



세계해운업계 파나마운하 통항료 인상안에 반대 인상폭이 너무 크고, 증설비용 이용자부담 부담

세계해운업계가 파나마운하의 확장공사에 따른 통항료 인상안에 대해 크게 반발하고 있다. 파나마운하를 이용하는 선사들은 이구동성으로 인상폭이 과도할 뿐만 아니라 향후 운하확장 공사비용을 미리 이용자들에게 떠넘기는 파나마운하당국의 처사를 비난하고 있다. 다음은 파나마운하 확장에 따른 인상계획안과 세계해운업계의 반응, 그리고 운하 확장공사 후의 전망 등을 요약하여 정리한 것이다.(편집자 주)



파나마운하 통항료 인상계획 공청회에서 의견을 발표하고 있는 일본 정부 대표.

▶ 운하통항료 인상안 정식 공표

파나마운하관리청은 지난 1월25일 이사회가 승인한 통항료 인상안을 2월2일자로 공식홈페이지 (<http://www.pancanal.com/peajes/>)에 공표했다.

이번인상안은 2008년도 분과 2009년도 분을 포함하고 있는데 인상폭은 대개 10 내지 15%선이나 경우에 따라서는 17%에 이르기도 한다. 즉, 컨테이너 1 TEU당 톨비가 2월 현재 49달러에서 금년 5월

1일부로 54달러로 6달러 인상되고(금년도 인상분은 2005년 확정된 인상계획에 따름)이번 인상안대로 확정될 경우 2008년 5월부터 63달러로 9달러(17%)인상되는데 이어 2009년 5월부터도 9달러(14%)인상된 72달러가 된다. 컨테이너선 이외의 선종도 2008, 9년 2년 동안 매년 10%이상의 인상이 예고되었다. (별표 참조)

한편 파나마는 지난 10월 운하확장공사에 대한 국민투표에서 76%의 찬성을 얻어 공사비 5조원이 예상되는 확장공사를 2007년 개시하여 2014년 완

공할 예정이다. 운하가 예정대로 확장되면 12000 TEU급 컨테이너선, 15만 DWT급 벌크선이 통항가능하게 된다.

파나마운하관리청은 이번 인상안에 대해 의견이 있을 경우 3월 12일까지 제출해줄 것을 요청하였으며 동 인상안에 대한 공청회를 3월 14일 개최한다고 발표하였다. 선주협회는 이번 인상안에 대해 심층검토하고 10%를 넘는 지나친 인상에 대해 강한

반대의사를 표시하고 아울러 확장공사비용 충당을 위한 인상안 전모를 미리 밝혀 줄 것을 요청할 계획이다.

▶ 파나마운하 확장계획

오는 2015년 준공예정인 파나마운하 확장사업은 기존의 2개 통항로에 추가하여 대형선박의 통항이 가능한 대형갑문의 제3통항로를 건설하는 것을 주

[파나마운하 인상계획안]

선종	공적	현재		인상안										
				적용시점	2007			2008			2009			
컨테이너선(TEU 적용)														
컨선용선	적공	49.00			5월1일	54.00				63.00				72.00
		39.20				43.20				50.40				57.60
컨선 이외 선박의 갑판적 컨테이너		49.00			5월1일	54.00				63.00				72.00
여객정원 적용														
여객선					10월1일	100.00				115.00				120.00
						80.00				92.00				96.00
파나마 톤 적용														
		최초 만톤	1~2만 사이	2만 이상분		최초 만톤	1~2만 사이	2만 이상분	최초 만톤	1~2만 사이	2만 이상분	최초 만톤	1~2만 사이	2만 이상분
잡화선	적공	2.96	2.90	2.85	5월1일	3.26	3.19	3.14	3.63	3.56	3.50	3.90	3.82	3.76
		2.35	2.30	2.26		2.59	2.53	2.49	2.88	2.82	2.77	3.10	3.03	2.98
냉동선	적공	2.96	2.90	2.85	5월1일	3.39	3.32	3.26	3.80	3.72	3.65	3.80	3.72	3.65
		2.35	2.30	2.26		2.69	2.63	2.59	3.01	2.95	2.90	3.01	2.95	2.90
벌크선	적공	2.96	2.90	2.85	5월1일	3.20	3.13	3.08	3.50	3.43	3.37	3.73	3.65	3.59
		2.35	2.30	2.26		2.54	2.48	2.44	2.78	2.72	2.67	2.96	2.90	2.85
유조선	적공	2.96	2.90	2.85	5월1일	3.29	3.22	3.16	3.70	3.63	3.57	3.98	3.92	3.85
		2.35	2.30	2.26		2.61	2.55	2.51	2.94	2.88	2.83	3.18	3.11	3.05
자동차운반선	적공	2.96	2.90	2.85	5월1일	3.24	3.18	3.12	3.60	3.52	3.46	3.87	3.79	3.72
		2.35	2.30	2.26		2.57	2.52	2.47	2.86	2.80	2.75	3.07	3.01	2.95
여객선	적공	2.96	2.90	2.85	10월1일	3.39	3.32	3.26	3.80	3.72	3.65	3.95	3.87	3.80
		2.35	2.30	2.26		2.69	2.63	2.59	3.01	2.95	2.90	3.14	3.07	3.02
기타	적공	2.96	2.90	2.85	5월1일	3.32	3.25	3.19	3.78	3.70	3.64	4.12	4.04	3.97
		2.35	2.30	2.26		2.63	2.58	2.53	3.00	2.94	2.89	3.27	3.20	3.15
배수톤 적용														
배수량		1.64			5월1일	1.84			2.09			2.28		

