



국회 농림해양수산위원회 해양수산부 국정감사 실시

해양부, 연말까지 해기전승 위한 제도적 기반 마련



제269회 국회 농림해양수산위원회의 해양수산부를 대상으로 한 국정감사가 10월17일 해양수산부 대회의실에서 실시됐다.

이날 해양수산부 강무현 장관은 인사말과 업무 보고를 했으며 18명의 농림해양위 소속 국회의원들이 나서서 국정감사를 위한 질의를 하고 장관의 답변을 들었다.

특히, 이날 국정감사에서 해양수산부는 업무보고를 통해 해양수산부는 해양영토의 체계적 관리와 생명력 넘치는 바다 구현을 위해 도서와 EEZ 등 국내외 해양영토에 대한 관리권을 강화하고 친환경적 연안관리 체제 및 해양환경 관리 인프라 구축에 최선을 다하고 있다고 밝혔다.

또한 세계물류시장을 선도하는 동북아 물류 허

브로 도약하기 위해 주요 거점항만의 인프라를 적기에 구축하고 항만서비스 및 생산성 향상을 통해 항만경쟁력을 제고하고 물류네트워크 구축 등으로 신규화물 창출의 토대를 강화해 나갈 계획이다.

이와 함께 부산항과 광양항의 선석과 배후단지를 차질없이 개발하고 고부가가치 창출을 위해 자유무역역 지정을 확대해 나갈 방침이다.

이에 따라 부산항은 2008년까지 18선석을 완공하고 북측의 배후단지 69만평방미터를 추가로 조성하며 광양항은 2011년까지 20선석을 건설하고 해후단지 388만평방미터를 조성된다.

특히, 해양수산부는 초일류 해운서비스산업 육성 및 해양안전망 확충에도 노력해 나가고 있다고 보고했다. 이를 실천하기 위해 국제해운의 경쟁력을



제고하고 연안해운의 활성화에도 힘쓸 계획이다.

이미 2007년 6월에 선하주 상생을 위한 선하주 협력체계 구축 MOU를 체결한 바 있다. 또한 오는 12월까지 선원 고용 탄력성과 해기전승을 위한 제도적 기반을 마련함으로써 국적선사들의 국제경쟁력을 제고할 방침이다.

연안여객 서비스의 제고등을 통해 '해상여객운송사업법'을 제정하고 경유 유류세액 인상분을 보조(2007년도는 341억원)할 방침이다.

해양수산부는 또 해운전문 인력의 양성과 선원의 근로조건 개선에도 힘쓰고 있다. 해운항만전문인력 양성교육 과정을 내실화하고 일부의 법정 선원교육을 자체 교육이나 수탁교육으로 전환하는 방안을 추진하고 있다.

아울러 해양안전관리시스템 선진화를 위해 해양안전관리 총괄, 조정기능, 평가관리를 할 수 있도록 법령 제정을 추진하고 있으며 지난 4월 국제해사기구(IMO) 회원국 안전감사를 성공적으로 수감한 것을 계기로 오는 12월에 IMO A그룹 이사국에 재진출 하도록 최선을 다하고 있다.

해양수산부는 또한 수산업의 자생력 확보와 어업인의 '삶의 질' 제고에 힘쓰고 고품질의 안전한 수산물을 안정적으로 공급하는데도 노력할 방침이다. 수산자원회복사업의 본격적인 추진과 어업구조개편에 나서며 시장 개방에 대비한 특별대책을 마련하고 어업인의 지원을 확대할 방침이다. 안전한 수산물의 생산과 공급 체계를 강화하고 친환경 양식 생산 기반 확대 및 수산물 유통 체계의 선진화에 노력할 방침이다.

해양수산부의 주요 현안 사항은 △2012년 여수 세계박람회 유치 △ 적조 태풍 피해 현황 및 지원 대책 △소말리아 피랍선원 석방 추진 △ FTA 협상 동향과 FTA 국내 대책 △ 남북정상회담 해양수산분야 후속 조치 등이다.

제269회 국회 상정 법률안은 총 9건으로 제정이 2건, 개정이 7건이다. 현재 농해수위에서 계류 중인 법률안은 모두 8건으로 제정 법률안은 '수산동물지리병관리법안'과 '양식 수산물 재해 보험법안' 등 2건이다. 또한 개정 법률안은 공유수면 매립법, 해상교통안전법, 수산물품질관리법, 항만운송사업법, 선박투자회사법, 독도의 지속가능한 이용에 관한 법률 등 모두 6개이다.

해양부, 해적신고 도상훈련 실시 한국선대 대응능력 및 국제공조체제 강화

해양수산부는 싱가포르 소재 해적정보공유센터(ISC)와 합동으로 우리나라 국적선의 해적 발생을 가정한 신고훈련을 10월16일 오전 실시했다.

