

# 평택·당진항 상용화 노·사·정 세부협약서 체결

부산항에 이어 전국 항만 중 두 번째 체결



평택당진항(평택지역) 항만인력공급체제 개편을 위한 위한 노·사·정 세부협약이 2일 평택지방해양수산청에서 김대식 평택항운노동조합 위원장과 민병우 평택당진항만물류협회장 등 노·사·정 대표가 참석한 가운데 체결됐다.

이번 협약은 지난해 부산항에 이어 전국 항만 중 두 번째 체결된 것으로, 지난해 9월 평택당진항(평택지역)항만인력공급체제개편위원회와 실무개편협의회가 구성된 후 22차례의 노·사·정 협의의 결과 이뤄진 것이다.

협약서에 따르면 개편 대상부두는 평택당진항 동부두 1번-10번, 서부두 1번-4번 및 국제여객부두 1, 2번 선석으로 하고, 대상인력은 평택항운노동조합원 중 개편대상부두에 노무를 공급하고 있는 조합원 전원을 대상으로 했다.

또 상용화되는 인력에 대해서는 완전고용과 정년(만60세)을 보장하고 지원특별법상의 근로조건

보장사항을 구체적으로 담고있다.

아울러 상용화되는 인력에 대한 임금수준은 월 372만원으로 보장하고, 총 근로시간 월 317시간을 기준으로 임금테이블을 구성하기로 했다.

작업범위는 현행 하역작업장 배치를 원칙으로 하되 운영회사별로 노사가 별도로 협의해 정하도록 했다.

이와함께 상용화 체제의 조기 정착과 인력의 고용안정을 위해 필요한 경우 부두임대기간 연장, 부두임대료 감면 등 부두운영회사를 지원할 수 있는 방안도 강구기로 했다.

이번 협약서는 개편대상 노조원의 의견을 반영하기 위해 개편대상 노조원의 찬·반 투표를 거쳐 확정할 예정이며, 투표결과 가결될 경우, 앞으로 희망퇴직자 접수·생계안정지원금 지급·고용계약 체결 등 후속절차를 진행하게 된다.



# 올들어 부산항 컨테이너물동량 큰 폭으로 증가

## 2월 환적화물 증가율 13.5%, 18개월만에 최고



올 1, 2월 부산항의 컨테이너 물동량이 지난해 같은 기간에 비해 8% 이상 급증한 것으로 집계돼 부산항의 올 물동량 유치 전망을 밝게 해주고 있다.

특히 지난 2월 환적화물은 전년 동기보다 13.5%나 급증, 2005년 8월 전년대비 13.6% 증가한 이래 18개월만에 최고의 성장률을 기록한 것으로 나타났다.

부산항만공사(BPA)에 따르면 올들어 2월말까지 두 달간 부산항에서 처리한 컨테이너 물량은 202만6,015TEU로 전년도 같은 기간의 187만 1,734TEU 보다 8.2% 늘어났다.

이 가운데 수출입 화물은 114만3,608TEU로 전년도 같은 기간에 비해 10.2% 늘어났으며, 환적화물은 88만1,471TEU로 7.5% 증가한 것으로 집계됐다.

특히 환적화물의 경우 지난해 10월, 전년 대비 6개월 연속 마이너스 성장세에서 벗어난 이래 4개월 연속 2.0-12.2% 성장세를 이어간데 이어 지난달에는 13.5%(39만 331TEU에서 44만 3,032TEU)라는 두자릿수 성장세를 기록, 부산항이 물동량 둔화세에서 벗어나 다시 성장세로 돌아

선 것이 아니냐는 기대 섞인 분석까지 나오고 있다.

지난해 부산항 컨처리 물량은 2005년(1,184만 3,151TEU)보다 1.7% 늘어나는데 그친 1,203만 8,786TEU로, 수출입화물은 전년보다 3.4% 늘어난 680만3,183TEU, 환적화물은 0.6% 증가한 520만7,731TEU다.

올들어 부산항의 물동량이 급증한 것은 그동안 부산항에만 부과돼 오던 컨테이너세가 지난해 말 폐지돼 수출입화물이 크게 늘어났고, 일본 환적화물이 20% 이상 급증한데다 부산항을 환적항으로 이용하는 선사들이 부산항 처리물량을 늘리고 있기 때문으로 풀이된다.

부산시는 지난 1992년부터 부산항 이용 수출입 화물에 대해 TEU당 2만원씩의 '컨' 세를 부과해 왔으나 수출입 및 지역 항만물류업계의 요구를 수용, 지난해 말 부산항의 국제 경쟁력 제고를 위해 이를 폐지했다.

게다가 세계 최대선사인 머스크(Maersk)가 지난해 10월부터 부산항 기항 선박을 주 5항차에서 9항차로 늘린 것을 비롯, 주요 선사들이 항만인프라와 서비스 네트워크가 우수한 부산항에서 처리하는 환적화물을 늘리고 있다.

BPA 강부원 마케팅 팀장은 "동북아 환적중심 항으로서의 부산항의 장점이 다시 부각되고 있으므로 물동량 증가세는 당분간 지속될 것"이라며 "선사들이 부산항 이용을 지속적으로 증대시킬 수 있도록 항만서비스와 생산성 향상에 최선을 다하겠다"고 밝혔다.



# 세계박람회기구에 여수박람회개최 계획서 제출

대통령의 지지요청과 국무총리의 보증서 첨부



2012여수세계박람회 유치위원회는 9일 오전 (한국시간)세계박람회기구(BIE)에 여수의 박람회 개최여건과 박람회 개최계획이 담긴 실사답변서를 주불대사관을 통해 제출했다.

조일환 주프랑스 대사가 로세르탈레스(Loscertales) BIE 사무총장에게 직접 전달한 동 답변서에는 BIE 의장 및 사무총장, 회원국 대표들에게 작년 11월 보내진 노무현 대통령의 지지요청 서한과 함께 2012여수세계박람회의 차질 없는 개최를 보증하는 한명숙 국무총리의 보증서가 첨부되어 강력한 정부의 유치 의지를 BIE에 전달했다.

실사답변서는 박람회의 주제와 개최의의, 교통 및 숙박 대책, 박람회장 조성계획 등 여수박람회 개최계획뿐 아니라 박람회 유치 의지와 환경 등이 담긴 종합적인 설명자료로서 오는 4월 9일 예정인 BIE 현지 실사에 앞서 실사단 및 전체 BIE 회원국들에게 미리 전달될 예정이다.

이와 동시에 유치위원회는 올해 12월에 있을 개최 결정총회 이전에 가장 중요한 행사로서 4월 9일부터 13일까지 5일동안 서울과 여수 현지에서 실시될 세계박람회기구(BIE)의 실사를 완벽히 준비하기 위한 실사 준비 TF팀을 발족하고 본격적인 실사모드에 돌입했다.



