



일본선주협회장, 해운세계개혁 추진 필요

세계개혁 못하면 일본해운 생존 불가능

일본선주협회는 지난 2005년 1월5일 도쿄 해운 빌딩에서 신년하례식을 가졌는데, 이 자리에서 쿠사가리 다카오 회장은 해운세계의 개혁이 시급한 과제라고 강조했다.

쿠사가리 다카오 회장은 "세계해운의 세금제도 경향을 보면, 톤세제도 일색으로 가고 있어 경쟁국 해운기업들과의 경쟁상실로 일본해운이 몰살당할 위기감이 있다"며, 따라서 외항해운에 있어서 이후 톤세제도의 도입과 해운세계의 기본적인 개혁이 최대 과제라고 밝혔다.

그는 또 외항해운 각사는 중국을 중심으로 활동이 활발하므로 해운시장이 호황을 보이고 있으며, 지금까지 장기에 걸쳐 실행해 왔던 지속적인 비용

절감노력이 어느 정도 열매를 맺어 이익 증대로 나타나고 있으므로 각사 공히 외항해운에 대해서는 좋은 해였다고 2004년을 정리하고, 원유가격 상승과 미국의 쌍둥이 적자에 따른 달러화 약세와 그에 따른 경제 둔화, 중국경제의 불투명성, 중동의 국제분쟁 해결 전망이 요원해지는 등 불안요인이 많아서 이를 불식시키지 않으면 안 된다고 역설했다.

또한 일본선주협회 회장 취임시 세운 7개의 중점 과제 가운데 톤세제도, 제 2선적제도, 수선제도 등 아직 미완의 사안이 남아 있으며, 답이 성숙과 수확의 의미가 있는 만큼 올 한해는 수확의 한 해가 되길 바란다고 밝혔다.

지난 2004년 노후선박 해체량 크게 줄어

해운시황 강세로 선주들 선박해체 보류

지난해 해운시황 강세에 따른 운임상승으로 선주들이 선박해체를 보류하면서 해체로 인한 고철 취득량이 전년대비 45% 줄었다.

외신에 따르면, 2004년 해체업자들은 498척의 선박을 해체했으며, 이를 통해 320만톤의 철강을 확보했다고 SSSY는 분석했다. 2003년에는 625척을 해체하여 580만톤을 얻었다.

지난해 선주들은 운임폭등으로 해체를 보류했으며, 올해는 단일선체 탱커선 해체 등으로 해체가 더 많아질 것으로 내다봤다.

SSSY는 연말 보고서를 통해 해체부문은 여전히

전망이 밝으며, 그 이유로 단일선체 유조선의 1단계 퇴출시한이 다가오고 있다는 점을 들었다.

지난해 유조선 해체로 얻은 철강은 44% 줄어든 190만톤을 기록했다. VLCC 해체는 2003년 27척에서 5척으로 대폭 줄었다.

2003년 대비 VLCC의 평균 수익이 50% 오르면서 11월10일 사상 최대치를 기록했는데 2005년 연평균 운임율은 이 수치의 1/3 정도에 불과할 것이라고 Bloomberg는 전망한 바 있다.

벌크선과 컨테이너선의 해체로 130만톤의 철강이 나왔다. 이는 2003년 대비 48% 줄어든 것이다.