

세계해운시황 2004년에도 호황세 유지전망

2004년도 세계해운시황은 세계경제의 회복과 중국특수의 지속으로 매우 밝은 것으로 전망됐다. 특히 정기선시장은 신조선의 인도량 증가에도 불구하고 아시아역내항로를 제외한 대부분의 항로에서 강세를 보일 것으로 전망됐으며, 건화물선시장 역시 호조를 보일 것으로 예상되고 있다. 하지만, 유조선시장은 신조선 인도량의 급증으로 전반적인 운임수준이 하락하여 WS 70 내외에 머물 것으로 전망됐다. 다음은 한국해양수산개발원(KMI)의 2004년도 해운시황 전망 보고서를 요약정리한 것이다.(편집자 주)

2004년도 세계경제 ■ ■ ■

세계경제 올해 본격적으로 회복예상

2003년 중반을 지나면서 세계경제는 완전한 회복국면에 진입한 것으로 분석되고 있다. 특히 세계 경제에 가장 큰 영향을 미치는 미국과 유로권의 경제가 침체국면을 벗어나고 있으며, 중국의 고성장도 지속되고 있다.

이러한 세계경제의 회복세는 금년에도 계속될 것으로 예상된다. 2004년에는 미국과 유로권을 포함한 선진국 경제의 성장세가 2003년보다 더 확연해질 것으로 예상되고 있다.

달러 약세, 저금리기조 지속 전망

달러화 약세기조는 2004년에도 지속될 것으로 전망되고 있다. 미국의 쌍둥이적자(재정 및 경상수지 적자)가 확대될 것으로 예상되기 때문에 경제성

장이 예상되는 유럽 및 아시아 통화들에 대해 달러화의 약세기조가 지속될 것으로 예상된다.

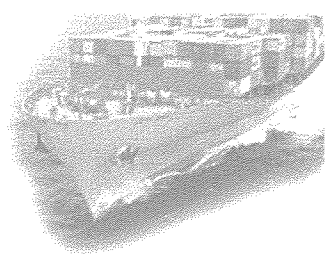
특히 아시아 주요국 통화의 평가절상압력이 거세질 것으로 진단되고 있다.

한편, 국제 금리는 세계경기 회복이 가시화되면서 상승세를 보이고 있는데 2004년에도 이러한 저금리 기조를 유지하면서 다소간의 상승세를 보일 것으로 전망된다.

세계교역량 증가율 확대 예상

2003년에는 세계경제 부진의 여파로 교역증가율이 2002년보다 낮아질 것으로 추정되지만 2004년에는 세계경제 회복세가 가시화되면서 교역도 2002년의 증가율을 상회하는 수준을 보일 것으로 전망된다. 특히 아시아지역의 교역 증가율은 큰 폭으로 확대될 것으로 예상된다.

국내경제는 4~5% 정도 성장할 듯



2004년중 우리 경제는 세계경제가 회복되는 등 대외여건 개선과 내수의 완만한 회복으로 4~5%의 성장을 할 것으로 각 기관들은 전망하고 있다.

미국경제의 회복과 중국의 고성장 지속 등으로 수출은 증가 하지만, 원/달러 환율 하락 등으로 증가율은 다소 둔화될 것으로 예상된다. 또 2004년 중반 이후부터 민간 소비와 투자도 어느 정도 회복세를 보일 것으로 예상된다.

이와함께 2004년에 원/달러 환율은 달러 약세기 조 지속, 외환보유고 증가, 경기 회복 등과 함께 한국은행의 외환 시장 개입이 지속되기 어려울 것으로 보여 달러 당 1,150원대 수준까지 하락할 것으로 전망된다.

세계해운환경 변화요인 ■ ■ ■

해운시장의 중국특수 지속될 듯

2001년 911 테러 이후 세계해운경기는 하강추세에 빠졌으나, 2002년 하반기 이후 중국 붐에 의해 해운경기가 되살아나고 있다. 이같은 중국특수는 물동량 증가, 운임 인상, 선박 수요 폭증, 용선료 및 선가 상승 등 연쇄적인 효과를 가져오고 있다.

중국의 물동량이 증가하는 것은 중국이 글로벌 생산공장(the manufacturing capital of globe)으로 발전하고 있기 때문이며, 각국의 생산공장이 중국으로 이전하는 것은 중국의 인건비가 서방 선진국의 1/10에 불과하기 때문인데, 이같은 생산시설 재배치(relocation)는 향후 5~10년 동안 글로벌 공급사슬(global supply chain)에 가장 중요한 구조적 변수로 작용할 것으로 분석되고 있다.

