



KMI 2006년도 세계해운시황 전망 발표

한국선주협회와 한국해양수산개발원(KMI)은 공동으로 지난 12월9일에 2006 세계해운전망 발표회를 개최했으며 이날 의견을 수렴한 최종 결과보고서를 14일 발표했다. 다음은 이날 발표한 전망을 요약정리한 것이다.(편집자 주)

2006년도 해운시황은 중국변수의 지속 여부가 최대 관건인 것으로 분석됐다. 내년 1년 동안의 해운 경기 향방을 가늠하는 가장 큰 변수는 지금까지 고도 성장세를 이어온 중국 경제가 앞으로도 이 같은 성장을 지속할 수 있느냐에 달려 있다는 것이다. 중국의 GDP 성장률은 2003년과 2004년 2년간 9.5%를 기록하여 1996년 이후 최고치를 나타냈으며, 오는 2006년까지도 8~9% 대의 고도성장을 지속할 것으로 예상되고 있다.

중국의 향후 경제 여건이 해운시장에서 중요 요인으로 작용하고 있는 이유는 2002년 말부터 시작된 해운경기 호황세가 차이나 효과(China Effect)로 집약되는 중국 수출입 물동량의 급증에 따른 것이기

때문이다.

또 정기선 시장에서는 M&A 확산으로 인한 해운 서비스 과점화가 주요변수로 작용할 전망이다.

아울러 대형선사 사이의 인수·합병 전이 치열하게 전개되고 있는 가운데, 정기선사 간의 전략적 제휴 현상도 향후 해운시장의 새로운 변수로 등장하고 있다.

앞으로 세계 정기선 해운업계는 M&A를 통한 몸집 물리기와 전략적 제휴 등을 통해 새판 짜기 경쟁이 더욱 치열해질 것으로 전망되고 있는데, 이 같은 요인은 앞으로 해운시황에도 적지 않은 영향을 줄 것으로 분석되고 있다.

1. 정기선 해운 전망

▶ 세계 컨테이너 물동량 전망

2006년 세계 항만의 컨테이너 처리물동량은 2005년 대비 9.6% 증가한 4억 4,240만 TEU에 이를 것으로 예상된다. 물동량 증가율은 2005년 대비 0.5% 포인트 하락할 것으





로 전망된다.

지역별로는 동북아지역이 전년 대비 12.4% 증가한 1억5,728만TEU를 처리하면서 세계 총 물동량의 12.4%를 차지할 것으로 예상되며, 서유럽지역은 7.6% 증가한 8,257만TEU, 북미지역은 7.2% 증가한 4,758만TEU를 기록할 것으로 보인다.

또한 서남아(16.3%), 동유럽(19.2%), 중동(11.9%) 지역이 높은 성장세를 기록할 것으로 예상된다.

2006년 세계컨테이너 수송물동량은 전년 대비 9.7% 증가한 1억7,590만TEU에 이를 것으로 전망된다. 물동량 증가율은 2003년을 기점으로 둔화추세를 보이고 있는데 2006년에는 전년(2.15% 포인트 하락) 보다 낮은 0.5% 포인트 하락할 것으로 예상되고 있다.

2006년 세계컨테이너선 선복량은 전년 대비 14.7% 증가한 930만 951만TEU 수준에 이를 것으로 예상된다. Barry Rogliano Salles(BRS)는 2006년 세계컨테이너선 선복량이 전년 대비 14.9% 증가한 951만TEU로 전망했으며, Drewry는 15.4% 증가한 931만TEU, 그리고 Clarkson은 전년 대비 13.7% 증가한 936만TEU로 예상하였다.

그러나 세계 컨테이너선 선복증가율은 2006년을 기점으로 매년 1~1.5% 포인트씩 감소할 것으로 예상된다. 이는 신조선가의 지속적인 상승세가 유지될 것으로 예상되는 가운데, 지난 3~4년간 대량발주에 따른 선복과잉 우려가 높아지고 있기 때문이다.

▶ 태평양 항로 전망

2006년 태평양 항로의 컨테이너 수송물동량은 총 1,903만9,000TEU로 전년 대비 7.5% 증가할 것으로 전망된다. 동향항로(E/B)는 1,352만5,000TEU로 전년 대비 8.1%, 서향항로(W/B)는 550만 6,000TEU를 기록하여 전년 대비 6.1% 증가할 것으로 예상된다.

