선박들도 해외법인으로 돌리고 있다.

이러한 추세는 최근 계속되고 있는 대만 국적선 이탈 러시아의 직접적인 원인이다. 지난 4월까지 대만 국적상선대는 220척 576만 6,000DWT로 전년동기 668만 2,000DWT에 비해 무려 13.7% 가량 하락했다.

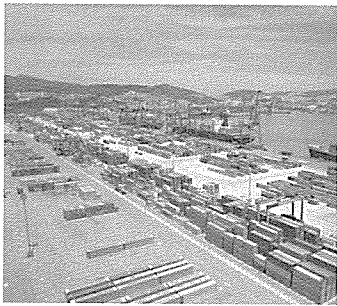
10년 전인 1993년 말까지 대만 국적상선대는 총 1,027만DWT에 달했고, 그간 국적선복량 규모가 크게 확대됐다는 점을 감안하면 선대 이탈은 매우 심각한 수준이다.

대만선주협회 양안운송협의회 쉬홍리에(許洪烈) 의장은 “중국 시장에 대한 대만 경제와 해운업을 비롯한 전반적인 산업 의존도는 이미 심각한 수준에 이르렀다”며, “양안 직항에 이루어지지 않고는 대만 해운업의 발전은 기대할 수 없다”고 지적했다.

● **FEFC ISPS시행에 따른 알증료 부과 추진**

유럽 주요항만의 할증료에 추가하여 책정

정기항로에 취항중인 컨테이너선사들이 국



제 선박 및 항만시설 보안 규정 (I S P S Code) 시행으로 인해 발생하는 비용부담을 해

소하기 위해 보안할증료(security charges) 도입을 추진하고 있다.

외신에 따르면, 추가비용은 유럽의 주요 컨테이너터미널에서 부과하는 보안할증료 등을 감안하여 화주들에게 징수될 것으로 예상되고 있다.

아시아-구주운임동맹(FEFC)은 제안된 추가비용의 규모를 예상하기 위해 회의를 소집해 왔고, 7월 중순께 추가비용을 공표할 가능성이 있다고 FEFC 대표인 Rod Riseborough가 말했다.

기타 운임동맹들도 독립된 컨테이너선사들이 추가비용을 만회하려고 하는 사이 자발적으로 회의를 개최하고 있다.

해운선사가 직면한 추가비용은 컨테이너당 할증료로 할당될 것이다.

7월 1일 발효된 ISPS Code는 국제무역과 관련된 모든 선박과 항만시설을 포함하므로, ISPS Code를 준수하기 위해 선주와 터미널은 영업체들은 상당한 비용을 감내해야 한다.

주요 해운선사들은 모든 선박이 새로운 보안규정을 충족시키고 있는지 확신하기 위해 전담부서를 두고 있다.

또 컨테이너터미널은 강화된 보안규정을 준수하기 위한 재정문제와 관련해서 제각기 반응해왔다. 몇몇의 컨테이너 터미널은 추가비용을 결정했지만, 다른 몇몇은 아직 추가비용

을 결정하지 못했다.

항만이 부과하는 할증료에 선박보안비용이 가중될 것이고 이는 화주에게 전담될 것으로 전망되고 있다.

아시아-유럽 양로 컨테이너물동량 급증

서향 전년동기비 14%, 동향 17% 증가

아시아-유럽 및 아시아역내 교역량 급증은 아시아지역 컨테이너항만의 물동량 성장을 부추기고 있다.

아시아-유럽 westbound 2004년 2사분기 물동량은 전년 동기간 대비 14% 증가했고, eastbound 물동량은 17% 증가했다. 유럽으로부터 inbound 물동량은 잠재성이 꽤 높다고 Maersk Sealand 사장은 말했다.

예로부터 아시아-유럽과 아시아 역내 교역량에 의존해 온 결과, 동남아시아의 항만물동량은 급증해왔다.

싱가포르 항만터미널의 올 상반기 물동량은 15% 증가했다. 5월 싱가포르 터미널은 전년 동월 대비 17% 증가했고, 6월에 특이할만큼 급격한 증가가 있었다.

해운관계자는 싱가포르항의 성장이 아시아 역내와 아시아-유럽 교역량의 개선에 의한 것이라고 밝혔다. 이웃 항만인 탄정 펠레파스는 2004년 상반기 물동량이 전년대비 26% 증가했고 거의 200만 TEU를 넘어섰다.

말레이시아 항만이 신규고객을 유치하지 못했음에도 불구하고 탄정 펠레파스항의 물동량은 증가했다. 산업당국에 의하면 이러한 증가는 에버그린사가 탄정 펠레파스항으로 옮길만큼 향상된 서비스와 이웃항만인 싱가포르와 비슷한 수준으로 성장한 항만조직에 기인한다.