



서를 인터넷을 통해 발표할 계획이다.

한편, 항공 포워딩분야에 대해서는, 현시점에서 외자기업에의 규제완화로 연결되는 신규정은 나와 있지 않은 것으로 알려졌다.

중국 북경에 주재하고 있는 일본계 물류기업 관계자는 "항공 일대 라이선스 등 항공 포워딩분야에 대해서는 WTO 가입시에 이 분야에 대해서 해외로부터 대외개방의 요구가 없었기 때문에 공약에는 포함하지 않았다고 중국 당국으로부터 들었다"고 말했다.

지난해 10월18일자로 홍콩특별행정부와 중국 상무부가 조인한 CEPA III의 합의문서(2006년 1월 발효) 중에 항공운송 판매대리업에 관한 부분이 처음으로 규제완화 항목에 추가되었다.

그리고 11월 국제무역축진방중단에 의해 항공 일대 라이선스의 규제완화의 방향 등이 밝혀졌는데, 구체적으로 민간항공중국(민항중국)이 새로운 법률 등을 시행하는데까지는 시일이 걸릴 것으로 예상되고 있다.

일본적 외항상선대 연평균 10척 가량 증가예상 선장과 기관장 등 일본인 승선요건 철폐전제

일본선주협회 스즈키 쿠니오 회장(MOL 회장)은 3월8일 기자회견에서 일본국적의 외항상선대는 일본인 선·기장 승선요건 철폐 등을 전제로 2007-2010년 중에 46척이 건조될 것으로 전망했다.

이는 일본 대형선사를 중심으로 협회 이사사 8개사를 대상으로 한 설문조사 결과로서 2002년-2006년 중 일본국적의 외항상선대 33척이 감소한 점을 감안할 때, 획기적인 물량이다.

스즈키 회장은 2007-2010년도의 연간 평균은 약 13척, 선박의 라이프 사이클을 25년, 일본 상선대의 규모를 약 2,000척인 점을 고려하면, 일본상선대에 있어서의 일본 선적의 점유율은 현행 약 5%에서 15% 이상으로 확대될 가능성도 있다고 밝혔다.

이번 일본선주협회의 조사자료는 노사정에 의한 일본국적 외항상선대의 감소 방지책이나, 일본

인 선원의 확보·육성책의 논의를 심화시키는 주요 재료가 될 것으로 보인다.

46척의 의미에 대해 일본 국토교통성 해사국은 "포인트는 신조선박의 합계이며, 인센티브가 필요한지, 아니면 현상대로도 좋은 것인지는 신의 항해운정정책협의회에서 다루어진다"고 밝히고, 일본인 선·기장 승선요건의 재검토가 진행될 것임을 시사했다.

스즈키 회장은 또 일본인 선장 및 기관장 승선요건 철폐시기는 빠를수록 좋지만, 데드라인은 늦어도 오는 6월말이어야 하며, 선원조합과의 합의로 즉시 실시하는 것이 바람직하다고 밝혔다.

그는 톤세도입과 관련, 자민당의 특별위원회가 가까운 시일내에 개최되는데, 이 회의에서 톤수표준세제에 대한 생각을 설명하고, 이해를 얻는 작업에 들어갈 계획이라고 설명했다.