

● 컨테이너선 용선료 지속적으로 상승

소형 및 중소형 컨테이너선 수요증가
1,700TEU급 컨선 용선료 2만3,000\$ 상회

선사들이 성수기를 맞아 많은 선박을 투입 하려고 함에 따라 향후 몇 주동안 컨테이너선 용선시장의 활황이 더욱 두드러질 것으로 전망되고 있다.

외신에 따르면, 2003년 컨테이너선 수입은 70% 증가했으며, 1990년대 기록적인 상승세 이상으로 높은 용선료가 형성됐는데, 이는 소형 및 중형 컨테이너선의 수요증가에 기인한 것으로 분석되고 있다.

특히, 1,700TEU급 컨테이너선의 용선료는 지난 4월 이후 2,100달러 증가하여 일일 2만 3,000달러 수준으로 상승했으며, 3,500TEU 급 Panamax급도 한달 전 3만3,500달러에서 3만4,500달러로 상승했다.

6월 들어 용선료 상승세는 다소 둔화되는 양상을 보였으나, 이는 시장의 약세반전이라기 보다는 시장에 가용선박이 없어서 성약진수 자체가 줄어든 것이 그 원인으로 지적됐다.

향후 몇 달 동안 시장에 나오게 될 가용선박 부족은 선사들에게는 매우 절박하게 다가오고 있는데, 한 예로 MSC는 최근 2,000TEU급 컨테이너선을 일일 용선료 1만8,000달러에 3

년간 용선했는데 이 선박은 선령 25년된 선박이다.

선주들은 운항선사에게 더 높은 용선료와 장기간 용선을 요구하고 있는 양상인데, 독일 투자자들은 현재 한국에서 건조중인 5,000TEU급 컨테이너선에 대해 일일 용선료 3만5,000달러에 5~6년간 용선해 줄 것을 요구하고 있다.

이에 대해 선사들은 이에 반발하고 있으나 화물수요가 증가하고 있어 선사들이 이러한 조건에 합의할 가능성은 큰 것으로 알려졌다.

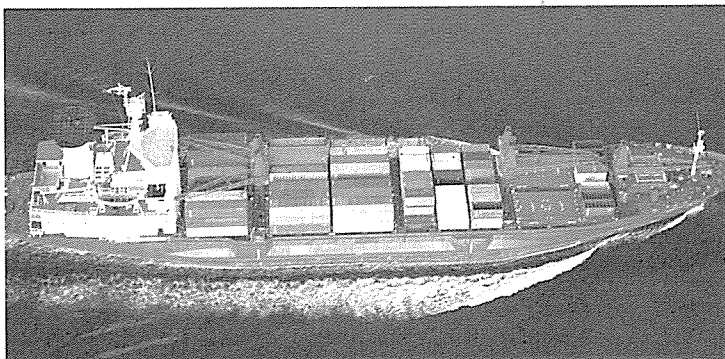
추가적인 선박수요는 기대 이상의 물동량 증가에 따른 것으로 선박수요와 선박공급 사이 존재하는 큰 격차로 인해 성수기가 다가오고 있는 상태에서 공급망이 붕괴를 우려하는 목소리가 높다.

정기선사들에게 용선료 거품이 붕괴되는 것은 걱정거리가 아니며, 오히려 현재의 수요를 감당할 수 있는가의 여부가 더욱 더 관심사라고 Clarkson은 지적했다.

한편, Braemar Container Shipping & Chartering은 최근 컨테이너선 용선시장에 가용선박이 거의 없는 상황이라고 진단했다.

1,100TEU급 컨테이너선 1년 용선료가 최근 일일 1만5,500달러까지 올랐으며, 선사들이 1년 이상의 성약에 나서지 않을 것이라는 우려가 있는 가운데, 최근의 시장활동을 시장참가자들의 시장에 대한 확신이 돌아온 것으로 해석되고 있다.

반면, 선사들의 용선기간 연장은 Handysize를 대상으로 계속되는 상승세를 보여주고 있다. Maersk Sealand는 1,122TEU급 Ocean and





Weisshorn을 일일 용선료 1만5,900달러에 3년 연장했다. 1,576TEU급 Harmony는 일일 용선료 2만1,000달러에 2년간 용선되었다.

