



항만적체 문제도 선박운항 지연 탓으로 믿어

세계 주요화주들 해운에 대한 이해증진 시급

대형화주들도 항만적체로 인한 화물수송 지연이 선박운항 지연에 따른 것으로 잘못 인식하고 있는 등 해운에 대한 이해가 부족한 것으로 나타났다.

특히, 이들 화주들은 지난해 세계해운업계의 주요 이슈로 부각됐던 미국 서부 항만과 유럽 주요 항만의 적체가 터미널 게이트의 운영상 문제 보다는 선박의 운항에 따른 문제점 때문에 일어났다고 믿고 있는 것으로 나타나 화주들의 인식개선을 위한 선사들의 노력이 시급한 것으로 지적되고 있다.

이같은 사실은 세계적인 정기선 해운전문지인 컨테이너라이제이션 인터내셔널(Containerisation International : CI)이 최근 화주를 대상으로 한 설문조사에서 드러났는데, 화주들은 설문조사에서 2004년 이후 가장 심각한 적체 현상을 보인 항만으로 미국 서안의 LA/LB 항만을 들었으며, 그 다음으로는 로테르담과 남아공의 더반(Durban), 앤트워프 등 이라고 답변했다.

이 설문조사에는 미국의 자동차 메이커인 포드와 유니레버, 로디아(Rhodia), 필립스, 레고, 네슬

레, 러버메이드(Rubbermaid) 등 유명 브랜드 업체를 비롯해 세계 주요 화주들이 포함되어 있다.

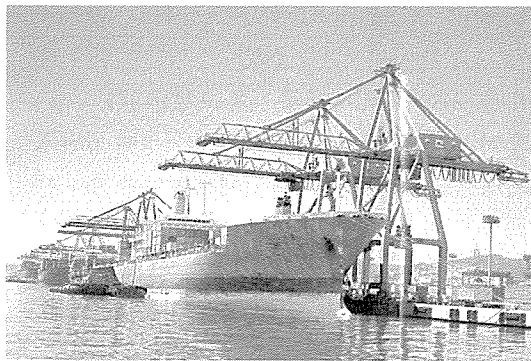
설문조사에서 CI는 지난해 항만적체 당시 화물지체 원인을 두 가지, 즉 선박입항 지체와 터미널 게이트 정체로 나누어 질의한 결과, 전체적으로 응답 화주의 53%가 선박운항문제에 기인하여 화물운송이 지체되었다고 믿고 있으며, 나머지는 47%는 터미널 게이트에서의 정체 문제 때문이라고 대답했다.

또한 화주들은 선박 운항에 따른 문제점으로 인해 가장 심각하게 적체 현상을 보인 항만으로 화주들은 미국 LA/LB 항만과 로테르담 항만을 지적했으며, 앤트워프 항만은 이 요인과 터미널 게이트의 지체가 결합되어 체증이 발생한 것으로 이해하고 있는 것으로 나타났다. 이에 반해 더반 항만의 경우는 터미널 게이트에서의 정체가 주요 적체 요인으로 작용했다고 응답했다.

화주들의 이러한 인식은 선사들이 선박운항으로 인한 지체가 발생했을 때, 화주들에게 충분한 정보를 제공하지 않고 있는데 따른 것으로 분석됐다.

선사들은 일반적으로 화물이 목적지 컨테이너 야드에 도착한 다음이나 지체된 선박이 화물을 선적한 후에 지체 통보를 하기 때문에 화주가 다른 선사를 대체하는데도 문제자 있었던 것으로 인식하고 있었다.

그리고, 이 설문에 응답한 거의 대부분의 화주들은 선사들이 이용하는 항만 터미널 내에서의 화물관리에 대해서는 선사도 책임이 있다고 인식하고 있으나, 대부분의 선사들은 이에 대해 책임의



식을 갖고 있지 않다고 주장했다.

한편, 터미널 운영업자들은 컨테이너를 하역한 이후 내륙을 연계하는 운송정보가 없어 야드에서 컨테이너를 관리하는데 어려움이 있다고 밝혔는데, 이같은 문제점을 해결하기 위해 선사보다는 주로 수입업자에게 직접 정보를 구하는 것으로 나타났다.

선사들이 터미널 운영업체에게 내륙 운송업자에 대한 정보를 신속하게 제공하지 못하는 것은 중간에서 활동하고 있는 물류 에이전트들이 충분히 역할을 하지 못하기 때문인 것으로 지적됐다.

더구나 이 설문결과를 보면, 화주들은 화물정체 상황에 대비하기 위해 화물의 위치 정보를 제

공하는 업체를 선호하는 것으로 나타났는데, 이러한 화주들의 선호도를 고려할 때, 향후 화물유치 경쟁에서 우위를 선점하기 위해서는 화물에 대한 위치정보를 정확하게 제공하는 것이 무엇보다 중요한 것으로 분석됐다.

이밖에도 화주는 화물운송과 관련하여 선사와 계약을 하고, 선사는 터미널 운영업체를 선정하여 화물을 하역하는 것이 일반적이지만, 화주들의 요구를 고려할 경우 선사는 항만 터미널에서의 화물운송에도 관심을 가져야 하며, 정보통신 시스템을 구축할 때는 화주나 수입업자가 정보를 공유할 수 있는 방안을 마련하는 것도 바람직한 것으로 지적됐다.

LPG선 시황 상승, 용선료 올 상반기 2배 수준 원유가 급등에 따른 대체연료로서 수요폭증

액화석유가스(LPG : Liquefied Petroleum Gas) 탱커의 용선료의 고가행진이 지속되고 있다.

미국 남부를 덮친 허리케인 피해 이후 해운회사가 선물로 LPG 탱커를 수배하는 경향이 강하기 때문이다. 영국의 대형 브로커사에 의하면, 최근 탱크용량 8만 입방미터형 대형선(VLGC)의 정기 용선료(1년)는 월간 기준으로 132만달러로 금년 상반기에 비해 2배 가량 상승했다.

LPG는 주로 가정용 프로판이나 석유화학제품의 원료에 사용되는 석유계 가스이다. 조제 가솔린(나프타)의 대체 원료로서 북미에서의 수입이 급증하고 있다. 세계적으로 수급 불균형이 심화되면서 운임이 급격히 상승, 중동-일본간의 운임은 과거 최고 수준인 톤당 60달러에 달하기도 했다.

운임은 11월 중순에 1톤당 47달러까지 하락했지만, 선복의 수급 밸런스를 나타내는 용선료는 여전히 고가를 유지하고 있다. 이는 겨울철에 접어들면서 난방용 등에서 LPG 수요가 급증하고 있는데다 일부 해운회사가 선복 운용을 중기적으로 억제하는 움직임이 강하기 때문이다.

이와함께 원유가격 급등의 영향으로 석유화학 공장 전용의 나프타가 상승해 대체 원료로서 LPG 수요가 높아지고 있는 것도 운임상승에 기여하고 있다.

사우디아라비아 국영석유의 사우디 아람코(Aramco)사는 이번엔 11월 적재분 LPG 대일 수출가격을 전월대비 30달러 인상한 톤당 535달러(FOB, 본선인도)로 계약한다는 방침을 발표했다.