



국제해사기구, 우리나라 해양안전체제 높이 평가

회원국 감사결과, 국제협약 이행 등 높은 점수

우리나라의 해양안전행정체제가 국제해사기구(IMO)의 회원국감사에서 세계 최대 해운·조선국 위상에 걸맞은 높은 수준의 평가를 받았다.

해양수산부는 4월16일 종료된 IMO 감사에서 우리나라 해양안전 행정의 중대 결함을 지적하는 부적합 사항은 없었으며 운영상 경미한 부분에 대해서 3건의 관찰사항(Observation)만이 지적됐다고 밝혔다.

이번 IMO 감사는 4월9일부터 16일까지 싱가포르의 후아시옹(Hua Siong Ong)을 팀장으로 스리랑카의 레슬리 헤마찬드라, 호주의 로버트 맥케이 등 3명의 감사관으로 구성된 감사팀에 의해 해양안전 관리 전반에 대해 평가 받았다.

감사팀은 특히 우리나라의 해양안전체제가 전반적으로 IMO의 A그룹 이사국으로서 국제협약 이행을 위한 분명한 의지를 가지고 있으며 지속적인 평가 체계 등이 인상적이었다고 밝혔다.

구체적으로는 자발적인 회원국감사 수감의지를 비롯한 수색·구조, 선박관제시스템, 사고조사, 항로표지, 수로업무, 오염방지·대응업무 등 안전관리 지원업무의 수준과 전문성을 높이 평가했다.

하지만 감사팀은 국제협약을 국내 규정으로 수용되는 과정에서 여러 단계의 법령에 산재돼 있다고 지적하고 보다 쉽게 찾을 수 있도록 법령 정비 작업이 필요하다고 권고했다. 또한 선박검사관 등 자격기준에 대해서 국제협약과 국내기준이 서로 체계가 달라 적용상의 불일치가 발생할 수 있다는 점, 외국항에 출항 정지된 국적선에 대한 관리가 미비한 일부사례가 있다는 점 등에 대해 개선토록 권고했다.

이번 관찰사항에 대해 해양부는 개선 계획을 마련해 90일 이내에 IMO에 통보할 예정이다. 감사는 해양부의 안전관리관실 및 해운물류본부, 중앙해양안전심판원, 인천 및 부산지방해양수산청, 해양조사원, 해양경찰청 등을 대상으로 해양안전체제 전반에 걸쳐 실시됐다.

싱가포르의 옹 후아 시옹(Ong, Hua Siong)을 팀장으로 스리랑카의 레슬리 헤마찬드라(Leslie Hemachandra), 호주의 로버트 맥케이(Robert McKay)로 구성된 감사팀은 주로 IMO 강제협약인 '74 해상인명안전협약(SOLAS)'을 비롯한 6개 주요 국제협약의 국내법 이행체계 등에 주안점을 두고 감사를 벌였다.

감사대상부서는 해양부의 안전관리관실 및 해운물류본부, 중앙해양안전심판원, 인천 및 부산지방해양수산청, 해양조사원, 해양경찰청 등이다.

주요 대상업무는 해양안전 전략, 선박검사, 항만국통제(PSC), 해기사자격기준, 해양사고조사, 해양오염방지, 선박관제시스템, 수색구조 등 해양안전관리 체계 전반에 걸쳐 진행됐다. 해양부는 이를 위해 지난 2005년부터 IMO 평가대응팀을 가동해 철저한 감사준비를 해 왔다.

그동안 IMO는 해양사고를 줄이기 위해 해양안전과 해양환경에 관한 국제협약을 지속적으로 강화해왔으나 회원국 정부의 협약 이행의지 부족과 능력부족으로 대형 해양사고가 끊이지 않았다.

이에 따라 IMO는 지난 2005년 12월 제24차 총회에서 국제민간항공기구(ICAO)의 감사제도에 착안해 회원국 정부의 해상안전관리행정에 대한 감사를 실시기로 결정했었다.



제15대 해양수산부 장관에 강무현 전차관 임명

차관 재직시 항운노조 상용화, 선박톤세 도입



강무현 신임 해양수산부장관

노무현(盧武鉉) 대통령은 4월19일 해양수산부 장관에 강무현(姜武賢) 전 해양수산부차관을 임명했다.