실사준비 TF팀은 유치위원회와 해양수산부, 외교교통상부, 전남도청, 여수시청 등 관련 기관의 주요 구성원들로 조직되었으며, 4월에 있을 실사단의 모든 일정과 주요 프리젠테이션을 완벽히 실행하기 위한 사전준비작업을 이미 본격 가동시켰다.

로세르탈레스 BIE 사무총장, 실바인(Sylvain) 집행위원장, 타 회원국 대표 4명, 사무국 직원 등 총 7명으로 구성되는 실사단은 개최국 결정을 위한 BIE측의 의무적 사전조사를 실시하게 된다.

실사에선 주로 사전 제출된 실사준비보고서의 14개 필수 조사항목에 대한 답변내용을 집중 점검하게 되며, 그 결과를 BIE 집행위원회를 경유해 차기 총회에 보고하는 절차를 거친다.

대통령, 국회의장, 해양수산부장관, 유치위원장 등 주요인사 예방, 개최계획 프리젠테이션, 현장 실사, 문화유적지 답사 등의 일정으로 서울과 여수 두 지역에서 진행될 이번 실사를 성공적으로 치루기 위해 TF팀은 정부/지역/재계/학계 등 국내 모든 분야의 역량을 집중하는데 총력을 기울이고 있다.

또한 실사단에게 대한민국만이 줄 수 있는 독특한 감동을 안겨 주기 위한 다채로운 홍보물과 이벤트를 제작하기 위해 여러 분야의 전문가들로 구

성된 전담팀도 만들었다. 또 여수지역과 해양국가인 한국을 소개하는 책자도 별도로 제작할 계획이다.

한편, 이번 실사TF팀의 총지휘를 맡은 김재철 2012여수세계박람회 유치위원장은 “이번 실사단 일정중 가장 중요한 부분은 서울과 여수에서 각각 한번씩 진행되는 프리젠테이션이며, 이를 성공적으로 치루기 위해 만반의 준비를 다하고 있다.

특히 세계 최고의 IT강국인 장점을 100%살려 최첨단 IT퍼포먼스를 연출할 계획이고, 이번만큼은 경쟁국과 비교해 월등할 자신이 있다”라고 강한 포부를 밝혔다.

### 해양부, 올해 항만하역요금 3.6% 인상

올해 항만하역요금이 지난해(4.5%)보다 낮은 평균 3.6% 인상됐다.

해양수산부는 지난해 물가상승율(소비자 2.2%, 생산자 2.3%)과 전산업 평균임금 인상률(5.7%) 등을 반영하고, 최근 경제상황, 타 산업에 미치는 영향 및 물가안정 등을 고려해 이같이 결정했다고 밝혔다.

해양부는 또 항만하역의 특성을 감안해 올해부터 황사주의보 이상 발령시 기본요금의 50%를 할증으로 적용하기로 했다.

인상된 요금은 항만하역요금표가 정리되는 3월 중순부터 전국 항만에서 시행될 예정이다.

항만하역요금은 국가 물류비와 항만근로자 임금에 큰 영향을 미치는 공공성이 높은 요금이므로 요금결정과정에서 선사, 화주, 하역사 등 이해관계자들의 충분한 의견수렴과 재정경제부와 협의를 거쳐 최종 결정됐다.

# 부산항 신항 2-4단계 민간투자사업 경쟁률 3대1

## 3월중 우선협상대상자 지정 연말까지 협상 완료

부산항 신항 2-4단계 컨테이너부두 민간투자 사업에 3개 컨소시엄이 사업제안서를 제출했다.

해양수산부는 4개월간의 사업자모집 공고기간을 거쳐 7일 접수를 마감한 결과 쌍용건설 컨소시엄, 현대산업개발 컨소시엄, 포스코건설 컨소시엄의 3개 컨소시엄이 사업제안서를 제출했다고 밝혔다.

이 민자사업은 부산항 신항 남측부두 마지막 구간으로 국내 건설사, 선사, 하역사 뿐만이 아니라 외국 선사까지 일찍부터 관심이 높아 치열한 경쟁이 예상됐다.

평가는 1단계 사전적격심사(PQ)에서 사업제안자의 기본 능력을 우선 평가하고 2단계에서 기술 부문과 수요 및 가격부문을 평가하게 된다.

해양부는 공정한 평가를 위해 외부 전문기관에 평가를 의뢰하고 특히 국내 민자사업 최초로 전산 프로그램에 의한 채점으로 계산오류를 방지하는 한편 평가완료 즉시 그 결과를 발표하는 등 빠른 시간내에 평가를 완료할 방침이다.

해양부는 평가결과에 따라 3월 말까지 우선협상대상자를 지정하고 양측이 협상단을 구성해 올해 말까지 협상을 마무리할 계획이다.

# 항만재개발법 국회 농림해양수산위원회 통과

## 대상항만 선정기준 등 정부안 일부 수정의결

노후되거나 유희상태에 있는 항만을 도시의 신성장 거점으로 개발해 나가기 위한 '항만과 그 주변지역의 개발 및 이용에 관한 법률안'이 3월6일 국회 농림해양수산위원회를 통과했다.

항만재개발사업 기본계획 수립, 사업추진 절차, 정부의 재정지원 근거 등을 주요 내용으로 하고 있는 이 법률안은 심의과정에서 기본계획 대상항만의 선정기준, 선정사유 포함, 항만재개발 사업 구역 면적하한(1만제곱미터이상)규정, 사업구역 지정 이후 구역지정을 해제할 수 있는 기간단축

등 당초 정부안에서 일부 규정이 수정 또는 추가됐다.

해양수산부는 농림해양수산위를 통과한 법률안이 3월 또는 4월 임시국회에서 법사위 및 국회 본회의 의결이 가능할 것으로 내다보고 오는 6월 시행에 대비해 하위법령인 시행령 및 시행규칙을 마련할 계획이다.

앞으로 이 법률인이 제정되면 2012 EXPO 유치에 대비한 여수항과 군산항, 부산북항 등 노후 항만의 재개발이 본격 추진될 것으로 예상된다.



# 광양항 3단계 1차 컨부두 2개선석 조기운영

## 대형선사 선대개편에 따른 화물유치 위해

지난 2002년 착공한 광양항 3단계 1차 컨테이너부두 (5만톤급 4선석)의 동측 2선석이 3월부터 조기운영에 들어간다.

한국컨테이너부두공단에서는 지난해 2월 동 부두 운영사로 대한통운 컨소시엄을 선정하여 당초 오는 6월 4선석의 준공과 함께 부두를 운영할 계획이었으나, 3-4월 대형 선사들의 선대개편에 의한 광양항 화물유치를 위해 2개 선석을 조기 운영하기로 결정하였다.

