



한국과 중국 황해해역 선박안전 공동 관리하기로 합의 황해해역 여객선의 위치정보를 공유하여 안전운항 도모

국토해양부는 우리나라와 중국 간을 운항하는 정기여객선의 실시간 위치정보를 중국과 공유하여 관리하기로 합의함으로써 여객선의 안전운항에 크게 기여할 수 있게 되었다고 밝혔다.

5월5일, 6일 양일간 중국 사천성 성도에서 개최된 제9차 한·중 해사안전국장회의에서는 황해해역 운항선박의 안전운항 확보방안과 선박평형수로 인한 황해해역의 해양생태계 교란을 방지하기 위한 양국 간 협력사항 등이 주로 논의되었다.

그동안 선박이 연안에서 50해리 정도 멀어지면 수신이 곤란했던 선박위치자동식별신호(AIS)를 중국과 통합관리하기로 합의함에 따라, 황해해역 내의 운항선박에 대한 위치추적이 가능하게 되어, 선박충돌사고를 피할 수 있도록 사전정보를 제공할 수 있는 등 안전운항관리가 한층 강화될 것으로 기대된다.

이를 위해, 양국은 금년 6~7월 중에 한·중 운항 정기여객선에 대하여 AIS 수신신호를 공유관리하고, 점차 황해해역을 항해하는 모든 선박의 위치정보도 공유관리를 확대하기로 하였다.

지난 2004년부터 한·중 운항 정기여객선에 대해서 양국이 각각 6개월 간격으로 안전점검을 실시해왔으나, 지난 4월 우리나라가 실시한 점검결과 일부 여객선에서 여객보호를 위한 비상대응능력 등이 다소 미흡한 것으로 드러났다.

이에 따라, 양국 해사당국은 증가하고 있는 양국 간의 정기여객선에 대한 안전을 확고히 하기 위해 오는 7월에 국제안전협약에 근거한 특별안전진단(항만국통제)을 합동으로 실시하여 여객보호대책이 미흡한 선박에 대해서는 출항을 정지시키는 등 강력히 대처할 계획이라고 밝혔다.

한편, 2012년부터 적용되는 선박평형수관리협약에 대비하여 내년부터 한·중 공동으로 황해해역에 대한 수중생물 위해도 평가 등을 실시하여 위해도가 낮은 경우에는 양국 간을 운항하는 정기선에 대하여 협약적용을 면제하도록 원칙적인 합의를 함으로써, 새로운 협약의 적용으로 해운활동에 지장이 초래되지 않도록 노력하기로 하였다.

외국에서 선박평형수를 신고 황해를 거쳐 양국으로 입항하는 부정기선은 향후 양국의 지속적인 연구 및 협의를 통해 2011년까지 공동으로 지정하게 될 선박평형수 교환해역에서 양국 해양생태계에 위협이 없는 황해해역의 물로 선박평형수를 교환한 후 입항하여야 한다.

특히, 금번 해사안전국장회의에서 한·중 간에 황해를 운항하는 모든 선박에 대한 실시간 위치정보를 공유하기로 합의한 것은 선박위치정보를 국가 간에 공유하는 최초의 사례로써 한·중 간 운항선박의 안전확보에 큰 의미를 갖는다.

국토해양부, 국적선 외국항만 출항정지 예방대책 추진

선박안전관리 부실선사에 대해 강력한 조치 취하기로

국토해양부는 국적선의 외국항 출항정지 예방을 위해 강력한 조치를 취하겠다고 밝혔다.

국토해양부 해사안전정책과 황의선 사무관은 지난 4월30일 JW메리어트호텔에서 국토해양부와 한국선급이 공동 개최한 '해운선사 사장단 간담회'에서 '국적선 안전품질관리 종합대책' 발표를 통해 선박안전관리 부실 선사에 대해 강력한 조치를 취하겠다고 밝혔다.

국토해양부는 최근 3년간 외국항에서 출항정지당한 53척의 선박과 선박안전관리평가지수가 높은 선박 69척 등 총 122척의 선박을 중점관리대상선박으로 지정했으며 이들 선박에 대해 분기별로 특별점검을 실시해 단순 결함이 발견되면 당해 항만에 시정토록 조치할 계획이다.