강무현(56) 신임 해양수산부 장관은 1951년 강원도 원주 출신으로 원주

대성고등학교와 연세대 영문학과를 졸업하고 행시 22회로 공직사회에 입문했다.

이후 부산지방해운항만청 항무과장과 항만유통과장, 해수부 기획예산담당관, 공보관, 수산정책국장, 해운물류국장 등 해수부 주요 요직을 두루 거쳤다. 2003년에 국립수산과학원장을 지낸 뒤 2004년 10월부터 지난해 8월까지 해수부 차관을 지냈다.

청와대는 강 장관 발탁 배경에 대해 “1979년 공직에 입문한 뒤 지난 30여년간 해양수산부 주요 보직을 두루 역임하면서 업무 전반에 걸친 전문성과 경륜을 축적해 온 정통관료”라며, 기획력, 업무추진력, 대외협상력 등이 탁월하다고 설명했다.

강 장관은 해양수산부 차관 시절 항운노조 상용화, 선박투자회사 제도의 활성화, 선박 톤세제 도입 등 해수부 주요 현안을 주도적으로 처리해왔다.

청와대는 “그간의 전문성과 탁월한 경륜을 바탕으로 2012년 세계박람회 유치, 부산 및 광양 등 동북아 물류허브 인프라 구축, 한미 자유무역협상(FTA) 타결에 따른 후속 대책 마련 등 해수부 주요 현안을 잘 처리할 것으로 기대한다”고 밝혔다.

[강무현 장관 프로필] △1951년 강원도 원주 출신 △원주 대성고등학교, 연세대 영문학과, 웨일즈대 해운경영학 석사 △행시 22회 △부산지방해운항만청 항무과장, 항만유통과장 △해양수산부 기획예산담당관 △해양수산부 공보관, 수산정책국장, 해운물류국장 △국립수산과학원장 △해양수산부 차관

국내 수출입컨테이너화물 연안해송 감소

도로 정체는 갈수록 심해지고 연안 항만은 텅텅 비어 있는데도 국내 수출입 컨테이너 화물 수송에서 도로수송이 차지하는 비중은 오히려 높아지고 해상수송은 급감하고 있는 것으로 조사됐다.

한국무역협회가 최근 발표한 ‘2006년도 수출입 컨테이너화물 국내 수송현황’ 보고서에 따르면 지난해 수출입 컨테이너 화물의 연안 해송 물동량은 정기 컨테이너선 운항 서비스 중단으로 급격히 줄었다. 정기 컨테이너선 운항 서비스가 중단될 정도로 물동량이 줄어든 것이다. 반면 도로 및 철도 수송 물동량은 꾸준히 늘어난 것으로 나타났다.

무역협회에 따르면 지난해 도로와 철도 수송 컨테이너 물동량은 전년에 비해 각각 7.0%, 11.7% 늘어난 904만TEU와 107만TEU에 달한 반면, 연안해송 물동량은 전년에 비해 38.3% 감소한 16만 8000TEU에 그쳤다.

이에 따라 도로수송 부담률은 2005년 87.3%에서 2006년 88.0%로 높아졌다. 철도수송 부담률도 9.9%에서 10.4%로 높아졌다. 반면 연안해송 부담률은 2.8%에서 1.6%로 크게 떨어졌다.



한국의 수출화물 중국 수송에 연간 400억 누수

한·중 물류 장애비용 총 물류비의 6%에 달해

한국의 수출업자가 중국으로 화물을 수송하는 과정에서 발생하는 물류 장애비용이 연간 400억 원에 달하는 것으로 조사됐다. 또 부산항이 영남권 화물을 독점 처리하고 있지만 수도권 화물에 대해서는 갈수록 영향력이 줄어들고 있는 것으로 나타났다.

해양수산부와 한국해양대에 따르면, 지난 2004년 기준으로 국내 화물이 부산·인천·광양항 등을 통해 중국으로 수출되는 데 들어가는 수송비용이 연간 6,533억1,700만원에 이르는 것으로 조사됐다.

세부내역을 살펴보면 △국내 공로운송에서 1,319억6,800만원 △하역비와 해상운송비용 2,824억8,300만원 △중국내 공로운송비용 2,388억6,600만원 등이다.

