

● 아시아-미국간 컨테이너물동량 크게 증가

지난해 중국의 수출물량 13.3% 증가
중국 아시아 수출물량의 50.2% 차지

지난해 아시아-미국간 수출입컨테이너물동량이 1,300만TEU를 넘어서는 등 사상최대를 기록한 것으로 나타났다.

외신에 따르면, 지난 2003년 아시아에서 미국으로 수출된 컨테이너물동량은 930만 2,484TEU로 전년대비 8.4% 증가했으며, 미국에서 아시아지역으로 수출된 컨테이너화물은 373만5,784TEU로 12.6% 증가했다.

특히 지난해 아시아 국가들의 대미 수출컨테이너물동량 증감현황을 보면, △중국이 전

2003년도 아시아-미국간 컨테이너물동량

국가	수출(TEU)	증감률(%)	수입(TEU)	증감률(%)
한국	511,561	▲0.9	438,391	2.9
일본	771,118	4.8	895,094	1.4
대만	685,229	9.0	301,378	5.9
중국	4,665,943	13.3	1,229,020	37.9
홍콩	1,358,265	6.8	343,623	7.7
마카오	28,099	▲52.6	514	▲20.6
싱가폴	88,212	1.7	103,077	4.3
필리핀	146,467	▲2.4	81,310	▲2.2
말레이시아	248,814	▲3.4	62,115	▲1.0
인도네시아	274,972	▲4.6	131,669	1.1
태국	402,307	▲0.3	119,718	4.6
베트남	121,497	71.4	29,877	20.4
합계	9,302,484	8.4	3,735,784	12.6

년대비 13.3% 증가한 466만5,943TEU로 아시아지역 전체물동량의 50.2%를 차지했으며, 이어 △홍콩이 135만8,265TEU로 6.8%가 증가한 것으로 집계됐다.

이와함께 △일본은 77만1,118TEU로 4.8% △대만 68만5,229TEU로 9.0% △베트남 12만 1,497TEU로 71.4% △싱가폴 8만 8,212TEU로 1.7% 등이 각각 증가하는 등 중화권 국가들의 증가세가 두드러진 것으로 분석됐다.

그러나 △한국은 51만1,561TEU로 전년대비 0.9% 줄었으며 △태국 40만2,307TEU로 0.3% △인도네시아 27만4,972TEU로 4.6% △말레이시아 24만8,841TEU로 3.4% 등이 각각 감소했다.

한편, 아시아지역 국가들의 대미 수입컨테이너물동량 증감을 보면, △중국이 122만 9,020TEU로 무려 37.9% 증가했으며, 이어 △일본 89만5,094TEU로 1.4% △한국 43만 8,391TEU로 2.9% △대만 30만1,378TEU로 5.9% 등이 각각 증가한 것으로 나타났다.

● 지구촌 해운선사 주가 상승세 지속

중국 특수 지속으로 해상운임 급등

전 세계 해운기업들의 주가가 중국 특수에 따른 해상운임 상승으로 가파른 상승세를 이어나가는 등 호조를 보이고 있다.

파이낸셜타임스(FT) 등 외신에 따르면, 2월 말 현재 주식시장에 상장된 세계 주요 해운기업들의 주가가 운임강세에 힘입어 지난 12개

LINE

월 동안 급등세를 지속하고 있다고 보도했다.

지난해 컨테이너선 운임은 세계의 공장인 중국의 무역 규모가 35% 늘어남에 따라 2배가량 폭등했으며, 철광석원료수송선과 곡물수송선 등 벌크선의 운임도 3배 이상 상승했다.

또한, 중국의 원유 수입이 지난해 30%증가하면서 지난 5개월 동안 유조선 운임은 작년 같은 기간보다 4배 가량 치솟았다.

이같은 해상운임 호재를 바탕으로 유조선과 컨테이너시장에 진출한 덴마크의 해운업체 AP몰러머스크에 대한 투자액은 지난 12개월 동안 배이상 늘어났다.

