

졸업논문

자동차선의 동향



1997년 11월

한국해양대학교 해사대학
해사수송과학부

이상민, 김승환

셋째.

대량의 완성차(그 대부분은 승용차이지만, 밴·트럭·버스 등도 다량 포함)가 자동차 전용선에 의하여 해상수송되고 있다.

그러나, 1980년대 말부터 1990년대 초에 걸쳐 세계 주요 자동차시장에서의 수요 저미와 그에 따른 유럽·미국·일본에서의 대자동차메이커의 생산 저미로 인하여 세계의 완성차 해상수송도 감소하고 있다. 세계의 자동차 수출대수는 1987년부터 1993년 사이에 15%나 감소하였다. 이로써 세계무역에 있어서 완성차 해상수송의 패턴에도 두드러진 변화가 일어나고 있다. 세계의 완성차 해상물동량과 수송패턴의 변화는 세계의 약330여 척 있는 (1980년대 중반 이후 대략 320-330 척의 수준을 보유하고 있다)자동차전용선의 동향·수익에 영향을 미친다.

물동량의 동향

세계의 완성차 해상수송은 1980년대 전반부터 중반에 걸쳐 연간 700만대를 초과하는 수송 규모까지 성장하였으나, 이 시기를 피크로 1988년 이후 수송량은 감소로 전환하였다. 이 감소의 요인으로서선진국의 경제성장의 감퇴, 해외 현지생산의 확대에 따른 일본차의 수출 저미등을 들 수 있다.

완성차 해상수송 수요는 1987년부터 1993년 사이에 계속 감소되었으나, 1994년에는 가까스로 바닥세를 벗어났다. 이는 세계경제가 경기후퇴로부터 벗어나기 시작하여 세계의 자동차 수요가 증가했기 때문에, 완성차 해상수송의 수요도 다시 개선되기 시작했기 때문이다.

이 수송수요의 회복은, 1990년대에 들어서부터 발전도상지역에서의 강력한 성장과 선진제국의 일부가 경기회복으로 돌아선 것을 배경으로 하고 있다. 실제로 1994년에는 유럽의 새 차 판매가 전년비 약 6%증가, 미국에서는 유럽을 보다 웃도는 시장률로 전년비 8%의 증가를 기록했다. 그러나, 자동차선시장의 물동량의 대부분을 차지하고, 동향을 좌우하는 중요한 위치에 있는 일본의 자동차 수출에 있어서는, 종래의 주요 수출지인 북미·유럽향으로의 수출이 여전히 감소되고 있다. 중근동·동남아시아·중남미 등 기타 지역으로의 일본으로부터의 승용차 수출에 있어서는 일부 호조를 보이는 데도 있어 수출량도 비교적 착실히 확대되고 있는데, 규모로서는 과거에 경험했던(유럽·미주향의) 급격한 확대와는 비교할 수 없을 정도의 소규모이다.

물동량이 약세로 추이를 보이는 것은 일본으로부터 유럽·북미향과 같은 장거리에서 대량으로 수송되고 있는 완성차 해상수송의 주체인 동서항로에서 그러하다.

1994년 이후의 유럽(서유럽)의 경기회복 및 미국경제의 경기확대 지속에 의하여 자동차 수요는 증가하게 될 것이다. 그러나, 일본의 자동차메이커에 의한 구미시장

에의 대규모 생산거점(트랜스·프랜트)이동이 추진되고 있기 때문에 자동차 수요 확대가 완성차 해상수송에의 물동량 증가에 연계되지 않고 있다.

일본의 자동차 수출은 1985년의 680만대를 피크로 1995년에는 379만대까지 감소되고 있다. 이 때문에 일본의 자동차 수출은 이전에 비하여 완성차 해상수송에 미치는 영향력이 약해지고 있지만, 여전히 일본차 수출이 수송시장에 점유하는 비율이 커, 시장의 동향을 좌우하는 가장 중요한 요소이다. 1995년에는 금리인축에 의한 일시적인 후퇴가 있었으나,

이는 정부에 의한 의도적인 것으로, 그후 경기는 다시 회복세로 돌아서고 있는 것으로 보고 있다. 단, 최근의 미국의 경기동향은 개인소비가 둔화되고 있어 금후의 불안전 요인도 적지 않다.

유럽(서유럽)경제는 1993년에 급격히 떨어졌으나 1994년에는 수출주도로 일거에 3%까지 회복되었다. 1995년은 국가별로는 격차는 있지만 전반적으로 약간의 감소가 부각이하여 성장률은 2%대 후반에서 그쳤다. 최근의 전망에서, 1996년은 전년과 같으나 약간 감소된다는 예측이 보고되고 있다. 더욱이 완성차 해상수송에 영향을 끼치는 요인으로서 최근 주목을 받고 있는 아시아·중남미 등 발전도상국 지역에서의 자동차 수요의 성장을 들 수 있다. 그러나 이러한 발전도상국 지역은 자동차 시장 및 자동차 산업이 성장 과정에 있어 자동차시장(수요규모)은 유럽이나 미국과 같은 1,300만대 정도의 성숙된 시장에 비하면, 중남미 지역에서 약 300만대, 일본을 제외한 아시아 지역에서 약 500만대로 소규모의 것이다. 그러나, 이같은 발전도상국 지역에서는 선진국의 각 메이커가 현지 생산의 진출이나 능력확대를 계획하고 있어 금후 전망되는 수요의 확대에 대한 공급체계 정비를 중장기적 스텐스로 추진하고 있다.

따라서 개발도상국 시장의 자동차수요 확대가 금후의 완성차 해상물동량에 미치는 영향은 과거에 일본차의 수출이 급격히 확대되었던 만큼이나 대규모에는 미치지 못할 것으로 생각된다.

자동차전용선 선대동향

이상과 같이 완성차 해상수송의 물동량 패턴의 변화(일본과같은 일대 수출거점으로 부터 구미 시장으로의 농서간의 대량일괄 장거리 수송이 감소, 한편으로 아시아·중남미 등의 신흥시장의 출현으로 최근에는 소규모로 생겨나는 복잡한 수송패턴으로 변화)에 의하여 자동차전용선의 이용효율이 떨어지고 있다. 한편 선대 수급에 있어서 공급과잉이 일어나고 있다.

자동차전용선은 부정기선·탱크 등 다른 선종에 비하여 비교적 신예 선을 정비하고 있다. (1995년 중반에 평균 선령이 11.2년으로 비교적 낮다. 탱크·부정기선 등

의 다른 선종에서는 평균선령이 약 13년이다)

완성차의 수송은 고도의 기술을 요하는 분야라고 할 수 있다. 이는 화물인 자동차가 손상을 입기 쉽고 고부가가치상품이기 때문이다. 포장되지 않은 제품을 화물로써 운송하기 위하여 새로운 선박을 필요로 한다. 또한 선박의 기관부 등의 소모에서도 일반적으로 자동차전용선은 선령이 15년에 달하게 되면 대체해야 하는 것으로 보고 있다. 주요 오퍼레이터 및 선주는 신조함과 건조함과 동시에 기존선을 처분하기 때문에 자동차전용선대는 많거나 적거나 지속적으로 대체되고 있다.

자동차전용선은, 1960년대 말에 완성차만을 수송하기 위한 전용선(PCC, Pure Car Carrier)이 건조되었다(완성차 수송은 처음 정기선에 의한 잡화 수송의 스페이스를 이용하여 수송되었으나, 그후 강재나 폭발소송과의 겸용선 단계를 거쳐, 완성차의 물동량 증대에 대하여 자동차전용선이라는 개념이 정착되었다). 1970년대의 급격한 물동량 증대에 의하여 자동차전용선의 선대 구성도 변화되었다.

1970년대 후반부터 1980년대 초에 걸쳐 겸용선은 계속 감소하고, 자동차전용선은 증가하였다. 또한 1980년대에는 초기단계의 소형 피시시(PCC, 1,000 - 2,000대선적)의 스크램이

진전되는 한편 4,000적 이상의 대형 피시시가 증가하였다. 이후도 대형화가 이루어져 피시시선대의 총 소송능력은 착실히 확대되어 갔다. 그리고 1995년 중반 시점에서의 세계의 피시시 선대 총수송능력은 138만대에 달했다.

총수송능력 확대의 주요인은 1960년대 말 이래 도입된 피시시의 평균 선형의 대형화가 급속히 이루어진 점이다.

피시시의 출현,대형화 이후의 자동차전용선의 디자인 개발은 혁명적인 변화를 가져왔다고 하기보다는 기존 피시시를 보다 발전시켰다고 해야만 할 것이다.

이 디자인 개발에서 주된 것은, 트럭·버스·건설기계 등도 선적할 수 있도록 데크 강도를 강화하거나,데크 고도를 조절할 수 있는 피시티시(PCTC,Pure Car/Truck Carrer)형의 개발이다(이같은 선형은 1970년대 후반에 건설되고 있다).

피시시 및 피시티시의 개발은, 선박의 최대적재능력 확대에 집중하고 있는데,그를 위하여는 선폭을 파나막스사이즈로 확대하거나 하역시간의 축소,램프웨이의 수로 늘리는 등의 개량이 필요하다.

마켓 동향

완성차 해상수송시장은 소수의 선주와 오퍼레이터가 밀접한 관계를 유지, 이들 소수 선사에 의하여 지배되고 있는 것이 특징이다. 완성차 해상수송시장에서의 주요 선사는 이 시장에서 'Big-3'로 불리는 일본 선사 3개사(NYK, MOL, K-Line)이 지배하는 선대가 전체 선대의 49%를 점유,북유럽의 3개사(HUAL,NOSAC,Wallenius)가 24%를 지배하고 있다. 이외에 대자동차메이커계의 완성차 수송선사는 닛산전용선(NMC)과 현대상선 등이 있다.

화물 및 고객이 한정되어,참여 선사 역시 한정되는 협소한 시장에서는,결과적으로 자동차 메이커 등의 화주와 선사간에 장기적인 계약이 구축된다. 피시시 시장은 특히,특정의 전문지식이나 전용선대의 제공(피시시는 특히 다른 화물수송을 위한 전용은 거의 불가능하다)뿐만 아니라,빈도와 신뢰있는 서비스 네트워크가 필요하다. 따라서,매우 폐쇄적이어서 신규참여가 어려운 시장이라고 할 수 있다.

광범위에 걸쳐 기항지를 커버하고,빈번한 배선 스케줄을 원하고 있는 자동차메이커 등 화주로부터의 요망에 부응하여 완성차 해상수송의 선사는 정기선 형태의 서비스로 변화하고 있다(피시시 수송의 정기선화). 더하여 선사는 세계일주항로 내지는 주요 수출입지역을 링크한 환상(環狀)서비스(looped Service 네트워크)를 도입하는 등,서비스의 형태도 종래의 부정기선 형식의 서비스에서 변모하고 있다.

이같은 배선스케줄은 적당의 평균 항해일수에 환산하면,선대 이용의 증가에 이어지지만,선박은 만선상태가 될 때까지 대기할 수 없기 때문에,스페이스 이용의 증가에는 연계되지 못한다.

주요 항로인 동서간항로(일본적/구미항)에 있어서 완성차 불동량이 계속 감소하고 있는 한편,크로스항로(생산거점에서 신흥시장으로의 불동량)에서 이용되고 있는 선복량은 현저하게 증가하고 있다.

이는 발전도상국에서의 자동차 수요 확대에 의한 새로운 수송수요의 발생에 영향을 받은 것이다. 그러나 그것은 또한 세계의 물동량 패턴의 변화에 의하여 생긴 새로운 수송수요를 획득하고,세어 확보를 목적으로 하는 선사의 시도 결과이다.

화주가 물동량 증감의 동향을 쥐고 있기 때문에,수요(물동량)가 감소 경향에 있고,시장

이 공급(선복량)과잉 징후에 있는 현재,운임은 강렬한 인하 압력을 받고 있다. 또한 자동차 선사의 최근의 업적은 두드러지지 못하다. 더욱이 금후 수년간에 걸쳐 공급과잉 상태가 계속될 것으로 보이기 때문에, 더욱더 극심한 상황에 처하게 된다.

선주/선사는 피시시 선대의 수명을 15-20년 이내로 유지하도록 노력해 나아갈 것이라는 점에서 대체의 신조수요는 확실히 있을 것으로 예측되지만,신조계약의 규모는 1980년대에 볼 수 있었던 대규모의 것은 기대할 수 없다. 1995년 중반,시점에서의 신조 발주잔량이 세계의 총 피시시 선복량에 차지하는 비율은 5%정도로 미미한 양에 그쳤다.

앞에서 언급한 대로,주요항로에서의 물동량은 감소하지만,대신흥시장으로의 물동량은 미미한 증가로 인해 기대되고 있다. 수송부트도 복잡해진다. 그러나 실제로는 이제까지와 같은 스케일 메리트를 추구한 효율성있는 배선이 어렵게 되어,시장전체를 총괄해 본 수급 밸런스는 공급과잉 징후에 있다.

