



2005년 2/4분기 해운시황 활황세 예상

2005년 2/4분기 해운시황은 선복증가에도 불구하고, 수송수요의 증가폭이 두드러져 호조를 보일 것으로 전망됐다. 다음은 한국해양수산개발원이 4월1일 한국선주협회 회의실에서 발표한 2005년도 2/4분기 해운시황 전망을 요약하여 정리한 것이다.(편집자 주)

1. 2/4분기 해운시황 변화요인과 특징

□ 중국 경제 연착륙 여부가 관건

세계 경제는 올해 3% 수준에서 완만한 성장이 예상되고 있으나 문제는 지난해 9%대가 넘는 성장률을 기록한 중국 경제의 연착륙 여부다.

세계 주요 기관들이 중국경제가 올해에 지난해보다는 낮지만 대략 8% 수준의 성장률을 시현할 것으로 점치고 있어 돌발 변수가 나타나지 않는 한 작년과 같은 중국 쇼크는 없을 것으로 보인다.

다만, 최근들어 중국이 지난해 도입한 경기속도 조절정책이 실효를 거두지 못하고 있다는 비판적 의견이 대두되고 있는 가운데, 철광석 수입 허가제를 도입하는 한편, 강력한 부동산 경기 억제정책을 검토하고, 위안화 평가절상 가능성이 대두하고 있는 점이 가장 큰 변수로 작용할 것으로 예상된다.

□ 올 1월부터 섬유 쿼터제 폐지

지난 1월부터 그 동안 다자간 섬유 협정(ATC)에 따라 유지되어온 섬유 및 의류 쿼터제도가 폐지된 것도 향후 해운시황에 영향을 줄 수 있는 변수의 하나로 부각되고 있다.

특히 1990년 기준으로 수입물량의 49% 이내에서 제한하던 미국의 쿼터제도가 폐지됨에 따라 중국 및 인도 등 아시아 국가에서 미국으로 수출되는 물량이 큰 폭으로 증가하고 있다.

지난 1월 한 달 동안 중국에서 미국으로 수출된 섬유·의류 제품은 10억 500만 달러로, 지난해 같

은 기간보다 무려 33.6% 증가한 것으로 나타났으며, 인도의 경우도 미국 및 유럽의 섬유 수출시장 점유율을 2014년까지 각각 13.8%(50억 달러)와 8%(80억 달러)로 확대한다는 계획이다.

이와 같이 섬유 쿼터제가 폐지됨에 따라 비수기임에도 불구하고 지난 1월~2월 미 서부 항만의 수입 물동량이 40~60% 가량 폭증한 것도 이에 기인한 것으로 분석되고 있다.

□ 세계항만 적체 재발 우려 증폭

2004년 하반기부터 시작된 세계항만 적체로 한 차례 홍역을 겪은 해운 물류업계가 올해도 이 같은 사태를 피하기가 어려울 것으로 보인다.

특히 작년에 내륙연계 시스템의 문제로 적체를 겪었던 캐나다 밴쿠버 항만이 이미 부분적으로 체증현상이 나타나고 있는 가운데, 아시아 수입화물의 대부분을 처리하는 미국 로스앤젤레스 및 롱비치 항만의 경우도 비수기인 2월 물동량이 지난해 같은 기간보다 40~60% 정도 증가한 것으로 나타나 전문가들은 작년보다도 빨리 항만적체가 일어나고, 그 적체기간도 2006년 초까지 이어질 것으로 전망하고 있다.

□ 초대형 컨테이너선 대량 발주

8,000TEU급 초대형 컨테이너선박이 지난해부터 본격적으로 서비스에 들어간 데 이어 최근에는 10,000TEU급 선박이 발주되는 등 선사들이 경쟁적으로 초대형 선박 발주에 나서고 있다.



2월1일 현재 신조 발주된 컨테이너 선박은 모두 1,028척(적재능력 391만 TEU)으로, 현재 운항중인 컨테이너 선대의 54.1%에 달하고 있는데, 이 중 8,000TEU급 선박은 모두 149척(127만TEU)이다.

한편, 금년 1월에 인도된 컨테이너 17척(5만75 TEU)을 포함하여 2월 현재 전 세계 컨테이너선박은 3,360척(724만TEU)인 것으로 나타났다. 그러나 최근의 해운경기 호황을 반영하듯 해체된 선박은 지난해 6월 1,000 TEU급 선박 1척(1968년 건조)을 제외하곤 아직 없는 것으로 밝혀졌다.

□ 중국 철광석수입 허가제 도입

중국이 최근 철광석 수입 허가제를 도입함에 따라 물류 적체 해소와 케이프 사이즈 운임에 영향을 줄 것으로 보인다.

중국은 2004년에 총 2억800만톤에 달하는 철광석을 수입한 바 있는데, 이같은 수치는 2003년에 비해 무려 41%나 증가한 것이며, 금년에도 2억 4,860만톤을 들여올 것으로 전망되고 있다.

