

향후 2년 동안 컨테이너선 부족에 직면

용선시장에서 4,000TEU급 이상 태부족

정기선사들이 향후 2년 동안 용선시장에서 대형 컨테이너선이 부족해짐에 따라 네트워크 확대 계획에 차질이 예상되고 있다

JOC에 따르면, BRS-Alphaliner사는 2005년 용선시장에서 4,000TEU급 이상 선형이 크게 부족하고, 2006년에 인도 가능한 4,000-5,000TEU급 선박은 단지 15척에 불과할 것으로 전망했다.

컨테이너선의 부족난이 심화됨에 따라 다수의 선박을 소유한 선사들이 타 선사에게 선박을 재용선하는 추세도 늘어날 것으로 예상되고 있다.

NYK사의 경우 최근 CSCL사에 5,117TEU급 선박 2척을 재용선한 바 있다.

또한 BRS-Alphaliner사는 일부 선사들은 기발주한 신조선의 인도시기가 연기되고, 용선선박의 계약기간이 만료됨에 따라 선박확보가 어려워 이들이 계

획한 네트워크를 확장할 수 없을 것으로 예상하고, 이 같은 선박부족 문제에 직면한 선사들은 타선사와 선박을 공유할 수 있으나 이렇게 하는 경우 용선료와 연동되기 때문에 매우 큰 비용을 지출해야 한다고 지적했다.

최근 4,000TEU급 선박의 경우 만기가 되자마자 대부분의 선박들은 5-8년 동안 장기용선계약하는 추세가 이어지고 있으며, 2005년에 인도 가능한 3,000-4,000 TEU급 선박들도 23척에 불과해 운항 선사들이 이 선박들의 대부분을 용선하게 될 것으로 예상된다.

이 같이 용선 선박량의 공급이 크게 감소하는 것은 중국 교역의 폭발적인 성장에 따라 향후 2년동안 물동량이 크게 늘 것으로 전망되기 때문이다.

오는 2009년 완공예정 신조상담 진행

주요 조선소 도크 2008년까지 여분없어

세계 주요 조선소들이 대·중형배건조 도크사정을 감안하여 2009년 납기 일정의 신조상담이 상당수 이루어지고 있다.

일본해사신문에 따르면 주요 조선소의 도크는 오는 2008년 납기예정인 선박의 건조스케줄까지 잡혀 있어 공급측에서는 여유감이 있지만 수요자인 선주들의 신조발주 의욕은 줄어들지 않아 5년후 인도예정으로 신조상담이 수면하에서 이루어지고 있다.

특히, 2009년 납기예정인 신조상담은, 하주와의 장기수송 계약을 담보로 한 대형선사들이 30만 중량톤급의 초대형 광탄선이나 LNG선(액화천연가스) 등으로 벌써 발주한 사례가 다수 있지만, 10년 납기의 상담도 일부에서는 진행되고 있는 것으로 알려졌다.

한편, 조선소측에서는 강재 등의 원자재 비용상승과 달러가치의 지속적인 하락 등으로 신조선가 견적제시에 신중한 자세를 보이고 있다.