



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 대련에서 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.