

## ● 부정기건화물선시황 조정국면에 진입한 듯

Capesize와 Panamax 시장 안정세 유지  
Handy 벌크 시장은 하락세 지속

그동안 강세를 지속해 왔던 부정기건화물선 시황이 3월 이후 등락을 거듭하면서 조정국면에 진입하고 있는 것으로 분석되고 있다.

### ▲Capesize 시장, 조용하지만 안정세

그 동안의 Capesize 시장의 하향세와는 달리 최근 다소 호전되었다고 브로커들은 분석하고 있다. Capesize 시장의 적극적인 활동은 보이지 않았으나, 적어도 단기에는 운임이 하락하지 않고 안정세를 지속할 것이라는 것이 대부분의 브로커들의 전망이다.

한 Capesize 브로커는 통상적으로 17만톤(DWT)급 선박이 대서양 Round Voyage에 \$67,000/day에 성약되었지만, 현재 18만톤급 선박이 \$75,000/day에 성약된 것을 예로 들어 이것은 전혀 나쁜 시장 상황이 아니라고 말했다.

Fearnley Weekly는 basin과 태평양 지역 모두에서 물동량이 더 많이 발생하고 있다고 발표했다. 또 호주 서부의 철광석 15만톤을 5월에 중국으로 수송하는 운임이 \$13.75/ton에 성약된 것으로 보고되고 있다.

이와 함께 브라질에서 중국으로 가는 17만 2,000톤급 선박은 \$81,000/day를 기록했다. 1999년 건조된 17만DWT 선박은 일년동안 \$65,000/day의 조건으로 대서양 항해에 성약됐다.

### ▲Panamax 시장, 정체했지만 안정적

부활절 연휴가 지나고 태평양 Panamax 시장은 잠잠했지만 안정세를 띤 한 주였다. 운임의 정체가 지속되었지만, 그 운임의 수준은 비교적 양호한 수준이었다고 브로커들은 분석하고 있다.

물동량 증가가 이러한 양호한 수준의 운임을 책정시켰지만, 이는 단지 Inter-Pacific에만 해당됐다. 극동지역의 Round Trip에 \$38,000/day 기록했다. 4월과 5월분 물동량이 충분했기 때문에 운임이 상승했지만, 약간의 선복 공급 초과로 운임을 정체하게 한 것으로 분석되고 있다. 이와함께 대서양 Panamax 시장도 낙관적인 것으로 전망되고 있다. 1995년에 건조된 Panamax Royal Ocean호가 Ventspils를 경유해 중국으로 가는 항해에 \$54,000/day로 성약됐다. 대서양 Panamax Round Trip은 종전보다 약간 하락해 \$40,000/day를 기록했다고 브로커들은 보고했다.

Barry Rogliano에 의하면, Panamax 시장은 부활절 연휴로 약간 약세를 띄게 됐지만, 다시 상승세를 탈 것으로 전망했다. 남미의 곡물 수출 시즌과 아시아권 국가들로부터의 원자재 수요 급증이 브로커들로 하여금 앞으로 Panamax 시장 상황을 낙관적으로 보게 하고 있다.

### ▲Handy 벌크 시장, 하락세

Handy 벌크 시장은 지난 몇 주 동안 매우 약세를 띄었으며, 이는 심각한 상황이라고 전

# LINE

문가들은 보고 있다. 지난해 Handy 벌크 시장은 어느 항로의 우열을 가리기 어려울 만큼 모든 시장이 강세를 보였고 Baltic Handymax Index는 \$22,159 수준을 유지했었다고 Fearnleys는 보고했다.

그러나 Fearnleys는 현재 모든 운임 수준이 하락했으며 시장은 매우 침체되어 있다고 말했다. 하지만 이같은 시장상황에 대해 현재의 침체는 단순히 한 순간에 불과하는 현상이라는 의견도 나오고 있다.

1982년에 건조된 45,562DWT Jovialty호와 45,546DWT Luckyfield호가 흑해를 경유해 Canakkalen delivery, 미국 걸프 redelivery에 \$23,000/day로 성약됐다. 53,125DWT Anassa Ioanna호가 Inonesia 경유 Hazira delivery, India redelivery에 \$30,333/day로 성약됐다.

