

반에 대한 영향이 지속 될 것으로 예측되고 있다.

중국석탄공업협회 푸흥주 제1부회장은 최근 향후 일정한 시기에 석탄, 전기, 석유, 운수, 특히 석탄 공급에 있어 수급긴장이 지속 될 것이며 이로 인한 발전 제약이 심화될 것이라고 밝혔다.

베이징에서 개최한 '2005년 중점석탄공급 추진 사업 좌담회'에서 푸 부회장은 "수요, 공급과 운수 등의 측면에서 볼 때 2005년 석탄공급은 여전히 제약을 받고 있고 지속적인 공급 부족이 존재할 것으로 예측된다"며 2005년 중국의 전력석탄 소비량은 지난해 대비 1억2천만톤 정도 증가하고

철강, 전자재, 화공 등 중점업계의 석탄소비량도 큰 폭으로 증가할 것으로 예상된다고 전망했다.

그는 또 "중국내 석탄수요량은 21억톤 이상으로 추정되고 있고 지난해 보다 공급부족이 더욱 확대 될 전망"이라며 수요 측면에서 일부 산업, 특히 철강 등 에너지 고소비 산업의 맹목적인 발전이 에너지수요의 과대 성장을 초래 했다고 설명했다.

관련 통계에 따르면 1949년 이래 중국의 석탄 소비 성장율은 줄곧 GDP 성장속도 보다 낮았으나 최근 2년간 석탄소비가 급증해 연간 증가속도가 2억톤 이상에 달했다.

## 일본선사 생존위해 제2선적제도 도입필요

콘도 나오타케(近藤尙武) 교와해운(協和海運) 회장은 최근 일본해사신문(2월2일자)에 기고한 글을 통해 제2선적제도 조기도입의 필요성을 역설했다. 다음은 기고문의 전문을 번역한 것이다. (편집자 주)

일본선주협회가 일본 정부에 재삼 요청하고 있는 '국제적으로 경쟁력이 있는 선박등록제도'가 시간이 경과해도 실현되지 않고 있어, 일본국적의 외항선박은 계속 줄어들고 있다. 이대로 계속 국적선박의 수가 줄어들 경우, 국가경제와 국민생활은 과연 유지될 수 있는 것일까?

필자는 선사의 이익을 떠나, 해양무역국가의 해운사업에 종사하는 한사람의 국민으로서 문제 제기를 하고 싶다.

도대체 국가의 존재 의의는 무엇인가? 그 의의는 국민의 생명과 재산을 지키는 데 있다. 일본의 해운회사가 소유하는 선박은 일본 국민(법인)의

재산이기 때문에 일본 정부가 일본에 등록시켜, 타국의 공격이나 해적 행위 또는 압류 행위 등으로부터 보호해야 할 성격의 자산이다.

그 자산가치는 5조엔 정도에 이르고 있는 것으로 추산된다. 이것은 선박 1,000척(척당 50억엔)이 파나마 등에 편의치적되어 있다고 가정할 때 나오는 계산이다.

일본의 선주가 등록비용과 조건이 국제 수준에 맞으면, 일본에 등록하고 싶다고 생각하는 것은 당연하다. 거둬지는 일본선협의 요청은 "외항선박이 국제적인 비용경쟁에 노출되어 있으므로 등록비와 자격 요건을 적어도 국제 수준에 맞추기



를 원한다"는 동등한 자격(equal footing)을 요구하고 있는 것으로 이러한 의견을 묵살하는 정부의 자세는 이해할 수 없다.

편의치적 현상을 방지하여 일본 국적선박이 사라져도 국익에 해가 되지 않는다고 생각한다면, 그 근거를 보여주기를 원한다.

일본선주들은 전쟁 후, 처음부터 다시 시작했고, 해운 자유화의 시장경쟁원칙에 노출되어 부득이 편의치적선으로 이탈했다. 평시의 경제 합리성의 추구가 결과적으로 일본 국적선의 격감을 가져왔고, 유사시에는 일본의 상선대가 국민의 최저한의 안전과 생활을 지킬 수 없는 비합리, 부조리를 낳았다.

전쟁 후 60년의 평화는 경제 합리성으로 인한 어두운 일면을 노출시키지 못하고 있다. 그러나, 앞으로도 경제 합리성만으로 국익은 지킬 수 있는 것일까?

2003년 통계에 의하면, 일본의 선박회사가 운항하는 외항선박은 약 1,900척(1억톤)이고, 수출입 화물 9억톤 중 과반수를 운송해 세계 굴지의 국가경제를 지탱하고 있다.

그러나, 이 중 일본 국적의 선박은 척수로 불과 5%, 중량톤수로 11%에 지나지 않는다. 1975년에는 각각 57%, 55%에 달했으나, 최근의 이같은 비율은 지난 30년간 일본 국적선박이 격감했음을 입증해 주고 있다.

1998년 정부는 '국제선박제도'를 도입해 등록요건을 조금 완화시켰지만, 당시 300척이었던 일본 국적선은 현재 103척으로 감소해 버렸다. 국제선박제도라는 브레이크가 조금도 도움되지 못하고 있다.

국익의 시점을 고려하지 못한 미봉책으로는 정책의 효과가 발생하지 못하기 때문이다. 거듭해서 말하면, 일본 경제의 성장이 오랫동안 정체되

고 있으므로 매력있는 일본 국적선 등록제도를 만드는 것에 의해 적극적으로 외자를 유치할 수 있다는 시각도 필요하다.