동아시아 항로 중국중심 재편

중국이 물류시장의 중심으로 부상하면서 일본의 위상이 상대적으로 약화되자 그동안 일본을 중심으로 운영되던 동아시아 항로구조가 중국 중심으로 재편되고 있다. 즉, 중국 해운시장은 피터선이 기항하는 시장에서 대륙간 기간항로의 모선이 직접 기항하는 시장으로 업그레이드 되었다.

유럽⇔싱가포르⇔홍콩⇔대만⇔한국⇔일본⇔미국으로 연결되는 전통적인 기간항로가 무너지고, 유럽⇔중국⇔미국의 기간항로 구조가 형성되고 있다.

모선과 피터선 동시 대형화 추세

2003년에 Maersk-Sealand사와 OOCL사가 8,000TEU급 메가컨테이너선을 건조, 정기항로에 투입함으로써 컨테이너선의 초대형시대가 개막됐다.

특히, 2003년 10월 중순까지 발주된 8,000TEU급 이상의 컨테이너선박은 총 83척이며, 적재능력은 68만TEU에 달한다. 따라서 2004년부터는 메가컨테이너선이 대거 취항하게 됨으로써 선복수급 문제가 정기선시장의 최대변수로 작용할 것으로 분석되고 있다. 사실상 8,000TEU급 대형선은 운항 경제성을 확보하기 위해 기항지를 축소할 수밖에 없는 실정이다. 따라서 이 모선에 화물을 공급해 주는 피터선도 대형화되는 추세이다. 그동안 피터선의 대부분은 선형이 1,000TEU급을 넘지 못하였으나, 8,000TEU급 모선이 보편화되면서 피터선의 적재능력도 1,500TEU급 이상으로 대형화될 전망이다.

항만시장도 대형사 지배체제 구축

대형 컨테이너선사들의 시장지배력이 강화되고 있는 가운데 대형 터미널운영사들도 시장에 대한 통제력을 강화하고 있다.

런던 소재 Drewry Shipping Consultants사의 조사에 의하면 글로벌 20대 터미널운영사들이 전 세계 항만처리량의 56.7%를 차지하고 있다. 또한, American Shipper지가 조사한 내용을 보면, 세계 20대 선사가 세계컨테이너 선대의 75%를 장악하고 있는 것으로 파악됐다.

단일선체 유조선 퇴출 본격화

2002년 11월 스페인 연안에서 발생한 유조선 프레스티지호 침몰사고 이후 유럽연합(EU)과 국제해사기구(IMO)를 중심으로 유조선 안전에 관한 다양한 조치들이 마련되고 있다.

EU는 우선 기준미달선에 대한 항만국통제를 강화한데 이어 2000년 '에리카' 호 사고 이후 준비해 온 이른바 에리카 패키지를 중심으로 선박의 해상 안전 조치들을 속속 시행하고 있다.

또한 EU와 IMO의 단일선체 운항 규제방안을 최근 확정했는데, 주요골자를 보면, △단일선체 유조선의 조기 폐선(당초보다 시행시기를 2~5년 단축) △CAS(단일선체 유조선 구조결합 검사제도)의 적용 확대 △단일선체 유조선의 중질유 수송 금지 △MARPOL 협약 부속서 I에 중질유 정의 규정을 신설 등이다.

해사보안제도 국제적 시행

2001년 9.11 사태 이후 선박과 항만의 보안이 크게 강화되고 있는 가운데, 미국과 국제해사기구

(IMO), 국제노동기구(ILO), 세계세관기구(WCO) 등 국제기구까지 특단의 대책을 마련하여 시행하고 있다. 이같은 대책은 주로 선박이 테러의 목표나 수단이 되고, 선박을 이용하여 대량살상무기(WMD)를 운반하는 것 등을 차단하는 데 목적이 있다.

미국의 경우 2003년 3월 국토안보부를 정식으로 출범시킨 데 이어 해운보안법을 제정하여 선박과 항만의 보안기준을 대폭 강화하였고, IMO 또한 2002년 12월에 해상인명안전협약(SOLAS 협약)을 개정하고, 선박 및 항만시설보안규칙(ISPS)을 제정하는 등 해사보안제도를 강화했다.

이러한 제도 중에서 선사 및 항만 당국이 가장 신경을 써야 할 부문은 2004년 7월부터 정식으로 시행에 들어가는 미국 해운보안법과 IMO의 ISPS Code이다.

