



# 해운시장 호황요인 중국효과외에 수급변화

## M. Stopford씨, 30여년만에 선복수급 균형

### 첫째 주요인은 해운시장 펀더멘털의 급변

최근 세계해운시장의 호황을 이끄는 요인은 중국효과 외에도 선박의 수요와 공급의 변화에 있다는 주장이 제기돼 해운업계의 관심을 끌고 있다.

Tradewinds 등 외신에 따르면, 중국 상해에서 최근 개최된 "China Shipping 2005 컨퍼런스"에 참석한 Clarkson Research의 Martin Stopford 씨는 최근의 해운시장 활황을 이끈 원동력이 중국효과 뿐만 아니라 지난 1960년대 이후부터 볼 수 없었던 수요/공급 측면의 변화에 있다는 의견을 제시했다.

그는 중국효과 이전에 발생한 첫 번째 주요 요인을 해운시장 펀더멘털의 급변에 의한 것이라고 설명했다.

1970년대 신조 호황으로 인한 선박량 공급과잉의 후유증이 상당기간 지속되어 선박량 공급과잉이 일반적인 것으로 인식되어 왔지만, 사실상 수급 불균형 상태가 예상보다 만성적인 문제가 아닌 것으로 드러나고, 2000년에는 결국 수급균형을 이루어 졌다는 것이다. 그는 "현재는 30년만에 처음으로 물동량 수송에 필요한 선박량이 균형상태를 보이고 있다"고 강조하고, 이와 같이 시장펀더멘털이 타이트해질 때, 우연히 중국의 수출입 물동량이 급증하기 시작한 것이라고 말했다.

하지만 그는 "사실 예상치 못한 중국 교역량 증가가 시장호황을 설명하는 가장 중요한 포인트"라고 강조했다.

또한, 1994년까지는 물동량이 완만한 성장세를 보이다가 2000년까지 아시아 경제위기로 인해 수출물량 및 투자가 감소되고, 1997년의 아시아 경

제위기 및 2001년 닷컴기업 거품붕괴라는 두 번의 세계 불경기를 겪으면서 중국의 수입물동량 증가가 시작되는 것이 가려져 있었다고 설명했다.

그는 또 2001년 세계 불경기 동안 물동량 수송 수요 대비 선박공급이 많아지면서 중국이 물동량 수송능력을 흡수하고 있다는 사실이 더욱 드러나지 않게 된 것이라고 말했다.

결국, 2003~2004년 시장사이클이 다시 상승세로 올라서고, 세계 경제가 빠르게 회복되면서 30년 만에 처음으로 선박공급 부족 현상이 나타나게 된 것이라고 지적했다.

한편, 2000년 이후 중국의 2004년 수입량은 2억9,600만톤에서 6억3,300만톤으로 두 배 증가하였으며, 수출량은 수입대비 느리게 증가한 것으로 나타났다.

중국 해상물동량의 특징으로 주로 철광석 및 원유 등의 1차 상품 중심으로 중국의 물동량이 빠르게 증가했는데, 2002년 이후부터 철광석과 석탄이 중국 전체 1차상품 수입량에서 차지하는 비율이 각각 39%, 22%인 것으로 나타났다.