SITC는 Claus Peter Offen의 1,742TEU급 Santa Isabella를 일일 용선료 2만5,000달러에 2년간 용선했다. 750TEU급 Herm은 지중해 피더서비스를 위해 Sea Consortium이 용선했는데 일일용선료 1만180달러에 12개월 용선조건이다.

● 인도 주요항만 상반기 처리량 15% 증가

남부의 국영항만 컨테이너터미널 개발추진

인도 주요 항만들의 올 상반기 컨테이너 처리량은 전년동기대비 16% 증가한 101만TEU를 기록했다.

Jawaharlal Nehru 서부의 국영 터미널과 P&O Ports가 운영하는 두 개의 터미널에서 처리한 화물의 양은 62만8,000TEU에서 60만3,000TEU로 감소하였으며, 약 2주 동안 심각한 체선 문제를 겪었다고 관계자는 말했다.

P&O Ports가 운영하는 인도 남부의 Chennai Container Terminal의 처리량은 11만4,000TEU에서 13만5,000TEU로 증가하였다.

한편, 인도 남부의 두 국영항만은 새로운 컨테이너터미널의 구축을 계획하고 있다. Chennai와 Ennore는 신 터미널 구축에 대한 계획을 공개하였고, Chennai에서 약 15마일 북쪽에 위치해 있는 Ennore는 연간 600만 TEU를 처리할 수 있는 터미널을 건설할 것이라고 말했다.

또한 신 터미널 공사를 위한 입찰을 진행중에 있으며, 신 터미널은 2년 안에 완공될 것이

며 약 30년 동안 개인 투자자들의 투자가 가능하다는 것이다.

The Port Cennai 또한 두 번째 컨테이너 터미널 공사에 대한 계획을 발표한 바 있으며, 이 터미널은 약 20만TEU의 capacity를 보유하게 될 것이라고 설명했다.

인도의 한 항만 관계자는 인도는 10년 안에 약 1,600만TEU의 컨테이너 화물을 예상하고 있고, 또 그렇기 때문에 새로 구축되는 터미널은 처리 화물 부족 상황에 대해 우려할 필요가 없다고 말했다.

● 중국 상반기 컨테이너 처리량 27% 증가

중국 교통부 2010년 1억TEU 돌파예상

중국 교통부가 발표한 상반기 중국의 컨테이너 처리량은 전국적으로 2,766만TEU로 전년동기대비 27.3%의 증가를 기록했다.

그 중 연해주요항의 합계는 28% 증가한 2,600만TEU를 기록했으며, 내륙하천 각 항만의 합계는 25.1% 증가한 166만TEU를 기록했다.

6월 컨테이너 처리량은 전국이 30.1% 증가한 504만TEU를 기록했으며, 그 중 연해주요항만은 29.6% 증가한 475만TEU, 내륙하천항만은 39.2% 증가한 29만TEU를 기록했다. 상반기 총 화물처리량은 전국적으로 26.2% 증가한 15억 6,773만톤을 기록했으며, 그 중 연해주요항만은 25.1% 증가한 11억7,795만톤, 내륙하천항만은 29.7% 증가한 3억8,977만톤에 달했다.

한편, 중국 교통부는 중국의 컨테이너 처리량은 2010년 1억TEU, 2020년 2억TEU에 달할 것으로 예상된다고 밝혔다.

중국은 2010년 1조 달러, 2020년 2조 달러의 무역액 목표를 세워두고 있으며, 그 중 1조 달러는 컨테이너 화물로 8,000~9,000만 TEU에 상당할 것으로 보고 있다. 그러나 중국은 컨테이너화물의 수요증가 속에 중국 각항만의 처리능력 불균형 문제가 있어 이후 중요 과제로서 터미널 개발에 주력할 방침인 것으로 알려졌다.

● WTO DDA협상 중간기본골격에 합의

DDA 협상시한 2005년 12월까지로 연장

WTO 회원국들은 7월 28일부터 8월 1일까지 개최된 WTO 일반이사회 마지막 날인 8월 1일 새벽, 농업·면화·비농산물 시장접근·개발·싱가폴 이슈·서비스 등 기타 분야에서 DDA 협상 중간합의문인 기본골격(framework)에 합의하였다.

합의도출에 가장 큰 고비로 알려진 농업분야의 타결을 위해 FIPs(Five Interested Parties : 미국, EU, 호주, 인도, 브라질) 국가 및 농산물수입국이 마지막까지 합의도출에 진통을 겪은 것으로 알려졌으며, 비농산물 시장접근 분야에서도 일부 개도국의 입장을 반영하기 위한 논란이 마지막까지 지속되었다.