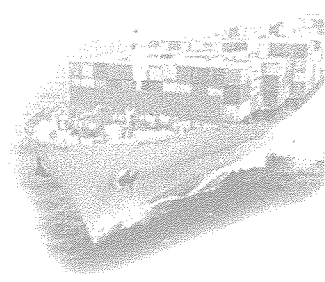
미국과 IMO의 보안제도 가운데 핵심적인 사항은 선사와 항만시설의 운영책임자에 대하여 테러를 막을 수 있는 보안계획을 수립·시행하도록 한 점인데, 선사와 항만당국이 늦어도 2004년 7월 이전까지 이에 대한 대책을 완료하지 않는 경우 선박을 이용한 화물운송이 불가능하고, 미국행 화물운송이 금지될 우려가 있다.

정기선 해운시장 호황세 지속전망

2003년 유래 없는 호황세를 보였던 세계정기선장은 2004년에도 중국의 급속한 경제성장과 미국의 경기회복 추세에 따라 호황을 이어갈 것으로 전망된다.

2004년중 세계컨테이너물동량은 6.8%의 증가세를 보이면서 2억7,190만TEU에 이를 전망이다.

특히, 중국의 지속적인 물동량 증가 추세에 힘입어 아시아-북미 및 아시아-유럽항로를 중심으로



높은 물동량 증가가 예상되고 있다.

또한, 세계컨테이너선 운항선복량은 전년대비 9.2% 증가한 713만5,000TEU 규모가 될 것으로 전망된다.

아시아-북미항로 안정적 성장 지속

중국의 경제성장, 아시아 경제권의 안정적 성장 그리고 미국 경제의 회복에 따라 아시아-북미항로는 안정적인 성장을 지속할 것으로 전망이다.

아시아-북미항로 의 물동량은 총 1,466만 3,000TEU로 전년 대비 3.3% 성장할 것으로 보이며, 연간 수송능력은 전년 대비 5.7% 증가한 2,298만 4,000TEU에 이르게 될 것으로 예상된다.

또한, 아시아-북미항로의 운임수준은 태평양항로 안정화 협의회(TSA : Transpacific Stabilization Agreement) 소속 선사들이 잇따라 운임인상을 발표하여 운임인상 압력이 강하게 나타나고 있

으며, 2004년까지 선복부족 현상이 일정기간 유지 될 것으로 보여, 운임수준은 소폭의 상승세를 유지 할 것으로 전망이다.

〈세계 컨테이너 물동량 추이 및 전망〉

(단위 : 천TEU, %)

구 분	물동량	증가율
1999년	203200	10.0
2000년	225300	10.9
2001년	231600	2.8
2002년	240600	3.9
2003년	254600	5.8
2004년 전망	271900	6.8

주: 2003, 2004년은 KMI 전망치임.

자료: 한국해양수산개발원(KMI)

아시아-유럽항로 물동량 증가 지속

아시아-유럽항로 는 2004년 EU의 점진적 경제 회복이 예상되는 가운데, 중국의 급속한 물동량 증가에 힘입어 성장추세가 이어질 것으로 전망된다.

2004년 구주항로의 컨테이너 물동량은 총 1,173만2,000TEU로 전년대비 5.8% 증가할 것으로 보이며, 연간 수송능력은 주요 선사의 운항선대 확대에 따라 1,554만9,000TEU에 이르게 될 것으로 예상된다.

아시아-유럽항로의 운임은 구주운임동맹(FEFC)의 추가 운임인상 움직임과 중국 컨테이너 화물의 운송수요 증가 및 선복부족에 따라 2004년에도 강한 운임 증가세가 전망된다.

아시아 역내항로 운임 보합세 예상

아시아 역내항로는 한-중, 한-일항로를 중심으



로 컨테이너 물동량의 지속적인 증가가 예상되나, 선복과잉과 선사간 과도한 운임경쟁에 따라 운임수준은 보합세를 유지할 것으로 전망된다.

한-중항로는 한국, 중국 간 교역규모 증가에 따라 2004년에도 지속적인 물동량 증가추세가 나타날 것으로 보이나 운임수준은 상반기의 일시적 상승세 이후, 보합세로 돌아설 전망이다.

한-일항로는 2004년에도 완만한 물동량 증가추세를 유지해 나갈 것으로 전망되는 가운데, 운임수준은 한-중-일 삼국간 화물 증가추세에 힘입어 소폭의 증가추세 후 보합세를 보일 전망이다.