이번 훈련은 항해중인 한국 선박에 해적선이 접근해오는 것을 가정해 해당 선박이 해적발생 사실을 해양부에 신고하고, 해양부가 해적정보공유센터에 통보하면 해적정보공유센터는 사고 주변국 구조기관에 협조요청을 해 주변국에서 즉시 공조체제를 취해 대응토록 하는 도상훈련이다.

이 훈련은 앞으로 우리나라 선박의 해적 대응능력을 높이고 국제 공조체제를 강화하기 위해 매년 1회씩 정기적으로 실시할 예정이다.

해적정보공유센터와 정기적으로 합동훈련을 하는 한편, 해적정보를 제공받아 말라카해협 등 취약해역에서의 국제공조는 물론 자체 대응능력을 강화함으로써 우리나라 선박의 해적발생 피해가 줄어들 것으로 기대된다.

한편, 해양수산부는 한국선박의 피해를 줄이기 위해 지난 5월부터 해적정보공유센터를 통해 입수되는 해적정보를 관련 단·업체에 즉시 제공하고 있다.

아시아지역 해적정보공유센터는 아세안 10개국 및 한, 중, 일, 인도, 방글라데시, 스리랑카 등 총 16개 체약국이 해적정보 공유, 해적경보 발령 등 체약국간 해적대응하기 위해 싱가포르에 설치한 사무국이다.



노·사 양측 선원최저임금 월 98만3천원으로 합의

해양부 중재로 8.5% 인상, 2008년 1월부터 적용



경제상황을 반영하여 결정할 것이라고 설명했다.

그러나 현재 대부분의 사업장에서 실제로 최저임금 보다 높은 수준의 임금을 지급하고 있어 이번 인상으로 선원들은 임금 인상효과 보다는 퇴직금, 재해보상금 등에 있어 혜택을 받게 될 것으로

선원 노·사 단체는 해양수산부 중재 하에 10월 29일 오후 해양수산부 해운물류본부장실에서 '08년도에 적용되는 선원최저임금을 월 98만 3,000원(어선원 재해보상 시 적용되는 임금 산정을 위한 최저액 월 120만3,000원)으로 합의하는데 서명했다.

양 단체는 이번 합의안이 전년대비 8.5% 인상된 수준으로서 육상근로자 최저임금 인상률 8.3%(85만2,020원 : 시간당 3,770원, 월 226시간 근로 기준)와 최근 5년간 선원최저임금 인상률(12.52%)을 고려하고 육상 근로자에 비해 상대적으로 어렵고 힘든 해상근로의 특수성 및 현재의

보인다.

최저임금액 및 인상률 등 최저임금액에 미달하는 선원근로계약은 그 부분에 한하여 무효이며 선박소유자는 재해보상 최저기준액 이상이 보장되는 선원재해보험에 가입하여야 함을 적극 홍보해 자율적 이행을 유도하는 한편, 향후 선원근로감독관의 사업장 감독 시 최저임금의 준수 등 이행실태를 중점 점검할 계획이라고 밝혔다.

이번 합의사항은 해양수산부 내 해운항만·수산분야 정책자문위원회의 자문을 거쳐 오는 12월께 최종 고시될 예정이며, 내년 1월1일부터 12월 31일까지 적용된다.

해양부, 취약 국적선에 대한 기국통제(FSC) 강화

외국항만 항만국통제에 대한 국적선 대응능력 제고

부산지방해양수산청(청장 : 박인섭)은 10월22일부터 11월30일까지 외국항에서 우리국적선에 대한 항만국통제(PSC)에 대비하기 위하여 안전관리가 취약한 국적선에 대한 기국통제를 강화한다고 밝혔다.

최근 해운경기 호황에 따른 기준미달선박의 증가현상과 우리나라 선박의 외국항만 항만국통제 출항정지 증가추세에 대응하기 위하여 유럽지역 등에서 출항정지 이력이 있는 선박 있는 총 24척의 국적선에 대하여 부산항 입항시 매 6개월 주기로 특별안전점검을 통하여 엄격한 기국통제(FSC)를 시행중이다.

금년 들어 우리 국적선은 9월 현재 총 22척이 외국항에서 출항정지된 바 있으며, 최근 3년

(2004~2006) 평균 출항정지 건수인 14척 보다 높은 수치를 기록하며 증가추세에 있어 관련선사 및 선박들의 철저한 사전대비가 요구되는 시점이다.

부산청 관계자는 이번 안전관리 취약선박에 대한 특별안전점검을 통하여 국적선들의 안전관리 수준 향상을 도모하고, 더 나아가 외국항만 항만국통제 수검요령 등에 대한 선원교육을 겸하여 시행함으로써 국적선의 항만국통제 대응능력을 제고할 수 있을 것으로 기대한다고 밝혔다.

