



2008년 3/4분기 해운시황 전반적으로 보합세 유지예상 KMI '2008년 3/4분기 해운시황 동향 및 전망' 발표

2008년 3/4분기 해운시황은 보합세를 유지할 것으로 전망되고 있다. 특히 정기선시황은 운임이 전분기에 비해 소폭 상승하나, 유가상승에 따른 연료비 부담증가와 물동량 증가세 둔화에 따른 공급과잉으로 인해 채산성이 악화될 것으로 예상된다. 부정기선화물선시황도 전분기에 비해 하락한 뒤 4/4분기에 다시 상승할 것으로 예상되며, 유조선시황은 비교적 강세를 지속할 것으로 전망되고 있다. 다음은 한국해양수산개발원(KMI)이 최근 발표한 '2008년 3/4분기 해운시황 전망'을 요약정리한 것이다. (편집자 주)

I. 정기선 해운시장 동향 및 전망

1) 정기선 해운시장 동향

2008년 2/4분기 세계 정기선시장은 전반적으로 물동량이 하락한데다 운임은 보합세를 유지하는 등 부진한 양상을 보였다.

이 기간중 각 항로별 시장동향을 살펴보면, 태평양항로는 미국의 서브프라임 사태 영향과 국제유가의 상승으로 인한 경제활동위축으로 컨테이너 물동량은 예년과 유사한 수준을 유지했으며, 유럽항로는 EU지역 경제의 성장세 둔화 속에서 컨테이너 물동량은 부분적으로 증가를 보였다.

▶ 태평양항로 시장동향

2008년 전반기에 미국경제는 경기저점을 통과하고 하반기에는 행정부와 의회의 경기부양책, FRB의 금융정책이 효과를 발휘할 것으로 보이나, 2008년 내 본격적인 경제성장을 기대하기는 어려울 것으로 전망되고 있다.

특히, 세계 해상 컨테이너 물량을 주도하고 있는 미국의 2008년 1~4월 총수입액은 6,939억달러로 전년 동기 대비 12.6% 증가했으나, 대아시아 수입은 정체상태이다.

미국의 대아시아 5개국(대한민국, 중국, 일본, 대

만, 홍콩) 수입액은 2008년 1~4월에 1,793억 1,900만달러로 전년동기 대비 2.8% 증가하는데 그쳤다. 그동안 미국의 대아시아 수입금액은 전년동기 대비 13~15%씩 증가했으나, 2008년에 들어 증가추세가 급격히 감소했다.

지난 2007년 태평양항로의 컨테이너물동량은 1,907만 TEU로 전년 대비 5.1%가 증가했으나, 2008년 상반기 물동량은 전년동기와 유사한 수준으로 증가세는 고사하고 마이너스 성장으로 전환되는 양상을 보이고 있다.

이처럼 태평양항로의 물동량이 감소함에 따라 선복량도 2008년 상반기에 2007년 하반기에 비해 5.4% 감소하는 등 조정국면에 진입했다.

아시아-북미 서안의 경우 2007년 10월에 27만 9,433TEU의 선복이 투입되었으나, 2008년 1월에는 4.8% 감소한 26만5,929TEU의 선복이 공급되었다. 아시아-북미 동안의 경우 2007년 10월에 8만1,735TEU의 선복이 투입되었으나, 2008년 1월에는 7.5% 감소한 7만5,585TEU의 선복이 공급되었다.

따라서 아시아-북미항로에서는 2008년에 1만 9,651TEU의 선복량 감소가 이루어졌고, 이는 2007년 하반기에 비해 5.4%의 선복량이 감소한 것이다.



[태평양항로 투입선복량 공급추이]

(단위 : TEU)

항로	2007. 1	2007. 4	2007. 10 (A)	200 8.1 (B)	선복량 변화 (B/A)
아시아/북미서안	277,810	270,939	284,764	265,929	-4.8%
아시아/북미동안	72,501	70,618	77,972	75,585	-7.5%
태평양항로 전체	350,311	341,557	362,736	341,514	-5.4%

(자료) American Shipper, 2008. 1.

이같은 선복공급량의 감소로 태평양항로의 운임은 2008년 상반기까지 부분적으로 상승하기도 했다. 해운전문지 CI(Containerisation International)에 따르면, 태평양항로의 운임은 2007년 2/4분기부터 상승하기 시작하여 2008년 1/4분기에도 1.1~8.4%까지 상승했다.

한편, 중국 상해항운교역소의 컨테이너 운임지수(CCFI; China Containerized Freight Index)에 따르면, 태평양항로의 2008년 상반기 운임은 2007년 하반기에 비해 부분적으로 상승한 것으로 나타났다. CCFI는 지난 2007년 하반기 평균 1,185.27을 기록했으나, 2008년 상반기에는 1,192.45를 기록하여 6.88 포인트가 상승했다.

그리고 동 기간에 북미서안은 1,087.51에서 1,105.51로 상승했지만, 북미동안은 1,283.63에서 1,279.39로 하락, 태평양항로에서 동안과 서안의 운임이 달리 움직였다.

▶ 유럽항로 시장동향

2008년 EU 경제성장률은 서브프라임 여파로 인한 신용경색, 유로화 강세, 고유가 및 고금리 등의 영향으로 2007년의 2.9% 보다 낮은 1.8~2.0% 전후가 될 것으로 예상되는 등 전반적으로 전년보다 부진할 것으로 전망되고 있다. 사실상 울들어 아시아-유럽항로의 컨테이너물동량 증가세가 둔화되고 있다.

미국의 서브프라임 사태 여파로 인한 금융시장

리스크 증가, 기준금리 인상과 신용경색 확대에 따른 가계부채 증가 및 주택경기의 부진, 주요 회원국들의 재정적자 문제와 복지 축소를 중심으로 하는 개혁정책 추진 등이 서서히 EU의 경제성장에 영향을 미치고 있다.

그 영향은 물동량 증가세의 둔화로 나타나고 있다. 극동 아시아-유럽항로 컨테이너물동량(W/B)은 전년동기 대비 10% 증가한 것으로 집계됐다.

아시아-유럽항로의 2008년 1~5월 컨테이너 물동량(동맹분)은 북유럽행이 8% 증가한 257만 TEU, 지중해항이 14% 증가한 147만6,000TEU 등 총 405만6,000TEU로 전년대비 10% 증가했다. 동항로의 물동량은 2006년에 12.7%, 2007년에 15.0% 각각 증가했었다.

한편, 유럽항로의 운임은 물동량 증가세 둔화의 영향으로 2008년 1/4분기부터 하락세로 돌아섰다. 하지만, 아시아-유럽항로의 운임이 물동량 불균형에도 불구하고 예년에 비해 비교적 높은 수준에서 유지되고 있다.

아시아-유럽항로 중 동향항로(E/B)의 2007년 4/4분기 운임은 전분기 대비 16% 상승한 20피트 컨테이너 1개당 905달러를 기록했으며, 서향항로(W/B)도 5% 상승하였다.