Global Insight는 2006년 태평양 항로의 컨테이



너 수송물동량이 전년 대비 8.5% 증가한 1,741만 7,000TEU를 기록할 것으로 예상하였다.

또한, 2006년 태평양 항로의 연간 수송능력은 3,186만4,000TEU로 전년 대비 12% 증가할 전망이다. 항로별 수송능력은 동향항로(E/B)가 전년 대비 11.7% 증가한 1,770만5,000TEU, 서향항로(W/B)가 전년 대비 12.3% 증가한 1,414만7,000TEU에 이를 것으로 예상된다. 특히, 태평양 항로의 연간 수송능력 증가율은 2004년과 2005년에 비해 다소 감소할 것으로 전망된다.

2006년 태평양 항로의 운임은 물동량 증가율의 둔화와 신조선 인도 증가 추세가 맞물려 소폭의 하락추세를 기록할 것으로 전망된다.

운임 하락률은 동향항로(E/B), 서향항로(W/B) 모두 1~3% 수준이 될 것으로 예상되며, 2006년 운임 추이는 2004년, 2005년 추이에 비해 상승의 폭이 작고 하락의 폭이 커지면서 하향 수렴하는 형태를 보일 것으로 전망된다.

▶ 유럽항로 전망

2006년 유럽 항로의 컨테이너 수송물동량은 전년 대비 7.5% 증가한 1,135만 5,000TEU를 기록할 것으로 전망된다. 동향항로(E/B)는 전년 대비 4.5% 증가한 402만6,000TEU, 그리고 서향항로(W/B)는 전년 대비 9.0% 증가한 732만9,000TEU를 기록할



전망이다.

2006년 물동량 증가율은 2005년 보다 소폭 상승할 것으로 보이나 2004년 보다는 크게 떨어진 수준을 보일 것으로 예상된다.

Global Insight는 2006년 유럽 항로의 컨테이너 수송물동량이 전년 대비 8.7% 증가한 1,279만 6,000TEU를 기록할 것으로 예상하였다. 항로별 물동량은 동향항로(E/B)가 전년 대비 4.8% 증가한 348만2,000TEU, 서향항로(W/B)가 전년 대비 11.4% 증가한 931만4,000TEU 등으로 전망된다.

Drewry는 2006년 수송물동량이 전년 대비 7.3% 증가한 1,133만3,000TEU에 달할 것으로 예상하였다. 항로별 물동량은 동향항로(E/B)가 전년 대비 3.9% 증가한 400만3,000TEU, 서향항로(W/B)가 전년 대비 9.1% 증가한 733만TEU이다.

2006년 유럽 항로의 연간 수송능력은 전년 대비 10.9% 증가한 1,534만TEU를 기록할 것으로 전망된다.

2006년 유럽 항로의 운임은 물동량 증가율을 초과하는 선복증가에 따라 하락세를 기록할 것으로 예상된다. 운임 하락률은 동향항로(E/B)가 전년 대비 1.8%, 서향항로(W/B)는 2.1% 수준이 될 것으로 예상된다. 유럽 항로의 운임추이는 태평양 항로처럼 2004년, 2005년 추이에 비해 상승의 폭이 작고 하락의 폭이 커지면서 하향 수렴하는 형태를 보일 것으로 분석된다.

▶ 근해항로 전망

한-중항로 운임은 2006년에도 약보합세를 이어갈 것으로 전망된다. 우선 고유가 지속 전망, 중국의 수입증가를 둔화추세, 중국 직기항 확대 등 한-중항로 물동량 증가 동인(動因)이 약한 상황이다.

이처럼 물량 증가가 둔화되는데 반해 중국 근해 선사의 선박 대형화, 원양선사의 화물집하 활동 강

화, 한국-중국-동남아 연계서비스 증가 등 선복공급은 지속적으로 확대되어 선복과잉은 더욱 심화될 전망이다.

특히 2009년 한중항로 개방이 잠정적으로 합의됨에 따라 중국선사 및 3국적 선사들을 중심으로 신규서비스 개설 및 기존 역내 서비스와의 연계가 활발히 모색될 것으로 예상된다.

국내외 10개 선사를 대상으로 한 조사 결과, 2005년 운임 수준은 올해 하반기대비 1~3% 하락할 것으로 전망되었다.

2006년 한-일항로는 하향안정세를 유지할 전망이다. 조사 결과 국내외 주요 선사들은 2006년 한-일항로 운임은 수입의 경우 올해 하반기 대비 2~3% 하락, 수출은 운임정책 시행 이전 수준으로 하락할 것으로 전망했다.