특히 국내 물류기업들이 중국에서 사업을 하면서 접하는 물류 장애로 인해 발생하는 비용이 388억9,600만원에 달하는 것으로 조사됐다. 이러한 한·중 물류 장애비용은 △국내 포워더(운송주선인)가 개별 화주에게 발행하는 하우스 B/L(선하증권)을 선사가 포워더에게 발행하는 마스터 B/L로 교체하는데 들어가는 비용 261억원 △서류유류 관련비용 86억700만원 △반송관련비용 41억6,200만원 등으로 구성되었다.

이같은 물류 장애비용은 총물류비의 6%를 차지하고 있으며, 하역비와 해운수송비에 비교하면 무려 14%에 이르는 것이다.

이에 따라 한·중 물류를 활성화하기 위해서는 장애비용을 낮추는 양국의 노력이 시급한 것으로 지적됐다.

한국해양대 류동근 해운경영학부 교수는 “국내 기업들이 중국에서 물류관련 업무를 수행하면서 느끼는 대표적인 어려움은 운송의 안정성과 정확성인 것으로 나타났다”면서 이를 개선하는 노력과 함께 운송차량과 도로를 정비하고 다양한 피더 서비스를 개발해야 한다고 지적했다.

이와 함께 수출화물의 출발지와 목적지 분포비를 분석한 결과, 부산과 경남·북을 아우르는 영남권에서 26만4,356TEU의 수출화물이 나왔으며, 부산항이 이중 99.1%인 26만1,880TEU를 처리한 것으로 나타났다.

또 다음으로 중국으로 수출되는 화물을 가장 많이 내보내는 지역은 수도권으로 20만450TEU가 나왔으며, 이중 부산항에서 55%, 인천항에서 43%, 광양항에서 2%를 처리하고 있는 것으로 나타났다.

항만 전문가는 “부산항이 과거 수도권에서 나온 화물의 대부분을 처리했으나 이제는 인천과 나뉘 갖는 상황이 됐다”고 말했다.

부산항은 전북권, 충청권, 강원권에서도 40%~70%에 이르는 고른 처리실적을 기록했다. 6만8,415TEU를 수출하고 있는 전남권에서는 광양항이 82.7%를 처리한 반면, 부산항은 16.8%를 처리했다.

정부 '해양크루즈 관광산업 활성화방안' 마련

부산항에 국제크루즈선 전용터미널 개장

우리나라를 동북아 크루즈시장의 대표 기항지로 자리매김시켜 고부가 해양관광 서비스시장을 창출해 나가기 위해 해양수산부와 문화관광부는 '해양크루즈 관광산업 활성화 방안'을 공동 수립, 4월2일 부산항 국제 크루즈 전용 터미널 개장식에 맞추어 발표했다.

방안에 따르면 외국의 국제 크루즈선 유치 확대를 위해 우선 크루즈 기항여건 및 수용태세를 개선하고 해외 홍보 및 판촉활동을 강화하는 한편, 크루즈 관광 협의 및 정보 교류 활성화를 추진해 나가기로 했다.

우선, 크루즈 기항여건 및 수용태세 개선을 위해 경쟁국인 싱가포르, 홍콩, 일본 보다 크게 부족한 전용부두를 확충하기 위해 부산, 제주항 등 6개 무역항에 2020년까지 약 3,136억원을 투입해 크루즈부두 8개 선석을 건설할 계획이다.

이와 함께 신규 크루즈선 기항 유치 및 크루즈 여행객의 하선율을 높이기 위해 단기 템플스테이, 다도체험, 전통요리 체험 등 한국 전통 문화 콘텐츠와 연계한 고부가가치형 크루즈 전용 관광 상품을 개발하고, 선상홍보 프로그램도 개발할 계획이다.

그리고 선박입출항료, 접안료 및 정박료 등 항만시설 사용료 50% 감면제도도 연장 시행하고 감면규모도 확대하는 방안을 검토할 방침이다.

아울러 크루즈 관광객에 대해서는 통과여객(TWOV, Transit Without Visa)으로 인정해 무비자 입국이 가능하도록 하고, 크루즈 승객들이 선상 내에서 간략한 절차에 의해 출입국 심사를 받을 수 있도록 하는 방안을 추진기로 했다.