나스닥에 상장된 세계최대 유조선사 프론트라인의 최대주주로 48%의 지분을 보유하고 있는 노르웨이 출신의 부호 존 프레드릭슨은 지분평가액이 시가 기준으로 10억달러를 넘어섰다.

지난해 주주 배당금이 총 5억달러에 이를 것으로 예상되는 프론트라인은 최근 주가 강세에도 불구하고 주가순익 비율(PER)이 3배에 불과하다.

넵툰 유럽피언오퍼튜니티펀드의 배리 노리스 펀드 매니저는 “PER가 30배에 달하는 반도체 주들에 비해 주주들에게 더 많은 배당금을 지급하는 프론트라인을 선호할 수밖에 없다”고 말했다. 프레드릭슨은 또한 네덜란드 LNG선사인 골라 LNG의 지분을 42% 보유, 상당한 수익을 거뒀다.

해운 증개 및 항만 운영사 등 관련주들도 실적개선 기대감으로 덩달아 오르고 있는데, 특히 영국계 해운중계업체인 클락슨은 지난해 이후 주가가 무려 170%나 치솟았다.

인베스텍 증권사는 아시아 지역으로부터 수입 증가에 따른 강한 성장세를 이유로 영국 항만주를 매수를 추천했다.

그러나 운임급등은 자원개발업체들에는 악재로 작용하고 있다. 호주최대광산업체BHP빌리턴의 칩 굿이어 최고경영자(CEO)는 선박이용이 어려워져 업계에 가장 큰 경영애로 요인으로 작용하고 있다고 말했다.

북미 걸프-극동항 곡물운임 급등

톤당 70달러를 웃도는 등 고공행진

부정기건화물선시황이 지속적으로 강세를 보이고 있는 가운데 북미 걸프-극동항 6~7만톤(DWT)급 파나막스선박의 곡물운임이 톤당 70달러를 넘어서는 등 연일 과거 최고치를 경신하고 있다.

특히, 북미 걸프-일본간 파나막스선박의 곡물운임은 2월 20일 성약분이 톤당 75달러를 기록하기도 했으며 2월말 현재 73달러선을 기록하고 있다.

최근 들어 파나막스선박의 곡물운임이 이같이 급등하는 이유는 3월이후 남미 브라질을 중심으로 대두의 출하시즌이 다가옴에 따라 대서양에서의 선박수요가 크게 증가할 것으로 예상되는 데다 중국의 대두 수입량 증가와 철강원료를 수송하는 케이프사이즈의 대체수요가 중형선에게까지 파급되고 있기 때문으로 분석되고 있다.

북미 걸프-극동항 파나막스선박의 곡물운임은 지난 2001년과 2002년에 평균 톤당

20.25달러와 20.85달러에 불과했으나, 2003년 들어 상승하기 시작하여 2003년 3월 평균 29.36달러, 9월 34.18달러, 12월 51.33달러 등으로 급등했다.

이같은 상승세는 2004년에 들어서도 계속되어 1월 평균 56.53달러를 기록한데 이어 2월7일에는 71.20달러로 70달러선을 넘어섰으며, 2월20일에는 75달러 선약분(3월20~30일 선적분)이 보고되기도 하는 등 상승세가 수그러들지 않고 있다.

● EU, 구주역내 항만보안 별도대책 추진

회원국 항만대상 보안수준 평가 등

구주위원회(EC)는 2월 17일 개정 SOLAS조약(해상인명안전조약)의 국제적인 항만보안대책에 추가하여 유럽연합(EU)내 독자적인 보안대책을 마련키로 했다.

외신에 따르면, EC가 이같은 결정을 내리게 된 것은 SOLAS조약에 수용된 보안대책은 항만중에서도 화물선이 화물을 적·양하하는 터미널부문이나 항만시설 등에 초점이 맞추어져 있어 항만지역 전체의 보안대책으로는 불충분하다는 판단에 따른 것이다.