또 1년 이내에 소유 선박중 출항정지선박이 있는 경우 선박관리 부실선사로 지정하고 특별 심사도 실시할 계획이다. 선박관리 부실선사 지정 규정은 선사 규모별로 상이한데 소유선박 5척 이하 선사는 출항정지 선박이 2척이상일 경우, 소유선박 6-10척인 선사는 출항정지 선박이 3척 이상인 경우, 소유선박 11척이상인 선사는 출항정지 선박이 4척 이상인 경우 선박안전관리 부실선사로 지정돼 특별심사를 받게 된다.

단 보유선박 관리를 대행업체에 위탁했을 경우는 대행업체를 특별심사하게 되며 특별심사 결과 안전관리가 부실한 것으로 판명될 경우 소유하고 있는 모든 선박에 대한 특별점검을 실시한다는 방침이다.

국토해양부는 또 외국항에서 출항정지된 선박에 대해 선박안전법에 따라 선주에게는 최고 200

만원의 과태료를 부과하고 국내 입항하는 최초 항만에서 특별점검 및 심사를 병행실시를 받게 되며 최고경영자의 안전관리의식 및 대책의 실효성 등 체제 점검도 실시한다는 계획이다.

황 사무관은 최근 국적선사들이 중고선을 도입을 크게 늘리면서 출항정지선박 증가율이 크게 늘어나고 있다고 지적했다. 실제로 지난 2004년 출항정지 선박이 4척에 불과했으나 2007에는 무려 30척이 출항정지를 당해 3년새 출항정지 증가율을 높여진 것으로 나타났다.

선사의 안전관리 미숙으로 선박이 출항정지되면 당해 선박은 PSC/FSC 집중 점검대상이 돼 선박의 운항구역이 위축되고 선원의 피로도가 증가해 해양사고를 일으킬 가능성이 커질 뿐만 아니라 선사도 선박운항제한으로 영업경쟁력이 저하되고 중점관리대상으로 추가비용이 발생하는 악영향을 끼치게 된다. 또 국가적으로 국가 전체 출항정지율이 증가해 국적선대의 경쟁력을 저하시키고 안전관리수준평가에서 악영향을 받게 된다.

황 사무관은 최근 유럽지역에서 출항 정지된 6척의 국적선 사례를 조사한 결과 출항정지에 따라 평균 4일이 지연됐고 이에 따른 비용이 적당 4.3억원에 달하는 것으로 나타났다고 밝혔다.

한편, 국토해양부는 국적선의 안전수준 제고를 위해 정부에서 안전기준을 설정하고 양질의 선원을 공급하는 등 해사안전책을 수립해 시행하고, 일본·중국·러시아 등 양자 협의회를 통해 PSC 협력을 강화할 계획이며 싱가포르, 홍콩, EU 등과 도쿄MOU를 통한 상호협력기반을 확대해나갈 계획이라고 밝혔다.



KSF선박금융 거북선 2-3호 선박투자회사 증시 상장

해경청 500톤급 경비함 8척과 3,000톤급 1척 등 9척

KSF선박금융의 거북선2호 선박투자회사와 거북선3호 선박투자회사가 4월25일 증권선물거래소 유가증권시장에 상장되었다.

거북선2-3호 선박투자회사는 지난해 7월 31일 설립됐으며 대우조선해양과 현대중공업에서 경비함정을 건조한 뒤 해양경찰청에 인도하고 해양경찰청으로 부터 연불(延拂) 판매계약에 의거 대금을 회수하게 된다. 거북선2호 선박투자회사는 지난해 12월14일 해양수산부에서 승인을 받았으며 대우조선해양에 해양경찰청의 500톤급 경비함정 5척과 300톤급 경비함 3척 등 총 8척을 총 1,650억원에 2010년 11월까지 인도하는 조건으로 인도하는 조건으로 신조 발주했다.

거북선2호 선박투자회사는 일반공모를 통해 약 137억원, 대출금 1,378억원, 정부지분금 247억원

등으로 함정건조 대금을 마련할 계획이다.