해외 홍보 및 판촉활동 강화와 정보 교류 활성

화를 위한 방안으로는 금년 하반기 중 '크루즈진흥협의회'를 통해 해외 크루즈 유치 7대 중점지역을 선정하고 크루즈관련 세계 컨벤션에 참가하여 해외 홍보 네트워크를 구축하는 한편, 크루즈 본사를 대상으로 국내 기항 확대를 위한 홍보 활동 등을 추진해 나가기로 했다.

또한 정부·지자체·업계간 '크루즈 관광 진흥협의회'를 정례화해 크루즈 사업추진 및 정보교류 등 유기적인 협조체제를 구축할 계획이다.

아울러 한·중·일 국제협력을 통해 동북아 지역의 해외 공동 마케팅 및 신규 노선을 유치하고, 역외 크루즈 박람회 공동 참가 및 선사대상 공동 홍보 등 크루즈 기항지로서의 동북아의 공동이미지를 형성해 나갈 계획이다.

정부는 크루즈산업의 저변확대를 위해서는 우리 국민들의 이용이 편리한 국적 크루즈선사의 육성이 필요하다고 보고 있으나, 현재 우리나라 국민의 소득수준 및 여가생활의 양태나 외국과의 경쟁여건을 고려할 때 중장기적인 관점에서 국적 크루즈선사의 육성기반을 조성해 나갈 계획이다.

이에 따라, 내국인의 크루즈관광 수요 증가 및 국제 크루즈선의 국내 기항 확대 등 여건이 성숙되면 국적 크루즈선사가 출현할 수 있도록 선박확보를 용이하게 할 수 있는 지원대책을 강구해 나갈 계획이다.

또한 국적 크루즈선사가 외국선사와 대등한 경쟁을 할 수 있도록 노사간 협의를 통해 크루즈 승무원에 대해서는 외국인 선원고용범위를 완화하는 방안을 추진기로 했다.



중국의 원자재 수입량 지속적으로 증가할 듯 항만인프라 확충 및 터미널 개발 투자 가속화

중국 경제가 고성장을 지속하면서 원자재 수입량이 계속해서 큰 폭으로 증가할 것으로 전망되고 있다.

중국은 올해 원자재 총리가 과열경기를 진정시키기 위해 성장률을 약 8%대로 정하였지만, 2006년을 포함해 최근 3년동안 10%대의 초고속 성장을 기록해 왔다.

이러한 경제성장으로 중국은 국제 원자재 수입 시장의 최대 고객으로 등장하였으며, 국제 원자재 가격 및 물량은 중국의 행보에 촉각을 곤두세우고 있는 실정이다. 중국은 2004년에 철광석을 해상을 통해서만 약 1억9,000만톤을 수입했으며, 원유는 2005년에 1억2,700만톤을 수입했다.

중국의 원자재 수입은 경제성장률 조정에 들어간 금년에도 증가세가 크게 둔화되지 않을 것으로 예상되고 있다. 전문가들은 중국의 철광석 수입량은 2006년에 3억2,500만톤으로 2년전에 비해 71% 늘었으며, 금년에는 3억5,500만톤에 이를 것으로 전망하고 있다.

또한, 중국의 원유수입량은 금년에 1억3,000만톤을 웃돌고 2010년까지 2억톤에 이를 것으로 예상하고 있다.

중국의 경제성장과 원자재 수입급증은 중국내 항만인프라 시설확충 및 터미널 개발에 대한 투자를 가속화시키고 있다. 중국은 철광석, 원유 및 석탄등 원자재 수입의 급증에 따라 중국 장기 발전 계획인 11차 5개년 계획(2006-2010년) 기간동안 5대지역을 중심으로 항만 효율성을 제고할 수 있

는 집약적인 항만 개발 계획을 추진하고 있다.

중국 항만의 전체물동량은 2005년 기준으로 33억8,000톤이었으며, 특히 10차 5개년 계획(2000-2005) 기간 동안에는 연평균 증가율이 19%에 달했는데, 이는 지난 5년 동안의 증가율(9.6%)과 비교할 때 약 2배 가까이 늘어난 것이다.