EC에서 추진하는 새로운 독자대책은 EU 회원국의 각 항만에 대하여 △보안대책의 필요성을 판단하는 보안수준에 대한 평가 실시 △실제로 활용할 수 있는 보안대책의 상세내용을 담은 보안계획 책정 △보안계획을 총괄·조정하는 항만보안책임자의 선출 등을 주요내용으로 하고 있다.

이와함께 EU 회원국 내 전항만의 보안대책을 감독·지도하는 기구설치도 계획하고 있는데, EC는 EU 역내의 포괄적인 보안대책을 효율적으로 추진하기 위해서는 회원국 항만간에 보안네트웍이 시급히 구축되어야 한다는 강조하고 있다.

● 일본 대형 3사 순이익 1,000억엔 넘어

지난해 컨테이너선 부문도 흑자전환

일본의 NYK, MOL, K-Line 등 대형 해운 3사의 매출액이 해운시황 호조에 힘입어 3조엔을 넘어설 것으로 추산되고 있다. 또한 2003년 4~12월중 이들 3사의 순이익이

일본 대형 3사 2003년 4-12월기 연결업적 (단위 : 백만엔)

선사	매출액	영업이익	경상이익	순이익
NYK	1,032,269	69,443	56,884	34,455
	(933,587)	(57,712)	(43,886)	(10,290)
	1,370,000	86,000	70,000	33,000
MOL	(1,249,242)	(69,122)	(50,344)	(14,292)
	737,615	63,172	62,327	39,641
	(-)	(-)	(-)	(-)
K-Line	970,000	83,000	81,000	46,000
	(910,288)	(45,356)	(33,404)	(14,709)
	537,841	50,042	43,990	21,661
K-Line	(473,150)	(20,369)	(15,350)	(-)
	707,000	65,000	56,000	29,000
	(632,725)	(29,282)	(23,672)	(10,373)

* 주 : ① ()는 전년도 실적

② 각 선사 하단실적은 2004년 3월기(2003년 4월1일부터 2004년 3월말까지) 예상치임.

LINE

1,000억엔을 웃도는 등 수익성이 크게 개선된 것으로 나타났다.

2003년 4월부터 12월말까지의 연결업적에 따르면, NYK는 이 기간중 전년동기대비 10.6% 증가한 1조322억6,900만엔의 매출액을 기록하면서 694억4,400만엔의 영업이익과 568억8,400만엔의 경상이익을 올렸으며, 순이익도 344억5,500만엔에 달한 것으로 집계됐다. NYK는 특히 이 기간중 컨테이너선 부문에서 전년동기대비 17% 증가한 2,874억엔의 매출액을 올렸다.

MOL은 이 기간중에 7,376억1,500만엔의 매출액을 기록하였으며, 영업이익과 경상이익도 600억엔을 웃돈 것으로 나타났다. 이와함께 순이익은 396억엔을 기록한 것으로 추산되고 있다.

K-Line의 경우는 매출액이 전년동기대비 13.7% 증가한 5,378억엔에 500억엔과 440억엔의 영업이익과 경상이익을 기록했으며, 순이익도 217억엔에 달하고 있다.

● IADA 3월부터 20피트당 50달러 인상

일본은 3월기 결산감안, 4월부터 시행

아시아역내항로협의협정(IADA)은 2월 10, 11일 양일간 홍콩에서 정책위원회를 열고 용선료와 연료유가 상승으로 인해 채산성이 극도로 악화되는 현 상황을 극복하기 위해 3월 1일부터 20피트당 컨테이너운임을 50달러 인상으로 결정했다. 그러나, 일본 선적분에 대해서는 일본 기업 대부분이 3월기 결산임을 감

안하여 한달뒤인 4월 1일부터 시행하기로 했다.