그러나, 자동차 전용선시장의 선주/선사간에서는,물동량 동향의 변화에의 대응을 추진해온 점에서,최근의 시장 확대분(새로운 수송수요)을 획득할 수 있을 것으로 보는 경향도 있다. 이 때문에,앞으로 수년간에 있어서의 수송시장의 전망에 대하여도 함부로 낙관할 수는 없는 상태이지만,바닥세를 벗어났을뿐만 아니라 앞으로의 시장에 기대를 걸 만하다는 보다 낙관적인 전망도 나오고 있다.

극심한 압력을 받고는 있지만 여전히 미미한 이익을 얻을 수 있는 한은, 완성차 해상수송시장의 선사가 결코 경쟁력을 유지할 수 없다고는 할 수 없다. 그러나, 이 분야에서 살아남기 위하여는 확실하게 급속한 효과를 가져오는 합리화를 고려,추진해 나아갈 필요가 있다.

자동차 해상수송의 추이

세계에서 자동차의 총수출대수는 제2차대전 후 1950년대 말부터 1980년대 후반까지 확실히 계속 확대되었다. 그 중에서도 커다란 움직임은 두가지가 있다. 우선 2차대전 직후인 1950년대에 유럽으로부터 북미향으로 수출이 확대되었다.(이로써 자동차의 합리적인 수송이 검토되어 자동차전용선의 등장에 이르렀다. 이 때문에 자동차전용선의 발달은 대서양수역에서의 유럽선사,특히 북유럽 선사에 의하여 추진되었었다) 그러나,1970년대 후반부터 1980년대 초에 세계의 자동차 총수출대수는 이제까지의 신장을 훨씬 웃도는 급속한 증가를 보였다. 이는 일본차의 수출이 1970년대부터 대구미를 위주로 급속히 확대되었기 때문이다. 그리고 완성차의 해상물동량은 1987년에는 약 740만대나 되는 수송 규모까지 확대되었다.

그러나 이 완성차 해상물동량은 1987년을 피크로 1988년 이후,크게 축소되기 시작했다. 1994년에는 600만대까지 떨어져 피크였던 1987년의 740만대와 비교하면 약 19%감소되었다.

완성차의 해상물동량은 1994년에 증가로 전환되었는데, 이 물동량의 회복이 1980년대 전반부터 중반에 달했던 700만대 초의 높은 수준에는 미치지 못할것으로 생각된다. 그것은 과거 10년간을 통하여 완성차 수송에도 중요한 구조상의 변화가 있었기 때문이다. 이 구조 변화란,세계의 생산대수에 차지하는(해상수송에 의한)자동차 수출비율의 저하이다. 완성차 해상물동량의 피크였던 1987년에는 세계의 자동차 생산대수의 23%(해상수송으로)수출된 것에 대하여,1994년에는 그 비율이 약 17%까지 저하하고 있다.

세계의 자동차 수요·판매 동향

자동차의 해상불농량은 확실히 세계의 자동차 수요(판매)동향에 좌우된다. 그리고 자동차 수요 동향에는 각 나라의 경제성장이나 경기 동향 및 각국/지역의 정치정세 등의 영향이 강하게 반영된다.

과거 수년간의 일본 및 유럽의 경기 동향의 저미에 의하여 시장 규모가 큰 이지역에서의 새 차 판매는 크게 하락되었다. 그것과는 대조적으로, 아시아 및 중남미 제국의 강력한 경제성장은 이 지역에서의 자동차 수요확대를 촉진시키고 있다. 이 때문에 확대 중인 아시아·중남미 시장이 자동차업계에 있어서 금후의 신규 수요시장으로서 세계의 주요 자동차메이커의 주목을 끌고 있다.

또한 베를린장벽 붕괴시에 기대되었던 구소련 및 동유럽제국의 자동차 수요의 확대는 나라마다 상당한 차이가 있고,또한 주목할 만한 새로운 무역거래,즉 새로운 물동량을 창출하지는 못했다. 예를들면 유고슬라비아로부터의 자동차 수출의 확대가 구공산권이 붕괴되었던 초기의 단계에서 기대되었으나,실제로는 그 기대는 실현되지않아 실망으로 그쳤다.

현지생산화에 의한 수출구조의 변화

자동차산업계의 변화는,세계의 자동차 수요동향의 변화뿐만 아니다. 세계의 수요 동향의 변화와 똑같이 자동차의 수출입 동향에 있어서도 구조상의 변화를 확실히 알 수 있다.

이 구조 변화를 일으킨 요인은 수요 동향의 변화뿐만 아니라,정치적인 압력에 의한 변화,즉 수입규제 등의 무역보호책 및 무역밸런스의 악화로부터 강화되거나 완화되는 시장해방에 대한 요구 등도 변화의 중요한 요인이다. 1995년 6월에 합의한 자동차 및 부품시장을 둘러싼 미·일간의 자동차협회는 그 대표적인 예이다.

자동차 수출입 동향에 있어서의 변화는 또한 자동차메이커가 세계 시장에서의 경쟁력을 높여,시장 세어를 획득하기 위하여 수립했던 해외전략이나 계획에 영향을 받은 것이기도 하다. 이 시장획득을 목표로 한 해외 전략에서 가장 두드러진 것은 해외생산이라고 볼 수 있다. 이 해외생산은 자동차산업에만 한정된 것이 아니고,현재 생산거점의 글로벌화가 보편화되고 있는 산업은 그외에도 다수 존재하고 있다.

또한 해외생산은 자동차산업에 있어서도 특히 새로운 현상은 아니다. 제2차 세계대전 후 주요 대자동차메이커의 일부가 해외에 공장을 건설하고,현지생산을 개시하였다. 호주 자동차산업은 이같은 해외 메이커의 현지생산진출에 의하여 발전된 전형적인 예이다(현재 호주에서 현지생산되고 있는 메이커는 도요타,미쓰비시,GM,FORD등 4개사이다).

자동차 생산의 국제화,즉 현지생산화는 우선 첫 번째로 관세장벽이나 수입할당,자동차 무역에 관한 기타의 여러 가지 규제에 대응하여 시작되었다. 그러나,현지생산화를 촉진한 다른 커다란 요인은 환율변동의 리스크를 회피하기 위함이다.

환율의 변동에 의한 가격경쟁력이 저하되는 리스크는 판매하는 시장에서 현지생산함으로써 회피할 수 있다.

또한,복수국에 해외공장을 보유함으로써,일정한 생산규모가 보증된다. 해외공장을 복수 보유하고 있게 되면,어느 지역,나라의 산업동향이나 정세의 혼란이 일어나 생산이 저미해도 다른지역,나라에서 증산하는 것으로써 그 대응이 가능하다.

이같은 생산거점의 해외이동은 결코 새로운 동향은 아니지만,과거 10년간에 걸쳐 자동

차 무역에 대하여년대 전반에는 월당 약 1천 척이다. 현지생산화가 자동차 무역에 커다란 영향을 끼친 것은,일본의 자동차메이커가 주요 수출지인 북미나 유럽에서 현지생산을 개시한 것에 의한 바가 크다.

그리고,일본차 메이커가 이같은 현지생산을 개시한 배경에는 일본차 수입에 관한 정치적 압력이나 엔고에 의한 가격경쟁력의 저하라는 일본으로부터의 수출에 의한 판매 확대가 어려운 상황 아래서,이제까지 확대 되어온 해외시장에서의 판매 세어를 유지하고,더욱더 확대하기 위한 전략을 세워 나아가야만 하는 현지생산화의 필요에 불리게된 상황이 있었다.

시케이디(CKD)수출

1980년대,주로 일본차의 해외현지생산화 확대에 따라 현지 조립을 위한 자동차 부품,즉 CKD(Completely Knocked-Down)의 수출량이 확대되었다. 이 때문에 시케이디는 자동차 산업관련의 수출화물의 주요부품으로 성장하였다.

시케이디의 출하량은 매우 파악하기어렵다. 그러나 일본의 자동차메이커인 혼다는 현지생산을 개시했던 1980년대 전반에는 월당 약1500feu를 일본으로부터 북미공장으로 보냈었다. 그러나 이 혼다의 북미향 시케이디 물동량은 1990년의 약 5만 3,000 feu가 피크였다고 생각된다. 이처럼 시케이디 수출수요의 성장은, 비교적 단기간이었다고 할 수 밖에 없다. 그것은 현지공장이 부품이 조달지를 일본의 시케이디로부터 현지의 부품조달로 바꾸어 나아갔기 때문이다(현지에서의 부품조달 확대는 완성차처럼 자동차의 무역밸런스와 아주 밀접한 관계를 갖고 있다.) 그리고 엔고 기조가 계속되는가운데, 현지생산에 있어서 현지부품조달 확대는 부품의 조달코스트를 감소시킬 수 있게 되었다.

오늘날, 시케이디 수출이 주로 이루어지고 있는 것은 일본으로부터 대아시아로의 수출에 있어서이다. 이는 일본차메이커가 주로동남아시아제국에 설립한 현지공장용으로공급하고 있는 시케이디 수출이다. 이러한 아시아의 현지공장은 제조라고 하기보다는 오히려 조립주체의 공장이다. 이상 언급해 온 바와 같이, 구조 변화의 결과, 이제까지 주로 선진국간의 동서 장거리 항로에서 실시되어 왔던 자동차의 수출량은 착실히 감소되어 왔다.

별첨도표에서도 알 수 있듯이 일본차의 북미와 유럽의 주요 2개 목적지로의 수출의 감소가 그대로 세계의 자동차 해상 수출의 감소로 나타나고 있다. 극동적출/북미향의 물동량은 1986년에는 400만대 이상이었으나 1989년에는 300만대를 밑돌았다. 더욱이 1993년에는 물동량은 200만대를 밑돌았다.

똑같이 극동적출/유럽향 물동량은 북미향만큼 대폭적인 동향은 아니지만, 1988년부터 1992년의 약 180만대 전후의 수준(1991년이 186만대로 최고)에서 1994년에는 124만대까지 감소하였다.

한편, 아시아 중남미 등의 자동차 수요확대에 의한 신흥시장의 출현 결과, 남북항로의 물동량의 성장이 보였다.

일본으로부터 구미 이외의 기타 목적지로의 자동차 수출대수는 1980년대 후반의 70만대 전후에서 1994년에는 124만대까지 확대되었다.

유럽/중남미,유럽/중근동과 같은 다른 물동량도 똑같이, 1980년대 후반의 약50~60만대 수준에서 최근은 100만대까지 성장하였다.

그러나, 이같은 물동량의 장가도 규모로서는 종래부터의 주요 동서항로에서의 대폭적인 감소를 커버하는데에 충분한 불륨은 되지 못하였다. 이 때문에 전체의 해상물동량은

1987년(736만대)의 피크에서 1994년(599만대)까지의 사이에 약 140만대가 감소하였다.

자동차의 현지생산화는 덩 시트레이드에 있어서 자동차 수송량 감소의 요인이기는 하지만, 한편으로는 현지생산화에 의하여 역내의 자동차 수송증가라는 새로운 동향이 생겨났다. 이 역내 수송의 동향은 유럽에 있어서 가장 현저하였다.

자동차전용선 개발 동향

오늘날 세계의 완성차 해상수송은 고속수송을 목적으로 특별히 건조된 선대, 자동차전용선에 의하여 서비스되고 있다. 이 서비스는 자동차메이커가 세계의 자동차 시장을 획득하기 위하여 전략적으로 위치한 항(수출항/수입항)을 연결하고 있다. 이같은 서비스를 제공하는 전용선의 개발 경위를 소개한다.

완성차를 수송하기 위하여 특별히 설계된 최초의 선박은 1950년대 중반에 출현하였다. (당초는 본선이 크레인으로 선적/양하되는 로로(LO/LO, lifton/lift off)형으로 벌크화물과의 겸용선이었다. 이 이전의 완성차 수송은 정기선의 스페이스를 이용하고 있었다).

자동차(주로 승용차)의 수송대수는 제2차 세계대전 후 급속히 증가하였다. 그 중에서도 특히 눈에 띈 것은 유럽으로부터 대북미로 수송되었던 북대서양간의 수송중대이다. 그리고 1960년대에 완성차의 수송량이 증가하기 시작함에 따라 초기단계의 자동차선(벌크선 고의 겸용선형)이 시장에 보급되었다.

카 벌커

자동차(완성차)를 수송하기 위하여 개량설계된 초기의 자동차선은 자동차를 탑재하기 위하여 스페이스를 몇단씩 구분편성하는 형태이다. 가동식 데크를 갖춘 싱글 데크의 산적선이 대부분이었다.

자동차가 양하된 후 복항을 위한 산적화물을 탑재할 수 있도록 선박은 사용되었던 가동 데크가 내려져, 데크 스페이스는 싱글데크의 상태로 정비된다.

