컨테이너선 8,000TEU급이 최고의 이익창출

정기선 항로별 최적의 선박 사이즈 연구결과

대서양 8,000TEU급 소석률 50%시 11% 이익

세계정기선시장에서 8,000TEU급 컨테이너선이 최고의 이익을 창출하는 것으로 분석됐다.

Lloyd's List 최근호에 따르면, 최적의 컨테이너 선박 사이즈에 대한 연구결과 8,000TEU급 컨테이너선이 최고의 이익을 창출하는 것으로 나타났다.

소형선은 TEU당 원가가 높으며, 8,000TEU이상의 선박은 정박시간이 늘어남에 따라 원가가 상승하는 것으로 분석됐다.

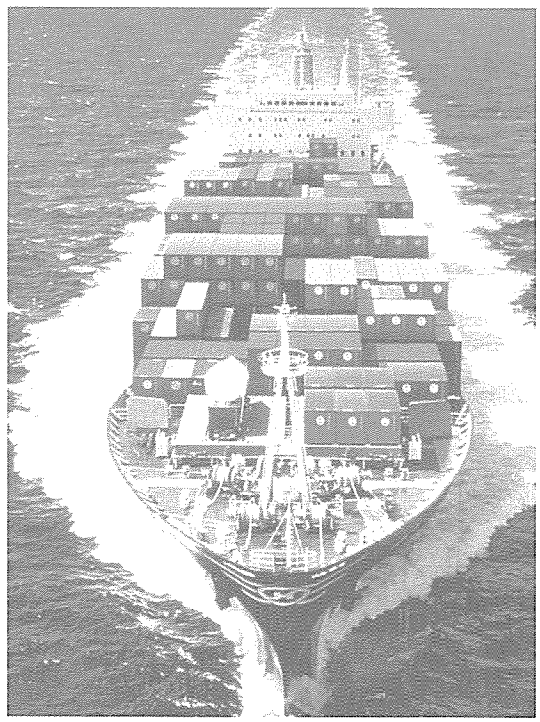
아시아-유럽항로의 경우 7-20%의 투자수익률을 얻기 위해서 4,000TEU급 이상의 선박은 65-80%의 소석률을 유지해야 한다.

현재의 정기선시장 여건하에서 westbound는 4,000-6,000TEU급이 적합하며, 7,000-8,000TEU급은 70%의 소석률의 경우 15%의 투자수익률을 낼 수 있다는 것이다. 대서양항로는 7,000-8,000TEU급 선박이 투입되면 소석률 50%의 경우에도 11%의 수익률을 창출 할 수 있을 것으로 분석됐지만, 1만2,000TEU급의 선박에 대해서는 충분한 수요가 없는 것으로 판단하고 있다.

이번 연구는 2004년 한 해 동안의 평균운임을 반영하여 항로별 수익성을 검토 하였다. 이 연구보고서는 시장여건을 고려하지 않은 대형선 발주는 위험하며, 최근 타 선사들의 대형선 발주를 따라하는 경향이 있다고 지적했다.

8,000TEU급 이상의 선박은 입항하는 항만을 줄여 Hub-feeder시스템으로 가는 것이 적합하며, 그러나 대형선이 추가적으로 발생하는 Feeder선박 비용을 흡수할 수 있을 지는 여전히 의문이라는 입장을 보였다.

또한 Hub-feeder시스템이 Multiport시스템처럼 빠른 공급망을 확보할 수 있을 지 불확실한 상황이다. 거리가 길면 길수록 Hub-feeder시스템은 Multiport 시스템보다 소요시간이 길어지는데, 이 경우 전자제품과 같은 자본집약적인 화물에 대해서 경쟁력을 잃게 된다는 것이다.

허브 포트에 대한 의존 증가는 파업 또는 사고의 경우 백업할 수 있는 포트의 부재로 비용증가의 한 원인이 될 수 있다고 경고하고 있다.

그러나 이러한 여러 문제에도 불구하고 Hub-feeder시스템은 높은 투자금액에 대해 수익성을 창출할 수 있을 것으로 분석하고 있다.