동 부두는 1만2,000TEU급 초대형 컨테이너선의 자유로운 입출항과 하역작업이 가능한 16m의 깊은 부두수심 (안벽수심 17m)과 1,400m에 달하는 안벽길이를 갖추고 있으며, 최신의 컨테이너크레인 9기 (22열)의 설치로 터미널 하역생산성 증대에 따른 광양항의 신규물량 창출에 기여할 것으로 기대된다.

또한, 3단계 1차 컨테이너부두 4선석이 완전 운영될 경우 광양항은 총 548만TEU에 달하는 연간 컨테이너 처리능력을 갖추게 되어 명실상부한 동북아 허브항만으로서의 기틀을 다지게 된다.

운영사로 선정된 대한통운 컨소시엄은 지난해 6월부터 T/F팀을 구성, 조기운영을 위한 전산장비설치 및 하역 시뮬레이션 등의 준비작업을 착실히 진행하여 지난 2월 27일 4,000TEU급 선박의 시험작업을 무사히 마친바 있다.

한편, 공단은 국제물류 비즈니스 중심지로 부상하고 있는 광양항 배후물류단지(2단계 1차) 내 입

주기업 7개 업체를 선정하였다, 공단은 지난해 8월10일 공고하여 올 3월9일 사업신청서 접수를 마감한 결과 8개 기업이 신청하였으며, 외부전문가로 구성된 평가위원회의 평가 결과 7개 기업을 입주기업으로 확정하였다.

입주기업들이 신청한 임대 면적은 최소 16,529㎡(5,000평), 최대 115,241㎡(34,860평)이며, 평가 순위에 따라 구역 및 면적이 결정될 예정이다.

선정된 입주기업 중 외국인투자기업(설립예정법인 포함)은 동부건설(주)컨소시엄, (주)피비우스, 국제석재가공물류센터(주), (주)동방컨소시엄, (주)씨엠글로벌 컨소시엄, 디알씨엔에이(주)이며 국내기업은 세신전기(주)로 지역업체이다.

입주기업들이 제출한 사업계획서에 따르면 본격 운영 시점부터 연평균 컨테이너화물 처리량이 159,000TEU, 시설 투자액은 62,616백만원, 고용인원은 980명에 이를 것으로 전망된다.

특히 올 초부터 광양항 배후물류단지 1단계에 외국인투자기업의 본격 입주에 이어 금년 말 준공되는 2단계 1차 배후물류단지에 입주기업이 선정됨에 따라 앞으로 광양항의 고부가가치 화물 창출과 지역 경제 활성화에 미치는 파급 효과가 클 것으로 예상된다.

공단에서는 이번 2단계 1차 배후물류단지 임대를 완료함에 따라, 내년 6월 말 준공 예정인 2단계 2차 배후물류단지(임대면적 477,174㎡)에 대해서도 임대를 앞당겨 3월 중에 공고할 계획이다.

# 평택-중국 강소성 연운항간 카페리항로 개설추진

## 중국 연운항시 왕건화 당서기장 일행 평택시 방문

평택항과 중국 강소성 연운항시를 잇는 카페리와 컨테이너 바닷길이 열릴 전망이다.

중국 연운항시 왕건화 당서기장 일행은 3월12일 평택시를 방문, 송명호 시장 및 항만 관계자들과 회담을 갖고 “평택항-연운항시간 카페리 항로 조기취항 및 평택-대풍항간 컨테이너 항로를 개설할 수 있도록 공동 노력하자”고 의견을 같이했다.

이는 지난해 11월 제주도에서 가진 제14차 한·

중 해운회담에서 평택항-연운항시를 잇는 카페리 신규항로 개설 합의 후 중국객화반륜위원회와 한국객화선사협의회에서 연운항 항로개설을 결정한 상태에서 나온 것이어서 성사 가능성이 더욱 높다는 것이 시 관계자의 설명이다.

이와 함께 평택항-연운항 카페리 항로 개설에 따른 양 정부간 협의와 민간협업체 결정도 이미 이뤄진 것으로 알려지고 있어 빠르면 올해안에 운항선사가 결정될 것으로 전망되고 있다.

# 해양수산부 선박원부의 등·초본 전국에서 발급

## 선박 등록원부정보 데이터베이스(DB) 구축완료

해양수산부는 지금까지 선박이 등록된 지방해양수산청에서만 발급하던 선박원부의 등·초본을 3월12일부터는 전국의 모든 지방해양수산청에서 발급받거나 열람할 수 있게 됐다.

이와 함께 그동안 지방해양청별로 관리하던 선박의 등록원부정보 데이터 베이스(DB)구축사업이 완료됨에 따라 다른 행정기관 및 금융기관에서도 이를 실시간 이용할 수 있도록 했다.

또 3월12일부터 6개월 동안 선박원부 발급 수요가 가장 많은 부산지방해양청에서 무인민원발급창구(KIOSK)를 통한 선박원부의 등·초본 발급 및 열람을 시범운영한 후 민원인들의 호응이

좋을 경우 이를 전 지방해양수산청으로 확대할 계획이다.





# 중국 조선산업의 급성장 뒤에 중국수출입은행이 있다

## 선박금융 지원 등 전략적 파트너십으로 윈윈

중국 조선산업의 발전은 조선소의 설비 능력 증대와 생산성 향상이란 직접적인 요인 외에도 중국 수출입은행의 선박 금융 지원활동이 상당한 역할을 하고 있다는 평가가 나왔다. 중국조선업계와 수출입은행이 전략적 파트너십 아래 상호 '윈윈' 효과를 거두고 있다는 지적이다.

한국조선공업협회는 최근 발간한 주간조선정보를 통해 중국의 선박 건조량과 건조능력이 급격하게 증가해 DWT 기준 세계 점유비가 이미 20%에 근접했으며 지난해 수주량도 25%에 달한다고 한다. 중국 조선업계의 CGT 기준 현재, 세계 시장 점유비는 15% 수준이며 오는 2015년까지 세계 1위 조선국 등극을 목표로 하고 있다.

이와 관련, 대부분의 중국내 전문가들은 이보다 조기에 목표달성이 가능할 것으로 평가하고 있다. 실제, 지난해 8월에는 중국 정부가 세계 시장 점유비 40% 달성을 위한 세부적인 정책을 발표한 바 있다.

이처럼 중국 조선업계의 생산성이나 기술력이 '일취월장' 하면서 세계 조선시장의 지각변동도 갈수록 뚜렷해지고 있다. 시장에서 중국산 선박의 점유비는 급증하는 반면 일본산은 갈수록 감소세가 역력한 상황이다.

그렇다고 해서 저가만 증가하는 것이 아니다. 과거 중국의 주력 건조 선종은 중소형 벌커, 소형 탱커 및 중형 컨테이너선과 다목적 화물선 등이었지만 현재는 VLCC를 포함한 대형 선박 건조도 지속적인 증가세를 보이고 있다.

