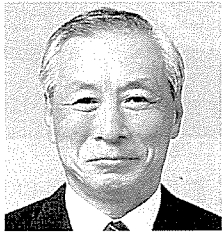




일본선주협회장 해운시황 3년 연속 호조전망

일본해운업계의 최대현안은 톤세제도 도입



스즈키 일본선주협회장

일본선주협회 쿠니오 스즈키(鈴木邦雄) 회장은 해운시황과 관련하여 지난 2004년과 2005년에 이어 금년까지 3년 연속 호황을 보일 것으로 전망했다.

스즈키 회장(MOL 회장)

은 일본해사프레스와의 신년인터뷰에서 국제분업의 진전에 힘입어 전세계 해상화물 교역량이 증가함에 따라 시황상승이 지속되어 일본선사들의 경영실적이 2004년부터 호조를 보이고 있다고 밝혔다. 특히, 그는 2006년에도 전반적인 해운시황의 급락요인을 찾아볼 수 없다며, 2004년 이후 3년 연속해서 과거 최고 수준의 시황을 유지할 것으로 내다봤다.

그는 2005년의 국제 해운시황에 대해 컨테이너선은 과거 최고치에 가까운 수송량, 매출액, 이익을 확보할 수 있지 않았나 생각하며, 자동차선은 완성차부문 물량증가로 선복부족에 직면할 정도로 최고의 수익을 올렸다고 밝혔다.

건화물선은 모든 선형이 호조를 보였는데, 케이프 사이즈는 2004년처럼 1일 항해용선료가 10만 달러를 넘지는 않았지만, 2005년 태평양 라운드 물의 평균 용선료는 4만달러 정도로 활황세를 기록했다고 진단했다.

또한, 중동발 일본항 VLCC의 운임지수인 WS는 2004년 350 포인트를 웃돌아 사상 최고치를 기록했는데, 이는 케이프사이즈의 1일 용선료 10만달러처럼 이상수치라고 강조했다. 2005년에는

봄부터 여름까지 약세를 보였지만, 10월 이후 상승하여 연평균 WS 100포인트를 기록했으며 VLCC의 손익분기점이 WS 60~70 수준인 점을 감안할 때 견조한 시황이라고 덧붙였다.

스즈키 회장은 올해 해운전망과 관련해서도 컨테이너선은 여전히 호조를 유지할 수 있을 것으로 내다봤다.

선복량 증가가 물동량 증가를 약간 웃돈다고 걱정하는 사람도 있으나, 수급불균형의 확대로 정기선항로 수익이 큰 폭으로 악화된 3-4년 전과 같이는 되지 않을 것으로 전망했다. 부정기건화물선 부문은 거의 보험세를 유지할 것으로 분석했다.

일본해운업계의 현안과 관련해서는 등록면허세와 고정자산세의 문제를 들었다. 특히 세계개혁의 필요성을 역설했는데, 톤세제도의 도입을 가장 큰 과제로 지적했다.

톤세 도입을 위해 그동안 국토교통성 해사국과 많은 협의를 가졌는데, 국토교통성안은 이를 수용하기 어렵다는 입장이며, 자민당의 해운조선특별위원회에서 『tonnage tax 소위원회』를 가동하고 있으나, 톤세의 조기도입은 여전히 어려울 것으로 예상된다고 밝혔다.

스즈키 회장은 "올해 제일 어려운 문제이지만 톤세 도입에 전력으로 임하겠다"고 포부를 밝혔다.

스즈키 회장(66세)은 지난 1962년 3월 와세다 대학 제1정경학부 졸업과 동시에 MOL에 입사했으며, 2000년 MOL 사장에 취임한데 이어 2004년에는 회장에 선임됐으며, 2005년 6월에 일본선주협회 회장에 취임했다.