※ 주 : ① 단위 : 미화달러 ② 적 : 적재된 컨테이너 혹은 선박 ③ 공 : 공컨테이너 혹은 화물이 없는 상태의 선박 ④ 파나마톤 : 운하관리청이 정하여 공시한 Panama Canal / Universal Measurement System으로 계산한 용적톤으로서 통과료징수를 위한 톤수임 ⑤ 여객선 : 총톤이 3만 톤 이상이며 파나마톤을 여객정원으로 나눈 값이 1/3보다 적은 경우는 여객정원을 적용하고 그 이외의 경우는 파나마톤을 적용함



요내용으로 하고 있다.

파나마운하청에 의하면, 새로 증설되는 제3통항로의 경우 최대 1만2,000 TEU급 초대형 컨테이너선이나 케이프사이즈 벌크선의 통항이 가능하다는 것이다.

하지만, 파나마운하의 확장은 국제해상물류에 어떠한 영향을 미칠 것인지에 대한 의견은 여러 갈래로 나뉘어지고 있다.

▶ 케이프사이즈 운하확장과 무관

드라이벌크 분야에서는 신설되는 제3통항로의 이용이 그리 많지 않을 것으로 전망되고 있다. 제3통항로의 경우 최대 전체길이 366미터, 폭 49미터, 흘수 15미터의 선박이 통항할 수 있도록 설계되어 있는 것으로 알려졌다. 철강 원료를 수송하는 17만 DWT급의 케이프사이즈 벌크선도 통과할 수 있다는 것이다.

그러나, 케이프사이즈 벌크선의 주요항로인 브라질 선적, 아시아국가 양하의 철광석 수송에서는 파나마운하를 경유했을 때의 잇점을 찾아내기 어렵다는 분석이 지배적이다.

해운전문가들은 우선 수면하에 잠긴 선체의 흘수 제한을 들고 있다. 제3통항로의 흘수가 15미터인데 반해 케이프사이즈 벌크선의 만재시 흘수는 18미터에 달해 화물적재량을 줄이지 않으면 통항이 불가능해 대량수송을 담당하는 대형선박의 경제적 잇점이 크게 반감되는 결과를 초래할 수 있다.

항해거리에 있어서도 브라질 남부의 주요 철광석 선적항에서 철광석을 싣고 케이프타운 주위를 회항하는 노선이 파나마운하를 경유했을 때보다 짧아 파나마운하를 경유할 필요가 없다는 것이다.

▶ 제3통항로 체선가능성 높아

그러나, 브라질 북부의 마테이라항에서 선적하여

아시아지역으로 회항할 경우 파나마운하를 통항하는 것이 500~1,500마일 짧아져 단순계산으로는 항해일수를 3~5일간 단축할 수 있다. 그럼에도 불구하고, 해운관계자들은 파나마운하의 흘수 제한과 큰 폭으로 인상되는 운하 통항료 등을 고려할 때 경쟁력에 의문이 든다고 한다.

또한, 파나마운하에서 대형선박의 체선 가능성도 배제할 수 없는 실정이다. 기존 2개의 통항로는 각각 대서양→태평양, 태평양→대서양 등 양방향 통항이 동시에 가능한 2차선의 역할을 함으로써 체선이 심하지 않았다.