중국은 지금까지 철광석을 수입할 때 도착 후 통지만 하도록 하였으나 지난 3월부터는 수입단계에서 허가를 받도록 하고 있다.

이 제도 도입을 통해 중국은 철광석 수입량의 조절과 극심해진 항만적체 해결, 내륙 물류 체증의 완화 등을 기대하고 있으나 일부 전문가들은 이 같은 조치는 원자재 수입 적자 완화는 물론 철강산업의 구조조정 등 과열되고 있는 경기를 조절하려는 다

목적 포석인 것으로 풀이하고 있다.

□ IMO의 3개 국제협약 신규 발효

올 2/4분기 해운시황에 영향을 줄 수 있는 변수의 하나는 국제해사기구(IMO)가 제정한 3종의 국제협약이 발효되었거나 곧 시행된다는 점이다.

유류오염사고에 대한 정유회사(국제보상기금)의 손해보상 금액을 대폭 증액한(2억300만SDR 7억 5,000만SDR) 국제협약이 지난 3월3일부터 시행에 들어간 데 이어, 단일선체 유조선의 조기 운항금지 및 국제항해에 종사하는 단일선체 유조선에 대해 중급유 등의 운송을 금지하는 개정된 해양오염방지 협약도 4월부터 시행됐다.

또한 질소 산화물이나 황산화물 등 선박에서 발생하는 거의 모든 배기가스의 배출을 금지하는 '선박 대기오염물질 배출규제협약'도 오는 5월부터 발효된다.

특히 단일선체 유조선의 운항금지는 이중선체 유조선의 발주 수요 증가 및 개조 수요뿐만 아니라, 우리나라 정유회사 가운데 외국선박을 이용하여 중국이나 태국 등으로 벙커유 등 중급 제품 유류 수출하는 회사의 수출전략에 영향을 미칠 것이 거의 확실시 되고 있다.

2. 정기선 시황특징과 운임전망

1) 1/4분기 정기선 시황변화 특징

□ 북미항로 동향

금년 1/4분기 북미항로의 운임은 연초 물동량 감소의 영향으로 동향항로(E/B)가 2004년 4/4분기 대비 1%, 그리고 서향항로(W/B)가 0.1% 하락하였다. 그러나 1/4분기 운임수준은 2004년 1/4분기에 비해 한 단계 높은 수준을 보이고 있는데 동향항로(E/B)는 전년 동기대비 2.7포인트, 서향항로(W/B)는 2.5포인트 상승했다.

북미항로는 2004년 하반기부터 신조 선박이 꾸준히 투입되고 있으나 선박공급 규모를 초과하는 수송수요의 증가로 1/4분기에도 선박부족 현상이 지속되었다. 또한 2월 말을 기점으로 LA/LB, 벤쿠버, 시애틀 등 북미 서안항만에서 부분적인 적체가 나타나고 있어 금년 북미항로의 선박부족 현상은 더욱 심화될 것으로 예상되고 있다.

전문가 패널조사 결과, 1/4분기 북미항로는 지속적인 선박부족, 유가 및 용선료 상승 등 운영비용 증가에 따라 운임인상 압력이 강하게 나타나고 있는 것으로 조사되었다.

□ 유럽항로 동향

유럽항로의 운임은 2월 이후 꾸준한 수송수요 증가에 따라 서항항로(W/B)는 2004년 4/4분기 대비 1%, 동항항로(E/B)는 5% 상승하는 등 소폭 상승하였다.

유럽항로의 수송 물동량은 연초의 계절적 영향으로 일시적으로 감소했으나, 중국의 춘절연휴 이후 높은 증가추세를 보이고 있다.

유럽항로는 2004년 하반기부터 금년 1/4분기까지 신조선박의 시장투입이 크게 증가하고 있으며 투입선박의 대형화 추세가 나타나고 있으나, 수송수요 증가율이 선박공급 증가율을 초과하고 있어 선박부족 현상이 지속되고 있다. 1/4분기 유럽항로의 소석율은 95%를 상회하고 있다.

유럽 항만의 적체현상은 아직 나타나고 있지 않지만 본격적인 물동량 증가가 예상되는 2/4분기부터 재발되면서 유럽항로의 수송능력을 저하시키는 등 선박수급의 악화를 초래할 전망이다.

□ 한-중항로 동향

한-중항로는 지난해 2/4분기부터 상황이 악화되던 이래 금년 1/4분기까지 운임하락세가 계속되었다.

전문가 패널 조사결과, 1/4분기 한-중항로의 운임은 수출항로가 2004년 4/4분기 대비 평균 2.8%,

수입항로는 1.2% 하락했다.

한-중항로는 이 기간중 원화 평가절상과 원자재 가격 상승으로 수출 물동량 증가세가 주춤한 상태이며, 특히 대표 수출화물인 석유화학제품(resin) 물량이 크게 감소하였다.