한-일항로의 경우 2006년에도 큰 폭의 물량증가 전망은 어려운 한편, 원양선사의 피터화물 집하 확대, 중일 서비스 확대 등 선복투입은 지속적으로 늘고 있어 선복과잉은 보다 심화될 전망이다. 또한 고유가 지속에 따른 제조업체의 채산성 악화로 인한 운임 인하 압력으로 유가할증료 등 부대 운임 부과도 쉽지 않은 상황이다. 다만, 채산성 유지 차원에서 선사협의체 차원의 운임인상정책이 성공을 거둘 경우 일정 정도의 운임인상은 가능할 수도 있으나, 그 효과는 매우 제한적일 것으로 예상된다.

2006년 동남아 항로는 물량 증가 대비 선복 증가 폭이 커 운임은 하락세를 보일 전망이다. 즉, 내년 동남아 지역 경제성장률은 5.3%로 올해 대비 소폭 상승할 것으로 전망되고 있으며, 중국-아세안 자유무역협정 등 아시아 역내 교역활성화로 수송 수요 증가가 예상되나, 이 보다는 원양선사들의 아시아 역내 시장 진입 확대, 3국적 선사에 의한 신규서비스 개설, 한국-중국-동남아 연계 서비스 확대, 선박 대형화 등 선복 증가 효과가 더욱 크게 나타날 것으로 판단된다.

특히 물류비 절감 차원에서 공격적인 운임정책을 펴는 외국 선사를 이용하는 화주들이 늘어남에 따라 선사 간 운임경쟁은 보다 치열해 질 전망이다.

국내의 10개 선사를 대상으로 한 설문 및 면담조사에서 주요 선사들은 2006년 수출입 운임이 전년 동기 대비 7% 내외 하락할 것으로 전망하였다.

2. 건화물선 해운전망

▶ 해상물동량 증가세 둔화 전망

건화물 해상물동량의 절대량은 2006년에도 증가할 전망이다, 최근 건화물 해상물동량 증가를 주도했던 중국의 철강산업 구조조정(신철강정책)의 영향 등에 따라 증가율이 금년 5.9%에서 내년에는 4.0% 수준으로 하락할 전망이다.

특히 2004년 13.5% 증가율을 기록했던 세계의 철광석 수입물동량이 2006년에는 절반 이하인 6.5% 수준으로 하락할 전망이다.

이 외에 석탄 해상물동량도 전년 대비 3.2% 증가하는 수준에 그칠 전망이다.

그러나 2005년에도 중국정부의 철강산업 구조조정 이후 오히려 안정적인 수요가 지속된다는 예측도 있어 건화물 해상물동량은 이러한 중국변수에 따른 영향을 크게 받을 것으로 전망된다.

▶ 건화물선 선박량 전망

2006년 건화물선 선박량도 해운경기 상승이 시작된 2002년 말 이후에 발주한 선박의 인도량 증가로 2005년 대비 5.6% 증가한 3억 6,480만톤에 이를 전망이다.

2006년 건화물선 신조인도량은 2005년에 이어 2,000만 톤 이상이 될 것으로 전망된다. 이렇게 2005년 신조인도량이 증가하는 것은 2003년 이후 신조발주량이 3,000만 DWT 이상으로 크게 증가했

기 때문이다.

한편, 2006년에도 2004년 이후 대량 발주된 선박의 인도가 시작됨에 따라 신조선 완공인도량은 크게 늘어날 전망이어서 전년 보다 4.3% 증가한 2,400만DWT 수준이 될 전망이다.

▶ 건화물선 수급 및 운임 전망

2006년 건화물선 해운시황은 늘어난 공급량인 최대 변수로 작용할 것으로 보이며, 중국 중심의 원자재 수요 지속 여부 등이 수요측의 중대 요인으로 작용할 것으로 전망된다.

특히, 2006 건화물선시장은 상반기에는 견조세를 유지하다 하반기로 갈수록 조정을 받을 전망이다. 이는 수요측면에서 전 세계 건화물 해상물동량의 증가율이 둔화된다는 점, 그리고 공급측면에서 신조선의 유입 등에 따른 것으로 중국의 철광석 및 곡물 수요 지속 여부가 최대 변수가 될 것으로 전망된다.

이에 따라 2006년에는 금년에 비해 운임은 하락할 것으로 예상된다.