한편, 제6차 WTO 각료회의는 2005년 12월 홍콩 개최로 결정되었으며, 2004년 12월로 설정된 DDA 협상시한도 동 기한까지 연장되었다.

동 합의로 인해, 시장개방 가속화 및 새로운 무역규범 창설을 목표로 하여 출범하였지만 중간합의 도출의 실패(2003년 9월 칸쿤)로 교착되던 DDA 협상이 복원될 수 있는 중요한 계기가 마련된 것으로 평가된다.

특히, 이번 합의는 침체하게 대립하였던 선

진국과 개도국 모두, 국제규범에 입각한 통상 질서 구축을 지향하는 WTO 중심의 다자 무역체제가, 보다 진전되어야 한다는 인식을 공유하고 있다는 것을 보여주었다는데 매우 큰 의의가 있는 것으로 평가되고 있다.

이번에 타결된 합의문은 크게 농업·면화·비농산물 시장접근·개발·싱가폴이슈·서비스 등 기타 분야로 구성되어 있다.

농업분야의 경우 ①국내보조 ②수출보조 ③ 시장접근 3개 분야 framework에 대해 합의하였으며, 면화 이슈는 농업협상의 일부 이슈로서 협상하되 동 분야의 개발측면을 강조하는 문안이 채택되었다.

비농산물 시장접근의 경우 개도국의 관심사항을 반영하여 관세인하공식, 개도국에 대한 신축성 부여, 분야별 접근방식 등에 대해서는 향후 협상과정에서 논의한다는 내용을 칸쿤 각료회의 당시의 Derbez Text에 추가하였다.

또한, 싱가포르 이슈는 투자, 경쟁, 정부조달 투명성은 작업반 구성에서 제외하고, 이에 따라 동 이슈는 DDA 협상 의제에서 삭제하며, 무역원활화는 협상 세부원칙(modality)에 따라 협상을 개시한다는 문안이 채택되었다.

이와함께 수출경쟁과 관련해서는 신뢰가능한 종료일까지 모든 수출보조 조치와 수출보조의 동등철폐(parallel elimination)를 보장하는 협상 세부원칙(modality)을 수립하기로 합의했다.

수출 경쟁과 관련하여 ①수출보조 ②상환기간 180일 이상의 수출신용 및 보증의 무역왜곡요소(수출신용·보증의 세부요소에 대해서는 추가 협의) ③국영무역기업의 무역왜곡관행 ④향후 합의될 원칙과 일치하지 않는 식량원조 등 4가지 요소는 철폐하기로 했다.

수출 경쟁의 철폐는 매년 감축 약속에 의해

수행되며, 다른 회원국의 동등하고 유사한 (equivalent and parallel) 감축 약속을 보장하여야 한다는데 의견을 같이했다.

이밖에도 서비스부문의 경우 1차 양허안을 제출하지 않은 국가는 빠른 시일내에 제출하여야 하며, 수정양허안 제출 시기도 가능한 빠른 시일내에 설정되어야 하며, TRIPS, 환경, 규범, 분쟁해결: 해당 위원회에서 협상그룹 위원회에 제출한 보고서를 주목하고, 회원국이 도하규범에 따라 해당 협상에 대해 진전을 약속한 것을 재확인했다.

● 엔트워프와 로테르담양 개편연상 심의

8월부터 TEU당 30유로 체선할증료 부과

벨기에의 엔트워프항과 네덜란드의 로테르담항의 체선현상이 날로 심화되고 있다. 외신에 따르면 이들 항만의 혼잡으로 인해 바지선 운항이 1~2일 가량 늦어지는 사례가 빈번하게 발생하고 있으며, 컨테이너선의 체선현상도 덩달아 심각한 양상을 보이고 있다.

이들 항만의 바지선 운항업자들은 통상적으로 주2~3회 회전이 가능했던 바지선 운항주기가 1회로 줄었으며, 바지선을 여분으로 확보하기 위해 추가비용을 지불하는 사례가 발생하고 있다.

이처럼 양 항만의 혼잡이 가중됨에 따라 이들 항만당국은 반출입되는 컨테이너화물을 대상으로 8월 1일부터 컨테이너 1TEU 당 30유로의 체선할증료를 부과하고 있다.

