



세계신조선시장 선주 마인드 양극화 현상

대형선에 대한 신조수요는 여전히 강세

파나막스와 핸디막스 수요는 유보입장

세계신조선 시장에서 대형선과 중형선의 발주를 놓고 선주 마인드가 양극화 경향을 보이고 있다.

외신에 따르면, 장기 용선이나 구체적인 프로젝트를 전제로 한 케이프사이즈형 대형벌크선의 발주의욕은 여전히 견조한 양상을 보이고 있다.

이에 반해, 파나막스형과 핸디막스형 등 중형선은 최근의 해운시황 하락을 배경으로 향후 시황의 흐름을 지켜본 뒤 발주에 나서도 늦지 않을 것이라는 견해가 확산되면서 발주에 유보적인 경향이 강해지고 있다.

해운시황은 지난 5월 이후, 중국의 원료재고 소화와 철광석 등 원자재의 수입규제 등으로 부정기선 스팟용선료가 하락하면서 철강원료를 수송하는 케이프 사이즈는 6월 중순에 1일 용선료가 평균 3만 달러 이하로 하락했다.

그 후, 약간 회복해 3만달러대를 회복했지만, 6만달러를 상회했던 작년엔 비해 절반수준 이하로 떨어졌으며, 핸디막스형 선박의 태평양 라운드 스팟 용선료도 1일 1만5,000달러 수준에 머물고 있다.

해운업계에는 철광석을 중심으로 하는 중국의 수입이 다시 활발해진다고 보고, 부정기선시황은 오는 가을부터 다시 급등할 것으로 예상하고 있다.

신조선시장 관계자에 의하면, 철강원료를 수송하는 대형벌크선인 케이프사이즈형의 경우는 장기수송 계약 선호 등으로 신조선은 선대만 있으면 곧바로 선가교섭에 들어갈 만큼, 수요는 여전히 왕성한 편이다.

한편, 파나막스와 핸디막스형 벌크선은 장기수송 계약이 별로 없는데다 이미 발주된 선박도 많

고, 선가 또한 고가로 형성되어 있어 작년까지와 비교해 저조한 해운시황의 장래를 판별하고 나서 신조발주를 결정하려는 분위기가 확산되고 있다.

상해항 기항 구주항로선사 양산항으로 이전 11월 하순 개장하는 양산항 제1기 터미널

상해항을 운영하는 상해국제항무집단(SIPG)은 최근 상해항에 취항하고 있는 원양정기선사들 가운데 구주/지중해항로를 운항하는 선박을 양산항으로 옮긴다는 계획을 수립하여 선사들에게 통보했다.

그러나 오는 11월 하순에 정식 가동된다는 양산항은 아직까지도 연간가동일수가 짧고, 수송코스트가 상해항에 비해 높은 것으로 분석되는 등 많은 문제점이 노출되고 있어 구주항로 취항선사들이 대책마련에 부심하고 있다.

SIPG는 지난 5월 중순 상해항을 이용하는 원양정기선사들을 대상으로 양산항에 관한 공청회를 개최하면서 양산항 제1기 터미널에 구주항로 취항 정기선사 선박을 기항시키겠다는 계획을 선사측에 제시했다. 그동안 양산항의 이용 방법을 놓고 SIPG측은 Maersk Sealand 등 개별선사와 양산항터미널로 이전할 것을 협의해 왔었다. 그러나 기상상태가 나쁘기 때문에 연간 가동일수가 280일 정도 밖에 되지 않아 정요일 서비스가 중요한 컨테이너선 서비스에는 큰 장애요인으로 작용할 것으로 우려되고 있다. 더구나 상해에서 남동쪽으로 약 30km 떨어져 있어 기존 상해 외고교터미널에 비해 수송비용이 증가하고 수송에 따른 부대비용도 늘어날 것으로 예상되고 있다.