

내년도 자동차 및 트럭전용선 선복량 부족 예상

지난 2000년 이후 수송량 300만대 늘어나

자동차·트럭전용선(PCTC)의 선복 부족이 계속될 전망이다. 호주, 남아프리카, 동남아시아의 현지공장들이 수출을 본격화함으로써 선복공급이 여의치 않게 되었기 때문이다.

2005년 한해동안 전 세계 완성차 수송량은 1100만대 정도로 추정되고 있으며 이는 지난 2000년과 비교했을 때 300만대 정도가 늘어난 것이다. 관련업계에서는 300만대를 운송하려면 6000대 선적 가능한 대형PCTC 100척 정도가 필요하고 따라서 앞으로 선복 부족현상은 계속될 것으로 보고있다.

현재 운항중인 세계 전체의 PCTC는 모두 500척정도로 일본과 한국의 자동차 메이커들이 남아프리카, 태국, 중국 등지에 현지 공장을 본격 가동하면서 완성차의 해상운송 수요가 폭발적으로 늘어나고 있다.

일본자동차공업협회에 따르면 금년 1월부터 10월까지 일본에서 수출된 완성차 대수는 (CKD-자동차생산부품 포함) 전년대비 1.8%가 증가한 415만대이다. 선사들의 계산에 의하면 2000년까지 전세계 완성차 수송대수는 연간 800만대였는데 이것이 올해는 1100만대까지 늘어날 것으로 보인다. 이 때문에 PCTC의 부족난은 계속될 전망이다.

일본의 경우 NYK, MOL, K-Line 등 소위 빅3의 PCTC 보유대수는 모두 260척. 이들은 2003년부터 선대정비에 나섰지만 1980년대에 건조된 노후선을 대체해야 할 필요성이 있기 때문에 신조

선을 전체를 증가분을 수송하는데만 투입할 수는 없는 입장이다. 일본 대형 3선사의 현재 수주잔량은 2009년분까지 합쳤을 경우 모두 56척이다. 따라서 일본선사들은 10년후를 내다본 추가 발주를 검토하고 있다.

관련업계에서는 “신조선 준공이 2005년 30척, 2006년 40척 등으로 계속 늘어나고 있지만 해상 수송량의 수급 밸런스가 맞으려면 적어도 2007년도는 돼야 될 것이다”라고 말하고 있다.

터키 보스포러스 해협, 선박 체증 장기화

터키의 보스포러스(Bosporus) 해협과 다르다넬리스(Dardanelles) 해협의 선박 대기 시간이 짧게는 16일에서 길게는 21일에 달하는 등 이 지역의 선박 체증 현상이 날로 심화되고 있는 것으로 나타났다. 로이드리스트가 최근 보도했다.

로이드리스트에 따르면 지난 목요일 현재 두 해협을 통과하기 위해 모두 68척의 유조선이 대기하고 있는 것으로 집계됐으며, 특히 다르다넬리스 해협의 체증이 더욱 심한 것으로 알려졌다.

선박의 체증이 장기화됨에 따라 이 지역을 운항하는 유조선이 부담하는 체선료도 급증하고 있다. 실제로 13만5천톤의 원유를 수송하는 수에즈막스 유조선의 경우 전체 체선료는 152만 달러에 달하고, 8만톤의 아프리카막스 유조선의 경우는 107만 달러에 이르는 것으로 알려졌다. 로이드리스트는 전했다.

또 유조선 체증이 늘어남에 따라 원유를 실어 나를 수 있는 선형이 줄어드는 효과를 가져와 수에즈막스의 경우 월드 스케일(WS)이 278 포인트, 아프리카막스는 290 포인트까지 치솟았다.