



향후 해운시황 전망 불안정한 시장변수로 불투명

최근 세계해운시장은 조그만 변수에도 급격한 등락을 되풀이하는 등 매우 불안정한 양상을 보이고 있다. 이러한 가운데 금년 4/4분기 정기선시황은 약보합세를 보일 것으로 예상되나, 부정기선시황은 상승세를 유지할 것으로 전망됐다. 다음은 한국해양수산개발원이 10월14일 한국선주협회 회의실에서 발표한 2005년도 4/4분기 해운시황 전망을 요약하여 정리한 것이다.(편집자 주)



최근 들어 해운시황을 대표하는 주요 지표들이 조그만 변수에도 등락을 거듭하는 등 불확실성이 점차 커지고 있어 2002년 말부터 불불기 시작한 해운시황이 조정을 받을 가능성이 큰 것으로 전망된다.

■ 4분기 해운시황 변화요인과 특징

중국 상하이의 양산 심수(深水)항만 1단계 터미널이 금년 11월에 정식으로 개장할 예정으로 있어 앞으로 동북아는 물론 세계 물류시장 구도에 상당한 변화가 일어날 것으로 보인다.

환적화물이 양산항으로 집중될 경우 우리나라와 일본의 환적물량이 크게 줄어드는 등 동북아 항만 구도에도 큰 변화를 가져올 것으로 분석된다.

또 세계 해운업계의 '빅뱅' 가속화도 해운시장에 많은 영향을 끼칠 것으로 전망된다. 앞으로 세계 정기선 해운업계는 M&A를 통한 몸집 물리기와 전략

적 제휴 등을 통해 새판 짜기 경쟁이 더욱 치열해질 전망이다.

그리고, 해운시황의 불확실성이 점차 고조되고 있는 점도 부담요인으로 작용할 것으로 보인다.

이와함께 지속적인 유가 상승과 달러화 대비 원화 강세 등으로 국적선사들과 외국의 일부 선사들의 올해 순익이 지난해 보다 줄어들 가능성이 있는 것으로 분석되고 있다.

선사들은 유가상승과 환율변동으로 인한 비용 상승분을 보전하기 위해 BAF(Bunkerage Adjustment Factor)와 CAF(Currency Adjustment Factor) 등을 부과하고 있으나 BAF를 통해 회수할 수 있는 유가 상승분의 40% 수준에 그쳐 선사의 부담은 이례저래 커질 수밖에 없는 것이 현실이 되고 있다.

따라서 올해 선사의 수익을 극대화하는 최대 변수는 유가 상승분을 어떤 방식으로 보전하느냐에 달려 있다고 할 수 있다.

■ 정기선 시황변화 특징과 운임전망

▶ 3/4분기 정기선 시장변화와 특징

금년 3/4분기 북미항로는 전통적인 성수기를 맞아 높은 물동량 증가율을 기록하면서 동향항로(E/B)와 서향항로(W/B) 모두 호황세를 기록하였다. 동향항로(E/B)는 중국 수출화물의 증가세에 힘



입어 운임이 약 1.5% 상승하였다.

수송능력은 신조선의 시장투입 증가와 주요 선사의 선대 개편으로 전년 동기 대비 12-12.5% 증가했으며, 물동량은 12-13%의 증가율을 기록하였으며, 시장의 수급상황은 소식률이 95% 이상을 기록하는 등 대체적으로 안정적이었다.

서향항로(E/B)는 물동량 증가율이 둔화되면서 운임이 약 1% 상승하였으며, 수송능력은 10-12%의 꾸준한 증가세를 기록하고 있으나 물동량 증가율이 둔화되면서 추가적인 운임상승을 저지하고 있다.

또 3/4분기 유럽항로는 지중해 및 동유럽 지역의 수송수요 증가와 성수기 수송수요의 증가가 맞물리면서 호황세를 기록하였다. 서향항로(W/B)는 성수기 수송수요의 증가에도 불구하고 선사 간 치열한 화물집화 경쟁에 따라 운임은 예년 보다 크게 낮은 수준(약 3%)의 상승세를 기록했다.

수송능력은 지속적인 공급증가에 따라 전년 동기 대비 12.5-14% 증가했으며, 물동량은 12-13.5%의 증가율을 기록했으며, 이 항로의 경우도 96% 이상의 소식률이 유지되면서 대체로 안정적인 상황이 유지되었다.