자동차는 크레인에 의하여 선적 및 양하되었다. 이는 소위로볼라 일컫는 방식이다. 이같은 선박은 일반적으로 카 벌커로서 알려져 있는데, 그 디자인(주로 데크의 형상)은 몇 년씩에 걸쳐 여러 가지 개량이 자주 되어왔다. 그것은 주로 오나성차, 시케이디, 기타 로로 화물등 여러 가지 화물의 흔적을 고려한 디자인 개량이었다.

로로형 자동차선

1960년대 이루어졌던 자동차선의 개발은 '자동차의 수송'이라는 개념에서 발생한 것으로 로로선의 디자인을 토대로 한 새로운 선박의 출현에 의하여 이 로로 형태의 카 벌커가 보급되고 있었다.

로로방식이 채용된 배경에는 자동차는 자주에 의하여 하역할 수 있는 화물이라는 명백한 이점을 갖추고 있기 때문이다. 하역시간은 로로선의 경우와 비교하면 비약적으로 단축되었다.

카 벌커의 건조가 계속되는 한편, 자동차선의 디자인 개발이 이루어져 1960년대 말에는 오로지 자동차만을 수송대상으로 하여 디자인된 자동차전용선 피시시(PCC, Pure Car Carrier)가 출현하였다.

이 같은 선박은 일반적으로 롤 형태로 최소한도 데크의 수가 약 10데크로, 이제까지 보

다도 많고 약 2500대의 자동차를 적재할 수 있는 수용능력을 보유하고 있는 것이 전형적인 패턴이었다. 그리고, 이 형태의 선박의 조작상의 효율성을 호주가 인식했기 때문에, 곧바로 이 피시시가 자동차선의 표준선형이 되었다.

자동차선에 있어서 피시시의 표준화는 화물의 하역속도의 효율화뿐만 아니라 수송되는 화물(자동차)의 손상이 크게 감소되었다는 사실도 관계하고 있다. 이 손상의 감소는 로로 크레인에 의한 선적 및 양하로 인한 차체의 손상, 항해중의 요동에 의한 자동차끼리의 접촉사고나 다른 화물에 의한 손상이 없어졌기 때문이다.

수송수요의 변화

1960년대 말부터의 자동차선대의 발전에 커다란 영향을 미친 것은, 세계의 자동차수출의 주체가 유럽에서 일본으로 이동된 것이다. 이는 일본의 자동차 수출이 북미 및 수유럽항으로 급속히 확대되어 순식간에 이 일본으로부터 대구미항의 자동차의 연간 수송대수가 대서양간의 자동차 수송대수를 웃돌았기 때문이다.

자동차 수송의 중심은 구미간의 대서양에서 일본에서 구미항으로 이동되었다. 또한 그와 같은 시기에 일본의 조선업이 세계의 해운에 미치는 영향력이 강력하였다. 그 결과 1970년대 이후의 선대 개발의 대부분은 일본의 화주의 요구에 부응한 일본 조선소의 설계가 맡고 있었다.

피시티시(PCTC)

1970년대말 자동차선의 디자인은 피시티시(PCTC, Pure Car Carrier)형의 자동차선의 개발에 의하여 더욱 발전하였다. 이 선형은 실제로는 일본에서 건조되었으나, 그 대 약진은 유럽의 주요 자동차선사3개사, 에이치유에이엘(HUAL, Hoehg Uglund Auto Carrirs), 엔오에스에이시(NOSAC, Norwegian Specialised Auto Carrier), 스웨덴의 왈레니우스 라인(Wallenius Line)으로부터의 의뢰에 의하여 촉진되었다.

피시티시는 트럭, 버스, 채굴기구, 크레인, 기타 건설기기등 배고, 중량의 차륜 부착 내지는 자주화물등의 수송수요의 증가를 배경으로 이러한 화물에 대한 수송 스페이스의 수요 확대에 부응하여 출현하였다.

피시시에 설치되어 있는 중간 데크의 높이는 1.65미터가 표준으로, 이는 표준형의 승용차에 맞춘 것이며, 배고, 중량인 화물의 탑재에는 대응할 수 없었다(이 때문에 데크 높이 조절이나 데크 대 중량강도를 강화시킬 필요가 있었다).

피시티시에의 디자인 개량의 포인트는 높이를 변경할 수 있는 리프트에블 데크를 몇 개 정도 편성한 점이었다. 이로써, 데크 높이를 승용차에 맞춘 1.65미터에서 대형트럭에 대응할 수 있도록 최대 6.6미터까지 조절가능하게 되었다. 또한 높이를 변경할 수 있는 데크가 몇 개 있다는 점에서 배고, 중량화물과 승용차의 적부 패턴에 있어서 신축성이 넓어져 고객에 대하여 제공할 수 있는 서비스가 보다 유연성 있게 되었다.

피시티시 디자인 개량에 있어서 또 한가지 중요한 포인트는 아주 무거운 화물을 탑재하기 위하여 (일부의)데크 강도가 강화된 점이다. 똑같이 하역램프도 이러한 중량화물의 하역(선적/양하)을 고려하여 폭을 넓히고 강도를 강화하였다.

1960년대 후반의 피시시 출현에 의하여 자동차 수송선의 디자인은 급속히 발전되어 왔다. 그러나, 피시시 출현 이후의 선형의 개발은 혁명적이라기 보다는 진화적인 발전이었

다. 이 진보적 개발은 수용능력의 확대와 하역 속도 상승이라는 두 가지 점에 집중하여 추진되어 왔다.

선형의 대형화

우선 첫째로 하역시간을 단축하기 위한 디자인 개발은, 하역(선적/양하)용의 쇼오램프웨이의 수를 늘리는 일(측면 선미)에 집중하였다.

개발 포인트의 두 번째는 피시시/피시티시의 수용능력이 수송수요의 확대 및 스케일 메리트의 요구에 응하여 급격히 확대된점이다. 20년 이상전인 1974년에는 이미 6000대적의 대형 피시시가 등장하였다. 또한 1970년대 중반 이후 덩 시 트레이드용으로 건조된 선박의 대부분은 최소한도 4000대 적의 수용능력을 갖추고 있었다.

이 같은 피시시의 대형화도 수용능력이 6000대 상한으로 생각된다. 대형화에 의한 효율화의 한편으로, 수송속도나 하역시간 단축에 의한 효율화도필요로 하고 있다. 이 수송속도나 하역을 고려하면, 6000대적의 수용능력이 최대 규모라고 생각된다.

현재에는 1개 거점으로부터 출하되는 자동차의 수출대수는 감소 경향이 있다. 또한 수출거점이 다수에 이르고 수출 규모도 소규모이기 때문에, 대형화의 움직임도 수습되고 있다.

더욱이 과거 10년간의 자동차 수송시장에 출현한 피시시 선대는 대형화나 피시티시와 같은 디자인의 개량에 진전된 점에서 고객의 요망에 유연한 대응을 할 수 있게 되었다. 또한 수송수요의 변화에 따라 수송항로가 다양하게 정비되었다. 이 점은 피시시가 파나마운하를 통행할 수 있도록 요구하고 있다는 점을 의미한다. 자동차선은 대형화가 진전, 이미 파나마운하의 수문을 통과할 수 있는 최대선폭에 달하고 있다. 이 때문에 이 이상의 피시시선의 대형화는 없을 것으로 생각된다.

완성차(승용차,상용차)의 해상수송시장은 소수의 선사에 의하여 운영되고, 또한 선사와 화주(자동차메이커, 수입업자 등) 및 항만업자간에 필요로 하는 매우 전문화된 시장이다.

자동차선선대 및 선복량 동향

자동차(완성차) 해상수송은 일본으로부터의 대구미시장으로의자동차 수출 확대를 배경으로 1970년대부터 급속히 확대되었다. 이 때문에 일본으로부터의 완성차 장거리 수송이 자동차 수송시장에 대하여 영향력을 강화하게 되어, 대서양의 자동차 수송이 중요성을 잃기 시작했다.

자동차 수송의 확대를 반영하여, 자동차선 선복량은 1970년대 이후 급속히 확대되었다. 자동차선의 총 캐퍼시티는 1973년에는 8만 3000대 정도였다. 그러나 10년 후에는 10이상인 100대강까지 급속히 확대되었다. 이 이후 캐퍼시티 확대 속도는 둔화되어 1980년대말 시점에선느 수송량의 감소가 반영되어 수송 캐퍼시티는 약간 축소되었다.(자동차선 수송 캐퍼시티는 1988년, 189년 전년비신장률로 마이너스가 되었다.) 그러나 그후 다시 증가로 전환, 1995년 중반까지 수송캐퍼시티는 138만대의 규모로 확대되었다.

1980년대까지는, 피시시/피시티시가 완성차 수송전용선의 디자인으로서 정착되었다. 카벌커는 1970년대 말부터 급속히 모습을 감추어 갔다. 이후 카벌커으 신조선 발주는 없어져, 자동차 수송선의 피시시로의 이행이 완료되었다. 다목적 로로선역시 자동차 수송에 적합한 디자인으로, 몇 개의 자동차 수송항로에서 피시시와 경쟁을 벌여왔다. 그러나 이

선형 역시 1980년대 후반 이후 시장으로부터 자취를 감추었다.

자동차선시장의 특징

자동차선부분이 다른 수송부분과 다른 점은, 선박의 생긴 빈도이다. 피시시/피시티시는 운항스케줄의 신속성이나 정확성 운항 적부에 있어서 화주로부터 고도의 기술을 요구받게 된다. 따라서 선사는 시장경쟁력을 유지하기 위하여 최신 디자인의 선박을 정비할 필요가 있다. 이 때문에 피시시/피시티시는 20년 이상 운항되는 경우는 절대 없다. 더욱이 선령 15년에 달하면 스크랩 대상선이 되어 수급 밸런스나 노후화의 형편에 따라서 시장으로부터 자취를 감추기 시작한다.

또한 노후선은 스크랩에 의하여 시장으로부터 배제되는 이외에 다른 선종으로의 개장(예를 들면, 미운반선 등으로의 반선)에 의하여 자동차선시장으로부터 배제된다.

이는 단순히 노후선의 수요가 없기 때문으로, 따라서 피시시에는 노후선의 중고선시장이 존재하지 않는다. 그러나 선령이 20년 미만의 선박에 대한 중고선시장은 있다. 이 경우의 자동차선의 가격은 액면 이상의 금액이 붙게 된다고 한다. 그러나 일반의 중고선매매시장에서 거래되는 일은 결코 없고, 선주/오퍼레이터간의 개별 거래로 선박의 소유자가 바뀌는 경우가 많다.

자동차 수송부분의 특징은 매우 협소하고 긴밀한 시장이라는 점을 별도로 들 수 있다. 실제로 이 부분을 지배하고 있는 선주/오퍼레이터의 수는 매우 적다. 여기에는 다음과 같은 요인을 들 수 있다.

① 운송 그 자체가 선주/오퍼레이터와 화주(기본적으로는 자동차메이커)와의 장기계약에 바탕을 두고 있는 계약상의 성질에서 화주와의 끈계가 없이는 수송화물을 획득하기 불가능 하다.

② 스포트마켓이 존재하지 않으며, 또한 매우 한정된 정기용선에 의한 시장뿐이며, 프리선박이 없다.

③ 자동차선의 일반적인 중고선거래시장이 없다.

④ 선주는 저렴한 선박을 조달하여 시험적으로 참여할 수 없다.

⑤ 오퍼레이션에 관하여 매우 고도의 기술을 요한다.

수면 위의 면적이 넓다는 점에서 횡풍을 받기 쉽기 때문에, 선박의 조작이(최소한도 별커와 비교하여) 기술적으로 어렵다. 화물도 손상을 입기 쉽기 때문에, 운항기술이나 하역(선적/양하)에도 고도의 기술을 필요로 하기 때문에 숙련된 기술이 요구된다.

⑥ 다빈도 운항스케줄이나 저스트인 타임 방식 등의 자동차 생산 방식에 걸맞는 수송, 즉 자동차메이커 등 화주의 요망에 대응하기 위하여, 선주/ 오퍼레이터는 운항의 품질이나 스피드 등 신뢰할 수 있는 서비스를 계속하여 제공하는 한편, 세계 도처를 망라한 서비스 네트워크이 구축이라는 새로운 대응도 펼쳐 나가야 한다.

개개의 오퍼레이터가 충분한 네트워크 서비스를 고아범위하게 공급하기 위하여는 그에 부합한 선대를 보유할 필요가 있다. 최소한도 12척은 필요하다는 의견들도 있다.(현재 시장을 지배하고 있는 선주/오퍼레이터는 한결같이 이 요구를 충족시키고 있다).

이 상과 같은 요인에서 자동차선 시장은 선대예의 투자부담이 크고, 투기적인 섹체가 약하기 때문에 신규 참여가 곤란하다. 따듯 참여하고 있는 선사가 한정되어, 시장점유율이 높다는 것이 자동차선시장의 특징이다.

