



세계정기선항로 2007년에 조정기에 진입할 듯

세계 주요기관, 컨테이너선대의 공급과잉 경고

최근 컨테이너선 시장의 공급과잉 추세가 확대되고 있으며, 이같은 추세가 내년에 더욱 확산되어 운임 하락폭이 커질 것이라는 우려가 나오고 있다.

KMI의 '지구촌 해양수산' 최신호에 따르면, 도이체 방크(Deutsche Bank)는 항만의 처리물동량과 전 세계 해상물동량이 크게 증가하고 있으나, 내년에는 이같은 추세가 둔화될 것으로 전망을 하면서 향후 2~3년동안 시장에 투입되는 극초대형선으로 선대의 공급이 크게 증가할 것으로 예상했다.

또 글로벌 인사이트(Global Insight)도 내년 미국 경제의 성장 둔화에 따라 컨테이너선 시장은 금년초에 유럽과 일본의 성장에 따라 나타났던 성장이 더 이상은 어려울 것으로 전망했다.

사실상 2010년까지 인도되는 컨테이너선은 1,286척, 465만TEU로 이는 현재 세계 선대의 3,848척, 900만TEU의 52%에 달하는 선박량이다.

클락슨(Clarkson)이 발표한 내용에 따르면, 이는 1,100만TEU의 42%에 육박하는 수치로서 향후 2~3년내에 추가로 발주되는 선박을 포함할 경우 2009~2010년 인도량은 더욱 늘어날 수 있다고 분석했다.

특히, 클락슨은 2006년 4/4분기에 인도된 포스트-파나막스급 컨테이너선이 28척에 달하고 있으며, 2007년에 65척, 2008년에 97척, 2009~2010년에 97척이 추가로 인도될 것으로 예상하고 있다.

이러한 공급 확대는 컨테이너선 시장의 수요가

둔화될 것이란 전망이 나오는 가운데 한꺼번에 이루어지고 있다는데 문제의 심각성이 있다.

컨테이너선 시장은 지난 3년동안 고성장을 거듭했는데, 2003년에는 11.6%, 2004년에는 13.4%, 그리고 지난해에는 10.1%의 성장을 보였다. 그러나 금년은 공급량이 크게 늘면서 공급 과잉률이 5%에 이를 것으로 예상되고 있다.

이에 따라 운임 하락과 서비스 축소에 대한 우려도 나오고 있다. 이같은 공급과잉의 추세가 확산되면서 컨테이너선 시장의 운임하락 충격이 가시화되고 있다.

하파그 로이드(Hapag-Lloyd)는 금년 초보다 2/4분기 운임이 1.8% 하락했으며, 이같은 운임하락은 극동항로에서 가장 먼저 나타났다고 밝혔다. OSCO는 올 상반기 운임은 대부분의 항로에 있어 하락되었으며, 그 결과 TEU당 수입이 전년동기에 비해 13.8% 감소했다고 지적했다. 머스크라인의 경우도 최근 운임이 5% 이상 하락했으며, 아시아-유럽 및 아시아-미 항로에서 더욱 심한 것으로 드러났다.

한편, 초대형선이 차지하는 비중이 크게 증가하고 있어 운임하락의 우려가 더욱 커지고 있는데, 아시아-유럽항로와 아시아-미주항로에서 이들 선형이 차지하는 비중은 각각 17.7%, 11.6%를 차지하고 있다.

CompairData에 따르면, 금년 10월1일 기준 태평양 항로의 서비스는 91개로, 이 항로에 모두 634척의 선박이 투입되고 있다. 동향항로는 주당 36만2,000TEU로 9월말 이전 3개월에 비해 4%

가 증가했으며, 아시아-미주동안 서비스는 주당 7만5,000TEU로 9%, 서안항로의 경우 28만 7,000TEU로 2%가 증가했다.

유럽항로의 경우는 58개 서비스에 482척이 투입되고 있는데, 같은 기간 중 아시아-북유럽, 지중해 항로는 28만1,000TEU로 4%가 증가했다.

이에 따라 지난 3개월 동안 늘어난 선대로 금년 성수기 선대를 투입을 늘리거나 신규 서비스를 개설하는 추세가 거의 보이지 않고 있으며, 오히려 그 반대 현상이 벌어지고 있다.

이와 관련하여 드류리(Drewry)는 향후에 선복 과잉에 대한 우려가 더욱 확산될 가능성을 점치고 있는데, 시황이 좀 나아지면 선사들이 현재의 손실을 보상할 것을 기대하면서 시장에서 선복을 줄

이는 것을 매우 꺼려하기 때문에 선복이 크게 줄지는 않을 것으로 전망하고 있다.

이에 따라 수급이 더욱 악화되는 상황이 심화될 것으로 내다보았다. 드류리는 컨테이너선 시장의 운임이 금년에 7%의 하락을 보일 것으로 예상하고, 내년에는 10~13%로 그 폭이 커질 것으로 전망했다. 그러나, 차이가 있다면 2002년의 경우는 세계 경제의 침체에 따른 수요의 부족에 따른 것이지만 현재는 수요도 크게 늘고 있으나 공급의 성장이 더욱 빠르는데 있다.