기국통제란 항만국통제에 대비되는 개념으로 외국항에서 항만국통제에 대비하기 위하여 우리 국적선에 대하여 정부가 항만국통제에 준하여 실시하는 특별안전점검을 말한다.

해양수산부, 선체 부식방지 위한 보호도장 의무화 내년 7월부터 국제항해 종사하는 500톤 이상 선박

일부 선박에 배가 녹스는 것을 막기 위한 보호 도장이 의무화 된다.

양수산부는 2008년 7월1일부터 국제항해에 종사하는 500톤 이상의 선박에 해수전용 평형수 탱크가 설치되어 있거나 길이 150미터 이상의 산적화물선에 이중 선측 공간이 있는 경우 부식 방지를 위한 도장을 반드시 해야 한다고 밝혔다. 이번 조치는 지난해 12월 국제해사기구(IMO)가 해수전용 평형수 탱크 및 산적화물선의 내부 공간에 대한 보호도장 의무화 시키도록 해상인명안전협약을 개정한 데 따른 것이다.

개정된 협약은 15년 동안 양호한 도장상태 유지를 목표로 도장시스템의 기본요건인 △건조막 두께 △염류(鹽類)의 한계 및 도장 제한조건 △도장의 검사 및 보수 등을 기록한 도장기술철 △시험기관의 지정기준 △도장시스템의 적합증서 교부 등에 관한 사항을 정하고 있다.

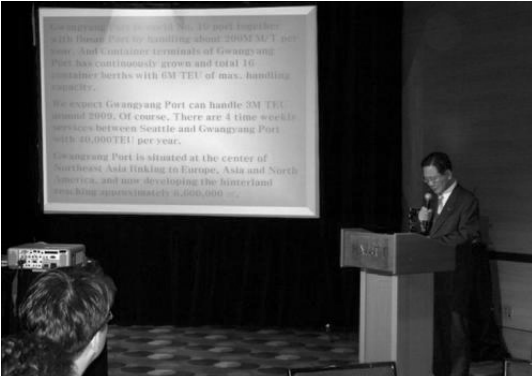
이에 따라 해양부는 '선체보호 도장에 관한 기준'을 마련해 국제항해에 종사하는 국내선의 부식을 막아 선체강도를 유지하고 선박이 안전하게 운항할 수 있도록 한 것이다.

이번 조치는 선박의 안전성 뿐 아니라 유지보수 비용을 절감하고 외국항 입·출항 시 항만국 통제(PSC)에도 대비할 수 있을 것으로 기대 된다.



광양항 해외홍보 미주지역 Road Show 성공적으로 개최

주요항과 교류협력 기반구축, 광양항 배후부지 투자유치



지난 10월15일부터 19일까지 캐나다의 밴쿠버와 미국 시애틀, LA/롱비치 지역에서 개최되었던 광양항 화물 유치에 위한 2007 미주 로드쇼가 성공리에 개최되었다.

현지에서 행사를 주관한 로드쇼 개최 합동 방문단(전남도, 광양시, 경제청, 여수해양청, 순천광양상공회의소 공동)에 따르면 세 차례의 홍보 설명회를 통해 광양항을 알릴 수 있는 기회를 가졌고 10여건의 투자자들이 광양 방문을 약속했으며 이미 두건의 투자협상이 구체적으로 진행되고 있다.

홍보설명회에는 캐나다 밴쿠버 80여명, 미국 시애틀 90여명, LA/LB 100여명 현지의 해운, 물류 및 화주 기업인들을 비롯해 미서부지역 최대일간지인 시애틀 타임즈의 제임스 비슬리 편집주간, 윌리엄 스테포드 시애틀 무역협회 회장 등 저명인사들도 다수 참석했다.

현지 언론도 깊은 관심을 나타냈는데 시애틀 타임즈, LA 라디오 코리아 생방송 인터뷰, 밴쿠버 KC TV, 중앙일보, 한국일보 등의 표지면에 보도돼 광양항의 브랜드 이미지를 크게 높였다는 평가

를 받고 있다.

또한 현지 기업인들은 광양항의 변모된 위상에 놀라고, 항만배후단지 투자에 매우 깊은 관심을 나타냈는데, A사의 경우는 건축자재 관련 목재제품, 제재목, 야외 설치용 방부제 테크재 제조 회사로 약 2만평의 부지를 원하고 있으며, B사는 시애틀의 풍부한 임산물을 광양항에서 가공해서 목재물류창고 운영을 계획하고 있는 것으로 알려졌다.

북미에서 우리나라로 들어오는 목재(건축자재)는 220만 톤으로 광양항이 전진기지로서 활용된다면 화물유치에 크게 기여할 것으로 기대되고 있다.