한-중항로는 수출입 물량 비중이 4:6 수준을 유지하고 있어 공 컨테이너 수급상의 문제가 발생되고 있는데, 특히 주요 원양선사들이 중국 항만의 공 컨테이너 확보를 위해 한국발 중국행 화물에 대해 텀핑운임을 제시하는 사례가 빈번하게 발생되고 있는데, 이는 수출물동량 감소 추세와 맞물려 수출항로의 운임을 하락시키는 원인이 되고 있다.

□ 한-일항로 동향

한-일항로는 1/4분기에 물동량 증가추세 속에 선박감축도 성공했으나 운임은 전 분기에 이어 약보합세를 유지하고 있다.

한-일항로는 이 기간중 전년동기 대비 10% 이상 물동량이 증가했으며, 2004년 12월 근해수송협회의 회(KNFC)의 한신항로 항차 감축계획이 성공적으로 진행되는 등 시황개선의 조짐이 나타나고 있으나, 뚜렷한 운임회복 움직임은 나타나지 않았다.

전문가 패널 조사결과, 1/4분기 운임은 수출항로가 전 분기 대비 0.5%, 수입항로가 2.9% 하락한 것으로 나타났다.

1/4분기 한-일항로는 원화 평가절상에도 불구하고 정보통신, 석유·유화제품, 가전제품, 농수산물의 수출이 큰 폭으로 증가했으며, 특히 중국, 동남아, 북미, 유럽에서 일본 서안으로 향하는 환적화물이 지속적인 증가추세를 보이면서 전년 동기 대비 10%대의 높은 물동량 증가를 기록하였다. 또한 한신항로의 선박량이 33% 축소되면서 도쿄, 요코하마, 나고야, 고베 등 일본 주요 항만을 연결하는 서비스의 소석율이 90%를 초과하고 있다.

□ 동남아항로 동향



올 1/4분기 동남아 항로는 비수기에 따른 물동량 감소와 환율의 영향으로 운임이 소폭 하락했다.

전문가 패널 설문 결과, 동남아항로의 1/4분기 운임은 수출항로가 2004년 4/4분기 대비 4.8%, 수입항로가 2.4% 하락한 것으로 나타났다.

그러나 1/4분기 운임 수준은 2004년 1/4분기에 비해 수출항로가 20.6%, 수입항로가 15.9% 상승한 것으로 한 단계 높은 것이다.

동남아 항로의 물동량은 전통적인 비수기와 중화권의 춘절연휴, 그리고 원화 절상의 영향으로 1-2월에 감소추세를 보였으나 3월 들어 물량이 회복되고 있는 추세이다.

□ 한-러항로 동향

전문가 패널 설문 조사결과, 한-러항로는 1/4분기에 꾸준한 물동량 증가추세를 기록하면서 호황세를 유지한 것으로 나타났다.

한-러항로 물동량은 우리나라 대형 가전사들의 생산시설 중국이전에 따라 한국 발 물동량은 소폭 감소하고 있으나 중국, 일본 발 러시아 환적물동량의 증가로 전체 물동량은 증가추세를 보이고 있다.

동 항로의 운임은 2004년 4/4분기의 수준을 유지한 것으로 나타났으나 운항선사들의 터미널처리비(THC) 부과에 따라 소폭의 운임상승 효과가 나타나고 있다.

□ 컨선 종합용선지수 고공행진

컨테이너선 종합용선지수(HR 종합용선지수)는 2004년에 이어 금년 1/4분기에도 매주 최고치를 경신하는 등 고공행진이 이어지고 있다.

2004년 12월22일 1,883.7 포인트로 마감했던 컨테이너선 종합용선지수는 지속적인 상승세를 보이면서 2005년 2월23일 2,000 포인트를 넘어섰으며, 2005년 3월 24일에는 2,034.9 포인트

를 기록하였다.

월별 평균치를 보면 2004년 12월에 1,863 포인트를 기록한 데 이어 1월에는 1,911.3 포인트, 2월에는 1,972.2 포인트, 그리고 3월에는 2,025.3 포인트를 기록하였다.

2) 2/4분기 정기선 운임 전망

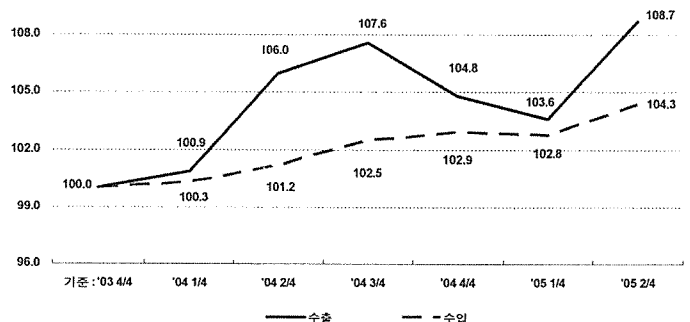
□ 북미항로, 운임상승 지속 예상

금년 2/4분기에는 물동량 증가율이 예년보다 높게 나타날 것으로 예상된다. 기본적으로 2/4분기에는 섬유류 페지에 따라 섬유 및 의류 제품 수출물량이 본격적으로 증가할 것으로 보이며 가구류, 가전, 전자 등 소비재 수출 역시 지속적인 증가추세를 보일 것으로 전망된다.

