

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.