지금까지 중국 조선소의 발목을 잡았던 낮은 생

산성 및 관리기법의 낙후가 중국 조선산업이 성장을 제약 하는 주요인이었지만 최근들어 급격히 개선되고 있다는게 업계의 중론이다. 중국수출입은행은 노동비용 측면에서 중국 조선소가 경쟁력을 확보하고 있다고 분석했다.

생산성은 한국과 일본에 비하면 각 38% 및 28% 수준이지만 인건비는 각 12% 및 14% 수준인 만큼 단위 생산 노동비용도 한국과 일본의 각각 30% 및 50% 수준에 불과하다는 것이다.

반면, 한국과 일본의 조선산업은 이제 post-growth 및 post-maturity 단계에 진입하고 있으며, 중국의 조선산업도 양적 성장에서 질적 성장에도 집중하는 등 변화의 양상이 역력하다.

중국 경제의 역동적인 성장과 세계 해운수요가 증가하고 고객의 요구도 다양해 짐에 따라 새로운 선박 금융의 필요성이 대두되고 있으며, 국제 경쟁에 부응하고 부가가치가 높은 선박을 건조를 위해 선박 금융 지원을 확대함으로써 해외 선주의 자국내 조선소 발주를 유인하고 있다.

브로커·컨설팅 업체인 Lorentzen & Stemoco은 한국 조선산업의 경쟁력 저하 요인으로 △높은 인건비 상승 및 숙련공 부족 △후판수급 불균형 △원화 강세 등을 꼽았다.

아울러 일본 조선산업의 현안사항으로는 △인력 고령화 △기자재수급 불균형 △R & D투자 부진을 들었다.

중국 수출입은행은 지난 1994년 설립된 국영은행으로 대외 무역 및 투자 등에 있어 활동 범위를 확대하고 있다.



중국내 6개 지사 및 해외 2개 사무소를 보유하고 있는 이 은행은 중국의 경제 규모 확대에 따라 업무 실적도 급격히 성장하고 있다.

지난 2004년말 기준 1,657억달러 상당의 제품 수출과 590여개 해외 수주공사와 해외 투자 프로젝트를 지원했으며, 일본의 국제협력은행, 미국의 수출입은행에 이어 세계 3대 관영 수출 신용기관으로 성장하고 있다.

이 은행의 2005년도 실적 발표에 따르면, 중국 정부가 집중 지원을 천명한 조선, 첨단 기술제품, 플랜트, 해외투자 등으로 중심 지원분야가 급격히 고도화 되고 있는 것으로 나타났다.

최근 2-3년간 중국의 신조 수주량 급증에 따라 2000년 이후 이 은행이 제공한 선박 금융 지원액은 지속적으로 증가해 2006년에는 35억달러에 달한 것으로 나타났다.

판매자 신용이 대부분이었으나, 최근에는 구매자 신용이 척수 및 금액면에서 모두 증가하고 있다. 중국에서 건조되는 선박의 70% 이상이 수출선이며, 이중 90%가 수출입 은행의 금융 지원을 받고 있다.

중국 국내 조선소에 대한 판매자 수출 신용 제공은 전통적인 금융 지원 방법으로 은행 설립 이래 연 47.5%의 증가세를 기록하고 있다. 2006년 말까지 1,000여척 이상에 대한 선박 수출 신용 누적 총액은 204억위안에 달했다.

중국 수출입은행 관계자는 선박 수출신용이 중국 조선산업의 성장 및 경쟁력 유지에 기여하고 있다고 밝혔다. 또 구매자 수출신용은 중국 조선소에 발주하는 외국선주에 대해 신용을 제공하는 것으로 2000년 이후 그 중요성이 증가하고 있으며 신용 누적총액은 73억위안에 달하고 있다.

이러한 신용 제공은 외국 선주들로 하여금 중국 조선소를 믿고 선박을 발주하도록 하는 기능을 하

고 있다. 이 은행이 제공하고 있는 해외 보증은 국제적 경쟁이 심화되고 있는 상황에서 자국 기업에 대한 수출 지원 및 선박 금융으로서는 제작금융 및 선수금 환급보증을 지원하는 것이다.

금융지원 조건은 OECD 수출신용양해 조건과 일치(선수금 20% 이상, 인도후 12년 이내) 하나 금리는 고정금리 또는 변동금리(LIBOR plus 마진), 지원 통화는 미달러 이외에 기타 통화로도 가능, 대출대상 선박은 거의 모든 화물선에 지원이 가능하나, 어선 및 Ferry는 제외, 지원대상 선사는 중국과의 국교수립이 된 국가에 소속되어야 하며, 국제 주식시장에 등록된 업체로 제한하고 있다.

## CMA CGM, 아시아 서비스 강화

프랑스의 글로벌 선사인 CMA CGM이 대만의 쉹 리 내비게이션(Cheng Lie Navigation Co. Ltd:CNC)을 인수하기 위한 의향서를 제출한 것으로 알려졌다.

인수금액은 1억8,000만~2억달러에 달하는 것으로 추정되고 있다. CNC는 자사선 8척을 포함하여 모두 16척의 선대를 운영하고 있으며, 그동안 한국, 일본, 중국, 홍콩, 인도네시아, 태국, 필리핀, 말레이시아, 싱가포르, 베트남 등을 연결하는 아시아 역내(Intra-Asia) 서비스를 주로 제공해 왔다.

지난해 CNC의 수송물동량은 47만2,000TEU로 2억9,800만 달러의 매출 실적을 거두었다. 이번 인수를 통해 CMA CGM 등 글로벌 선사의 아시아 역내 시장 진출이 더욱 가속화 될 것으로 전망되고 있다.

CMA CGM은 이번 인수를 통해 글로벌 네트워크와 지역 네트워크를 강화함으로써 보다 나은 서비스를 제공할 수 있을 것으로 예상하고 있다. 동사는 그동안 대양주에서 ANL Container Line을 인수하고, 아프리카 시장에서 Delmas를 인수하는 방식으로 각 지역의 진출을 확대해 왔다.



# 부정기건화물선 시황 전 선형에 걸쳐 급등세 지속

## 케이프사이즈 벌크선 1일 용선료 10만달러 돌파

부정기건화물선 시황이 전 선형에 걸쳐 급등하고 있다.

철강원료를 수송하는 케이프사이즈 벌크선(17만DWT)은 주요항로인 브라질 선적 극동항 철광석 수송의 1일당 스팟용선료가 최근 2년3개월만에 10만달러를 돌파했다.

케이프형 벌크선의 시황상승에 힘입어 7만DWT급 파나마스(panamax)와 5만DWT급 핸디막스 시황도 상승세를 보이고 있다.