2008년 1/4분기 운임은 동향항로의 경우 7% 상승한 968달러/TEU를 기록했지만, 서향항로의 경우 5% 하락한 2,021달러/TEU를 기록했다.

중국 컨테이너 운임지수(CCFI; China Contain-

[아시아-유럽항로 컨테이너의 선적지별 물동량]

(단위 : TEU, %)

항로	선적지	물동량 (2008.1~5월)	증감율	점유율
북유럽항	중국	1,543,000	12%	60%
	홍콩	140,500	6%	6%
	한국	140,000	10%	
	일본	216,000	12%	
	베트남	129,000	4%	
	태국	113,000	2%	
지중해항	중국	960,000	15%	
	한국	129,600	29%	
	일본	86,000	21%	

erized Freight Index)는 유럽항로의 경우 2008년 3월까지 운임이 상승하여 절정을 이룬 후 하락했으나, 4월부터는 안정세를 유지하고 있는 것으로 분석되고 있다.

▶ 근해항로 시장동향

(한-중항로)

2008년 상반기중 한중항로의 수출운임은 소폭 하락했으며, 수입운임은 약보합세를 기록했다. 특히, 전문가 패널 조사결과, 금년 2/4분기 한중항로의 운임은 수출항로에서 2008년 1/4분기 대비 평균 0.9 포인트 하락했으며, 수입항로에서는 0.2 포인트 가량 떨어져 약보합세를 나타냈다.

(한-일항로)

한일항로는 선적물량상한제(Ceiling 제도) 시행에 따른 선복 조정에 따라 금년 1/4분기에 이어 2/4분기에도 현저한 운임개선 효과를 달성했다.

전문가 패널 조사결과, 올 해 2/4분기 운임은 2008년도 1/4분기 대비 수출항로에서 11.6 포인트, 수입항로에서 9.8 포인트씩 상승한 것으로 나타났다.

한편, 수요측면에서는 5월 장기휴일(Golden Week) 기간의 물량 감소 및 농기계 제품 등 계절성 물량의 감소에도 불구하고, 엔화 강세 및 전통적인 성수기로 수출물량이 증가하여 1/4분기 대비 또는 전년동기 대비 물동량이 소폭 상승했다.

[한중항로 물동량 증감추이(1~5월)]

(단위 : TEU, %)

구분	2008년			2007년			증감률(%)		
	적	공	소계	적	공	소계	적	공	소계
1월	357,673	90,153	447,826	310,149	78,400	388,549	15.3%	15.0%	15.3%
2월	282,092	65,070	347,162	290,502	69,106	359,608	-2.9%	-5.8%	-3.5%
3월	379,012	85,537	464,549	317,512	61,346	378,858	19.4%	39.4%	22.6%
4월	370,534	92,616	463,150	373,561	85,539	459,100	-0.8%	8.3%	0.9%
5월	360,803	96,668	457,471	365,351	97,134	462,485	-1.2%	-0.5%	-1.1%

(자료) SP-IDC.

[한일항로 물동량 증감추이(1~5월)]

(단위 : TEU, %)

구분	2008년			2007년			증감률(%)		
	적	공	소계	적	공	소계	적	공	소계
1월	143,441	54,922	198,363	135,434	59,386	194,820	5.9%	-7.5%	1.8%
2월	141,223	54,847	196,070	135,988	54,840	190,828	3.8%	0.0%	2.7%
3월	162,436	57,448	219,884	146,104	60,900	207,004	11.2%	-5.7%	6.2%
4월	152,795	65,498	218,293	151,859	62,828	214,687	0.6%	4.2%	1.7%
5월	157,428	65,259	222,687	143,023	61,018	204,041	10.1%	7.0%	9.1%

(자료) SP-IDC.

(동남아항로)

금년 2/4분기 동남아항로는 1/4분기와 비교하여 수출운임이 소폭 상승했고, 수입운임은 소폭 하락했다. 전문가 패널 조사에 따르면 수출운임의 경우 전 분기 대비 평균 1.5 포인트 상승했고, 수입운임의 경우 평균 1.4 포인트 정도 소폭 하락했다.

이러한 수출운임의 소폭 상승세는 공급면에서 선 대 합리화를 통한 베트남, 태국, 홍콩과 한국간 선 북량 축소가 주요 원인이 되었고, 수요 측면에서 베트남, 태국 중심으로 원자재 및 건설자재(타일, 목재 등)의 수출물량이 증가하였고, 계절성 물량 또한 증가했기 때문이다.

동남아항로의 4, 5월 물동량을 살펴보면, 전년동월 대비 14.4%(21만9,763TEU → 25만1,441TEU), 17.8%(20만 5,133TEU → 24만 1,614TEU)로 높은 성장률을 보이고 있다.

※ 주 : 동남아항로 주요 대상국가는 대만, 중국(홍콩만 해당), 태국, 베트남, 말레이시아, 싱가포르, 인도네시아, 필리핀 등 8개국임.

2) 정기선 해운시장 전망
▶ 아시아-태평양항로 시황전망

미국경제는 2008년 전반기에 미국경제는 경기저점을 통과하는 것으로 분석되는 가운데 하반기에는 행정부와 의회의 경기부양책, FRB의 금융정책이 효과를 발휘할 것으로 예상되나, 본격적인 경제성장을 기대하기는 어려울 것으로 전망된다.

기존의 미국 거시경제 불황 분석과 최근 미국 경기침체의 정도로 볼 때 저성장 탈출과 본격적인 경제성장은 2010년에 가서야 가능할 것으로 예상되고 있다.

하지만, 미국의 경기침체 분위기 지속에도 불구하고

[동남아항로 물동량 증감추이(1~5월)]

(단위 : TEU, %)

구분	2008년			2007년			증감률(%)		
	적	공	소계	적	공	소계	적	공	소계
1월	193,089	27,168	220,257	179,971	36,888	216,859	7.3%	-26.4%	1.6%
2월	188,488	27,053	215,541	170,371	23,028	193,399	10.6%	17.5%	11.4%
3월	219,922	36,779	256,701	184,418	29,501	213,919	19.3%	24.7%	20.0%
4월	213,245	38,196	251,441	199,387	20,376	219,763	7.0%	87.5%	14.4%
5월	202,62	0	38,994	241,614	183,697	21,436	205,133	10.3%	81.9%

(자료) SP-IDC.

하고, 극동-북미항로 물동량은 2010년까지 5.7% 증가할 것으로 전망된다.

극동-북미항로의 해상컨테이너물동량은 2008년에 1,962만TEU, 2010년에 2,190만TEU로 증가하는 등 2010까지 연평균 5.7%의 증가세가 예상된다.

동향항로(E/B)는 2008년에 1,623만TEU, 2010년에 1,714만TEU로 2010년까지 매년 5.8%의 성장세를 이어갈 것으로 보이며, 서향항로(W/B)의 경우 2008년에 431만TEU, 2010년에 477만TEU로 2010년까지 연평균 5.7%의 완만한 성장세를 유지할 것으로 예상된다.