거북선3호 선박투자회사도 지난해 12월 14일 해양수산부에서 승인을 받았으며 현대중공업에 해양경찰청의 3,000톤급 신형 대형경비함정 1척을 604억5,000만원에 2010년 11월에 인도하는 조건으로 신조 발주했다.

거북선3호선박투자회사는 일반공모를 통해 마련한 약 60억원과 대출금 600억원으로 함정건조 대금을 마련하게 된다.

거북선2-3호 선박투자회사는 함정 인도 후 해양경찰청으로부터 지급받는 대금을 재원으로 투자자들에게 원금과 수입금을 지급하게 되는데 수입분배금은 수입분배기준일 현재의 주주명부에 등재된 주주 또는 등록질권자에게 지급하며 수입분배기준일은 4월9일로부터 매 3개월이다.

국토해양부 제2회 장보고 대상 수상자로 경상북도 선정

국토해양부는 최근 실시된 '제2회 장보고 대상' 최종심사에서 9명의 예비후보 중 경상북도가 장보고대상 수상자로 선정되었다고 밝혔다.

경상북도는 동해를 관광레저공간으로 조성하고, 해양포럼 등 해양관련 학술연구 활동 활성화의 기틀을 마련하는 등 해양문화 분야에서 탁월한 공적이 있는 것이 높게 평가되었으며, 향후 이 분야 성장을 주도할 가능성 역시 참작되었다고 국토해양부는 설명했다.

장보고대상 수상자는 대통령상과 1,500만원의 상금 외에도 명실공히 해양분야를 대표하는 인재라는 명예를 얻게 된다. 최종심사결과 장보고대상과 아울러 △국무총리상을 수상하는 장보고 본상에는 이판목(해양연구원 해양탐사장비연구사업단 단장) △국토해양부장관상을 수상하는 장보고상에는 김용삼(월간조선 전략기획실장), 채길웅(고대항해탐험연구소 소장), 안산시, 조명래(한국해양구조단 단장), (주)영진공사, 조재우(소금박물관장), 김철곤(한국무역협회 이사)가 수상자로 선정되었다.

국토해양부 관계자는 심사과정에서 공적이 우수한 후보들간에 우열을 가리기 힘들었으며, 심사위원들이 독창성과 성장가능성 등 장보고 대사의 정신을 충분히 드러낼 수 있는 후보인지 여부에 중점을 두고 심사했다고 밝혔다.

중앙해양안전심판원 해운선사대표 초청 간담회

해양안전 위한 심판원의 역할과 발전방안 협의



중앙해양안전심판원(원장 이인수)은 4월16일 새로 이전한 순화동 청사 회의실에서 주요 해운선사대표들을 초청하여 간담회를 개최했다.

실용정부와 국토해양부 출범에 따른 국정철학을 공유하고 현장중심의 심판행정을 구현하기 위한 이번 간담회에는 현대상선, 한진해운, SK해운 등 14개 주요 해운선사 관계자들이 참석하였으며, 심판원의 그동안 주요 성과와 앞으로 추진할 과제를 설명하고 해양안전을 위한 심판원의 역할과 발전 방안에 대한 토론과 의견을 경청하는 순서로 진행되었다.

이 날 참석자들은 그동안 경직되고 무거운 분위기의 기관으로 생각됐던 해양안전심판원에서 현장의 목소리를 듣고 정책에 반영하고자 하는 열린 행정을 보여주는 것에 대해 감사의 뜻을 전하면

서, '외국에서 발생한 해양사고의 국적선박과 선원 보호방안', '선원 자질 향상과 해양사고방지를 위한 해기사 임금체계 개선방안', '해양안전 정책 반영을 위한 권고 강화 방안' 등 해양안전 분야의 현실과 문제점을 지적하고, 일선 해운선사로서 해양사고 방지를 위한 협력을 다짐했다.

한편, 이인수 원장은 이날 간담회를 마치는 자리에서 해양사고 방지를 위한 가장 효과적인 방법인 선원에 대한 투자를 당부하고, 앞으로 국내 선박과 선원 보호는 물론, 정확한 조사와 심판을 통해 공신력 있는 해양안전심판원이 될 수 있도록 최선의 노력을 다할 것과, 다양한 현장의 목소리를 직접 듣고 정책에 반영할 수 있는 자리를 자주 마련할 것을 약속하였다.



