

올해 3/4분기 해운시황 강보합세 유지 전망 선협 · 해운산업연구원, 해운시황 설명회



올 3/4분기 해운시황은 당초 예상과는 달리 전반적으로 강보합세를 유지할 것으로 전망됐다.

한국선주협회와 한국해양수산개발원(KMI)은 7월12일 협회 대회의실에서 외항해운업계 관계자 60여명이 참석한 가운데 2006년도 3/4분기 해운시황전망 발표회를 가졌다.

이날 KMI 임진수 실장 등 분야별 연구담당자 5명은 해운환경 분야를 비롯하여 정기선, 부정기선, 유조선 시황전망에 발표했는데, 정기선시황의 경우 아시아-북미 및 유럽항로 운임은 소폭 상승할 것으로 전망됐다. 그러나 한-중항로와 한-일항로, 동남아항로의 운임은 약보합세 또는 보합세를 유지할 것으로 분석됐다.

또 부정기선의 경우 케이프사이즈 운임은 철광석

가격인상 타결 이후 물동량 증가로 상승이 예상되며, 파나마스와 핸디막스사이즈도 호조를 보일 것으로 예상됐다. 이밖에도 유조선시황은 전년도와 비슷한 수준을 유지할 것으로 전망됐다.

다음은 이날 발표한 설명회 내용을 요약정리한 것이다.

□ 3/4분기 해운시황 변화요인과 특징

▶ 초대형 컨테이너선 확보경쟁 가열

지난해부터 초대형 컨테이너선의 시장 투입이 본격화되고 있는 가운데, 최근 들어 주로 유럽 및 중국계 선사들이 9,000 TEU 급 이상의 초대형 컨테이너선을 집중적으로 발주·확보하고 있다.

특히 이같은 경향은 금년 5월 이후 유럽 선사들의 가세로 두드러지게 나타났는데, 지금까지 선사들은 주로 8,000 TEU 급 컨테이너를 주로 발주해 왔다.

유럽지역 선사들이 이같은 9000TEU 급 이상의 초대형 컨테이너선 발주를 주도하고 있어 향후 이들 선사를 중심으로 컨테이너 운송 시장이 재편될 가능성이 큰 것으로 지적되고 있다.

특히 이들 선사가 증강된 수송능력을 바탕으로 시장점유율을 높이기 위해 저가운임공세로 나설 경우 경쟁력이 약한 선사는 수익이 감소할 가능성도 배제할 수 없는 실정이다.

▶ 북미항로 물동량 증가율 둔화 우려

세계경제가 완만한 하락 기조 국면에 진입하고 있는 가운데, 동-서항로 물동량 증가율이 서서히 감소하고, 선박량은 지속적으로 증대될 것으로 예상되고 있다.

최근 글로벌 인사이트에 따르면, 올해 아시아-북미 태평양 동향항로(eastbound transpacific) 교역 물동량 증가율은 작년의 12.6%에 못 미치는 10.1%로, 내년에는 이보다 더 둔화된 9.6%가 될 것으로 예상됐다.

아시아발 유럽행 항로의 경우에도 교역량 증가율이 2004년 17.5%, 2005년 14.5%로 증가폭이 줄어들었는데 이어 올해에는 12.5%, 내년에는 10.2%로 지속적으로 둔화될 것으로 전망된다.

[항로별 수출입 물동량 현황과 전망] (단위 : 천TEU)

| 연도 | 아시아/북미 항로 | | 아시아/유럽 항로 | |
|-------|-----------|--------|-----------|--------|
| | 아시아→북미 | 북미→아시아 | 아시아→유럽 | 유럽→아시아 |
| 2004년 | 12,272 | 4,130 | 7,786 | 3,388 |
| 2005년 | 13,825 | 4,363 | 8,912 | 3,600 |
| 2006년 | 15,219 | 4,608 | 10,028 | 3,841 |
| 2007년 | 16,676 | 4,845 | 11,051 | 4,048 |
| 2008년 | 18,082 | 5,091 | 11,859 | 4,324 |

(자료) Global Insight, CI(2006. 4)를 이용, KMI 재작성

또한, 물동량 증가세가 둔화되는 가운데, 선박량 증가세는 지속되고 있는 것도 문제로 지적되었다.

