



세계 정기선사들 북미 동안항로 잇따라 개설

내륙수송 비용 급증으로 운영비용 부담가중

최근들어 주요 정기선사들이 파나마 항로나 수에즈 운하를 경유하는 미 동안 서비스를 확대하고 있는 것으로 나타났다.

지난 6월 28일 짐(Zim Integrated Shipping Service)과 에미리트 해운(Emirate Shipping Line)이 3,000TEU급 선박 9척을 공동으로 배선, 파나마 운하를 경유하는 아시아-미국 동안서비스인 AGX를 개시하였다.

이 서비스는 짐이 7척, 에미리트가 2척을 투입하는 것으로 전해졌는데, 각각 이스라엘과 아랍에미리트가 국적인 두 독립선사 간의 전략적 제휴는 이익을 추구하는 선사들의 합리성을 보여 주는 특징적인 사례이다.

또한 지난 5월 하순 짐과 에미리트, 인도 선사인 SCI 및 CMA-CGM 산하 영국선사인 마크 앤드루스 등 4개 해운사가 수에즈 운하를 경유하는 아시아-미 동안 직항서비스인 IDX를 개설하고 6월부터 운항에 들어갔다.

이와 함께 기존의 아시아-북미동안-유럽 서비스인 ZCS에는 신규 대형선을 지속적으로 투입할 예정인데 현재 운항선박 14척 중 5,000TEU급 이상이 12척이며 올해 안에 나머지 2척도 대형선으로 교체할 예정이다.

그리고, 7월초 CKYH(COSCO, "K"-Line, Yang Ming, Hanjin) 그룹은 아시아-미 동안 서비스인 AWE-5에 찰스톤(Charleston)과 노포크(Norfolk)를 추가하는 서비스 개편을 발표하였는데, 이 항로는 상하이에서 사바나까지 이송시간이 22일인 초고속 서비스이다.

이처럼 미 동안 서비스에 대한 관심이 급증하

고 있는 이유는 최근 미 서안 서비스의 경우 초과 선복에 따른 지속적인 운임하락 압력이 작용하고 있고, 미 내륙을 경유하는 미니 랜드브리지(Mini Landbridge)와 내륙지점 복합운송(Inland Point Intermodal) 서비스의 경우 유가인상에 따른 내륙수송 비용의 급증으로 선사 운영비용에 부담을 가중 시키고 있기 때문이다.

이와함께 최근에 아시아-미 동안항 컨테이너물동량이 크게 늘면서 선복부족 현상을 빚음에 따라 이 항로 화주들이 선박확보에 애를 먹는 것도 주요인으로 작용하고 있는 것으로 분석됐다.

이에 따라 선사들은 미 동안 서비스에 대한 신규항로 개설과 기존 서비스의 확장을 적극적으로 추진하고 있는데, 화주의 입장에서도 상대적으로 운임이 저렴한 미 동안 서비스를 선호하고 있어 현재 동안을 기.중점으로 하는 태평양 항로의 소석율은 100%에 이르고 있다.

더구나, 미 동안서비스 확장이 신규항로의 개설, 기존항로에 대한 기항지 추가, 대형선 투입에 따른 수송용량의 확대, 그리고 전통적인 서비스 루트인 파나마 운하가 아닌 수에즈 운하를 경유하는 방식 등 전방위적인 방식으로 추진되고 있다.

한편, 미 동안 서비스에 대한 수요급증과 때를 같이하여 지난 6월26일 파나마 대통령과 내각은 파나마 운하확장 계획을 승인하고 의회에 제출하였는데, 의회를 통과하게 되면 90일 후 국민투표를 통해 최종 결정이 이루어지게 된다.

이 계획이 실행되면 파나마운하 동항로의 인상은 물론, 확장공사에 따른 운하의 기능저하로 선박운항에 차질을 빚을 것으로 예상되고 있다.