

2008

KMI 세계해운전망

World Shipping Outlook

2007. 12.

□ 집필진

양 창 호 선임연구위원(총괄)

최 중 희 부연구위원(국내외경제전망, 해운환경변화, 유조선)

황 진 회 부연구위원(정기선-원양항로)

김 태 일 책임연구위원(해운환경변화, 건화물선)

김 민 수 연구원(해운환경변화, 정기선-근해항로)

목 차

〈 요 약 〉	i
제1장 국내외 경제 전망	1
1. 세계경제 전망	1
2. 주요국 경제 전망	2
3. 세계 교역 전망	6
4. 국내 경제 동향 및 전망	7
제2장 주요 해운환경 변화	11
1. 건화물선 해운수요 증가로 호주 항만의 체선 심각	11
2. 유가 급등에 따른 유조선 수요의 위축	14
3. 선사들 초대형 컨테이너선 확보 경쟁 본격화	17
4. 물류보안, 다층적 협력이 강화될 듯	20
5. 중국, 5대 국영선사 통합 적극 추진	23
제3장 정기선 해운 전망	27
1. 2007년 컨테이너 시장 주요 지표 동향	27
2. 2008년 정기선 해운시황 전망	36
3. 주요 항로 동향 및 전망	42

제4장 건화물선 해운 전망	61
1. 2007년 건화물선 운임동향	61
2. 2007년 건화물 해운경기의 변동요인	63
3. 2008년 건화물 해상물동량 전망	71
4. 건화물선 선박량	79
5. 건화물선 수급 및 운임 전망	87
6. 선사 및 주요기관의 전망	90
 제5장 유조선 해운 전망	 93
1. 2007년 유조선 운임 동향	93
2. 2007년 시황변화의 주요 요인	96
3. 석유 해상물동량 전망	99
4. 유조선 선박량 전망	101
5. 2008년 유조선 시황 전망	106
6. 유조선 시장의 주요 변화	108

표목차

〈표 I-1〉	주요기관의 세계경제 성장률 전망(%)	1
〈표 I-2〉	세계교역 증가율 전망	6
〈표 I-3〉	우리나라 수출입 실적(통관기준, 잠정)	8
〈표 I-4〉	주요 기관의 국내경제 전망(%)	9
〈표 II-1〉	호주 뉴캐슬 항만의 확장 계획	13
〈표 II-2〉	1만 TEU급 이상 메가 컨테이너선 운항 및 신조발주 현황(2007. 10)	18
〈표 III-1〉	세계 항만 및 해상 컨테이너 물동량 추이	27
〈표 III-2〉	세계 컨테이너선 선복규모	28
〈표 III-3〉	HR 컨테이너선 종합용선지수 추이(1997년 1월=1,000)	29
〈표 III-4〉	지역별 컨테이너처리량 추이 및 전망	38
〈표 III-5〉	2008년 세계 컨테이너선 선복량 전망	39
〈표 III-6〉	선형별 신조 컨테이너선 공급규모 전망	41
〈표 III-7〉	태평양 항로 컨테이너물동량 추이 및 전망	42
〈표 III-8〉	주요 기관의 아시아/북미항로 컨테이너물동량 증가율 전망	43
〈표 III-9〉	태평양 항로 연간 수송능력 추이 및 전망	43
〈표 III-10〉	태평양 항로 수급 추이 및 전망	44
〈표 III-11〉	2008년 태평양 항로 시황변동 요인	46
〈표 III-12〉	유럽항로 컨테이너물동량 추이 및 전망	47
〈표 III-13〉	주요 기관의 유럽항로 컨테이너물동량 증가율 전망	48
〈표 III-14〉	유럽 항로 연간 수송능력 추이 및 전망	48
〈표 III-15〉	아시아/유럽항로 수급 추이 및 전망	49
〈표 III-16〉	2008년 유럽 항로 시황변동 요인	51
〈표 III-17〉	2008년 한/중 항로 시황 분석	53
〈표 III-18〉	2008 한/일 항로 시황 분석	55
〈표 III-19〉	2008년 동남아 항로 시황 분석	57

〈표 III-20〉 2008 한/러 항로 현황 분석	59
〈표 IV-1〉 세계 조강생산량 추이	63
〈표 IV-2〉 철광석 해상물동량 추이	65
〈표 IV-3〉 전 세계 곡물생산 및 교역량	69
〈표 IV-4〉 세계 건화물 해상물동량 추이 및 전망	71
〈표 IV-5〉 세계 5대 건화물 해상물동량 추이 및 전망	72
〈표 IV-6〉 주요국의 철광석 수입 해상물동량 추이 및 전망	73
〈표 IV-7〉 전 세계 강재 소비 추이 및 전망	74
〈표 IV-8〉 주요국의 연료탄(Thermal Coal) 수입 해상물동량 추이 및 전망	76
〈표 IV-9〉 주요국의 연료탄(Thermal Coal) 수출 해상물동량 추이 및 전망	76
〈표 IV-10〉 주요국의 원료탄(Coking Coal) 수입 해상물동량 추이 및 전망	78
〈표 IV-11〉 주요국의 원료탄(Coking Coal) 수출 해상물동량 추이 및 전망	78
〈표 IV-12〉 전 세계 곡물 해상물동량 추이 및 전망	79
〈표 IV-13〉 건화물선의 수주잔량·신조발주량·완공인도량 추이 및 전망	82
〈표 IV-14〉 건화물선 중고선가의 신조선가 대비 비율	85
〈표 IV-15〉 선형별 해체량 추이 및 전망	86
〈표 IV-16〉 건화물선부문 수급 추이 및 전망	88
〈표 IV-17〉 2008~2009 선형별 건화물선 운임지수 전망	91
〈표 IV-18〉 주요 기관의 내년도 건화물선 시장전망	91
〈표 V-1〉 세계 석유 해상물동량 추이	100
〈표 V-2〉 유조선 신조 인도량 추이 및 전망	102
〈표 V-3〉 유조선 해체량 추이 및 전망	103
〈표 V-4〉 유조선 신조 발주량 현황	104
〈표 V-5〉 선형별 유조선 선박량 추이 및 전망	105
〈표 V-6〉 이중선체 유조선 비중 추이 및 전망	106
〈표 V-7〉 세계 석유수요 추이 및 전망	107
〈표 V-8〉 유조선 평균운임 추이 및 전망	108

그림목차

〈그림 II-1〉	최근 1년간 국제유가 동향('06. 12.~'07. 11.)	14
〈그림 II-2〉	물류보안 국제협력 동향	21
〈그림 III-1〉	세계 컨테이너선 선복규모 및 증가율 추이	28
〈그림 III-2〉	컨테이너선 종합용선지수(HR 종합용선지수) 추이	30
〈그림 III-3〉	태평양 항로 운임 추이	31
〈그림 III-4〉	유럽 항로 운임 추이	32
〈그림 III-5〉	한/중 항로 운임 추이	33
〈그림 III-6〉	한/일 항로 운임 추이	34
〈그림 III-7〉	동남아 항로 운임 추이	34
〈그림 III-8〉	한/러 항로 운임 추이	35
〈그림 III-9〉	세계항만의 컨테이너처리량 추이 및 전망	37
〈그림 III-10〉	세계 컨테이너물동량 추이 및 전망	39
〈그림 III-11〉	세계 컨테이너선 선복 장기 전망	40
〈그림 III-12〉	2008년 인도 예정 컨테이너선의 선형별 비중	41
〈그림 III-13〉	태평양 항로 운임추이 및 전망	45
〈그림 III-14〉	유럽 항로 운임추이 및 전망	50
〈그림 III-15〉	한/중 항로 운임추이 및 전망	53
〈그림 III-16〉	한/일 항로 운임추이 및 전망	56
〈그림 III-17〉	동남아 항로 운임추이 및 전망	58
〈그림 III-18〉	한/러 항로 운임추이 및 전망	60
〈그림 IV-1〉	건화물선 운임지수 추이	61
〈그림 IV-2〉	건화물선 선형별 운임지수 추이	62
〈그림 IV-3〉	BSI(Baltic Supra Index) 운임지수 추이	62
〈그림 IV-4〉	전 세계 석탄 해상물동량 추이	66
〈그림 IV-5〉	주요국 연료탄 수입 해상물동량 추이	66

〈그림 IV-6〉 주요국 연료탄 수출 해상물동량 추이	67
〈그림 IV-7〉 주요국 원료탄 수입 해상물동량 추이	68
〈그림 IV-8〉 주요국 원료탄 수출 해상물동량 추이	68
〈그림 IV-9〉 FFA 마켓의 거래량	70
〈그림 IV-10〉 석탄의 해상물동량 전망	75
〈그림 IV-11〉 세계 건화물 선대 구성(척수 기준)	80
〈그림 IV-12〉 세계 건화물 선대 구성(톤수 기준)	80
〈그림 IV-13〉 세계 건화물 선박량 추이 및 전망	81
〈그림 IV-14〉 선형별 신조 인도량 추이 및 전망	83
〈그림 IV-15〉 선형별 신조 발주량 추이	84
〈그림 IV-16〉 건화물선 신조선가 추이	85
〈그림 IV-17〉 BDI 종합운임지수 추이 및 전망	89
〈그림 V-1〉 중동/극동항 VLCC 운임 추이	95

〈 요약 〉

제1장 국내외 경제 전망

1. 세계경제 전망

□ 2007년 : 하반기 이후 성장세 소폭 둔화

- 2007년 세계경제는 5.2%의 비교적 높은 성장률이 예상됨
 - 중국 및 신흥 개도국의 견조한 성장세가 유지되고 있으나, 하반기에 미국의 유동성 불안과 지속된 고유가로 소비가 전반적으로 위축되면서 경기둔화의 조짐이 나타나고 있음

□ 2008년 : 성장률 4.8%로 둔화

- 2008년 세계경제 성장률은 미국에 이어 일본 및 유로지역 등 선진국과 주요 개도국의 부진으로 2007년에 비해 0.4% 포인트 하락한 4.8%로 전망됨
 - 전 세계로 확산되는 금리인상으로 과잉유동성이 조정되고 신용경색, 역자산 효과, 부동산경기 침체 등으로 성장이 둔화될 가능성이 큼

2. 주요국 경제 전망

1) 미국 : 1%대의 저성장 지속

- 미국 경제성장률이 2007년에 이어 2008년에도 1.9%에 머무는 저성장 기조가 이어질 전망이다
 - 부동산 경기 침체, 서브프라임 위기 등 신용경색으로 경제 위축은 해소되기 어려울 것이며, 선진국 전체 경제에도 영향을 미칠 것으로 예상

2) 유로경제권 : 경기 연착륙

- 유로경제권 경제성장률은 2007년 2.5%에서 2008년 2.1%로 낮아질 전망이다
- 영국 및 스페인의 부동산 과열과 덴마크 및 노르웨이의 가계부채 과잉 등이 유럽 경제를 어렵게 할 것이며, 생산 및 주택 부문 투자가 위축되어 성장을 둔화시키는 요인으로 작용할 것임

3) 일본 : 1%대로 성장 둔화

- 2006년에 2.2%를 기록한 일본의 경제성장률은 2007년 2.0% 및 2008년 1.7%로 예상되는 등 계속 둔화될 전망이다
- 2007년 2분기 이후 투자가 감소하고 국내소비가 팽창을 멈추면서 성장이 둔화되고 있으며, 국제 원유가격 상승과 엔화 강세도 일본 경제의 걸림돌로 작용하는 것으로 분석

4) 중국 : 성장세 다소 둔화

- 중국 경제성장률은 2007년에 11.5%를 기록하며, 2008년에는 10.0%로 둔화될 것으로 전망됨
- 대미 수출 증가세 둔화와 6~7%의 물가상승으로 어려움이 예상되지만, 국내 소비 및 투자 활성화로 어느 정도의 고성장은 유지될 것으로 예상

3. 세계 교역 전망

□ 2007년 : 선진국 교역 증가세 크게 둔화

- 세계 교역 증가율은 2006년 9.2%에서 2007년에 6.6%로 둔화될 것으로 예상됨
- 선진국을 중심으로 국제교역이 둔화되지만, 아시아 개도국과 신흥 경제권이 세계 교역을 주도하고 동북아의 수출은 증가하고 있는 것으로 분석

□ 2008년 : 교역량 증가율 6.7% 전망

- 2008년 세계 교역 증가율은 2007년과 큰 차이가 없는 6.7%로 예상되며, 개도국 교역이 전반적으로 다소 위축되는 가운데, 선진국의 구매력이 점차 회복하면서 어느 정도 버팀목 역할을 할 것으로 전망됨

4. 국내 경제 동향 및 전망

1) 2007년 동향

- 2007년 우리나라 경제성장률은 3분기 5.4%에 이어 4분기에도 5.1%로 높은 수준을 이어감에 따라 연간 4.8~4.9%를 유지할 것으로 예상되며, 제조업의 호조 및 서비스업의 견조한 성장이 지속되고 있는 것으로 분석됨
- 대외교역은 연간 수출 3,766억 달러 및 수입 3,464억 달러로 총 7,230억 달러에 이르고, 무역수지 흑자도 약 302억 달러에 도달할 것으로 예상됨

2) 2008년 전망

- 2008년 우리나라 경제는 소폭 상향 조정된 5.0%의 성장이 예상되며, 민간소비 및 설비투자에 이어 건설경기도 점차 회복할 것으로 전망되었음
 - 대외교역은 고유가 등 외생변수에 의해 수입 증가율이 수출 증가율을 상회할 것이며, 서비스수지 악화로 약 30억 달러의 경상수지 적자가 예상됨
 - 다양한 불확실성 요인이 존재하는 가운데, 미국경제의 불안이 세계경제 및 우리나라 경제를 악화시키는 요인으로 작용할 가능성이 큼

제2장 주요 해운환경 변화

1. 건화물선 해운수요 증가로 호주 항만의 체선 심각

- 2007년에는 어느 때보다도 호주 항만의 체선이 심각한 수준까지 도달했으며, 건화물선 해운경기도 급등세가 지속되었음
 - 특히, 항만 체선으로 인해 선박들이 묶이면서 시장 전체적으로 공급 감소의 요인으로 작용하고 있는 것임
- 호주항만에서 벌어지고 있는 체선현상은 호주 전체에서 상시적으로 150척 이상, NSW(New South Wales)주 뉴캐슬항만에도 금년 5월 6일 기준 68척이 대기하고 있었으며, 하역 대기 기간은 2~3주로 상승하였음
 - 이 항만에서는 금년 4월 18일 시점부터 1개월간 정박이 되지 않고 있는 선박도 있는 것으로 알려졌다
 - 이에 따라 2006년 하반기부터 건화물선 용선시황의 상승이 강해진 배경은 호주의 체선과 선박의 혼재 문제를 빼고는 언급하기 어렵게 되었음
- 이렇게 호주항만이 장기간 체선이 지속되고 있는 주요인으로는 기본적으로 중국을 중심으로 한 수요증가에 공급측이 상대적으로 뒷받침되지 못한다는 점을 지적할 수 있음
 - 이 밖에 실제적인 요인으로는 수송거리가 길어지면서 전력회사들은 수송선사에게 현물용선의 배선요청이 늘고 있다는 점임
 - 게다가 현물시장에서 선박을 조달하려 해도 체선이 증가할 수 밖에 없는 상황이어서 악순환이 지속되고 있는 상황임
 - 특히, 이렇게 호주로 선박들이 모이는 것은 석탄 수출국이었던 중국이 수입국으로 전환되면서 주요 극동지역 수입국인 한국, 일본, 대만 등이 수입처를 호주 등지로 옮길 수 밖에 없기 때문임
- 특히, 호주의 석탄항인 뉴캐슬항의 확장 사업 및 체선 완화 프로그램이 진행되고 있으나 체선 완화는 여의치 않을 전망이다