▶ 미국 동안 올워터 서비스 증가

2004년 미국 서안에서 발생한 항만 체증을 계기로 수에즈운하를 이용한 미 동안 서비스, 즉 올워터 서비스가 파나마 운하를 경유하는 서비스에 비해 경쟁력이 있다는 평가가 나오면서 선사 및 화주, 항만 당국의 관심이 높아지고 있다.

이같은 분석이 나오는 것은 최근 파나마 운하가 높은 통항료와 예약 및 대기 시간이 길어짐에 따라 선박이 통과하는데 어려움이 많기 때문이다.

이에 따라 최근 주요 정기선사들은 수에즈를 이용해 주로 남중국과 동남아에서 미국으로 향하는 화물을 운송하는 서비스 개선을 확충하고 있다.

드류리(Drewry Shipping Consultants)는 최근 보고서에서 수에즈 운하를 이용한 올 워터 서비스가 경쟁력을 갖는 이유를 4가지로 분석했는데, 첫째, 파나마나 수에즈 운하를 불문하고, 올 워터 서비스(all-water service)에 대한 수요가 크게 늘 것이라는 점 둘째, 과거 2년 전과 달리 NY/NJ(New York, New Jersey) 등 미 동안 항만들이 포스트 파나마급 선박이 기항할 수 있는 충분한 수심조건을 갖추기 시작했다는 점 셋째, 미국의 내륙 철도 운임 상승, 파나마 운하의 통과료 인상 및 할증료가 높아졌다는 점 넷째, 선박과잉으로 인해 용선료 수준이 예년에 비해 크게 낮아졌다는 점 등을 들었다.

▶ 중국 교통부, THC 담합행위 규제

중국이 최근 자국 항만에서 '같은 시기에 같은 액수'의 터미널 처리비(또는 터미널 화물 조작료 : THC)를 부과해온 컨테이너 정기 선사의 행위는 담합행위로 규정, 규제조치를 내렸다.

징계를 받은 업체는 태평양항로안정화협정(TSA), 유럽-극동 운임 동맹(FEFC) 등 중국 항만에 기항하는 6개 운임동맹 또는 운임협의체 소속 선사이다. 중국화주협회는 선사들이 2002년부터 20피트와 40피트 컨테이너에 대해 각각 45달러와 67달러씩 THC를 부과하자 교통부에 시정조치를 요구한 바 있다.

중국 화물의 경우 대부분 FOB(Free On Board)로 수출되고 있어 수하인(consignee)이 운임을 지급하는데도 선사가 중국 화주에 대해 THC를 부과했기 때문에 특히 문제가 됐다.

이에 대해 중국 교통부는 운임 동맹 선사들의 THC 담합행위는 공정한 해운질서를 파괴하는 행위라고 지적하고, 문제가 된 선사는 중국 국제해운조례에 따라 각각 벌금을 부과하고, 선사들은 개별적으로 THC를 공시하는 한편, 운임동맹은 기존의 THC 부과 기준을 개정하고 소속선사는 이와 별도로 THC를 부과할 수 있다는 점을 밝히라고 요구했다.

또한 THC는 운임의 일부이므로 운임을 지급하는 자가 부담하는 것이 타당하다는 입장을 분명히 했다.

▶ 중국과 홍콩 항만보안료 부과

중국이 지난 6월1일부터 자국 항만에 입·출항하는 화물(선사)에 대해 3년 동안 한시적으로 항만보안료(Port Security Charges)를 부과하고 있다. 중국은 이같은 제도를 시행하기 위해 지난 4월 항만부담금에 관한 규칙을 개정, 근거를 마련했다.

그러나, 중국 교통부는 이 같은 항만보안료 부과 결정 이후 사용 방법 등을 놓고 화주들의 불만이 거세지자 별도로 구체적인 사용지침을 작성, 각 항만당국에 통보했다.

즉, 징수한 항만보안료의 5분의 1은 항만 주변의 공공시설의 보안 시스템을 설치하고 유지하는 비용으로 충당하고, 나머지는 비용은 각 항만의 보안 시

스템에 사용하도록 지침을 정한 것이다.

중국이 이같은 제도를 도입한 것은 2004년 7월부터 시행하고 있는 ISPS Code를 이행하는데 따른 비용을 충당하기 위한 것이다.