케이프, 파나마스, 핸디막스 등 전 선형에 걸쳐 금년 대비 운임하락폭은 30% 내외가 될 것으로 전망된다. 따라서 2006년 운임수준은 2003~2005년 수준보다는 낮을 것으로 보이나 2002년에 비해서는 다소 높은 수준을 형성할 것으로 전망된다.

한편, 국내 건화물선 운영선사 6개 업체를 대상으로 향후 건화물선 시황전망에 대한 설문조사를 실시한 결과, 2006년 연평균 건화물선 종합운임지수인 BDI지수는 2,000~2,500 포인트로 전망하였다.

Clarkson, NYK사 등 주요 해운전문기관에 따르면, 2006년 건화물선 시황은 고공행진을 하고 있는 시황의 영향에서 다소 벗어나 경기 하락이 예상된다고 전망했다.



3. 유조선 해운전망

▶ 석유 해상물동량 증가율 소폭 둔화

2006년 세계 석유 해상물동량은, 고유가가 2005년과 큰 차이가 없는 수준에서 지속되면서 전반적인 소비억제가 이어지는 등 수요의 둔화에 따라 2005년에 비해 2.3% 증가한 23억400만톤을 기록하는 등 증가율이 소폭 하락할 전망이다.

이 중에 원유 해상물동량은 금년보다 2.0% 증가한 18억400만톤을 기록할 것으로 예상되며, 석유제품의 경우에는 3.1% 증가한 5억톤에 이를 전망이다.

유조선 수요와 밀접한 관계에 있는 톤-마일 수송 수요도 금년에 비하여 2.4% 증가한 11조 4,620억 톤-마일에 달할 전망이다.

이 중에 원유는 금년에 비해 2.0% 증가한 8조 9,420억 톤-마일을 기록하며, 석유제품은 3.5% 증가한 2조5,200억 톤-마일에 이를 것으로 예상된다.

▶ 유조선 수급 및 운임 전망

2006년에는 물동량 증가 추세가 좀 더 둔화되는 가운데 선복량 증가 추세가 이보다 높은 수준을 유지함에 따라 전반적으로는 유조선 해운경기가 소폭 하락하는 요인으로 작용할 전망이다.

이 외에도 OPEC의 석유증산 의지 부재, 고유가 지속에 따른 석유소비 억제 움직임도 물동량 증가를 지연시킬 것으로 예상된다.

특히 해운수요 측면에서는 세계 석유수요가 어느 정도의 증가 추세를 나타낼 것으로 예상되지만 유조선 선복량 증가율에는 미치지 못할 것으로 전망된다.

IEA(국제에너지협회)는 세계 석유수요가 2006년에는 2005년 1.58%에 비해 높은 2.16%의 증가율을 나타내면서 5,520만 배럴/일 수준에 도달할 것으로 예측하고 있다. OPEC의 경우도 2006년 세계 석유

수요 증가율이 1.77%로 금년보다 상승할 것으로 예측하고 있으며, 이에 따라 세계 유조선 선복량의 증가율 5.4%에는 미치지 못하는 것으로 나타났다.

한편, 공급측면에서는 이미 2004년 하반기 이후 본격적으로 대량의 신조선이 인도된 가운데 오는 2006년에도 상당수준의 신조선 인도가 전망되고 있어서 선복량 증가 추세가 유지되지만, VLCC 선령구조 개선으로 해체량은 큰 폭의 증가를 기대하기 어려운 실정이다.

2006년 유조선 선복수요는 금년대비 2.3% 증가한 3억2,840만톤(DWT)이 될 것으로 예상되는 반면, 선복공급은 3.7% 증가한 3억5,680만톤(DWT)에 이를 전망이다.

이에 따라 2006년 세계 유조선 선대의 선복과잉량은 2,840만 톤(DWT)으로 추정되며, 선복과잉률은 2005년에 비해 1.3% 포인트 증가한 8.0%에 도달할 것으로 예상된다. 2006년 유조선 시장은 2005년보다 소폭 하락한 수준에서 결정될 전망이다.

국내 5개 유조선 선사의 실무진을 대상으로 4/4분기 및 2006년 전망을 조사한 결과, 2006년 페르시아만/극동항 VLCC 운임은 연간 평균 WS 101.8 포인트로 전망되었다.

NYK는 2006년 VLCC 유조선 해운시황과 관련하여 선복증가율은 3.4%로 예상하는 반면, 원유 해상물동량에 근거한 선복수요는 3.8%에 달하여 2005년 수준을 상회할 것으로 전망했다.