특히, 태평양 수출항로(E/B)에서는 전통적인 성수기인 금년 3/4분기에는 물량의 완만한 증가가 예상되지만 예년과 같은 선박부족 현상은 기대하기 어려울 것으로 전망된다.

8월 베이징 올림픽 전후한 중국 정부의 환경관련 규제로 북중국발 물량의 일부 감소가 예상되나, 전반적인 E/B항로 물동량은 증가세로 반전될 것으로 보인다.

하지만, 공급측면에 있어서도 유럽-지중해항로 대형선 투입에 따른 선박이동으로 태평양항로에 부분적인 선박증가가 예상되고 있다.

한편, 태평양 수입항로(W/B)에서는 유가강세, 원

자재 가격상승에 따른 아시아국가의 물가상승 압박 및 구매력 저하로 물동량 증가세가 둔화될 가능성이 높은 것으로 점쳐지고 있다. 베이징 올림픽 이후 중국의 내수시장 확대에 따른 수입증가 요인이 있으나, 추가선박 투입이 없어 선박부족 및 컨테이너 부족현상이 지속될 것으로 예상된다.

이에 따라 태평양항로 운임은 양방향 모두 상승세가 기대되고 있다. 북미동향(E/B) 운임지수는 올해 2/4분기 110.4 포인트에서 3/4분기에 113.2 포인트로 2.8 포인트 상승할 것으로 전망된다. 그리고, 북미서향(W/B) 운임지수는 2/4분기 118.4 포인트에서 3/4분기 124.8 포인트로 6.4 포인트 상승할 것으로 전망되고 있다.

▶ 유럽항로 시황전망

EU 주요 회원국들의 2008년 경제성장률은 2007년보다 낮아지며, 특히 그동안 고성장을 보여왔던 영국과 스페인의 성장률 하락폭이 클 것으로 예상된다. 이에 따라 아시아-유럽항로의 물동량 증가율이 전년도에 비해 크게 둔화될 것으로 전망된다.

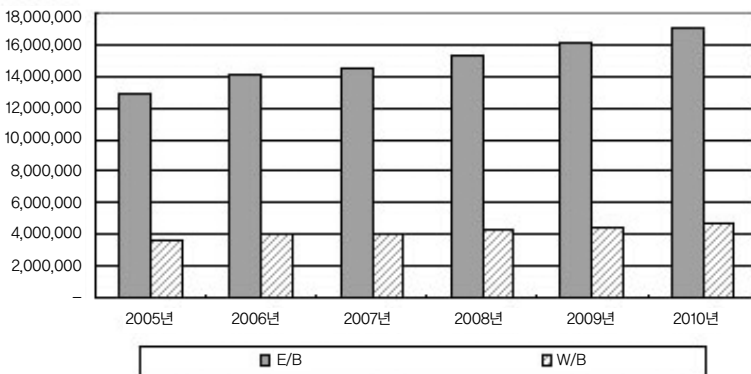
KMI는 아시아-유럽항로의 컨테이너물동량은 2008년에 2,265만TEU, 2010년에 2,609만TEU로 증가하는 등 2008년 이후 연

평균 7.3%의 비교적 높은 증가세를 나타낼 것으로 전망했다. 하지만, 2007년 증가율 15%에 비하면 크게 둔화된 수준이다.

동향항로(E/B)는 2008년에 569만TEU, 2010년에 663만TEU로 2010년까지 매년 7.0%의 성장세를 이어갈 것으로 예상되며, 서향항로(W/B)의 경우 2008년에 1,686만TEU, 2010년에 1,946만TEU

[극동-북미항로 컨테이너물동량 전망]

(단위 : TEU)



(자료) Containerisation International 2008. 5.



로 2010년까지 연평균 7.4%의 성장세를 유지할 것으로 보인다.

2008년 3/4분기중 유럽항로의 운임은 수출(W/B)의 경우 하락하나, 수입(E/B)의 경우 소폭 상승할 것으로 전망된다. 유럽동향(E/B) 운임지수는 올해 2/4분기 100.3 포인트에서 3/4분기에 100.9 포인트로 0.6 포인트 상승할 것으로 예상된다.

이에 반해 유럽서향(W/B) 운임지수는 2/4분기 117.0 포인트에서 3/4분기에 114.4 포인트로 2.6 포인트 하락할 것으로 전망된다.

▶ 근해항로 시황전망

한중항로의 경우 수출운임은 소폭 하락하나, 수입운임은 약보합세를 지속할 것으로 전망된다. 전문가 패널조사 결과, 한중항로의 3/4분기 운임은 수출항로가 2/4분기 대비 1.0 포인트 하락하고, 수입항로는 전분기 대비 0.5 포인트 하락하여 유사한 수준에서 약보합세를 유지할 것으로 예상된다.

전문가 패널들은 시황 상승요인으로 선복량 추가 투입없이 유류할증료 인상 등을 지적했으며, 시황 하락 요인으로는 △북경올림픽에 따른 검색 강화 등으로 인한 북중국 물동량 감소 △여름철 비수기에 의한 계절적 요인 등을 지적했다.

또한, 한일항로의 경우는 수출과 수입운임 모두 하락할 것으로 전망했다. 전문가 패널조사 결과, 한일항로의 3/4분기 운임은 수출항로가 2/4분기 대비 3.3 포인트 하락하고, 수입항로는 0.8 포인트 소폭 하락할 것으로 예상된다.

한일항로 운임상승 요인으로는 △계절성 물량인 농기계 등의 수입 집중현상 △한신(오사카, 고베)항로의 선복 통폐합 등 선복 감축 및 조정이 있으며, 시황하락 요인으로는 한국, 일본 양국의 여름휴가 등으로 인한 비수기 진입에 따라 물량 감소 및 집하 경쟁 심화 등을 들 수 있다.

이밖에도 동남아항로의 수출운임은 소폭 상승하

나 수입운임은 소폭 하락할 것으로 전망됐다. 전문가 패널조사 결과, 2008년 3/4분기 동남아항로의 운임은 수출항로의 경우 전분기 대비 약 0.6 포인트 소폭 상승하고, 수입항로의 경우는 0.7 포인트 소폭 하락할 것으로 전망된다.

금년 3/4분기 동남아항로 시황상승 요인으로는 △6월 중단된 수출물량의 7월 집중 현상 △베트남 행 물량증가 지속 △항만 적체 및 농무 등에 따른 선복부족 현상 △선복 축소 및 폐지 움직임 등으로 전망된다.

그리고, 시황 하락요인으로는 △전통적 비수기로의 진입 △베트남 경제위기에 따른 교역위축 △유류할증료의 지속적 상승에 따른 화주와의 마찰 등을 꼽았다.

