

아시아발 구주 및 미주항로 물량증가세 호조

당초 예상과는 달리 소식을 90% 수준 유지

아시아에서 구주 및 미주지역으로 나가는 컨테이너물량 증가세가 예상외로 호조를 보임에 따라 이 항로에 취항중인 대부분의 선사들의 90% 초반대의 소식을 유지하고 있다.

외신에 따르면, 기간항로의 컨테이너운임은 작년말 유럽항로의 급격한 운임하락을 계기로 전반적인 시장분위기가 비관적이었으나, 금년초 이후부터는 예상외로 물동량 증가세가 두드러지면서 서서히 회복되는 양상을 보이고 있다.

최근 아시아-미주 및 구주 등 원양정기선 해운 시황은 작년동기에 비하면 크게 하락한 것이지만, 작년 하반기 대부분의 시황예측기관들이 올해 신조 대형컨테이너선의 과잉공급으로 운임이 대폭 하락하여 불황의 골이 깊을 것으로 전망했던 점을 감안할 때, 시장상황이 크게 호전된 것으로 분석되고 있다.

아시아발 유럽행(유럽서향) 해상 컨테이너운임이 하락한 것은 지난해 11월부터이다. 지난해 10월 초순에 중국이 국경절을 맞아 1주일간 휴일에 들어가면서 물동량 증가세가 급격히 둔화했으며, 이러한 여파가 운임의 급격한 하락으로 이어졌다는 것이다.

사실상 지난해 9월을 전후하여 발표된 시황예측 전문가들의 2006년 시황전망은 금년부터 대형 컨테이너선의 준공러시와 대형정기선사들의 M&A 등으로 정기선시황이 크게 하락할 것으로 내다봤다. 또한, 대형선사들간의 M&A와 미주 및 구주항로의 물동량 증가세 둔화를 우려했었다.

그러나 2006년들어 원양정기항로의 시황은 당

초 예상과는 달리 호조를 보이고 있다. 특히 2월 하순부터 물동량 증가세가 두드러지면서 선사들간에 격차는 있지만 소식을 90% 수준을 유지하고 있으며, 아시아발 유럽항의 경우는 거의 만선에 가까울 정도로 뚜렷한 회복세르 나타내고 있다.

일본선사인 MOL 관계자는 "아시아발 유럽항로에서 일본에서 나가는 화물의 증가세가 더욱 두드러지고 있다"며, 지난 2월 하순이후 스페이스가 부족할 정도라고 강조했다.

통상적으로 3월이면 정기선항로의 비수기에 해당되는데도 불구하고 일본발 컨테이너화물 집회를 주당 최고치를 기록하는 선사도 나오고 있다.

이에 따라 구주운임동맹(FEFC)은 작년말 운임폭락에 따른 대응방안의 일환으로 도입을 계획하고 있던 '세프티넷'(스페이스플레드) 시행을 일단 유보한 상태이다. FEFC 관계자는 소식을 100%에 달하는 현상황에서 '세프티넷' 시행은 무의미하다고 말했다.

이같은 시황회복은 오는 5월1일 개정되는 북미항로의 장기운임계약인 서비스컨트랙트(S/C)에도 영향을 끼칠 것으로 예상되고 있다.

태평양항로 안정화협정(TSA)은 2006년도의 운임인상 가이드라인으로서 5월1일 발표를 목표로 40피트 컨테이너 1개당 150달러(내륙항 350달러, 미국 동해안·걸프항 400달러)의 상승폭을 제시하고 있다.

정기선시장의 경우 시황이 저조하면 화주들은



가능한 한 교섭을 지연시켜 운임을 깎으려는 경향이 있다. 그러나 금년은 시황상승 분위기를 감안하여 예년보다 운임계약(S/C) 갱신이 빠르게 진행되고 있는 것으로 알려졌다. 일부 화주들의 경우는 운임상승에 대비하여 S/C 갱신을 서두르고 있다.

그동안 선복수급이 느슨해진 아시아발 북미서해안남부(PSW) 항로도 3월 중순부터 중국 화남지구발 북킹이 늘면서 소석률도 상승하고 있다.

하지만, 북미항로는 연료유 가격상승에 가세하여, 철도나 트럭 등 내륙비용이 큰폭으로 상승함에 따라 이 항로 취항선사들이 어려움을 겪고 있어 운임인상이 불가피할 것으로 전망되고 있다.

한편, TSA는 최근 가입선사의 아시아발 미국 동해안 항로의 소석율이 90-95%에 달하는 등 만

선상태를 보이고 있다고 발표했다.

TSA는 금년에는 2월을 전후하여 물동량 증가세가 예년에 비해 뚜렷하고, 선적예약물량 등을 고려할 때 4월 이후에도 수급이 타이트할 것으로 분석하고 있다. 신조선의 대량준공으로 공급과잉도 우려되지만, 항만의 문제나 내륙 수송능력 부족 등으로 실제 공급량의 증가폭을 3%정도 인하는 효과가 있는 것으로 보고 있다.

TSA 알버트·A·피어스 의장은 대형선이 준공해도 기존 선복과의 교체나 파나마 운하 항행량에 제한 등으로 신조 컨테이너선의 공급량은 15% 증가한다고 하지만, 실제로는 11-12% 증가에 머물 것이라고 말했다. 따라서 최근의 신조컨테이너선의 공급과잉은 크게 우려할 만한 수준은 아니라고 강조했다.

일본공정거래위원회 외항해운 실태 조사 설문조사 결과 화주들은 운임인상에 불만

일본공정거래위원회는 외항해운의 거래실태 파악을 목적으로 작년말에 실시한 이용자·사업자 설문조사 결과를 정리, 발표했다.

이 조사결과에 따르면, 화주들은 해운동맹·항로안정화 협정에 대해 최근의 비용증가를 안이하게 화주들에게 전가하는 선사측의 자세를 비판했다. 또 화주들은 각종 할증료 등 기본운임 이외의 부가요금을 독점금지법 적용제외라는 법적 테두리로 보호하는데 대해서도 불만을 표출한 것으로 알려졌다.

이에 반해 선사들은 안정수송 체제를 유지하기 위해 독점금지법 적용제외 제도의 필요성을 주장하면서 동제도를 폐지할 경우 시장의 혼란으로 이어질 것으로 우려했다.

선사들은 금법 적용제외 제도에 대해서는 동맹의 가격설정 기능이 약해져 기능이 변화하고 있는데다 현재도 수급예측에 근거하는 정보교환에 의해 투자계획의 설정 등에 도움이 되고 있을 뿐이라고 응답했다.

하지만, 화주들은 태평양항로 안정화협정(TSA) 영향이 크고, 운송계약시 가이드라인에서 벗어나는 사례는 거의 없다며 카르텔의 폐해를 예시했다. 더구나 이들은 카르텔을 이용한 선적관련 서류의 작성·발행 수수료(다큐멘테이션피) 도입 움직임에 우려를 표명하는 한편, THC(터미널 핸들링 차지) 등의 할증료는 산출근거가 애매하고 이해하기 어렵다고 응답했다.

선사와 화주들은 중국선사들이 약 90%의 시장점유율을 보이고 있는 일-중항로에 대해서는 경쟁이 치열하고, 운임이 심하게 변동한다는데 공감한 것으로 조사됐다. 그리고 일본 항만에 관해서도 선사와 화주들이 고비용을 문제점으로 지적했다. 특히 선사측에서는 도선사와 예인선에 대해 한정된 선사 관계의 기업이 독점하고 있어 참가할 수 없다는 응답도 있었다. 이와함께 내항해운에 대한 규제완화를 요구하는 의견도 있었다.