IADA는 홍콩 회합에서 아시아역내 컨테이너물동량이 지난해 800만TEU에 달하는 등 해상교역량은 두자리수 증가율을 기록하고 있으나, 용선료가 크게 오른데다 연료유가가 상승함으로써 채산성이 날로 악화되고 있다는 데 의견을 같이 하고 이같이 컨테이너운임을 인상기로 했다.

● 일본선사 대규모 선대확충 계획

2007년까지 총 207척 확보추진

일본 대형 해운업체가 대대적인 선대확충에 나선다.

외신 및 업계에 따르면 최근들어 잇따라 중장기 계획을 발표한 일본의 대표적 해운업체인 NYK와 MOL, K Line 3사는 오는 2007년까지 4년간 총 207척의 선박을 추가로 확보할 계획이다.

일본 NYK는 2007년까지 7,700억엔(약 8조 5,000억원)을 들여 대형컨테이너선 15척(8,100TEU급 8척 포함)을 비롯하여 자동차전용선 16척, 탱커 31척, LNG선 18척, 철강원료수송선 22척, 기타선 8척 등 100여척을 신규로 확보할 계획이다. 이중 초대형 컨테이너선 4척은 현대중공업에 발주할 계획으로 알려졌다.

MOL은 1,000억엔(약 1조1,200억원)을 투자해 선박 30척을 투입하기로 했고, K Line도 향후 5년간 4,000억엔을 투자해 컨테이너선 4척, 대형벌크선 22척 등 180척의 선박을 확

NEWS

해운뉴스

보기로 했다.

이번 대형투자는 80년 중반 엔화가치 상승과 아시아 해운회사들의 저가공세에 의한 경영악화이후 20년만이다.

한편, 이들 3사는 최근 오는 2007년까지 철강원료수송선단 확보계획을 발표했는데, NYK는 20만톤급 10척을 비롯하여 17만톤급 10척, 9만톤급 1척, 17만톤급 중고선 1척 등 모두 22척을 확보할 방침이다.

또 MOL은 23만톤급 1척, 20만톤급 15척, 15~17만톤급 9척, 9~11만톤급 5척, 파나막스급 6척 등 26척을 확보하기로 했다.

K-Line은 20만톤급 6척, 17~18.5만톤급 14척, 10만톤급 1척, 파나막스급 1척 등 22척을 확보할 계획이다.

일본 해운업체들이 이같이 공격적 투자로 자세를 바꾼 것은 최근 해상운송 화물운임료가 급상승하는 등 해운환경이 크게 호전된데다 경쟁선사들보다 먼저 선대를 확보하여 경쟁력을 높이기 위한 조치로 분석되고 있다.

● 캐나다양화물 36시간전 B/L정보 제출

24시간 사전신고제도 최종규칙 발표

캐나다에서 4월 19일부터 새로운 적하목록 전자신고제가 도입됨에 따라 캐나다향 컨테이너화물은 외국선적지에서 본선출항 24시간 전까지 화물명세를 신고하는 것이 의무화되므로, 수출업자들은 적어도 선적 36시간 전까지 B/L정보를 선사에 제출해야 하는 등 화주들의 주의가 요망되고 있다.

캐나다 관세청은 2003년 10월 7일부로 캐나다판 24시간 사전신고제 최종규칙을 발표했으며, 2004년 4월 19일부터 해상수송화물에 도입하며, 그 후에 순차적으로 철도, 항공, 트럭운송에 도입할 것으로 알려졌다.

캐나다 세관조직은 2003년 12월 12일부로 새로이 Public Safety and Emergency Preparedness Canada(공공안전긴급대비부)가 발족한 것을 계기로 캐나다 관세청 관세부문을 분리하여 통관 및 국경통과 신속화와 보안대책강화를 위해 Canada Border Service Agency를 설립하고 24시간 사전신고제도를 CBSA 관할하에 두고 있다.