일본 국적선박이 증가하면 행정비용이 증가하기 때문에 마치 등록을 거부할 것 같아 제도를 고수하는 것일까? 그렇다고 하면, 정부와 지방자치체의 행정비용의 합리화에 부합해야하더라도, 일본 국적선이 증가하는 것에 의한 비용 대 효과로 보면, 제도 개혁을 부정하는 이유가 되지 않는다.

제2차세계대전 이래 60년, 일본은 무역국가로서 미중유의 경제성장을 달성해, 세계 제2위의 부유한 국가가 되었다. 그러나, 식료, 에너지, 공업원료의 90%를 해외에 의존하는 가공 무역국가로서, 유사시에 국가경제와 국민생활이 위기에 직면하는 것은 오일 쇼크의 예를 들 것 까지도 없다.

최대 편의치적국인 파나마는 실질적으로는 미국의 영향하에 있고, 홍콩은 중국에 편입되었다. 이러한 국가들과의 외교 관계가 위태롭게 된다면, 일본선사가 지배하는 편의치적선박 대부분이 자산 동결되거나 압류되어도 국제법상 불평을 말할 수 없는 사태에 접어들 것이다.

약 5조엔의 자산이 외국에 몰수되어 버리는 것이다. 일본 정부는 그러한 사태를 생각해 본 적이 없는 것은 아닐까?

약 10년 전에 당시의 해운조선합리화심의회에서 "300척의 일본 국적선이 있으면, 생활보호 수준의 국민생활은 유지할 수 있을 것 같다"고 국민 최저생활수준(national minimum)에 대해 논의되었던 것 같지만, 엄밀한 시물레이션(simulation)은 행해지고 있지 않다.

만일 이러한 시물레이션이 옳다고 한다면, 일본 국적선이 3분의 1로 감소해 버린 현 상태로서는 유사시에 생활보호 수준의 생활이 유지조차

어렵게 된다. 이러한 점을 안일하게 간과하고 있는 것은 책임있는 정부가 취해야 할 정책이라고 말할 수 없지 않느냐?

유조선도, 철강원료를 운송하는 철광석전용선도, 석탄운반선도, 곡물·식료를 수송하는 일반 화물선도, 그 과반수는 외국에 치적되어 버려, 일본 국적선은 극소수가 남아 있을 뿐이다.

제2차 세계대전은 동남아시아와 만주의 석유·광물자원을 목표로 시작한 전쟁이었기 때문에, 해상운송이 생명선이었다. 국가 총력전의 일환으로서 개전 직후 민간의 상선은 모두 국가가 징용해, 선박운영회가 정부의 명령에 따라 일원적으로 운항을 관리했다.

60년 동안 평화가 유지되어, 지금 제3차 세계 대전이 국가간의 총력전으로서 발발하는 것은 생각하기 어렵지만, 거기에 준하는 규모의 분쟁이 일어날 수 있는 것을 전제로 항상 준비해 두지 않으면 안된다.

국민의 생명과 재산을 지켜 국민 생활을 유지하는 것이 주권국가인 정부로서의 책임이기 때문이다. 선원의 확보, 선단 호위의 방책도 필요함에 틀림없지만, 중요한 선박을 일본의 지배 하에 확보해 두는 것이 선결 사항이다.

즉, '평화로운 시대에 비용이 싸기 때문에 외국으로의 편의치적은 상관없다'고 문제를 간과해서는 안 된다. '전쟁이 항상 일어난다'고 말할 수는 없지만, 최악의 사태를 항상 준비해 두는 시책이 필요하다. 안전보장과 위기관리는 최악의 사태를 고려하여 대비하는 것이 철칙이다.

미국이나 중국과의 외교 관계가 나빠지는 것과 같은 비상사태는 절대로 발생하지 않는 것인가?

다소나마 그러한 가능성이 있다면, 일본 국적선을 증대시키는 노력을 게을리해서는 안된다. 일본 국적선사는 2007~2008년에 걸쳐 대규모

선박투자 결정이 끝난 상태이고, 정부는 이러한 기회를 놓치지 말고 신속하게 제도를 만들어야 할 것이다.

현재, 국토교통성과 선협 사이에 해운정책을 논의하는 영향력있는 장이 생겼다고 들었다. 일본 해운이 존재해야 할 모습과 국가경제와 국민 생활의 안전 보장을 대비한 논의가 깊어지는 것을 기대하고 싶다.

## IEA, 석유 수요 전망치 상향 수정

IEA는 전세계 석유 수요전망치를 당초보다 100,000배럴/일 증가한 84백만배럴/일로 수정했으며 이는 2004년 대비하여 1.8% 증가한 수치이다.

공급측면에서는 NON OPEC 생산량은 당초 예상치보다 200,000배럴/일 감소한 50.9백만배럴/일(2004년 대비 1.8% 인상), OPEC은 300,000배럴/일 상승한 28.3백만배럴/일(2004년 28.2백만배럴/일)로 수정했다.

Non OPEC 생산량 감소 전망은 주로 러시아 생산물량 감소 예측에 따른 것임. 지난 4년간 러시아의 생산량 증가는 2001년 65%, 2002년 50%, 2003년 95%, 2004년 74% 이었으며, Non OPEC생산량 증가의 대부분은 러시아의 생산증가로 인한 것이었다.

세금인상 및 제도 변화가 신규 투자를 막고 있으며 이로 인해 생산량 감소가 예상된다.

이러한 Non OPEC의 생산량 감소 및 그로 인한 OPEC 생산증가는 수송거리 증가를 유발하여 대형선 부문(VLCC 및 Suezmax)이 혜택을 보게 될 것으로 예상했다.