중국의 철강생산 확대 등으로 철광석 수송수요 급증하면서 부정기건화물선 시황이 사상최고치를 기록하면서 케이프형 벌크선의 1일 용선료가 12만달러를 기록했던 지난 2004년 12월 이후 호황국면에 진입했다.

시장관계자에 의하면, 2002년 건조된 'CIC PRIDE' 호(17만1,780DWT)가 3월말 유럽에서 출항하여 브라질에서 선적후 극동지역으로 향하는 루트에서 1일당 10만달러에 용선됐다. 이같은 용선료는 지난 2월 평균치에 비해 8,000달러 상승한 것이다.

특히, 케이프형 벌크선의 주요 4개항로 평균 용선료는 1일당 8만달러 수준으로 지난 월 한달간 평균 용선료에 비해 1만8,000달러 상승했다.

한편, 파나마스형 벌크선은 태평양지역에서 1일당 3만7,500달러로 지난 2월 한달간 평균치에 비해 5,300달러 가량 올랐으며, 핸디막스형도 태평양지역에서 1일당 3만1,000달러수준으로 2,000달러 가량 오르는 등 전 선형에 걸쳐 상승

추세가 이어지고 있다.

올들어 부정기건화물선 시황이 이같이 급등세를 보이고 있는 것은 중국의 철강메이커에 의한 철광석 수입급증과 호주 항만의 체선으로 분석되고 있다.

중국의 철광석 수입량은 지난 2006년 3억 2,600만톤으로 전년대비 19% 증가한데 이어 금년에 들어서는 1월 한달간 철광석 수입량이 3580만톤으로 전년동월에 비해 30% 가량 증가한 것으로 나타났다.

또한 오는 4월 이후 주요 광석 수출국들이 가격인상을 계획하고 있어 중국이 서둘러 철광석 확보에 나서면서 시황상승을 더욱 부추기고 있는 것으로 지적되고 있다.

광석 주요 선적국인 호주의 체선은 3월 초순 현재 석탄을 신기 위해 뉴캐슬항에서 접안을 기다리는 케이프형과 파나마스형 벌크선이 모두 70척에 달하는 등 지난 2월 하순에 비해 6척이 늘었다.

이와 관련하여 시황분석 관계자들은 오는 4월 이후 시황상승이 둔화될 것으로 조심스럽게 전망하고 있다. 일본 대형선사의 한 관계자도 케이프형 벌크선의 1일 용선료 10만달러는 오래가지 못할 것으로 예상하기도 했다.

이들이 이처럼 분석하는 이유는 오는 4월까지 중국의 철광석 수입열기가 일단락되고 호주의 광석 선적항만의 체선도 여름철에 접어들면서 해소될 것으로 보기 때문이다.

한편, 철강원료를 수송하는 케이프사이즈 벌크

선의 중고선가가 시황급등에 힘입어 1억달러를 돌파, 과거 최고치를 갱신했다.

선박브로커시장의 정보에 의하면, 최근 미국의 다이아나쉬핑이 선령 2년의 18만DWT급 케이프 사이즈선박 '케이프 · 펠리칸' (일본 이마바리조선소에서 2005년 준공)호를 1억700만달러에 판 것으로 알려졌다.

매입자는 세미오퍼그룹으로 오는 4월말이나 5월초에 인도될 예정이다. 이 선박의 2005년 발주 당시 선가는 3,850만달러 수준인 것으로 전해지고 있다.

케이프사이즈의 중고선가는 지금까지 신조 리세일의 9,800만달러가 최고를 기록했었다. 미국의 다이아나쉬핑이 지난 2월 포어모스트마리타임사로부터 매입을 결정한 17만5,000DWT급 1척 (중국 상해조선소 6월 준공예정)의 케이프사이즈가 그 주인공이다.

한편, 케이프사이즈 벌크선의 시황이 지속적으

로 호황세를 보임에 따라 20만DWT급 태평양라운드선의 1일 용선료가 8만6,500달러를 기록했다.

시장관계자에 따르면, 일본선사가 2007년에 건조된 'CHINA STEEL ENTREPRENEUR' (20만2,500DWT)호를 3월8-10일 대만을 기점으로 서호주에서 선적하고 중국으로 가는 루트에서 1일당 8만6,500달러의 용선을 결정했다는 것이다.

전주에 2005년에 건조된 17만7,000DWT급 벌크선의 1일 용선료가 7만3,500달러 수준인 점을 감안할 때, 1만3,000달러가 오른 것이다.

물론, 20만DWT급의 용선료가 비싸 단순 비교하는데는 무리가 있으나, 1일당 용선료가 8만달러대를 돌파한 것은 2년3개월만에 처음이다. 케이프사이즈 벌크선의 태평양라운드 사상 최고치는 2004년 12월에 기록한 1일당 10만7,500달러이다.

## 일본선사 NYK, 대만전력과 석탄수송계약

일본선사인 NYK는 3월7일 대만전력(본사 · 타이베이시)과 발전용 석탄(일반탄)의 수송계약을 체결했다고 발표했다. 이번 계약은 파나마스형 벌크선(8만DWT급) 1척을 투입하는 수량수송계약(COA)이다.

NYK는 지난해 7월부터 금년 5월까지의 기간에 대만전력과 COA 체결이 끝난 상태로 이번 계약은 제계약인 셈이다.

계약기간은 2007년 3월부터 2008년 2월까지의 1년간이며, 수송량은 연간 100만톤인 것으로 알려졌다. 인도네시아와 호주산 일반탄을 대만에 수송한다.

특히, NYK는 지난해 4월에 '해위드라이벌크팀'을 도쿄 본사내에 신설, 유럽과 아시아시장을 대상으로 철강원료와 일반탄 등의 신규 수송계약을 적극적으로 개척하고 있다.

아시아시장에서는 일반탄 수송에서 한국의 전력회사와 수송계약을 체결한 것 외에 금년 1월부터 12년 계약으로 홍콩 전력대기업의 CLP 홀딩스가 70% 출자하는 中電廣西防城港電力(출력 120만KW, 廣西省)과 수송계약을 맺었다.

NYK는 대만의 중국석유공사(CPC)가 카타르로부터 수입하는 LNG 수송에도 미쓰이물산과의 기업연합을 통해 대형 LNG선 4척을 낙찰받는 등 대만전력과 긴밀한 관계를 유지하고 있다.



# 아시아역내 정기항로 공컨테이너공급에 차질

## 로테르담항의 컨테이너처리능력 압박으로

유럽 로테르담항에서 지난 2월중순 이후 컨테이너터미널의 처리능력 압박 등으로 하역이 지연됨에 따라 아시아역내 정기항로에서의 공컨테이너 공급이 차질을 빚고 있는 것으로 나타났다.

외신(일본해사신문 3월5일자)에 따르면, 정기선사들은 공컨테이너를 확보하기 위해 나름대로 대책을 마련하고 있지만, 여의치 않은 실정이며 이러한 현상은 정기선부문에서의 새로운 비용증가 요인으로 부각되고 있다.