자동차선 시장을 구성하는 주요 선사

자동차선시장이 소수의 선사에 의하여 지배되고 있는 실태는 선복량(캐퍼시티 기준, 이하 같음)의 84%가 주요8개 선사에 의하여 지배되고 있는 점에서도 명백하다

다음에, 주요 선사를 소개한다.

마켓은 자동차선시장에서 빅3으로 불리우는 일본 선사 3사, 엔와이케이(NYK),MOL,K-LINE이 전 선복량의 절반을 지배하고 있다. 다음으로 주요 오퍼레이터인 유럽 3개 선사(HUAL,NOSAC,WALLENIUS)가 전선복량의 약 24%를 지배하고 있다. 이들 선사는 자동차메이커와의 사이에 장기에 걸친 긴밀한 관계를 구축하고 있는데,독립된 오퍼레이터다.

단, 일본 선사는 자동차수송이외의 수송부문을 보유한 선사인 데 비하여,유럽선사는 자동차수송 전분의 선사라는 점이 다르다.

이같은 독립 오퍼레이터가 시장을 지배하는 자동차선부문의 특징은, 자동차메이커가 그들 자신이 선대를 보유하는 데에 특히 흥미를 갖지 않았기 때문이다.

글러나 예외로써 닛산 자동차의 자동차선사인 닛산전용선을 들 수 있다. 그 이름이 나타내고 있듯이 닛산자동차의 수송에 종사하는 선대를 주로 지배한다. 이 선사는 전선복량의 약 4%를 지배하고 있으며 세계의 자동차선사의 제8위에 위치하고 있다. 또한 상위8위 이내에 들어 있는 다른 주요 오퍼레이터로서 현대상선을 들 수 있다. '독립 오퍼레이터'와 '메이커 전속(인더스트리얼 캐리어)'적 성격이 혼성된 선사이다. 그렇지만, 이 회사의 주요고객은 그룹회사인 현대자동차이며,자동차메이커와의 연계가 강한 선사라고 할 수 있다.

현대상선은 자동차선 총선복량의 7%를 지배하여 제5위에 랭크하고 있다. 기타 선사로서는 규모는 크지는 않지만 유럽의 인더스트리얼 캐리어인 독일 VW-AUDI그룹의 자동차선사 VAG Transport를 들 수 있다. 이 회사는 자사선박을 보유하지 않고,장기간 기준으로 용선한 선박을 운용하고 있다. 이 부문에 있어서 적지않은 인더스트리얼 캐리어 중의 하나이다.

이 외에 일본의 도요후지해운은 도요타 자동차와의 장기적인 관계를 구축하고 있다. 또한 대 선사에 비하면 지배선복량은 상당히 소규모이지만,기타 독립선사 중에서 가장 큰 것은 아마도 이탈리아의 정기선사인 그리말디이다. 이 회사가 실제로 운항하고 있는 선박은 PCC라고 하기보다는 RO-RO선으로 남대서양 및 지중해에서의 운항을 주로하고 있다.

또한 칠레의 CSAV는 이 나라의 CCNI와 자동차선대를 공유하고 있는데,그 대부분은 CSAV의 소유이다. 이 회사는 칠레의 과일 수출수송의 북항수송에서 자동차를 수송하여 그 존재를 구축한 선사이다.

지역별 오퍼레이터에 의한 선복지배 구성

세계의 자동차 수출에서는 일본으로부터의 수출이 커다란 비중을 차지하고 있기 때문에,현존하는 자동차선의 대부분은 일본선사에 의해 지배되고 있다. 현재 일본선사의 지배선복량은 전체의 53%를 차지하고 있다.

일본선사에 이어 자동차선을 지배하고 있는 대선주/선사는 유럽에 집중되어 있다. 유럽선사는 PCC/PCTC선대의 약 31%를 지배하고 있다. 전 선복량의 84%를 유럽 및 일본

선사가 지배하고 있다. 나머지 16%에 속하는 선주/오퍼레이터의 지배 규모는 소규모이다. 그러나 한국선사의 지배선복량이 전체의 7.5%에 달하고 있는 것은 주목할 만한 일이다.

자동차선의 용선요율

자동차선의 용선요율은 다른선종과 같이 마켓의 수급발란스의 변화를 반영한다. 그러나, 자동차선시장에 있어서는 대부분의 선박이 장기용선계약에 의하여 운항되고 있다(단, 선주/선사끼리 선박을 교환하는 경우도 가끔있다). 따라서 이들 운임요율은 마켓의 대략적인 지침으로서만 생각해야만 한다. 현재의 용선요율은 비교적 낮아 신조선 투자에 걸맞을 정도로 충분한 수준이 못된다(현재의 신조선 가격은 약 5,500만 달러). 이 때문에 용선료로 이익을 가늠하는 독립 선주에게 있어서는 유익한 사업이라고는 말하기 어렵다.

PCC/PCTC타입차터요율은 1980년대 초의 자동차의 해상수송 수요 급증에 따른 선박의 공급 부족으로 상승되어 피크에 달했다. 그런데, 1980년대 전반에 신조선이 다량 준공되었기 때문에 그후 용선료가 크게 떨어졌다. 운임요율의 피크는 수송 수요가 견실하게 증가했던 1986년까지로, 그후는 수송 수요의 감소에 의한 선박의 공급과잉으로 저미상태가 계속되었다.

용선요율은 1992년 말부터 다시 상승세로 돌아섰다. 이는 수송 수요의 감소에 대응하여 선박이 처분되었기 때문이다. 즉, 공급선복량의 조정에 의한 것이었다.

그러나, 그후 다시 선박이 공급 과잉 조짐이 되었기 때문에 요율이 떨어졌다. 앞서 언급한 대로, 용선요율은 신조선에의 투자에 적합한 수준에 이르지 못하고 있다.

또한 선박의 공급과잉을 만들어냈던 수송 수요의 감소는, 하주에 대한 불뭉, 디스카운트를 어렵게 하고 있다.

자동차선의 정기선서비스화

(1) 라이너의 서비스화

수송 수요의 감소로 경쟁이 격화되고 있는 완성차 해상수송 시장에서, 선사는 새로운 선대를 제공하는 하드 면에서의 경쟁력 유지에 주력하고 있는데, 한편 소프트 면에서의 서비스의 질의 향상도 추진하고 있다. 그결과, 대부분의 선사는 정기적인 항해 스케줄에 의한 라이너적인 서비스를 도입하기 시작했다.

이는 '저스트 인 타임'방식의 채용이나 코스트 삭감의 강화를 목표로 한 리드타임의 단축 등, 자동차산업에 있어서 자동차의 제조공정의 변화의 결과로써 선사에 요구된 것이다. 정기적인 항해스케줄은 이같은 요구를 쉽게 충족시킨다. 이 연장에 있는 것이, 스웨덴의 자동차 메이커 볼보에 의하여 제기된 'FAST SHIP' 개념이다. 이것은, 잠재수요보다 오히려 현상의 판매 농향에 맞추어 생산을 조정하는 볼보의 생산체제의 개선 (코스타 삭감 효율화)계획에 일환으로/서 고려되고 있다. 이미 토르라인에 의한 고텐부르크/젠트간의 야간에 로로 서비스로, 공장으로부터 출하된 자동차와 부품을 그날 중으로 수송하고 있다. 볼보는 원양에 대하여서도 같은 서비스를 요청하고, 고속 페리 디자인의 채용으로 그것이 가능할 것으로 제안하고 있다.

(2) 도어 투 도어 서비스

자동차 선사의 서비스는 이제까지는 하지 않았던 육상 수송까지 범위를 확대한 도어 투 도어 서비스로 넓혀 나아갔다.

철도 수송이나 트럭수송에 대한 투자도 약간 있었지만, 선사가 행한 육상서비스는 퍼디아 센터의 설치 등을 포함한 터미널 설비에 한정되었다.

왈레니우스는 도어 투 도어 서비스를 편성한 일관 수송을 제공한 최초의 선사였다. 그렇지만, 대부분의 고객은 현재 일관 수송이라기 보다는 오히려 이 서비스의 어느 한 부분(특히 해상수송만)을 이용할 뿐이다.

(3) 항만 상황

자동차선사의 서비스 전개의 특징의 하나로, 기항지 수의 확대를 들 수 있다. 이는 고객인 자동차 메이커로부터 생산 및 판매거점에 가능한 한 가까운 항구에 기항해 주길 원하는 요망에 대응한 것이다.

자동차 해상수송에 관여하는 항만은 결코 많다고는 할 수 없지만 자동차선의 기항 지속이나 유지를 위한 항만간의 경쟁은 비교적 치열하다. 자동차는 다른 화물과는 달리, 증적할 수 없는 화물이다. 이 때문에 항만 측에 있어서는 거대한 주차장이라고 할 수 있는 넓은 보관 장소를 제공할 수 있느냐는 점이 중요한 포인트가 된다. 또한 환투인 자동차는 판매전의 것이기 때문에, 라이선스 플레이트가 없어서 우선 도난의 우려는 없지만, 부품이나 부속 품의 도난 위험이 있기 때문에 도난 위험이 없는 안전한 장소이어야만 한다는 점도 중요하다.

항만업자에 있어서는 자동차선의 전용의 설비를 제공하는 결정은 대규모 계약이 되기 때문에, 자동차선사와의 장기계약을 요망한다.

(4) 수송패턴의 변화

라이너 형태의 서비스로의 대응은 많은 선사에게 라운드 더 월드 수송 내지는 주요 수출/수입 지역을 연계한 루프 서비스에 대응한 배선을 촉진시키는 결과가 되었다.

예를 들면 에이치유에이엘의 일본 한국/ 미국 동안 서비스는 왕항에 유럽, 북항에 중남을 경유하여 대서양을 횡단하는 루트이다. 또한 왈레니우스의 유럽 적출/ 호주항의 새로운 서비스의 경우 본선은 호주로부터 직접 회항하지 않고, 일본 한국을 경유하여 유럽항의 북항 화물을 적취하고 나서 회항한다. 이같은 수송패턴을 전개하는 것은 오랜 발라스트 항해를 회피하고 코스트를 줄이기 위함이다.

주요 농서항로에서의 수송 수요의 감소로, 클로스항로에서의 경쟁이 확대되기 시작하였다. 이 때문에 주요 선사의 대부분은 클로스항로에 대한 중점 배선이 나 에이치유에이엘, 왈레니우스의 서비스에서 볼 수 있는 클로스항로를 편성한 복잡한 배선을 실시함으로써 클로스 항로에 대한 배선의 비중을 높혀 보다 범세계적인 배선 체계의 구축에 나서고 있다.

(5) 공급 과잉에의 개념

그러나, 라이너 형태의 서비스는 고객의 요망에 부응한 기능인 반면, 설비 과잉의 기능이라는 점으로 지적하는 자도 있다.

배선스케줄을 보다 타이트하게 하는 것은, 선대이용 빈도를 보다 높이는 것을 의미한다. 그러나, 선대이용 빈도를 높이는 것이 캐퍼시티 이용률을 높이는 것이 된다고는 할 수 없다. 실제로, 라이너 형태의 서비스가 캐퍼시티의 이용률을 저하시킨 점을 인정하는 선

주/ 선사도 있다. 업계의 한 추정에 따르면, 종전에는 만선 상태였던 극동지역으로부터 역외항의 항해에서는, 현재는 캐퍼시티의 80%밖에 선적하지 못하는 경우가이따금 있다고 한다.

세계의 완성차 해상수송에 있어서는 고도의 전문기술을 필요로 하고, 전용선, 전용터미널 등의 설비나, 자동차메이커 선사 및 항구나업자간의 긴밀한 협력관계가 필수적이다. 그리고 화물이 제시간에 손상 없이 수송될 수 있는 수송시스템을 구축해야만한다.

선사와 선대동향

(1) 선사 수가 적은 시장

자동차선 시장은 극히 소수의 선사에 의하여 지배되고 있다. 이들 선사는 각각 소유 내지는 용선한 선대를 규칙적인 수송스케줄로 배선하는 라이너서비스를 실시한다. 이는 선사가 자동차 메이커를 대신하여 자동차를 수송, 즉 자동차 메이커의 요망에 대응한 서비스를 실시하고 있기 때문이다. 이들 서비스는 선사와 자동차 메이커간의 장기계약을 기본으로 하고 있기 때문에, 충분한 설비나 메이커와의 관계를 갖지 못한 낙관적인 신규 참여의 여지는 없는 것이다.

그러나, 글렇다고 해서 극심한 경쟁이 없는 것은 아니다. 계약이 갱신되는 때의 재교섭은, 선사에 있어서는 상당한 긴장을 갖게하는 시기다.

그러나 전문성이 강한 항로이기 때문에 마켓은 오랜기간에 걸쳐 자동차 메이커에 공헌해온 12개사에 미치지 못하는 주요선사에 지배되고 있다.