II. 건화물선 시장동향 및 전망

1) 건화물선 시장동향

▶ 롤리코스트형 장세지속

2008년도 2/4분기 건화물선 시황의 특징을 한 단어로 요약하면 롤리코스트형의 등락폭을 보였다는 점이다. 2/4분기 건화물선 운임지수인 BDI(Baltic Dry Index) 지수는 7,890 포인트에서 출발하여 6월 초 1만1,612 포인트까지 상승하였으나, 이후 급락세를 보여 9,000 포인트대로 하락하였다.

1/4분기에는 1만270 포인트에서 출발하였으나, 1월말 5,615 포인트까지 하락한 이후 상승세로 전환하여, 5월 16일 1만1,459 포인트로 사상 최고치를 기록한 이후 5월20일 1만1,793 포인트까지 상승하였으나, 1개월 후인 6월17일 지수는 9,413 포인트로 2,380 포인트 가까이 하락하였다.

건화물선 시황이 단기적으로 롤리코스트형을 보이는 것은 펀터멘탈이라 할 수 있는 장기수급은 안

정적인데 비해, 단기적으로는 FFA 투기자금 유입과 함께 주요 거래화물인 철광석, 석탄 등에 대하여 수요와 공급이 모두 과점적 시장 형태로, 공급자와 수요자의 행동에 따라 운송수요가 급격히 변동하고 있기 때문인 것으로 분석된다.

▶ 케이프사이즈형이 시황강세 주도

금년 상반기중 건화물선 시황은 케이프사이즈형이 주도한 것으로 분석되고 있다. 특히, 금년 2/4분기 건화물선의 시황은 대형선박인 케이프사이즈 선형이 주도했는데, BCI (Baltic Capsize Index)는 1월말 7,189 포인트까지 하락하였으나, 6월초 1만 9,687 포인트로 무려 2.7배 상승하였다. 동기간 동안 파나막스 선형은 1.7배, 핸디막스 선형은 1.5배 정도 상승하였다.

또한, BCI가 6월5일 1만9,687 포인트를 기록한 이후 보름 만에 1만3,858 포인트로 급락하기도 하는 등 건화물선 시황변화를 주도한 것으로 분석되고 있다. 케이프사이즈선형이 건화물선 시황을 좌우하는 것은 중국 철강산업의 성장에 따라 철광석, 석탄 등에 대한 운송수요가 증가하고 있기 때문이다.

▶ 불가항력으로 인한 시황하락

금년 1/4분기에는 호주의 홍수사태, 중국의 폭설, 브라질의 Sepetiba 항만사고로 인한 폐쇄, 남아프리카공화국의 전력난 등에 따라 선적 불능사태가 야기되어 전반적으로 화물량 거래가 감소되면서 하락세를 보였다.

2/4분기 들어와서는 이러한 불가항력에 의한 선적 지연이 해소됨과 동시에 대기물량의 운송수요 등에 힘입어 운임상승을 견인하였다. 특히, 올해 1월 중순까지 선적불능이었던 브라질의 Itaguai항에서 철광석 선적이 재개됨에 따라 운송수요가 증가하였다.

▶ 중국 철광석 수요변화가 시황좌우

중국의 철강산업은 1995년 세계 생산량의 12.5%

에 불과하였으나 2007년 세계 생산량의 36.7%를 생산하고 있다. 이러한 중국 철강산업의 성장으로 인해 원자재인 철광석과 석탄에 대한 운반수요가 증가하였다.

중국은 금년 상반기 전년대비 22.5% 증가한 2억 3,000만톤의 철광석을 수입하여 건화물선의 운임을 견인하였다. 하지만, 중국의 철광석 수입량은 금년 4월 4,285만톤에서 5월 3,891만톤, 6월 3,779만톤 등으로 기록하는 등 수입량이 점차 줄고 있다.

이에 따라 6월초까지 상승세를 보이던 건화물선 시황이 6월에는 중국의 철광석 수입 감소에 따라 하락세로 전환하였다.

한편, 금년 1/4분기에는 미국의 서브프라임 모기지론 부실사태로 인한 신용경색과 실물시장의 위축 우려로 건화물선 시장 거래를 전반적으로 위축시켰다. 이로 인해 촉발된 신용경색 및 경기침체 우려로 심리적인 위축이 단기적으로 시황을 하락시켰으며, FFA 시장에서도 투기자금이 빠져나가면서 약세를 면치 못하였다.

그러나 지난 2월 이후 건화물선 시황이 개선되면서 전체적으로 심리적인 요인이 개선됨에 따라 현물시장과 FFA 시장에서 동시 상승하면서 운임상승의 기폭제 역할을 하고 있다.

▶ 철광석 가격협상관련 톤-마일 증가

브라질-극동(한중일) 국가간의 철광석 도입가격 65% 인상 타결 이후 브라질발 철광석 화물이 증가하였다. 반면에 호주의 경우 지난 6월까지 철광석 가격협상이 지연되면서 중국의 철광석 거래업자들이 시세차익을 노리면서 사재기 차원에서 물량을 확보하고자 하였으며, 이에 따른 브라질로의 수입선 전환으로 톤-마일이 상대적으로 증가하였고, 그 결과 운임이 상승하였다.

일각에서는 호주의 BHP, Rio Tinto 등 메이저 철광석 업체들이 중국과의 가격협상을 유리하게 이



끌기 위해서 전략적인 시황상승을 이끌었다는 설도 제기하고 있다. 이는 극동-브라질의 건화물선 운임이 상승하는 경우, 호주 철광석의 가격상승에 유리하기 때문이다.

▶ 신조선의 인도지연

신조선의 인도지연도 벌크시황 상승세에 주요한 역할을 하였다. 이는 2008년도 하반기 이후 신조선 인도가 꾸준히 증가될 것으로 예상되었으나, 철광석 가격이 인상되면서 철강재 인상이 불가피해졌다.

이에 따라 후판 가격 상승 등으로 신조선 인도가 지연될 수 있다는 분석이 제기되었으며, 또한 중국을 중심으로 한 신흥조선소의 기술 및 유동성 문제 등으로 인하여 신조선 인도가 지연되었다.

이와 함께 중국 후동 조선소 크레인 붕괴사고로 선박인도가 지연되었는데, 후동조선소의 수주잔량 96척 중 벌크선이 37척인 것으로 알려졌다.

2008년 1/4분기에 계획된 신조선박 120척 중 65척(54.17%)만 인도된 것으로 알려졌는데, 이러한 신조선 인도지연이 시황상승 요인으로 작용하였다.

▶ 중국 항만내 철광석 재고량 급증

중국 정부는 자국 항만내의 적정 재고량을 초과한 철광석이 효율적인 항만운영을 저해하는 주요인

으로 보고, 초과재고량을 해소할 것을 각 항만에 지시하였다. 이에 따라 건화물선의 운임이 하락하기 시작하였다.