▶ 시베리아횡단철도 운송량 급감

극동러시아 블라디보스톡항을 경유해 시베리아 횡단철도(TSR)를 통과하는 컨테이너 물량이 지속적으로 감소하고 있어 한-러시아 극동항만을 운항하는 선사의 어려움이 가중될 전망이다.

올해 1~5월간 보관과 재수입 등의 목적으로 핀란드를 비롯해 러시아 인접 국가를 경유하여 러시아로 수송되던 통과화물은 전년동기 대비 85% 감소하였다.

또한 블라디보스톡항의 처리물량도 급속히 줄어들고 있는데, 올해 1분기 처리량은 전년 동기 대비 80% 이상 감소했으며, 5월 처리량(423 TEU)도 지난해 5월 대비 95% 줄었다.

▶ 태평양항로 소식률 90% 유지

태평양항로안정화협정(Transpacific Stabilisation Agreement : TSA)에 소속되어 있는 11개 선사들의 아시아-북미 항로의 소식률이 90% 이상을 유지하고 있는 것으로 나타났다.

올해 약 4개월 기간 중 미 서안 서비스는 90% 중반의 소식률을 보이고 있으며, 파나마 운하를 경유하는 미 동안 서비스는 100%의 소식율을 기록하였다.

그러나 이처럼 양호한 운항실적에도 불구하고 대부분의 해운산업 관계자들은 해운시장이 침체에 들어서고 있다고 분석하고 있다.

전 세계적으로 선박공급량이 올해에 16%, 내년엔 15% 증가할 것으로 예상되는 가운데, 컨테이너 교역량은 10% 정도에 그칠 것으로 전망되고 있기 때문이다.



그러나, TSA는 아직까지 태평양 항로에 대한 낙관적인 전망을 내놓고 있다. TSA는 Piers(Port Import-Export Reporting Service)의 데이터를 인용, 1월과 2월의 물동량이 작년 동기에 비해 20% 이상의 증가세를 보이고 있다고 주장하는 한편, - 특히 중국과 미국 간의 교역량이 24% 증가함에 따라 아직 미국의 경제적 기반이 견고하여 컴퓨터, 통신기기 및 기계류 등에 대한 소비수요가 견실하다는 설명이다.

□ 3/4분기 정기선항로 운임전망

▶ 북미항로 운임 소폭 상승 예상

3분기 태평양 동향항로(E/B)는 전통적인 성수기를 맞이하여 아시아발 미국행 수출화물이 견조한 성장세를 유지할 것으로 전망된다.

미국의 유가 상승, 금리 인상 및 부동산 시장의 하향세로 경기 둔화에 대한 우려감이 있으나, 연착륙에 성공할 경우 성장세는 양호한 수준을 유지할 것으로 예상된다.

아시아 발 북미 행 컨테이너화물 중 중국 화물의 비중은 약 65% 정도이며 향후 5년간 75% 수준에 이를 것으로 전망된다.

한국과 일본 기업이 생산기지를 중국으로 이전하고 있는 것도 향후 중국 수출화물의 증가세를 더욱

자극할 것으로 전망되는데, 특히 중국이 위안화의 약세기조를 유지할 것으로 보이는 반면, 원화와 인화의 강세기조는 지속될 것으로 예상되어 제조기지의 중국 이전은 계속될 것으로 보인다.

해운시장은 본격적인 성수기에 돌입하면서 미 서안을 제외하고 북미 전 지역에서 성수기 할증료(Peak Season Surcharge: PSS)의 부과가 가능할 것으로 전망되는데, TSA는 미 서안 서비스에 대한 할증료로 40피트 컨테이너 당 400달러를 계속해서 부과하는 한편, 미 동안 및 걸프 연안 서비스에 대한 할증료는 7월15일부터는 500달러, 그리고 8월 15일부터 11월15일까지는 600달러로 인상한다고 발표하였다.

3/4분기 태평양 서향항로(W/B)는 7월 연휴 및 휴가로 인해 물량 증가세는 다소 완화될 것으로 전망되나 현재 운임은 유지될 것으로 예상된다.

캐나다의 대 아시아 수출 물량도 호조를 유지할 것으로 예상된다. 공급측면에서는 아시아행 미동안 서비스가 지속적으로 강화될 것으로 분석된다.