광양시는 이번 방문을 통해 광양항과 교류의 기반을 마련하기도 했는데 시애틀 항만청과 MOU 체결을 합의했으며 롱비치시와는 자매결연 체결을 통해 항만의 상호 협력 뿐 만 아니라 경제, 사회, 문화 교류를 통해 자유무역도시로서의 영역을 넓혀나갈 계획을 갖고 있다.

아울러 중국 동해안과 미국 서해안 지역을 네트워킹 해 광양항 물동량 창출 방안을 대대적으로 추진할 예정이며 특히 약 100만 명에 달하는 미국 서부지역의 교포 기업인중 자본을 축적한 투자자를 이끌어 낸다면 투자 효과가 크게 기대되는 분야로 평가된다.

또한 광양시에서는 시애틀 Microsoft 본사 방문을 통하여 얻은 아이디어를 통하여 광양시의 U-city 정책에 접목하는 등 이번 방문을 통하여 얻은 성과를 시의 미래 성장 동력을 찾는 데도 적극적으로 활용할 계획이다.

STX, 국내 조선업계 숙원인 크루즈사업에 먼저 진출

노르웨이의 세계적인 크루즈선 조선사 지분 39.2% 인수

STX조선이 국내 조선업체들의 숙원사업으로 꼽히던 크루즈 사업에 먼저 진출했다.

STX는 10월23일 계열사인 RAMBERA AS를 통해 아커야즈의 지분 39.2%가량을 인수했다고 밝혔다. STX조선은 시간외 대량 매매를 통해 지분을 사들인 것으로 전해지고 있으며 총 투자금액은 8억달러에 달한다.

STX조선이 5억달러를 금전대여한 후 STX조선 US와 STX엔진US 등의 해외 자회사의 유상증자를 통해 3억달러를 추가로 투자했다.

국내 조선업체 사상 최대규모의 투자인 동시에 최대 규모의 해외 조선업체 인수다.

아커야즈의 지분이 상당부분 분산돼 있는 것으로 전해지고 있어 STX조선의 경영권 인수는 어렵지 않을 것으로 보이지만 이사회 승인 과정을 거쳐야 하기 때문에 경영권의 완전 인수까지는 어느 정도 시일이 소요될 것으로 예상되고 있다.

아커야즈는 현재 모건스탠리 등 기관투자자들 중심으로 주주가 구성돼 있다.

이번 STX의 아커야즈 인수는 무엇보다 크루즈 시장에 진출했다는 점에서 시사하는 바가 크다. 선박 1척당 건조단가가 수십억불에 달할 정도로 고부가가치 선박이 크루즈선은 '조선의 꽃'이라 불리는 조선기술의 정점이다.

그간 국내 조선업체들은 컨테이너선 등 선박시장에서 세계를 호령하면서도 크루즈선 건조기술을 보유하지 못해 세계 1위 조선국으로서의 위상에 부정적인 영향을 끼쳤었다. 강덕수 회장의 용단에 따라 STX그룹이 세계 크루즈 시장에 도전하

게 됨에 따라 한국 조선기술에 대한 평가도 격상될 것으로 기대된다.

또 유럽 조선업체 직접 인수를 통해 유럽 시장에 진출하면서 향후 다른 국내 조선업체들의 해외 진출 루트를 다양화 시킬 수 있는 시도라는 평을 받고 있다.

국내서는 대우조선해양이 지난 1997년 약 5,000만달러를 들여 루마니아 망갈리아조선소를 인수한 바 있으며, 중국 등지에 국내 조선업체들이 블록 공장 등을 설립한 예가 있으나 8억달러 상당의 해외 투자는 이번이 처음이다.

아커야즈사는 지난 1841년 설립된 대표적인 크루즈선 조선업체다. 세계 크루즈선 건조 분야에서 수위를 다투는 노르웨이의 우량 상장업체로 임직원은 2만여명에 달하는 것으로 알려졌다. 브라질 등 남미 공장은 물론 핀란드, 프랑스, 노르웨이, 독일, 루마니아 등 유럽 거점에 베트남, 우크라이나에 이르는 광범위한 해외 생산공장을 보유하고 있다.

조선, 에너지, 상선 분야에서 잇따른 M&A로 사세를 급속히 키워온 STX는 이번 아커야즈 인수로 단번에 세계 크루즈 분야의 강자로 뛰어오름과 동시에 성장신화를 계속해서 이어나가게 됐다.

특히 조선기자재와 엔진, 선박 건조, 해운의 황금 라인업을 구축하게 돼 그룹내 사업분야 시너지 효과를 적잖이 기대할 수 있게 됐다. 또 건조 생산성 향상과 기술 시너지 효과도 아울러 얻을 수 있게 됐다.