수출입은행, 세계최대 컨테이너선 4척 맞춤형 금융지원

5억1,200만달러 SF방식으로 지원, 대우 4척, 삼성 3척

한국수출입은행이 세계 최대 컨테이너선 수출에 맞춤형 금융(Structured Finance)을 지원한다.

수출입은행은 4월18일 대우조선해양 등 국내 조선사들이 세계 굴지의 컨테이너선사인 프랑스 CMA-CGM에 수출하는 초대형 컨테이너선 7척에 대해 5억1,200만달러를 지원한다고 밝혔다.

이번에 수출되는 선박은 대우조선해양이 건조하는 1만3,300TEU급 극초대형 컨테이너선 4척, 삼성중공업이 건조하는 8,500TEU급 초대형 컨테이너선 3척 등 총 7척으로 척당 선가가 1억 7,000만 달러에 이르는 초고가이다.

특히 1만3,300TEU급 선박은 이제까지 건조된 적이 없는 세계 조선 역사상 최대 크기 선박으로, 국내 조선산업이 세계 최고의 경쟁력을 갖추고 있음을 입증하고 있다.

수출입은행은 이번에 선박을 발주한 CMA-CGM에 대출 3억742만달러, 대외채무보증 2억

495만달러를 맞춤형 금융 방식으로 제공한다.

선박에 대해 가속감가상각을 허용하는 프랑스의 세제를 활용해 선주가 가장 유리한 조건에서 선박을 구입할 수 있도록 최적의 금융 솔루션을 제공, 우리 조선사들이 부가가치가 높은 선박을 수출할 수 있도록 지원했다.

수출입은행은 지난 2002년부터 국내 조선사가 신규로 건조한 선박을 수입하는 해외 해운사나 특수목적법인(SPC)에 계약금액의 80% 범위 내에서 맞춤형 금융을 제공하고 있다.

수출입은행 관계자는 “우리 조선산업이 세계 최고의 경쟁력을 유지할 수 있도록 발주국의 세계 특성과 최첨단 금융기법을 활용한 금융지원을 더욱 확대할 것”이라고 밝혔다.



유엔 안전보장이사회 소말리아 해적소탕위한 결의안 추진

유조선에 대한 로켓공격 등 세계경제 위협하는 수준

유엔이 최근들어 선박 승무원들에 대한 인질과 동향선박에 대한 무차별적인 공격으로 세계경제에 위협을 가하고 있는 소말리아 해적과의 전쟁에 나섰다.

안전보장이사회(안보리) 상임이사국인 미국과 프랑스가 소말리아 해적 소탕 결의안을 추진하고 있다고 AP통신이 4월22일 보도했다.

결의안 초안의 핵심은 해적선으로 인정되면 어느 나라 배든 사전 승인 없이도 해당국 영해로 들어가 이들을 붙잡을 수 있도록 하자라는 것이다. 지금까지 공해상에서 해적선을 발견해 뒤쫓아가도 해적선이 다른 나라 영해로 도주하면 국제법상 추격할 수 없었다. 이 결의안이 나오게 된 것은 올 들어 소말리아 해적들이 더욱 날뛰고 있기 때문이다. 금년 1-3월 이 지역에서 발생한 해적들의 공격은 49건에 달했다. 지난해 같은 기간에 비해 20% 증가한 숫자다.

최근에는 더욱 기승을 부려 4월21일에는 소말리아 인근 아덴 만에서 일본 유조선을 공격했다. 이 사실이 알려지자 국제유가가 급등해 한때 사상 최고 기록인 배럴당 117달러까지 치솟기도 했다.

이와 관련하여 일본선사인 NYK는 4월21일 오전 10시10분경(일본 시간, 현지시간 오전 4시10분 경) 예멘 공화국 에덴만 인근해상 약 440km에서 자사의 26만DWT급 대형유조선 Takayama호가 소형 괴선박 1척으로부터 로켓공격을 당했다고 이날 밝혔다.

Takayama는 지난 4월4일 오전 2시 40분(일본

시간)에 울산항을 출항해 사우디아라비아 양브항으로 향해 항행중이었다고 한다. 이 선박에는 일 본인 7명, 필리핀인 16명, 합계 23명(선장 포함)이 승선하고 있었지만, 다행히 인명피해는 없었다.