로테르담항의 혼란은, 일부 대형선사들이 공컨테이너를 대량 유치하고 있기 때문에 로테르담항의 컨테이너터미널 야드가 포화상태에 도달한데다 항만내 소규모의 파업이나 휴가 등이 겹쳤기 때문으로 분석되고 있다.

이에 따라 로테르담 항만당국은 이같은 혼란을 수습하기 위해 로테르담항에서 환적하는 피더선의 입항을 제한, 대형선을 우선적으로 접안시키는 등 컨테이너터미널 운영의 정상화를 추진하는 한편, 2월 하순부터 공컨테이너의 취급을 일단 정지하는 조치를 취했다.

정기선사 관계자에 의하면, 로테르담 항만당국이 공컨테이너 취급을 정지시킴에 따라 유럽으로부터 아시아역내 정기항로에 유입되던 공컨테이너의 공급이 끊겨 역내에서는 공컨테이너 부족현상이 심화되고 있다는 것이다.

한편, 유럽내에서의 공컨테이너의 취급과 관련하여 정기선사들도 대응을 서두르고 있다. 이들 선사는 대응책의 일환으로 독일의 함부르크, 벨기에의 앤트워프 등 주요 항만에 공컨테이너 유치장

소를 물색하고 있다.

로테르담항의 혼란은 3월에 들어서면서 수습되는 양상을 보이고 있지만, 유럽항로의 컨테이너 물동량 증가세가 지속되고 있어 정기선사들은 여름 이후의 피크기에 과연 대응할 수 있을지 여부에 촉각을 곤두세우고 있다.

아시아역내 정기항로는 나라 마다 사정은 다르지만, 역내 전체에서는 순조로운 화물의 이동이 계속되고 있다. 아시아역내 정기항로에 취항중인 주요선사가 정리한 2006년(1-12달) 역내 컨테이너화물 물동량은 드라이와 냉동을 합쳐 전년 대비 5·1% 증가한 1,025만3,000TEU로 집계됐다.

현재, 아시아지역에서 유럽으로 수출되는 컨테이너물동량이 지속적으로 증가함에 따라 앞으로 유럽노선의 주요간선과 피더선을 활용한 역내서비스의 운용이 어려워질 것이라는 관측도 나오고 있으며, 특히 공컨테이너의 수급불균형은 정기선부문의 비용상승으로 이어질 것으로 전망되고 있다.



# TSA 가입선사 27개 대형화주 초정간담회 개최

## 선사와 화주 공유할 수 있는 시장정보 교환키로

태평양항로안정화협정(TSA) 가입 12개 선사는 3월7일 미국의 롱비치에서 27개 대형화주기업 관계자들과 회합을 갖고 정기선항로 현황과 운임 등에 대한 의견을 나누었다. TSA가 화주들과 의견교환의 자리를 마련한 것은 이번이 처음이다.

이번 간담회는 TSA 가입 12개 선사의 CEO모임 외에 새롭게 신설된 TSA 간부위원회가 향후 3년간의 태평양항로의 교역전망을 비롯하여 다양한 이슈에 대해 의견을 교환하기 위해 마련됐다.

TSA의 의장인 론 위드우 APL CEO는 간담회 인사말을 통해 “이 자리에 참여한 모든 고객 여러분에게 감사의 뜻을 전하고 싶다”며, “TSA가 태평양시장에 있어서의 건설적인 대화를 확립해 나

가는데 선사와 화주들이 중요한 첫 걸음을 내디뎠다”고 강조했다.

론 위드우 의장은 이번 간담회에 대해 화주와 선사의 공정하고 열린관계 구축의 시작임을 강조하는 한편, 코스트 관리나 재산 관리를 위해 가능한 정보를 모든 파트너와 공유해 나가는 것과 동시에 서로의 비즈니스를 상호이해하고 효과적인 업무계획을 책정해 나가는 것이 우리의 목적인다고 부연설명했다.

특히, TSA는 이번 간담회에서 TSA가 선사와 고객이 공유할 수 있는 조사·분석 정보를 향후에도 제공해 나갈은 물론,, 이러한 화주들과의 대화의 자리를 앞으로도 마련하겠다고 밝혔다.

## 중국 차이나쉬핑 자회사 벌크선복량 증강키로

### 오는 2010년까지 벌크선대 100만DWT 확보

중국의 차이나쉬핑은 최근 석탄자원 및 전력 최대기업인 싱카그룹과 50대50으로 공동출자하여 설립한 자회사의 수송능력을 오는 2010년까지 100만DWT로 끌어 올리기로 하는 등 선박확보계획을 발표했다.

지난 2001년 양사가 공동출자하여 설립한 'Zhunhai New Century'사는 싱카그룹의 석탄화력발전소 등에 일반탄을 수송하는 등 내항수송에 주력하고 있으며, 현재 파나막스형 선박 1척과 1만DWT급의 근해선 2척을 운항하고 있다.

동사는 향후 신조발주나 중고선 매입 등을 통해 수송능력을 우선 35만DWT로 끌어올리고, 2010년까지 최종적으로 100만DWT로 증강시킬 계획이다. 100만DWT는 7만DWT급의 파나막스형 선박 14척분에 상당한다.

이같은 선박확보계획은 차이나쉬핑 산하의 차이나선박개발이 홍콩 증권거래소의 정보공시를 통해 공개했다.

차이나쉬핑은 호주로부터의 외항수송과 관련하여 장기수송계약을 체결한 직후인 금년 1월 ?산강철과 연안수송으로 연간 600만톤의 수송계약을 체결했으며, 이와 동시에 대형화물선의 신조발주도 진행하는 등 외항부정기선과 연안항로에서의 시장지배력을 확대해 나가고 있다.



# 미국 대형트럭운송회사 중국내에서 면허취득

## 북미 TT트럭 업체로서는 처음으로 중국진출

미국의 대기업 트럭운송회사인 슈나이더내셔널(본사 위스콘신주 그린베이)은 최근 중국 국내의 트럭·로지스틱업의 면허를 취득하여 중국 내륙 트럭수송시장에 진출한다.

동사의 중국 현지법인인 '슈나이더로지스틱(천진)'는 중국 북방의 빈해지역 발전을 견인하고, 외자유치에 적극적인 천진경제기술개발 신구에 설립되었으며, 북미 TT트럭 업체로서는 중국내에서 유일한 면허업체가 되었다.

이 회사는 앞으로 중국내 트럭 수송과 로지스틱(창고, Cross Docking, 3 PL로지스틱) 업무 등을 실시한다. Cross Docking은 무재고 배송관리 기법이다.

슈나이더내셔널은 그동안 유기적 성장과 기업매수에 의한 사업확대의 전략을 채택, 중국에의 진출을 공들여 왔다.