▶ 구주항로 운임 소폭 상승 전망

3/4분기 유럽 서향항로는 성수기를 맞아 전년동기 대비 11% 내외의 견조한 물동량 증가가 기대되고 있으나 공급측면에서 전년동기 대비 12.5% 내외의 선복증가가 예상되어 2/4분기에 이어 초과선복으로 인한 집하경쟁이 지속될 것으로 전망된다.

3/4분기 휴가철에 따른 일시적인 영향은 있겠지만 물동량의 지속적인 증가가 예상되며, 레진(resins) 등 화학제품과 가전 및 타이어 등의 꾸준한 수출 증대도 기대된다.

극동지역, 특히 중국에서 동구권, 발틱 3국 및 동지중해 등으로 수출되는 소비재가 지속적인 증가세를 나타낼 것으로 전망되고, 서유럽의 경우 독일의 전반적인 경기 회복 및 소비 활성화에 따라 독일 향



수출 물동량이 전년 대비 약 10% 증가할 것으로 기대되며, 영국행 수출화물도 지속적으로 증가할 것으로 예상된다.

그러나 3/4분기 이후 유럽연합의 반덤핑 품목 확대, 중국정부의 특정산업에 대한 관세 환급 축소, 위안화 절상 등 중국 수출에 대한 악재가 있어 물동량이 약세로 돌아설 수도 있다는 견해도 관측되고 있다.

2/4분기 중 소식률은 전년 수준을 약간 하회하고 있으나 3/4분기 이후 지속적으로 증가하여 연말에는 전년수준을 상회할 수 있을 것으로 기대된다.

또한 전반적인 적용에는 어려움이 있을 것으로 예상되지만, 7월1일부터 통화할증료(CAF)의 인상(6월 현재 6.1%에서 8.4%로 인상)과 유류할증료의 인상(6월 현재 20피트 당 301달러를 313달러로 인상), 그리고 8월 1일부터 20피트 당 90달러, 40피트 당 180달러의 성수기 할증료의 부과로 운임은 전반적으로 상승할 것으로 전망된다.

3/4분기 유럽 동향항로 (E/B)는 7월 계절적 비수기를 맞이하여 운임 경쟁이 가중되는 양상을 나타낼 것으로 전망된다.

전반적인 상황을 고려할 때, 서향항로 운임은 견조한 물동량 증가세와 각종 할증료의 부과에 힘입어 상승할 것으로 예상되나, 1.4% 정도의 소폭 증가에 머물 것으로 전망되며, 동향항로 운임은 수요증가에 힘입어 약보합세를 나타낼 것으로 예상된다.

▶ 한-중항로, 약보합 유지

전문가 패널 조사 결과, 한/중 항로의 3분기 운임은 수출항로가 2분기와 유사한 수준을 유지하고, 수입항로는 2분기 대비 1.8% 하락할 것으로 예상되었다.

대부분의 전문가 패널들은 여름 비수기에 접어들어 따라 물량이 다소 줄어들 것으로 예상했으나, 현

재 한-중항로 운임 수준이 낮게 형성되어 있어 큰 폭의 추가 하락은 없을 것으로 전망했다.

그러나 2분기 경우 운임정책 시행과 유가할증료 인상 등 실질운임 상승효과가 있었으나, 3분기에는 이러한 요인이 적어 결과적으로 운임은 약보합세를 보일 전망이다.

전문가 패널들은 시황 하락요인으로 △계절적 비수기 진입 △선사간 과열 경쟁 지속 등을 지적했다. 시황 상승요인으로는 △레진 화물량 증가(상해, Ningbo지역 중심) △선복 감축 △원양항로 시황 개선에 따른 로컬화물 집하 자제 △선사협의체 차원의 운임안정화 노력 등을 지적했다.

▶ 한-일항로 운임 보합 예상

전문가 패널 조사 결과, 3/4분기 한-일항로는 수입운임이 0.8% 하락하는 등 운임이 보합세를 보일 것으로 전망되었다.

패널들은 물량은 꾸준히 이어질 것으로 전망되나, 선복 과잉으로 인한 운임경쟁이 지속되어 운임은 소폭 하락 내지 보합세로 나타날 것이라고 답변했다.

한-일항로 시황호조 요인으로는 △일본의 기계 및 전자제품 수출물량 증가 △부대비용 징수를 통한 운임인상 효과 △선사협의체를 통한 공동운임정책 시행 등을 들었다.