이와관련, 일본 교토통신은 정체 불명의 소형선박에서 유조선 선수부로 로켓이 발사됐으며, 이로 인해 연료유가 누출돼 수백 갤런의 기름이 누출됐다고 보도했다. 나중에 확인된 바로는 유조선 선체에 1인치 크기의 파공이 생긴 것으로 알려졌다.

전날인 4월20일에는 스페인 참치어선을 박격포로 위협한 뒤 납치했다. 이달 초에는 프랑스 국적의 요트가 끌려갔다.

이처럼 해적에 의한 피해가 세계 경제에까지 영향을 줄 정도로 심각해지자 미국과 프랑스가 나서게 된 것이다.

이번 결의안은 별 이견 없이 통과될 것으로 예상된다. 그러나 안보리에서 가결하려면 회원국들의 의견 수렴 절차를 거쳐야 하므로 최종 처리까지는 2-3주가량 걸릴 전망이다.

한국 선원들도 소말리아 해적 때문에 많은 피해를 봤다. 지난해 10월에는 일본 화학물질 운반선 골든노리호에 탔던 한국 선원 2명이 동료 20여명과 함께 해적들에게 붙잡혔다. 해적들은 몸값 100만 달러(약 10억원)를 요구하며 골든노리호를 억류하고 있다가 2개월 만인 12월 선원들을 놔둔 채 배에서 철수했다. 지난해 5월에도 원양어선 마부노 1·2호에 탔던 한국 선원 4명이 납치됐다가 6개월 만에 풀려났다.



브라질-중국간 케이프사이즈 용선료 1일당 22만달러 돌파 여름철로 접어들면 1일당 25만달러에 달할 것으로 전망

철광원료 수송선인 케이프사이즈 벌크선의 용선료가 연일 급등하고 있다. 4월 중순부터 상승세를 보이고 있는 케이프사이즈 벌크선의 용선료는 브라질산 철광석의 수출이 증가하면서 대서양 수역에서 선박 확보 경쟁이 가열됨에 따라 브라질-중국간의 용선료는 금년들어 최고치인 1일당 22만달러를 돌파한 것으로 알려지고 있다.

특히, 일본선사인 MOL 관계자는 여름철로 접어들면서 과거 최고치인 1일당 25만달러 경신도 가능할 것으로 전망하고 있다.

4월24일자 런던 시장에 의하면, 케이프사이즈의 주요 4 항로 평균 용선료는 전일대비 1만1,616달러 오른 16만2,556달러로 보고되는 등 1일간의 상승폭도 금년들어 최고수준을 기록했다. 파나마스(panamax)도 1,020달러 오른 7만4,693달러, 핸디막스도 1,380달러 오른 5만5,164달러를 각각 기록했으며, 이같은 상승세는 5월들어서도 지속되고 있다.

부정기선 시황을 견인하고 있는 것은 철강원료 수송선박인 케이프사이즈 벌크선(17만-18만 DWT급)으로 브라질산 철광석의 아시아지역 수출이 본격화되고 있어, 대서양수역에서의 케이프 사이즈 확보를 위한 경쟁이 가열되고 있다.

브라질의 주요 선적항인 폰타 · 데 · 마테이라항을 위한 배선은 아시아지역 기준으로 원거리이기 때문에 선사들은 통상적으로 유럽지역에서 석탄을 수송한 뒤 케이프사이즈 벌크선을 배선한다. 그러나, 유럽지역에서 선적을 위해 대기하는 선박수에 비해 화물수요가 크게 웃돌고 있어 용선료가

급등하고 있는 것으로 분석되고 있다.

시장 관계자에 의하면, 현재 브라질-중국간 철광석의 해상운임은 1톤당 83-84달러로 상승했으며, 18만DWT의 케이프 사이즈를 배선했을 경우, 1일당 용선료는 22만달러 전후로 환산이 된다는 것이다.