(2) 항로 변화가 선사 구성에도 영향

자동차의 해상운송은 처음, 대서양을 중심으로 비롯되었다. 이는 주로 유럽차의 미국시장을 위한 수출이었다. 이 시기의 주요하주로서는 VW를 들 수 있다. 그러나 1970년대 이후 일본차 수출이 급속히 확대되어 순식간에 대서양에서의 물동량을 웃돌았기 때문에, 자동차수송의 중심은 일본차의 수출로 옮겨졌다.

이 일본차 수출이 대두되기까지는 유럽의 선사, 특히 스웨덴, 노르웨이에 본거지를 둔 선사가 마켓을 지배하고 있었다. 그러나, 일본차의 수출확대와 일본 조선업의 급속한 성장에 힘입어, 일본선사가 지배하는 자동차선 선복량이 시장의 최대규모로 성장하였다. 1995년 중반시점에서 184척, 수송능력 72만 9,968대의 자동차선이 일본선사에 의하여 지배되고 있다 (수송능력은 전체의 53%를 점유한다).

(3) 지역별 주요선사의 구성

일본선사

자동차선대의 절반을 차지하는 일본선사 지배의 자동차선대의 대다수는, 일본의 3대 선사(MOL, NYK, K-LINE)가 지배하고 있다. 그 지배 형태는 소유선과 용선의 두가지로 구분된다. 소유선에는 자사에서 완전 소유하고 있는 선박과 국내 중소 선주/선사가 공동 소유하고 있는 선박이 있다. 용선에는 국내의 중소 선주/선사로부터의 용선, 해외 선사로부터의 용선, 편의치적선(일본 선사에 의하여 장기용선되고 있는 외국적선의 형태이지만, 실질적으로는 일본 기업이 건조/운항하고 있는)의 형태가 있다.

주요 일본선사로서 또 들 수 있는 것은 닛산전용선(NMCC)이다. 이 회사의 지배선대는 세계의 자동차선대의 총수송능력의 약 4%를 차지한다. NMCC는 사명이 나타나고 있

듯이 자동차의 관련회사로, 자동차선시장에 있어서는 흔치않은 인더스트리얼 캐리어의 하나이다. 이같은 인더스트리얼 캐리어가 몹지 않은 것은, 자동차 메이커가 스스로 선주가 되는 것보다도 독립 선사와의 관계를 구축하는 것을 선호하기 때문이다.

유럽선사

일본 선사다음으로 커다란 비율을 차지하는 것은 유럽 선사에 의하여 소유되는 선대이다. 1995년 중반의 시점에서 이들이 지배하는 선대는 100척, 총수송능력 약 43만대로 전체의 31%를 차지하고 있다. 그중에서도 북유럽의 3대 선사, HUAL(Hoegh Uglanq Auto Liners), NOSAC(Norwegian specialised Auto Carriers)알레니우스로 세계 자동차선대의 총 수송능력의 약 25%을 지배하고 있다. 이들 유럽선사는 일본선사의 성장에도 불구하고 원양무역에 있어서 Ro-Ro선과 자동차전용선의 개발을 착수했던 초기부터 주요 선사로서의 평가를 유지하고 있다. 다른 유럽선주/선사에서, 주요 선사로서 들 수 있는 것은 이탈리아 선사 그리말디이다. 그리말디가 실제로 운항하고 있는것은, 자동차선이 아닌 RO-RO선이다. 그러나 활동의 주체는 이탈리아로부터의 수출차에 대한 수송으로, 화물차가 화물의 대부분이 되고 있다. 그외는 덴마크의 에이피 | 몰러 머스크를 들 수 있다. 이 회사는 소유선을 운항하는 것이 아니고, 그들을 장기계약으로 차터아웃하고 있다. 이처럼 이 회사는 자동차 메이커로부터의 계약 획득을 위하여 다른 선사와 경쟁을 벌이기보다는 주요 자동차선사와의 관계를 발전시켰다.

기타선사

기타 선주/선사에 의하여 운항되고 있는 선대 규모는 일본선사/유럽 선사의 6대 선사와 비교하면 소규모이다. 그러나, 그 중에서도 상위권을 목표로 하고 있는 선사는 한국의 현대상선이다. 이 현대상선은, 현재 세계의 자동차선대의 최소한 7%(수송능력기준)를 운항하고 있다. 1980년대 중반부터 한국의 자동차 수출이 급속히 확대됨에 따라 이 회사의 선대는 급속히 확대되었다. 현대상선은 그룹회사 현대자동차의 수출 운송을 주체로 하고 있다.

미국적선의 동향

1980년대 중반에 자동차선대에 미국적선이 확대될 것으로 추정되는 동향이 있었다. 미국적선의 투입은 정치문제로까지 번지게 된 미/일간의 자동차 무역마찰을 배경으로 하고 있었다. 미국 자동차 시장에서 세력확대를 계속시키는 일본차 메이커에 대하여 미국 메이커가 자국 시장에서 고전하는 상황은, 미국의 대일리비판이 강화될 뿐이었다. 미국 의회는 미국향 자동차 수송에는 미국적선을 이용할 것을 요구하고 있었다. 일본차 메이커는 수출의 일부를 미국적선으로 운송하는 계약을 하는 등의 자세를 보였다. 그러나 미국적선은 그때 준공되었던 4척이상 확대하지 않았기 때문에 미국적선이 예상했던 규모로 확대되지는 않았다. 미국적선은 이외에 2,3척이었다. 이들은 미국의 군사 화물의 수송계약을 획득하기 위하여 미국에 자회사를 설립한 유럽선사가 소유하고 있다.

자동차선시장의 동향- 일본 선사

1. NYK

NYK는 자동차선시장의 최대 선사이다. 단, 제2위인 MOL의 선복량의 차이는 근년 축

소되어 가고 있다. 자동차 해상수송은엔와이케이의 종합해상수송서비스의 일부분으로 정기선 수송에서 파생되었다.

(선대 동향)

1995년 증반 시점에서 엔와이케이의 지배선복량은 61척, 총 수송능력 23만 9263대로, 평균 선령 12년이다. 선형별 구성에서는 이 회사의 선대는 전 선형에 분포되어 있지만 4000~4999대적이 선대의 핵심을 구성하고 있다. 선박의 구조는 구체적으로 12데크로 그 중 3데크가 가동식으로 되어 있다. 또한 이 회사는 세계의 자동차 해상수송량의 1/4을 수송하고 있다.

(보유 형태)

이 회사 지배선복의 약 절반은 엔와이케이 자신의 소유/관리하고 있다. 그 중 수척은 다른 선주와의 공동 소유이다. 나머지 선대는 단기 장기 등의 용선에 의하여 운항되고 있다. 용선의 대부분이 실질적으로 일본의 선주 소유의 것으로, 그 중 수 척은 엔와이케이의 관련 기업이다. 그 외에는 유럽 선사 소유의 선대를 수 척 운항 하고 있다.

(최근의 선대 정비)

엔와이케이의 지배선복량은 최근 수 년 동안 축소되고 있다. 이는 주로 수송수요의 감소에 따른 스크랩 등의 선복 처분의 결과이다.

한편, 선대의 노후화나 진부화에 의한 필요성에서 대체로 추진되고 있다. 대체 계획은 1980년대, 후반에 시작되어, 대규모의 노후선 스크랩이 이루어졌다. 이 대체 계획은 1990년대 전반까지 이어져 1994년의 3척의 리프레이스선 준공으로 일단락 된다.

엔와이케이에서는 1990년 이후 신조선 10척(총수송능력 5만 550대)이 준공되고, 노후선 9척(총수송능력 4만 1300대)이 처분되었다. 처분선 중 2척은 엠오엘과의 공동 소유선이었다.

엔와이케이는 현재 신조선의 발주계획을 공표하지 않고 있다. 단, 배고차의 수송수요 증가에 따라 기존선의 배고차 스페이스를 확대하는 개장 공사를 하고 있다. 1995년에는 4척이 개장되었으며, 앞으로도 2~3척 정도의 개장공사가 검토되고 있다.

엔와이케이는 세계 최대의 피시시/피시티시운항선사로, 광범위하게 걸친 서비스 네트워크를 보유하고 있다.

이 회사의 서비스는 일본으로부터 북미 및 유럽항의 수송을 중심으로 하는데, 유럽 미주항의 동서루트뿐만 아니라 아시아 대중남미 등 남북 루트도 중요시하고 있다. 다른 일본 선사처럼 엔와이케이도 일본차의 수출 대수의 감소로 새로운 수송수요를 찾아야 할 상황에 놓여 있으며, 최근 급속히 확대되고 있는 클로스 트레이드에 주목하고 있다. 특히 아시아지역에서의 자동차 수요가 급속히 늘어나고 있는 점에서 이 지역의 포괄적인 서비스 네트워크에 구축에 나서고 있다. 더욱이, 일본을 거치지 않는 삼국간 수송에도 진출하고 있는데, 이는 유럽선사 공동으로 서비스를 하고 있다. 예를 들면 미국동안/ 중남미 서비스는엔오에스에이시와 왈레니우스와 공동으로 실시하고, 유럽/중동 서비스는 왈레니우스와 공동으로 하고 있다.

(유럽역내 수송)

엔와이케이에는 유럽 역내 수송에서도 왈레니우스와의 협조관계를 구축하고 있다. 유럽역내의 자동차 수송 선사 유이시시틀 양사가 공동 출자하여 설립하였다. 유럽역내에 있어서 엔와이케이의 서비스는 트럭 수송을 포함, 육상에서의 오퍼레이션까지 확대되고 있다.

2.MOL

엠오엘의 자동차 수송은 엔와이케이처럼 종합 해상수송서비스의 일환이다.

(선대동향)

엠오엘의 지배선복량은 세계 제2위의 규모(수송능력기준)이다. 1995년 중반 시점의 지배선복량은 약55척, 총수송능력 23만 2573만대, 평균선령은 약 11년이다.

선대는 3000~4999대급을 중심으로 하여 전선형을 망라하고 있다. 엠오엘이 지배하는 선대의 대부분에는 선명의 말미에 에이스가 붙는다.

이 회사는 세계의 자동차해상수송량의 약 1/5을 수송하고 있다.

(보유 형태)

엠오엘의 지배선대의 1/3은 엠오엘 자신의 소유/관리선이며, 나머지는 용선이다. 엠오엘은 종래부터 다른 일본선사에 비하여 용선의 비율이 많다. 엔와이케이처럼 엠오엘도 용선의 대부분이 일본계의 선주가 소유하고 있는데, 이들 선주 중심 개사는 엠오엘의 관련 회사이다.

(최근의 선대 정비)

엠오엘의 선대는 자동차전용선의 의한 서비스를 개설했던 1965년 이래, 비교적 빈번하게 리프레이스되고 있다. 가장 새로운 신조선은 1995년 초에 준공한 1800대적의 퍼시티시, 토파즈 에이스이다.

카우가 에이스, 사파이어에이스, 퍼릴 에이스등 최근의 신조선은 배고, 중량차에 대응한 스페이스를 갖추고, 또한 하역시의 화물 다메지 리스크를 피할 수 있도록 램프웨이 디자인이 개량되어 있다. 1990년 이후 엠오엘에서는 9척이 준공되었는데, 한편 대체선 준공이 전 보다 상당량의 선복이 처분되고 있다.

(서비스)

엠오엘의 주요 서비스의 하나로서는 일본/북미항로를 들 수 있다. 이 항로에서는 이 회사 선대의 약 1/3이 운항되며, 그 중에서도 5000~6000대적의 대형선이 집중되어 있다. 또 하나의 주요항로는 일본 극동/유럽항로로, 이 항로에 배선되는 선대의 일부는 라운드 더 월드 수송에 편성되어, 일본 극동으로 회항시에 북미에 기항하는 루트를 취하게 된다. 다른 선박은 중동이나 동남아시아 경유로 일본 극동으로 회항 한다. 유럽항의 항로에서도 대형선이 투입되고 있다.

엠오엘은 또한, 클로스 트레이드에 있어서의 활동도 왕성하다. 일본으로부터 북미 유럽 항 수출의 감소로, 이들 클로스 항로에서의 수송 수요 획득의 중요성이 가중되고 있다. 예를들어 이 회사는 미국제 마스터 차를 대유럽 북부로 수송하고 있다. 엠오엘에서는 토탈로지스틱 개념에 의거하여 자동차수송 서비스에 대응하고 있다. 항두지구에 카 콤팩운드로 일컬어지는 자동차의 정비/관리설비를 운영하고 있다. 이 회사에서는 완성차의 해

상수송에만 그치지 않고, 항두지구에서의 차량관리를 포함한 종합 물류서비스의 제공에 나서고 있다.

(유럽역내 수송)

엠오엘은 에이치유에이엘 및 케네디 헌터와의 공동출자로 에이엠에프르르 설립하여 유럽역내의 수송에 참여하고 있다.