2. 유가 급등에 따른 유조선 수요의 위축

- 2007년 들어 상승세를 유지하던 국제유가는 8월 일시적으로 소폭 하락했으며, 9월 이후에는 다시 급등세를 보였음
 - 서부텍사스(WTI)산 원유의 선물가격이 11월 21일 배럴당 98.5 달러로 사상 최고치를 기록하는 등 국제유가는 배럴당 90 달러대를 유지
- 2007년 들어서도 달러화 약세가 이어지면서 글로벌 투기자금이 석유시장으로 유입되면서 국제유가 상승을 가속화시켰으며, 미국의 석유재고 감소도 중요한 요인으로 작용
 - 공급부족 상태가 지속되는 세계 원유시장 수급상황도 유가가 고공행진하는 근본적인 요인이며, 이라크 및 이란을 포함한 중동지역의 정세불안도 세계 원유시장의 불안과 고유가를 뒷받침하고 있음
- 2008년 1분기에 국제유가 안정이 예상되며, 이후에는 배럴당 75 달러를 크게 넘어서지 않는 수준에서 등락을 거듭할 것으로 전망
- 고유가가 지속됨에 따라 전 세계 석유소비가 상당 폭 위축되었으며, OPEC의 증산억제 정책과 함께 원유 해상물동량 증가세를 둔화시키는 중요한 요인
 - 세계 원유 소비 및 출하량 증가세가 둔화됨에 따라 유조선 수요가 위축되는 등 WS 55~60 포인트대의 저운임 상태가 장기화될 것으로 예상

3. 초대형 메가 컨테이너선 확보 경쟁 본격화

- 해운시장의 호황이 지속될 것이라는 낙관적 전망 하에 1만 TEU 이상 초대형 메가 컨테이너선의 발주가 줄을 잇고 있음
 - 올 해 10월 말까지 1만 TEU가 넘는 초대형 컨테이너선은 160척 이상 발주된 것으로 조사되었으며, 2007년 들어서는 발주 주체가 다양해졌음
 - 최근 대만의 글로벌 선사 에버그린이 그리스의 니키(Niki)그룹과 1만 TEU급 컨테이너선 10척의 용선계약을 체결했으며, 이는 8,000 TEU급 이상 선박은 용선하지 않는다는 자사의 방침을 철회한 것을 의미함

- 2010년 이후 메가 컨테이너선의 집중적인 투입으로 주요 항로 및 지역에서는 이들 선박의 운항이 보편화될 것이며, 항만의 유치경쟁과 선사의 서비스 확보 경쟁이 심화될 것으로 예상됨
 - 드루리(Drewry)의 최근 전망에 따르면, 향후 8,000 TEU급 이상 선박이 전체 선복에서 차지하는 비중이 2008년 27.7%, 2009년 35.3%, 2010년 57.3% 및 2011년 75.2% 등 크게 증가할 전망이다
- 허브항만을 지향하는 세계 주요 항만은 메가 컨테이너선 유치를 위한 경쟁에 몰입할 수 밖에 없으며, 운항선사 및 물류업체들은 메가 컨테이너선 서비스의 구축 및 확보에 적극적인 자세를 보일 것임
 - 우리나라 항만 및 물류업체도 이에 대비하여 조기에 메가 컨테이너선 확보 및 운항서비스의 유치를 위한 단계적인 마케팅을 추진해야 할 것이며, 이를 위한 충분한 시설확보에도 만전을 기해야 할 것임

4. 물류보안, 다층적 협력이 강화될 듯

- 물류보안에 대한 관심이 높아지면서 정부 및 민간차원에서 제도 확립을 위한 협력 분위기가 고조되고 있음
 - 9.11 테러 이후 등장한 물류보안 논의는 미국 주도의 물류보안 제도 형성을 위한 것이었으며, 최근에는 민-관 협력을 통한 제도의 공고화가 핵심임
- 물류보안 협력은 크게 정부-정부, 정부-민간 및 민간-민간분야에서 이루어짐
 - 국가간 물류보안 상호인증제도는 정부-민간-정부의 협력을 주요 내용으로 하며, 특히 싱가포르의 STP(Secure Trade Programme)계획은 국가간의 물류보안 상호인증을 목표로 하고 있음
- 우리나라는 관세청이 벨기에, 필리핀 등과 AEO 시범사업을 추진하고 있으며, APEC 무역재개 프로그램(Trade Recovery Programme)에는 정부 대표단을 파견하는 등 다층적 협력을 지속하고 있음
 - 그러나 국내외 물류보안 협력 체제를 효율적으로 구축하기 위해서는 절대적 협력이 필요하며, 자국의 이익을 확보해야 하는 경쟁요소도 존재함

- 또한 자국 물류보안기업의 경쟁력을 확보하고 국내외 협력도 도모하는 원-원 전략이 필요하며, 이를 위해서는 정부 부처간 협력을 토대로 국내 물류보안의 기준을 확립하고 이에 대한 인증제도 도입 등이 선행되어야 할 것임

5. 중국, 국영선사 통합 적극 추진

- 중국정부는 2006년 12월 이후 정부가 직접 관리하는 국유기업에 대한 통합 및 구조조정 작업을 본격적으로 추진하고 있음
 - 국무원의 국유자산 관리위원회(SASAC)는 2007년 12월 ‘국유자본 조정 및 국유기업 구조조정 추진에 관한 지침’을 발표하고, 경쟁력을 강화하기 위한 전략적 투자와 구조조정을 통한 체질 개선이 시급함을 강조했음
- 이에 따라 SASAC는 해운, 방위산업 등 7대 산업을 중점산업으로 지정하고, 경쟁력 있는 기업을 2010년까지 세계적인 대기업으로 육성할 방침임
 - 현재 SASAC에서 관리하는 국유 해운기업은 코스코, 차이나쉬핑, 창항그룹(CSC), 시노트렌스, 차이나머천스 5개 업체임
 - 우선 기업의 규모가 비슷하고 상호 보완성을 갖춘 시노트렌스와 창항그룹의 통합방안이 가장 유력하며, 이유는 시노트렌스의 해운자산이 상장되어 있지 않아 절차가 용이할 뿐만 아니라 시너지 효과가 클 것이기 때문임
- 최근 구조조정 작업이 본격화됨에 따라 이들 5대 국영선사는 주도권 확보를 위해 지속적으로 자본을 확충하고, 선대 증강에 주력하고 있음
 - 코스코 홀딩스는 A주 상장을 통해 46억 달러의 재원을 확보하여 모 그룹의 벌크선 사업부문을 인수할 계획이며, 차이나쉬핑도 12월 25억 달러 상당의 A주 발행을 통해 컨테이너선 신조발주, 기업인수 등을 추진할 계획임
- 중국의 이와 같은 국영선사 통합은 해운기업 규모를 키워 국제경쟁력을 확보하기 위한 장기전략으로 풀이되며, 동시에 추진되고 있는 해운산업 증강 등과 함께 세계 해운시장에 상당한 영향이 예상됨

제3장 정기선 해운 전망

1. 2007년 정기선 시장 주요 지표 동향

□ 세계 컨테이너 물동량

- 2007년 세계 항만의 컨테이너처리량은 4억 9,180만 TEU으로 전년 대비 11.7% 증가할 것으로 예상됨
 - 컨테이너 해상수송 물동량은 1억 4,290만 TEU으로 전년 대비 11.4% 증가할 것으로 예상됨

□ 세계 컨테이너선 선박규모

- 2007년 세계 컨테이너선 선박규모는 약 1,090만 TEU로 전년 대비 130~145만 TEU 정도 증가하며, 증가율은 15~16 %대인 것으로 나타났음

□ 컨테이너선 종합운선지수

- 2007년 HR 지수는 1월 평균 1,033.3 포인트를 시작으로 6월에는 평균 1,262.2 포인트를 기록했음
 - 9월 말에는 연중 최고치인 평균 1,394.7 포인트에 도달했으며, 11월 평균은 1,366.2를 기록했음

□ 항로별 운임지수

① 태평양 항로

- 2007년 태평양 항로는 예정보다 실제 투입된 선박량이 감소함에 따라 비교적 높은 소석률을 보이면서 높은 운임 수준이 유지되었음
 - 동향항로의 연간 수송능력은 전년 대비 1.7% 증가한 1,663만 TEU로 평균 87.9%의 소석률을 나타냈으며,

- 서향항로는 대북미 수입 물동량이 12% 이상 증가하고 선복량은 동일한 수준을 보였으나, 만성적인 물동량 불균형으로 운임은 개선되지 않았음

② 유럽 항로

- 물동량 급증으로 소석률 및 운임이 크게 상승했으나, 고유가와 만성적인 수출입 물동량 불균형으로 수익 개선은 기대에 못 미친 것으로 분석됨
- 서향항로 물동량은 전년 대비 18.1% 증가한 922만 TEU로 소석률이 96.7%에 이르렀으며, 운임지수는 3분기에 125.2 포인트로 급등했음
- 동향항로 물동량은 전년 대비 6.9% 증가한 430만 TEU로 소석률이 58.6%에 불과했으며, 운임은 전년과 유사한 수준을 나타냄

③ 한/중 항로

- 2007년 수출 운임 하락폭은 전년보다 컸지만, 수입 운임은 상대적으로 완만한 하락세를 나타냈음
- 이와 같이 하락세가 지속된 것은 레진 화물을 포함한 수출 물동량 저조보다 공급 측면의 요인이 큰 것으로 분석되며, 지속되는 선복공급 과잉, 선사간 화물 유치경쟁 심화 및 신규서비스 개설 확대 등이 주요 요인임

④ 한/일 항로

- 2007년 수출입 운임 모두 전년 대비 1~2 포인트 하락한 것으로 분석됨
- 선복의 추가 투입으로 선사간 집하경쟁이 치열했으며, 한국근해수송협의회(KNFC)에 의한 운임하락 방지 노력도 큰 효과를 거두지 못했음
- 또한 원화강세에 따른 수출경쟁력 악화로 수출개선 효과가 크지 않았으며, 수출 운임의 약세는 당분간 지속될 것으로 예상됨

⑤ 동남아 항로

- 수출 운임이 강세를 보였으며, 수입 운임은 보합세가 지속된 것으로 분석됨
- 수출 운임의 경우 역내 FTA 효과에 따른 물동량 증가, 아시아 역내 운임협의회(IADA)의 운임회복 노력 및 유럽항로 호황에 따른 선복 증강 등 운임 상승 요인이 작용했기 때문으로 분석됨

x

⑥ 한/러 항로

- 2006년 수출입 운임이 모두 하락세를 보였으나, 2007년에는 모두 상승했음
 - 이는 2006년 초 단행된 TSR운임 인상의 여파가 진정국면에 들어간 가운데, 블라디보스톡 및 보스토치니항 터미널조작료(THC)가 인상되었기 때문이며,
 - 러시아 경기의 상승으로 러시아항 물동량이 증가하면서 견인하였음

2. 2008년 정기선 해운시황 전망

1) 개요

- IMF의 전망에 따르면 중국은 2008년에도 10%대의 경제성장을 이어갈 것이며, 세계 컨테이너 해운시장의 수요를 견인할 것으로 전망됨
 - 특히 드루리(Drewry)의 전망에 따르면 중국의 원자재 수입 급증으로 중국~아프리카, 중국~남미 항로가 높은 성장을 보일 것으로 나타났음
- 2008년 세계 정기선 해운시장은 중국의 경제성장이 수요를 견인하고 파잉공급 문제도 현실화될 가능성도 크지 않은 가운데, 고유가의 지속 등으로 선사들의 채산성은 계속 악화될 것으로 예상됨

2) 세계 컨테이너 물동량 전망

□ 2008년 세계 항만 컨테이너처리량 11% 증가

- 2008년 세계 항만 컨테이너처리량은 전년 대비 11% 증가한 5억 4,610만 TEU에 이를 것으로 예상됨
 - 물동량 증가율은 2007년 11.7%보다는 약 0.7 포인트 하락할 것으로 전망됨

□ 2008년 세계 해상 컨테이너물동량 10.8% 증가

- 2008년 세계 해상 컨테이너물동량은 전년 대비 10.8% 증가한 1억 5,830만

TEU에 이를 것으로 전망됨

- 세계 해상 컨테이너물동량 증가율은, 2004년 14.7%를 기록한 이후에는 최근 몇 년간 10~11 %대를 유지하고 있음

3) 세계 컨테이너 선복량 전망

□ 2008년 세계 컨테이너선 선복량, 평균 13.5% 증가

- 드루리(Drewry)에 따르면, 2008년 세계 컨테이너선 선복량은 전년 대비 13.4% 증가한 1,235만 6,000 TEU에 이를 것으로 예상됨
 - 클락슨(Clarkson)도 이와 거의 유사하게 전망하여 선복량은 1,239만 TEU에 이르고 증가율은 13.6%를 기록할 것으로 예상했음
- 한편 장기전망에 의하면, 2006년 전년 대비 증가율 16.3%를 기점으로 2007년 15.4%, 2008년 13.4% 등 증가율은 점차 둔화될 것으로 분석되었음
- 2008년 인도되는 신조 컨테이너선 선복량은 153만 2,000 TEU로 나타났으며, 이는 2008년 전체 예상 선복량의 12.4%에 해당함
 - 선형별로는 8,000 TEU급 이상이 28%, 4,000~4,999 TEU가 18%, 3,999 TEU 이하의 중소형 선박은 29%를 차지할 것으로 예상됨

3. 주요 항로 동향 및 전망

1) 태평양 항로

□ 컨테이너물동량, 8.8% 증가

- 2008년 태평양 항로의 해상 컨테이너물동량은 총 2,242만 TEU로 전년 대비 8.8% 증가할 것으로 전망됨
 - 동향항로는 1,590만 TEU로 전년 대비 8.9%, 서향항로는 652만 TEU로 전년 대비 8.5% 증가할 것으로 예상됨

□ 연간 수송능력, 1.9% 증가

- 2008년 태평양 항로 선대의 연간 수송능력은 3,097만 TEU로 전년 대비 1.9% 증가할 전망이다
- 동향항로가 전년 대비 6.6% 증가한 1,773만 TEU, 서향항로는 전년 대비 3.7% 감소한 1,323만 TEU에 이를 것으로 예상됨

□ 평균 소석률, 72.4% 예상

- 2008년 태평양 항로의 평균 소석률은 72.4%로 전년 대비 4.5% 포인트 상승할 것으로 예상됨
- 동향항로 소석률이 89.7%로 전년 대비 1.8% 포인트, 서향항로는 49.3%로 전년 대비 5.5% 포인트 상승할 전망이다

□ 운임, 다소 상승 예상

- 물동량보다 선복량 증가세가 상대적으로 커서 운임이 다소 상승할 전망이다
- 운임 상승요인으로는, 중국 베이징 올림픽 특수, 유가 및 원자재 가격 상승, 미주 내륙 철송 효율 인상, 선사들의 Dry Dock 계획 등을 예상할 수 있음
- 운임 하락요인으로는, 미국과 세계경제의 성장 둔화, 메가 컨테이너선 투입 증가, 위안화의 추가 평가절상 가능성 등을 들 수 있음

2) 유럽 항로

□ 컨테이너물동량, 8.6% 증가

- 2008년 유럽 항로의 컨테이너 수송물동량은 전년 대비 8.6% 증가한 1,469만 TEU를 기록할 것으로 전망됨

□ 연간 수송능력, 8.8% 증가

- 2008년 유럽 항로의 연간 수송능력은 전년 대비 8.8% 증가한 1,837만 TEU를

기록할 것으로 전망됨

- 동향항로가 전년 대비 6.3% 증가한 782만 TEU, 서향항로는 전년 대비 10.8% 증가한 1,055만 TEU에 이를 것으로 예상됨

□ 평균 소석률, 80.0% 예상

- 2008년 유럽항로의 평균 소석률은 80.0%로 전년의 80.1%와 같은 수준을 유지할 것으로 예상됨
- 동향항로(E/B)는 소석률이 60.0%로 전년대비 1.4% 포인트 증가하고, 서향항로(W/B)는 94.8%를 기록하여 전년 대비 2.0% 포인트 하락할 전망이다