한편, 서항항로(W/B)는 아시아 국가들의 미국산 쇠고기 수입철폐 여부가 물동량에 중요한 영향을 미칠 것으로 예상된다.

공급측면에서는 2004년에 이어 2/4분기에도 선박공급을 초과한 수송수요 증가가 나타날 것으로 예상됨에 따라 선박부족 현상도 지속될 전망이다. 이러한 추세는 북미 서부항만의 적체의 영향으로 더욱 심화될 것으로 예상된다. 전문가 패널 조사 결과, 2/4분기 북미항로의 소식율은 95% 수준을 상회할 것으로 예상되는 등 북미항로는 호황세가 유

[북미항로 2/4분기 운임전망]



※ 주 : 2003년 4/4분기 운임을 기준(100)으로 지수화함

지될 것으로 보인다.

한편, 태평양항로 안정화협정(Transpacific Stabilization Agreement : TSA)은 5월 1일부터 운임인상을 단행할 계획이다.

아시아-미 서안 서비스는 285달러/FEU, 아시아-미 동안 서비스는 430달러/FEU 인상할 계획이며 성수기 할증료(PSS)는 6월 15일부터 11월 30일까지 400달러/FEU를 부과할 계획이다.

뿐만 아니라 파나마운하 통항료도 5월1일부터 110달러/TEU에서 165달러/TEU로 인상되는 한편, 향후 2007년까지 두 차례 더 인상할 계획이어서 운임의 추가 상승이 불가피할 것으로 예상된다.

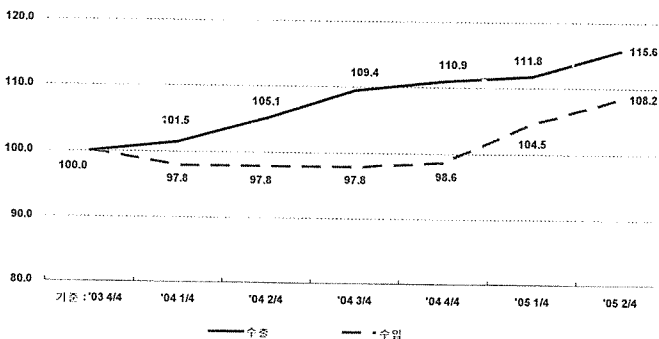
전문가 패널 조사결과, 2/4분기 북미항로의 운임은 동향항로(E/B)가 1/4분기 대비 4.6%, 서향항로(W/B)가 1.6% 상승할 것으로 예상되었다.

전문가 패널들은 지속적인 수송수요 초과와 운영비용 증가가 운임상승을 주도할 것으로 예상했으며, 이러한 추세는 금년 말까지 이어질 것으로 전망하였다.

□ 유럽항로 운임, 3% 상승예상

유럽항로는 올 2/4분기부터 높은 물동량 증가가 나타나면서 예년보다 빠르게 성수기에 진입할 것으로 예상된다.

[유럽항로 운임전망]



※ 주 : 2003년 4/4분기 운임을 기준(100)으로 지수화함

섬유쿼터 폐지의 영향으로 중국의 대 유럽 섬유 및 의류 제품 수출이 크게 증가할 것으로 예상되는 가운데 가구류, 가전, 전자, 문구류 등 소비재의 수출 역시 큰 폭의 증가추세가 나타날 전망이다.

공급측면에서는 2004년에 이어 2/4분기에도 신조선의 시장투입 증가로 꾸준한 선복증가가 예상되나 물동량 증가율에는 미치지 못할 것으로 보여 지속적인 운임상승이 불가피할 전망이다. 이 기간중 유럽항로의 소석률은 95%를 상회할 것으로 예상된다.

전문가 패널 조사결과 올 2/4분기 유럽항로의 운임은 서향항로(W/B)가 1/4분기 대비 3.3%, 동향항로(E/B)가 3.4% 상승할 것으로 예상되었다.

전문가 패널들은 지속적인 선복부족과 선사의 운영비용 증가에 따라 운임은 지속적인 상승추세를 보일 것이라고 예상하였으며, 이러한 추세는 3/4분기부터 물동량 증가와 항만적체가 맞물리면서 연말까지 이어질 것으로 전망하였다.

□ 한-중항로, 소폭 상승예상

전문가 패널 조사 결과, 한-중항로의 2/4분기 운임은 수출항로가 1/4분기 대비 3.9%, 수입항로가 2.3% 상승할 것으로 예상되었다.

전문가 패널들은 운임상승 요인으로 △석유·유화제품의 수출 물동량이 전 분기보다 증가할 것으로 예상되고 △황해정기선사협의회 차원에서 4월 1일부터 운임인상 및 유가할증료(BAF) 등 부대비용 징수를 강력히 추진할 예정이며 △중국의 경제성장으로 한중항로 물량이 지난해에 이어 10%대의 증가율을 유지할 것으로 예상되는 점 등을 제시했다.