3. K-LINE

(선대 동향)

케이라인의 지배 선복량은 1995년 중반 시점에서 48척, 총수송능력 20만 59대이다. 이 회사의 지배선대의 대부분은 세계의 자동차선대가 카 벌커에서 피시시/피시티시로 리프 레이스 되어 갔던 1980년대 중반에 건조된 것이기 때문에, 다른 회사에 비하여 선령이 낮은 선대구성으로, 평균선령은 약 10년이다. 이 회사 지배선대의 핵심은 4000~4999대적 클래스의 선박인데 소형선에서 대형선까지 전선형에 걸친 선대를 운항하고 있다.

케이라인이 지배하는 선대의 대부분의 선명 말미에 하이웨이가 붙는다. 이 회사는 1994년에 전년보다 8% 적은 118만 2000대를 수송하였다.

(보유 형태)

케이 라인에의 지배선대 중 7척만이 자사 내지는 공동으로 소유/관리하고 있다. 나머지의 대부분을 차지하는 용선의 대부분은 다른 일본 선주가 소유하고 있는 것으로, 이들 선주의 대부분은 케이라인의 관계회사이다. 이 회사는 또한 에이 피 물러/머스크의 자동차선 3척을 장기용선하고 있다.

(최근의 선대 정비)

케이라인의 선대 리프레이스는 1990년대에 들어서부터 시작 되었다. 1990년대 이후 7척(총 수송능력 3만 1900대)이 준공, 가장 새로운 신조선은 5000대적의 아르카디아 하이웨이 외 2척으로, 19995년 초에 준공되었다.

(서비스)

케이 라인의 서비스는 일본, 미국, 유럽의 3개 지역별로 운영/관리되고 있는데, 일본이 전체의 영업전략과 운임 컨트롤을 총괄하고 있다. 또한 케이라인은 클로스 트레이드에 주력하고 있지만, 주요 항로는 여전히 일본/유럽 및 일본/북미항로에 집중되어 있다.

(유럽역내 수송)

드류리 보고서에서는 케이라인의 유럽역내 수송에 관한 설명은 없지만, 업계지 등의 정보를 토대로 간단히 소개한다.

케이라인은 유럽 북부를 중심으로 활동하는 독일의 이 에이치 합스 그룹 산하의 피시시 운항 회사의 주식 50%를 취득하여 자본 참가함으로써 유럽역내 수송에 참여하고 있다.

4. 닛산전용선

(선대 동향/소유 형태)

일본 선사 중에서 3대 선사 이외에 주목해야 할 존재로서 니산 전용선을 들 수 있다. 이 회사가 운항하는 선대는 1995년 중반 시점에서 13척, 총수송능력 6만 1663대이며, 평균선령은 11년이다. 닛산전용선의 지배선대 중 5척은, 닛산전용선 자신 내지는 그 관련 회사가 소유하고 있다. 멕시코의 티엠오메소유의 2척을 포함 나머지 선대는 여러 기간의 용선에 의하여 있다.

(서비스)

닛산전용선은 자동차 해상수송 부문에 있어서 흔히 않은 인더스티리얼 캐리어 중의 하나이다. 이 회사는 닛산 자동차의 계열회사로 1965년의 서비스 개시부터 1968년까지의 사이에 일본으로부터 대북미의 닛산차의 수출차량을 모두 수송할 수 있을 만큼의 충분한 수송능력을 지닌 선대를 갖추고 있었다. 이 항로는 현재도 이 회사의 주요항로이다. 닛산전용선은 일본/유럽 지중해항 항로에서 1971년 이래 에이치유에이엘과 공동 운항을 하고 있다. 닛산전용선이 소유한 선대의 1척, 5591대적의 큐슈는, 현재 에이치유에이엘에 의하여 운항되고 있다. 닛산전용선은 1991년에는 후지큐코의 유럽 지중해항의 수송계약을 획득하였다.

이처럼, 몇 년 사이에 북미 및 유럽항 수출항로에 있어서의 활동을 중심으로 해 왔지만, 한편으로는 클로스 트레이드의 구축해 왔다.

이 회사는 중남미에서 멕시코의 티엠엠사와 협력관계를 강화하고 있다.

(유럽역내 수송)

닛산전용선의 유럽역내 수송 서비스는 닛산의 현지공장으로 부더의 수출에 비중을 두고 있다. 이 회사는 닛산 자동차와 공동 출자로 이엠씨를 설립하여 영국 미 스페인 닛산공장으로부터 대유럽역내 시장으로의 수송을 하고 있다. 또한 트럭 수송이나 바지수송등에도 나서고 있다.

자동차선시장의 동향 - 유럽선사

1. 왈레니우스

왈레니우스는 이 회사 선대의 선명에 오페라에 관련되는 이름을 붙이고 있다는 데서 오페라 라인이라는 별명을 갖고 있다. 이 회사는 현재의 자동차선시장에서 활동 규모에서는 일본의 3대선사에 다음가는 선사이지만 자동차선시장에 개척한 선사이다. 1950년대 처음으로 자동차전용선을 (이 경우는 카 벌커를 가리킨다) 취항시켰으며, 또한 리프트라블 데크를 갖춘 피시티시를 최초로 취항시킨 선사이다.

(선사 동향)

1995년 중반 시점에서 왈레니우스의 운항선복량은 29척, 총 수송능력 15만 2350대로, 평균 선령 11년이다. 이 선대는 모두 피시티시 사양이다. 이 중 6척이 장기용선이다.

왈레니우스 운항 선복의 핵심은 기본적으로 스웨덴적선으로 구성되어 있는데, 현재 운항선복의 일부는 해외 자회사르르 선주로 하여 등록되어 있기 때문에 일본적 및 싱가포르

르적의 선박이 있다. 더욱이 이 회사 운항선복에는 3척의 미국적선이 있다. 이 중 1척은 왈레니우스와 엔오에스에이가 공동 출자로, 미국에 설립한 회사가 소유하고 있다. 미국적선의 운항은 미국 군사관련 하물의 수송을 목적으로 하고 있다.

왈레니우스는 1980년대 전반에 노후선의 대량 처분과 13척의 신조선 투입에 의한 대규모의 선대 정비프로그램을 실시한다. 1980년대 후반의 신조 준공은 거의 없었는데, 1990년대에 들어서부터 선대 대체를 시작하고 있다. 1991년 및 1992년에는 히다찌조선이 발주한 5850대적 피시티시 아이다, 오테일로가 준공된다. 게다가 왈레니우스는 대우중공업에 5850대적 피시티시 6척을 발주하여 3척은 이미 준공되었으며, 나머지 3척은 1997년 후반에서 1998년에 준공될 예정이다. 노후선은 이들 신조선 준공에 따라 처분된다.

서비스 네트워크가 나타내고 있듯이 왈레니우스는 극동/북미항로의 서비스는 하지 않는다. 따라서 이 회사는 극동/유럽항의 일본차 수송량 감소에 따른 영향은 받지만, 극동/북미항의 일본차 수송량 감소의 영향은 없다.

주된 서비스는 다음과 같다.

① 북대서양에서 로로선을 운항하고 있는 에이시엘의 북미항서비스의 자동차용 수송스페이스 모두 찬터하고 있다.

② 신규 서비스

경제 성장에 따라 자동차 수요가 확대 되고 있는 대 아시아 신규 서비스가 일어나고 있다. 유럽/태평양, 유럽/인도네시아항 등.

또한 유럽/호주항의 신직행 서비스도 도입하고 있다. 이는 일본 경유로 호주로 수송되었던 비엠더블유와의 계약에서 발전되었다.

③ 유럽역내 완성차 해상수송을 운영하는 유이시시를 엔와이케이와 공동 출자로 설립, 운영.

④ 유상수송에의 대응

도어 투 도어 서비스를 하기 위하여 1994년에 더블유아이티를 설립. 이제까지의 해상서비스에 보세창고업, 피디아이센터, 세관 수속 절차 등의 육상서비스를 더한 복합수송서비스를 제공한다. 더블유아이티 설립의 목적은 물류부분에 있어서 리드 타임의 단축에 있다. 또한 미국서안 로스 앤젤레스 근교의 포트 휴네메에 자동차 가공센터를 설치, 영국에서는 자동차 배송전문 육상수송업자를 거느리고 있다.

2. 에이치유에이엘

에이치유에이엘은 노르웨이의 대선사 리프 호에기사와 유그랜드 그룹의 2개사가 50%씩 출자하여 설립한 합작회사이다. 이 회사는 1970년에 설립, 지난해로 창립 25주년을 맞이하였다.

에이치유에이엘은 기본적으로 이들 2개사가 소유하는 자동차선을 타임 차터로 운항하여 그 이익을 각각의 선주에게 배분하고 있는 마케팅 부문이다.

에이치유에이엘은 승용차 환산으로 1993년에 68만 5000대, 1994년에 69만600대를 수송하였다.

(선대 동향)

1995년 중반 시점에서의 에이치유에이엘의 운항선복량은 21척, 총수송능력 9만 8209대이다. 운항선복의 중심은 리프 호에기 내지는 유글랜드의 소유선 14척에 의하여 형성된

다.(각사가 7척씩 제공)나머지 7척은 용선으로 보충하고 있다. 이 회사는 한국의 범양상선으로부터 4척, 닛산전용선으로부터 피시티시 큐슈등을 용선하고 있다. 더욱이 에이치유에이엘은 닛산과의 주동으로부터 자동차선 요코하마르르 매선하여, 현재는 에이치유에이엘트라니타라는 선명으로 운항하고 있다.

에이치유에이엘은 1980 연대 초에 선대리프레이스를 시작했다. 이 때 3500~5200대적의 신조선 12척을 선대에 추가시켰다. 게다가 5900대적의 신조선이 1980년대 후반에 투입되고, 1995년에는 한국의 조선소에서 건조한 6260대적의 피시티시 2척 에이치유에이엘 트리덴트, 에이치유에이엘 트루퍼가 1982년 건조한 2척에 대한 대체선으로서 투입되었다. 1982년 준공되었던 2척은, 1993년에 미국 밀리터리 시리프트 커맨드에 매선되어 페르시아만전쟁시에 미국군에 용선되었다.

(서비스)

에이치유에이엘이 서비스를 개시한 초기의 주요 루트는 닛산차의 일본/유럽향의 수량계약이었다. 이는 닛산전용선 엔엠시시와 공동으로 실시하였다. 에이치유에이엘의 수입의 대부분은 여전히 자동차메이커와의 수량계약에서 가득되고 있다. 일본차의 대유럽 수송량의 급격한 감소는 에이치유에이엘에도 영향을 미치게 되었는데, 한국적출의 수송량 증가에 의하여 일부 상쇄되었다.

에이치유에이엘은 닛산자동차의 유럽 및 지중해향의 수송계약을 서비스의 핵심으로 하고 있어, 이 서비스를 시작했던 1971년부터 닛산전용선과 장기적인 관계를 구축하고 있다. 에이치유에이엘은 또한 한국차, 유럽차, 미국차 등도 수송하고 있다.

3.엔오에스에이시

엔오에스에이시는 엔에이엘과 더블유더블유엘이 각각 66%, 34%씩 출자하여 설립한 합작회사이다. 1995년 가을에 더블유더블유엘이 엔에이엘의 주식 91.5%를 취득하여 엔오에스에이시를 완전지배 하에 두었다. 엔오에스에이시는 1993년에 49만 6000대를, 1994년에 54만 6115대를 수송하였다. 이 중, 대형차와 로로화물이 전체에 차지하는 비율은 1993년이 14%, 1994년에는 27%였다.

(선대 동향)

1995년 중반 시점에서 엔오에스에이시의 운항선복량은 18척, 총수송능력 8만 6185대이다. 선대의 중심은 엔에이엘과 더블유더블유엘에 의한 공동관리선으로, 일부는 공동 소유이다. 운항선복을 용선으로 보완하고 있는데, 이 용선의 선주는 거의 노르웨이 선사이다. 엔오에스에이시는 공동관리시스템에 의하여 선복을 운항하고 있는데, 엔에이엘이 주로 운영하고 있다.

엔오에스에이시의 선대 정비는 1980년대 중반에 시작되었는데, 신조선은 5000대 이상의 수송능력을 지닌 대형선에 집중되었다. 최근의 신조선 동향에서는 더블유더블유엘이 스미토모중기계에 발주한 5800대적 피시티시 엔오에스에이시 타나바타가 1994년 말에 준공되었다. 더욱이 엔에이엘이 스미토모중기계에 같은 형의 선박 2척을 발주하고 있다.

(서비스)

엔오에스에이시는 지엠, 포드와 장기적인 수송계약을 체결하고 있는데, 1994년에는 기아

자동차의 포드형 오이엠 공급차의 한국/북미형 수송계약을 포드로부터 획득하였다.