□ 운임, 부분적으로 소폭 하락

- 물동량 및 선복량 증가세가 10% 이하로 둔화될 것으로 보이나 초대형선의 집중 투입으로 소폭의 운임 하락을 기록할 것으로 전망됨
- 운임 상승요인으로는, 유럽경제의 안정, TSR 운임 인상에 따른 해상 물동량 증가, 중국의 대유럽 수출 증가세 지속, 동구 및 유럽지역의 소비수요 확대 등을 예상할 수 있음
- 운임 하락요인으로는, 세계경제의 성장둔화 가능성, 서브프라임 사태로 인한 미국경제의 침체 가능성, 지중해 및 흑해지역 신규 노선의 증가, 초대형선 투입 증가 등을 들 수 있음

3) 근해항로

① 한/중 항로

- 2008년도 한/중 항로 운임은 전년 대비 소폭 하락할 것으로 전망됨
- 상반기에는 내수를 견인하는 베이징 올림픽 효과로 대중국 수출항로 상황이 개선되지만, 하반기에는 수출입 운임 모두 하락할 것으로 예상됨
- 운임 상승요인으로는, 베이징 올림픽에 따른 내수 증가, 유가 상승에 따른 추가적 운임 인상 가능성, 선사들의 운임 인상 의지, 중국의 고도성장 지속,

선사들의 선박 감축 가능성 등을 예상할 수 있음

- 운임 하락요인으로는, 중국 정부의 수출억제정책, 2009년 한/중 항로 개방에 대비한 선박 투입 확대 가능성, 피더화물의 감소 등을 예상할 수 있음

② 한/일 항로

- 2008년 한/일 항로의 운임은 2007년과 비교해 수출 운임은 보합세를 유지하고, 수입 운임은 소폭 상승할 것으로 전망됨
 - 운임 상승요인으로는, 물동량 풀(pool)제의 운영, 선사들의 운임 회복 의지, 국적선사 중심의 선박 감축, 최저운임제의 정착 가능성 등을 예상할 수 있음
 - 운임 하락요인으로는, 경기 회복 지연, 엔화 약세의 지속, 2009년 한/중 항로 개방에 대비한 중국선사의 한일항로 참여 등을 예상할 수 있음

③ 동남아 항로

- 2008년 동남아 항로는 2007년과 비교해 수출 운임은 소폭상승, 수입 운임은 보합세를 기록할 것으로 예상됨
 - 운임 상승요인으로는, 인도 및 베트남의 경제성장 지속, 중국 베이징 올림픽 특수, 한-아세안 FTA 효과, 원양항로 호황으로 인한 동남아 항로 선박 감축, 유가상승으로 인한 운임인상 가능성 등을 예상할 수 있음
 - 운임 하락요인으로는, 수익성 제고에 따른 신규 선사의 진입, 신흥 항만의 적체, 한-아세안 FTA에 따른 해운개방 가속화 등을 예상할 수 있음

④ 한/러 항로

- 2008년 한/러 항로는 전반적으로 2007년 운임 수준이 유지될 것으로 보이는 가운데, 수출 운임은 소폭 상승, 수입 운임은 보합세를 기록할 전망이다
 - 운임 상승요인으로는, 러시아 경제의 지속 성장, 경제안정화 기금으로 인한 내수 증가, 항만 부대비용 상승에 따른 운임 추가 인상 등을 예상할 수 있음
 - 운임 하락요인으로는, 선박 교체로 인한 선박 증가, 레진화물을 중심으로 한 선사 간 화물 집화경쟁 심화 등을 예상할 수 있음

제4장 건화물선 해운 전망

1. 2007년 건화물선 운임동향

□ 2007년 건화물선 해운경기, 역사상 초호황 시현

- 2007년 건화물선 해운경기는 2006년 하반기 상승 추세가 이어지면서 2007년 하반기까지 호황을 누렸음
 - 건화물선 해운경기가 2004년 역사상 유례없는 초호황을 맞은 이후 2005년과 2006년에는 낮은 수준을 기록했으나 2007년에 들어서는 운임과 용선료의 급등세가 이어졌음
- 이에 따라 금년 10월 10일에는 BDI 기준지수 1,000 포인트의 10배에 해당하는 1만 포인트를 넘어섰음
 - BDI 지수를 기준으로 볼 때 2007년 건화물선 해운시황은 평균 6,500 포인트 이상을 기록할 것으로 예상되며, 이는 전년 대비 110% 이상, 그리고 2004년 보다는 50% 가량 높은 수준이 될 것으로 보임

2. 2007년 건화물선 해운경기 변동요인

□ 호주 항만 체선 및 운임선물시장(FFA) 효과 증대

- 2007년 건화물선 해운경기는 펀더멘털이 견고하게 지탱됨에 따라 하반기에 들어서는 역사상 초호황을 기록하였음
 - 2007년 세계 건화물 해상물동량은 전년 대비 5% 증가한 29억 7,600만 톤에 달할 것으로 예상됨
 - 특히, 중국의 영향력은 더욱 강화되어 세계 최대 화물인 철광석 해상물동량 가운데 중국의 비중은 지난해 45%에서 금년 49%로 커질 것으로 예상됨
- 한편, 2007년 세계 건화물선 선박량은 2006년 대비 6% 늘어난 3억 9,000만 톤(DWT)을 기록할 것으로 예상됨

- 이에 따라 2007년 사상 최고의 호황을 시현하면서 건화물선 선박과잉률은 폭증하는 선박수요 증가가 지속되고, 신조선 완공 인도량이 감소하는 한편, 해체량도 늘어 전년 대비 0.7% 감소한 2.3%로 예상됨
- 이에 따라 선박과잉률은 호황기가 본격화되기 시작한 2003년 이후 수준인 2~3%대에 머물 것으로 예상됨
- 특히, 중국의 석탄 수입국 전환에 따라 한국, 일본, 대만 등 주요 수입국들이 호주 등지로 수입처를 옮기면서 톤·마일 수요의 증가를 초래했음
- 또한 호주로 몰리기 시작한 선박들은 호주 항만의 체선을 심화시켜 선박의 항만 대기 시간이 크게 늘었음
- 결국 이 같은 현상은 건화물선 해운시장의 공급량 감소 효과로 나타났음
- 게다가 실물시장의 호황이 지속되면서 운임선물시장(FFA)에서의 투기자본 활동이 늘어 실물시장에까지 영향을 미치고 있으며, 건화물선 해운경기의 양등 속도를 빠르게 하고 있음

3. 2008년 건화물선 수급 및 운임 전망

□ 2008년 선박과잉률, 전년 수준인 2.4% 전망

- 2008년에는 건화물선의 신조 인도량이 전년에 비해 11% 늘어 공급량 증가가 지속될 것으로 예상됨
- 다만, 물동량이 전년 대비 4% 증가하여 3억 톤을 돌파할 것으로 예상되며, 해체량은 450만 톤(DWT)으로 증가하면서 선박량 증가세를 상쇄할 전망이다
- 이에 따라 2007년 건화물선의 선박과잉률은 전년 수준인 2.4%대에 머무는 것으로 예상됨
- 이는 호황기가 본격화되기 시작한 2003년 이후의 2~3%대와 비슷한 수준임
- 따라서 2008년 건화물선 해운시황은 수요측 요인이 견조한 증가세를 보이는 경우 선박 공급량 충격은 덜할 것으로 예상됨
- 특히, 중국의 석탄 수입국 전환에 따른 톤·마일 증가와 호주 항만의 체선 등은 이러한 공급 증가 요인을 감소시키는 원인으로 작용할 전망이다

□ 2008년 건화물선 시장 운임, 전년 수준 이상 전망

- 2008년은 2007년에 작용했던 펀더멘털에는 큰 변화가 없을 것으로 전망됨
 - 전 세계 절반 이상의 철광석을 수입하고 있는 중국의 수요가 당분간 지속될 것으로 보이며,
 - 중국 석탄 수입국으로 전환됨에 따라 우리나라, 대만 및 일본 등 주요 석탄 수요국들이 호주 등지로 수입처를 바꾸면서 톤-마일 수요가 더욱 늘 것으로 전망됨
 - 특히, 수급상 큰 변화를 기대하기는 어려울 것으로 예상되고 있음
- 또한 FFA 마켓을 활용한 투기자금의 유입이 크게 이루어지고 있는 상황인데, 최근에는 이러한 투기자본들이 해운시장에서 인력을 충원하는 등 현물시장에도 뛰어 들고 있는 상황임
 - 이외에도 달러화의 약세와 유가 상승 등에 의한 비용 상승 요인은 선주들이 운임을 통해 이를 상쇄하도록 하는 압력으로 작용할 것으로 예상됨
- 이에 따라 2008년에는 금년 하반기에 비해서는 다소 조정될 가능성이 있으나 연평균으로 볼 때 그 수준이 그리 낮지는 않을 전망이다
 - 이에 따라 2008년 건화물선 운임은 초호황기인 금년 수준 또는 그 이상도 달성이 가능할 것으로 예상됨
 - 이상과 같은 전망에 따라 2008년 건화물선 시장의 운임은 BDI 기준으로 연평균 7,000~9,000 포인트를 형성할 것으로 전망됨
- 다만, 중국 경제의 고도성장에 따른 부담과 이에 따른 중국 정부의 각 산업별 경제 조절 정책, 거품 가능성 등 중국의 불확실성이 여전히 문제가 됨
 - 최근 들어 FFA 마켓에서 상당한 역할을 하고 있는 투자기관들은 철저한 수익성을 무기로 시장에 참여하기 때문에 현물시장의 변동이 있는 경우 이들 자본의 움직임이 연동될 수 있을 것임
 - 또한, 리스크를 기반으로 한 선사들의 공격적인 용선 및 신조선 투자 등은 향후 선사들의 부담으로 다가온다는 점도 오는 2008년 유의해야 할 점으로 지적되고 있음

□ 국내선사들, 내년 운임지수 보험 내지 상승가능성 점쳐

- 국내 건화물선 운영선사 6개 업체를 대상으로 향후 건화물선 시황전망에 대한 조사를 실시한 결과, 2007년 건화물선 종합운임지수인 BDI지수는 연평균 6,000~9,000 포인트로 전망하였음
 - 특히, 주요 선사들은 펀더멘털이 큰 변동이 없는 가운데 오히려 시황변동은 센티멘털(sentimental)에 의한 변동이 클 것으로 보고 있음
 - 이에 따라 2008년에는 중국 요인의 큰 변화가 이루어지지 않는다면, 최근에 이루어진 급등 장세에 대한 부담으로 시장 내 심리적 요인의 작용 가능성이 클 것으로 예상됨
- 한편, 주요 선사들의 경우 향후 2009년 이후까지도 큰 하락이 없는 장기적인 호황이 가능할 것이란 의견도 나오고 있음
 - 다만, 이 같은 호황 가능성에 대한 전망은 건화물선 해운시황이 최근 급등세 및 변동성이 매우 강하다는 측면이 고려되어야 할 것임
 - 즉, 주요 선사들은 BDI 기준으로 3,000~4,000 포인트였던 2004~2006년도 호황기로 인식하고 있음
 - 따라서 이 같은 기준인 경우 2007년 이후 건화물선 해운시황은 BDI 기준으로 현재의 절반 수준인 5,000 포인트 수준도 양호한 실적으로 볼 수 있으며,
 - 그 결과 변동성이 매우 강한 최근 건화물선 해운시황에서는 호황기 평가에 대한 기준을 명확히 하는 것이 필수임

□ 주요 해운전문기관, 건화물선 해운경기 양호할 것으로 전망

- Clarkson 등 주요 해운전문기관에 따르면, 주요 선사들의 예상과 마찬가지로 2008~2009년 건화물선 시황의 중기적 호황이 지속될 것이라는 의견이 많은 것으로 나타나고 있음

제5장 유조선 해운전망

1. 2007년 유조선 운임 동향

□ 2007년 유조선 시황, 하반기 약세

- 2007년 중동/극동항 VLCC 시황은, 1, 2분기 운임이 평균 WS 70 포인트대의 안정을 유지했으나 3분기 이후 평균 WS 50 포인트 대를 벗어나지 못했음
- 4분기에는 북반구 난방용 에너지 수요 증가에도 불구하고 국제유가의 상승과 OPEC의 증산억제 정책에 의해 원유 물동량 증가세가 둔화되었음

2. 2007년 시황변화의 주요 요인

□ 고유가와 신조선 인도 증가

- 1월 초 배럴당 54 달러에 머물던 국제유가는 9월 배럴당 80 달러에 도달하고 11월 21일 98 달러로 최고치를 기록하는 등 고유가가 지속되었음
- 2007년 들어 유조선 신조 인도량이 급증하고 있으며, 2006년에는 580만 톤(DWT)에 불과하던 VLCC 신조 인도량은 2007년 910만 톤(DWT) 및 2008년 1,050만 톤(DWT)에 이를 전망임

□ 이중선체 유조선 수요 증가에 따른 수급 불안정

- 이중선체 선박에 대한 용선수요가 일시적으로 증가함에 따라 선박부족 현상이 표면화되면서 5월 중동/중국항 VLCC 운임이 WS 100 포인트에 도달했으며,
- 그 결과 비수기임에도 불구하고 2분기 운임이 상승하고 3, 4분기에는 오히려 하락하는 등 수급 불안정 요인으로 작용했음

xx

☐ OPEC의 증산억제 정책 고수

- 3월 15일 개최된 OPEC 정례총회에서 일일 2,580만 배럴인 당시 목표생산량을 당분간 유지하는 것으로 합의했음
- 또한 9월 11일 개최된 OPEC 정례총회에서는, 일일 목표생산량을 11월 이후 50만 배럴로 소폭 증가를 결정하여 동절기 물량 증가에 기여하지 못하였음

☐ 석유시장과 관련한 정치상황 불안 지속

- 교착상태에 있는 이란의 핵개발 문제 등은 국제유가 안정을 저해하는 하나의 요인으로 작용하고 있음
- 또한 베네수엘라 정부가 2007년 5월 오리노코 유전의 국유화를 단행하는 등 주요 지역의 정치상황이 세계 석유시장의 불안을 야기하고 있음

3. 석유 해상물동량

☐ 2007년 해상물동량, 증가세 둔화

- 2007년 세계 석유 해상물동량은 톤-마일을 기준으로 12조 5,320억 톤-마일에 이르러 3.1%의 증가율로 전년에 비해 다소 둔화된 것으로 추정됨

☐ 2008년 해상물동량 증가율, 소폭 회복

- 2008년 세계 석유 해상물동량은 지속되는 고유가와 전반적인 소비위축 등으로 수요가 다소 둔화되었음에도 불구하고 중국, 인도, 브라질 등의 수요 확대에 의해 증가율이 소폭 회복할 것으로 전망됨
 - 톤-마일을 기준으로 한 2008년 세계 석유 해상물동량은 2007년에 비해 3.6% 증가한 12조 9,770억 톤-마일을 기록할 것으로 예상

4. 유조선 선복량 전망

□ 신조선 인도, 높은 증가세 유지

- 2007년 신조 인도량은 전년 대비 22.2% 증가한 2,860만 톤(DWT)에 이르며, 2008년은 10.5% 증가한 3,16만 톤(DWT)으로 최대치에 도달할 전망이다

□ 노후선 해체, 석유제품선 중심으로 진행

- VLCC를 포함한 유조선 신조 인도량 증가로 선복이 크게 증가함에도 2008년 노후선 해체량 300만 톤(DWT)으로 예상되어 증가세는 크지 않을 전망이다
 - 석유제품운반선 규모가 190만 톤(DWT)으로 가장 크고, 다음은 아프라막스, 파나막스, VLCC 및 수에즈막스 선박 등의 순서임

□ 신조 발주량, 2006년 하반기 이후 감소

- 2006년 유조선 신조 발주량은 전년 대비 198.9% 증가한 7,800만 톤(DWT)임
 - 2005년 하반기 유례없는 해운 호황으로 풍부한 현금유동성을 확보한 대형 선주들이 신조 발주를 확대했으며, 특히 국제선급연합회(IACS)의 공통구조 규칙(CSR) 시행에 따라 이를 피하기 위한 신조 발주가 1분기에 집중되었음