동 규칙의 기본적인 개념은 미국의 24시간 사전신고제와 동일하여 캐나다향 해상수송화물의 명세를 CBSA에 ADvance Commercial Information System을 통해 선사, 포워더가 사전에 전자신고하는 것이며, 기한은 컨테이너화물의 경우 선적 24시간 전이며, 국경통과 화물에도 적용된다.

또한 선사는 공컨테이너 회송도 선적 24시간 전에 전자신고를 하게 되어 있으며, 운항선사는 선박, 항해명세도 전자신고를 의무적으로 하도록 되어 있다.

● 대만, 애운산업에 대한 지원강화

자국상선대의 해외이적 방지위해

대만은 최근들어 에버그린 등 자국선사 소속선박의 해외이적 사례가 급증함에 따라 자국상선대의 해외이적을 방지하기 위해 해운산

LINE

업에 대한 지원을 강화하기로 했다.

대만 교통부는 자국 해운산업의 진흥과 해운선사들에게 좋은 경영여건을 제공함으로써 자국상선대의 국제경쟁력을 강화하기 위해 그동안 연구결과를 토대로 지원시책을 마련했다.

대만 교통부가 최근 마련한 해운산업 지원방안의 주요골자를 보면, 대만국적선박의 오염예방설비 투자비의 5~20% 범위 내에서 영리소득세를 면제하고, 대만 내에서 선박 기자재 혹은 기자재 원료를 구입할 때 세금을 면제하며, 대만국적선박을 자국내 조선소에서 건조할 때 세금 특혜를 부여한다는 것이다.

또 국영사업 관련 수입물자 또는 대만의 주요 민생물자의 운송에 대해 대만국적선박에 우선권을 부여함으로써 대만국적선박이 안정적인 물량을 확보할 수 있도록 지원할 계획이다.

이와함께 선원 및 해운전문인력 훈련과 관련된 예산을 편성하고 국제조약에 부합되는 능력 및 서비스 수준에 맞는 훈련 코스를 개설하여 선원 자질수준을 향상시키고 해운 인력 수요를 증가시킨다는 방침이다.

● 말레이시아, 보안 부담금 재계입수

화주에게 부과않고 항만당국이 부담

세계 주요항만에서 항만보안부담금의 부과와 징수를 둘러싸고 항만당국과 이용자 사이에 진통이 계속되고 있는 가운데, 말레이시아에서는 보안비용을 터미널운영사가 전액 부담키로해 관심을 끌고 있다.

외신에 따르면, 말레이시아의 켈랑과 탄중

팔레파스항만 터미널 운영회사는 국제선박 및 항만시설보안규정(ISPS)를 이행하는데 들어가는 비용을 화주 등에게 부과하지 않고, 자체적으로 흡수하기로 했다고 밝혔다.

말레이시아 항만당국의 관계자는 항만의 보안계획을 수립·시행하고, 보안관련 인력을 교육하는데 각 항만당 1천만링기트(260만달러)가 들어가는 것으로 추정된다고 밝히고, 켈랑항만 당국은 그동안 터미널에 울타리를 치고, 출입시스템을 개선하는 등 새로운 보안제도를 시행하는 데 필요한 준비에 착수했다고 강조했다.

● 일본, 100톤이상 선박 보험 의무화

자국 연안에서의 해난사고 방지위해

일본 정부는 자국 항만에 입항하는 100톤(G/T) 이상의 모든 선박에 대해 선주책임상호보험조합(P&I)에서 부보하는 유류오염사고 보상보험을 갖추도록 하는 법안 도입을 적극 추진하고 있다.

현행 일본의 관련법률은 선박의 보험과 관련하여 유조선에 대해서만 보험 가입을 의무화하고 있는데, 이같은 움직임은 일본 연안에서 잇따라 사고를 일으키고 있는 북한 선박을 겨냥한 것으로 분석되고 있다.

일본의 이바라키현은 최근 2002년 12월 히타치 항만에서 좌초한 북한 화물선 칠성호(3,144톤)를 해체한 고철 700톤 이상을 경매에 붙인다고 발표한 바 있다.