중국의 국가발전개혁위원회는 철광석 재고량을 해소하기 위한 조치로서 각 항만에 대하여 재고량, 화주명단, 화물도착 시간 등의 정보를 6월20일까지 중앙정부에게 보고할 것을 지시하였으며, 항만당국은 철광석의 초과 재고에 대한 비용을 부과하는 것과 동시에 화주들에게 철광석 재고를 가능한 빨리 소진해 줄 것을 요구하였다.

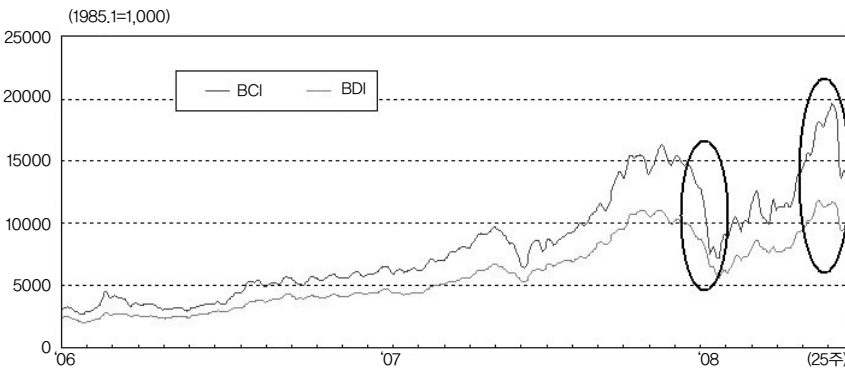
중국의 이같은 조치에 따라 당분간 철광석 화물의 운송수요가 감소될 것이라는 전망으로 인해 건화물선 케이프사이즈의 운임이 30% 폭락하는 등 파급효과가 크게 나타났다.

중국 정부의 이같은 조치는 5월부터 예견된 것으로, 5월초 중국 항만내 철광석 재고량은 약 8,000만톤으로 적정재고량의 2배 정도로 늘었다.

이에 중국의 국가발전개혁위원회가 야적료 인상을 발표하면서 철광석 재고량은 5월말 기준으로 약 6,400만톤으로 감소되었는데, 중국 당국자는 철광석의 수입이 계속 감소하고 있어 곧 적정재고 수준인 4,000만~5,000만톤으로 줄어들 것으로 전망하고 있다.

일각에서는 중국의 이 같은 조치가 철광석 가격협상에 대한 유리한 위치를 차지하기 위한 것이라는 분석이 나오고 있다. 철광석에 대한 수요가 풍부하여 협상력을 광산주가 가지고 있기 때문에 중국정부가 열세를 만회하기 위한 전략의 일환

[BDI 건화물선 종합운임지수 변화추이]



(자료) Baltic Exchange를 근거로 KMI 작성

으로 철광석 재고량 감소를 주문하였다는 것이다.

▶ 아르헨티나 곡물수송 수요 감소

전통적으로 2/4분기에는 남미 곡물시즌의 영향으로 운임이 상승하는 시기이나, 남미의 대표적인 곡물 수출국가인 아르헨티나의 농부 파업으로 곡물 운반 수요가 전체적으로 감소하였다.

아르헨티나의 중도좌익정부가 곡물수출세를 인상하겠다는 방침에 따라 아르헨티나의 농부들은 3개월에 걸친 파업을 하였다. 아르헨티나 농부파업은 곡물 운송수요 감소를 불러와 파나마스와 헨디막스의 운임과 용선료 하락을 불러왔는데, 6월 이후 운임하락 요인으로 작용하였다.

▶ 파나마스 화물량 증가로 상승세

캐나다-일본간 7만DWT급 파나마스 운임은 1/4분기 톤당 37.61달러에서 2/4분기 톤당 43.94달러로 상승하였다. 용선기간 1년의 파나마스사이즈급 건화물선 용선료도 1/4분기 5만5,923달러에서 2/4분기에는 6만3,614달러로 상승하였다.

2/4분기 파나마스사이즈 시황이 지난 1/4분기에 비해 높게 형성되었던 것은 △기본적으로 케이프 시장의 운임 하락 요인과 크게 다르지는 않으나, 케이프시장의 지속적인 강세에 따른 동반상승이 이루어졌고 △중국-호주 철광석 회사간의 가격협상 지연으로 브라질에서의 선적이 증가하여 톤-마일이 증대하였고, 아울러 BHP, Rio Tinto 등 철광석 수출업자가 가격협상을 유리하게 이끌기 위하여 운임 상승을 유도하였고 △기후변화로 인한 곡물생산량 감소로 인한 이집트와 중국향 곡물 운반수요가 증대하였기 때문으로 분석된다.

이와함께 △호주의 허리케인 영향으로 미동부 석탄의 구매처가 변경하여 톤-마일이 증대한데다 △심리적인 요인개선으로 FFA 시장에서의 강세가 요인으로 분석되고 있다.

반면에 6월 이후 중국의 철광석 재고 소진, 아르헨티나 농부 파업, 미국의 홍수피해 등이 파나마스 운임이 하락세로 전환되었다.

▶ 헨디시장, 대서양항로 강세로 상승

2008년 2/4분기 헨디막스사이즈 용선료는 지난 1/4분기에 비해 전반적으로 상승하였다. 용선기간 1년의 헨디막스사이즈급 건화물선의 1일 정기용선료는 1/4분기 4만7,000달러에서 2/4분기 5만909달러로 상승하였다.

금년도 2/4분기 헨디시황은 태평양항로의 약세에도 불구하고 대서양항로의 초강세로 운임과 용선료가 지난 1/4분기에 비해 상승세를 보였다. 이는 △중대형선 시장의 영향이 가장 큰 것으로 파악되며 △브라질의 철광석 수출, 남미의 곡물 수출로 인한 대서양에서의 강세가 지속되었고 △미국의 경기 침체로 인한 극동발 철강, 시멘트 수입 감소로 인한 태평양항로에서의 운임은 약세를 보였으나 이와 반대로 대서양항로에서의 선복량 감소로 운임이 상승되었기 때문으로 분석된다.

아울러 곡물, 석탄 등 각종 원자재 가격 상승으로 인한 선복수요 급증과 주요 항구의 체선심화로 인한 톤-마일 증대가 상승세 요인으로 작용하였다.

한편, 헨디막스 역시 6월 이후 하락세로 전환되었는데, 이는 아르헨티나 농부의 파업과 더불어 미국에서의 홍수로 인한 선적불능 등이 가격하락 요인으로 작용하고 있는 것으로 보인다.

2) 건화물선 시장전망

▶ 케이프사이즈 운임 단기 급등락 예상

금년 3/4분기 브라질-극동(일본) 16만5,000 DWT급 철광석 운반선 운임은 톤당 78.06달러로 2/4분기 87.95달러에 비해 11.2% 하락할 것으로 전망된다.



또한, 용선기간 1년인 15만DWT급 케이프사이즈 건화물선의 1일 정기용선료도 3/4분기에 평균 12만3,111달러로, 2/4분기 12만7,000달러에 비해 3.1% 하락할 것으로 예상된다.