동사의 중국진출과 관련하여 중국국제해운컨테이너집단 관계자는 "선진적 사업 모델, 혁신적 기술, 서플라이 체인(supply-chain) 실무를 중국내 시장에 도입함으로써 모두에게 도움이 될 것으로 믿는다"며, "로지스틱분야를 외자에 개방하는 중국의 WTO(세계무역기구)와의 약속이행은 사업의 발전과 중국 사회에 공헌할 것"이라고 강조했다.

슈나이더로지스틱스 중국의 마틴윈털 전무는 "외자기업이든 중국기업이든, 중국의 고객에게 있어서 큰 기회가 될 것"이라며, "고객이 국내망을 정비하여 여러 지방에 사업을 전개할 수 있도록 돕고 싶다. 5년여 전에 중국 시장에 최초로 참

가했을 때보다 사정이 크게 변화했다. 최근 몇년 경제가 성장해 중국 시민의 평균 가치분 소득이 향상됨은 물론 중국내 시장에서의 거대한 기회가 보인다. 우리 회사의 수송 로지스틱 70년의 역사를 주요성장기의 중국시장에 적용하는 것은 도전이다. 중국인 사원의 근로를 통해 사업의 발전과 중국 사회에 일조하는 것을 간절히 바란다"고 말했다.

지난 2005년 이후 슈나이더는 상하이 사무소에서 SC컨설팅을 실시해 왔다.

슈나이더내셔널은 북미를 중심으로 TT트럭 수송, 로지스틱, 인터모달 수송서비스를 실시하고 있으며, 유럽과 아시아의 28개국에도 진출하고 있다. 연간매출액은 37억달러이며, 포춘 상위 500사의 3분의 2의 기업과 거래 실적이 있다. 자회사로는 슈나이더로지스틱, 아메리칸포토서비스, 아메리칸오버시즈 에어프레이트 등이 있다.

### 미 US라인, 미 서안-호주항로 개편

미국선사인 US라인은 미 서해안-호주·뉴질랜드 항로의 ANZL서비스를 개편, 4월 하순부터 오클랜드항에 추가 기항한다고 발표했다. 매주 화요일에 오클랜드항을 출항하여 로스앤젤레스항 등 기존의 기항지는 각각 1일 늦어지지만 미 서해안-호주·뉴질랜드간의 수송시간은 종전대로 유지한다.

US라인은 2006년 7월에 ANZL 서비스를 개설, 현재는 1,000-1,500TEU형 8척을 투입해 운항하고 있다. 동서비스는 US라인의 단독운항이지만, 호주 ANL에 슬롯을 제공하고 있다.

# 일본 국토교통성 자문기관 신 항만정책안 제시

## ‘아시아의 게이트웨이’로서의 기능향상을 주문

일본 국토교통성의 자문기관인 교통정책심의회  
의 항만분과회는 최근 신 정책안을 제시했다.

오는 2008년도부터 실질적으로 시행하는 새로운 항만물류 산업정책을 검토해 온 항만분과회의 신 정책안에는 3대만, 5대항에서 주로 전개중인 슈퍼중추항만 정책의 틀안에 타지역의 거점항만도 추가하여 ‘아시아의 게이트웨이’로서의 기능향상을 골자로 한 새로운 시책을 펼칠 것을 주문하고 있다.

이와함께 항만분과회는 컨테이너터미널, 국제 RORO 터미널 등의 배후에 로지스틱·허브적인 기능을 부가한 가칭 ‘산업경쟁력 강화 존’을 설정, 물류요구에 대응한 항만서비스의 향상을 도모해야 한다고 강조했다.

항만분과회는 이번에 제안된 정책안을 오는 4월의 회합에서 중간보고서 형태로 정리할 계획이다.

‘아시아의 게이트웨이’라는 키워드에는 아시아와 세계를 잇는 가교역할(슈퍼중추 항만에서의 기간항로 확보), 그리고 아시아지역과의 활발한 교류(슈퍼중추 항만과 지방 거점항에서의 근해항로 충실)라는 2개의 의미가 담겨있다.

특히, 이 정책안은 5대항의 기능강화를 위한 시책의 효율적인 시행과 북부 큐슈 등 서일본을 중심으로 활발해지는 국제 RORO 네트워크 등에서의 대응을 일정정도 정리한 형태이지만, 신정책의 골조가 종전의 정책기조인 ‘선택과 집중’과 다소 거리가 있는 점을 감안할 때 논란의 여지가 있다.

또한, 신정책의 핵심으로 여겨지는 ‘산업경쟁

력 강화존’은 국제분업의 진전에 수반하는 중국 등에서의 수입화물 증대나 제조업의 국내회귀 등의 흐름을 의식한 것으로 분석되고 있다.

항만내의 터미널, 배후물류 용지 등의 일정지역을 ‘산업경쟁력 강화존’으로 지정, △고도 물류시설의 집적 △매립지에 걸리는 규제운용의 재검토 △45피트 컨테이너 등 국내 공공도로를 주행할 수 없는 규격의 사시에의 대응 △벌크터미널 효율화에 의한 코스트 삭감 △공장용지의 재편·확보 등을 구체 시책으로 제시했다.

슈퍼중추 항만과 지방항만 공통의 과제로서는 항만 제수속을 한층 더 간소화하고, 통일화, 정보화, 보안대책의 강화 등을 들었다.

### 일본 MOL, 인도화주와 장기수송계약

일본선사인 MOL은 최근 인도 자원메이커인 ‘사르가온카’사와 신조선을 대상으로 장기수송계약을 체결했다. 계약기간은 2009년 이후 10년간으로 MOL은 일본조선소에 발주한 10만5,000DWT급 벌크선 1척을 정기용선 형태로 투입한다.

인도는 철광석 수출 주력국이며 최근들어 조강생산의 확대로 원료탄의 수입이 증가하고 있다. MOL이 인도 자원메이커와 장기용선계약을 맺은 것은 이번이 처음이다.

이 선박은 오는 2009년 준공된다. ‘사르가온카’사는 MOL의 신조선을 빌려 자사에서 판매하는 철광석이나 석탄의 해상운송에 사용한다.

MOL의 철강원료 수송부문은 세계 최대규모로서 120여척의 벌크선대를 운항하고 있다.



# 말라카해협에서의 선박통항 안전기금 설치추진

## 통항선박의 1DWT당 1센트씩 자발적 부담

일본재단과 말라카·싱가포르해협 연안국의 연구기관은 3월13일, 14일 양일간 개최된 동해협의 항행안전과 환경보전에 관한 민간회합에서 항행의 안전을 확보하기 위한 기구구성과 이용자의 비용부담에 대한 방안을 마련했다.

