



Citigroup, 향후 3년간 유조선시황 불황 예상 선박해체 지연에 따른 선박감축 효과 반감 선가 및 이자율 상승과 선박연료유가 급등

Citigroup사의 유조선시황 분석팀은 세계 유조선 해운시장은 향후 3년간 선박과잉에 의한 불황의 가능성이 높아지고 있다고 진단하고, 유조선 운항선사들의 수익성이 악화될 것으로 예상했다.

한국해양수산개발원의 최신판 '지구촌 해양수산'에 따르면, 이같은 전망은 지속되는 고운임으로 선박해체가 지나치게 자제되어 선박량 감축효과가 반감되는데다, 전반적인 이자율 상승과 선박연료유 가격의 급등으로 선박의 운항비가 상승하면서 유조선사들의 수익성을 악화시킬 가능성이 커지고 있는 것 등에 기인하고 있다.

또한 금년들어 유조선 해운시황이 빠른 속도로 하락세를 보이는 가운데, 신조선의 인도가 집중되면서 선박량 공급이 시장수요를 능가하고 있기 때문이다.

최근의 상황을 고려하면, 금년도 노후유조선 해체량은 당초 예상치 950만톤(DWT)에 비해 32% 감소

한 650만톤(DWT)에 불과하며, 신조선 인도량은 3,000만톤(DWT)에 이를 것으로 전망된다.

이에 따라 금년의 세계 유조선 선박량 증가율은 8%에 이를 것으로 예상되고 있다. 이에 비해 세계 유조선 선박량 수요는 OPEC이 1일 80만배럴(b/d)의 소폭 증산을 추진하는등 연간 3%대의 증가에 그칠 것으로 분석된다.

OPEC의 입장에서도 이라크 전쟁을 포함한 중동 지역의 정세불안이 장기화되면서 더 이상의 원유 증산이 불가능한 실정이다. 이같은 추세는 적어도 2-3년간 이어질 것으로 예상되며, 세계 유조선 해운시장의 침체를 야기하는 직접적인 요인으로 작용할 것으로 전망됐다.

따라서 해운 및 조선업계는 선박투자 및 선종선택과 관련하여 이를 고려한 전략적 접근이 필요한 것으로 지적됐다.

풀컨테이너선 용선료 올 들어서도 상승세 지속 2,750TEU급 4만\$, 1,700TEU급 2만\$

컨테이너선의 용선료가 지속적으로 상승하고 있다. 외신에 따르면, 2,750TEU급 컨테이너선의 용선료는 1일 기준으로 4만달러에 육박하고 있으며, 이 보다 조금 큰 파나막스형의 용선료도 강보합세를 유지하고 있다.

또 용선시장은 컨테이너물동량의 지속적인 증가에 따른 선박공급 부족으로 1,100TEU급 이상의 컨테이너선 전선현에서 계약기간이 4-5년으로 장기화되는 등 선주우세의 계약패턴이 계속되고 있다.

영국의 해운브로커 클락슨에 의하면, 3,500TEU급 파나막스형의 3월중 1일당 용선료는 금년 1월부터 강보합세를 유지, 4만4,000달러에 성약이 이루어지고 있으며, 4,400TEU급은 5만달러 수준에서 계약되고 있다.

컨테이너선의 이같은 상승기조는 선박수급에 직접적인 영향이 있지만, 선박용 연료유의 지속 상승과 항만과 내륙비용의 증가 등도 한 몫을 하고 있는 것으로 분석되고 있다.

특히, 용선 의존도가 높은 아시아 역내선사들의 경우는 용선시황의 비등으로 코스트 삭감 노력에도 한계가 있다는 견해가 많아 용선선박을 줄이는 등 대책마련에 부심하고 있다.