또한 엔트워프에서 출발하는 고속도로가 6월 중순부터 보수공사가 진행됨에 따라 내륙 수송시간이 5일 가량 늦어지고 있어 육상운송업체들은 20피트 컨테이너 1개당 30유로의

할증료 도입을 검토하고 있는 것으로 전해지고 있다.

이에 앞서 유럽의 주요 컨테이너항만들이 7월부터 도입된 ISPS Code의 연장으로 항만보안할증료를 부과하는 등 전반적인 물류비용이 증가하는 추세에 있다.

● 중국, 유조선과 LNG 터미널 크게 약속

중국유조선대 지난해보다 38% 증가예상
2010년까지 7개 LNG 터미널 건설추진

최근 중국은 원유와 LNG 소비가 급증함에 따라 유조선대를 늘리고, 기반시설인 LNG 터미널의 확장을 적극 추진하고 있다.

Fearnleys사 등 선박브로커들은 중국의 China Ocean Shipping그룹, China Shipping Development사, Sinotrans사 등이 선대 확충에 나섬에 따라 2004년말 중국의 유조선대가 지난해 대비 38% 확대될 것이라고 예측하고 있다.

이에 따라 CSD사는 최초로 VLCC급 선박을



보유하게 되는데, 이 선박은 금년 후반기에 Dalian New 조선소에서 인도되며, SINOTRANS사는 MOL사와 지난 4월 합작투자를 통해 VLCC급 선박 3척을 인도 받은 바 있다.

COSCO사도 최근 일본의 Universal조선소와 1억6,000만달러 상당의 계약을 체결하고 2007년까지 VLCC급 선박 2척을 인도 받는다고 밝혔다.

이와함께 지난 5월 COSCO사의 Nei Jiafu 사장은 적어도 VLCC급 선박 8척을 추가로 발주할 계획이 있다고 밝혔는데, 노르웨이의 Fearnleys사에 의하면, 한 달 전에 COSCO사는 7억달러 상당의 VLCC급 선박 10척을 Nacks 조선소에 발주할 계획이 있다고 말한 바 있다.

이같은 유조선대 확충 계획은 국적선의 원유 수송율을 현재 10%에서 내년 말 50%까지 끌어 올린다는 중국의 정책에 따른 것인데, 중국 관세청에 따르면, 중국의 금년 상반기 원유 수입량은 지난해보다 39% 증가한 6,100만 톤에 달하고 있다.

한편, 중국은 이러한 유조선대 확충과 함께 LNG 소비증가에 따라 기반시설도 확충할 계획인데, 중국국영원유회사(China National Offshore Oil Corporation)는 42억 달러를 투자해 2010년까지 7개의 LNG 터미널을 건설할 계획이다.

이와 관련 CNOOC사의 푸 쉹유(Fu Chengyu) 사장은 북동 중국의 요녕성(Liaoning)과 동부의 장수송(Jiangsu)성에 이 같은 시설을 건설할 예정이라고 밝혔다.

● 일본, 유류오염보상 국제추가기금 가입

설립의정서 비준국가 6개국으로 늘러

일본 국토교통성은 7월 13일 유조선 유류오염 손해보상에 관한 국제 추가기금 설립 의정서에 가입했다고 발표했다.

이에따라 이 의정서를 비준한 나라는 모두 6개(덴마크, 노르웨이, 핀란드, 프랑스, 아일랜드, 일본)국가로 늘어나게 되었다.

이 의정서는 8개국 이상의 가입과 기금 각출국의 분담유 총 수령량이 4억 5,000만 톤이 되는 날로부터 3개월 후 발효되기 때문에 아직 발효요건을 충족하지 않은 상태이나, 유럽연합(EU)이 각 회원국에 대해 이 의정서의 가입을 권고하고 있어 곧 요건이 충족될 것으로 예상되고 있다.

현재 국제 유류오염 보상체제는 CLC 협약에서 선박 배상한도를 최대 9,000만 SDR(국제통화기금(IMF)의 특별인출권, 1SDR=1.2달러)로 설정하고 있으며, 이 금액을 초과하는 부분은 FC 협약에서 2억300만SDR까지 보상하도록 되어 있다.

그리고 FC 협약을 상회하는 손해보상을 위해 2003년 5월 7억5,000만 SDR까지 보상하는 국제 추가기금 의정서가 국제해사기구(IMO)에서 채택되었다.