채이식 고려대 교수, IMO 법률위원회 의장에 재선

국제해사법학계에서 우리나라의 위상 강화 기대



고려대학교 채이식 법과대학장

우리나라 채이식(蔡利植) 고려대학교 법대학장이 국제해사기구(IMO) 법률위원회 의장직에 재선되었다.

해양수산부는 10월 25일(현지시각 24일) 국제해사기구(IMO)

60여개 회원국이 참석한 파나마시티에서 22일부터 개최중인 제93차 법률위원회에서 채이식 교수가 회원국의 만장일치로 3년 연속 의장직에 재선되었다고 밝혔다.

IMO 법률위원회는 각종 국제해사규범의 개발 및 국제해사협약의 법률적 해석을 위하여 국제해사법 분야의 최고 전문가들이 참석하는 핵심 위원회로 채교수는 지난 2005년 4월에 서구 및 북미 출신 인사들이 독점해온 의장직에 아시아인으로서는 최초로 선출되었다.

이번 채교수의 IMO 법률위 의장 재선은 16년간 국제해사법 전문가로서 쌓아온 지명도와 지난 2년간 의장활동을 수행하며 보여준 업무능력을 국제 해사법학계에서 인정 받은 결과로 받아들여지고 있다.

해양수산부 관계자는 “채교수의 IMO 법률위원회 의장 재선은 IMO A그룹 이사국으로서 해운·조선에 관련된 각종 국제기준의 제·개정 주도를 위한 노력을 강화하고 있는 우리나라의 위상을 더욱 높여 주는 계기가 되었다”고 밝혔다.

한편, 채교수는 1971년 고려대학교 법과대학 졸업 및 사법고시에 최연소로 합격하고 1983년에는 영국 변호사(Barrister) 자격증을 취득하였으며, 2004년부터 고려대학교 법과대학장으로 재직하고 있으며 한국해법학회의 고문으로도 활동하고 있다.

[채이식 교수 약력]

△고려대학교 법과대학 행정학과 졸업(1971, 학사) △사법연수원 졸업(1972, 변호사) △London 대학교 정경학부 대학원 졸업(1980, 석사) △영국 사법연수원(Middle Temple) 졸업(1983, 영국 법정변호사) △고려대학교 법대교수(1985~2003) △미국 코네티컷트 대학 연구교수(1995~1996) △고려대학교 법과대학장(2004~현재) △국제해사기구(IMO) 법률위원회 한국정부 대표(약16회) △국제유류오염보상기금(IOPC Fund) 한국수석대표(1994~현재) △해양수산부 해사법률고문, 한국해법학회 회장(2004~현재)

부정기선시황 급등 일본 화력발전소 COA 차질

파나막스형 용선료 지난 2000년대비 4배 이상 급등

최근들어 부정기선화물선시황의 폭등세가 지속되면서 일본의 석탄 화력발전소들이 대량화물에 대한 장기수송계약 체결에 어려움을 겪고 있다. 장기수송계약(COA) 교섭은 교섭 당시 스팟용선료의 수준을 고려해야 하기 때문이다.

화력발전소 연료로 사용되는 발전용 석탄(일반탄)은 호주산 스팟가격이 톤 당 74-76달러(뉴캐슬 선적)로 상승했지만, 국제유가의 급격한 상승으로 석유계 화력에 비하면 연료 코스트가 싸게 먹히기 때문에 수요는 계속해서 증가하고 있다.

특히, 일본의 경우 원자력 발전소의 가동중단 등으로 화력발전소측에서 최근 석탄수요가 증가함에 따라 선사측과 장기수송계약 교섭을 진행중인데 최근 용선료의 급격한 상승으로 협상에 차질을 빚고 있는 것으로 알려졌다.

지난 2000-2002년 당시 범용선형의 파나막스(panamax)를 대상으로 한 호주-일본간의 COA 용선료는 초봄에 교섭하는 1년물로 1일당 1만-1만5,000달러에 불과했으나, 2004년 이후의 시황 급등으로 인해 최근에는 4배 이상 상승한 수준에서 교섭이 이루어지고 있다.

일본에서 석탄 화력발전소가 1990년대 후반부터 2000년에 잇따라 신설됨에 따라 일본내에서의 전력 구성에서 차지하는 비중도 날로 확대되는 추세에 있다. 일본의 석탄 화력발전소 전기사업 연합회에 의하면, 지난 1990년 시점에서 석탄화력의 국내 전력공급 구성에서 차지하는 비율은 10%에 불과했지만, 2004년에는 24%까지 상승했다.

이에 따라 일본의 해운회사들이 전력용 석탄 수

송을 위해 장기수송계약을 체결한 핵심 전용선대만 해도 90척으로 증가했다.