이에 반해 시황하락 요인으로는 △선복 추가 투입 및 로컬포트 신규 서비스 개설 △계절적 비수기 진입 △3국적 선사의 시장점유 확대 △수출기업의 물류비 인하 압력 등을 들었는데, 전체적으로 시황 하락요인이 지배적이라는 견해를 보였다.

한편, 한국근해수송협의회를 중심으로 서류발급비 인상, 유가할증료 징수 등의 조치를 시행한 데 이어 오는 8월부터 터미널비용(THC)을 인상하기로 하는 등 부대비용 징수를 통해 원가보전을 모색하



고 있어 성공적으로 시행될 경우 운임 상승효과로 나타날 것으로 예상된다.

▶ 동남아항로 운임 소폭상승 기대

전문가 패널 조사 결과, 3/4분기 동남아항로의 운임은 수출입항로 모두 2% 내외씩 소폭 상승할 것으로 예상되었다.

패널들은 동남아항로 물량이 꾸준한 증가세를 보이고 있으며, 선사협에 의해 부대운임(유가할증료) 징수를 통한 운임회복을 강력히 추진하고 있어 이는 운임이 소폭 상승하는 효과로 나타날 것이라고 답변했다.

그러나 3/4분기 계절적 비수기 돌입한다는 점, 그리고 국적선사들의 시장점유율이 30% 미만인 점 등을 감안할 때 이러한 시도가 전체적인 시황약세를 반전시킬 수 있을지 여부는 불투명한 것으로 분석됐다.

동남아항로 시황 상승요인으로는 △수입물량 증가세 지속 △부대운임 징수를 통한 운임 상승 △한-동남아 교역규모 확대 등을 들었다.

이에 반해 시황 하락요인으로는 △비수기 돌입 △원화강세 등으로 인한 수출채산성 악화 △저가정책을 펴는 외국 선사들의 시장점유 확대 △선대 개편 및 신규서비스 개설에 따른 선복 증가 △중국 직기항 서비스 증가에 따른 환적수요 감소 등이 지적되었다.

▶ 3/4분기 컨선 종합용선지수 전망

컨테이너 종합용선지수(HR 종합용선지수)는 3/4분기에 완만한 하락세를 나타낼 것으로 예상되며 분기 평균 1,340 포인트 수준에 머물 것으로 전망된다.

근래 2, 3년간의 해운호황기에 발주된 대형 컨테이너 선박들이 작년 하반기부터 본격적으로 원양항

로에 배치되고 있고, 향후 더욱 가속화될 것으로 예상되어 용선 가격은 전반적으로 하락 기조를 유지할 것으로 예상된다.

또한, 지난 상반기 동안 선사들의 선대 개편 및 신규 서비스 개설 등이 거의 마무리됨에 따라 신항로 개척, 물동량 급증 등 용선선박 수요를 견인할 요소가 별로 남아있지 않다는 점도 용선가격 하락의 요인으로 지적되고 있다.

이와 함께, 대형선박의 지속적인 투입은 기존의 간선항로를 운항하던 중형 선박을 피터 네트워크로 전배시키는 효과를 나타낼 것으로 예상되는데, HR 지수의 산정대상 선형이 4,500 TEU급 이하의 중소형선임을 감안할 때, 중소형 선박의 상대적 수요 감소는 HR 지수에 부정적인 요인으로 작용할 여지도 있는 것으로 분석됐다.

그러나 동서 기간항로 물동량의 성장세가 아직 견조하고, 3분기 중 중국 수출화물의 구성이 동절기용 섬유류 등 부피가 큰 화물의 비율이 높으므로 해상수송수요 측면에서 긍정적인 요인으로 작용할 것이라는 의견도 제기되고 있다.

□ 3/4분기 건화물선 운임 전망

▶ 케이프사이즈 운임 상승 전망

3/4분기 브라질-극동(일본) 14만5,000DWT급 철광석 운반선 운임은 톤당 22.87달러로 2분기 21.32달러에 비해 7.3% 상승할 것으로 전망된다.

또한 용선기간 1년인 15만DWT급 케이프사이즈 건화물선의 1일 정기 용선료도 3분기에 평균 2만 9,000달러로, 2분기 2만5,185달러에 비해 15.1% 상승할 것으로 예상된다.