□ 2008년 세계 유조선 선대, 4억 톤(DWT) 돌파

- 2007년 세계 유조선 선복량은 전년 대비 6.4% 증가한 3억 8,650만 톤(DWT)에 이르며, 2008년에는 이보다 8.8% 증가한 4억 1,890만 톤을 기록할 전망이다
 - 특히 2008년에는 VLCC 선대가 사상 최초로 1억 5,000만 톤(DWT)을 돌파할 것으로 전망되며, 파나막스 및 핸디사이즈 선대도 높은 증가세가 기대됨
- 한편 2007년 현재 전체 유조선 선대에 대한 이중선체 선박의 비중은 76%이며, 오는 2010년에는 85%에 이를 것으로 전망되고 있음

5. 2008년 유조선 시황 전망

□ 2008년 유조선 경기, 소폭 회복

- OPEC의 증산억제 정책, 전반적인 소비위축, 정유사의 원유도입 자제 등으로 선복량이 물동량보다 높은 증가세를 유지할 것으로 예상되어 향후 해운경기는 2007년의 수준을 벗어나기 어려울 전망이다
- 이 같은 부정적인 상황에도 불구하고 2008년 해운시황은 소폭 상승할 것으로 전망되는데,
 - 국제유가가 하락할 경우 언제든지 석유수요가 회복되어 물동량 되살아날 수 있으며, 시황이 악화될 경우 단일선체 유조선의 퇴출이 가속화되는 등 선복조정도 가능하기 때문임

□ 2008년 VLCC 운임, WS 84.2 포인트 전망

- 국내 유조선 전문가를 대상으로 조사 분석한 결과 2008년 중동/극동항 VLCC 운임은 평균 WS 84.2 포인트로 2007년보다 다소 높게 전망되었음

6. 유조선 시장의 주요 변화

□ 고유가가 석유 분야 투자 지연을 유발

- 고유가가 지속됨에 따라 산유국들이 추가적인 증산의 필요성을 느끼지 않고 있으며, 이에 따라 석유개발 투자가 지연될 가능성이 커지고 있음
- 지속적으로 상승하는 건설비용과 정치적 불안으로 외국 자본과 기업의 참여가 부진하며, 건설 단계에 있던 정유공장의 착공도 불투명한 상태임

□ 지속적인 석유 수요 증대와 톤-마일 효과

- 세계 경제의 견조한 성장에 따른 에너지 및 원유 수요는 지속적으로 증가할 것이며, 유조선 해운시장에서는 ‘메가사이클(Mega Cycle)’이 유지될 전망이다
- 또한 일본, 중국, 싱가포르 등 아시아권 주요국이 원유 및 석유제품 수입선을 다변화함에 따라 실질적인 톤-마일 증대효과가 발생하고 있음

□ 외부환경에 민감한 유조선 시장

- 향후 유조선 시장은 주요 핵심지역의 단일선체 유조선 퇴출시한인 2010년을 계기로 구조변화가 예상되며, 특히 지역적 갈등과 에너지 물류체계의 변화가 중요한 변수로 작용하는 등 시황이 외부환경에 민감하게 반응할 것임

□ 단기간에 큰 폭의 시황 회복은 어려울 전망

- 현재와 같은 고유가가 지속될 경우 세계 석유 수요가 큰 폭으로 증가하기는 어려울 것이며, 해상물동량도 증가세가 둔화되는 상황이 지속될 것임
- 따라서 해운 수요 증가세가 공급을 근본적으로 능가할 수 없는 상황이 계속될 수 있으며, 단기간에 큰 폭의 시황회복을 기대기도 어려울 전망됨

제1장 국내외 경제 전망

1. 세계경제 전망

□ 2007년 : 하반기 이후 성장세 소폭 둔화

- 2007년 세계경제는 IMF 기준으로 5.2%의 비교적 높은 성장률이 예상됨
 - 세계경제의 성장률이 2006년에 비해 다소 둔화되는 가운데 높은 성장세를 유지할 것으로 예상되지만, 지속되는 고유가 및 전반적인 소비둔화가 특히 하반기 이후 감속 성장의 원인으로 분석되었음
 - 또한 유로지역과 일본이 각각 2.5%와 2.0% 정도의 성장률을 나타낼 것이며, 미국은 1.9%로 성장세가 뚜렷이 둔화되고 있는 것으로 보았음

〈표 1-1〉 주요기관의 세계경제 성장률 전망(%)

	'06	IMF		OECD		SERI		LG	
		'07	'08	'07	'08	'07	'08	'07	'08
세 계	5.4	5.2	4.8	-	-	4.9	4.6	4.9	4.4
선진국	2.9	2.5	2.2	2.7	2.7	-	-	2.4	2.2
미 국	2.9	1.9	1.9	2.1	2.5	2.0	1.9	1.8	1.5
유로지역	2.8	2.5	2.1	2.7	2.3	2.6	2.2	2.5	2.2
일 본	2.2	2.0	1.7	2.4	2.1	2.2	1.9	1.9	1.8
개도국	8.1	8.1	7.4	-	-	-	-	7.7	7.0
아시아	9.8	9.8	8.8	-	-	-	-	-	-
중 국	11.1	11.5	10.0	-	-	11.2	10.7	11.2	10.0
인 도	9.7	8.9	8.4	-	-	8.4	7.8	8.3	7.5
러시아	6.7	7.0	6.5	-	-	6.8	6.3	6.7	6.3
브라질	3.7	4.4	4.0	-	-	-	-	-	-

주 : 2006년은 IMF의 실적치, OECD의 선진국은 OECD 회원국 전체임

자료 : 1) IMF, *World Economic Outlook*, 2007. 10

2) OECD, *Economic Outlook No.81*, 2007. 5

3) 삼성경제연구소(SERI), 『2007년 하반기 및 2008년 경제전망』, 2006. 9. 17

4) LG경제연구원, 『2008년 국내외 경제전망』, 2007. 10. 10

- 개도국의 경우에는 전체적으로 2006년과 같은 수준의 높은 경제성장이 예상되는 가운데, 특히 중국, 러시아, 브라질 등의 성장은 가속화되었음
- 이처럼 세계경제는 중국 및 신흥 개도국을 중심으로 견조한 성장세가 유지되고 있으나, 하반기 들어서 미국의 유동성 불안에 대한 우려 및 지속되는 고유가에 따른 소비위축이 확산되면서 경기둔화의 조짐이 나타나고 있음

□ 2008년 : 성장률 4.8%로 둔화

- 2008년 세계경제 성장률은 2007년에 비해 0.4%포인트 하락한 4.8%로 전망됨
 - 미국에 이어 유로지역 및 일본을 포함한 선진국과 주요 개도국 경제의 부진으로 세계경제 성장률은 뚜렷이 둔화될 것으로 보임
 - 상당기간에 걸쳐 세계경제의 성장을 주도하던 중국, 인도, 러시아, 브라질 등 주요 개도국의 성장세가 둔화되고 있는 것으로 예상됨
- 세계경제는 전 세계적으로 확산되고 있는 금리인상 등으로 과잉유동성이 점차 조정되는 과정에 들어갔음
 - 그 결과 일시적인 신용경색, 역자산 효과, 부동산경기 침체 등이 나타나면서 성장세가 둔화되고 있음
 - 그러나 이 같은 불안요인에도 불구하고 세계경제의 경착륙은 없을 것이며, 특히 미국을 제외한 기타 지역의 경제성장은 소폭 둔화에 그칠 전망이다¹⁾

2. 주요국 경제 전망

1) 미국 : 1%대의 저성장 지속

- IMF는 미국의 경제성장률이 2007년에 이어 2008년에도 1.9%의 수준을 유지할 것으로 예상하는 등 저성장 기조가 이어질 것으로 전망하였음

1) 2008년 세계경제의 성장률은 전년에 비해 상당 폭 둔화되지만 1990년대 이후 평균치인 3.8%보다는 높은 수준을 유지할 전망이다

- 부동산 경기 침체, 서브프라임 위기 등에 따른 신용경색으로 미국 경제의 위축은 해소되기 어려울 것으로 분석했으며, 이와 같은 미국 경기의 침체는 선진국 전체 경제에도 영향을 미칠 것으로 보았음
 - 미국 경제는 2007년 6월 시작된 서브프라임 위기를 계기로 자산가격 상승, 가계대출 증가, 개인소비 확대 등 경제 선순환 구조가 붕괴되었으며,
 - 이에 따른 부동산 경기 침체, 부실채권 증가, 개인소비 위축, 자산가격 하락 등의 악순환이 2008년까지 이어질 것으로 분석되었음
- OECD의 분석에 따르면 미국 주택경기가 심각하게 위축되어 경제성장이 잠재력 이하의 수준에 머무는 가운데, 높은 에너지 가격이 상품과 서비스 가격의 상승으로 이어지면서 통화팽창에 대한 압박으로 작용하고 있는 것으로 분석했음
 - 그 동안 높은 인플레이션과 낮은 실업률로 비교적 방만한 통화정책과 함께 재정적자 축소가 가능했으나 국방예산이 증가하는 가운데 경제성장이 둔화되면서 이를 어렵게 하는 것으로 보았음

2) 유로경제권 : 경기 연착륙

- IMF는 유로경제권의 경제성장률이 2007년 2.5%에서 2008년에는 2.1%로 낮아질 것으로 예상했음
 - 유럽의 대외교역에 대한 미국의 비중이 6%에 불과하여 미국의 경기둔화가 유럽 경제에 미치는 영향은 크지 않을 것으로 보이며,
 - 유럽중앙은행(ECB)의 풍부한 자금력에 의하여 미국 서브프라임 부실화의 악영향도 효과적으로 흡수될 수 있을 전망이다
 - 또한 동유럽 국가들의 높은 성장세와 밀려오는 중동 오일달러의 유입 등은 유럽경제권의 성장둔화 폭을 축소시키는 방향으로 작용할 것임
 - 다만, 영국과 스페인의 부동산 과열 및 덴마크와 노르웨이의 가계부채 과잉 등은 유럽의 경제를 어렵게 하는 요인으로 작용할 것임
- OECD는 유로경제권 성장률이 2006년 2.8%에서 2007년에 2.7%로 소폭 낮아진 다음 2008년에는 2.3%로 더 큰 폭으로 낮아질 것으로 전망했음

- 2000년대 들어 노동시장 여건이 획기적으로 개선된 유로경제권은 2006년에 높은 경제성장률을 기록했으며, 이 같은 여건은 상당기간 긍정적인 효과를 나타낼 것으로 예상했음
- 소비팽창은 동유럽을 중심으로 지속될 수 있을 것으로 예상되지만 생산 및 주택 부문의 투자가 다소 위축되어 경제성장을 둔화시키는 요인으로 작용할 것으로 보았음

3) 일본 : 1%대로 성장 둔화

- IMF는 2006년에 2.2%를 기록한 일본의 경제성장률은 2007년 2.0%로 예상되고 2008년에는 1.7%로 전망되는 등 계속 둔화될 것으로 보았음
 - 2007년 1분기까지 상승세를 유지하던 일본경제는 2분기 이후에 투자가 감소하고 국내소비가 팽창을 멈추면서 성장이 둔화되고 있으며,
 - 노동시장은 소득 및 소비 증가로 고용이 확대되면서 실업률이 하반기에 3.8%까지 하락했으나 점차 불안한 조짐을 보이고 있음
 - 높은 임금인상률과 소비팽창에도 불구하고 세계경제가 뚜렷한 하강국면을 보이고 있는 가운데, 특히 국제 원유가격 급등과 엔화 강세가 이어짐에 따라 일본 경제의 걸림돌로 작용하는 것으로 분석했음
- OECD는 일본의 경제성장률이 2006년 2.2%에서 2007년 2.4%로 다소 상승하지만 2008년에는 2.1%로 다시 하락할 것으로 전망했음
 - 2006년부터 일본경제는 수출호조, 기업투자 및 민간소비 회복으로 성장세가 이어졌으나, 2007년 하반기에는 성장이 둔화되는 것으로 예상했음
 - 설비투자와 개인소비 및 서비스산업의 활성화에 따른 내수 중심의 안정적인 경제성장이 고령화에 따른 노동시장 문제와 토지가격 및 물가의 상승 등이 표면화되면서 점차 한계를 드러내고 있는 것으로 분석했음

4) 중국 : 성장세 다소 둔화

- IMF는 2006년에 11.1%를 기록한 중국 경제성장률이 2007년에는 11.5%에 이

르고 2008년에는 10.0%로 다소 둔화되는 것으로 전망했음

- 지속되는 수출 및 투자 증가로 아시아는 물론 전 세계의 경제성장을 이끌고 있는 중국은 대미 수출 증가세 둔화와 6~7%대의 소비자물가 상승 등으로 상당한 어려움이 예상되지만, 국내소비와 투자가 활성화되어 어느 정도의 고성장은 유지될 것으로 예상했음
 - 수익성을 확보한 국내기업들이 사회간접자본에 대한 투자를 지속함에 따라 국가경제의 흐름을 주도할 것이며, 특히 세계적 유동성 불안으로 외국인의 대중국 투자가 축소되더라도 개발수요는 충족될 수 있을 것이며, 증가하는 가계소득으로 내수기반도 안정적인 수준을 유지할 것으로 분석했음
 - 2008년 중국 경제는 성장세가 소폭 둔화되는 가운데 안정적 수준을 유지할 것이며, 보다 확대된 변동환율제에 의하여 대출억제 및 투자확대를 포함한 국내 금융정책의 운영이 용이할 전망이다
- OECD는 중국경제가 2006년 하반기에 일시적으로 성장둔화 조짐을 보인 것으로 분석했으며, 2007년 및 2008년에는 10.4%대의 성장률을 예상했음
- 2006년 중국의 국내수요는 소비증가와 건설경기 회복에 힘입어 증가 추세가 이어졌으며, 실질적인 통화가치 상승에도 불구하고 2007년에야 평가절상이 현실화되는 등 경제성장 기초를 유지할 수 있었음
 - 이후 전 세계적으로 수요가 감소하고 중국 유안화의 평가절상이 실현되면서 수출 증가세가 다소 둔화되었으며, 국내 수요의 팽창으로 수입이 증가하는 가운데 경제성장이 점차 둔화되고 있는 것으로 예상했음
- 내수를 육성하기 위한 중국의 적극적인 정책으로 수출 둔화의 충격이 상당부분 흡수되고 있으며, 이미 장기간에 걸쳐 축적되어 온 가계소득과 고소득 및 중산층 확대 효과가 중국경제를 상당기간 견실하도록 유지시키는 버팀목이 될 것으로 분석되고 있음
- 또한 베이징 올림픽 특수와 이에 따른 국내 투자 활성화가 2008년 중에는 중국경제의 안정성을 유지하는 중요한 변수로 작용할 것으로 예상됨
 - 그러나 이후 올림픽 특수의 소멸과 위안화 절상에 따른 수출 증가세 둔화는 점차 중국경제의 어려움을 유발하는 요인이 될 가능성이 큼

3. 세계 교역 전망

□ 2007년 : 선진국 교역 증가세 크게 둔화

- IMF는 상품 및 서비스를 포함한 세계 교역은 2006년 9.2% 증가에서 2007년에는 6.6% 증가로 증가세가 둔화되는 것으로 예상했음
 - 특히 선진국 및 개발도상국 전체 수출 증가율이 2006년 8.2% 및 11.0%에서 2007년에는 5.4% 및 9.2%로, 그리고 수입 증가율은 같은 기간에 7.4% 및 14.9%에서 4.3% 및 12.5%로 감소하여 선진국을 중심으로 세계 교역이 크게 둔화될 것으로 분석했음
- OECD는 2007년 세계 교역성장률 예상치를 2006년에 비해 2.1%포인트 감소한 7.5%로 제시하였음
 - 아시아 개도국 및 기타 신흥 경제권이 세계교역을 주도하는 가운데, 동북아 주요국의 수출이 비교적 견실한 성장세를 이어갈 것으로 보았음

〈표 1-2〉

세계교역 증가율 전망

단위 : %

연 도	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
IMF	10.8	7.5	9.2	6.6	6.7
OECD	10.8	7.7	9.6	7.5	8.3

