

# 아시아역내 정기선사, 해운환경 악화로 고전

## 선복과잉으로 인한 과당경쟁과 유가 인상 등

아시아역내에 취항중인 정기선사들이 과당경쟁과 유가 급등으로 채산성이 극도로 악화되면서 대책마련에 고심하고 있다.

KMI의 지구촌 해양수산 최근호에 따르면, 최근들어 원양항로에 취항중인 대형선사들의 잇따른 아시아역내 시장진입으로 선복과잉이 심화되면서 운임이 하락하는 데다 연료가격 상승으로 비용 상승 압력이 거세지면서 채산성이 악화되고 있다.

특히, 역내항로 취항중인 선사 대부분이 시장점유율 확대를 위해 1~2년 전부터 기항지를 확대하고 용선선박 수를 늘리는 등 경쟁적으로 공격적인 영업을 펼쳤으나, 최근 어려움이 가중되면서 일부 선사들은 용선선박을 철수시키는 등 서비스 규모를 축소하고 있는 것으로 알려졌다.

글로벌 선사들의 경우는 운항하고 있는 항로 가운데 어려운 항로가 있다면, 상황이 좀 나은 항로에서 벌어들인 수익으로 보전이 가능하나, 역내에 주력하는 선사들은 운항하고 있는 항로가 워낙 협소하기 때문에 이같은 상쇄효과를 얻지 못하고 있다.

이같은 어려움으로 실제로 우리나라의 동남아

해운과 중국의 산둥안타이 국제해운(Shandong Yantai International Marine Shipping)은 1,600TEU급 컨테이너선 6척을 투입하여 몇달 전에 개설했던 극동-인도간 익스프레스 서비스를 중지했다.

또한 동남아 해운, 흥아해운 등이 운항하고 있는 한국-말레이시아-인도네시아간 서비스도 중지된 것으로 알려졌다.

최근에는 컨테이너선 용선료가 다소 하락하고 있으나 시장에서 재대선(relet) 현상이 크게 늘고 있어 그나마 선박확보 비용 압박도 크게 줄지 않을 것으로 전망되고 있다. 이처럼 용선료는 높은 수준에서 거의 정체된 양상을 보이고 있는데 반해 운임하락과 연료비 상승 등으로 채산성을 맞추기가 갈수록 어려워지고 있다.

한편, 역내 선사들에 있어서 가장 최대 문제는 글로벌 선사들의 역내 시장 진입으로 이는 비용상승 압력을 받고 있는 역내 선사들에게 어려움을 가중시키는 주요인으로 지적되고 있다.

아시아역내 시장의 경쟁구도는 과거 역내 선사간 경쟁이었다면, 최근에는 원양항로에 취항하는 글로벌 선사와의 경쟁으로 확대되었으며, 앞으로는 이 같은 경쟁이 글로벌 선사와 역내 선사가 구축한 네트워크간 경쟁으로 그 개념이 더욱 확대될 것으로 예상된다.

따라서 역내 선사나 글로벌 선사나 역내시장에 있어서 경쟁력을 확보할 수 있는 방법은 전략적 협력을 통한 네트워크 구축을 견고히 할 수 있는가가 관건이 될 것으로 보인다.