하지만, 앞으로 증설되는 대형선박 전용 제3통항로는 차도로 말하면 일방통행만 할 수 있는 편도 1차선으로서 대서양에서 태평양으로 진입하는 선박이 통항로에 들어서면 태평양에서 대서양으로 향하는 선박은 통항로 밖에서 기다려야 하는 실정이다. 따라서 제3통항로의 체선은 불가피할 것으로 전망되고 있다.

▶ 석탄수송은 태평양내에 한정

석탄수송 선박의 경우 파나마운하를 통과하는 일이 드물다. 아시아국가들이 수입하는 일반탄과 원료탄의 경우 호주나 중국, 캐나다 서해안 등에서 선적되는 등 대부분이 태평양 역내에서 수송이 이루어지기 때문이다.

유럽지역의 경우도 남아프리카, 콜롬비아 동해안과 대서양 역내에서 수송이 이루어져 태평양-대서양간을 이동하는 파나마운하 경유의 석탄수송은 거의 없다.

물론, 불가피한 경우 파나마운하를 통해 석탄이 수송되는 사례가 간혹 있다. 지난 2004년 일본은 호주와 중국산 석탄공급량이 감소함에 따라 임시방편으로 미국 동해안에서 석탄을 긴급 수입한 케이스가 있었다. 그러나 항해 거리가 긴 미국 석탄은

비교적 비싸기 때문에 호주의 공급회복으로 태평양 역내에서 조달하고 있다.

이와 관련하여 K-Line의 사카모토 켄지 철강원료 그룹장은 “지금의 상황으로는 북미탄 수입의 가능성은 별로 없다”고 말했다.

▶ 곡물수송은 통항로 인상에 영향

하지만, 곡물수송은 운하 확장과 통항로 인상에 상당한 영향을 받는다. 사료용 곡물수송의 통상적인 선형은 5만1,300~5만6,700DWT이다. 최근들어 선대 대형화가 진전되어 7만DWT가 주류가 된 파나마스 벌크선은 너무 커서 핸디막스 벌크선에 의한 수송이 증가하고 있다. 더구나, 10만DWT급의 포스트파나마스 선형도 있으나, 곡물수송에는 여의치 않은 실정이다.

특히, 전문가들은 일본의 일부 곡물선석의 경우 225미터의 전체 길이 제한이 있어 파나마스형 이하로의 수송이 적절하다고 지적하고 있다. 이와 관련하여 일본선사인 산코기선의 니시 아키라 상무는 “파나마운하 확장에 의해 파나마 경유로 서틀 수송하는 새로운 수송루트가 신설되기는 어려울 것”이라는 견해를 표명했다. 즉, 파나마운하를 경유하는 대형 벌크선의 대규모 통항은 기대하기 어렵다는 것이다.

그러나 파나마운하 확장에 의해 종전에 파나마스형으로 한정됐던 선폭 제한이 없어져 태평양역내와 대서양역내 각각 대형 벌크선에 의한 수송이 증가할 가능성은 농후한 것으로 지적되고 있다.

▶ 파나마스형 운하 이용실적 미미

다수의 해운 관계자가 지적하는 것이지만, 파나마스형 벌크선의 상당수는 파나마 운하통항의 기회가 그리 많지 않다고 한다. 주요 교역항로인 미국 동안의 멕시코만 걸프지역에서 선적하는 곡물의 경

우도 최근에는 핸디막스형 벌크선에 의한 수송이 대부분을 차지하고 있다. 이 때문에 파나마운하의 폭 제한 32·26미터의 의미는 점차 퇴색해 가고 있다는 것이다.

하지만, 파나마운 확장공사가 끝나는 2015년 이후 벌크선의 선형이 보다 다양화된 것은 물론, 새로운 선형도 개발될 것으로 전망되고 있다.

케이프형 미만, 파나마스형 이상의 선형이 적합한 항만과 교역항로는 남미-유럽간 석탄 수송으로서 이탈리아의 전력회사 ENEL이 수심이 깊어 잠기는 대형선을 장기 용선하고 있다.

일본 전용의 원료탄 수송의 경우 신일본제철의 나고야제철소는 흘수가 11·8미터로 얕다. 17만DWT의 케이프사이즈의 경우는 다른 제철소에서 일부 화물을 내린 뒤 재차 접안하여 하역작업을 하는 등 수심 때문에 제약이 많다.

그리고, 나고야제철소 이외에도 스미토모금속의 와카야마나 오구라, 코베제강의 나다하마 등이 비교적 흘수가 얕다.