자료 : IMF, *World Economic Outlook*, 2007. 10 및 OECD, *Economic Outlook*, 2007. 6

□ 2008년 : 교역량 증가율 6.7% 전망

- 2008년 세계교역 증가율은 2007년과 큰 차이가 없는 6.7%를 유지할 것으로 예상되며, 개도국 교역이 전반적으로 위축되는 가운데, 선진국의 구매력이 점차 회복하면서 버팀목 역할을 할 것으로 전망됨
 - 선진국의 수입 증가율이 2007년의 4.3%에서 2008년에는 5.0%로 상승하고 개도국은 12.5%에서 11.3%로 둔화될 것으로 보았음
 - 수출 증가율은 선진국이 2007년 5.4%에서 2008년 5.3%로, 그리고 개도국은 9.2%에서 9.0%로 감소하는 등 전반적인 하락을 예상하였음

- OECD는 세계교역 증가율이 2007년 7.5%로 전년에 비해 크게 둔화되지만 오는 2008년에는 8.3%로 다소 회복할 것으로 예상했음
- 중국과 인도의 원자재 대량 수입이 지속되면서 국제 원자재의 가격이 높은 수준을 유지함에 따라 아프리카 및 남미 등 저개발 국가의 교역에는 도움이 되고 있는 것으로 분석하였음
- 또한 경제적 안정을 되찾아가는 유럽과 중국을 포함한 아시아지역의 구매력 상승이 세계교역 회복을 뒷받침할 것으로 보았음

4. 국내 경제 동향 및 전망

1) 2007년 동향

□ 경제성장 : 하반기에 다소 상승

- 1분기 4.0%로 시작된 2007년 우리나라 경제성장률은 3분기에 5.4%로 정점에 도달했으며, 4분기에도 5.1%로 다소 높은 수준을 이어가면서 연간 4.8~4.9%의 수준을 유지할 것으로 예상되었음
- 2007년 들어 설비투자 및 상품수출이 높은 증가세를 나타내고 있으나, 건설 부문에서는 투자가 위축된 상태가 지속되고 있음
- 생산 측면에서는 건설업 분야가 부진을 면치 못하는 가운데, 제조업이 어느 정도 호조를 보이고 있으며, 서비스업은 건조한 성장세를 유지하는 것으로 분석하였음
- 국내 주요 연구기관에 따르면, 2007년 민간소비는 4.2~4.4% 증가하고, 수출은 13.5~13.8%, 수입은 13.3~14.5% 증가할 것으로 예상하는 등 2006년에 비해서 민간소비는 다소 높은 증가세를 나타내는 가운데, 대외교역은 상당 폭 둔화되고 있는 것으로 보았음
- 최근 우리나라 경제는 2006년 하반기 이후 둔화되었던 산업생산이 회복되는 등 경기확장 국면에 놓여 있으나, 미국 주택경기 침체에 따른 국제금융시장에서의 불안과 원유 등 국제 원자재 가격의 상승이 부담이 되고 있음

□ 대외교역 : 지난해 보다 증대

- 2007년 1~10월까지 우리나라의 수출액은 2006년 동기 대비 13.8% 증가했으며, 수입액도 13.2% 증가하였음
 - 이에 따라 2007년 1~10월까지 우리나라의 전체 교역액은 5,915억 달러로 2006년보다 13.5% 증가했으며, 이 기간 무역수지 흑자 규모는 141억 달러에 이르러 28.2% 증가한 것으로 나타났음
 - KDI는 2007년 연말까지 우리나라의 국제교역 규모는 수출 3,766억 달러 및 수입 3,464억 달러로 총 7,230억 달러에 이르며, 무역수지 흑자도 총 302억 달러에 도달할 것으로 예상했음

〈표 1-3〉 우리나라 수출입 실적(통관기준, 잠정)

단위 : 억 달러(%)

구 분	2006년		2007년	
	1~10월	연간	1~10월	연간(추정)
수 출	2,661(14.2)	3,255(14.4)	3,028(13.8)	3,766(15.7)
수 입	2,551(19.7)	3,094(16.4)	2,887(13.2)	3,464(12.0)
무역수지	110	161	141	302

주 : ()는 증가율이며, 2007년 연간 추정치는 KDI 전망치임

자료 : 한국무역협회(<http://www.kita.net/>) 및 KDI, 『KDI 경제전망』, 2007년 하반기.

2) 2008년 전망

□ 경제성장 : 5.0% 성장 전망

- KDI 등 국내 주요 경기에측기관은 2008년에도 우리나라 경제는 2007년에 비해 소폭 상향 조정된 5.0%의 성장이 유지될 것으로 전망했음
 - 민간소비는 2007년에 이어 2008년에도 4%대 중반의 견실한 증가가 이어질 것이며,
 - 설비투자는 2007년에 비해 둔화되지만 2008년에도 6%대의 안정적 증가세가 유지되고 건설투자는 점차 증가세를 회복하여 2008년에는 4%대의 증가율을 기록할 전망이다

- 2008년 우리나라 경상수지는 30억 달러 내외로 소폭의 적자가 예상됨
 - 상품수지는 수출 증가세가 다소 둔화되는 가운데, 고유가 등의 외생변수에 의해 흑자 폭이 2007년 예상치 302억 달러보다 축소된 250억 달러 내외를 기록할 것으로 전망되었음
 - 서비스, 소득 및 경상이전수지는 특히 서비스수지 악화가 가속화됨에 따라 적자규모가 2007년보다 확대된 280억 달러에 이를 전망이다
- 2008년 소비자물가 상승률은 2007년에 비해 확대된 2.7~3.0%에 이르는 것으로 전망되었음
 - 고유가가 지속되면서 공산품 가격을 끌어올리는 요인으로 작용할 것이며, 내수경기 회복과 함께 서비스 가격에 대한 상승 압력이 클 것으로 예상되기 때문인 것으로 분석되었음

〈표 1-4〉 주요 기관의 국내경제 전망(%)

구분	2006년	2007년			2008년		
		SERI	LG	KDI	SERI	LG	KDI
GDP성장률	5.0	4.8	4.8	4.9	5.0	5.0	5.0
민간소비증가율	4.2	4.4	4.2	4.4	4.5	4.7	4.5
수출증가율	14.4	13.7	13.8	13.5	11.0	11.6	10.9
수입증가율	18.4	13.3	13.4	14.5	12.8	14.3	13.2
소비자물가	2.2	2.5	2.4	2.4	3.0	2.7	2.8

- 2008년 우리나라 경제전망과 관련해서는 국내외적으로 다양한 불확실성 요인이 존재하는 가운데, 특히 미국경제의 불안에서 비롯되고 있는 요인이 세계경제는 물론 우리나라 경제의 여건을 직접적으로 악화시킬 수 있는 핵심적인 요인으로 등장하고 있음
 - 미국의 경제성장률이 현재 예상되는 수준보다도 더 낮아지거나 주택경기의 불안이 세계 주요국으로 확산될 경우 세계경제의 침체가 가속화될 것이며, 이 경우 우리나라 경제성장률의 하향 조정도 불가피할 것으로 보임

- 이와 같은 세계경제의 불확실성 요인이 해소되고 미국과 세계 경제성장률이 높은 수준을 회복할 경우 우리나라 경제도 현재와 같은 안정적인 성장세를 유지할 것이며, 경상수지도 흑자 추세를 이어갈 수 있음
- 그러나 IMF는 우리나라의 2008년 경제성장률이 2007년의 5.2%보다 0.9% 포인트 하락한 4.3%에 그칠 것으로 전망했음
- 이 같은 침체의 원인으로는 주요 선진국의 수입 감소로 대외의존도가 높은 우리나라 경제의 위축이 불가피할 것이며, 전 세계적인 금융 불안으로부터 야기되는 아시아권 경제의 위축은 이를 가속화시킬 가능성이 크기 때문으로 분석하였음

제2장 주요 해운환경 변화

1. 건화물선 해운수요 증가로 호주 항만의 체선 심각

- 2007년은 어느 때보다도 호주 항만의 체선이 심각한 수준까지 도달했으며, 건화물선 해운경기도 급등세가 지속
 - 특히, 각국의 원자재 수요 증가에 따른 요인 외에 호주 항만의 체선 문제는 건화물선 해운경기가 급등세를 보이는 하나의 요인으로 지적됨
 - 즉, 항만 체선으로 인해 선박들이 묶여 시장 전체적으로 공급 감소의 요인으로 작용하고 있는 것임
- 호주항만에서 벌어지고 있는 체선현상은 호주 전체에서 상시적으로 150척 이상, NSW(New South Wales)주 뉴캐슬항만에도 금년 5월 6일 기준 68척이 대기하고 있었으며, 하역 대기 기간은 2~3주로 상승하고 있음
 - 이 항만에서는 금년 4월 18일 시점부터 1개월간 정박이 되지 않고 있는 선박도 있는 것으로 알려졌다
 - 이에 따라 2006년 하반기부터 건화물선 용선시황의 상승이 강해진 배경은 호주의 체선과 선박의 혼재 문제를 빼고는 언급하기 어렵게 되었음
- 철광석 전용선의 경우 4월 24일 케이프사이즈급 선형의 태평양수역 항해용선료가 2004년 12월 이래 2년 4개월 만에 10만 달러를 돌파하였음
 - 특히, 1년 기간용선의 경우 1일 용선료가 9만 달러대로, 현물용선 성약에 필적하는 고운임의 성약도 이루어져, 케이프사이즈 시황의 견조세가 적어도 1년은 지속될 것이라는 전망이 우세해지는 배경이 되었음
 - 이 가운데 세계 신조선대가 거의 확정되어 있는 2010년까지는 호황이 지속된다는 의견도 시장관계자 사이에서 언급되고 있으며, 수급관계의 팽박을 우려하여 5년 기간의 성약도 보이는 상황임

- 이렇게 호주항만이 장기간 체선이 지속되고 있는 주요인으로는 기본적으로 중국을 중심으로 한 수요증가에 공급측이 상대적으로 뒷받침되지 못한다는 점을 지적할 수 있음
 - 이 밖에 실제적인 요인으로는 수송거리가 길어지면서 전력회사들은 수송 선사에게 현물용선의 배선요청이 늘고 있다는 점임
 - 즉, 최근 원자력 발전소의 일부 정지로 인한 화력발전소 가동률이 상승하고, 선사들의 전용선과 장기용선의 대부분이 체선으로 이어지고 있는 상황이어서 전력회사는 고운임의 현물시장으로부터 용선을 전제로 선사들로부터 수송을 수배할 수밖에 없는 상황임
 - 게다가 현물시장에서 선박을 조달하려 해도 체선이 증가할 수밖에 없는 상황이어서 악순환이 지속되고 있는 상황임
 - 특히, 이렇게 호주로 선박들이 모이는 것은 석탄 수출국이었던 중국이 수입국으로 전환되면서 주요 극동지역 수입국인 한국, 일본, 대만 등이 수입처를 호주 등지로 옮길 수밖에 없기 때문임
- 특히, 호주 항만 가운데 뉴캐슬항의 체선이 큰 실정인데, 실제로 뉴캐슬항은 호주 제2의 항만임
 - 뉴캐슬 항이 있는 NSW주는 퀸즐랜드(Queensland)주에 이어 제2위의 석탄생산량·석탄수출량을 기록하고 있는데,
 - 퀸즐랜드 주의 생산량에서 차지하는 수출량의 비율은 70%인데 비해 NSW주는 60%정도임
- 뉴캐슬항은 Carrington Coal Terminal과 Kooragang Coal Terminal의 2 터미널로 나뉘어져 있는데,
 - 호주 뉴카슬(Newcastle)의 Port Waratah Coal Services(PWCS)사가 최근 추진하고 있는 호주 항만의 체선 대응전략은 (1) 터미널 설비확장과 (2) CBS (the Capacity Balancing System) 제도의 재개를 들 수 있음
 - 전자는 기존 터미널의 확장과 제3 터미널 건설 사업이 있는데, 이 같은 확장에도 불구하고, 수요를 따라 잡기는 용이치 않아 보임
 - 이는 이 계획들이 완공되는 2009년에 가서 뉴캐슬항의 선적 능력은 1억 5,900만 톤까지 증가할 것으로 예상되나 현 수준의 처리물동량을 원활히 처리하는 수준이 될 것으로 보이기 때문임

〈표 II-1〉 호주 뉴캐슬 항만의 확장 계획

Kooragang Coal Terminal 확장사업	제3 터미널 건설사업
○ 1994년부터 2002년까지 이미 9억 호주 달러가 투자 - 올해 3월 “Project 3D”라는 확장계획을 1차 완료 - 이에 따라 Kooragang의 선적 능력은 6,400만 톤에서 7,700만 톤으로 증가 - 양 항의 선적 능력은 8,900만 톤에서 1억 200만 톤으로 증가 ○ 올해 3월부터 2,400만 호주 달러가 투자 - 양 항의 선적 능력을 1억 1,900만 톤까지 확장할 계획(2009년 말 완성 예정)	○ NCIG(the Newcastle Coal Infrastructure Group)에 따라 제3 터미널 건설의 계획이 진행 중 - 투자자는 BHP 빌리턴(Xstrata와 Rio Tinto (Coal & Allied)의 2대 독점·독점화를 배경) - 이 계획은 이미 주정부에 의해 승인되어, Kooragang의 선석(K3, K5, K6)과 인근에 다른 하나의 선석(K7)을 설치, 연간 3,000만 톤의 선적능력 하에서 2009년 하순까지 가동할 예정

- 또한 체선의 대책으로 뉴캐슬 항에서는 올해 4월 4일부터 이 국가의 공정거래 위원회인 ACCC(Australia Competition and Consumer Commission)에 의해 CBS가 승인되어 재개되었음
 - 이는 일반적으로 할당시스템(Allocation System)으로 알려져 있지만, 정식명칭은 CBS(Capacity Balancing System=선적능력 조정제도)²⁾인데,
 - 이는 수출 메이저 광산업체들의 수출 선적량을 할당하고, 수출업체에 대해 할당량 이상의 수출물량에 대해서는 과세하는 것임
 - 이번 제도의 적용기간은 올해 한해로 한정되나 호주 당국은 이 제도를 2004년부터 매년 해제와 재개를 반복하고 있으며, 적용기간에 체선이 해소되지 않으면 지속적으로 연장할 방침임

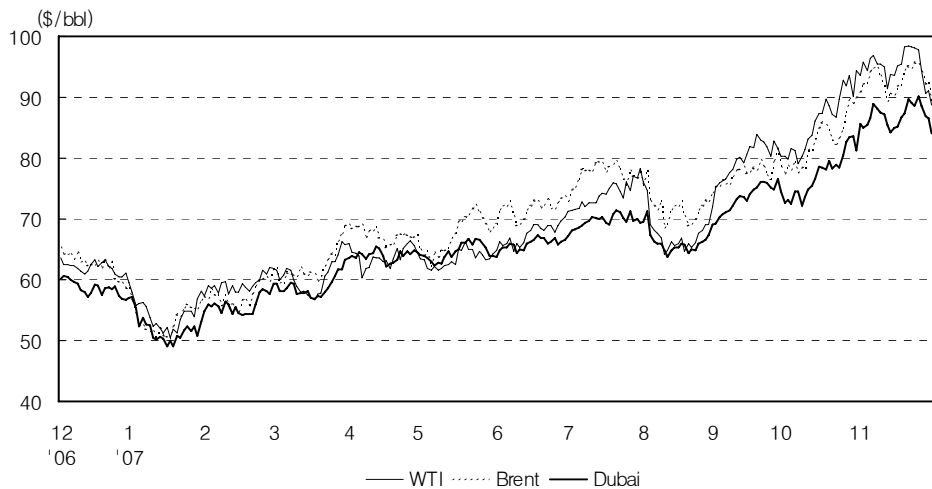
- 2) CBS에는 다양한 명칭이 있으며, Queensland 주에는 QMS(Queue Management System)으로 불리우는데, NSW주에서도 해운시황의 고동이 시작된 2004년부터 이 제도를 처음 시작할 무렵에는 CDS(the Distribution System)이라고 불렸지만, 작년 9월부터 CBS로 개명되었음. 과거 제도에는 뉴캐슬항을 이용하는 17석탄 메이저 기업에 3개월마다 출하제한을 실시하였으나 석탄 메이저 기업은 할당분의 “Take or Pay (할당과세금)”을 지불할 의무가 없었음. 그러나 올해 재개된 이 제도는 메이저 기업에 한해서 1개월마다 출하제한을 설정하여 선적 조정을 강화하고, 할당시스템을 사용하던 하지 않던 관계없이 “Take or Pay”를 지불할 것 등이 추가되었음

2. 유가 급등에 따른 유조선 수요의 위축

□ 국제유가, 2007년 9월 이후 급등

- 2007년 들어 상승세를 보이던 국제유가는 8월 일시적인 소폭 하락을 거친 후 9월 이후에는 급등세를 유지하고 있음
 - 우리나라가 주로 도입하는 두바이(Dubai)산 원유 가격은 2007년 1월 17일 배럴당 49.1 달러를 시작으로 상승세를 이어갔으며, 11월 26일에는 배럴당 90.1 달러로 사상 최고치에 도달했음
 - 국제유가의 흐름을 주도하는 서부텍사스(WTI) 원유의 경우에도 1월 18일 배럴당 50.5 달러를 시작으로 상승세를 이어갔으며, 11월 21일에는 배럴당 98.5 달러로 사상 최고치를 기록하는 등 90 달러대를 유지하고 있음

〈그림 II-1〉 최근 1년간 국제유가 동향('06. 12. ~ '07. 11.)