현재 석탄과 원광석 수송은 어느 정도 활력을 띠고 있으나 곡물 수송은 예상과는 달리 매우 침체되어 있다고 한 브로커는 보고했다. 그러나 그는 이러한 침체 상황은 오히려 앞으로 긍정적인 결과를 가져오는 원인이 될 수도 있다고 분석했다.

## ▲VLCC 시장, 예측 매우 어려워

한편, 단기 VLCC 시장이 어떻게 될 것인지에 대해서는 어느 누구도 예측하기 어려운 상황이다.

부활절 연휴로 인해 중동발 WS 지수가 약 10포인트 하락하여, 서향은 W85를 기록, 동향은 W95-W100 수준에서 기록되었다.

EA Gibson은 5월분 성약들과 함께 시장의

상승세가 올 것이라고 예측했는데, 이는 향후 30일 동안 성약 가능한 VLCC가 단 37척밖에 존재하지 않기 때문이다.

그러나 Barry Rogiliano는 앞으로 한달동안 성약 가능한 VLCC는 53척이 존재한다며, 이에 대해 반박했으며, 서아프리카 지역으로 부터의 수요를 기대할 수 없고 VLCC에 대한 수요가 매우 낮을 것이며 이렇기 때문에 4월 중순과 비슷한 수준의 운임을 기록할 것이라고 말했다.

앞으로 VLCC 시장이 다소 약세를 떨 것으로 전망되지만, 현재로서는 이것은 단지 전망일 뿐이라고 Gibson은 말했다.

International Energy Agency에서 감소치가 예상치보다는 작을 것이라고 말했음에도 불구하고, 전례적으로 2분기의 원유 수요 감소는 불가피할 것으로 분석되고 있다.

공급측면으로는, 현재의 높은 수준의 가격에서는 OPEC이 계획대로 감산 조치를 수행하기 어려울 것으로 보이기 때문에 공급량에는 거의 변화가 없을 것이라고 Gibson은 예측했다.

그러나 급증하는 중국 수요로 인해 2분기의 시장 강세를 기대할 수 있기 때문에 전혀 비관적인 상황은 아니라고 진단했다.

## ● 미국과 중국간 해운협정 6년만에 체결

미 운송기업 중국진출 허용  
중국선사 운임파일링 면제

미국과 중국간의 해운협정 체결이 6년만에 성사됐다.

# NEWS

미국의 해운전문지인 JOC는 미국과 중국이 지난해 12월 최종적으로 승인한 양국간 해운협정 시행을 위한 외교문서에 서명했다고 보도했다.

미중간 해운협정이 시행됨에 따라 미국의 선사와 운송중개업체들이 거대시장인 중국진출이 허용되었다.

이로써 미국운송업자들은 중국에서 더 많은 사무실을 개설할 수 있는 자격을 허가받았으며 또다른 여러 규제들로부터 자유롭게 될 것으로 예상된다.

반면 미국지역 서비스를 하고 있는 중국선사들은 미국이 자국출입선사의 관리차원에서 요구하고 있는 화물운임 파일링(freight tariff filing)을 면제받을 수 있을 것이라고 전해지고 있다.

미국과 중국간의 해운협정은 미국과 중국의 무역과 통상에 대한 공동위원회 활동의 일환으로서, 양국은 이 협정을 성사시키는데 약 6년 가량의 협상기간을 가졌다.

## ● 올 1/4분기 구주양로 컨물동량 18.8% 증가

구주항로 FEFC기준으로 120만7,000TEU

올 1/4분기중 아시아-구주항로 컨테이너물동량은 FEFC기준으로 북구주와 지중해를 합해 모두 120만7,000TEU를 기록하여 전년동기대비 18.8% 증가한 것으로 나타났다.

북구주항은 18.3% 증가한 91만5,000TEU를 기록했으며, 지중해항은 20.3% 증가한 29만2,000TEU를 기록하여 모두 높은 증가세를

기록했다.