당초 전문가들은 2004년들어 지구 온난화의 문제가 전세계적인 이슈로 부상하면서 석탄의 수요가 줄어들 것으로 전망했다. 천연가스 등과 비교할 때 이산화탄소의 배출량이 많아 일본의 전력회사들이 석탄화력의 증설계획을 사실상 중단한데다 2005년 2월에는 교토 의정서가 발효되어 석탄이나 석유 화력의 가동률 저하가 불가피한 상황에 직면했기 때문이다.

하지만 사면초가에 직면했던 전력탄 수송시장이 이외로 상승세를 지속하고 있다. 장기적으로는 환경문제 등으로 인해 전력탄 수송시장이 위축될 것으로 예상되고 있으나, 현 상태에서는 지금의 상승세가 당분간 꺾이지 않을 것으로 분석되고 있다.

특히, 일본의 경우 지난 7월에 발생한 니가타현 연안의 해저지진 등으로 도쿄전력 카시와자키 카리와 원자력 발전 1-7호기가 가동을 중단했다. 중단된 출력 821만킬로와트는 석탄화력에 사용하는 일반탄으로 환산하면 1,650만 톤으로 단순계산시 호주-일본간의 파나막스형 선박 약 20척의 수요로 연결된다. 더구나, 원유가격도 연일 최고 가격을 경신하고 있어 전력회사들은 앞으로도 석탄화력의 가동률을 높일 수 밖에 없는 상황이다.

이같은 제반상황을 고려할 때, 석탄 수송선박의 수요확대는 물론 운임도 강세를 유지할 것으로 예상되고 있어 전력회사들의 장기수송계약 교섭에서 해운회사들의 입김이 더욱 강해질 전망이다.



아시아-중동항로의 컨테이너 물동량 증가로 운임상승

정기선사들 중국에 집중, 일본 등 스페이스 부족 심화



아시아-중동항로의 컨테이너물동량 증가로 운임이 상승하는 가운데 이 항로에 취항중인 정기선사들이 투입선박을 중국에 집중함으로써 일본 등 일부 국가에서는 스페이스 부족난이 심화되고 있다.

아시아발 중동항로의 경우 최근들어 시장이 급속도로 확대되면서 중국으로부터의 잡화를 중심으로 화물의 이동이 큰폭으로 증가, 컨테이너운임 상승세가 두드러지고 있다.

이 때문에 이 항로에 취항중인 정기선사들은 운임이 비교적 비싼 중국에 투입선박을 집중하는 한편, 일본발 중동항로에 대한 스페이스 할당량을 삭감하고 있다. 이에 따라 일본 화주들이 중동으로 나가는 선박수배에 어려움을 겪고 있다. 일본발 중동항의 경우 중고 자동차를 중심으로 수요가 지속됨에 따라 이 항로의 운임이 금년 3월에 비해 40피트당 500-600달러 가량 상승한 것으로 알

려졌다.

현재 일본발 중동항로에 취항중인 선사는 머스크라인, APL, NYK 등으로 한정되어 있다. 지금까지 아시아에서 중동지역을 연결하는 중동전용항로의 경우 싱가포르 등 해협지역에서의 접속이 중심이었다.

그러나 최근에는 중국발 화물의 증가로 중

국을 중심으로 한 아시아로부터의 직항편도 증가하고 있으며, 투입선대도 2,000-3,000TEU형에서부터 5,000TEU형에 이르기까지 대형화하는 추세에 있다.

아시아-중동항로에 취항중인 정기선사들은 중국의 대중동 수출물량 증가에 맞춰 중동항로의 서비스를 확대해 나가고 있지만, 중국에 스페이스를 집중하는 대신 일본에 할당했던 스페이스를 점차 줄여나가고 있다. 일부 선사의 경우 일본에 할당했던 스페이스를 최근에 금년 4월에 비해 25% 가량 축소함으로써 일본에서 중동지역으로 수출되는 컨테이너화물이 환적항인 싱가포르에서 1개월 이상 대기하는 사태까지 벌어지고 있다. 이는 대부분의 정기선사들이 아시아에서 중동지역으로 나갈 때 싱가포르에서 환적하던 종전의 패턴에서 벗어나 직항서비스를 실시하고 있기 때문이다.

TSA, 2008년도 북미항로 운임인상계획 확정발표

아시아발 북미서안항로 40피트컨테이너당 400\$

태평양항로안정화협정(TSA)은 10월2일 2008년도 아시아발 미국항 컨테이너화물의 운임인상 가이드라인(구속력이 없는 지표)을 발표했다.

운임 인상액은 아시아발 미국 서해안 지역착의 경우 40피트 컨테이너당 400달러, 동내륙 전용과 동해안 걸프지역 전용의 경우 600 달러이다.

