

# 아시아역내 정기항로 운항선사 비용증가 심각

## IADA 의장 컨테이너운임 회복에 전력할 방침

아시아역내에 취항중인 정기선사들이 운임하락과 선박운항원가 상승, 그리고 각종 비용상승으로 채산성이 악화되는 등 삼중고를 겪고 있다.

아시아역내 항로 협의체인 IADA는 일본·한국발 아시아항 컨테이너운임 회복을 위해 4월1일부터 운임을 인상한다. 금년 초에는 운임회복에 부정적인 분위기가 감지됐으나, 최근에는 물동량이 늘면서 대부분 선사들의 스페이스가 타이트해 지는 등 활기를 띠고 있다.

하지만, 선사들간의 과당경쟁으로 운임이 크게 하락한데다 고공행진을 지속하고 있는 연료유가 등 코스트 상승으로 선사들의 수익성이 상당히 악화됐다. 또한, 인도네시아의 터미널핸들링차지(THC) 문제 등 현안과제도 산적해 있는 상황이다.

아시아역내항로협의협정(IADA) 히라야마 의장(도쿄선박 사장)은 최근 일본해사신문과의 인터뷰에서 역내항로의 애로사항에 대해 밝혔다.

▷ 지난 2월 하노이에서 열린 IADA 총회에서 논의된 내용은?

⇒ 아시아역내 항로가 안고 있는 문제에 대해 논의했다. 운임회복에 대한 의견교환이다. 유감스럽지만, 다른 항로의 영향을 받았는지, 지난 1월의 운임회복(아시아발, 일본발은 제외)은 예상을 밑도는 결과로 끝났다.

연료유 가격이 이만큼 상승해 코스트가 상승하는 한편, 근해항로는 BAF(연료유할증료)의 커버율이 매우 낮고, 여러가지 괴로운 상황이다. 오는

4월 운임인상 시행을 위해 여러 가지 의견을 주고 받았다.

아시아역내 항로는 원래 운임수준이 낮기 때문에, 운임이 조금만 저하하면 수지가 악화되는 항로이다. 연료유 가격이 비싼데다가, BAF도 제 기능을 하지 못하고 있다. 더구나 팔레스타인의 하마스나 이란의 핵문제 등 중근동의 정치정세에도 과민하게 반응한다.

이러한 환경속에서 다른 항로의 영향을 받아서는 안된다. 수급환경이라고 하는 점에서 보면, 역내항로는 타이트한 상황이다. 운임하락에 민감한 항로인 점을 감안하여 운임수준을 끌어올릴 필요가 있다.

▷ 지난 1월 운임인상이 실패한 이유는?

⇒ 지난해 말부터 금년 2월 중순까지 시황상승이 미미했던게 큰 요인이다. 당사(도쿄선박)에서 보면, 2월 중순까지는 약간 스페이스가 느슨했던 부분이 있다. 다만 3월에 들어서면서 물동량이 늘면서 스페이스가 부족한 상황이다. 또한 일본 발착으로 수출도 성장하고 있지만, 그 이상으로 수입도 호조를 보이고 있으므로 최근 시황환경으로서 충분히 운임회복이 가능할 것으로 보인다.

▷ 최근 아시아에서 THC에 대해 문제가 발생하고 있는데...

⇒ 중국의 THC 문제는 설명부족 등에 기인한 것이지만, 심각한 것은 아니다. 중국의 THC는 원래 다른 항로에 비해 코스트를 커버할 수 없는 낮은 수준이었다. 이 때문에 코스트를 커버할 수 있



도록 끌어 올리려고 했지만, 수속상의 잘못 등으로 중국 정부로부터 지적이 있어 각사가 자주적으로 THC 인상을 각각 유보했다. 기본적으로 중국의 THC는 코스트를 커버할 수 없는 낮은 수준이라는 인식에는 변함이 없다.

또한, 인도네시아 정부는 지난해 선사가 하주로부터 징수하고 있는 THC가 고액으로 자국의 수출입 무역의 저해요인이 되고 있다며, 선사에 대해 강제적으로 THC 인하를 요구했다.

그러나 이것은 민간에 의한 운임설정 행위에 대

한 정부의 개입이며, 국제적인 상습관에서는 일탈하는 것이다. 지난해 12월 도쿄에서 개최한 아시아선주대표자회의(ASF) 해운경제검토위원회(SERC)에서도 인도네시아 정부의 행동은 유감이 라는 성명이 발표되었다. 운임이나 THC 등의 가격설정은 원칙적으로서 상업문제이며, 화주와 선사간에 해결해야 할 사안이다. 계속해서 관계 각국에 해결을 요청하는 것과 동시에 인도네시아 정부에 건의할 필요가 있다.

## IMO 선박해체 신조약 노르웨이(안) 축으로 추진

### 신조에서 해체까지 선주, 조선소, 정부 역할 규정

국제해사기구(IMO)는 3월20일부터 24일까지 열린 제54회 해양환경보호위원회(MEPC 54)에서 노후선박 해체관련 새로운 국제조약 제정작업에 착수키로 했다.

새로운 조약에 대한 의견은 노르웨이만 제출한 상태이며, IMO는 노르웨이에서 제시한 조약안을 축으로 제정작업을 본격 추진한다.

노르웨이(안)의 주요골자를 보면, 선박해체에 기인하는 해양환경·인간의 건강에의 악영향의 배제 등을 목적으로 선박의 설계단계에서부터 해체야드에서 해체될 때까지의 각 과정에 있어서 선주나 조선소, 정부 등의 역할을 규정하고 있다. 특히 선주에게는 인벤토리리스트(선박의 유해물질 일람표)의 작성등을 의무화 하고 있다.

선박해체에 대해서는 바젤조약 체결국 회의에서 '선박해체국에 대한 기국의 통보제도'(정부간의 연락체제의 정비)를 강력히 주장, 국제해운의 상

관행과는 다소 거리가 있어 IMO와 대립하고 있지만, 노르웨이(안)에서는 통보시스템을 포함시키면서 통보의 흐름을 '선주→기국, 야드→선박해체국'으로 규정하고 있다.

기국에 의한 최종 검사나, 해체의 통지를 받은 선박해체국의 이의제기 기간을 마련하는 것으로, 해체실태에 가까이 하고 있다. '선주→야드'간의 교환은 별도로 검토되는 것으로 전해지고 있다.

노르웨이(안)에서는 기본항목을 열거하고 있을 뿐이므로, MEPC에서 대상 유해물질이나 리스트의 갱신, 현존선예의 의무화 내용 등 상세부분의 논의가 진행될 전망이다.

노르웨이(안)에 대해 바젤측이나 환경단체인 그린피스 등에서도 표면화해 반발하는 의견 등이 없는 점으로 미루어 노르웨이(안)을 기초로 한 신조약의 조기채택이 가능할 것으로 예상되고 있다.