이같은 전망에 따라 2007년이 컨테이너선 시장의 조정기라는 데는 의견이 일치된 것으로 판단된다. 다만, 드류리의 경우에도 현재 수급 불안에 따라 시황의 악화가 예상되기는 하지만 수요측 펀더

[주요 서비스의 개편 현황(10월 1일 기준)]

(단위 : TEU)

태평양항로			
서비스 개시	East/West Coast	Frequency	선복 증가
"K" Line/Yang Ming/Hanjin-AWE-5	East	Weekly	199,000
Grand Alliance/New World Alliance-ECS/EC3	East	Fortnightly	79,000
U.S. Lines/ANL-ANZL Service	West	Weekly	58,000
서비스 중단	East/West	Frequency	선복 감소
COSCO/Hanjin-CLX	West	Weekly	94,000
Sinotrans/Hanjin/Wan Hai/FESCO-CAS	West	Weekly	143,000
Evergreen/COSCO/ITS/Hatsu Marine-CUE	West	Weekly	119,000
향후 중단 예정인 서비스	East/West	Frequency	선복 감소
Maersk Line/Safmarine-TP14	West	Weekly	147,000
아시아/유럽/지중해			
서비스 개시	North Europe/Med	Frequency	선복 감소
CSCC/CMA CGM/ANL-AEX7/FAL2	North Europe/Med	Weekly	479,000
서비스 중단		Frequency	선복 감소
CMA CGM/CSCC-Sunda Express	North Europe/Med	Weekly	103,000
CSCC/Zim/Evergreen/CMA CGM-AEX 2	North Europe/Med	Weekly	252,000
향후 중단 예정인 서비스	North Europe/Med	Frequency	선복 감소
CKYH alliance -11월부터 7개 서비스에서 6개로 축소 예정	n/a	n/a	n/a
한진해운 - Europe/Asia/U.S. West Coast PDS.중단 예정	North Europe	Weekly	204,000

(자료) Compaidata



맨탈이 견조하기 때문에 여러 엇갈린 예측을 내놓고 있다.

즉, 드류리는 최근 컨테이너선 시장의 운임 하락이 선사 간 경쟁에 따른 요인이 크게 작용하고 있으며, 공급측 요인을 다소 저평가한 바 있다.

따라서 2007년에 들어서는 선사들의 서비스 개편 및 선대 운용의 변화가 더욱 커질 것으로 보이며, 이에 따라 시황의 악화정도와 선사들의 서

비스 개편 및 변화의 과정에서 발생하는 경쟁 구도의 변화에 귀추가 주목되고 있다.

한편, 정기 선사들은 최근의 운임 하락이 선박의 공급과잉 우려라는 심리적인 영향에 따른 것이라고 분석하면서 3분기 들어 상황이 호전되고 있어 운임이 추가 하락할 가능성은 크지 않다는 입장이다.

영국의 Clarkson사 잘못된 시황예측으로 손해 보상 시황예측 내용믿고 투자 기업가 1억달러이상 손해

세계해운시황분석으로 명성이 높은 영국의 Clarkson사가 빛나간 시황예측으로 피해를 보상하게 됐다.

Lloyd's List에 따르면, 지난 2000년 칠레 해운 회사 CSAV에게 매각하기 전까지 Norasia Shipping Line을 경영하던 Hans Steiger씨와 Harmut Menzel씨는 자사 매각 후, 잔여사업을 정비해서 ADX Service라는 회사를 설립하고 Abu Dhabi Investment Co. (ADIC)라는 투자회사로부터 투자를 받아 Abu Dhabi Container Line(ADCL)이라는 회사를 설립했다.

이 회사는 오픈탑 컨테이너선으로 정기라인을 운영했으나 기술적인 난관으로 고전을 면치 못하다가 파산하게 됐다는 것이다.

그런데 이 회사의 투자사인 ADIC는 투자적격 여부를 판단하기에 앞서 Clarkson에 시황예측을 의뢰했던 것으로 알려지고 있다. 이 때 보고서를 작성한 애널리스트는 Rogan McLellan씨로서 금년 초에 정년퇴임한 상태이다.

ADIC사는 Clarkson사의 시황예측 내용을 믿고 투자를 했으나 회사가 망하는 바람에 1억달러

이상의 손해를 보게 됐다며, 그 손해 대한 배상을 법정에 호소한 것이다.

다른 한편으로는 ADCL을 경영했던 Hans Steiger씨와 Harmut Menzel씨를 상대로 소송을 진행하고 있다.

Clarkson사는 난감한 상황에 처했으나 저명한 해운경제학자이자 이회사의 이사로 재직 중인 Martin Stopford가 법정 증인석에 출두해야 할 지경에 이르렀으며, 150만달러 수준에서 합의를 시도하고 있다고 한다.

Clarkson 재정담당 이사인 Rob Ward는 말도 안되는 소송이지만 지리한 법정공방과 소송비용보다 합의 쪽을 택했다며, 이 비용은 Clarkson사가 들고 있는 공제조합인 International Transport Intermediaries Club을 통해 지급될 것이라 밝혔다.

한편, Clarkson사는 이번 소송건을 계기로 앞으로 시황예측에 대한 연구용역 수주시 책임소재 여부를 명확히하는 방안을 검토하고 있는 것으로 알려졌다.