



컨테이너선 발주 금년 1-4월에 70% 증가

발주중인 선박량 현재 운항선대의 56%

올 1/4분기 계약액 약 122억달러에 달해

올들어 신조컨테이너선의 발주량이 크게 증가하고 있다.

클락슨사의 조사보고서에 따르면 올해 1-4월 4개월간 컨테이너선 신조발주량은 전년동기 대비 70% 가까이 늘었으며, 현재 발주중인 총 선박량은 현재 운항 중인 전체선대의 56%를 초과하는 것으로 나타났다.

지난 4월 마지막주에 계약이 체결된 27척을 포함하여 올들어 신조발주된 선박량은 총 261척으로 지난 한해 동안 발주된 498척의 절반을 넘었으며, 계약액 기준으로도 지난해 신조발주 금액이 253억 달러였는데 비해 지난 1/4분기동안의 계약액은 약 122억 달러에 달했다.

그러나, 금년 4월말 기준으로 유조선과 벌크선 신조발주는 각각 35%, 16%가 각각 감소했으며, 1/4분기 계약액도 전년동기 대비 유조선은 42억달러, 벌크선은 24억달러가 각각 줄었다.

하지만, 이같은 경쟁적인 컨테이너선 신조발주가 최근 들어 주춤한 양상을 보이고 있는데, 특히 지난 4개월간 신조발주 계약의 주를 이뤘던 4,000-9,000 TEU급 대형 컨테이너선에서 두드러지게 나타나고 있다.

이는 먼저 지속적으로 상승하고 있는 신조가와 선박을 건조할 수 있는 가용 조선소가 부족하기 때문이며, 올해 발주한 선박은 아무리 빨라도 2008년 중순 이후에야 인도가 가능, 선박증가에 비해 2006년 이후의 수요증가 전망은 매우 불투명하기 때문으로 분석됐다.

클락슨과 휴이 로빈슨(Howe Robinson)사 등은

지난해부터 지속된 신조발주 러시로 인해 2006년부터는 선박공급이 수요를 초과하고 중국의 경제성장이 둔화될 경우 시황이 급격히 악화될 가능성도 있다고 경고한 바 있다.

이에 반해 선사들은 이러한 선박 브로커 업체들의 의견과는 달리 정기선 시황이 연착륙할 것이라는 전망에 무게를 두고 있다.

따라서 최근 중국의 COSCO가 2009년 인도 예정인 1만TEU급 초대형선 4척을 신조 발주했다고 발표한 데 이어 선사들이 신조발주를 계속 늘릴 가능성도 배제할 수 없는 것으로 지적되고 있다.

한편, Howe Robinson의 리서치담당 이사인 Paul Dowell에 따르면 최근 Super post-panamax급 컨테이너선(8,600TEU급) 건조선가가 1억3,000-1억3,500만달러 수준에서 협상이 진행되는 등 향후 선가상승과 조선소의 건조능력 한계 등이 정기선시황에 적지않은 영향을 끼칠 것으로 전망했다.

최근 발주된 선박중 최고가는 P&O Nedlloyd의 8,600TEU급 선박으로 1억3,200만달러였다. 대부분의 한국조선소는 동형선박에 대해 2009년까지 선석에 여유가 없으며, 삼성중공업의 경우는 아직 2008년 인도가 가능한 것으로 알려졌다. 조선소들이 9,200TEU급에 대해 1억4,500만달러, 8,000TEU급에 대해 1억3,500만달러를 요구하고 있는 것으로 알려졌으며, 이러한 선가는 선사들이 현재의 운임수준으로는 받아들이기 어려운 선가 수준으로서 선사들의 수익성을 악화시키는 주요인으로 작용할 것으로 우려되고 있다.