특히 상하이를 중심으로 한 창장 삼각주 지역에 대한 투자 및 개발이 집중적으로 이뤄지고 있으며, 이 지역에서 철광석 수입의 55%, 원유 수입의 48% 및 석탄 수입의 35% 정도가 처리되고 있다.

중국의 경제성장 및 원자재 수입 증가의 여파가 아시아·태평양지역의 다른 항만정책에도 적지 않은 영향을 미치고 있다. 호주와 인도 등 중국에 원자재를 수출하는 대표적인 국가와 중국진출의 교두보로서 동반성장하고 있는 베트남 등이 이같은 영향권에 들어 있다.

중국에 철광석을 수출국인 호주는 현재 철광석 수출물동량 급증으로 야기된 항만 적체현상을 타개하기 위한 정책마련에 고심하고 있다. 댐피어(Dampier)항, 월코트(Walcott)항 및 허드랜드(Hedland)항의 경우 매년 총 2억8,000톤이 넘는 철광석을 수출하고 있는데, 중국의 수입량 증가에 따라 향후 2-3년간 항만적체 문제를 해결하기 위해서는 상당한 항만개발이 필요하다는 판단이다.

특히 인도 당국이 최근 모든 수출 철광석에 대해 톤당 6달러74센트씩 수출세를 부과하기로 하는 등 변수가 많아 앞으로 호주로부터의 원자재 수입이 더욱 증가할 것으로 예상되고 있다.

올들어 아시아-유럽행 컨테이너물동량 크게 증가

금년 1-2월 142만9,000TEU로 전년비 31% 늘어

올들어 아시아에서 북유럽, 지중해로 수출되는 컨테이너화물이 큰 폭으로 증가한 것으로 나타났다.

금년 1-2월중 아시아에서 북유럽과 지중해로 수출된 컨테이너물동량은 142만9,000TEU로 전년동기에 비해 31% 증가했다.

도착지 기준으로는 북유럽이 전년동기대비 29% 증가한 93만8,000TEU, 지중해지역이 35% 증가한 49만1,000TEU를 기록했다. 올들어 아시아지역의 대유럽 수출컨테이너물동량이 이같이 큰 폭으로 증가한 것은 중국권의 구정월이 예년보다 늦었기 때문에 2월 중순까지의 물동량 증가세가 유지됐기 때문으로 분석되고 있다.

북유럽으로 수출된 컨테이너화물의 선적지별 증감현황을 보면, 중국이 전년동기대비 37% 증가한 54만6,000TEU로 전체물량의 58%를 차지했

으며, 홍콩은 6만5,000TEU로 12% 늘었다.

또한, 한국은 4만TEU로 전년동기대비 41% 늘었으며, 베트남은 30% 증가한 5만 5,000TEU, 태국은 25% 증가한 4만TEU, 일본은 8% 증가한 7만TEU 등으로 각각 집계됐다.

이와함께 유럽서항 및 북유럽 양하지 기준으로는 독일과 영국이 전년동기대비 각각 31%와 27% 증가한 20여만TEU씩으로 집계됐으며, 러시아와 폴란드는 각각 80%와 60% 가량이 늘었다.

아시아지역에서 지중해지역으로 수출된 컨테이너화물의 선적국별 물동량 증감현황을 보면, 중국이 45% 증가한 32만TEU로 이 항로 전체화물의 66%를 차지했으며, 이어 한국이 9% 증가한 3만 5,000TEU를 기록하는 등 대부분의 지역에서 높은 증가세를 보였다

인도 · 파키스탄 컨테이너물동량 큰 폭으로 증가

인도와 파키스탄의 대외무역이 활기를 띠면서 일본 등 동아시아 국가들과의 교역규모가 급격히 증가하고 있다. 특히, 동아시아지역에서 수입하는 컨테이너물동량이 크게 늘고 있다.

인도항로에 취항중인 선사들이 집계한 자료에 따르면, 2006년 동아시아에서 인도 서해안과 파키스탄에 수출된 컨테이너물동량은 54만6,000TEU로 전년대비 30% 증가했다.

