



플컨테이너선 용선료 지속적으로 상승 2,750TEU급의 경우 용선료 1일 4만\$ 공급부족으로 2년반만에 4배가량 상승

컨테이너선의 용선료 상승행진이 지속되고 있다. 특히, 공급부족 현상을 빚고 있는 3,000TEU급 컨테이너선의 경우는 용선료가 천정부지로 치솟고 있다.

3월7일 현재 2,750TEU급 컨테이너선의 용선료는 신조준공량이 거의 없어 1일당 4만달러 수준으로 지난 2002년 8월의 약 1만달러에 비해 4배까지 뛰었으며, 4,400TEU급 파나막스형 컨테이너선의 경우도 5만달러를 기록하고 있다.

또한, 3,500TEU급 컨테이너선의 용선료는 1일당 4만2,000 달러, 1,700TEU급은 3만달러에 달하는 등 모든 사이즈의 용선료 상승기조가 계속되고 있다.

정기선사 관계자들은 중형급 이하 컨테이너선 용선료의 이같은 폭등은 지난 2002년 이후 신조발주가 거의 이루어지지 않아 시장에 나오는 신조선 을 찾아 보기가 어려울 정도로 공급부족이 심화되고 있기 때문으로 분석하고 있다.

더구나 이같은 선형의 용선의존도가 높은 아시아역내 주력 정기선사들은 용선가의 급격한 상승으로 채산성을 맞추는데 한계가 있다고 보고, 선대 감축과 함께 기항지 축소를 적극 검토하는 등 파급 여파가 심각한 것으로 전해지고 있다.

컨테이너선의 용선료의 상승기조는 지난 2002년 1월부터 시작되어 3년이 경과하여 4년째로 접어들었지만, 순조로운 화물의 이동과 신조선의 부족 등으로 그 기세는 멈추지 않고 있다.

2002년에 비해 3~4배 가량 상승한 용선료로 인해 아시아역내 항로를 운항중인 정기선사들이 가

장 타격을 받고 있다. 아시아역내 항로는 최근들어 해상물동량의 증가와 취항선사들의 선복감축 노력에 힘입어 운임이 서서히 회복되는 추세이나 용선료가 가파르게 상승함에 따라 용선선박으로는 수익성을 맞추기가 거의 불가능한 상황에 직면했다.

더구나, 최근에 용선계약을 갱신하는 선박의 경우 오히려 3~5년의 장기계약을 요구함에 따라 그동안 1년 주기로 갱신을 해 왔던 아시아역내 항로 취항선사들이 고심하고 있다.

이들 선사들은 "지금의 용선료 수준에서 3년간 계약을 체결할 경우 도저히 채산을 맞출 수가 없다"며, 서비스 축소를 적극 검토하는가 하면, 일부 선사들은 지난해부터 선대 감축과 기항지 수를 줄이는 등 아시아역내 항로에서의 이러한 현상은 화주들에게도 많은 영향을 끼칠 것으로 예상되고 있다.

한편, 정기선시장이 시황곡선의 고점에 정체되어 있는 이른바 '수퍼사이클'에 진입했다는 주장이 제기되고 있다.

드류리(Drewry Shipping Consultants)사는 컨테이너 선사들의 경쟁적인 신조 발주에도 불구하고, 현재 정기선 시장의 호황세가 주춤할 것이라는 증거는 아직 없으며, 선사들이 지난해에 이어 올해에도 우수한 영업실적을 거둘 것이라고 예상했다

동사는 지난해의 경우 컨테이너선사들의 이윤폭은 2003년에 비해 6~10% 증가했으며, 올해는 그동안 다소 실적이 뒤쳐져 있던 선사들도 두 자리 수의 이윤 증가율을 무난히 달성할 수 있을 것으로 전망했다.