



올들어 아시아-유럽간 컨테이너물동량 크게 증가

금년 1-7월중 유럽향 332만TEU로 13% 증가

올들어 아시아에서 유럽으로 수출되는 컨테이너물동량이 크게 증가한 것으로 나타났다.

올들어 지난 7월까지 아시아에서 유럽으로 수출된 컨테이너화물 가운데 구주운임동맹(FEFC) 회원선사들이 수송한 물량은 332만TEU로 전년도 같은 기간에 비해 13% 증가했다.

발송지별로는, 지중해가 24%증가의 90만TEU로 높은 성장세를 기록했으며, 북유럽도 9%증가한 242만TEU를 기록했다.

북유럽지역으로 수출된 컨테이너물동량의 선적지별 증감현황을 보면, 중국이 19% 증가한 127만TEU로 전체의 53%를 차지했으며, 홍콩의 22만9,000TEU를 합한 시장점유율은 62%에 달하고 있다.

이어 한국은 5% 증가한 9만TEU로 지속적인

성장세를 유지하고 있으나, 대만은 4% 감소한 9만TEU, 필리핀은 25% 감소한 2만TEU 등으로 각각 집계됐다.

지중해항의 경우는 중국 선적이 39% 증가한 51만TEU를 기록했으며, 한국은 6% 증가한 8만2,000TEU, 일본은 4% 증가한 7만9,000TEU를 기록했다.

최근 유럽서항은 피크시즌에 들어가 만선상태가 계속되어 순조로운 화물의 이동을 보이고 있다. 아시아발 유럽서항은 금년 1월, 4월, 7월에 각각 운임인상을 실시한데 이어 10월에도 금년 4번째의 운임인상을 단행했다.

하지만, 계절별로 선복수급의 타이밍과 맞지 않아 운임인상이 충분히 실세운임에 반영되지는 않고 있는 것으로 전해지고 있다.

TSA 가입선사, 내륙연료유 할증료 도입 재연기

내년 SC 개정시에 새로운 요금으로 도입 추진

태평양항로안정화협정(TSA : Transpacific Stabilization Agreement) 가입선사들은 10월1일로 연기했던 일본 발 화물 대상 내륙연료유 할증료의 도입을 내년 1월로 재연기한다고 밝혔다.

TSA는 지난 7월, 8월15일 유류할증료 도입을 발표했지만, 주지기간이 고작 1개월 전으로 짧은 데다가 서비스계약(SC : Service Contract) 체결시 상정했던 비용 이외의 할증료가 도입되기 때문에 하주들이 강력하게 반발, 각 선사는 10월까지 도입을 연기하고 있었다. 이번 내년 1월로의 재연장으로 금년내 도입은 사실상 보류되었다.

이들 선사들은 금년 중에 화주를 대상으로 내륙연료유할증료의 개념을 충분히 설명하여, 내년 SC 개정시에 새로운 요금으로의 도입을 추진하고 있다.

TSA가 유류할증료를 도입키로 한 것은 원유가격의 상승으로 미국의 디젤연료 가격이 큰폭으로 상승, 내륙운송을 담당하는 철도회사나 트럭회사는 비용상승분을 커버하기 위해 내륙연료유할증료를 인상했다.

그 때문에 선사측의 내륙운송비용이 큰폭으로 상승, 선사측 수익에 압박을 가함에 따라 TSA는 비용 상승분의 일부 부담을 화주에게 요구하기 위해 8월15일 발효의 유류할증료 도입을 발표했다.