▶ 제2 파나마스형 벌크선 출현

클락슨사의 통계에 의하면 2006년말 시점에서 세계의 파나마스형 벌크선(6만~8만DWT)은 1,275척으로 거대한 마켓을 형성하고 있다. 또한, 8만~12만DWT급 벌크선은 132척으로 파나마스형의 10분의 1 수준이다.

제3통항로 완성 후에도 32·26미터 제한의 제1, 제2통항로의 사용은 계속된다. 따라서 기존의 통항로를 이용하는 파나마스형 외에도 새로운 통항로를 이용하게 될 제2의 파나마스형 벌크선이 탄생할 것으로 보인다.

일본선사인 MOL은 지난해 12월 새로 개발된 폭 43미터의 통칭 ‘핸디케이프’ 2척을 발주했다. 이같은 선형의 보급과 상용화는 선가에 달려있다.



지난 1월 중순 중국의 강소양자강선창이 이탈리아 선사로부터 수주한 93형 벌크선 3척(2010년 준공)의 선가는 1척당 4,500만달러 수준으로 7만 DWT 파나마스형 벌크선의 선가 4,000만달러(클락슨 자료)를 10% 가량 웃돈다.

▶ 대형컨테이너선 운항 이중계약

해운업계에서는 파나마운하 확장공사가 2015년 완성된다는 ‘운하확장계획’에 의문을 던지고 있다. 계획대로 차질없이 공사가 진행된다는 보장이 없기 때문이다. 따라서 2015년을 전후하여 포스트파나마스형 컨테이너선의 건조논의가 진지하게 검토될 것으로 전망되고 있다.

사실상 초대형컨테이너선의 운항에 대한 제약은 파나마운하 뿐만 아니라 미국 동안의 뉴욕/뉴저지(NY/NJ)항도 예외는 아니다. 북미 동해안의 대도시 뉴욕을 배후에 끼안고 있는 NY/NJ항은 북미 동안의 전체 컨테이너화물의 40%를 취급하고 있다.

이 항만에 입항하는 컨테이너선은 입항 직전에 베이 온 브릿지를 통과해야 한다. 이 다리 밑으로 통과하려면, 컨테이너선은 수면에서 다리까지의 높이 제한과 수면 아래의 흘수 등 이중의 제약을 받는다.

수면위에서 다리까지의 에어드래프트는 44미터가 최대로 여겨진다. 물밑에서 다리까지는 62미터이다. 컨테이너선의 통항시의 흘수는 약 13미터이다. 여기에다 파나마 운하의 흘수제한 12미터와 42피트(약 12·8미터)가 중심이 되고 있는 항만의 컨테이너터미널(CT)의 흘수제한이 제약조건으로 추가된다.

현재 파나마운하의 흘수제한 등을 감안하면 운하 통항이 가능한 선형은 5,000TEU급 컨테이너선으로 압축된다. NYK, MOL, K-Line 등 일본의 정기 3사를 비롯하여 대부분 정기선사들이 북미 동안에

배선하는 컨테이너선은 현재 4,000TEU급 파나마스형이 주종을 이루고 있다. 5,000TEU급 이상 대형컨테이너선의 경우 NY/NJ항이 라스트 포트가 되면 출항시에 베이 온 브릿지 통과에 제약이 뒤따른다.

▶ 컨테이너선대 대형화 더욱 가속

파나마운하 확장공사가 끝나면, 운하 폭이 현행 32·26미터에서 49미터, 흘수제한은 12미터에서 15·25미터로 늘어난다.

이와 관련하여 MOL의 마사카즈 이사는 “기본적으로 6,500TEU형까지 이용이 가능할 것”이라며, 운하확장이 선대 대형화에 영향을 끼칠 것으로 분석했다.

한편, MOL은 오는 2008년초 개장을 목표로 북미 동해안 남부에 위치한 Jacksonville항(플로리다주)에 새로운 컨테이너터미널(CT, 면적 약 65만평방미터, 안벽연장 약 730미터)을 건설중이며, 개장 후에는 동해안의 화물을 이 항만에 집중시킬 계획이다.

이 항만의 흘수는 현재 주류의 42피트(약 12·8미터)로서 MOL은 신터미널 가동에 맞춰 디자인 흘수 12미터의 6,500TEU형을 북미 동안항로에 투입할 계획이다.