또한, 3/4분기 한/중 항로의 운임은 2/4분기에 비해 소폭 하락한 것으로 나타났다. 전문가 패널 조사결과, 3/4분기 한/중 항로의 운임은 수출항로가 2/4분기 대비 3.8%, 수입항로는 2.9% 떨어졌다.

한/중 항로의 운임이 하락한 이유는 기본적으로 물동량 증가율 둔화에 있는데, 이는 계절적인 요인뿐만 아니라 지난해 말부터 급감하기 시작한 대표 수출화물인 석유화학제품(resin) 물량이 뚜렷한 증가세를 보이지 못하고 있기 때문이다.

이밖에도 3/4분기 한/일 항로는 물량 증가가 주춤해지고 최저운임제를 시행하던 선사간 결속력이 약화되면서 운임이

하락한 것으로 나타났다. 특히, 지난 분기 최저운임제의 성공적인 시행으로 10% 이상 상승했던 수출 운임이 큰 폭의 하락세를 기록했는데, 전문가 패널 조사결과, 3/4분기 운임은 수출항로가 전 분기 대비 4.7%, 수입항로가 4.2% 하락한 것으로 나타났다.

그리고, 3/4분기 동남아 항로는 수출입 운임 모두 하락세로 돌아섰다. 전문가 패널 설문 결과, 동남아 항로의 3/4분기 운임은 수출항로가 전 분기 대비 2.8%, 수입항로가 6.9% 하락했다.

▶ 4/4분기 정기선 시장 전망

금년 4/4분기 북미항로는 성수기 이후, 선복증가와 물동량 증가율 둔화에 따라 동향항로(E/B)와 서향항로(W/B) 모두 소폭의 운임하락이 나타날 것으로 예상된다. 동향항로(E/B)의 운임은 3/4분기 대비 약 1% 하락할 것으로 예상되며, 이러한 하락 추세는 2006년 1/4분기까지 이어질 것으로 전망된다.

수송 수요는 중국의 북미 수출 물동량 증가세 둔화 추세에 따라 전년 동기 대비 8.0-8.5% 증가할 것으로 예상된다.

서향항로(W/B)의 4/4분기 운임도 하락 추세(약 1%)가 나타날 것으로 예상된다. 서향항로(W/B)의





수송 수요는 약 5.2-5.5% 증가할 것으로 예상되나 선복공급 규모는 이보다 높은 9.5-10% 수준을 기록할 것으로 보인다.

4/4분기 유럽항로는 성수기 이후 수송수요 감소와 신조선 인도 증가에 따른 선복 증가에 따라 소폭의 운임하락 추세가 나타날 것으로 예상된다.

서항항로(W/B)의 운임은 3/4분기 대비 1.5% 하락할 것으로 예상되며, 2006년 1/4분기에도 유사한 수준의 운임하락이 이어질 것으로 예상된다.

그리고, 한/중 항로의 경우도 수출운임이 소폭 하락할 것으로 예상된다. 전문가 패널 조사 결과, 한/중 항로의 4/4분기 운임은 수출항로가 3/4분기 대비 2.9% 하락하고, 수입항로는 3/4분기와 유사한 수준을 유지할 것으로 예상되었다.

한/일 항로는 약보합가 예상된다. 전문가 패널 조사 결과, 한/일 항로는 수출·수입운임 모두 전 분기 대비 0.9% 하락하면서 약보합세를 보일 것으로 전망되었다.

이밖에도 동남아항로는 운임하락이 지속될 것으로 전망된다. 전문가 패널 조사 결과, 4/4분기 동남아 항로의 운임은 수출항로가 1.6%, 수입항로가 1.1%씩 각각 하락할 것으로 예상되었다.

▶ 컨테이너선 종합용선지수 전망

컨테이너선 종합용선지수는 지속적인 하락세를 유지하면서 4/4분기 분기평균이 1,510 포인트까지 하락할 것으로 예상된다. 전문가 패널 조사결과, 예상치의 편차가 상당히 높게 나타났으며, 최대 1,300 포인트까지 하락할 가능성도 높은 것으로 예상되었다.

분기별 하락률도 3/4분기의 9.2%에서 4/4분기에는 25.6%까지 확대될 것으로 예상되었다.

이러한 컨테이너선 종합용선지수의 급락은 향후 3-4년간 신조선의 인도가 집중되면서 선복증가율

이 크게 증가할 것으로 예상된다.

최근 휴이 로빈슨(Howe Robinson)사는 정기선 시장이 현재의 운임 수준을 유지하기 위해서는 향후 3년간 물량 증가율이 평균 15%를 유지해야 하지만, 최근 물동량 증가율이 둔화되는 추세를 보이고 있어 금년 말을 기준으로 시황악화가 시작될 가능성이 높다고 발표한 바 있다.