브라질-중국간은 케이프사이즈의 배선 패턴 중에서도 가장 항해거리가 길고, 원료수송의 수요동향을 대표하는 지수로 평가되고 있다. 지난해 11월에 과거 최고치인 1일당 25만달러에 이르렀던 케이프사이즈 벌크선의 용선료가 중국의 철광석 수입량이 증가하고 있는 것을 배경으로 금년에는 1일당 30만달러 돌파도 가능할 것이라는 전망이 일본 해운업계에서 나오고 있는 상황이다.



IMO, 선박대기오염 방지 MARPOL 부속서 수정안 승인

황산화물질 배출상한선 2012년1월부터 3.5%로 저감

기후변화 방지를 위한 온실가스 저감이 국제사회 화두로 떠오르는 가운데 지난 4월4일 런던에서 폐막된 제 57차 IMO 해양환경보호위원회(MPEC)에서 국제해양오염방지협약(MARPOL) 부속서 VI 수정(안)이 승인됨에 따라 해운부문에서도 선박 대기오염 방지를 위한 구체적인 일정이 마련됐다.

수정안은 오는 10월에 열리는 제58차 해양환경 보호위원회에서 최종 채택될 예정이며 100개 이상 국가에서 적용될 것으로 예상된다.

선박의 황산화물질 배출 감축을 위해 배출 상한선을 현재의 4.5%에서 2012년 1월부터 3.5%로 감소시키고 2018년에 이행가능성을 검토하는 조건으로 오는 2020년까지 0.5%에서 1.0%로 감소시키고 2015년 1월까지 0.5%로 감소시켜야 한다.

또 엔진에서 배출되는 질산화물질 감축과 관련하여 2016년 1월이후 건조되는 선박에 대해 질산화물질 배출량이 3.4g/kwh 이하인 'TIRE-III' 엔진의 장착을 의무화하도록 했다.

MPEC는 온실가스 저감을 위해 IMO 규제의 기본적인 틀을 마련했는데, 그 내용은 실효성있는 온실가스배출 감소 대책 마련, 모든 국가에 대한 구속력있고 동등한 적용, 경쟁 왜곡의 최소화, 글로벌 무역과 성장을 저해하지 않는 지속 가능한 환경 개선, 목표에 기초한 접근방식, 해운산업의 기술개발과 R&D 지원, 장려 및 촉진, 에너지 효율화를 위한 선도적인 기술 수용, 실질적이고 명쾌하며 시행이 용이한 기술을 수용하는 것 등이다.

MARPOL 부속서 VI가 발효되면 해운회사들은

지금보다 배출가스가 저감되는 연료를 사용해야 하므로 현재보다 50%이상의 연료비 상승이 예상되며 조선산업 역시 친환경 선박 건조 기술개발이 향후 선박수주의 중요한 경쟁요인으로 작용할 것으로 예상된다.

중국항만 컨테이너량 1억TEU 넘어

중국 전체항만의 컨테이너화물 처리량이 최초로 1억TEU를 돌파한 것으로 나타났다.

중국 교통 운수부가 정리한 2007년(1-12달) 전항만 컨테이너취급량은 전년대비 22% 증가한 약 1억 1,400만TEU로 처음으로 1억TEU를 넘어섰다.

이 중 주요 연해항(외항)은 22% 증가한 1억500만TEU를 기록했으며, 주요 하천항(연안)은 25% 증가한 974만TEU를 기록했다. 연간 100만TEU 이상을 처리하는 항만은 16개항으로 전년도 14개항에서 2개항이 늘었다.

특히, 지난해 세계 컨테이너항만의 랭킹에서도 상하이항이 홍콩을 제쳐 2위로 등극하는 등 지속적으로 증가하고 있는 화물량을 반영하여 중국 항만의 성장세가 두드러지고 있다.

지난해 중국의 항만별 컨테이너취급량을 보면 △상하이항이 전년대비 20% 증가한 2,615만TEU로 1위를 차지했으며, 이어 △심천항이 14% 증가한 2,110만TEU △칭도항이 23% 증가한 946만TEU △영파-후니아마항이 32% 증가한 943만TEU △광저우항이 39% 증가한 926만TEU 등으로 각각 집계됐다.