구주항 물동량이 비수기임에도 불구하고 연초부터 호조세를 보이고 있으며, 설 연휴 이후에도 예년 수준의 상승세를 보이면서 컨테이너선도 만선상태가 지속되고 있다.

FEFC는 당초 2004년 아시아-구주 물동량을 북구주 11%, 지중해 14% 증가할 것으로 예상했었으나, 이미 성수기에 준하는 물동량 신장세가 계속되고 있어 물동량 증가율을 상향조정할 것으로 예상되며, 운임도 상당수준 회복될 것으로 예상되고 있다.

1/4분기 북구주항 물동량을 국가별 및 지역별로 보면, 중국발이 전년동기대비 33% 증가한 42만7,000TEU를 기록했으며, 홍콩발이 6% 증가한 9만7,000TEU를 기록하여 중국과 홍콩을 합치면 시장점유율이 57.14%에 달하는 것으로 집계됐다.

또한 동북아시아의 경우 일본발이 7% 증가한 9만8,000TEU 기록했으며 시장점유율은 6.7%로 전년동기 10.4%보다 낮아졌다. 한국발은 5% 증가한 3만7,000TEU를 기록했으며 대만발은 12% 증가한 4만2,000TEU를 기록했다.

동남아시아의 경우 필리핀발이 17% 증가한 1만 TEU, 타일랜드발이 8% 증가한 47,000TEU, 말레이시아발이 2.5% 증가한 37,000TEU, 베트남발이 23% 증가한 5만 2,000TEU를 기록했으며, 싱가포르발이 4% 증가한 1만5,000TEU를, 인도네시아발은 11% 증가한 5만1,000TEU를 각각 기록했다.

지중해항은 일본발이 4% 증가한 3만 4,000TEU, 아시아발은 합계가 22.7% 증가한

# LINE

25만8,000TEU를 기록하여 두 자리 수의 신장세를 보였다.

그중에서도 중국발이 31% 증가한 13만 7,000TEU를 기록하여 전체의 47%를 차지했으며, 한국발이 37%, 베트남이 34% 증가하는 등 30%를 넘는 신장세를 보였다.

## ● EC, 선원 임금문제로 역외시적 우려

### EU 확대로 선원 지위문제 갈등예상

5월1일부터 유럽연합(EU)이 확대되는 가운데, 유럽집행위원회(EC)가 현재와 다른 선원의 임금기준을 결정하는 경우 많은 위험이 따를 수 있다고 경고하고 나섰다.

유럽선주협회(European Community Shipowners' Association)는 EU확대에 따라 유럽지역 선원들의 임금이 상승하는 경우 선사들이 선박을 역외로 치적하게 될 것이라고 경고하고, 적어도 2만여명의 선원들이 EU 회원 국민이 되는 경우 이들의 법적 지위를 조속히 결정해야 한다고 말했다.

현재 유럽연합에 새로 편입되는 10개국 가운데, 어느 나라도 자국의 남녀 선원의 법적 지위에 대해 어떠한 협의도 진행하지 않고 있는데, 선원의 대부분은 폴란드와 발틱해 국가 출신이다.

이에 대해 ECSC는 출신국 기준에 따라 선원의 임금이 결정되어야 한다고 주장하고 있는데, EU법은 기국과 선원 출신국 사이에 양자협약이 있다면 이에 따르고, 나머지는 선원들은 기국주의원칙에 따라 승선하고 있는 선

박의 국적에 따르는 것으로 하고 있다.

그러나 문제는 이와 같이 선원의 임금을 결정하는 기준이 다른 경우 서로 다른 EU국가 출신 선원들이 동일한 선박에 승선해 동일한 노동을 하는데도 서로 다른 임금을 받을 수 있다는데 있는데, 이에 대해 EC는 이러한 문제를 해결하기 위해 논의를 진행하고 있으며, 이를 전세계적인 문제로 다루어 해결할 예정이라고 언급했다.

