



# 세계부정기선사 2005년도 상반기 실적 호조

## 3기 연속 최고이익, 중고선가 급등도 기여

부정기건화물선시황의 등락폭 확대 등 전반적인 시장의 불안정에도 불구하고, 2005년도 상반기 세계 부정기선사들의 사업실적이 호조를 보인 것으로 나타났다.

이들 선사들의 사업실적이 이같이 좋은 결과를 보인 것은 탱커, 드라이벌크선의 스팟운임 고수준이 지속된데다, 신조선가의 상승에 따른 중고선가의 급등으로 고액의 매각이익을 실현했기 때문으로 분석되고 있다.

주요 10여개 부정기선사들의 올 상반기 경영실적을 보면, 매출액 부문에서 과거 최고치를 기록했는데, 이는 최근 수익을 견인해 온 원유 탱커, 벌크선에 가세해 석유제품 탱커, 화학제품 탱커, LNG(액화천연가스) 탱커, 자동차선 등 많은 선종들이 수익에 기여한 것으로 분석됐다.

올 상반기 실적은 역사적으로 최고조에 달했던 2004년도에 비해 수익 증가폭은 축소됐지만, 1-3월기의 고마켓 추이와 중고선 시황의 상승에 따른 선박매각 이익이 수익성을 주도하는 형국이다.

상반기의 수익은 회사측의 발표 등으로 확인할 수 있는 TK Shipping, Front Line, Wil Wilhelmsen, Norden, OSG, OMI, CMB, Jinhui Shipping, Tsakos Energy Navigation 등 9개사가 과거 최고 이익을 갱신했다.

탱커 전업 선사인 TSAKOS Energy Navigation은 시기적절한 매선에 가세해 석유제품 탱커를 시작으로 한 선대 다양화로 올 상반기 매출액은 전년도와 비슷한 1억2,000만달러에 불과했으나, 순이익이 8,200만달러로 전년동기대

비 28% 증가했다.

석유제품선 주력인 덴마크의 Torm사는 지난해 2/4분기 석유제품선 시황이 호조를 보여 실적향상의 요인으로 작용했으며, 특히, 올 상반기중 유조선 부문 이익은 9,200만달러(1/4분기 5,100만달러, 2/4분기 4,100만 달러)로 최고치를 기록했다. 유조선 매각이익은 올 1/4분기 1,900만달러, 2/4분기 2,100만달러에 달했다.

동사는 이같은 경영실적에 대해 “상반기 탱커 부문 실적은 당초 전망을 웃돌았으며, 3/4분기의 시작은 당초 예상치를 약간 상회하고 있으나 신조선의 인도가 5월 시점의 전망에 비해 지연되고 있다”며, 상반기 벌크부문 운임 역시 당초 예상을 약간 하회하고 있으나 연말에 가서는 개선될 것으로 전망된다고 밝혔다.

해운부문에서는 다소 출발이 늦은 감이 있던 화학제품선 시황도 회복세로 전환, Parcel(화학제품의 소량화물) 유조선의 금년 1-6월 정기용선료는 전년 동기대비 30% 상승했다. 이에 따라 노르웨이 대기업인 Odfjell의 올 상반기 순이익은 6,790만달러로 21% 증가했다.

또 덴마크의 AP Moller Group의 유조선부문 머스크 탱커의 금년 상반기 순이익은 선박매각이익의 증대 등으로 전년동기대비 28% 증가한 2억 7,411만달러를 기록했다. 유조선과 석유제품선은 전년동기와 같은 수준의 채산성을 유지했으나, LNG선이 시황상승의 영향을 받아 순이익 증가에 기여한 것으로 분석됐다.

이와함께 노르웨이의 Leif Hoegh사의 올 상반기

기 순이익은 43% 증가했다. 자동차전용선사 H  
egh Auto Liners가 신차를 중심으로 대부분의  
항로에서 이익을 낸 것으로 알려졌다.

덴마크의 Norden사는 건화물선 시장의 경우  
전기에 비해 약간 저하됐음에도 불구하고, 탱커시  
황이 겨울철의 수요증가 등으로 전기와 같은 수준  
의 수익을 확보해 전체 순이익 증가를 가져왔다.

노르웨이의 Front Line Group의 건화물선 전  
문인 Golden Ocean Group Limited(GOGL)사  
는 하반기의 시황회복 트렌드가 지속한다고 보고  
있는데, 그 이유로 중국의 철광석 및 석탄 수입증  
가와 북반구의 곡물수요의 증가, 주요항만의 야간  
항만체선을 들었다.

## 탱커 신조선가 시황등락에도 높은 수준 지속 시황조정에도 들어간 벌크선 신조선가도 강세

최근들어 유조선 및 부정기건화물선 시황이 가  
파르게 등락을 거듭하는 등 전반적인 시장이 매우  
불안정한 양상을 보이고 있는데도 불구하고 탱커  
와 벌크선의 신조선가가 여전히 높은 수준을 유지  
하고 있다.

외신에 따르면, 중국의 상하이 와이가오차오 조  
선소가 싱가포르의 OCEAN TANKERS로부터  
10만5,000DWT급 아프리카막스형 탱커 2척을 수  
주했는데, 이 선박의 선가는 척당 6,000만달러를  
넘어서는 수준인 것으로 알려졌다.

최근의 해운시황은 초호황세를 보였던 지난  
2004년에 비해 크게 하락함으로써 실수요자들이  
신조발주에 신중함을 보이는 등 신조선시장이 전  
반적으로 침체되는 듯 했으나, 벌크선에 이어 탱  
커의 신조선가도 고가권을 유지하고 있다.

아프리카막스형 선박의 신조선가는 선가시세 전  
체가 피크를 이뤘던 금년 초 조선소측의 제시가  
격 기준으로 6,000만달러를 크게 웃돌았었다.

페어플레이지 온라인판이 최근 보도한 바에 따  
르면, 상하이조선소가 최근에 수주한 아프리카막  
스 2척의 납기일은 각각 2008년 6월과 12월이며,

선가는 6,020만달러 수준이다.

또한, 최근의 VLCC 선가시세는 지난 8월 한국  
의 조선소가 이란국영선사인 NITC로부터 수주한  
30만톤급 대형 탱커로서 수주가격이 1억3,000만  
달러에 육박하는 등 지금까지의 최고치 1억3,500  
만달러로부터 4%전후 하락한 수준이다.

이번에 상하이조선이 성약한 아프리카막스의 선  
가도 지난 7월까지의 성약 베이스의 선가에 비해  
하락폭이 VLCC와 비슷한 수준에 머무는 등 해운  
시황의 급격한 하락에도 불구하고 선가수준은 여  
전히 강세를 유지하고 있다.

해운선사들은 해상화물의 이동량이 당분간 성  
장세를 유지할 것으로 예상하고 신조선의 발주의  
욕을 아직도 접지않고 있다. 다만, 드라이벌크와  
탱커 모두 연말에 가서 시황 상승이 예상되지만,  
작년에 비해 신통치 않는 시장상황 전개가 계속  
되고 있기 때문에 추가 신조발주에 주저하는 양상  
을 보이고 있다.

한편, 세계의 조선 각사는 강재를 시작으로 하는  
자재비의 상승으로 원가가 덩달아 상승하는 바람  
에 선가의 대폭적인 하락을 가장 경계하고 있다.