이와 같이 3/4분기 케이프사이즈 시황이 조정세를 보일 것으로 예상되는 이유는 △중국의 철광석과 석탄의 수요가 꾸준할 것으로 보이지만 △평균적으로 물동량이 감소되는 여름비수기(Summer Lull) 시즌이며 △중국 올림픽 기간 동안 공해유발 산업의 가동중단이 예상되기 때문이다. 이와함께 △가격협상 마무리로 인위적인 가격상승을 기대하기 어렵고 △중국의 철광석 재고 소진 정책이 계속될 것으로 예상되기 때문이다.

한편, 2008년 중 케이프사이즈 시황은 2007년 대비하여 보합세 또는 강세를 보일 것으로 전망된다. 이는 △중국의 철광석 및 석탄에 대한 꾸준한 수요 △호주의 체선으로 톤-마일 상승 기대 △중국 올림픽 종료 후 제철소 조업 정상화 △겨울철 난방용 석탄 수요 증대로 교역량 증가 예상 △중국의 신조선 인도 지연에 따른 선박량 부족이 예상되기 때문이다.

이에 따라 4분기에 상승세로 전환될 것으로 예상되며, 다만 단기적인 수급요인에 따라 큰 폭의 등락이 있을 것으로 예측된다.

▶ 파나마사이즈 운임 보합세 예상

금년 3/4분기 캐나다-극동(일본) 7만DWT급 운반선 운임은 톤당 평균 43.08달러로, 2/4분기 43.94달러에 비해 1.96% 하락할 것으로 예상된다. 또한 용선기간이 1년인 파나마사이즈 건화물선의 3/4분기 1일 정기용선료도 평균 6만3,338달러로, 2/4분기 6만3,614달러에 비해 0.43% 하락할 것으로 예상되어 대체적으로 보합세를 보일 것으로 예상된다.

이와 같이 3/4분기 파나마사이즈 시황이 보합

세를 보일 것으로 예측한 이유는 강세와 약세 요인이 공존하기 때문이다.

강세요인으로는 △고유가로 인해 상대적으로 석탄수요의 지속적인 증대 △아르헨티나 농부파업으로 인한 곡물수출 지연화물 대기 △신조선 인도 지연 등을 꼽을 수 있다.

반면에 약세요인으로는 케이프사이즈 선형과 마찬가지로 △철광석에 대한 수요가 감소할 것으로 예상되며 △중국이 베이징 올림픽 개최기간 동안 공해유발 공장의 가동을 중지시킬 것으로 예상되며 △미국경제의 더딘 회복으로 태평양항로의 운송수요가 감소될 것으로 예상되기 때문이다.

한편, 3/4분기 파나마사이즈 시황은 2/4분기에 비해 보합 또는 약세를 보일 것으로 예상되지만 4/4분기에는 다소 강세를 보여 2007년과 비교할 때는 강보합세를 보일 것으로 전망된다.

이는 케이프사이즈 선형과 비슷한 요인으로서 △올림픽 폐막 이후 중국의 철광석 및 석탄수요가 회복될 것으로 예상되며 △항만의 체선 등으로 실질 선박량이 감소될 것으로 전망되는데다 △겨울철대비 석탄 수송량이 증대될 것으로 예상되기 때문이다.

▶ 핸디막스사이즈 강세 전망

금년 3/4분기 용선기간이 1년인 핸디막스사이즈 건화물선의 1일 정기용선료는 평균 5만3,875달러로 2/4분기 5만909달러에 비해 약 5.8%가 상승할 것으로 전망된다.

3/4분기 핸디막스사이즈 용선료가 이전 분기에 비해 상승할 것으로 보는 이유는 △1~2개월의 단기하락에도 불구하고 장기 용선료는 강세가 보일 것으로 예상되며 △8월 이후 북중미 곡물 수송수요가 증대되고 △중국 쓰촨성 지진 복구를 위한 운송수요가 확대됨은 물론 △신조선 인도지연으로 수급이 타이트할 것으로 기대되기 때문이다.

그러나, 미국의 경기부진으로 태평양항로는 여전히 약세를 보일 것으로 예상되며 대형선박의 운임이나 용선료 체결상황 등이 시장의 불안요소로 작용할 수 있을 것으로 분석되고 있다.

한편, 연중 핸디막스사이즈 용선료는 3/4분기 상승 후 하향안정화 될 전망이다, 2008년 스타트포인트가 전년보다 높기 때문에 2008년 연평균 용선료는 전년 대비 강세를 보일 것으로 전망된다.

이는 △핸디사이즈 선형의 경우 대형선의 시황 추세와 연동되어 있고 △타선형대비 신규인도되는 선박이 많지만 케이프사이즈나 파나마스의 선복수 급불균형이 지속적이며 △중국의 꾸준한 수요 및 북남미의 곡물수출이 활기를 띠 것으로 예상되기 때문이다.

▶ 건화물선 주요지수 전망

금년 3/4분기 중 BDI지수는 2/4분기 대비 16.2% 하락할 것으로 전망된다. 건화물선 주요 선형별 운임에 기초한 BDI 종합운임지수는 금년 3/4분기에 8,233 포인트 전후로, 이전 분기 9,825 포인트에 비해 16.2% 하락할 것으로 예상된다.

건화물선의 주요 선형별 지수인 BCI, BPI 및 BSI 등도 다소 하락할 것으로 예상되는데, 특히 BCI는 전분기 대비 19.8% 하락하여 가장 큰 폭의 하락이 있을 것으로 보이며, BPI는 12.8%, BSI는 10.9% 하락할 것으로 전망도니다.

2008년 전체시황은 4/4분기에 다시 회복세를 보여 2007년도와 마찬가지로 강한 펀더멘탈을 바탕으로 전반적으로 낙관적인 시황을 유지할 것으로 전망된다. 다만, 중국의 경제성장, 원자재 값 폭등으로 인한 세계경제 불안정 등 시장을 위협하는 요소들도 상존하고 있어 단기적으로는 등락이 있을 수 있을 것으로 예견된다.

III. 유조선 해운시장 동향 및 전망

1) 유조선 해운시장 동향

▶ 1/4분기 VLCC 시황 진정국면 유지

2008년 들어 세계 유조선 해운시황은 단기간에 하락하는 진정국면을 나타냈으며, 특히 아시아 주요국 용선주들의 이중선체 선박에 대한 선호도가 상승하여 단일선체 유조선 운임이 큰 폭으로 하락했다.

금년 1월 초까지 WS 250 포인트 대를 유지하던 중동-한국향 이중선체 VLCC 운임은 중반 이후 WS 90~100 포인트까지 하락했으며, WS 200 포인트 대를 유지하던 단일선체 운임의 경우에도 중순 이후 WS 70 포인트 대까지 하락했다.