4.그리말디 그룹

이탈리아에 근거를 둔 그리말디는 북유럽 선사 이외의 유일한 유럽 자동차 선사로, 1968년에 자동차수송을 시작한 이래, 다른 유럽선사가 자취를 감춘 가운데서 독립선사로써 계속 존속해 왔다.

(선대 동향)

그리말디의 운항선대는 다른 자동차선사가 운항하는 것처럼 피시시/피시티시형태의 전용선이 아닌 로로선 및 컨테이너 캐퍼시티가 있는 다목적 로로선으로 구성되어 있다. 이 회사가 운항하는 로로선은 이탈리아로부터 유럽 북부, 아프리카 남부, 중남미로 확대되는 서비스에 가장 적합한 선형이다.

1995년 중반 시점에서 그리말디의 운항선복량은 12척, 총수송능력 3만 4203대로, 평균선령은 11년이다.

그리말디의 선대 정비는 1990년 초에 시작되었다. 우선 3척의 신조선이 발주되어 그 중 1척은 핀켄티어리에서 나머지 2척은 플랜더즈 워프트에서 건조되었다. 게다가 노후선 4척을 개조하여 수송능력을 확대하였다.

그리말디는 현재, 당초 발주분에 2척을 추가한 7척의 로로선을 핀켄티어리에 발주하고 있다. 이들 선대의 상세한 것에 대하여는 공표되지 않고 있지만, 수척은 3600대적급이며, 나머지는 4900대적급의 선형이 될 것으로 예측된다.

지역별 자동차선 시장의 동향

세계의 자동차산업의 구조변화, 그중에서도 수출에서 현재 생산으로 전환한 일본차의 해외 진출의 변화는 세계의 완성차 해상운송에 커다란 영향을 미쳤다. 지역별로 각 시장의 생산, 판매, 수출입동향을 소개한다.

1.미국 시장

생산

미국의 자동차산업은 최근 수십년간에 커다란 구조변화를 이루었다. 미국은 1960년대에는 세계의 생산대수의 약 절반을 차지하여 세계 1위의 자동차 생산국이었으나, 1980년에 세계1위의 자리를 일본에게 빼앗겼다. 현재 미 일 양국의 생산 규모는 1100~1200만대 전후로 거의 균형을 이루고 있는데, 1994년에는 미국이 일본을 제치고 세계 1위에 복귀하였다.

그러나 미국의 수위탈환은 일본차 메이커에 의한 미국 현지 공장의 생산확대에 따른 것이다.

미국의 자동차 생산은 1980년대 후반에 계속 감소하여 1990년과 1991년에는 전년비 10%이상의 대폭적인 감소를 보여 생산대수가 1000만대를 밑돌았다. 이는 미국의 경기후퇴가 장기화되어 자동차 판매가 저미했기 때문이다. 그 후 경기회복과 대체수요의 발생으로 생산도 급속히 회복되었다. 1995년의 생산은 1200만대약으로 약간의 감소를 보였는데, 이는 1995년 절반의 판매가 예측만큼 확대되지 않고, 재고가 증가했기 때문에 후반에 생산조정을 실시한 것이다.

또한 일본차의 미국 현재생산은 미일 자동차 무역 마찰 및 연고를 피하기 위하여 계속 확대 되었다.

판매

미국의 승용차 판매는 1991년에 820만대 까지 감소하였으나, 그 후 미국의 경기회복에 따라 판매대수는 다시 증가로 전환되었다. 1994년의 판매대수는 거의 900만대에 EKFOGtEK. 상용차를 포함한 자동차 총판매대수는 1994년에 전년비 8% 증가하여 1540만대가 되어 1988년의 1579만대 이래 높은 수준에 달했다.

그러나 최근의 자동차 판매 및 생산에서 늘어나고 있는 것은 픽업트럭이나 스포츠유틸리티 비클과 같은 소형 상용차 부문이다. 1994년에는 미국에서 판매되는 5대중 약 2대는 이 소형 상용차가 차지했다.

이 소형 승용차 시장의 빅 3로 불리우고 있는 본바다 메이커인 지엠, 포드 크라이슬러의 3개사가 지배하고 있다. 1994년의 소형 상용차 판매대수의 약 73%를 빅 스리가 차지하고 있다. 지엠과 포드는 최근 수년 포지션 강화에 주력, 지엠이 33%, 포드가 25%, 크라이슬러는 시장세어 15% 유지에 고전하였다.

빅 스리에 이어 시장세어가 큰 것은 일본의 자동차 메이커로, 1994년에는 17%의 세어를 차지했다. 일본차는 수입관세가 높은 소형 상용차보다도 승용차 시장에 비중을 두고 있다. 이 때문에 승용차시장에서는 30%전후의 세어를 차지한다. 그 중에서도 비교적 판매 규모가 큰 것은 도요타, 혼다, 닛산의 3개사 이다.

수입

미국의 자동차 수입대수는 1986년 이래 착실히 감소되어 왔다. 1986년에는 320만대 있던 수입대수가 1993년에는 1986년에 비하여 43%감소한 186만대가 되었고 1994년에는 더욱 감소하였다. 이러한 자동차 수입의 감소는 주로 일본차의 현지생산 확대에 따른 수입 감소이다. 그리고 미국시장에서의 현지공장 생산차의 판매대수는 1994년에 130만대에 달하여, 시장 전체의 14%를 차지하였다. 또한 이 때, 비로소 수입차의 판매대수를 현지생산차가 웃돌았다.

이처럼 일본차의 수입대수는 감소하였으나, 일본차는 여전히 미국시장에서 매우 중요한 위치를 차지하고 있다는 점을 빠뜨릴 수 없다. 1994년의 미국의 수입차의 72%를 여전히 일본차가 점유하고 있다. 미국의 일본차 수입대수는 보다 감소도리 것으로 예상된다. 그러나, 이 감소는 과거에 볼 수 있었던 것처럼 현지 생산의 재빠른 확대에 의한 급격한 감소만큼이나 커다란 동요는 없을 것으로 생각 된다.

일본에서 미국으로의 자동차 수출은 잠시 동안은 자동차선시장에 있어서 주용 항로로서의 위치를 갖게 될 것이다.

수출

미국 메이커의 해외진출은 수출보다도 현지생산에 의하여 공급되는 체제가 그 방침이었기 때문에, 미국은 자동차 수출국으로서의 일본과 같은 생산 확대를 볼 수 없었다. 미국 메이커가 해외수출에의 관심을 갖지 않았던 것은, 자국 시장 자체가 충분히 거대했기 때문이다. 이 미국시장은 다른 나라의 자동차 메이커에 있어서는 자동차 수출지로서의 타켓이 되는 시장이었다.

그러나 최근은 미국 메이커들도 적극적으로 수출하려 하는 자세로 변하고 있다. 특히

일본 시장에서의 수출에는 의욕적으로 나서고 있다. 또한 일본차의 현지생산공장으로부터의 수출도 확대 되고 있다.

2. 서유럽 시장

유럽시장은 복수의 나라로 구성된 시장이다. 이 때문에 시장동향은 국별로 각기 다르다. 그러나 이 같은 국별의 차이도 전체로 보면 시장의 동향은 평균화되어 버린다. 시장은 영국, 독일, 프랑스, 이탈리아, 스페인의 주요 5개국으로 유럽 전체의 80%를 차지한다.

생산

유럽의 자동차 생산대수는 유럽의 수요동향을 반영하고 있다. 1980년대 후반에는 시장의 확대기조에 응하여 생산도 확대되어 갔으나, 1990년대부터 시장의 감퇴로 생산도 감소로 전환되었다.

판매

유럽의 자동차 판매는 1980년대 후반을 통하여 확대 경향이었으나, 1980년대에 들어 유럽 경제가 저미 했기 때문에 시장도 하락되었다.

서유럽의 자동차 판매는 1989년부터 1992년까지 1500만대수준을 유지하였으나, 1993년에는 전년비 17.4%가 줄어든 1260만대까지 떨어져 커다란 충격을 주었다. 1994년에는 1330만대로 개선되었으나, 1989년의 피크시에는 크게 미치지 못했다. 1993년의 수요의 대폭적인 감소는 유럽의 경기후퇴와 독일 통일에 의한 특수이 일순한 배경에 연유한다. 독일의 자동차 판매는 1990년에 전년비 약 8%증가, 1991년에는 전년비 31%나 크게 증가하였다.

1990년대에 들어 유럽의 각 시장은 수요 감퇴경향에 있었으나 유럽 최대 시장인 독일이 통일에 의한 특수으로, 수요가 급격히 확대되었기 때문에 1990년대 초의 유럽 전체의 자동차 수요가 크게 떨어지지 않는 않았다. 이 독일 통일에 의한 수요의 확대는 구서독지역에서의 구매대체수요의 발생에 그쳤다. 구동독지역에서는 중고차 수요가 크게 증가했는데, 새차 수요 발생에는 미치지 못했다.

독일의 새차 판매는 1991년에 450만대까지 확대되었는데, 특수이 일순했던 1963년에는 크게 감소되었다. 기타의 나라에서도 경기저미로 1993년에는 새차 수요가 전년에 비하여 약 20%하락하였다. 영국만은 1993년의 판매가 전년비로 증가하였는데, 1991년의 대폭적인 감소에서 원만한 회복에 그쳤다.

이 같은 주요국의 저미로, 1993년의 유럽 자동차 수요는 크게 감소하였다. 1994년부터 수요는 회복세로 돌아섰으나 회복 패턴은 이제까지의 독일을 중심으로 한 회복이 아니고, 프랑스와 스페인이 주도한 회복이었다. 이는 프랑스, 스페인에서 정부에 의한 수요 환기책으로써 대체 구매 보조금제도가 도입되어 수요가 확대되었기 때문이다. 프랑스에서는 10%가까운 수요확대 효과가 있었다. 스페인도 똑같이 1995년 1월~6월기에 1.5%의 성장을 보였다. 그러나, 두 나라 다같이 1995년 여름에 이 보조금 제도가 중단되다였기 때문에, 연 후반에 판매대수는 급속히 떨어져 1995년 통년으로 판매대수는 마이너스가 되었다. 프랑스, 스페인의 수요가 떨어지는 한편으로, 독일의 시장이 서서히 회복되기 시작하였다. 그러나 1995년의 판매 대수는 1991년의 피크시에 비하여 8할 정도 에게 그쳤다.

1995년 초기의 예측에서는 유럽 자동차 판매는 1995년에 전년비 3.5%증가, 1996년에도 전년비 5% 성장할 것으로 예측하고 있었다. 그러나 1995년의 승용차 판매대수는 전년비

0.6%증가에 그쳤다. 1996년의 수요는 두드러진 경기회복은 보이지 않지만 2~3%정도 회복할 것으로 예측된다.

메이커 별로는 서유럽시장에는 주요 메이커가 6개사가 있는데, 유럽 최대 시장인 독일을 주력으로 하는 뷔더블유사 아우디 그룹이 전체의 신차 판매에서 16%세어를 차지하고 있다. 유럽 지엠 피에스에이, 유러포드,피아트, 르노가 제각기 11~13%의 세어로 순위를 잇는다. 그외에는 세어가 매우 적은 메이커가 수개사 있다. 각 메이커는 제각기 단골로 하는 차종 지역이 있으며, 그 대부분이 자국 시장 및 그 나라에서 양판되는 차종이다. 일본차의 세어는 1990년에 12%까지 확대되었으나, 그 후 대유럽 통화에 대한 엔고 현상이 진행되어 경쟁력이 떨어졌기 때문에, 시장의 하락세 이상으로 판매가 저미, 1995년에는 11%까지 세어가 축소되었다. 이외에 1995년에는 한꾸차 진출의 움직임이 두드러졌다.

수입

유럽시장은 기본적으로 생산과 판매의 균형을 이룬 자급자족체제이기 때문에, 미국 정도로 일본차의 영향을 심하게는 받지 않는다. 미국차 메이커도 유럽시장에는 초기 단계에서 현지 기업화하고 있었기 때문에, 수입은 주로 역내 주요 생산국으로부터의 동향에 그친다. 그러나 일본차가 유럽시장에서 10%강의 세어를 차지하기까지 판매를 확대시키고 있어, 유럽자동차 업계의 일본차의 수입은 1990년에 180만대로 피크를 이루었으나, 그 후 수입차는 감소되고 있다. 유럽연합의 일본차 수입대수는 1994년은 전년비 20%줄어든 90만대였다. 그러나 이들 자동차는 전체 수입품의 약 50%를 아직도 차지하고 있다.

1990년에 들어 일본차의 유럽현지생산이 본격화됨으로써, 수입의 감소는 약간 커버되고 있다. 일본차의 유럽 생산거점은 영국(닛산,도요타,혼다),네덜란드(미쓰비시),스페인(닛산,스즈키)등이 있다.

