



유조선 및 케이프 등 해운시황 회복조짐 VLCC 운임수준 WS 90 수준으로 반등 케이프형 중국재고 소진으로 급등전망

해운시황이 상승조짐을 보이기 시작했다. 7월 초순 WS 50대 전반까지 침체되었던 대형유조선(VLCC)의 운임은 최근 WS 90 수준으로 급반등했다.

한편, 철강원료를 수송하는 케이프사이즈(17만 DWT 이상)의 태평양항로 스팟용선료는 1일당 2만 달러대까지 하락했지만, 중국의 철광석의 재고가 줄어들고 있기 때문에 해상화물의 활발한 이동에 의해 다시 급등할 것이라는 견해가 나오고 있다.

중동-일본간의 VLCC 시황에서는 지난 7월7일 이데미쓰(出光興産)사가 25만7,500톤급을 전날 보다 10포인트 상승한 WS 90에 성약했다.

비수기인 4-6월 월평균 WS은 60-90 수준에서 형성되었고, 이는 과거 10년간 연평균 WS가 최고치로 WS 150 포인트였던 작년 동기간 대비 WS 94-135을 밑돌고 있다.

그러나, 7월 들어 일본 및 한국 정유소의 정기수리가 일단락되었고, 중동의 과잉된 선박이 해소되고 있으며 항해거리가 긴 서아프리카 배선이 증가하여, 유조선시황은 급반등하고 있다.

반면, 노후선 해체의 둔화 및 단일선체유조선의 이용 동향 등은 우려할 요소이지만 연말 수요기를 향해 유조선시황 운임은 더욱 상승할 것이라는 견해가 강하다.

또한, 케이프사이즈의 7월7일자 스팟용선료를 보면, BHP가 17만1,000DWT(1999년 건조)의 선박을 서호주-중국간에서 1일당 2만2,500달러와 16만7,000DWT(1995년 건조)를 2만4,000달러에 각각 성약했다. 이는 전년동월 평균에 비해 약

50% 밑도는 수준이다. 시황이 침체되고 있는 요인중 하나는 중국의 재고증가에 따른 화물이동의 둔화 때문이다.

MOL에 의하면, 중국 주요 16개 항에서의 철광석의 재고는 2004년 연말 시점에 약 2,800만톤이었다. 중국의 수입허가제 도입 등의 제도변경을 감안하여 갑작스레 수요가 발생하여 올해 5월에는 4,000만톤이었으나, 6월17일 3,190만톤, 24일에는 3,157만톤까지 떨어지는 등 재고의 감소가 진행되고 있어 다시 해상화물 이동이 활발하게 이뤄질 것이라는 견해가 나오고 있다.

해양부, 항만·선박 대테러 경계활동 강화 지방청, 업·단체에 대테러 경계강화 지시

해양수산부는 7월7일 영국런던 지하철 및 버스에서 발생한 폭탄테러사고와 관련해 8일 지방청 및 업·단체에게 해양수산분야(항만·선박 등)에 대한 테러예방 및 경계활동 강화를 지시했다.

이번에 지시한 대테러 강화활동에는 △국가 보안목표 항만시설 및 청사 경계강화 △연안여객선, 국제여객선 및 터미널 등 다중이용시설에 대한 순찰·검색강화 △중동지역 등 특정국가 기항선박 관리 및 순찰강화 △중동지역 외항정기선 및 원양어선 관리강화 등이 포함되어 있다.

해양수산부는 앞으로 정부의 '테러위기관리 표준매뉴얼'에 따라 단계별 테러위기관리(관심, 주의, 경계, 심각)발령시 비상대책반을 편성·운영하는 등 필요한 조치를 시행할 계획이라고 밝혔다.