이같이 3/4분기 케이프사이즈 시황 수준이 높아질 것으로 보는 이유로는 △중국이 브라질 광산업 체들과 19% 철광석 가격 인상안에 합의함에 따라

철광석 수입이 가시화 되고 △핸디/파나막스의 상승에 따라 상대적으로 낮게 형성되어 있는 케이프의 시황을 끌어 올리는 효과를 가져 올 것으로 전망되기 때문이다.

또한 △중국 제철소들은 인수합병(M&A)을 통한 이합집산 과정에서 인수합병의 주체가 되려는 의도에서 재고 축적 경쟁을 치열히 전개할 것으로 예상되고 있고 △선주들이 심리적으로 향후 마켓 전망을 낙관적으로 보고 있으며 △호주 선적항의 수출이 원활하게 되어 물동량 증가가 예상되는 한편, △세계 철강 가격의 꾸준한 상승으로 철광석 수요 증가가 예상되는데다 △기상재해 등으로 인한 1~2분기 미 선적량까지 선적해야하는 상황이므로 3/4분기 높은 수준의 시황이 이어질 전망이다.

한편, 2006년 4/4분기 케이프사이즈 시황도 강보합세로 이어질 전망이다. 이같은 전망은 △중국과 브라질 철광석 업체간 가격 타결로 인한 철광석의 꾸준한 수입 증가가 예상되고 △호주 선적항의 수출이 원활하게 되는 한편, 계절적 수요 증가로 물동량 증가 예상되고 있는데 기인한 것이다.

[케이프사이즈 운임 및 용선료 전망]

(단위 : US\$/톤, US\$/day)

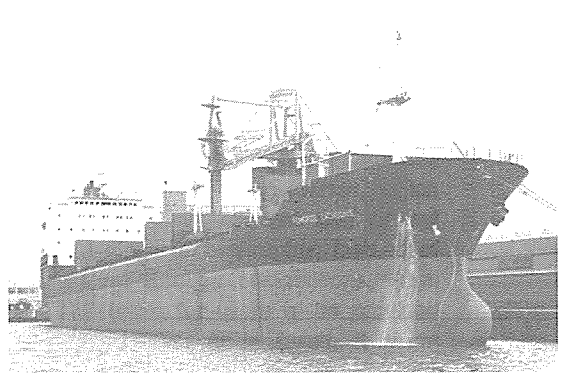
| 구 분 | 실 적 | | | | | | | | 전 망 | |
|----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|
| | 2005년 | | | | 2006년 | | | | 2006년 | |
| | 1/4분기 | 2/4분기 | 3/4분기 | 4/4분기 | 1/4분기 | 2/4분기* | 3/4분기 | 4/4분기 | 3/4분기 | 4/4분기 |
| 운임 브라질-일본 145,000DWT | 33.86 | 28.35 | 22.57 | 26.96 | 22.51 | 21.32 | 22.87 | 22.95 | | |
| 용선료 1년 150,000DWT | 56,125 | 48,213 | 31,363 | 34,121 | 26,600 | 25,185 | 29,000 | 29,250 | | |

※ 주 : 1) 실적치는 Clarkson 자료를 토대로 작성

2) *는 추정치임

▶ 파나막스사이즈 운임 상승 예상

3/4분기 미겔프-극동(일본) 5만 2,000DWT급 곡물운반선 운임은 톤당 평균 38.65달러로, 2/4분기 37.33달러에 비해 3.5% 상승할 것으로 예상된다.



또한 용선기간이 1년인 파나막스사이즈 건화물선의 3/4분기 1일 정기용선료도 평균 2만500달러로, 2/4분기 1만8,500달러에 비해 10.8% 상승할 것으로 예상된다.

이같이 3/4분기 파나막스사이즈 운임이 상승할 것으로 예측되는 이유는 △용선주들이 향후 시황을 낙관적으로 전망하고 있으며 △특히, 중국 및 인도 향 철광석, 석탄 물동량의 꾸준한 증가 전망되기 때문이다.

이외함께 △미국향 핸디막스 화물의 파나막스 대체는 당분간 지속될 것으로 예상되고 △중국 경제의 연착륙 예상, 일본/유럽 경제의 견조세로 인한 물동량의 증가는 신조선 인도량 증가에도 불구하고 강보합세를 유지하는 배경으로 작용할 것으로 전망되기 때문이다.