반면, 시황하락요인으로는 △선복과잉이 지속되고 있어 인위적인 운임인상이 성공하기 어렵다는 점과 △고유가, 미국 금리 인상, 환율하락 등으로 석유·유화제품의 수출 증가가 둔화될



것이라는 점 △중국 주요 항만에 대한 원양 직기항 서비스의 확대에 환적물동량의 감소가 불가피할 것이라는 점 등이 지적되었다.

□ 한-일항로, 수출항로 상승예상

전문가 패널 조사 결과, 한-일항로는 4월에 예정되어 있는 최저운임제(MGL) 시행을 계기로 수출항로를 중심으로 운임이 상승추세를 보일 것으로 예상된다.

전문가 패널들은 2/4분기 한-일항로의 운임은 수출항로가 전 분기 대비 7.3%, 수입항로가 0.5% 상승할 것으로 전망했다.

이들은 시황상승 요인으로 △최근 한일간 수출입 규모가 증가하면서 수송수요가 꾸준히 증가하고 있고 △원양선사들의 일본 서안항 환적화물이 크게 증가하고 있으며 △용선료와 유가 상승에 따른 채산성 악화로 선사들간 운임회복에 대한 공감대가 형성되고 있어 4월 최저운임제 시행의 성공가능성이 높다는 점 등을 지적하였다.

반면, 수입항로는 선복과잉 현상이 계속되고 있어 단기적인 운임회복은 쉽지 않을 것으로 예상하였다.

□ 동남아 항로, 운임상승 예상

전문가 패널 조사 결과, 2/4분기 동남아항로의 운임은 물량 증가와 4월로 예정되어 있는 아시아역내항로협의회(IADA) 차원의 운임인상 계획에 힘입어 수출항로는 1/4분기 대비 7.8%, 수입항로는 6.4% 각각 상승할 것으로 예상되었다.

전문가 패널들은 △자유무역협정(FTA) 확산에 따른 아시아 역내 물동량 증가와 △원양항로의 선박 대형화, 기항지 축소에 따른 피더 수송수요 증가 △4월중에 예정되어 있는 협회 차원의 운임인상 계획 등에 힘입어 1/4분기 하락했던 운임이 상승세로 반전될 것으로 예상했다.

그러나, △환율과 유가의 영향으로 물량이 늘더

라도 완만한 증가를 이룰 것으로 예상되며 △저가 정책을 펴는 외국 선사들의 시장진입과 이들의 시장점유 확대 가능성도 큰데다 △운임인상정책의 성공여부도 불투명하기 때문에 운임이 1/4분기 수준을 유지하거나 상승하더라도 상승폭은 작을 것이라는 의견도 있었다.

□ 한-러항로, 전분기 수준 유지

올 2/4분기 한-러항로는 선사간 치열한 운임경쟁에도 불구하고 꾸준한 물동량 증가에 힘입어 안정적인 시황이 유지될 것으로 예상된다.

전문가 패널 조사 결과, 한-러항로의 2/4분기 운임은 1/4분기와 비슷한 수준을 유지할 것으로 예상되었다.

다만, 운항선사들이 3월부터 터미널처리비(THC)를 부과하기로 결정함에 따라 전반적으로 소폭의 운임상승 효과가 있을 것으로 예상되며, 유가, 용선료의 상승 등에 따른 운영비용 증가가 선사의 채산성 악화로 이어지면서 추가적인 운임인상 노력이 계속될 것으로 보이나 선사들의 운임경쟁이 치열하게 전개되고 있어 선사 간 운임회복에 대한 협의 결과가 변수로 작용할 전망이다.

3) 컨선 종합용선지수 전망

□ 지수, 2,050 포인트 돌파 예상

컨테이너선 종합용선지수는 2/4분기에도 고공행진을 지속할 것으로 예상된다. 전문가 패널 조사결과, 각 패널별 예상치는 편차가 크게 나타났으나 대부분의 패널들은 지속적인 컨테이너선 용선시장의 조정기 임박설에도 불구하고 2/4분기에도 지속적인 상승세가 나타날 것으로 예상했다.

이에 따라 2/4분기 컨테이너선 종합용선지수는 분기평균이 2,045.1 포인트까지 상승하는 한편, 분기 말 주간지수는 2,050포인트를 돌파할 것으로 전망된다.

□ 조정가능성에 주목해야

그러나, 컨테이너선 종합용선지수는 금년 하반기 부터 소폭의 하락세로 돌아설 가능성이 높은 것으로 예상된다.

현재 컨테이너선 종합용선지수의 강세가 지속되고 있는 것은 신조선 발주가 초대형선에 집중되면서 상대적으로 중형급 선박의 공급이 크게 부족하기 때문이다.