LA/LB항 대기오염 방지 연료변경 인센티브 도입 검토

오는 7월1일에 개최되는 워크샵에서 확정 발표할 예정



LA/LB 항만 당국은 항만내 대기 질 개선을 위해 일정 조건을 충족하는 선박에 대하여 인센티브를 부여하는 방안을 검토중이라고 발표했다.

4월9일 롱비치에서 열린 워크샵에서 양 항만의 환경관리 담당자들은 이같이 밝히면서, 자세한 내용은 7월1일에 개최되는 워크샵에서 확정 발표할 예정이라고 밝혔다.

롱비치항의 환경전문위원인 Tomley는 연료변경 인센티브제도는 지난 3월 양항 당국에 의해 승인되었으며, 현재는 Clean Air Action Plan에서 설정된 청정연료 사용목표에 얼마나 적합한가를 검토중이라고 설명하였다.

연료변경 인센티브제의 목적은 항만을 입출항하는 선박에 대하여 보다 청정한 연료를 사용하도록 만드는 것으로, 항만당국은 선박연료인 병커유의 가격과 선박용 경유(MGO)의 가격차이 즉 비

용손실을 선사에게 보상하게 된다.

연료변경인센티브의 혜택을 받기 위해서는 다음과 같은 두 가지의 전제조건을 충족시켜야 한다. 첫째, 양항에 입출항 하는 선박이 캘리포니아의 대기자원위원회(ARB) 규제에 맞게 MGO를 보조엔진에서도 사용해야 하며, 둘째, 항만으로부터 40해리 내에서는 12노트 속도로 운항해야 한다.

동제도의 혜택을 받기 위해서는 LA/LB항을 입출항하는 선주들이 5월 이후 등록을 해야 하는데, 항만당국이 보상가치를 평가할 수 있도록 연료 사용기록, 영수증 등 회계시 필요한 자료 등 상세 자료를 항만당국에 제출해야 한다.

동제도 시행으로 인하여 LB항은 990만달러, LA 항은 860만달러가 소요될 것으로 추정되고 있다.

일본 대형3사 올해 실적 엔고와 유가급등으로 둔화예상

MOL의 세전순익은 3% 증가한 3,100억엔에 그칠 전망



지난해 사상 최대 실적을 기록한 일본 해운업체가 엔 강세와 유가 상승으로 인해 급격한 실적 둔화 양상을 경험할 수 있다는 우려가 제기되고 있다.

니혼게이자이신문(日本經濟新聞)은 최근 일본 3대 해운사들이 지난 회계연도에는 높은 운임을 부과하는 것이 가능했기 때문에 최대 실적을 누릴 수 있었지만, 올해는 세전순익 증가율이 낮은 한 자리 수에 그칠 것으로 보인다고 전했다.

이 신문에 따르면, MOL은 세전순익이 3% 증가한 3,100억엔으로, NYK는 5% 늘어난 2,100억엔, 그리고 K-Line은 2% 늘어난 1,300억엔 정도를 각각 예상하고 있다.

NYK의 경우 항공운송에서 발생한 손실이 100억엔 약간 넘는 정도로 줄어들 것으로 기대되지만, 해상운송 영업의 수익은 줄어들 것으로 전망했다.

지난 2007 회계연도에는 철강석 및 석

탄 등을 운반하는 벌크선 운임이 크게 오른 덕분에 MOL의 순익은 60%, NYK는 80%, 그리고 K-Line의 경우 무려 100% 증가율을 기록한 것으로 분석되고 있다.

발틱건화물지수는 올들어 저점에서 거의 40%나 급등하는 등 벌크선 운임은 여전히 양호한 편이다.

MOL은 올해 매출액이 4% 늘어나며 2조엔을 넘어설 것으로 보고 있고, NYK는 5% 증가한 2.7조엔을 예상하고 있다.

수입이 대부분 달러화로 이루어지기 때문에, 엔화 강세는 순익을 잠식하는 역할을 하게된다. 엔/달러 100엔을 상정할 경우 MOL은 순익이 600억엔, NYK는 400억엔, 그리고 K-Line은 200억엔 약간 못미치는 정도로 줄어들게 된다.

국제유가 상승으로 인한 연간 투입비용 증가 규모는 각사당 약 200억~300억엔에 이를 것으로 전망되고 있다고 니혼게이자이신문은 전했다.