## ● 중국 양만의 컨테이너 처리량 24.7% 증가

### 올 1/4분기 홍콩은 전년동기비 6.5% 늘어

올들어서도 중국 양만의 컨테이너 처리량이 큰 폭으로 증가하고 있다.

중국교통부에 따르면 2004년 1~3월 중국 양만의 컨테이너 처리량은 1,268만3,300TEU로 전년동기대비 24.7% 증가했으며, 이중 해상에서 처리한 것이 1,194만 8,300TEU이며, 하천은 73만 5,000TEU를 기록했다.

중국의 주요항만별 컨테이너 처리실적을 보면 Dalian이 45만9,200TEU로 전년동기대비 33.6% 증가했으며, Tianjin은 82만 7,500TEU로 전년동기대비 19% 증가했다.

이어 Qingdao가 114만3,300TEU로 전년동기대비 14.1% 증가했으며, Shanghai가 307만9,100TEU로 25.8%, Ningbo가 81만 9,900TEU로 42.5%, Xiamen이 66만 2,800TEU로 25.2%, Shenzhen이 276만 8,300TEU로 30.4%, Guangzhou가 64만 3,100TEU로 8.3% 등이 각각 증가했다

# NEWS

한편, 홍콩 해사국이 집계한 2004년 1/4분기 컨테이너 처리량은 499만 7,000TEU로 전년동기대비 6.5% 증가했다.

Kwai Chung 터미널이 288만7,000TEU를 처리하여 1.3% 증가에 그친 반면, 하상처리량을 합친 처리량은 211만1,000TEU를 기록하여 전년동기대비 0.2% 증가한 141만1,000TEU를 기록했으며, 수출은 전년동기대비 2.5% 증가한 147만6,000TEU를 기록했다.

수출입 합계 실컨테이너는 4.3% 증가한 250만1,000TEU를 기록했으며, 공컨테이너는 14.6% 감소한 38만5,000TEU를 기록했다.

싱가폴의 경우 1/4분기 컨테이너 처리량이 전년동기대비 11.9% 증가한 470만TEU를 기록하여 홍콩에 거의 근접한 것으로 알려졌다.

## ● 공컨테이너 박스 가격 상승세 지속예상

물동량 증가에 따른 박스부족으로 급상승 강재 부족과 가격 폭등으로 생산에 차질

세계적인 컨테이너 물동량 증가에 따른 컨테이너 부족과 강재 부족으로 컨테이너 가격이 급상승하고 있다.

중국의 컨테이너 제조업자들은 해상컨테이너용 고장력 압연강판 조달이 어려워지면서 생산이 줄어 선사나 컨테이너 리스업자들에 대한 신조 컨테이너 인도가 늦어지고 있으며, 수개월 이내에 컨테이너 부족이 더 심각해질 가능성이 높은 것으로 전망되고 있다.

컨테이너용 강재가격은 2003년말 톤당 350달러였던 것이 2004년 6월 인도기준 600달러

까지 급등한 상태이며, 컨테이너 가격도 20피트 기준 1년전 1,400달러수준에서 현재 1,950달러까지 상승하였고 추가로 상승할 움직임도 감지되고 있다.

컨테이너가격의 상승으로 컨테이너 리스료도 1년간 40~50% 상승하고 있으며, 리스업자들은 단기리스에서 장기리스로 전환을 추진하고 있는 양상이다.

Containerisation International의 조사에 따르면, 2003년 컨테이너 생산량은 전세계적으로 전년대비 29.4% 증가한 220만TEU에 달했으며 이중 드라이 컨테이너는 195만TEU를 차지했다. 그 중 중국이 203만TEU로 92%를 점유하고 있다.

또한 중국 통계에 따르면, 컨테이너용 강재의 소비량은 2003년 기준으로 전년대비 7% 증가한 342만톤을 기록했으며, 2004년 456만톤으로 증가할 전망이다.

## ● 미국, 모든 입항선박 승선 보안 검사

국제보안기준 미이행 선박 입항금지

미국 연안경비대(USCG)는 7월 1일부터 자국에 처음으로 들어오는 모든 선박에 대해 승선 보안검사를 실시한다고 밝혔다.

