



# 아시아-북미항 정기항로 수요증가로 호조 예상 2008년까지 수요가 공급을 초과할 것으로 분석

아시아에서 북미지역으로 나가는 정기항로의 상황이 수요의 지속적인 증가로 호조를 보일 것으로 전망되고 있다.

일본선사인 MOL의 시황정보에 따르면, 올해 아시아발 북미항 컨테이너물동량은 1,572만TEU를 기록해 선박공급량인 1,560만TEU를 초과하여 소석률이 100.7%를 기록할 것으로 예상했다.

그리고 2007년에는 선박공급량이 1,743만TEU에 달해 컨테이너물동량 1,727만TEU를 약간 넘어 소석률은 99.1%를 기록할 것으로 전망했다.

그러나 2008년에 다시 컨테이너 물동량 증가가 선박 수요를 앞설 것으로 내다봤다.

2008년 컨테이너물동량은 1,948만TEU에 달하는 반면, 선박공급량은 1,872만TEU에 그쳐 소석률은 104%에 달할 것으로 전망됐다.

특히, MOL은 아시아발 북미항의 경우 2006년 컨테이너물동량은 12.2% 증가하는데 반해 공급량은 10.4% 증가에 그칠 것으로 진단했다. 하지만 2007년에는 공급증가율(11.7%)이 물동량 증가율(9.9%)을 상회할 것으로 전망했다.

이같은 공급초과 현상은 2008년에 가서 크게 개선될 것으로 예상했다. 2008년에는 물동량 증가율(12.8%)이 선박공급량 증가율(7.4%)을 크게 상회할 것으로 내다봤다.

결국 컨테이너운임은 올해 현재 상태 유지 내지는 약간 상승한 후 2007년에 가서 미미한 조정이 있을 후 2008년부터는 다시 상승할 가능성이 높을 것으로 전망되고 있다.

이와함께 2009년 납기의 컨테이너선 신조선 인도 물량은 2006년, 2007년 및 2008년에 비해 낮은 수준이다. 현재 한국, 일본 및 중국의 조선소들은 2009년 납기가 거의 없는 상태이며 2010년 납기의 영업을 진행중이다.

따라서 아시아-북미항 컨테이너운임은 2008년부터 상승하기 시작해 2009년에도 지속적인 상승이 가능할 것으로 분석되고 있다.

MOL은 아시아-북미항과는 달리 북미발 아시아항 운임은 회복이 어려울 것으로 전망했다. 이항로의 경우 2006년 물동량 증가율은 4.0%에 그칠 것으로 예상되는데 반해 선박공급 증가율은 11.9%에 달할 것으로 추정했다.

그리고 2007년과 2008년에도 물동량 증가율은 5.8%에 그치는데 비해 선박공급 증가율은 각각 10.9%와 7.0%에 달해 시황침체가 지속될 것으로 분석했다.

사실상, 금년 1월부터 5월까지 아시아에서 북미지역으로 수출된 컨테이너화물은 모두 521만 1,080TEU로 전년동기의 457만8,508TEU에 비해 13.8% 증가했다.

이에 비해 이 기간중 북미지역에서 아시아지역으로 나간 컨테이너화물은 191만7,416TEU로 지난해 같은 기간의 179만6,733TEU에 비해 6.7% 증가에 그친 것으로 집계됐다.

한편, MOL은 아시아발 유럽항로의 경우는 선박수급이 견조한 양상을 유지하지만, 유럽발 아시아항로는 선박공급 증가율이 물동량 증가율을 크게 상회할 것으로 전망했다.

2006년 아시아발 유럽항로의 컨테이너물동량은 2006년에 14.3% 증가하는데 비해 선박공급량은 15.1% 증가, 공급이 수요를 다소 초과할 것으로 추산했다. 그러나, 2007년에는 물동량 증가율은 14.6%에 달하는데 비해 선박공급 증가율은 13.7%를 기록, 수요가 공급을 초과할 것으로 분석했다.

그리고, 2008년에는 물동량 증가율이 12.3%를

기록할 것으로 예측되는데 반해 선박공급 증가율은 9.9%에 그쳐 선박수급이 크게 개선될 것으로 진단했다.

이와는 달리 유럽발 아시아항은 물동량 증가율이 2006년 5.3%, 2007년 6.8%, 2008년 6.5% 등으로 부진한데 반해 선박공급 증가율은 2006년 12.4%, 2007년 14.8%, 2008년 10.8% 등으로 선박수급이 점차 악화될 것으로 전망했다.

## 홍콩 화주협회와 터미널업체 보안료부과 합의 화주들이 직접 터미널 운영회사에 납부기로

중국이 지난 6월1일부터 항만보안료(Port Security Charges)를 부과하고 있는 가운데, 홍콩 화주협회와 터미널 운영업체들은 최근 8월15일부터 항만 보안료를 부과, 납부하기로 합의했다.

이들 양 기관은 최근 공동으로 체결한 협정에서 20피트 컨테이너에 대해서는 20홍콩달러(\$2.6), 40피트 컨테이너는 30홍콩달러(\$3.9) 씩을 선사를 거치지 않고 화주들이 직접 터미널 운영회사에 납부하기로 했다.

또 두 기관은 화주들이 납부하는 항만보안료는 2004년 7월 1일부터 국제적으로 발효된 국제선박 및 항만시설 보안 규칙(ISPS Code)을 이행하는데 전액 사용하기로 하고, 항만보안료를 납부한 날로부터 18개월이 지나면 구체적인 비용 사용내역을 검토할 수 있도록 했다.

이같은 협정을 체결하면서 터미널 운영업체들은 홍콩 화주 협회에 행정비용 명목으로 컨테이너당 2 홍콩 달러(\$0.26)를 돌려주기로 하는 한편, 화주들이 쿠폰을 사서 항만 보안료를 납부하거나

트레이드 링크와 같은 전자상거래를 이용하는 경우에는 2 홍콩 달러를 깎아 주는 인센티브제도도 도입했다.

홍콩에는 현재 모던터미널 등 모두 5개의 터미널 운영업체가 있는데, 이들 업체들은 연간 3,140만 달러에 달하는 항만 보안료를 거둬들일 수 있을 것으로 추산되고 있다.

홍콩의 경우 2005년에 컨테이너 2,240만TEU를 처리했는데, 공컨테이너와 환적화물에 대해서는 항만 보안료가 부과되지 않는다.

홍콩 항만에서 화주들과 터미널 운영업체들이 합의를 통해 항만 보안료 부과 문제를 해결한 것은 그동안 이 비용의 징수를 둘러싸고 제기됐던 의구심을 해소했다는데 큰 의미가 있는 것으로 지적되고 있다.

화주들은 항만보안료를 납부해야 한다는 점에 대해서는 공감하고 있었으나 징수한 금액 전액이 보안 장비를 설치하고, 운영하는 비용으로 들어가는지 확인할 수 있는 제도적 장치가 필요하다고 강조해 왔다.