일본은 이 의정서에 가입하기 위해 유류오염 손해배상보장법을 지난 4월 개정한 바 있다.

한편, 국제 추가기금 창설에 따라 현행 유류오염 손해보상체제에 대한 선주와 하주의 부담 비율 재검토하는 방안이 유류오염손해배상 국제보상기금(IOPC Fund)에서 논의되고 있는데, 일본 등이 제안한 기준미달선 이용자에 책임을 기중하는 방안이 주요쟁점이 되고 있다.

● 미국 양만, 이중선체 유조선 기항 증가

미국항만기항 유조선 64%가 이중선체

미국 해사청(U.S. Maritime Administration : MARAD)이 최근 발간한 보고서에 따르면 미국항만에 기항하는 이중선체 유조선이 급속하게 증가하고 있는 것으로 나타났다.

MARAD가 최근 발표한 '2003년 미국 항만 기항 선박(Vessel Calls at U.S. Ports, 2003)'에 따르면 지난해 미국 항만에 기항한 유조선 가운데 64%가 이중선체 유조선인 것으로 밝혀졌다.

특히 1999년에서 2003년 기간 동안 이중선체 유조선의 기항은 72%나 증가했다.

미국은 1989년 알래스카주 프린스 윌리엄 사운드 해역에 1,100만 갤런의 석유를 유출한 엑손발데즈(Exxon Valdez)호 사건 이후 1990년에 유류오염법(OPA 1990)을 제정하여 시행하고 있는데, 이 법률에서는 새로운 유조선은 이중선체로 건조하도록 하고, 현재 사용하고 있는 유조선에 대해서는 단계적으로 운항을 금지하도록 하고 있다.

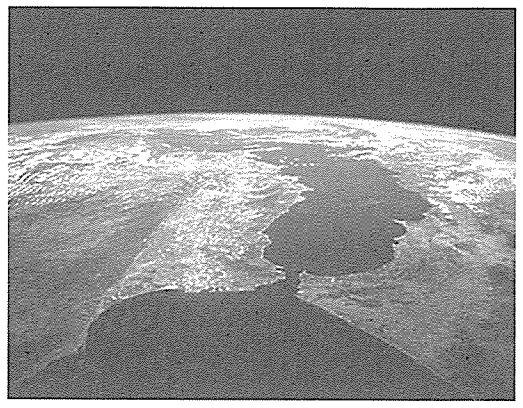
또한 이 법률에서 유조선은 2015년까지 곡물과 같은 비유류 화물선으로 개조하거나 해체하는 등 이중선체 규범을 적용해야 한다.

한편, 미국 연안경비대(U.S. Coast Guard)는 1990년 이후 미국에서 100만 갤런 이상의 석유유출 사고는 일어나지 않았다고 밝혔다.

● 영국, “해운 선진국 지위 위협 받는다”

영국 상선대의 국제경쟁력 점차 저하

지금까지 양질의 해운 서비스를 제공해오던



영국의 지위가 국제 경쟁과 비용 압박으로 인해 크게 위협받고 있다는 보고서가 나와 눈길을 끌고 있다.

8월 5일 런던 해양(the Corp of London and Maritime London)이 발간한 보고서에 따르면 현재 영국이 해사 서비스의 선두주자로 여겨지고 있지만 설문조사에 응답한 사람 가운데 59%가 10~20년 내에 이 같은 우위를 잃게 될 것이라고 밝힌 것으로 나타났다.

또 이 보고서는 해외 해운선사들이 영국의 이 같은 지위를 넘보기 위해 적극 노력하고 있을 뿐 아니라 해당 정부의 지원까지 받고 있다고 지적하고, 영국이 상하이, 함부르크, 싱가포르, 피래우스(Piraeus), 홍콩, 모나코, 뉴욕, 오슬로, 로테르담 등의 부상으로 쇠퇴될 위험이 커지고 있으나 이에 대한 정부의 지원은 이루어지지 않고 있다고 밝혔다.

이와함께 이 보고서는 영국이 해운 선진국으로서의 지위를 계속 지켜나가기 위해서는 중앙 정부와 지방행정청이 해운 산업을 육성하는데 필요한 기반시설을 개선하는 한편, 불리한 세금 제도를 시행하지 않도록 하는 등 효과적인 지원을 제공해야 한다고 덧붙였다.