2월 들어 VLCC 운임은 이중선체 WS 70~80 포인트 및 단일선체 WS 40 포인트까지 하락했으나, 구정 연휴를 기해 중순에는 소폭 반등하여 이중선체는 WS 110~120 포인트 및 단일선체 WS 80~90 포인트의 범위를 유지했으며, 2월말 VLCC 운임은 중동-인도향 이중선체가 WS 138 포인트 및 중동-태국향은 WS 98~100 포인트 수준에서 유지되었다.

3월 들어서도 유조선 시황은 진정국면이 지속된 가운데, 중동-극동향 VLCC 운임은 평균 WS 106 포인트로 전년동기 대비 29% 상승한 수준을 유지했다.

따라서 1/4분기 VLCC 시황은, 극동지역 구정 연휴 및 서구지역 부활절 연휴를 기하여 발생한 일시적인 등락을 제외하고는 큰 변화가 없는 상황이 이어졌다.

중동-극동향 VLCC 운임은 2008년 들어 3월 말까지 WS 90~130 포인트 대에서 등락했으며, 이중선체 및 단일선체 운임의 격차는 30~40 포인트가 유지되었다.

▶ 석유제품운반선시황 약세 지속



2008년 들어 석유제품운반선 시황도 약세가 지속되었으며, 싱가포르-일본항 3~4만톤(DWT)급 MR형 선박운임이 2월 중순에는 WS 185 포인트까지 하락했다. 이같은 하락세는 미국 및 유럽 등 주요국의 석유재고 회복, 석유제품 가격차이 축소 등으로 대서양항로에서 석유제품 물동량 및 수송수요 증가세가 둔화되었으며, 일본 및 한국 조선소를 중심으로 신조선 인도가 본격적으로 증가하면서 선박 과잉에 대한 우려가 가시화되었기 때문이다.

특히, 중동-극동항 항로의 대형 석유제품운반선 운임도 약세가 이어졌으며, 연초에는 WS 240 포인트를 유지했던 중동-중국항 항로의 LR1형 선박 운임이 2월 말에는 WS 178 포인트, LR2형 선박은 WS 153 포인트 수준까지 하락했다.

▶ 'Hebei Spirit' 호 사고도 시황에 영향

전통적인 비수기에 해당하는 1/4분기에는 유조선 해운시황이 큰 폭으로 하락하는 것이 일반적이거나, 진정국면을 보인 금년 1/4분기 중동-극동항 VLCC 운임은 평균 WS 124.2 포인트로 예년에 비해 20% 이상 높은 수준을 유지했다.

중동-극동항 VLCC 운임의 1월, 2월 및 3월 평균치는 각각 WS 132.0, 120.0 및 116.7 포인트를 기록했다.

전문가 패널들은, 'Hebei Spirit' 호 원유유출 사고에 따른 이중선체 선호도 상승과 단일선체 VLCC를 중심으로 한 FPSO/VLOC 개조확대 등을 원인으로 보았다. 이를 통해 유조선 선박수급이 어느 정도 균형을 유지할 수 있었으며, 특히 이중선체 선주들의 자신감 회복과 주요 강성 선주들의 시장 지배력 확대도 이를 상당부분 뒷받침한 것으로 분석했다.

VLCC 운임이 이와 같이 비교적 높은 수준을 유지할 수 있었던 것에는 또한 이어지는 고유가 추세와 이에 따른 다양한 요소도 작용한 것으로 분석되

었다.

▶ 2/4분기 들어 급상승 국면 전환

2008년 들어 전반적으로 진정국면을 나타냈던 유조선시황은 4월 첫째 주에 WS 77.5 포인트에 불과했던 중동-극동항 VLCC 운임이 셋째 주에는 WS 140 포인트에 이르고 마지막 주에는 WS 200 포인트를 돌파하는 등 급상승 국면으로 전환되었다.

4월 첫째 주 항로별 이중선체 VLCC의 운임은, 중동-일본항 WS 87.5 포인트 및 중동-한국항 WS 75.0 포인트에 불과했다. 4월 중반 이후 중동수역에서 VLCC 성약실적이 증가하여 중동-극동항 VLCC 운임은 4월 셋째 주에 이중선체 평균 WS 125 및 단일선체 110 포인트 수준을 회복했다.

상승세는 이후에도 이어져서 특히 중동-극동항 VLCC 운임은 넷째 주 평균 WS 180 포인트 및 마지막 주에는 WS 200 포인트를 돌파하는 급등세가 이어졌다.

5월 이후 유조선 시황은 중동-극동항 VLCC 운임이 WS 180~220 포인트의 범위에서 등락했으며, 2분기로서는 유례가 드문 높은 수준을 유지했다. 6월 25일까지 금년 2분기 중동-극동항 VLCC 운임의 평균치는 WS 175.6 포인트이며, 이는 2001년~2007년까지 2분기 평균치 WS 76.0 포인트에 비해 131%가 높은 것이다.

▶ 세계 석유소비 및 수요증가세 둔화

지속되는 고유가로 세계 석유소비 및 수요 증가세가 점차 둔화되고 있는 가운데, 특히 국제 원유가격이 배럴당 120달러를 넘어서면서 실질적인 효과가 가시적으로 나타나는 것으로 분석되었다. 선진국을 중심으로 원유가격 상승분이 석유제품 가격에 본격적으로 반영되고 있으며, 미국 및 유럽 등 선진국의 석유소비 증가세가 실질적으로 둔화되고 있다.

미국의 경우 휘발유 수요의 최근 4주 이동평균이 전년 동기 대비 3.6% 감소한 것으로 나타났다. 이는 미국의 휘발유 수요가 19주 연속 전년 대비 감소하고 있음을 나타내는 것이며, 미국 소비자들은 카풀(car pool), 재택근무, 대중교통 이용 등을 통해 휘발유 소비를 줄이고 있는 것으로 알려졌다.

그러나 이와 같은 현상은 석유제품 소매가격이 상대적으로 낮게 유지되고 있는 중국, 인도 등 고성장 개발도상국에서 반감되어 세계 석유 소비 및 수요의 실질적인 감소로 이어지지는 못할 것으로 예상되고 있다.

특히 중국의 경우에 최근 모든 석유제품 가격을 일시적으로 16~18% 인상했음에도 불구하고 국내 수요는 크게 영향을 받지 않을 것으로 예상되며, 석유제품의 중국 국내가격이 국제가격에 비하여 여전히 크게 낮은 수준이어서 석유제품에 대한 수요 증가세가 둔화되지 않을 것으로 전망되었다.

OPEC은 세계 석유수요가 2006년 및 2007년에 일일 8,433만배럴 및 8,559만배럴에 이른 것으로 추정했으며, 2008년에는 일일 8,694만배럴로 전년 대비 약 1.6% 증가하는 것으로 예측한 바 있다. 이같은 증가분의 4분의 3에 해당하는 일일 90~100만배럴은 중국, 중동, 인도 등 고성장 개도국 및 산유국에서 발생하고 있으며, OECD 국가는 증가세가 실질적으로 둔화되는 것으로 분석되었다.