[파나막스사이즈 운임과 용선료 전망]

(단위 : US\$/톤, US\$/day)

| 구 분 | 실 적 | | | | | | | | 전 망 | |
|----------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|
| | 2005년 | | | | 2006년 | | | | 2006년 | |
| | 1/4분기 | 2/4분기 | 3/4분기 | 4/4분기 | 1/4분기 | 2/4분기* | 3/4분기 | 4/4분기 | 3/4분기 | 4/4분기 |
| 운임 브라질-일본 145,000DWT | 33.86 | 28.35 | 22.57 | 26.96 | 22.51 | 21.32 | 22.87 | 22.95 | | |
| 용선료 1년 150,000DWT | 56,125 | 48,213 | 31,363 | 34,121 | 26,600 | 25,185 | 29,000 | 29,250 | | |

※ 주 : 1) 실적치는 Clarkson 자료를 토대로 작성

2) *는 추정치임

한편, 2006년 3/4분기 파나막스사이즈 시황의 상승 분위기는 4/4분기에도 이어질 전망인데, 이는 △전통적인 강세의 시기일 뿐만 아니라 약세 요인이 없다는 점 △미국 곡물 출하에 따른 수요 증가가 예상되기 때문이다.

▶ **핸디막스사이즈 용선료 상승**

용선기간이 1년인 핸디막스사이즈 건화물선의 3/4분기 1일 정기용선료는 평균 1만9,200달러로 2/4분기 1만6,522달러에 비해 16% 상승할 것으로 전망된다.

3/4분기 핸디막스사이즈 용선료가 2/4분기에 비해 높아질 것으로 보는 이유는 △2006년 말까지 지속적인 수요(철광석, 시멘트, 석탄, 철강 등) 증가가 예상되고 △태평양, 대서양 등 양대 수역에서의 수요는 1~2분기와 다름없이 견조한데다 △대부분의 전망이 올해는 2004/5년과는 달리 여름장세(약세장)가 없을 것이라는 데 동의 하고 있기 때문이다.

한편, 이같은 분위기는 2006년 4/4분기에도 지속될 것으로 전망되는데, 그 이유는 △2006년 말까지 지속적인 수요가 증가할 것이란 점, 그리고 △3/4분기의 상황이 지속될 것으로 보이며 전통적인 강세의 시기란 점 때문이다.

[**핸디막스사이즈 용선료 전망**]

(단위 : US\$/day)

| 구 분 | 실 격 | | | | | | | | 전 망 | |
|---------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|-------|
| | 2005년 | | | | 2006년 | | | | 2006년 | |
| | 1/4분기 | 2/4분기 | 3/4분기 | 4/4분기 | 1/4분기 | 2/4분기* | 3/4분기 | 4/4분기 | 3/4분기 | 4/4분기 |
| 운임 USG-일본 52,000DWT | 61.01 | 54.86 | 39.03 | 43.77 | 35.60 | 37.33 | 38.65 | 39.23 | | |
| 용선료 1년, 파나막스평균 | 32,021 | 20,779 | 12,317 | 12,950 | 11,181 | 11,722 | 20,500 | 21,333 | | |

※ 주 : 1) 실적치는 Clarkson 자료를 토대로 작성
2) *는 추정치임

▶ **3/4분기 건화물선 주요지수**

건화물선 주요 선형별 운임에 기초한 BDI 종합운임지수는 금년 3/4분기에 2,937포인트로, 2/4분기 2,522포인트에 비해 16.4% 상승하여 건화물선 시장은 강보합세를 보일 전망이다.

이에 따라 건화물선의 주요 선형별 지수인 BCI, BPI, BSI 가운데 BSI는 전 분기대비 13% 상승하여 가장 큰 폭의 상승이 있을 것으로 보이며, BPI는 12%, BCI는 8.5% 상승할 것으로 전망된다.

건화물선 시황은 지난해 7월 중국의 신철강정책으로 철광석 물동량이 둔화되면서 BDI 기준으로 하한선이 2,000포인트로 예상되었다.

그러나 예상외로 핸디막스 및 파나막스 시황의 호조와 함께 중국의 제철소가 철광석 가격인상 타격을 늦추면서 3/4분기 이후 물동량이 늘 전망이며, 전통적인 성수기와 맞물려 시황 강세를 견인할 전망이다.