북미동항은 고수급 상태가 계속될 뿐만 아니라 운항코스트의 상승압력도 커 선사측은 2007년도와 같이 일정액의 가격인상을 진행시킬 방침이다.

새로운 가이드라인에서는 연료유 할증료의 기준운임에의 편입이나 상한을 설정해 있는 현행의 계약체계에 대해서도 언급했다. 할증료를 기준운임으로부터 떼어내 연료유 가격의 변동에 맞추어 징수를 진행시키는 것이다.

특히, TSA는 피크시즌 할증료(PSS surcharge)를 40피트 컨테이너당 400달러로 설정했다. 적용기간은 내년 6월1일부터 10월1일까지로 하되 피크기의 상황에 따라 조정한다는 것이다.

또 2008년도 연간 서비스컨트랙트(SC)의 기간을 종전보다 2개월 늦추어 7월1일부터 2009년 6월30일까지 변경할 계획이다. TSA는 이에 대해 화주들에게 2008년의 운임체계가 2개월 연장이 되는 잇점이 있다고 설명하고 있다

이와 관련하여 일부 화주들은 미국에서의 법개정에 따라 항만노동자에게 생태인증 ID카드 도입이나, 로스앤젤레스항과 롱비치항에서의

노후화 트럭 규제에 수반하는 코스트부담 등을 고려한 것이 아니냐는 의견을 제기하고 있다.

이에 앞서 TSA는 지난 10월 홍콩에서 CEO 미팅을 가졌는데, 이 자리에서 연료유 가격상승분을 제외해도 운항코스트가 7-8% 증가하고 있다고 보고가 있었다. 내륙에서의 철도·트럭 운임, 항만내의 컨테이너 취급비용, 공컨테이너의 회송비용이 일제히 상승하고 있다는 보고도 있었다. 그리고 연료유 가격도 2007년 1월부터 9월까지 34% 증가했다.

수송량 등을 동조건으로 계산했을 경우 TSA 가입선사의 9월 연유코스트 총계는 1월에 비해 1억 3,200만달러 증가했다고 한다.

2008년의 수요예측은 전년대비 7-9% 증가할 것으로 전망하는 등 2007년에 비해 조금 나아질 것으로 보고 있다. 동 항로 투입선복량에 대해서는 가입선사들이 5.2% 증가하고, 비가입선사를 포함하면 6·3% 증가할 것으로 예측하고 있다.





일본선사 NYK, MOL, K-Line 등 3사 경영실적 호조 부정기선 부문의 경우 경상이익 70% 이상 증가

일본선사인 NYK, MOL, K-Line 등 대형 3사의 9월 중간기(2007. 4. 1-9. 30) 경영실적이 해운시황 호전에 힘입어 크게 개선된 것으로 나타났다.

외신에 따르면, 9월 중간기 일본 대형3사의 매출액은 부정기선과 정기선부문에서 높은 증가율을 기록했으며, 특히 부정기선부문의 경우 매출액이 전기대비 30% 가량 증가했고, 경상이익은 72-106% 증가한 것으로 집계됐다.

더구나, 이들 3사의 2008년 3월기(2007. 4. 1-2008. 3. 31) 부정기선부문의 경상이익은 최근의 급등한 해운시황에 힘입어 전년대비 56-72% 대 폭 증가할 것으로 전망되고 있다.

또한, MOL의 부정기선부문 매출액은 처음으로 1조엔대를 돌파하여 NYK의 매출액을 능가할 것으로 분석되고 있다. MOL의 매출액이 이같이 증가하고 있는 것은 1년 미만의 스팟용선을 확대하고 있기 때문이다.

MOL의 케이프사이즈 스팟용선 비율은 30%에 달해 NYK와 K-line의 용선비율 10%를 크게 웃돌고 있어 부정기선 활황에 따른 효과를 톡톡히 보고 있다.

올 하반기 케이프사이즈 벌크선의 용선료는



MOL이 1일당 13만달러, NYK 12만달러, K-Line이 11만2,500달러 수준이지만, 최근 용선료가 1일당 18만-20만달러에 달해 수익성이 높은 편이다.

이와함께 1년 미만의 단기용선계약인 대부분의 일반 부정기선(중형 파나맥스 이하의 벌크선)도 수익에 크게 기여하고 있다.

금년 9월기 일본 대형3사의 부정기선 경영실적을 보면 MOL의 경우 매출액이 전기대비 29% 증가한 4,829억엔을 기록했으며, 경상이익은 78% 증가한 1,260억엔에 달했다.