■ 건화물선 시황특징과 운임전망

▶ 3/4분기 건화물선시황과 특징

지난 3/4분기 건화물선 시황을 나타내는 BDI 종합운임지수는 2,416.3 포인트로, 지난 2/4분기 3,597.8 포인트에 비해 33% 하락했다.

3/4분기 건화물선 시황이 전 분기에 비해 약세를 나타낸 것은 2/4분기부터 지속된 중국의 철광석 물동량 감소가 주된 이유이며, 곡물, 석탄 등 기타 주요 건화물의 수요가 적은 비수기라는 점도 작용했다.

그러나 8월 초 이후 상승하는 모습을 보이면서 최근까지 이러한 추세가 이어지고 있다.

한편, 3/4분기는 계절적으로 비수기라는 점 때문에 지난 3/4분기 전망에서 하락세는 예상되었으나 전망치에 비해 실적치는 상대적으로 더욱 낮은 수준을 기록했다.

▶ 케이프사이즈 운임 하락

올 3/4분기 케이프사이즈 운임은 지난 2/4분기 보다 낮은 수준을 기록하였다. 브라질-극동(일본) 14만5,000톤(DWT)급 철광석 운반선의 평균 운임은 지난 2/4분기 톤당 28.35달러에서 금년 3/4분기에 19.88달러로 하락했으며, 용선기간이 1년인 케이프사이즈의 1일 평균 용선료도 지난 2/4분기 4만8,213달러에서 금년 3/4분기에 33,807달러로

하락했다.

3/4분기 케이프사이즈 시황이 지난 2/4분기에 비해 악화된 것은 지난 7월 중국의 신철강산업발전 정책에 따른 철광석 수입량 감소와 신조선 유입의 증가, 노후선박의 해체 지연 등에 따른 것으로 분석된다.

■ 건화물선 시황특징과 운임전망

▶ 3/4분기 건화물선시황과 특징

지난 3/4분기 건화물선 시황을 나타내는 BDI 종합운임지수는 2,416.3 포인트로, 지난 2/4분기 3,597.8 포인트에 비해 33% 하락했다.

3/4분기 건화물선 시황이 전 분기에 비해 약세를 나타낸 것은 2/4분기부터 지속된 중국의 철광석 물동량 감소가 주된 이유이며, 곡물, 석탄 등 기타 주요 건화물선의 수요가 적은 비수기라는 점도 작용했다.

그러나 8월 초 이후 상승하는 모습을 보이면서 최근까지 이러한 추세가 이어지고 있다.

한편, 3/4분기는 계절적으로 비수기라는 점 때문에 지난 3/4분기 전망에서 하락세는 예상되었으나 전망치에 비해 실적치는 상대적으로 더욱 낮은 수준을 기록했다.

▶ 케이프사이즈 운임 하락

올 3/4분기 케이프사이즈 운임은 지난 2/4분기 보다 낮은 수준을 기록하였다. 브라질-극동(일본) 14만5,000톤(DWT)급 철광석 운반선의 평균 운임은 지난 2/4분기 톤당 28.35달러에서 금년 3/4분기에 19.88달러로 하락했으며, 용선기간이 1년인 케이프사이즈의 1일 평균 용선료도 지난 2/4분기 4만8,213달러에서 금년 3/4분기에 33,807달러로 하락했다.

3/4분기 케이프사이즈 시황이 지난 2/4분기에 비해 악화된 것은 지난 7월 중국의 신철강산업발전 정책에 따른 철광석 수입량 감소와 신조선 유입의 증가, 노후선박의 해체 지연 등에 따른 것으로 분석된다.

▶ 파나마사이즈 운임도 하락

3/4분기 파나마사이즈 운임도 지난 2/4분기에 비해 하락하였다. 미국-극동(일본) 5만2,000톤(DWT)급 곡물운반선의 운임은 지난 2/4분기 톤당 54.86달러에서 3/4분기에 톤당 34.77달러를 기록했으며, 용선기간 1년의 파나마사이즈급 건화물선 용선료도 지난 2/4분기 2만779달러에서 금년 3/4분기에 1만3,169달러로 하락했다.

이는, 석탄, 곡물 등 주요 건화물의 계절적인 비수기라는 점과 신조 인도량 증가에 따른 선박량이 크게 증가한 점 등이 주요 원인으로 풀이된다.