2) 유조선 해운시장 전망

▶ 3/4분기 WS 150.0 포인트 전망

금년 3/4분기 중동-극동항 VLCC 운임은 전기 대비 12.2% 하락한 평균 WS 150.0 포인트 수준으로 전망되었다. 국내 유조선시황 전문가 설문조사 결과, 금년 3/4분기 유조선 운임은 1/4분기에 비하여 다소 하락하지만 예년의 3/4분기 평균치에 비해서는 매우 높은 수준을 유지할 것으로 예상되었다.

▶ 원유 해상물동량 대폭적인 증가 희박

금년 2/4분기에는 국제유가가 유례없는 고공행진을 계속하는 가운데, 유조선 시황도 유례가 드문 급상승 추세를 나타냈으며, 이는 해운시장에서의 정상적인 수급조절 기능보다는 심리적 요인과 외부 변수들이 주도하는 상황으로 변화시키고 있다.

해운수요에 있어서는 본원적인 선복수요의 증감보다는 투기자금의 유입이나 유가의 향방에 따른 소비패턴의 변화가 표면적인 수요의 규모를 결정하며, 선복량 공급에 있어서는 신조선 인도 및 노후선 해체 등을 포함한 통상적인 선복조절 기능보다는 벌크선 시황의 향방이나 투기자금의 유입에 의하여 노후선 해체가 지연되거나 다른 선종으로의 개조가 촉진되는 등 정상적인 해운시황의 변화에 부담으로 작용할 가능성이 크다.

특히, 지속되는 초고유가로 풍부한 외환보유고 및 수익성을 확보한 산유국들은 증산을 위한 적극적인 개발 투자는 지연시키고 있어 물동량 증가 가능성은 희박한 상황이다.

또한, 고유가에 따른 석유소비 억제 및 주요 산유국의 정정불안도 근본적으로 물동량 증가를 저해하는 요인이 되고 있다. 이에 따라 국제에너지기구(IEA)는 금년 세계 원유공급량 증가율을 기존의 3.1%에서 2.8%로 축소 조정했으며, 유조선 시황이 다소 진정될 수 있음을 시사했다.

▶ 이중선체 중심 선복증가 예상

금년 하반기에는 이중선체 선박을 중심으로 신조선 인도량이 증가하는 등 세계 유조선 선복량의 연간 증가율이 4.4%에 이르러 세계 석유 해상물동량 증가율을 상회할 것으로 보이는 등 어느 정도의 선복수급 안정이 예상된다.

그러나 벌크선 해운시장의 현재와 같은 초호황이 계속되면서 유조선의 FPSO/VLOC 개조가 활발히 진행될 경우에는 그 가능성이 상당부분 반감될 것



이며, 유조선 시황의 급격한 하락을 억제하는 방향으로 작용할 가능성이 큰 것으로 분석된다.

▶ 2008년 유조선시황 전망

2008년 VLCC 운임은 연평균 WS 151.6 포인트를 기록할 것으로 KMI는 전망했다. 국내 유조선 전문가패널 조사 결과, 2008년 중동-극동항 VLCC 운임은 평균 WS 151.6 포인트로 전망되어 1/4분기 조사에 비해 크게 높아졌다.

이는 지난해보다 62.1 포인트 및 1분기 조사 결과보다도 51.6 포인트나 높은 것이며, 특히 평균 WS 149.6 포인트로 사상 최고치를 기록한 2004년보다도 높은 수준이다.

이와 같이 예상을 벗어난 높은 시황이 유지되는 이유는, 2008년 들어 이중선체 신조선 인도가 다소 지연된 가운데, 단일선체 선박의 FPSO 또는 VLOC로의 개조가 확산되어 선박수급이 악화되었으며, 특히 아시아 화주 및 용선주들이 이중선체 유조선에 대한 선호도가 크게 상승하면서 이들 선박에 대한 수요가 집중되면서 이를 가속화시킨 것으로 분석되고 있다.

▶ 고유가와 벌크선시황 상승 주요변수

금년도 유조선시황은 단순한 선박수급 상황으로 분석하기 어려운 상황이며, 유가의 향방에 따라 석유 소비 및 선박 수요가 결정되고 벌크선 시황의 향방에 따라 선박량의 공급 규모가 영향을 받는 것으로 분석되고 있다.

지속되는 고유가로 선진국 석유소비가 억제되면서 선박수요를 상당부분 감축시키는 효과가 나타나고 있으나, 베이징올림픽을 앞둔 중국 및 인도 등 개도국의 석유소비가 계속 팽창함으로서 그 효과를 반감시키고 있다.

또한 벌크선 시황이 현재와 같은 높은 호황을 계속 이어갈 경우 단일선체 유조선을 중심으로 한

FPSO/VLOC 개조는 계속 확대될 가능성이 크며, 이 경우 유조선 선박의 공급을 상당부분 제한할 것으로 예상된다.

이에 따라 2008년 유조선 해운시황이 급격한 하락 또는 진정국면으로 발전할 가능성은 크지 않으며, 특히 3분기에 다소 진정되더라도 석유소비가 증가하는 4분기에는 다시 상승국면으로 전환될 가능성이 큰 것으로 예상되고 있다.

▶ 2010년 이후 시황 불안정에 대비

최근 VLCC 시황은 조정국면에 있는 것으로 판단되지만, 2010년 이후에는 선박공급이 지속적으로 증가하면서 유조선 운임과 용선료가 본격적으로 하락하는 상황으로 발전할 가능성이 큰 것으로 분석되고 있다.

전 세계적으로 반복되는 유류오염사고로 단일선체 선박을 조기에 퇴출시키는 움직임이 확산되고 있는 가운데, 2010년까지는 현재와 유사한 시황이 이어질 것으로 예상된다. 2007년 말 이후 단일선체 노후 유조선의 퇴출이 가속화된 가운데, 특히 이들 선박의 FPSO/VLOC로의 개조가 확산되면서 선박 부족 현상이 표면화되었으며, 이러한 추세는 단일선체 선박의 퇴출이 거의 마무리되는 2010년까지 이어질 전망이다.

2010년까지 퇴출 대상 단일선체 VLCC는 약 160척이며, 신조 인도될 이중선체 선박은 약 150척으로 소폭의 선박감소 요인이 존재한다. 그러나, 이후에는 단일선체 유조선의 퇴출 및 개조가 급격히 감소하는 가운데, 그 동안 발주되었던 이중선체 신조선의 인도가 계속되면서 선박감소 요인보다는 증가요인이 확대될 것으로 예상된다.

따라서 해운업계는 선박투자 시기나 용선주기를 조정하는 등 예상되는 해운 조정기에 적극 대비해야 할 것이며, 중장기적으로 2010년 이후 예상되는 해운시황 불안정에도 대비하는 자세가 필요하다.