국제선박 및 항만시설 보안규칙(ISPS Code)과 미국 해운보안법(MTSA 2002)은 테러공격을 차단하기 위해 선박과 항만시설에 대한 접근 통제와 항만지역에 대한 감독활동의 강화는 물론, 선원과 승객, 화물, 자동차 등의 검문·검색을 실시하도록 규정하고 있다.

# LINE

연안경비대 줄리 쉬플렛(Jolie Shifflet) 대변인은 승선보안검사를 해상이나 부두 가운데 어느 곳에서 하는지에 대해서는 아직 결정하지 않았다고 밝히고, 다만 구체적인 방법에 대해서는 선박이 입항 96시간 이전에 미 연안경비대에 제출하는 사전입항통지와 해당선박에 대한 정보를 종합적으로 판단하여 결정할 방침이라고 덧붙였다.

미 연안경비대는 이날 공식 발표에서 국제보안기준을 이행하지 않는 선박에 대해서는 추가적인 보안 경보조치나 입항이 금지되는 점을 거듭 확인하고, 특히 보안기준을 이행하지 않는 외국 항만에서 미국으로 입항하는 선박에 대해서는 추적·감시하는 한편, 당해 선박의 보안상태가 확인될 때까지 화물 적·양하 등의 지연조치가 부과될 수 있다고 밝혔다.

한편, 연안경비대 쉬플렛 대변인은 2003년의 경우 미국 항만에 입항한 ISPS Code 적용대상 개별선박은 7,673척이라고 밝히고, 이들 선박이 한해 동안 미국항만에 기항한 전체 횟수는 모두 6만1,322회이며, 이 선박 가운데, 연안경비대가 선박안전과 환경기준 등의 이행상태를 점검하기 위해 모두 1만 1,955척에 대한 승선검사를 실시했다고 밝혔다.

## EU세계 최대 경제권으로 새롭게 탄생

5월1일 동구권 10개국 신규회원으로 가입

유럽연합(EU)이 5월1일(현지시간) 동구권 10개국을 신규 회원국으로 받아들이며 총 25개 회원국, 4억5000만명의 인구를 가진 세계

최대의 거대 경제권으로 새롭게 탄생했다.

폴란드, 헝가리, 슬로바키아, 체코, 슬로베니아, 리투아니아, 라트비아, 에스토니아, 몰타, 키프로스 등 동구권 8개국과 지중해 2개국 등 총 10개국은 이날 0시를 기해 EU의 새 회원국으로 가입했다.

EU의 확대는 세계 2차 대전 이후 냉전 체제가 본격화 하며 유럽을 동·서로 갈라 놓은지 50여년 만에, 베를린 장벽이 붕괴한 뒤 15년만에 단일 유럽으로 재결합했다는 역사적 의미를 갖는다. EU의 전체 국내총생산(GDP)은 1경124조1380억유로(1경2129조7290억달러)에 달해, 미국을 능가하는 최대 경제권으로 거듭난다.

EU가 거대 시장으로 시장으로 거듭남에 따라 투자와 고용창출이 늘어 날 것이며 유로화의 세계 기축 통화로서의 위상이 더욱 높아질 것으로 예상된다.

EU국가들이 세계 경제 동반 회복에서 부진한 모습을 보이고 있는 점도 유럽 경제에 부담으로 작용하고 있다.

하지만 EU 국가들은 10개국의 확대로 내부 무역이 더욱 활발해질 것은 물론 경제 회복세 부진을 타개하려는 기회로 삼을 것이라고 기대하고 있다.

ABN암로의 수석 이코노미스트인 즐트 파프는 "신규 회원국들이 서구유럽의 생활수준과 구매력과 유사해지는 데는 앞으로 10~20년이 걸릴 것"이라고 지적했다.

로마노 프роди EU집행위원장은 "유럽통합의 계획이 시작된지 50년이 흘렀으며, 유럽인들은 이제 이념의 장벽에 의해 분단되지 않는다는 사실을 축하하고 있다"고 강조했다.