전문가 패널들은 현재 2005년 상반기에 인도되는 2,000-3,000 TEU급 선박에 대한 용선계약이 크게 높은 수준에서 이루어지고 있으나 그 거래실적이 미미했을 뿐만 아니라 2005년 하반기 인도 선박에 대한 용선계약이 거의 이루어지지 않고 있어 컨테이너선 종합용선지수의 지속적인 상승여부는 불투명하다고 지적하였다.

3. 건화물선 특징과 운임전망

1) 건화물선 시황변화 특징

□ 수요국 연휴 등으로 약보합세

지난 1/4분기 건화물선 시황을 나타내는 BDI 종합운임지수는 4,560.1 포인트로 지난해 4/4분기 4,812.3 포인트에 비해 5.2% 하락했다.

이처럼 1/4분기 건화물선 시황이 전 분기에 비해 약보합세를 나타낸 것은 중국, 한국 등 아시아지역 연휴 등의 영향으로 분석된다.

올 1/4분기 건화물선 시황의 가장 특징적인 것은 큰 폭의 변동성을 보이지 않으며, 최저 4,175 포인트에서 최고 4,880 포인트 사이의 박스(BOX)권 내에서 등락을 거듭했다는 점이다.

이는 지난해 4/4분기 사상 최고치 경신 이후 연말 수요가 줄면서 하락세였으나 금년 들어 중국, 일본 등을 중심으로 한 아시아 지역의 수요가 견조했기 때문인 것으로 분석된다.

□ 케이프사이즈 운임 하락

금년 1/4분기 케이프사이즈 운임은 지난 4/4분기 보다 낮은 수준을 유지하였다.

브라질-극동(일본) 14만5,000톤(DWT)급 철광석 운반선의 평균 운임은 지난 4/4분기 톤당 37.38달러에서 금년 1/4분기에 35.36달러로 하락했으며, 용선기간이 1년인 케이프사이즈의 1일 평균 용선료도 지난 4/4분기 54,525달러에서 금년 1/4분기에 51,581달러로 하락했다.

금년 1/4분기 케이프사이즈 시황이 지난 4/4분기에 비해 악화된 이유는 △금년 철광석 가격인상에 대비해 지난 해 4/4분기에 선적이 앞당겨졌으며 △중국 및 한국 등의 연휴에 따라 성약이 감소하고 △신회계년도에 적용되는 원자재 가격 협상 이전 선적이 지연됨에 따라 가용 선박량이 증가한 점 등이 지적되었다.

이외에도 △중국 제철소의 재고물량 증가에 따른 야드 부족 △중국을 제외한 유럽, 미국, 일본 등 철광석 수요 감소 등이 1/4분기 케이프사이즈 시황의 악화 원인으로 지적되었다.

□ 파나막스사이즈 운임도 하락

금년 1/4분기 파나막스사이즈 운임도 지난 4/4분기에 비해 하락하였다. 이에 따라 1/4분기 미국-극동(일본) 5만2,000톤(DWT)급 곡물운반선의 운임은 지난 4/4분기 대비 4.5% 하락한 톤당 57.95달러를 기록했으며, 용선기간 1년의 파나막스사이즈급 건화물선 용선료도 지난 4/4분기 대비 4.5% 하락한 1일 평균 27,253달러를 기록했다.

금년 1/4분기 파나막스사이즈 시황이 지난해 4/4분기에 비해 악화된 이유는 △4/4분기의 계절적 요인이 해소되면서 곡물 및 석탄 물동량이 감소한 점 △중국 및 한국 등의 연휴에 따라 성약이 감소한 점 등이 지적되었다.



□ 핸디막스사이즈 용선료 약세

금년 1/4분기 핸디막스사이즈 용선료도 지난해 4/4분기에 비해 전반적으로 하락했다. 이에 따라 용선기간 1년인 핸디막스사이즈급 건화물선의 1일 정기용선료는 1/4분기에 지난해 4/4분기 대비 6.8% 하락한 평균 23,591달러를 기록했다.

올 1/4분기 핸디막스사이즈 시황이 지난 4/4분기에 비해 악화된 이유는 △4/4분기에 중국이 철강수입을 앞당김에 따라 1/4분기 철강물동량이 감소한 점 △중국 및 한국 등의 연휴에 따라 성약이 감소한 점 등이 주요인으로 지적되었다.

이외에도 △남미산 곡물 및 호주산 원자재 수요의 부진 △중국의 건축 기조 지속 등이 1/4분기 핸디막스사이즈 시황 악화의 원인으로 분석되었다.

2) 건화물선 운임 및 용선료 전망

□ 케이프사이즈 운임 약세 전망

금년 2/4분기 브라질-극동(일본) 14만 5,000DWT급 철광석 운반선 운임은 톤당 32.56달러로 1/4분기 35.36달러에 비해 7.9% 하락할 것으로 전망된다. 이에 따라 용선기간 1년인 15만 DWT급 케이프사이즈 건화물선의 1일 정기용선료도 2/4분기에 평균 4만8,500달러로 1/4분기 5만1,581달러에 비해 6.0%정도 하락할 것으로 예상되며, 이러한 약세는 2005년 3/4분기에도 지속될 전망이다.