이 중 일본에서 수출된 컨테이너화물은 전년대비 28% 증가한 6만4,000TEU에 달했다. 그동안 인도에 수출되는 일본발 컨테이너화물의 경우 CKD가 주종을 이루었지만, 작년말부터 오토파트 등 자동차 관련부품으로 확대되고 있다. 인도의 대외무역은 최근에 와서 급속도로 확대되는 추세에 있는데, 금액 기준으로는 2002-2004년의 기간중 수출은 각각 전년대비 20%, 수입은 20-37% 증가한 것으로 나타났다.

한편, JOC-PIERS가 정리한 인도발 미국항 컨테이너물동량은 2006년에 전년대비 10% 증가한 37만5,000TEU로 3년 연속으로 두자리수의 증가율을 보이고 있다. 또한, 2006년 홍콩을 포함한 중국발 서인도 · 파키스탄항 컨테이너물동량은 약 20만TEU로 전년대비 무려 52% 증가한 것으로 집계됐다.

인도의 컨테이너물동량이 이같이 큰 폭으로 증가하고 있는 것은 지속적인 경제성장에 기인한 것으로 분석되고 있다. 그리고 종전에 재래선으로 수송하던 종이나 코일 등 소재 관련 화물의 컨테이너화가 빠르게 진전되고 있는 것도 컨테이너물동량 증가에 기여하고 있다.



일본 해양기본법안 중의원 본회의에서 가결

효율적이고 안정적인 해상운송 확보 법제화

일본의 종합적·계획적인 해양정책을 추진하는 해양기본법안이 이번 국회에서 통과되어 오는 7월에 시행될 것으로 예상되고 있다.

이 법안은 4월3일에 열린 중의원 본회의에서 자민, 공명, 민주의 각당의지지 등의 찬성다수로 해양관련 안전수역법안(해양구조물 등에 걸리는 안전수역의 설정에 관한 법률안)과 함께 가결됐다.

양법안은 자민, 공명, 민주 3당의 의원입법이지만, 공산, 국민의 양당도 찬성하고 있어 4월 중순 이후의 참의원 본회의에서 성립될 가능성이 높은 것으로 분석되고 있다.

이들 법안은 의회 성립후 3개월 이내에 시행되기 때문에 국민적인 경축일인 '바다의 날'(7월16일)이 있는 7월에 시행될 가능성이 높다.

해양기본법안에는 효율적이고 안정적인 해상운송 확보 등 기본시책을 위한 법적·재정·금융상의 조치가 명기되어 있어 동법안이 성립될 경우 통세제 도입이 순조로울 것으로 예상된다.

특히, 해양기본법안에는 안정적인 해상운송의 확보를 도모하기 위해 일본 선박의 확보, 선원의 육성 및 확보가 명시되어 있다.

본회의에 출석한 일본 국토교통성 해사국 관계자에 의하면 4월3일 중의원 국토교통위원회에서는 복수의 국회의원으로로부터 일본선적이나 일본인 선원의 수, 일본선적의 증가, 일본인 선원확보 및 육성을 위한 대책에 가세해 통수표준세제 등 해운 진흥책에 관한 질문이 있었다.

이에 대해 이 관계자는 일본 선적 증가, 일본인 선원의 확보 및 육성, 통세제 등은 현재 진행되고 있는 교통정책심의회 해사분과회에서 심의하고

있어 6월중에 해사분과회의 중간보고서를 내 관계법정비를 진행시킨다는 설명을 한 것으로 알려졌다.

MSC, 태평양항로안정화협정에 가입

태평양항로안정화협정(TSA)은 최근 스위스선사의 MSC가 동협정에 정식으로 가입한다고 발표했다. 미 연방해사위원회(FMC)에 의한 고지 기간을 거치고 5월 중순에도 정식 가입한다.

금년 3월에는 운항선복량이 세계 3위인 프랑스선사 CMA-CGM이 1년만에 복귀한데 이어 세계 2위의 MSC가 TSA에 가입함으로써 아시아-북미간 해운시장에 많은 영향을 미칠 것으로 전망되고 있다. 동사의 가입으로 TSA 가입선사는 13사로 늘어난다.

미국 조사회사 JOC-PIERS의 자료에 따르면, MSC의 아시아의 대북미 수출항로의 점유율은 2006년 연평균 4.4%로서 현재 3개 루트에 취항중이다.