자료 : 에너지경제연구원(KEEI, <http://www.keei.re.kr/>)

- 국제유가가 이 같이 장기적인 상승세에서 벗어나지 못하고 있는 것은 OPEC 이 감산정책을 고수하고 있는 가운데, 주요 산유국이 지정학적으로 위협에 놓여 있는 중동지역에 주로 위치하고 있기 때문임

- 미국 석유재고의 감소, OPEC의 동절기 증산규모 축소, 세계적인 석유수급 악화, 글로벌 투기자금의 유입, 동절기 공급불안의 확산 등도 국제유가가 90 달러대의 고공행진을 계속하게 하는 요인으로 작용하고 있음

□ 최근 유가상승의 주요 요인

- 2007년 들어서도 달러화 약세가 이어지면서 글로벌 투기자금이 석유시장으로 유입되는 속도가 빨라지고 있으며, 결과적으로 국제유가 상승을 가속화시키고 있는 것으로 판단됨
 - 특히 미국 연방준비제도이사회(FRB; Board of Governors of Federal Reserve System)의 연이은 금리인하 조치가 달러화의 가치하락을 유발하고 있으며,
 - 이는 글로벌 투기자본이 세계금융시장에서 이탈하여 원유 등을 포함한 실물자산에 대한 투자로 집중되는 배경이 되고 있음
 - 이에 따라 투기자금 유입의 척도인 미국 상품선물거래위원회의 WTI 순매수 지수(position)는 9월 이후 최고 15만 건(계약)을 기록하는 등 13만 건 이상의 높은 수준을 유지하고 있음
- 미국의 석유재고 감소 현상도 국제유가의 상승을 유발하는 중요한 요인으로 작용하고 있으며, 특히 2007년 하반기 미국의 휘발유 재고는 예년에 비하여 4~5%가 부족한 수준에 머무는 상황이 계속되고 있음
 - 11월 초 미국의 원유 재고는 3억 1,200만 배럴로 전월 대비 80만 배럴 이상 감소했으며, 휘발유의 경우에도 1억 9,400만 배럴로 평년 수준에 비해 4.7% 부족한 것으로 분석되었음
- 2007년 들어 공급부족의 상태가 지속되고 있는 세계 원유시장의 수급상황도 국제유가가 고공행진을 계속하게 하는 근본적인 요인으로 작용하고 있음
 - 2007년 세계 원유수요는 일일 8,570만 배럴에 이르러 2006년에 비해 120만 배럴 또는 1.4% 이상 증가한 가운데, 공급은 일일 8,460만 배럴 수준으로 2007년에 비해 0.1% 증가하는 데 그친 것으로 추정되고 있음
 - 이와 같이 세계 원유 공급이 위축된 것은 2007년 OPEC의 공급량이 일일 3,030만 배럴로 2006년에 비해 50만 배럴 또는 1.6% 이상 감소했기 때문인 것으로 분석되고 있음

- 또한 이라크 및 이란을 포함한 중동지역의 정세불안도 세계 원유시장의 불안 및 고유가 행진을 뒷받침하고 있는 것으로 판단되고 있음
 - 이라크의 군사적인 불안이 장기간 이어지고 있는 가운데 터키가 10월 24일 이라크 내부의 쿠르드 반군에 대한 군사작전을 단행함에 따라 이 지역에서 긴장이 고조되었으며,
 - 이란이 핵개발과 관련한 정치적 의지를 고수하면서 미국이 새로운 경제제재 방안을 발표하는 등 중동지역 전체의 정세불안을 가중시키고 있음

□ 향후 국제유가는 배럴당 75달러 유지 전망

- 국제유가는 글로벌 투기자금 유입, 동절기 석유수급 변화, 지정학적 요인 등에 의하여 배럴당 100 달러에 육박하는 고공행진을 계속하였음
 - 미국에서 계속된 금리인하와 달러화의 약세는 글로벌 투기자금의 세계 석유시장 유입을 지속시킬 것이며,
 - 미국을 포함한 선진국의 석유재고가 예년에 비해 부족한 상황이 이어짐에 따라 수급불안에 따른 고유가의 기조는 상당기간 유지될 것임
- 지나친 고유가에 대한 우려가 확산되면서 미국 및 중국 등 대량 소비국들이 주요 산유국에 원유수출 확대 및 가격인하를 요구한 바 있으며, OPEC도 11월 정상회담에서 원활한 공급에 의견을 같이하는 등 유가안정에 대한 공감대가 어느 정도 형성되고 있음
 - 이에 따라 동절기를 기하여 증가했던 세계 석유소비가 점차 진정될 2008년 1분기에는 국제유가의 본격적인 안정이 예상되고 있으며, 이후에는 상당기간 배럴당 75 달러를 크게 넘어서지 않는 수준에서 등락을 거듭할 것으로 주요 기관들은 전망하고 있음

□ 고유가가 유조선시장에 미치는 영향

- 배럴당 60~70 달러를 상회하는 고유가가 지속됨에 따라 전 세계 석유소비가 근본적으로 상당 폭 위축되었으며, 이는 OPEC의 증산억제 정책과 함께 원유 해상물동량 증가세를 둔화시키는 중요한 요인인 것으로 분석되고 있음

- 고유가가 지속되고 있는 2007년 전 세계 원유 수요량은 2006년에 비해 1.4% 증가하는 데 그친 것으로 추정되고 있으며, 특히 원유 수입을 크게 확대해 오던 중국의 경우 2007년 10월 수입량이 연간 최저치를 기록했음
- 더욱이 고유가 정책을 고수하고 있는 OPEC이 원유증산에 소극적인 태도를 유지함에 따라 2007년 전 세계 원유 출하량은 2006년에 비해 불과 0.1%의 소폭 증가에 그친 것으로 추정되는 등 특히 세계 원유 해상물동량 증가세를 크게 억제하고 있음
- 전 세계적으로 고유가 기조가 이어지는 가운데 이와 같이 세계 원유 소비 및 출하량 증가세가 둔화됨에 따라 유조선 해운시장에서는 선박수요가 위축되는 등 선박과잉 현상이 지속되면서 저운임 상태가 장기화되고 있음
- 이에 따라 세계 유조선 운임은, 2007년 3분기 이후 중동/극동항 VLCC의 경우 운임이 WS 55~60 포인트 대에서, 그리고 중동/유럽항의 경우에는 WS 45~50 포인트 대에서 등락하는 등 운항선사의 수익성을 위협하는 저운임 상태가 11월까지 이어졌음

3. 선사들 초대형 컨테이너선 확보 경쟁 본격화

□ 1만 TEU급 컨테이너선 발주 160척 넘어서

- 세계호황이 지속될 것이라는 낙관적 전망 하에 1만 TEU 이상 초대형 컨테이너 선박의 발주가 줄을 잇고 있음
- 올 해 10월 말까지 1만 TEU가 넘는 초대형 컨테이너 선박이 160척 이상 발주된 것으로 조사되었음
- 기존의 초대형선 발주는 머스크 및 MSC를 중심으로 이뤄졌지만, 올 해는 Zim이 최근 삼성중공업에서 1만 3,000 TEU급 컨테이너 선박 8척을 발주하는 등 발주기관도 다양해졌음

〈표 II-2〉 1만 TEU급 이상 메가 컨테이너선 운항 및 신조발주 현황(2007. 10)

운항선사	발주 선주	척수	선 형		조선소	인도시기(년)
			TEU	DWT		
운항(In service) 현황						
Maersk	AP Moller	6	14,000	157,000	Lindo	2006-2007
Cosco	Cosco	1	10,062	114,000	Hyundai	2007
계		7				
신조발주(On order) 현황						
Maersk	AP Moller	2	14,000	157,200	Lindo	2007-2008
Maersk	Rickmers	4	13,100	140,000	Hyundai	2010-2011
Maersk	Moller	6	10,000	120,000	Lindo	2008-2009
MSC	MSC	5	13,200	135,000	Daweo	2010
MSC	MSC	2	11,300	128,500	Hyundai	2009
MSC	MSC	2	11,000	114,000	Samho	2008-2009
MSC	MSC	8	13,300	150,000	Samsung	2011
CMA CGM	CMA CGM	8	12,500	142,500	Daewoo	2010
CMA CGM	Offen	4	10,000	120,000	Hyundai	2008
CMA CGM	Offen	4	11,400	128,500	Hyundai	2009
CMA CGM	CMA CGM	8	11,400	135,000	Hyundai	2009-2010
CMA CGM	NSB	4	11,000	130,000	Daewoo	2010
Cosco	-	3	10,062	114,000	Hyundai	2008
Cosco	-	4	10,000	120,000	Nantong	2008
CSCL	CSCL	8	13,300	150,000	Samsung	2011-2012
NOL/APL	-	4	10,000	120,000	Hyundai	2010-2011
NOL/APL	-	4	10,000	120,000	Daewoo	2010-2011
Zim	-	8	10,000	114,000	Sangi	2010
Zim	Zodiac	8	12,600	142,500	Sansung	2012
-	Zodiac	5	10,070	113,900	Samho	2010-2011
CSAV	Dohle	8	12,560	142,500	Samsung	2010-2011
CSAV	CSAV	4	12,000	140,000	China Shipbldg	2010-2011
-	NSC	8	12,800	142,500	Hanjin-Phil	2010-2011
-	Nordcapital	8	13,100	145,000	Hyundai	2010-2011
Coscon	Seaspan	5	13,100	145,000	Hyundai	2011
Coscon	Seaspan	3	13,100	145,000	Samho	2011
-	Niki	9	12,500	142,500	STX	2011
-	Dohle	4	12,600	142,500	Samsung	2011
-	Offen	9	12,500	142,500	Daewoo	2010-2011
-	Rickmers	4	13,100	140,500	Hyundai	2011
계		163				

자료 : LSE, Containerisation International, LR Fairplay

- 이러한 수치가 의미하는 것은 선사들의 선대구성이 점차 대형화 추세로 진행되고 있다는 점임
 - 최근 대만의 글로벌 선사인 에버그린이 최근 그리스의 니키(Niki)그룹과 10척 이상의 1만 TEU급 컨테이너선 용선계약을 체결했음
 - 이는 동 선사가 8,000 TEU이상의 선박은 용선하지 않는다는 자사의 방침을 철회한 것으로 의미가 있으며 선사들의 초대형선 확보가 본격적으로 이뤄지고 있음을 보여주는 것임
 - 드루리(Drewry)의 최근 연간전망 보고서에 따르면 8,000 TEU급 이상의 선박이 전체 선박에서 차지하는 비중이 2008년 27.7%, 2009년 35.3%, 2010년 57.3% 및 2011년 75.2% 등 해가 거듭될수록 크게 증가하고 있음
 - 또한 신조 공급규모도 2008년 153만 2,000 TEU, 2009년의 159만 7,000 TEU를 기점으로 해서 2010년에는 121만 3,000 TEU, 2011년에는 11만 3,000 TEU로 감소하고 있음

□ 메가 컨테이너선과 관련한 항만 및 운항서비스 경쟁 심화될 듯

- 2010년 이후 메가 컨테이너선의 집중적인 투입으로 주요 항로 및 지역에서 이들 선박의 운항이 보편화될 경우 항만에 의한 유치경쟁과 선사에 의한 서비스 확보경쟁이 심화될 것으로 예상됨
 - 이미 지속적으로 증가하는 주요 항로의 컨테이너물동량과 관련하여 일부 항만의 화물처리능력 부족 또는 하역시설 미비가 문제가 되고 있으며,
 - 특히 향후에는 급증하는 화물의 처리가 가능한 충분한 터미널 및 하역시설과 메가 컨테이너선 수용이 가능한 항만능력이 항만의 경쟁력을 결정하는 중요한 변수로 작용할 것임
 - 운항선사를 포함한 물류관련 업체들이 해당지역 및 항만에서 집중되는 물동량을 처리하기 위해서는 주요항로에서 보편화될 것으로 보이는 메가 컨테이너선의 투입과 이용이 경쟁력 확보에 중요한 역할을 할 것으로 예상됨
- 허브항만을 지향하는 지역별 주요 항만은 메가 컨테이너선의 유치를 위한 경쟁에 몰입할 수밖에 없으며, 운항선사 및 물류업체들은 메가 컨테이너선 서비스 구축 및 확보에 적극적인 자세를 보일 것임

- 더욱이 메가 컨테이너선을 대상으로 한 항만 및 물류업계의 경쟁은 구주항로를 시작으로 북미 및 대서양항로로 확산될 것이며,
- 특히 파나마운하 확장공사와 관련하여 북미항로 올워터(all-water)서비스 투입이 가능해지면 북미서안 항만의 체선 해소에도 기여할 전망이다
- 따라서 우리나라 항만 및 물류업계도 이에 대비하여 조기에 메가 컨테이너선 확보 및 운항서비스의 유치를 위한 단계적인 마케팅을 추진해야 할 것이며, 이를 위한 충분한 시설확보에도 만전을 기해야 할 것임
- 국적 외항선사 및 물류기업도 이에 대비한 단계적인 전략을 추진해야 할 것임
 - 외항선사는 독자적인 메가 컨테이너선 신조발주 및 얼라이언스 선대를 활용하기 위한 구체적인 계획을 통해 적기에 메가 서비스를 확보해야 할 것임
 - 선대를 운항하지 않는 물류기업은 메가 서비스 활용이 가능한 물류네트워크를 구축하고 이를 화주에 적극 홍보함으로써 자사의 물류서비스가 질적인 우위에 있음을 인식시켜야 할 것임

4. 물류보안, 다층적 협력이 강화될 듯

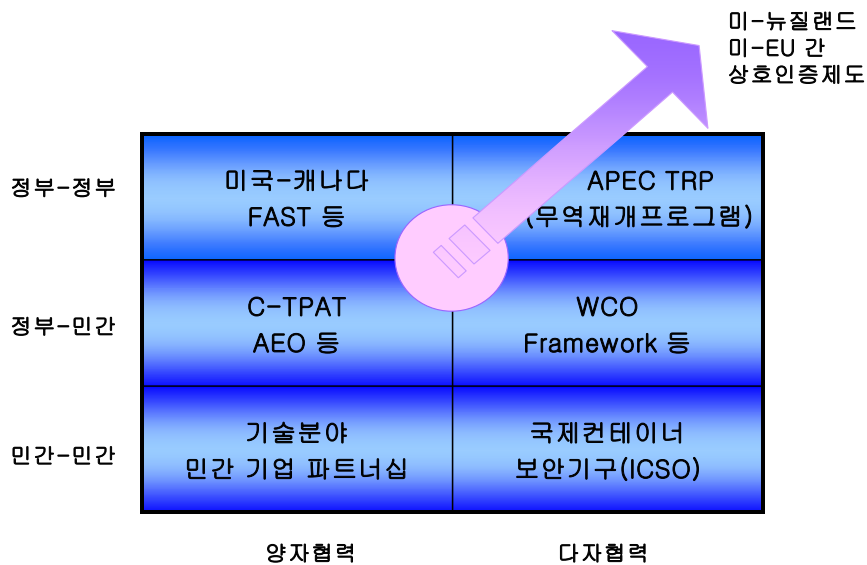
□ 물류보안 제도 형성기에서 공고화로

- 최근 물류보안에 대한 관심이 높아지면서 정부 및 민간차원에서 제도 확립방안을 위한 협력 분위기가 고조되고 있음
 - 9.11 테러 이후 등장한 물류보안의 논의가 미국 중심의 물류보안 제도 형성을 위한 것이었다면, 지금은 민-관 부분의 협력을 바탕으로 하는 물류보안 제도 공고화가 그 추세임
 - 이는 물류보안에 대한 관심이 정부주도에서 민-관 협력을 토대로 한 민간의 자발적 참여로 이전되고 있는 한편,
 - 물류보안이 막힘없는 화물의 안전을 보장하기 위해 필요하다는 인식이 기존의 부정적인 인식을 점차 상쇄하고 있기 때문임