이처럼 2/4분기 케이프사이즈 운임이 하락할 것으로 보는 이유는 △중국의 철광석 수입 억제 조치로 물동량이 감소할 것이라는 전망과 함께 △금년 철광석 가격상승에 대비해 지난해 4/4분기에 선적이 앞당겨졌다는 점, 그리고 △장기수송계약(COA) 증가에 따라 현물(spot)시장이 위축될 것으로 예상되는 한편, △선복 공급량에 비해 물동량 증가분이 그리 크지 않을 것이라는 전망이 우세하고 △철광석 재고 소진

에 따라 수요가 감소할 것이라는 점 등이 지적되었다.

한편, 2005년 3/4분기 케이프사이즈 시황은 △이 시기가 전통적으로 비수기이며 △중국의 건축노력이 지속되고 △선복량 증가가 예상되기 때문에 하락될 것으로 전망된다. 그러나, 3/4분기에는 중국경제의 지속적인 성장에 따라 원자재 수요가 지속되면서 시황이 호전될 것이라는 의견도 제시되었다.

□ 파나막스형 운임, 강세 전망

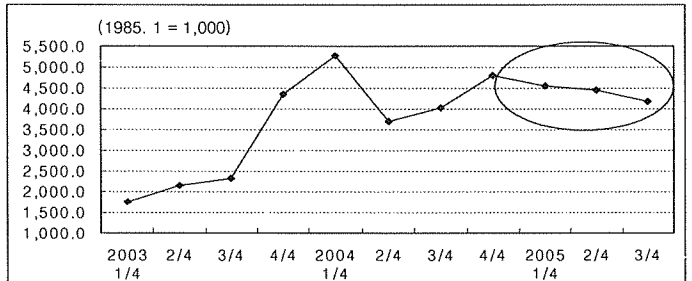
금년 2/4분기 미질프-극동(일본) 5만2,000DWT급 곡물운반선 운임은 톤당 평균 61.79달러로 1/4분기 57.95달러에 비해 6.6% 상승할 것으로 예상된다.

또한, 용선기간이 1년인 파나막스사이즈 건화물선의 2/4분기 1일 정기용선료도 평균 3만1,429달러로 1/4분기 2만7,253달러에 비해 15.3% 상승할 것으로 예상된다.

이처럼 2/4분기 파나막스사이즈 운임이 상승할 것이라고 예측되는 이유는 △남미의 곡물시즌이 도래한다는 점이 가장 많았으며, 이외에 △곡물운임 상승에 대한 심리적 요인이 지배적인 한편, △고유가 지속에 따른 석탄 수요가 증가할 것이라는 전망 등이 지적되었다.

이밖에 소수의견으로는 △단기용선 수요 지속 △항만체선 △인도네시아의 우기 종료 후 물동량 증가 등이 제시되었다.

[BDI 종합운임지수 전망]



□ 핸디막스형 용선료도 상승 전망

용선기간이 1년인 핸디막스사이즈 건화물선의 2/4분기 1일 정기용선료는 평균 26,333달러로 1/4분기 23,591달러에 비해 11.6% 상승할 것으로 전망된다.

핸디막스사이즈 용선료가 이같이 상승할 것으로 예상하는 근거로는 △ 남미의 곡물 시즌 도래가 가장 많았으며 △원자재(철광석, 석탄) 가격 상승에 따른 운임상승 지속 △중국의 곡물 수입 증가 △단일선체 유조선의 고철물동량 증가 등이 지적되었다.

그러나 일부 패널들은 △항만채선의 완화 △중국의 철강생산량 증가와 재고 사용에 따른 수입량 감소 △선복 공급 증가 △태평양 수역 약세 지속 등에 따라 조정국면에 들어갈 것이라는 의견을 제시했다.

한편, 2005년 3/4분기 핸디막스사이즈 시황에 대해 대다수 패널들은 △선복량 증가 △전통적 비수기도래에 따른 물동량 감소 △철강 과잉생산에 따른 가격 하락 등의 영향으로 악화될 것으로 전망했다.

4. 유조선 시황특징과 운임전망

1) 유조선 시황변화 특징

□ 2월말을 정점으로 진정

2004년 11월 중 과거 30여년간 최고치인 WS 330포인트대까지 상승했던 중동-극동항 VLCC 운임은 동절기 성수기가 종료되고 미국과 중국의 원유수입 증가세가 둔화되어 2005년 1/4분기에는 평

균 WS 109.0포인트를 기록하는 큰 폭의 하락세를 나타냈다.

계절적 비수기에 해당하는 금년 1/4분기에는 세계 유조선 운임이 전반적인 하락세를 나타낸 가운데, 2월에는 중동-극동항 VLCC 운임이 WS 180.0 포인트까지 상승하는 등 등락폭이 매우 큰 불안한 상황이 이어졌다.