TSA는 금년부터 일부의 운영체제를 개편, 최고 의사결정기관이 되는 CEO 회의 외에 회원사의 CEO 4사에서 구성하는 경영진·위원회를 마련하는 등 체제를 강화했다.

먼저 TSA에 복귀한 CMA-CGM은 이러한 체제 강화가 복귀의 계기가 되었다고 보는 시각이 강하다. 이와함께 MSC의 이번 가입으로 태평양항로에서의 TSA의 역할이 증대될 것으로 예상되고 있다.

MSC의 TSA 가입에 대해 선사 관계자는 "정기항로의 점유율 확대에 따른 영향력을 근거로 하여 대화주 협상력을 강화하고 보다 내실있는 경영을 위한 조치"로 분석했다.

중국 전항만 컨테이너물동량 1분기중 24% 증가

상해항 588만TEU로 전년동기대비 28% 늘어

지난해에 이어 올들어서도 중국 전항만에서 취급한 컨테이너물동량이 크게 증가한 것으로 나타났다.

중국 교통부가 정리한 2007년 1-3월의 중국 전항만 컨테이너화물 취급량은 전년동기대비 24% 증가한 2,434만9,000TEU로 집계되었다.

이 중 주요 연해항은 24%증가한 2,268만 5,500TEU, 주요 하천항이 27% 증가한 166만 3,500TEU였다.

항만별로는 1위가 상해항으로 이 기간중 588만 2,400TEU를 처리, 전년동기대비 28% 증가했으며, 이어 심천항이 426만2,900TEU로 8% 증가했다.

3월 한달간 중국 항만의 컨테이너취급량은 803만5,700TEU로 전년동월대비 14% 증가한 것으로 나타났다. 상하이항은 전년동월대비 21% 증가한 202만5,000TEU, 정도항이 26% 증가한 78만 3,800TEU, 4위 영파-단산항이 33% 증가한 70만8,000TEU, 광주항이 19% 증가한 64만 9,600TEU 등을 각각 기록했으나, 심천항의 경우는 119만6,800TEU로 11% 감소했다.

한편 올 1-3월중의 중국 전항만의 수출입화물 취급량은 전년동기대비 17% 증가한 4억2,573만 톤으로 집계됐으며, 연해항이 17%증가한 3억 9,632만 톤, 하천항이 8% 증가한 2,941만톤이다.

미국과 EU 재계 컨테이너화물 검색 재고촉구

미국 국토안보부의 화물검색 강화계획 철회

미국과 유럽연합(EU)의 재계가 미국 국토안보부의 컨테이너화물 정밀검색 계획을 의회가 나서서 막아줄 것을 촉구했다.

미 상공회의소와 비즈니스유럽은 4월12일(현지시간) 상원 국토안보위원회와 하원 국토안보 정부문제 위원회에 각각 서한을 보내 컨테이너화물에 대한 국토안보부의 예외없는 검색 계획이 철회될 수 있도록 의회가 영향력을 행사할 것을 촉구했다.

이들은 “대서양에서 수송되는 컨테이너화물을 모두 검색하려는 계획은 안보에 별다른 효과를 주지 못할 것”이라며, 오히려 전세계 무역을 저해하는 역효과만 낼 것이라고 주장했다.

또 “화물을 일일이 검색하고 봉인하는 비용과 노력은 엄청난 것”이며, 결국 그 비용은 모두 소비자에게 전가될 수 밖에 없다고 지적했다. 현재 유럽에서 미국으로 보내지는 컨테이너는 약 1,100만-1,200만TEU에 달한다.

이들은 이어 미국이 이것을 강행할 경우 교역 상대국들의 유사 보복조치가 예상된다고 경고했다.

양 대륙 재계를 각각 대표하는 두 기관은 모두 1,400만명을 고용하고 있는 몇백만개 기업을 회원사로 두고 있다. 미국과 EU간 대서양을 통한 해상교역량은 하루 평균 17억유로(미화 23억달러 가량) 규모에 달한다.

미국 의회는 지난 2001년 9.11 테러가 발생한 후 안보검색 강화안을 모색하기 위한 초당적 위원회를 발족시켰으며 여기서 지난 2004년 7월 해운화물 100% 검색이 필요하다는 등의 내용이 담긴 건의안을 마련한 바 있다.