- 현재 물류보안 협력은 물류보안 인식이 확대되면서 다층적으로 이뤄지고 있음
 - 이러한 협력은 국내에서의 협력이 국제협력보다 상대적으로 미약하게 이뤄지고 있는 특징을 보여주고 있음
 - 이는 물류보안의 이슈가 주로 항만을 중심으로 국가 간 이동하는 화물에 초점이 맞춰져 있어 국민적 컨센서스가 아직 이뤄지고 있지 않기 때문임
- 물류보안 협력은 크게 정부-정부, 정부-민간 및 민간-민간분야에서 이루어짐
 - 정부-정부의 협력은 최근의 미국과 멕시코 및 캐나다의 무역보안 프로그램(Free&Secure Trade Program) 등의 양자협력과 APEC 등에서 이뤄지고 있는 다자협력으로 나뉘짐
 - 민간-정부의 협력은 현재 가장 활발하게 논의되고 있는 분야로 반테러 민-관 협력 프로그램(C-TPAT), 승인된 경제운영자(AEO)제도 등이 이에 속함
 - 민간-민간의 협력은 그 필요성에 비해 현재 다른 분야와 비교해 아직 활성화되고 있지 않으며 주로 기술적 협력에 국한되고 있음

〈그림 II-2〉

물류보안 국제협력 동향



자료 : 한국해양수산개발원

- 이와 관련해 양 국간 물류보안 상호인증제도는 정부-민간-정부의 새로운 협력 양태를 띠고 있어 주목됨
 - 앞서 언급한 미-EU의 물류보안 상호인증제도가 이에 해당되는데, 이러한 협력의 추세가 앞으로도 지속될 것으로 보임
 - 현재 싱가포르의 물류보안 계획인 STP(Secure Trade Programme)도 타 국가와의 물류보안 상호인증을 목표로 시행되고 있음

□ 우리나라 물류보안, 다층적 협력에 초점 맞춰야

- 현재 우리나라는 관세청이 벨기에, 필리핀 등과 AEO 시범사업을 추진하고 있고, 올해 초 APEC 무역재개 프로그램(Trade Recovery Programme)에 정부 대표단을 파견하는 등 다층적 협력을 지속하고 있음
 - 또한 관세청 및 기술표준원을 중심으로 WCO나 ISO의 물류보안 관련 국제 규범 제정 작업에 지속적으로 참여하고 있음
 - 그리고 민-관 차원에서의 물류보안 협의회가 운영되어 정부부처 간 협력을 중심으로 민-관이 함께 머리를 맞대고 있음
- 하지만 국내외 유기적인 협력 체제를 구축하기 위해서 남은 과제가 만만치 않음
 - 이는 물류보안 자체가 협력의 과제를 제시하면서도 물류보안시장에서의 자국이익확보라는 경쟁적인 과제도 함께 제시하고 있기 때문임
 - 따라서 자국의 물류보안기업의 경쟁력도 확보하면서 국내외 협력도 도모하는 윈-윈 전략이 필요할 것으로 보임
 - 이를 위해서는 우선 정부 부처간 협력을 토대로 국내 물류보안 기준의 확립과 물류보안 인증제도 도입 등이 선행되어야 할 것으로 판단됨

5. 중국, 5대 국영선사 통합 적극 추진

□ 중국 국무원, 지난해 통합계획 확정

- 중국 국무원이 지난해 12월부터 정부에서 직접 관리하는 국유기업에 대한 통합 및 구조조정 작업을 본격적으로 추진하고 있음
 - 국무원 국유자산 관리위원회(SASAC)는 지난해 12월 ‘국유자본 조정 및 국유기업 구조조정 추진에 관한 지침’을 발표하고,
 - 국유기업에 활력을 불어 넣고, 경쟁력을 강화하기 위해서는 전략적 투자자 유치뿐만 아니라 구조조정을 통한 체질 개선이 시급하다고 강조했다
- 이에 앞서 중국은 2003년 국유자산 관리위원회를 설립한 직후 국유 기업에 3년 동안(2004~2006년) 자체적으로 통합 작업을 추진하라고 요구하면서,
 - 이 기간이 끝날 때까지 해당 업종에서 3위 안에 진입하지 못하는 기업에 대해서는 정부 주도 아래 강도 높은 구조조정을 추진한다고 밝힌 바 있음
 - 이 같은 조치가 나온 이후 중국의 국유 기업은 2003년 196개사에서 2006년 말 161개사로 축소되었고, 2007년 7월말 현재는 155개사로 줄어들었음

□ 해운 등 7대 산업 구조조정 중점 추진

- SASAC는 산업을 국가안보와 국민경제명맥에 연관되는 중점산업, 기초적인 지주산업 및 기타 산업으로 구분하고 단계별 전략적으로 구조조정을 추진할 계획임
 - 그중 방위산업, 전력, 석유화학, 통신, 석탄, 민용항공, 해운 등 7대 산업을 국가안보와 국민경제명맥에 연관되는 중점산업으로 지정하고,
 - 2010년까지 실력을 갖춘 기업을 세계적인 대기업으로 육성하겠다는 방침임
- 현재 SASAC에서 관리하는 국유 해운기업은 5개 사로 코스코(COSCO), 차이나 쉬핑(CSCL), 창항그룹(CSC), 시노트렌스(SINOTRANS), 차이나 머천츠(China Merchants Group)임
 - 그중 코스코는 중국 최대 선사로 5대 기업 전체 운력의 55%를 차지하고 있

으며, 차이나 쉬핑은 25%로 2위, 나머지 3개 기업은 각 10%를 차지하고 있으며,

- 차이나 쉬핑은 전체 운력에서는 코스코에 뒤지고 있으나, 컨테이너 및 원유 수송력에 있어서는 중국의 최대 규모를 자랑하고 있음

□ 올해 들어 국영 선사 통합설 대두

- 국무원이 이 같은 계획에 따라 업계에서는 올 연초부터 해운분야 5대 국유(국영)기업의 통합작업이 이미 시작된 것으로 분석하고 있음
 - 중국항만협회에 따르면, 중국의 2대 국영선사의 하나인 차이나 쉬핑(China Shipping)이 1월에 창항 그룹을 통합하는 방안을 SASAC에 제출한데 이어
 - 3월에는 그 동안 차이나 쉬핑에 통합된다는 소문이 나돌던 창항그룹이 시노트랜스(Sino-trans)와 통합하는 방안을 제출한 것으로 알려졌다
- 한편, 관련업계에서는 5대 국영선사의 통합작업에 대해 여러 가지 의견이 제시되고 있으나 대체적으로 다음과 같은 방안이 유력한 것으로 내다보고 있음
 - 첫째, 창항 해운 그룹과 시노트랜스 둘째, 차이나 쉬핑과 창항 해운 그룹, 셋째, 코스코와 시노트랜스, 넷째, 국영선사의 기능별(업무별) 통합으로 벌크화물 운송은 코스코에, 원유수송은 차이나 쉬핑에 몰아준다는 방안임
- 전문가들은 이 같은 방안 가운데, 첫 번째 방안이 가장 유력한 것으로 분석함
 - 우선 두 그룹의 규모가 비슷하고, 각각 부족한 분야를 보완할 수 있어 통합에 따른 시너지 효과가 클 뿐만 아니라
 - 시노트랜스의 경우 해운부문의 자산이 아직 상장되어 있지 않아 통합작업을 비교적 쉽게 추진할 수 있다는 이점이 있기 때문임
- 이 같은 통합작업이 현실화될 경우 중국의 5대 국영선사는 코스코와 차이나 쉬핑 등으로 '3강 구도'로 재편되면서 세계 상위선사로 성장할 것으로 보임

□ 국영선사, 선대확충으로 주도권 경쟁

- 한편, 구조 조정작업이 본격화되면서 5대 국영선사는 주도권을 확보하기 위해 지속적으로 자본금을 확충하고, 선대규모를 계속 늘리는데 주력하고 있음
 - 코스코 홀딩스는 지난 6월말 A주 상장을 통해 46억 달러의 재원을 확보, 모 그룹의 벌크선 사업부문을 인수할 계획이며,
 - 차이나 쉬핑도 오는 12월 5일 25억 달러 상당의 A주 발행을 통해 컨테이너 선박신조, 그룹산하 회사 인수 등을 추진할 계획이라고 최근 밝혔음
- 중국의 국영선사 통합작업은 해운기업의 덩치를 키워 국제 경쟁력을 확보하기 위한 장기적인 전략으로 풀이되는데, 현재 중국이 추진하고 있는 해운산업 증강 정책과 맞물려 향후 세계 해운시장에 상당한 영향을 미칠 것으로 보임

제3장 정기선 해운 전망

1. 2007년 컨테이너 시장 주요 지표 동향

□ 세계 컨테이너 물동량

- 2007년 세계 컨테이너 물동량은 전년 대비 11%대의 증가율을 기록하였음
- 세계 항만 컨테이너물동량(Port Handling Volume)은 4억 9,180만 TEU를 기록하여 전년 대비 11.7% 증가할 것으로 예상됨
 - 해상 컨테이너물동량(Traffic Volume)은 1억 4,290만 TEU를 기록하여 전년 대비 11.4% 증가할 것으로 예상됨

〈표 III-1〉 세계 항만 및 해상 컨테이너 물동량 추이

단위 : 백만 TEU, %

구 분	항만 컨테이너 물동량		해상 컨테이너 물동량	
	물동량 (백만 TEU)	증가율 (%)	물동량 (백만 TEU)	증가율 (%)
2003	314.8	13.0	92.1	14.7
2004	361.6	14.9	105.7	14.7
2005	399.0	10.4	116.6	9.7
2006	440.4	10.4	128.3	10.2
2007	491.8	11.7	142.9	11.4

자료 : 1) Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2007/08*, 2007. 9.

2) Clarkson, *Container Intelligence Monthly* 각호

□ 세계 컨테이너선 선복규모

- 세계 컨테이너선 선복규모에 있어서는 약 1,090만 TEU로 전년 대비 약 130~145만 TEU 정도 증가하였으며, 증가율은 15~16%대인 것으로 조사되었음

〈표 III-2〉 세계 컨테이너선 선복규모

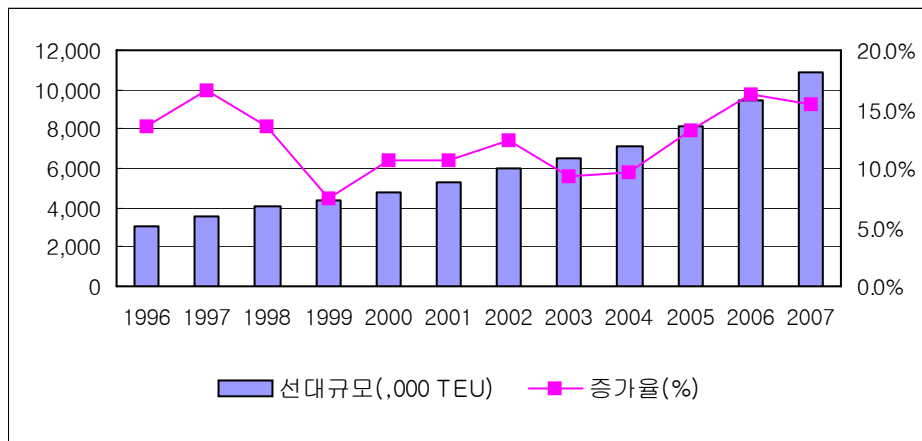
단위 : 천 TEU, %

구 분	2006		2007	
	선복규모	증가율	선복규모	증가율
Drewry	9,442	16.3	10,900	15.4
Clarkson	9,458	16.5	10,904	15.3

자료 : 1) Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2007/08*, 2007. 9.

2) Clarkson, *Container Intelligence Monthly* 각호

〈그림 III-1〉 세계 컨테이너선 선복규모 및 증가율 추이



자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2007/08*, 2007. 9.

□ 컨테이너선 종합용선지수

- 2007년 Howe Robinson 지수(컨테이너선 종합용선지수, HR지수)는 1,033.3 포인트로 올해 첫 주를 시작하여 9월에 올해 최고치인 1,394.7을 기록한 이후 하락세로 돌아섰음
- 2007년 1분기는 평균 운임지수는 1,197.3을 기록하여 분기 중 가장 낮은 값을 기록했으나, 2006년 말까지 하락세를 보이던 운임지수가 상승세로 반등되었고 2분기부터의 운임상승 기대 등으로 1,200 포인트 대를 유지했음

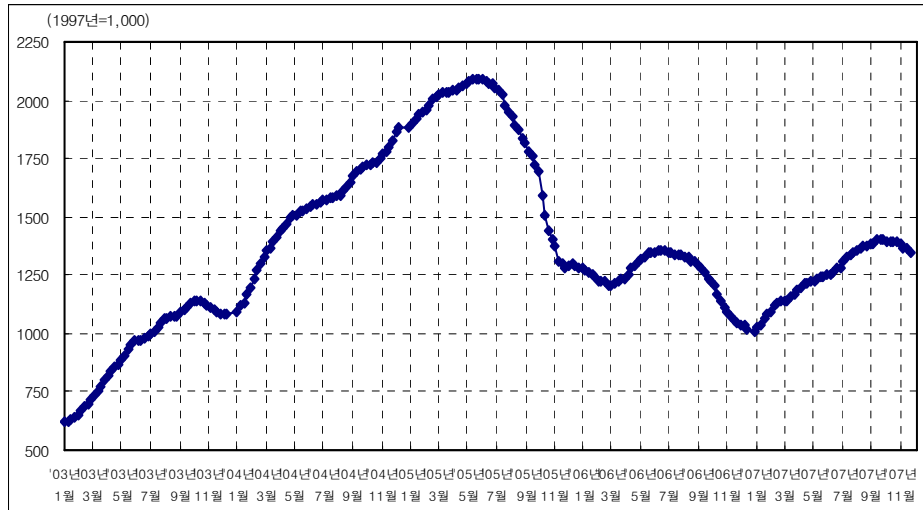
- 2분기에는 1분기의 운임지수 상승세가 계속되었고 2분기 평균운임지수는 1,232.5를 기록함. 유럽항로에서의 물량증가와 운임상승이 운임지수 상승을 주로 끌고 갔음
 - 3분기에는 2007년 중 운임지수가 평균적으로 가장 높았던 시기로 분기평균 지수는 1,356.9를 나타냈고, 특히 9월말에는 올해 가장 높은 운임지수인 1,394.7을 기록함. 이 시기 아시아-유럽항로의 서향(W/B) 항로 소석률은 100%를 초과했고, 태평양항로 동향(E/B)의 소석률도 90%를 상회했음
 - 4분기는 운임지수가 하락세를 보이고 있으나, 급격한 하락세도 없고 전년 동기보다 운임지수는 아직 높은 수준임
- 2007년의 컨테이너 운임지수는 2003년 이후 가장 낮은 포인트 수준에서 시작했으나 전반적으로 상승세를 기록했음
- 이와 같이 HR 지수의 상승세를 보인 것은 태평양항로에서의 안정적 물동량 유지, 유럽항로에서의 꾸준한 물동량 증가와 운임상승 등이 반영된 것으로 나타남

〈표 Ⅲ-3〉 HR 컨테이너선 종합용선지수 추이(1997년 1월=1,000)