이외에도 인도 몬순(monsoon) 시즌에 따라 물동량이 감소하고, 남미의 가뭄에 따라 곡물 물동량이 감소한 점, 그리고 기간(period)용선 수요 증가로 현물(spot)용선 수요가 감소한 점 등이 3/4분기 시황 악화의 원인으로 지적됐다.

▶ 4/4분기 건화물선 운임전망

케이프사이즈 운임은 중국의 수요재개 등으로 상승할 전망이다. 4/4분기 브라질-극동(일본) 14만5,000DWT급 철광석 운반선 운임은 톤당 27.87달러로 3/4분기 19.88달러에 비해 40.2% 상승할 것으로 전망된다.

이에 따라 용선기간 1년인 15만DWT급 케이프사이즈 건화물선의 1일 정기 용선료도 4/4분기에 평균 4만375달러로, 3/4분기 3만3,807달러에 비해 19.4% 상승할 것으로 예상된다.



이와 같이 4/4분기 케이프사이즈 운임이 상승할 것으로 보는 이유는 석탄 등 주요 건화물의 계절적인 성수기가 도래하고 중국의 철광석 재고감소로 인해 수입이 늘어나는 한편, 2006년 철광석 가격 협상에 대비해 충분한 재고 확보 가능성이 크기 때문이다. 그리고 유럽향 석탄 수요의 증가와 지난해 말 시황 급등세 재현에 대한 기대감이 증폭되고 있는 점도 상승요인으로 분석된다.

또한, 파나마사이즈 운임 역시 곡물 및 석탄 수요 증가로 상승할 것으로 예상된다. 4/4분기 미겔프-극동(일본) 5만2,000DWT급 곡물 운반선 운임은 톤당 평균 47.50달러로, 3/4분기 34.77달러에 비해 36.6% 상승할 것으로 전망된다. 용선기간이 1년인 파나마사이즈 건화물선의 4/4분기 1일 정기용선료도 평균 2만1,200달러로, 3/4분기 1만3,169달러에 비해 61% 상승할 것으로 전망된다.

4/4분기 파나마사이즈 운임이 상승할 것으로 보는 이유는 곡물시즌에 따른 곡물물동량 증가 및 겨울철 석탄 수요 증가, 미 겔프만의 허리케인 피해 복구로 지연된 곡물선적 물량 증가, 그리고 인도 몬순시즌 이후 신규수요 유입 등을 들 수 있다.

이밖에도 핸디사이즈 용선료 역시 미 겔프만 복구에 따른 수요재개로 상승할 것으로 전망된다. 용선기간이 1년인 핸디사이즈 건화물선의 4/4분기 1일 정기용선료는 평균 1만8,357달러로 3/4분기 1만3,602달러에 비해 35% 상승할 것으로 예상된다.

4/4분기 핸디사이즈 용선료가 상승할 것으로 보는 이유는 케이프, 파나마스 등 타 선형의 시황회복이 기대되고 있으며, 이에 따라 미 겔프, 호주, 남미 등 주요 지역의 체선 체화가 증가할 것으로 예상되기 때문이다.

또한 계절적인 성수기(북반구 석탄 물동량 증가, 곡물수확기)가 도래하고, 중국의 철강재 내수 물량

감소에 따른 수출 물량의 증가가 기대되며, 미국의 허리케인 복구에 따른 선적 재개가 예상된다는 점이 시황 개선의 요인으로 지적된다.

▶ 4/4분기 건화물선 지수전망

건화물선 주요 선형별 운임에 기초한 BDI 종합운임지수는 금년 4/4분기에 3,145 포인트로, 3/4분기 2,409 포인트에 비해 30.6% 상승할 전망이다.

특히 3/4분기 건화물선 시황은 지난 7월 중국의 신철강정책으로 철광석 물동량이 둔화되는 모습을 보였으나 4/4분기에 들어서 수요의 재개가 기대되고 있다.

이외에도 4/4분기 시황 개선의 가장 큰 요인은 전통적으로 석탄, 곡물 등 주요 건화물의 수요가 늘기 시작하는 성수기란 점이다. 또한 지난 3/4분기 시황 악화에도 불구하고, 8월 초부터 상승국면에 돌입했다는 점이 시황 상승에 대한 기대감을 더해 주고 있다.

이에 따라 건화물선의 주요 선형별 지수인 BCI, BPI, BHMI 가운데 BCI는 전분기 대비 29.5% 상승하고, BPI는 35.8%, BHMI는 16.2% 상승할 것으로 전망된다.