또 NYK는 전기대비 32% 증가한 4,888억엔의 매출액에 72% 증가한 801억엔의 경상이익을 실현하였으며, K-Line은 34% 증가한 2,961억엔의

[부정기선부문 경영실적(2007. 4. 1-9. 30)]

선사	매출액	경상이익
MOL	4,829 (29%)	1,260 (78%)
NYK	4,888 (32%)	801 (72%)
K-Line	2,961 (34%)	524 (106%)

※ 주: ()은 전기대비 증가율, 단위는 억엔

[컨테이너선부문 경영실적(2007. 4. 1-9. 30)]

선사	매출액	경상이익
MOL	3,426 (23%)	79 (105%)
NYK	3,310 (14%)	77 (-)
K-Line	3,008 (23%)	81 (-)

※ 주: ()은 전기대비 증가율, 단위는 억엔

매출액과 106% 늘어난 524억엔의 경상이익을 기록하는 등 경영실적이 대폭 개선됐다.

이와함께 자동차전용선부문의 경우도 일본의 자동차 수출증가로 호조를 보이고 있다. 금년 4-9월중 NYK의 자동차 수송물량은 168만대로 전년동기대비 8% 증가했으며, K-Line과 MOL도 각각 166만대와 131만대로 9%와 1% 증가했다.

탱커부문은 VLCC를 중심으로 운임시황이 침체되고 있어 NYK의 경우는 거의 전년수준을 유지하는데 그쳤으며, MOL과 K-Line은 이익이 감소한 것으로 분석됐다.

한편, 이들 대형3사 컨테이너선부문의 2007년 9월중간기 실적은 아시아발 유럽항 물동량이 큰 폭으로 증가한데 힘입어 경상이익이 증가한 것으로 나타났다. 이들 3사의 경상이익은 적자였던 전기에 비해 350억엔 가깝게 개선됐다.

중간기에 이들 3사의 컨테이너선부문이 흑자로

돌아선 것은 지난 2005년 9월 중간기 이래 2기만이다. 이는 아시아발 유럽용을 중심으로 각 항로 모두 높은 소석률을 유지한데 따른 것이다. 그러나, 연료유 가격의 급등 여파로 향후 수익성은 그만큼 줄어들 것으로 전망되고 있다.

이 기간중 컨테이너부문의 실적을 보면, MOL의 경우 매출액은 전년대비 23% 증가한 3,424억 원을 기록했으며, 경상이익은 105% 늘어난 79억 엔에 달했다.

동서항로를 중심으로 물동량 증가가 두드러짐에 따라 선복수급은 점차 개선되어 운임회복이 지속될 것으로 예상되나, 연료유 가격도 가파르게 상승할 것으로 전망되고 있다.

이와 관련하여 K-Line의 사에키 타카시 상무는 “운임은 지난 2005년 수준까지 회복했지만, 코스트는 그 이상으로 상승하고 있어 수지가 압박 받고 있다”고 말했다.

중국항만 컨테이너화물 취급량 월 1,000만TEU 넘어 9월 한달간 전년동월대비 21% 증가한 1,008만TEU

중국 항만의 컨테이너화물 취급물량이 큰 폭으로 증가한 것으로 나타났다.

중국 교통부가 정리한 2007년 9월의 중국 전항만 컨테이너화물 취급량은 전년동월대비 21% 증가한 1,008만 600TEU로 집계되었다. 이 가운데 주요 연해항에서 처리한 물량은 20% 증가한 938만900TEU, 주요 하천항이 38% 증가한 69만9,700TEU였다.

항만별로는 상해항이 전년동월대비 13% 증가한 225만TEU로 1위를 차지했으며, 이어 심천항이 17% 증가한 204만2,600TEU를 기록했다.

9월 한달간 중국 전항만의 화물 취급량은 전년동월대비 13% 증가한 1억5,135만톤으로 집계됐으며, 이 중 연해항이 13% 증가한 1억3,936만톤, 하천항이 18% 증가한 1,199만톤이다.

올 1월부터 9월까지 중국 전항만에서 처리된 컨테이너화물 취급량은 전년 동기대비 23% 증가한 8,221만TEU로 집계됐다. 항만별로는 상해항이 전년동기대비 21% 증가한 1,934만7,400TEU를 기록했으며, 이어 심천항이 11% 증가한 1,493만7,200TEU, 청도항이 24% 증가한 700만8,700TEU, 영파항이 35% 증가한 697만5,300TEU, 5위 광저우항이 42% 증가한 680만8,800TEU 등이다.

한편, 9월 한달간 홍콩의 컨테이너화물 취급량은 전년동월대비 4% 증가한 204만9,000TEU로 집계됐다. 올 1-9월 누계의 홍콩항 컨테이너화물 처리량은 전년동기대비 2% 증가한 1,770만400TEU에 그쳐 상하이항에 추월당했다.