운하확장 계획으로 운하의 흘수제한폭이 15·25미터로 깊어짐에 따라 북미 동안의 항만 준설작업이 본격화 될 것으로 예상되고 있다. 북미 동안 항만의 관계자는 동안의 각 항만이 50피트 근처까지 준설할 계획이라고 밝혔다. 수심제한 50피트는 확장공사 후의 파나마운하의 흘수제한 15·25미터와 일치한다.

북미 동안의 각 항만이 입항제한을 해소하는 방법으로서 비용부담이 가장 많은 준설에 나설 경우 컨테이너선의 대형화가 더욱 가속화될 것으로 예상

되고 있다.

파나마운하 확장이 운하를 경유하는 컨테이너선의 선형에 미치는 영향은 북미 동안의 다리와 터미널이 열쇠라 할 수 있다.

북미 동안항로는 유럽항로와 마찬가지로 1개 루프에 8척의 선박이 필요하다. 유럽항로의 경우 선형이 이미 8,000TEU급을 넘어서는 등 초대형선이 취항중이다.

▶ 파나마운하와 미 내륙철도 경쟁

정기선사에 있어서 선형의 대형화는 스케일메리트에 의한 코스트 삭감차원에서 보편화되는 추세에 있다. 정기선사 관계자는 “선형 대형화에 의한 코스트 다운은 파나마운하 확장에 의해 북미 동안항로에도 영향을 미친다”며, 파나마운하 확장으로 선박의 폭이 넓어져 안정성도 업그레이드될 것으로 분석했다.

정기선시장에서는 한국의 삼성중공업이 최근 파나마운하 확장에 대비하여 전체 길이 약 366미터, 폭 48·4미터, 깊이 29·8미터, 컨테이너 적재개수 1만2,600TEU급의 차기 파나마스 선형을 개발했다는 정보가 떠돌 정도로 선대대형화는 더욱 가속화될 것으로 전망되고 있다.

또한, 파나마운하 확장공사가 완료되면, 북미 서안에 기항하고 있던 비교적 대형컨테이너선이 내륙의 철도수송에 의존하지 않고 직접 파나마운하를 이용하여 올워터서비스를 실시할 수 있게 된다. 이 경우 선사측에서는 대폭적인 인상이 예상되는 파나마운하 통항료와 높은 수준인 내륙 철도운임과 경쟁을 붙일 수 있는 환경이 조성된다.

아울러 파나마운하와 수에즈운하와의 경쟁도 불가피할 것으로 예견되고 있다.

파나마운하청은 전선종을 대상으로 2007~2009년에 걸쳐 연간 통항료 인상계획을 발표하는데 반해

수에즈운하청은 3월중에 통항료 인하를 공표할 방침이다.

이에 따라 해운업계에서는 수에즈운하를 경유하는 방안을 적극적으로 검토하는 등 파나마운하청의 통항료 인상계획에 압박을 가하고 있다.

많은 선사들은 파나마운하 확장 후의 운하 이용방안과 함께 대체 루트로서의 수에즈운하 경유의 채산성을 진지하게 검토하고 있다는 것이다.

▶ 전세계 해운업계 통항료 인상에 반발

파나마운하청은 3월14일 파나마시티에서 파나마운하의 통항료 개정안에 관한 공청회를 가졌는데, 이 자리에서 세계 각국의 선주협회와 민간국제해운기구들은 통항료 인상폭의 문제점을 집중 거론하며, 인상계획의 철회를 촉구하고 나섰다.

특히, 이날 공청회에서 한국선주협회 정해용 상무는 아시아선주대표자회의(ASF) 의장국으로서 ASF의 입장을 분명히 전달했으며, 일본선주협회는 북미지역 사무국장을 참석시켜 대폭적인 가격인상계획을 전면 재검토하여 줄 것을 요청했다.

또 일본 정부 대표로 참석한 주 파나마 대사는 파나마운하 확장계획을 적극 지지하나, “운하 이용자에게 과대한 부담을 강요하는 것은 용인할 수 없다”며 재고를 촉구했다.

이날 공청회에서는 일본, 칠레, 에콰도르 정부 관계자와 한국, 일본, 싱가포르, 칠레 선주협회 관계자, 국제해운회의소(ICS) 등 국제해운단체 관계자, CSAV, 와레니우스, CMA-CGM, 에버그린 등 선사 관계자들이 의견을 개진했으며, 모든 관계자들의 통항료 인상계획에 반대입장을 분명히 했다. 그리고 중남미 국가들도 농산물의 수출에 심각한 타격을 받는다며 재검토를 요청한 것으로 알려졌다.