금번 회의에서는 동해협에서의 선박의 안전운항을 위해 ‘말라카해협’ 기금을 창설키로 하는 한편, 이용자인 해운회사 등이 통항선박 1DWT당 1센트를 자발적으로 각출하여 항행지원 시설이나 그 외의 안전 및 환경보전 시설 등의 보수 및 대체비용으로 충당한다는 것이다.

이번 회의 참석자들은 오는 6월에 실무회의를 열어 기금의 설치나 운영, 수속 등 세부사항을 검토하여 9월에 개최되는 국제해사기구(IMO) 싱가포르 회의에서 ‘말라카해협 기금’ 설치방안을 제안할 계획이다.

중동지역에서 아시아지역으로 수입되는 ‘오일로드’로서 해상교통의 요충수로인 말라카/싱가포르해협의 선박통항량은 현재 연간 40억DWT에 달하고 있다. 세계적인 해운 수요의 확대로 2020년의 선박통항량은 1.6배 증가한 64억DWT에 이를 것으로 전망되고 있다. 이 때문에 해상교통의 체증이나 선박의 대형화 및 다양화에 의한 항행안전 리스크의 증대가 우려되고 있다.

금번 회합에서 일본재단의 히로시 회장은 “이용자가 해협에서의 안전을 위한 자금 제공을 실시하는 것과 동시에 연안국과 협력하면서 해협의 안전대책을 진행시켜 나가는 체제가 요구되고 있다”며, 연안국, 이용국, 이용자에 의한 공평한 비

용부담 제도의 도입을 제안했다.

동해협 이용자가 톤당 1센트를 제공하면 현실 점에서 연 4,000만달러의 기금이 모아질 것으로 추산되고 있다. 이번 회합의 논의에 대해 일본선주협회나 국제 선주 및 해사단체가 관심을 나타내고 있어 이용자 공평부담 원칙이 설득력을 얻고 있다.

### 싱가포르 NOL, 중국 컨테이너사업 진출

싱가포르선사인 NOL은 2월27일 중국선사 SITC 마리타임그룹과 공동출자를 통하여 중국에 합작회사를 설립, 중국의 청도항에서 컨테이너터미널(CT)의 건설과 운영을 실시한다고 발표했다.

NOL은 최근에 국제적으로 터미널사업에 대한 투자를 확대하고 있는데, 수요가 확대하는 중국은 네트워크 확대의 최대 주요거점의 하나로서 향후에는 지리적인 조건을 감안하여 정기선항로부문인 APL의 북중국 지역 허브로서 활용할 방침이다.

청도항은 컨테이너 취급량에서 중국의 상해항과 심천항에 이어 세 번째 규모이다. 2006년의 컨테이너 취급량은 770만TEU로 전년대비 22%증가했다. APL은 청도항을 같은 지역의 각 항을 묶는 피더선용의 중계기지로서 이용하고 있어 최근에 그 중요성이 부각되고 있다.

한편, SITC그룹은 청도항을 본거지로서 정기선 및 벌크 등 각 부문을 발전시킨 해운회사로서 지난 2005년 11월에 자사 터미널의 운영권을 취득했다.

NOL의 국제 터미널부문은 CT를 합쳐 7개지역의 터미널을 보유하고 있다. 가장 많은 지역은 북미지역으로 로스앤젤리스항, 오클랜드항, 시애틀항 등 4개항이 있으며, 일본 요코하마항과 코베항 2항개에서 CT를 운영하고 있다. 대만의 카오슝항에도 있다.



# 일본 MOL페리와 큐슈급행페리 6월1일 합병

## 영업력 강화와 함께 코스트삭감 가능 기대

일본선사인 MOL은 3월8일 그룹 산하의 MOL 페리(자본금 6억엔)와 큐슈급행페리(자본금 8억 4,000만엔) 2사가 오는 6월1일자로 합병한다고 공식 발표했다.

양사는 각각 운항하고 있는 칸토-큐슈간의 RORO선 항로사업을 대상으로 영업력 강화와 영업창구 집약 등에 의한 업무 효율화, 운항척수, 보유샤시(트레일러) 증가에 수반하는 장비의 집중 구매 등에서의 코스트 삭감이 가능할 것으로 기대하고 있다.

합병에 의한 신회사의 회사명은 'MOL페리'로서 본사는 도쿄도 미나토구(현재의 MOL페리 본사)에 둔다. 또 자본금은 14억4,000만엔으로 회장에는 나카무라 MOL페리 사장이, 사장에는 오카모토·큐슈급행페리 사장이 취임한다.

MOL페리는 오오아라이-토마코마이간의 여객 페리항로의외에도 도쿄-하카타간에서 1만G/T급(샤시 160대, 승용차 250대 선적) RORO선 4척을 투입하여 1일 1회 왕복의 서비스를 실시하고 있다. 일본통운과의 공동운항 항로에서 연간 수송량은 샤시 3만7,000대(MOL페리)에 달하고 있다.

큐슈급행페리는 8,015G/T와 1만3,927G/T급 RORO선 2척으로 타선사와의 일부 공동운항으로 닛산 자동차의 공장용 부품수송을 중심으로 연간 샤시 5만3,000대를 수송하고 있다.

MOL페리는 지난 2001년 설립된 회사로서 MOL이 100% 출자했으며, 2005년도의 매출액은 152억엔이다. 지난 1974년 창립된 큐슈급행페리는 MOL의 출자비율이 92%이며, 2005년도 매출고는 51억엔이다.

## 말레이시아 스타크루즈사 매출액 19% 증가

말레이시아의 스타크루즈그룹은 최근에 NCL 등 산하 계열사를 합한 2006년 실적을 발표했는데, 매출액은 23억 4,305만달러로 전년대비 19% 증가했지만, 손익면에서는 전년도 흑자에서 1억5,606만달러의 적자로 돌아섰다.

그룹 전체의 매출액이 증가한 것은 NCL 브랜드에 2척의 신조선이 취항하여 여객수용 능력이 15% 증가한데다 여행상품 가격의 상승과 선내 소비가 늘었기 때문이다. 특히, 그룹 전체의 승선율도 전년도와 비슷한 101%를 기록했다.

하지만, 지난해 적자를 기록한 것은 NCL이 미국의 브랜드로 지난 2004년 7월부터 운항을 개시한 미국적의 여객선에 의한 하와이제도 크루즈 운항코스트가 늘어난데다 스타크루즈의 인도 및 지중해 크루즈의 매출이 예상을 밑돌았고, 연료유 가격이 크게 상승했기 때문이다.

그룹 산하의 오퍼레이터별로 보면, 동남아시아의 스타크루즈는 홍콩이나 싱가포르에서 선전했지만, 재작년에 NCL로부터 이적한 '슈퍼스타 리브라' 호가 운항하는 인도항로나 첫 지중해항로의 여객모집이 부진했고, 결과적으로 그룹의 수익성을 저해하는 요인으로 작용했다.