

VLCC 신조선가격 1억4,000만달러 돌파

선령 3년의 중고선가도 가파른 상승세

유로나브사 최근 VLCC 4척 고가 매입

VLCC 신조선가격의 가파른 상승세가 지속되고 있는 가운데 선령 2~3년된 VLCC 가격도 신조선가에 육박하는 등 선가가 하루가 멀다하고 갱신되는 진풍경이 속출하고 있다.

일본해사신문 등 외신에 따르면, 벨기에 유조선사인 유로나브(Euronav)사는 최근 한국의 조선소에서 건조중인 2005년 준공예정인 30만중량톤급의 VLCC 1척을 그리스의 메트로스타(Metrostar)사로부터 1억4,250만달러에 매입했다. 앞전에 거래가 성사된 고가에 비해 1,750만달러가 상승한 것이다.

이와함께 대형유조선 VLCC의 신조선 전매(항로에 투입하기 전에 되파는 것) 가격도 계속해서 상승세를 보이고 있다. 유로나브사는 2002년 준공된 중고 VLCC를 최근 사들였는데, 선가가 1억3,000만달러에 달하는 것으로 알려졌다.

해운시장의 호황이 계속되는 가운데 유조선시황의 장래에 대해서도 해운 관계자들은 긍정적인 반응을 나타내고 있어 원유교역의 중심선형인 VLCC의 신조 전매가격 상승행진은 당분간 지속될 것으로 예상되고 있다.

선박브로커들에 의하면, 유로나브사는 3월 초순까지 신조 전매를 포함해서 VLCC 4척을 총액 4억7,750만달러로 매선했다.

새로 인도되는 선박들은 Tankers Int'l Pool에 투입될 예정인데, 동사는 현재 28척의 VLCC 및 ULCC를 운영중이며 그중 25척이 동 Pool에 소속되어 있다.

유로나브사가 매입한 4척의 VLCC는 △27만

9,900중량톤으로 일본 미쓰비시중공에서 1993년 준공된 'CRUDE GUARDIAN'호를 비롯하여 △29만8,324중량톤으로 한국의 대우조선에서 1998년 준공된 'CRUDE CREATION'호 △29만2,300중량톤으로 한국의 현대삼호에서 2002년 준공된 'CRUDE TOPAZ'호 △31만8,000중량톤으로 현대삼호에서 2005년 6월 준공예정인 신조선이다.

특히, 중고선박브로커들은 자체적으로 입수한 정보를 근거로 이들 선박의 매매가격을 △'CRUDE GUARDIAN'호는 9,500만달러 △'CRUDE CREATION'호는 1억1,000만달러 △'CRUDE TOPAZ'호는 1억3,000만달러 △오는 6월 준공예정인 신조 VLCC는 1억4,250만달러로 추정하고 있다.

중고선이나 곧 시장에 나오는 신보선을 대상으로 한 전매는 바이어의 생각이 맞으면 눈앞의 호황을 향유할 수 있기 때문에 가격이 높아진다.

2003년 하반기이후부터 일기 시작한 해운붐이 계속되는 현재와 같은 국면에서는 선주가 배를 시장에 내놓지 않기 때문에 매매상당이 성약에 이르면 가격이 급등하기 쉬워진다.

VLCC의 신조 전매는 엔비리코스사가 지난 2004년 10월에 한국의 대우에서 건조중인 1척(2004년 11월 준공)을 중동계 회사에 1억2,500만달러로 팔았던 것이 바로 앞전의 사례이다. 유로나브사가 이번 매입한 신조선가 1억4,250만달러는 이보다 14% 가량 높은 금액이다.

중고 VLCC의 거래의 경우는, 지난 2004년 12



월 중순에 시장에서 확인된 'T·S·PROSPERITY'호(27만1,208중량톤, NKK에서 1991년 준공)가 앞전의 매매사례로서 선가는 6,000만달러로 확인된 바 있다.

이 VLCC는 매매 당시 선령 13년에 6,000만달러인데, 유로나브사가 이번에 9500만달러를 들여 매입한 1993년 준공된 선령 12년의 VLCC와

비교할 때 최근의 중고유조선가 크게 올랐음을 입증해 주고 있다.

한편, VLCC 신조발주 선가는, 작년 가을에 1억 달러 수준을 돌파한 이후 발주성약이 뜸해 제자리 걸음이 계속되고 있다. 조선소측의 제시가격은 선복부족과 강재가격 상승 등이 겹쳐 한국조선소들의 주도로 1억2,000만달러를 요구하는 수준이다.

유조선시황 오는 2010년까지 강세지속

중국의 수요증가로 선복수급 균형유지

해운시장의 활황세가 지속되는 가운데 일본 유조선업계를 대표하는 대형선사의 임원은 향후 유조선시황에 대해 최근의 강세가 2010년까지 이어질 것으로 전망했다.

일본해사신문에 따르면, 유조선시황이 일시 하락해도 국제규정에 의해 2015년까지 단일선체 유조선의 시장철수가 강제화되기 때문에 유조선의 수급조정이 긍정적으로 이루어지기 때문에 장기적으로 호조를 보일 것으로 예상하고 있다.

금년도 VLCC의 신조준공척수는 세계에서 약 30척에 달하는 반면 VLCC 해체량은 시장에서 강제적으로 퇴출되는 단일선체유조선 7~8척에 해상석유 개발용으로 전용되는 것을 더하면 15척 정도로 순 증가는 15척에 그칠 것으로 분석되고 있다. 이와 관련하여 일본 대형유조선사의 한 관계자는 이같은 증가규모는 수요가 꾸준히 늘고 있어 수급에 영향을 미치는 정도가 미미하다고 강조하고 있다.

국제에너지기구(IEA)에 의하면, 2005년의 원유수요는 전세계에서 전년대비 1.8% 증가한 8,400만배럴로 이 가운데 중국의 수요는 전년도

다 6.25% 증가한 680만배럴에 달할 것으로 예측했다. 특히, 유조선시황에 큰 영향을 미치는 중국의 원유수입량은 지난해 약 1억2,000만톤 수준이었으며, 여기에 IEA가 예측한 수요의 신장률을 적용시킬 경우 2005년의 중국의 원유수입량은 1억2750만톤에 달할 것으로 추산되고 있다.

그리고 중국 대륙에서 연내 완성예정인 건설 중인 비축탱크의 원유수입량을 더하면 1억3,000만~1억3,500만톤에 이를 것으로 분석되고 있다.

하지만, 중국은 기존 정유소가 풀가동되는 것으로 보여지기 때문에, 새롭게 정유소를 건설하지 않는 한, 원유수입량은 작년과 같이 급격하게 성장하지는 않을 것으로 예상되고 있다.

이러한 이유로 인해 유조선시황의 등락폭이 클 것으로 예상됨에 따라 중동걸프-극동항 VLCC 운임을 나타내는 WS이 최저 40선에서 최대 400선으로 변동이 심할 것으로 진단되고 있다.

그러나, 일본 대형유조선사의 관계자는 장기적으로는 원유수요의 성장과 단일선체 유조선의 조기퇴출 등으로 전반적인 유조선시황이 오는 2010년까지는 호조를 지속할 것으로 내다봤다.