수출

유럽차의 수출은,1개모델당의 수출대수가 소량인 경향을 띠고 있다. 고급차 세그먼트라는 점에서 유럽차의 역외에의 수출은 오랫동안 북미향 수출이 메인을 이루고 있어 커다란 변화는 보이지 않는다. 이 북미향로에서의 수송량은 1990년 초까지 연간 약 50만대로 변함이 없었으나,최근 수년간에 60만대가까이까지 증가하였다. 아시아나 기타 경제진흥지역에의 수출대수는 증가하고 있지만,이들성장 시장에서 수요를 획득하기에는 수출보다도 현지생산에 의하여 대응해 나아갈 것이다. 영국의 자동차 수출은 일본차의 현지생산공장으로 부터의 수출에 의하여 확대되고 있다. 수출대수는 1995년에는 약 63만대에 달할 것으로 전망된다. 이 영국제 일본차 수출의 대부분은 유럽대륙시장향인데,이외에 미국,아프리카,대 중동에도 약간이긴 하지만 수출되고 있다.

3.일본시장

생산

국내의 공히 최근 수년은 시장이 저미하기 때문에,일본메이커는 국내의 생산체제의 재검토를 해 왔다. 이 합리화는 주로 일본에서 생산하는 모델수의 삭감과 부품의 공동화(부품수의 삭감)에 중점을 두어졌다.

일본의 자동차 생산대수는 1980년에 미국을 제치고 세계1위에 올랐다.그러나 1990년의 1,350만대를 피크로 생산이 계속 감소되어 1994년에는 1990년에 비하여 22% 줄어든

1,055만대까지 감소되어 15년만에 미국과 수위의 자리바꿈을 하였다. 국내 수요의 회복에 따라 생산대수는 금후 수년간에 1,100만대 정도까지 증가할 것으로 예측되고 있지만, 다시 1,300만대라는 높은 수준까지 회복되기를 기대하기는 어렵다. 이는 일본의 생산대수의 약 절반을 지탱해 왔던 수출이 일본자동차메이커의 생산거점이 해외로 대규모로 이전됨에 따라 감소될 것으로, 금후 수출의 회복은 전망할 수 없기 때문이다.

판매

일본의 국내판매는 1990년의 780만대를 피크로 1993년까지 계속 감소되어 1994년에는 증가로 전환되었으나 회복력이 약하여 미미한 증가에 그쳤다. 1994년의 일본 국내자동차 판매는 전년비 0.9%늘어난 650만대강으로, 1990년의 780만대와 비교하면 약 17%감소하고 있다.

1996년은 경기회복과 버블기에 판매된 차의 대체수요의 발생이 기대되기 때문에, 판매대수는 700만대로 완만한 증가에 이를 것으로 예측된다. 그러나, 시장이 성숙화되어 있기 때문에 앞으로의 커다란 성장은 기대할 수 없고, 또한 수입차의 공세로 국내의 판매경쟁은 격화된다.

수입

일본의 자동차 수입은 1980년대 말부터 확대되어 1990년에는 25만대에 달했는데, 거품 붕괴에 의한 국내수요의 감퇴로 250만대까지 떨어졌다. 1993년부터 수입차의 판매가 회복되어 1994년에 30만대, 1995년에는 39만대로 급속히 확대되어 있다. 1996년에는 45만대로 예측되고 있다. 이는 일본 메이커의 해외생산차의 역수입에 더하여 유럽 메이커의 일본 시장 중시나 미국 정부와 메인커의 시장개발 요구와 참여 노력에 의한 판매 확대의 결과이다.

수출

일본차의 자동차수출대수(현지 조립본인 KD차량을 포함)는 1985년에 680만대를 피크로 감소로 전환, 1995년에는 피크시의 45%, 약 300만대 감소하여 380만대가 되었다.

이 수출대수의 감소는 주로 북미향 수출의 감소였다. 1986년의 이 지역에 대한 수출대수는 약 370만대로, 총수출대수의 56%를 차지하였다. 그러나 1995년에는 130만대까지 격감되어 수출대수에서 차지하는 세어도 34%미만이 되었다. 그러나 북미시장은 여전히 일본차 메이커에 있어서는 최대의 해외시장이다.

배북미 정도로 커다란 동향은 없지만, 수유럽향의 수출도 역시 감소되었다. 대서유럽시장의 수출대수는 1990년의 175만대를 피크로 1995년에는 100만대를 밑도는 수준까지 감소하였다(1990년에 비하여 47%감소). 이 지역향의 1995년의 수출세어는 약 24%이다.

수출이 확대된 역은 아시아, 중남미 시장이었다. 1989년부터 1995년까지 대아시아로의 일본차 수출은 약 20%증가하였다. 단, 1994년의 아시아향 수출은 중국이 경기과열 상태를 긴축시키기 위하여 수입을 금지했기 때문에, 전년비 마이너스가 되고 있다. 그러나 이들 도상국에 의 수출은 현지 공장에서 조립한 KD세트 상태로 수출되는 예가 많다. 이같은 도상국지역향의 수출이 증가경향에 있지만 대시장인 대미 및 대유럽 수출의 대폭적인 감소를 충당할 정도의 규모는 아니다.

4. 한국시장

생산

한국의 자동차 생산대수는 1980년대 초두의 약 40만대 정도부터 1980년대 중반의 수출 확대를 계기로 급속히 증가, 그후 수출이 일단 감소된 때도 국내수요의 확대에 의하여 커버되어 착실히 계속 증가되었다. 1990년대에 들어서는 수출과 수요의 확대에 의하여 두자리대의 고성장을 이루고 있다. 특히 1992년이후 수출의 신장이 두드러져 1993년에는 생산대수가 200만대를 초과,스체인을 제치고 세계 제6위의 자동차 생산국으로 성장하였다. 한국에서는 1996년까지 생산능력을 270만대까지 확대할 계획이다.

판매 및 수입

한국의 국내판매는 1980년대 중반까지 25만대 정도로 추이되었으나,그후 경제의 고도 성장과 함께 시장도 급속히 확대되어 1994년에는 156만대에 달했다.

한국은 자국 자동차산업에 대하여 보호육성책을 취하고 있어 자동차의 수입대수는 지극히 소량으로,실질적으로는 수요의 모두는 국내생산차로 충당되고 있다. 그러나,근년의 수출확대로 구미로부터 무역 불균형 시정이나 시장개방을 요구하는 소리가 높아지고 있기 때문에 서서히 수입도 확대되어갈 것이다.

수출

한국차의 수출은 1980년대 후반에 엔고에 따른 일본차의 가격경쟁력 저하를 배경으로 현대 자동차에 의한 대북미시장의 수출 확대로 1988에는 57만대까지 확대되었다. 그러나 한국경제의 확대되었다. 그러나 한국경제의 성장에 의한 원고나 인건비의 앙등을 배경으로 가격경쟁력이 떨어진 점이나, 제품의 품질도 선진국 메이커에 비하여 떨어진다는 비 가격경쟁력 면에서의 경쟁력의 약세에서 판매가 급속히 감소했기 때문에 1989년에 수출 대수는 급속히 축소되었다(품질면에서는 미국에서 판매된 차에 결함이 있어,리콜 문제로 발전한 경위가 있다). 그 후, 품질 개선의 노력을 거듭하면서 유럽시장이나 아시아와 중남미의 도상국 등 새로운 수출시장을 개척하고,또한 대우자동차나 기아자동차 등의 수출 본격화에 의하여 1990년대에는 수출이 다시 증가로 전환,1993년에는 전회의 피크(1988년의 57만대)를 초과,1994년에는 74만대에 달했다.

그러나,1980년대 말의 미국 시장에서의 판매 감소는 주로 품질의 단점에서 발생한 한국차에 대한 소비자의 인상 악화가 원인이었기 때문에,판매대수의 회복이 어려워, 미국 승용차시장에서의 한국차의 세어는 1%에 그치고 있다.

한편,유럽시장에의 진출은 순조로워 현대자동차는 1992년의 유럽에서의 판매가 미국의 수량을 웃돌았다. 현대는 또한 동남아시아,중남미,중동,구소련,동유럽 등으로의 수출을 확대시켜 갔다. 특히 동남아시아,중남미,중동의 수출은 최근 수년간에 약 2배에 이르렀다.

5.기타 아시아시장

급속히 확대되는 아시아의 자동차 수요는 선진국 자동차메이커의 주목을 집중시킬 뿐 만 아니라 정체되었던 자동차 해상수송에 새로운 수송수요의 발생이라는 기대를 가져다 주고 있다. 일본과 한국을 제외한 동남아시아 주요 8개국의 판매대수는 1990년의 약 500만대에서 1994년에 800만대로 증가하였다. 2000년까지는 약 1,000만대를 넘어설 것으로 예측된다.

일반적으로 모터리제이션은 1인당 연간소득이 4,000 - 5,000\$ 주변에 달하게 되면 발생

한다고 한다. 아시아에서는 금후 수년내에 이 수준에 달할 시장이 나서게 된다(단,금세기 말까지 이 수준에 달하지 못하는 지역도 일부 있다).

또한 자동차시장은 개인수요,즉 승용차수요가 성장하기전에 우선 법인수요인 상용차 특히 밴 타입의 경상용차의 수요 확대가 선행된다. 아시아의 상용차시장의 규모는 이미 유럽의 상용차와 같은 규모이다. 아시아의 대부분의 나라에서는 아직 상용차 판매의 비율이 크다. 본격적인 시장의 확대는 21세기가 된다.

아시아에서는 국가의 근대화와 경제발전을 촉진하기 위하여 많은 나라가 자동차산업을 국가의 주요 산업으로 설정하고,호호육성책을 취하고 있다. 또한 자국의 산업이 미숙하기 때문에 선진국 메이커로부터의 기술협력이나 투자를 요청하는 소리가 높다.

이같은 상황을 배경으로 하면서도 확대되는 수요를 획득하기 위하여 선진국 메이커는 현지생산 진출 계획을 적극적으로 타진하고 있다.

아시아에서는 자국산업의 발전을 위하여 자동차의 수입을 규제하고 있는 나라가 많아, 확대되는 수요도 현지생산에 의하여 공급되게 된다. 따라서 아시아의 수요 확대가 기대되는 정도로 수입 확대에 의한 수송수요의 발생에는 기대할 수 없다. 그 중에서도 중국과 같은 거대한 잠재수요를 안고 있는 시장은,이 나라로의 수출에 커다란 가능성이 있는 것으로 보고 있다. 개인 소유의 판매대수는 1980년에 있었던 20대에서 1994년에는 최소한도 5만대까지 증가하였다. 주목해야 할 것은 상용차의 동향으로, 1994년의 중국의 자동차 총 판매대수 160만대중 130만대는 상용차였다. 그러나 중국의 수입 급증의 가능성은 매우 희박하다. 1994년의 국내 생산대수는 국내 판매대수에 대하여 약 16만대 적을 뿐이었다. 이는 계획경제에 준하여 판매 및 생산을 엄격히 관리하고 있기 때문이다.

아시아 각국의 자동차산업육성책은 국내 수요에의 공급에 그치지 않고 수출 산업으로의 육성을 목표로 한 것이다. 자동차 수출에 적극적으로 나서고 있는 것은 말레이시아이다. 미쓰비시 자동차와 제휴하고 있는 프로톤이 영국시장에 수출을 개시,현재 연간 약 5만대의 생산중 25%를 영국에 수출하고 있다. 프로톤 차는 우측핸들이기 때문에 수출지는 영국,싱가포르,뉴질랜드와 같은 우측핸들차 시장에 제한된다. 그러나 더욱 수출지를 확대하기 위하여 좌핸들차의 생산을 계획하고 있다.

6.중남미 시장

중남미의 자동차산업은 1980년대의 경제위기로 시장이 저미했다. 1990년대에 들어,경제의 안정화로 자동차 수요도 증가로 전환하였다. 1994년에는 주요 시장 합계로 약 260만대가 판매되었다. 그런,이 수요 증가의 대부분은 확대되는 현지생산에 의하여 공급되기 때문에 수입확대에 대한 기대는 할 수 없다. 특히 브라질에서는 1990년대에 들어 경제의 안정화에 의하여 자동차수요가 확대되었다. 또한 1990년에는 완성차의 수입해금,1991년부터의 수입관세의 단계적인하로 자동차 수입이 급증하였다. 이 자동차 수입의 급증으로 국제수지가 악화되었기 때문에 정부는 관세를 그때까지의 32%에서 70%로 인상,더욱이 1995년 후반의 수입은 대수할당제를 도입하였다. 1996년 부터는 국제수지의 개선과 투자촉진을 목적으로 한 현지공장진출 메이커를 우대하는 형태의 완성차 수입 및 수입관세제도를 도입하였다.

금후 기대되는 수요의 확대도, 대부분은 현지에 진출한 메이커에 흡수될 가능성이 높다.

더욱이 중남미 지역에서는 메루코스루나 안데스 공동시장과 같은 자유무역권이 형성되어 있어,권내에서의 자동차무역이 확대되고 있다.

