

[일본 해운6사 2005년도 결산예상]

(단위 : 백만원)

선사		2006년 3월기(2005. 4-2006. 3) 예상			
		매출액	영업이익	경상이익	순이익
NYK	연결	1,910,000(1,606,098)	14,000(161,375)	138,000(154,803)	85,000(71,326)
	단독	950,000(841,137)	73,000(101,916)	82,000(106,641)	50,000(53,116)
MOL	연결	1,350,000(1,173,322)	174,000(171,794)	177,000(174,979)	112,000(98,261)
	단독	1,080,000(943,002)	129,000(141,886)	134,000(145,723)	82,000(76,987)
K-Line	연결	925,000(828,443)	91,000(108,053)	91,000(107,235)	64,000(59,852)
	단독	735,000(658,699)	64,000(85,228)	65,000(86,873)	43,000(49,012)
第一中央汽船	연결	87,000(82,072)	9,700(11,605)	9,000(10,643)	5,200(7,112)
	단독	80,000(76,501)	8,800(10,362)	8,900(10,141)	5,100(6,109)
新和海運	연결	92,000(81,864)	11,100(11,907)	10,100(11,120)	5,400(7,393)
	단독	77,000(69,983)	9,700(10,603)	9,300(11,068)	5,400(6,475)
飯野海運	연결	72,300(63,763)	12,000(9,545)	10,700(8,274)	8,200(4,855)
	단독	65,800(56,761)	10,400(7,627)	10,600(7,874)	7,100(4,370)

※ 주 : 하단 ()는 전년 결산기 실적임.

금년도 세계 컨테이너물동량 7.6% 증가 전망

교역증가율과 경제성장률 격차 더욱 벌어져

올해 세계 컨테이너 물동량 증가율은 세계 경제 성장률 3.4%보다 두 배 이상 높은 7.6%에 이를 것으로 경제전문 컨설팅업체인 글로벌 인사이트(Global Insight)사가 전망했다.

교역량 증가율이 경제성장률보다 높은 것은 새로운 현상은 아니지만, 교역량의 급증에 따라 미국의 경우 적기 인프라 투자의 필요성이 더욱 절실해졌다고 글로벌 인사이트는 주장했다.

글로벌 인사이트는 또한 관세절차 통일화, 국제 교역 관련 규제의 간소화, 자유무역협정 확산 등

의 요인에 의해 교역 증가율과 경제성장률 간의 격차는 더욱 벌어지고 있으며, 특히 최근 크게 증가하고 있는 자유무역협정(FTA)은 국내 운송시스템에 대한 고려 없이 추진되고 있어 항만 등 물류 시설 부족과 체화현상을 심화시키고 있다고 지적했다.

이러한 화물적체는 유가상승과 인건비 부담 증가와 맞물려 선사들에게 가장 큰 영향을 미칠 것으로 분석했다.