설문조사 결과에 따르면, 금년 1/4분기 중동-극동항 VLCC 운임이 큰 폭으로 하락한 또 다른 원인으로서는 중국의 경제성장속도 조절, OPEC의 증산결정 지연, 유럽지역 등 북반구의 이상난동에 따른 석유소비량 감소 등이 제시되었다.

□ 석유수요 감소가 주요인

2004년 말 이후 세계 유조선 해운시장의 과열현상을 진정시킨 수요측면의 주요 요인은 계절적 요인에 의한 전반적인 석유수요와 미국 및 중국의 원유수입 감소를 들 수 있다.

공급 측면에서 금년 1/4분기에 세계 유조선 해운시황의 하향안정을 가능하게 한 주요 요인으로는 '카테고리 1' 단일선체 유조선의 퇴출이 마무리되면서 선복감소율이 점차 둔화되지만 신조선 인도는 지속될 것이라는 기대감 등으로 분석되었다.

또한, 중동지역을 포함한 국제정세의 안정 가능성, 독립선주들의 공동대응, 지속되는 고유가에 따른 해운운임의 동반상승 가능성 등이 이를 뒷받침하고 있다.

그 결과 금년 1/4분기 유조선 해운시황은 2004년 4/4분기에 비해 중동-극동항 VLCC 운임이 55.9%

[유조선 운임지수 전망]

단위 : WS

구 분	실 적					추정 및 전망		
	2004년					2005년		
	1/4	2/4	3/4	4/4	연평균	1/4	2/4	3/4
중동-극동 항로 VLCC 250,000 DWT	124.3	108.6	120.7	246.9	149.6	109.0	90.7	100.0

(자료)중동만(MEG)-일본 항로 기준



나 하락하는 등 급락세를 나타냈다.

2) 2/4분기 유조선 운임전망

□ VLCC 운임, 하락전망

금년 2/4분기 중동-극동항 VLCC 운임은 평균 WS 90.7포인트까지 추가 하락할 것으로 전망되었다.

세계 유조선 해운시장에서 운임하락세가 지속될 것으로 전망되는 이유는, 신조선의 인도량 증가세가 유지되는 가운데 계절적 요인에 의한 감소한 원유수요 감소에 의해 일시적인 선복수급 안정이 예상되기 때문이다.

올 2/4분기 유조선운임 하락세에도 불구하고 급락하지는 않을 것으로 판단되는 이유는 △중국 및 인도 등의 원유수입 재개를 예상할 수 있을 뿐만 아니라 △지속되는 고유가로 OPEC의 증산노력도 이어질 것으로 판단되는 등 상당수준의 유조선 수요는 예상되기 때문이다

한편, 동절기 원유수요의 확대와 이에 따른 해상물동량 증가가 예상되는 3/4분기에는 평균 WS 100.0포인트 수준으로 회복할 전망이다.

□ 계절적 비수기와 선복량 증가

올 2/4분기중 VLCC 운임이 좀 더 하락하는 이유는, 비수기가 지속되는 가운데 일시적인 선복수급 안정으로 주요항로의 대기선복량이 증가할 것으로 예상되기 때문이다.

계절적 요인에 의하여 원유물동량 증가세가 일시적으로 둔화되고 있으며, 이중선체 유조선의 신조선 인도가 지속되는 가운데 노후선박의 해체량이 점차 감소할 것으로 예상되는 등 선복수급의 안정 가능성이 점차 증대되고 있다.

수요 측면에서는 미국의 석유재고 및 일부국가의 전략비축량 회복에 따른 물량수요의 감소를 예상할 수 있다.

또한, 중국의 성장속도 조절 등으로 2004년 하반기

기와 같은 급격한 수요증가 및 운임 급등은 재현되지 않을 것이며, 지속되고 있는 고유가에 의한 세계경제의 성장둔화도 이를 뒷받침할 전망이다.

공급 측면에서는 2000년대 들어 경쟁적으로 발주된 이중선체 유조선의 신조선 인도가 계속되는 가운데, 선박해체가 점차 감소하면서 선복부족 현상이 해소될 가능성이 크다.

□ 연간 유조선시황 하락 전망

2005년 중동-극동항 VLCC 유조선 운임은 2004년의 평균 WS 149.6포인트에 비해 20~30% 하락한 수준에서 결정될 전망이다.

이는 지난해 3/4분기 설문조사 결과인 WS 132.2포인트에 크게 못 미치는 수준으로, 선사들의 유조선 해운시황에 대한 기대치가 같은 폭으로 하락했음을 반영하는 것이다.

금년도 유조선 해운시황에 가장 큰 영향을 미칠 것으로 예상되는 요인으로는 중국 및 인도 양국의 경제상황에 따른 원유수입량의 변화를 들 수 있으며, 이들 국가들의 정유시설 확충계획도 중요한 변수로 작용할 것으로 분석되고 있다.

또한, 고유가의 지속여부, 세계경제의 경기변동, OPEC 및 주요 산유국의 원유생산 및 출하량 조정, 미국의 석유 및 원유재고량 변화 등도 중요한 요인으로 예상된다.