이에 따라 BDI지수는 4/4분기까지 평균 3,000포인트까지 육박할 것으로 전망되고 있다.

한편, 클락슨에 따르면 금년말 기준 예상 선박량은 3억6,650만 DWT인데, 5월 기준 건화물선의 선대량은 3억5,380만 DWT로 1,300만DWT가 앞으로 인도될 것으로 전망되고 있다. 이는 금년 인도 예정선박량 2,450만 DWT의 53%에 해당된다.

따라서 전반적으로 2006년 이후 다소 비관적 입장에 있던 건화물선 시황은 예상과는 달리 낙관적 전망이 지배할 것으로 보인다.

□ **유조선 운임 전망**

▶ **중동-극동항 VLCC 운임 전년수준**

금년 3/4분기 중동-극동항 VLCC 운임은 평균 WS 84.5포인트를 나타낼 것으로 전망되었다.

국내 유조선 전문가 설문조사 결과에 의하면, 유조선 운임이 전분기보다 상승할 것으로 전망되는

것은 계절적 요인에 의한 전통적인 성수기로 접어들면서 원유수요가 증가할 것으로 예상되기 때문이다.

[2006년 유조선 운임지수 전망]

(단위 : WS)

| 구 분 | 실 적 | | | | | | | | 전 망 | |
|------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|--|
| | 2005년 | | | | 2006년 | | | | 2006년 | |
| | 1/4분기 | 2/4분기 | 3/4분기 | 4/4분기 | 1/4분기 | 2/4분기 | 3/4분기 | 4/4분기 | | |
| 유선료 1년 원디막스평균 | 25,688 | 20,650 | 15,813 | 14,846 | 13,836 | 16,552 | 19,200 | 20,000 | | |

※ 주 : 1) 실적치는 Clarkson 자료를 토대로 작성



3/4분기에 VLCC 운임 시황이 호조를 보일 것으로 전망되는 이유는 계절적 성수기로 접어들면서 주요 국가의 원유 수입량이 증가할 것으로 예상되기 때문이다.

중국을 포함한 OECD 주요 국가들의 견조한 경제 성장세가 지속됨에 따라 고유가 상황에도 불구하고 원유수요는 지속적으로 증가될 것으로 전망된다.

공급 측면에서는 VLCC 신조선 인도가 지난해보다는 상대적으로 적어 시장에서 충분히 소화될 것으로 예상된다.

▶ 2006년 연간 유조선시황 강세 유지

2006년 중동-극동항 VLCC 유조선 운임은 2005년 평균치인 WS 104.6포인트에 비해 WS 3.7포인트 하락한 WS 100.9포인트를 나타낼 전망이다.

노후선박의 해체 증가율 감소와 VLCC 이외의 신조 유조선들의 인도로 전체 선박이 증가하는 공급 과잉 상황이 전개됨에도 불구하고 유조선 시황이 견조세를 유지할 것으로 예상된다.

에너지 시장 역시 고유가로 인한 압박과 에너지 물류 공급사슬내의 예상치 못한 돌발 상황으로 매우 불안한 상태이다.

특히, 유조선 운임시장은 외부충격에 따른 불안정한 상태를 계속 보일 것으로 전망되는 가운데 해상운송 시장의 변화로 새로운 기회와 긍정적인 효과가 나타날 가능성도 높은 것으로 분석됐다.

▶ 유조선시장 환경 변화 가속화

원유의 선물가격이 현물가격보다 높은 콘탱고(contango) 현상이 심화됨에 따라 선진국의 대형 정유사들이 재고확보를 위한 목적으로 대형 유조선을 저유시설로 활용하기 시작하였다.

OECD 회원국가들의 원유 비축량은 지난 20년 이래 최대 수준을 기록하고 있다. 또 지난 2년간 미국 멕시코만의 석유생산은 연속적인 허리케인 피해와 내부 생산 지연 및 빈번한 정제시설 사고 발생으로 가동률이 현저히 감소하였다.

이에 따라 줄어든 미국 내 생산량을 보충하기 위해 서아프리카 수역으로부터 VLCC 선박을 통한 원거리 원유 수입이 확대되어 톤마일이 늘어났다. 따라서 세계 경제 및 에너지 시장에 대한 정확한 정보 수집과 경향을 파악하여 흐름에 능동적으로 대처할 필요가 있는 것으로 지적됐다.