동남아항로는 교역규모 확대에 따라 지속적인 물동량 증가가 나타날 것으로 예상되며, 운임수준도 상승추세를 보일 것으로 예상되나 하반기에 보합세 또는 하락 추세로 반전될 전망이다.



한 반면, 신조인도량은 2,060만 톤으로 늘어나 건화물선의 선복과잉률은 3.3%로 전년대비 1.1%포인트 증가할 전망이다.

또한, 2004년에는 2002년과 2003년에 발주된 선박이 인도됨에 따라 운항선복량이 늘어나 운임은 다소 하락될 것이나, 예년에 비해 여전히 높은 수준을 지속할 것으로 예상된다.

건화물선 해운시장 물량증가로 강세 ■ ■ ■

철광석과 석탄 수요 증가 두드러져

건화물선 물동량은 세계 최대 철광석 수입국인 중국의 철광석 수입 증가와 유럽의 연료탄 수입 증가로 2004년에도 철광석과 석탄의 수요가 건화물 해상물동량 증가세를 주도할 전망이다.

이에 따라 2004년에는 철광석과 석탄물동량이 전년보다 더욱 증가하고 곡물 해상물동량도 증가세로 반전되어 5대 건화물의 물동량도 전년대비 4.0% 증가한 14억9,100만 톤에 이를 것으로 예상되고 있다.

선박공급, 다소 개선 예상

2004년에는 건화물선 해체량이 430만톤에 불과

운임, 전선형에 걸쳐 높은 수준 유지

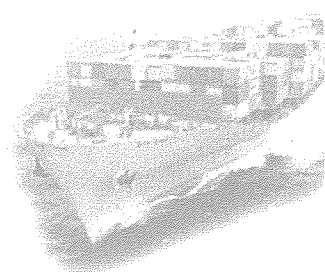
케이프사이즈는 선복량이 7.9% 증가하여 선박의 공급이 개선될 전망이지만, 중국의 철광석과 유럽의 연료탄 수입증가로 인한 톤.마일 수요가 여전히 높아 운임도 예년에 비해 높은 수준을 보일 전망이다.

파나막스 역시 신조인도량의 증가로 운임은 다소 하락될 것이지만, 유럽의 석탄수요 증가와 미국에서 남미로 곡물의 수입선 다변화 등의 요인으로 운임은 여전히 높은 수준에 머무를 전망이다.

유조선 해운시장 선복과잉으로 하락 ■ ■ ■

세계 원유해상물동량 1.5% 증가 그칠 듯

2004년중 세계 원유해상물동량은 선진국의 경기



회복과 중국의 원유수입 지속에 따라 2003년대비 약 1.5% 가량 소폭 증가할 전망이다. 유조선 수요와 밀접한 관계에 있는 톤·마일 수송수요도 전년 대비 0.6% 증가한 10조700억 톤·마일에 달할 것으로 예상된다.

신조인도량 증가로 공급압력 증가

2003년 10월말까지 유조선 발주잔량은 7,290만 DWT에 달해 사상 최대수준을 기록하고 있어 2004년도 신조선 인도량도 전년과 비슷한 사상 최대수준을 이어갈 것으로 전망된다.

또한, 2004년중 유조선 해체량은 Prestige호 사고에 따른 EU의 단일선체 유조선 운항금지 조치 등의 여파로 단일선체 노후선을 중심으로 전년 수준을 유지할 것으로 보인다.

이처럼 신조인도량은 크게 늘어날 것으로 보이는 반면, 해체량 증가는 그에 미치지 못할 것으로 예상됨에 따라 2004년도 유조선 선복량은 전년 대비

3.7% 정도 증가할 것으로 예상된다.

따라서 2004년 세계 유조선 선복과잉량은 2,220만DWT에 달할 것으로 보이며, 선박공급량 대비 선복과잉량으로 정의되는 선복과잉률은 2004년보다 소폭 증가한 8.9%에 이를 것으로 예상된다.

VLCC 운임, 정상수준으로 회귀할 듯

2003년 VLCC 유조선시황은 이라크 전쟁, 베네수엘라 파업사태, 프레스티지호 사고에 따른 EU의 단일선체 유조선 퇴출 계획 등에 따라 그 어느해 보다 운임변동이 큰 한 해였다.

그러나 2004년에는 높은 신조인도량에 따른 선박공급의 증대에 따라 평상시 운임수준으로 회귀할 것으로 보인다. 이에 따라 2003년중 한 때 WS 160 포인트대의 높은 운임수준을 기록한 페르시아만-극동항 VLCC 운임은 2004년 들어 WS 60~70 포인트대로 하락할 것으로 전망된다.