구 분	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
1월	1,000.0	830.9	614.2	709.0	789.6	456.3	629.0	1,130.0	1,911.3	1,268.6	1,033.3
2월	983.2	829.3	595.3	751.7	797.7	471.4	675.9	1,250.7	1,972.2	1,229.7	1,107.9
3월	966.5	830.1	603.3	778.5	792.5	494.8	744.6	1,361.1	2,028.1	1,217.6	1,150.8
4월	949.7	823.8	624.7	860.7	820.2	524.1	837.1	1,452.4	2,048.9	1,263.7	1,203.0
5월	921.9	785.3	646.6	918.4	822.7	557.8	918.6	1,516.0	2,083.1	1,327.6	1,232.3
6월	887.9	776.5	662.4	947.1	785.4	585.9	973.8	1,550.4	2,081.1	1,353.4	1,262.2
7월	880.3	746.5	691.3	937.7	744.6	603.6	1,012.6	1,573.4	2,023.0	1,343.6	1,313.1
8월	879.2	703.2	720.9	941.0	695.2	624.0	1,069.8	1,593.7	1,897.1	1,321.2	1,362.9
9월	874.1	699.7	755.3	950.8	658.3	644.4	1,096.4	1,666.8	1,771.0	1,265.8	1,394.7
10월	869.4	692.3	757.0	936.5	594.9	655.8	1,136.3	1,717.7	1,557.9	1,182.1	1,393.5
11월	872.3	654.9	733.4	883.1	521.4	666.3	1,107.8	1,768.3	1,334.6	1,076.2	1,366.2
12월	856.1	629.8	696.8	802.1	472.6	637.4	1,083.1	1,863.0	1,291.4	1,025.9	
연평균	911.7	750.2	675.1	868.1	707.9	576.8	940.4	1,537.0	1,833.3	1,239.3	

자료 : Howe Robinson Container Index

〈그림 III-2〉 컨테이너선 종합용선지수(HR 종합용선지수) 추이



자료 : L.L.P/HRCI

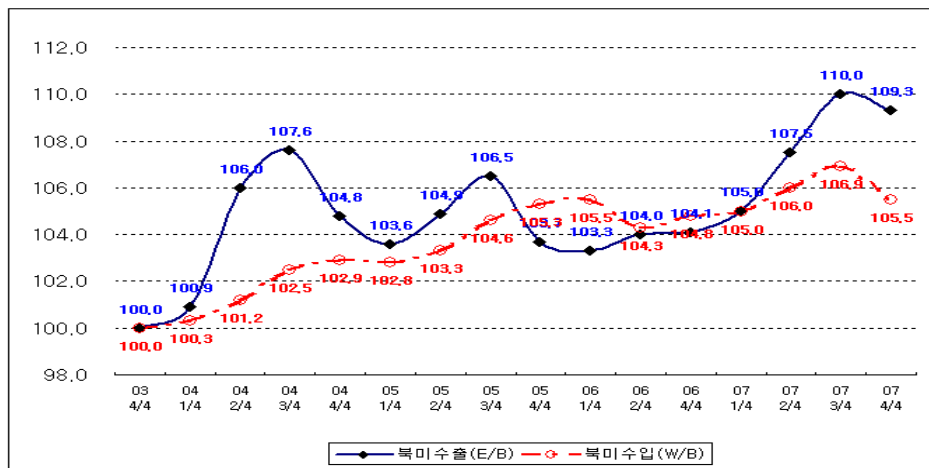
□ 항로별 운임지수

① 태평양 항로

- 2007년 태평양 항로는 예정된 선복량보다 실제 투입선복량이 감소하여 비교적 높은 소석률을 보였고 더불어 전년보다 높은 운임을 유지하면서 대체로 호황으로 평가할 수 있음
 - 동향항로는 2006년의 수송능력 1,634만 7,000 TEU보다 불과 1.7% 증가한 1,663만 2,000 TEU의 선복량이 투입되어 평균 소석률은 87.9%를 나타냈고, 운임도 전년대비 상승하였음
 - 특히 3분기까지는 미국 경제의 전반적인 안정적 성장 기조가 유지되었고, 중국을 비롯한 아시아 지역 경제의 양호한 성장세, 그리고 선사들의 선복량 조정 등에 힘입어 연초 기대했던 것보다 상당히 높은 운임수준을 기록했음
 - 서향항로는 대북미 수입물량이 전년대비 12% 이상 증가하고 선복량은 동일한 수준을 보이는 등 전반적인 상황은 개선되었음

- 다만 2007년 하반기 들어 미국의 서브프라임 사태 등으로 경기가 불안정해지면서 4분기 수출(E/B) 물량이 크게 감소하는 등 운임하락 요인이 발생했음
 - 대미 수출 물동량은 미국의 소비자 경기에 크게 영향을 받는데 서브프라임 사태로 인해 미국의 주택경기 침체 분위기를 보였고, 또 중국산 장난감에 대한 대대적인 리콜사태도 수입물량의 위축을 가져 왔음
 - 태평양 항로에서 수출(E/B) 물량은 3분기에 393만 TEU에서 4분기에 367만 4,000 TEU로 전분기 대비 6.5% 감소하였음. 반면 수입(W/B) 물량은 같은 시기 145만 7,000 TEU에서 149만 6,000 TEU로 증가하였음

〈그림 Ⅲ-3〉 태평양 항로 운임 추이



주 : 2003년 4/4분기 운임을 기준(100)으로 지수화함

자료 : KMI 전문가패널 조사결과

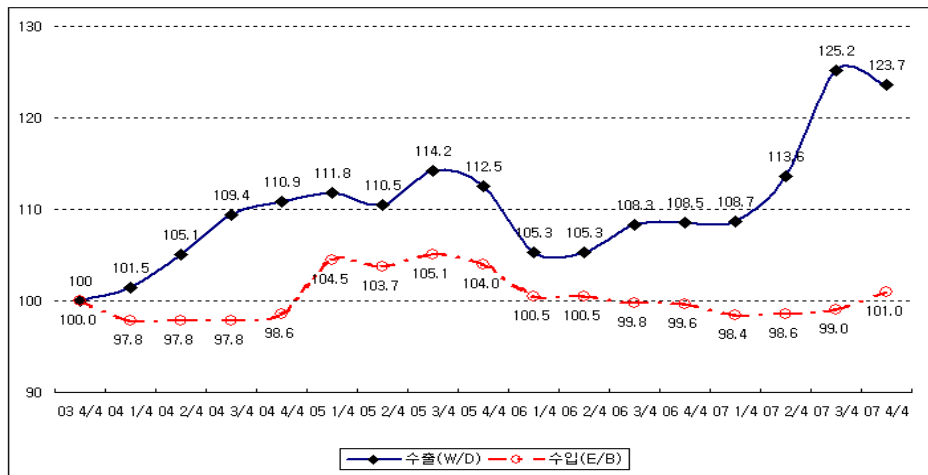
② 유럽 항로

- 유럽 항로는 서항(W/B) 물동량의 급증으로 소석률이 증가하고 운임도 폭등하는 사상 초유의 호황을 누린 것으로 평가되고 있으나, 유가급등과 수출입 물동량 불균형 등으로 수익률 개선은 기대에 못 미친 것으로 알려지고 있음
 - 서항(W/B) 항로의 2007년 물동량은 921만 9,000 TEU로 전망되어 전년대비 18.1%가 증가하고 평균소석률은 96.7%에 달할 것으로 예상됨. 이에 따라 서

향(W/B)항로의 운임도 1분기 108.7 포인트에서 3분기에는 125.2 포인트로 뛰어올랐음

- 유럽 서향항로의 물동량 증가는 독일, 네덜란드 등에서의 중국산 소비재 수입 폭등에 따른 것으로 분석됨. 예를 들어 독일에서 중국 생산 노트북의 수입물량이 2006년의 10만 대에서 2007년에는 약 40만 대로 252% 증가했고, 네덜란드에서는 중국산 컴퓨터 수입량이 161만 대로 전년대비 무려 4,823%가 증가했음
- 반면 동향(E/B)항로는 물동량 담보와 수출입 물량 불균형으로 소석률은 58.6% 수준을 보였고 운임도 전년과 유사한 수준을 나타냄. 유럽 동향(E/B) 물동량은 2007년에 430만 TEU로 2006년의 409만 TEU에 비해 6.9%가 증가했음

〈그림 III-4〉 유럽 항로 운임 추이



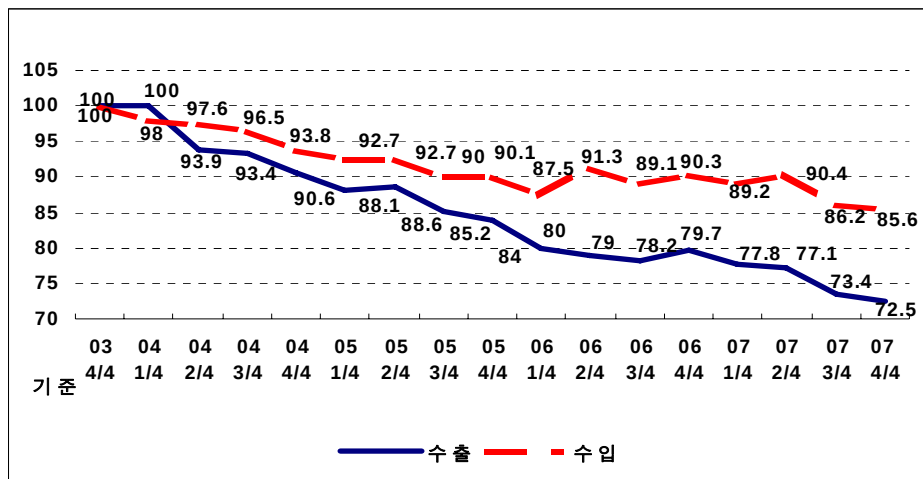
□ 항로별 현황

③ 한/중 항로

- 2007년 수출운임의 경우 2006년보다 하락폭이 컸지만, 수입운임의 경우 상대적으로 하락세가 완만했음

- 이러한 하락세 지속은 레진화물을 중심으로 한 수출화물의 저조보다는 공급측면의 요인이 컸던 것으로 분석됨
- 특히 동 향로에서의 과잉공급의 지속, 이에 따른 선사들 간 화물 유치 경쟁의 심화 및 신규서비스 개설 증가 등이 하락세를 이끈 주요 요인으로 볼 수 있음

〈그림 III-5〉 한/중 항로 운임 추이



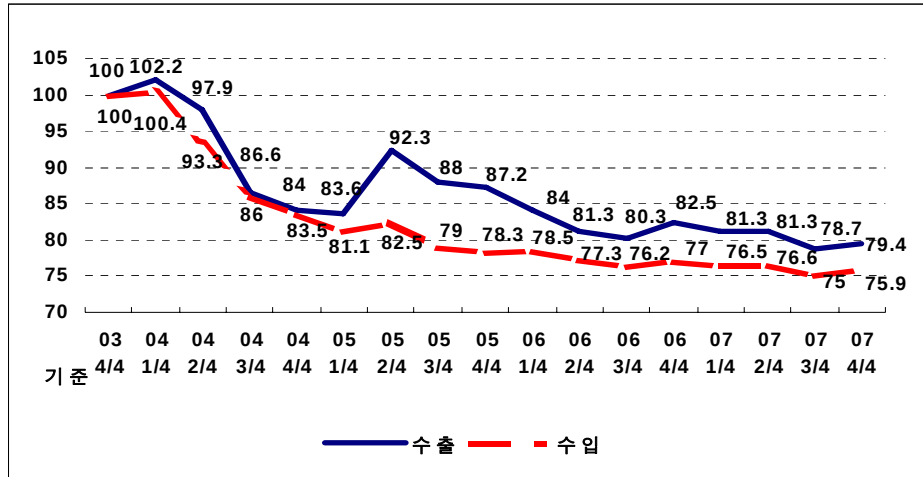
주 : 2003년 4/4분기 운임을 기준(100)으로 지수화 함

자료 : KMI 전문가패널 조사결과

④ 한/일 항로

- 2007년의 수출입운임 모두 2006년에 비해 평균 1~2포인트 하락한 것으로 분석되었음
 - 동 향로에서 선박의 추가 투입으로 인한 선사 간 집하경쟁이 치열했으며, 한국근해수송협의회(KNFC : 이하 한근협)을 중심으로 한 운임하락 방지 노력도 기대만큼 효과가 없었음
 - 또한 원화강세에 따른 수출경쟁력 악화로 수출물량 개선효과가 크지 않았으며, 이러한 수출운임 약세는 당분간 지속될 것으로 예상됨

〈그림 III-6〉 한/일 항로 운임 추이

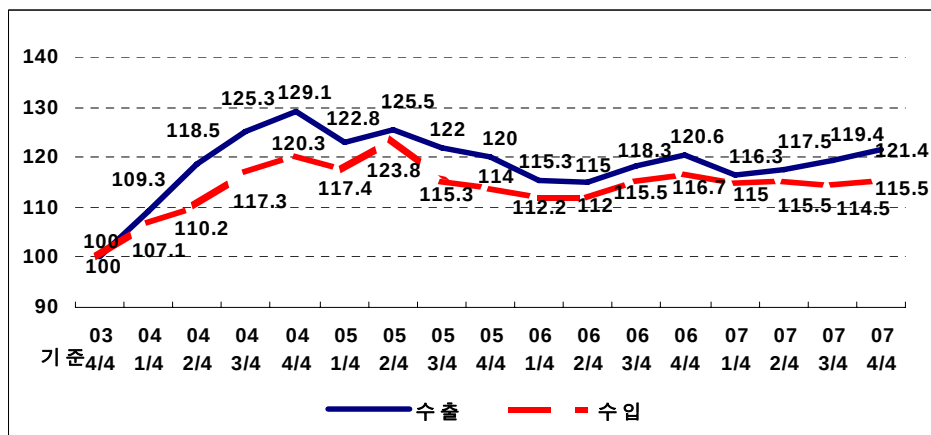


주 : 2003년 4/4분기 운임을 기준(100)으로 지수화함
 자료 : KMI 전문가패널 조사결과

⑤ 동남아 항로

- 다른 근해항로와 비교해 수출운임이 강세를 보였으며, 수입운임 역시 보합세를 지속한 것이 올 해의 주요 특징임

〈그림 III-7〉 동남아 항로 운임 추이



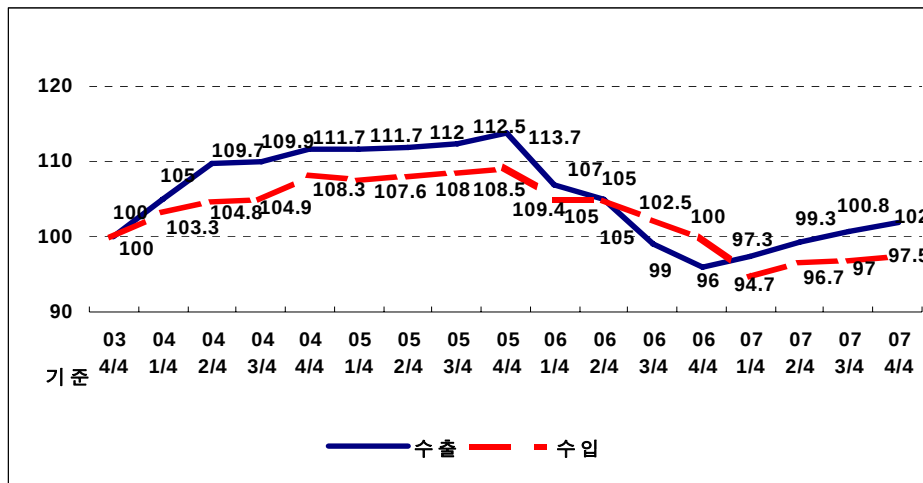
주 : 2003년 4/4분기 운임을 기준(100)으로 지수화함
 자료 : KMI 전문가패널 조사결과

- 이는 아시아 역내 FTA효과로 인한 물량 증가, 아시아 역내 운임협의회(IADA)의 운임회복노력 및 유럽항로에서의 호황으로 인한 동 항로의 선복 조정 등 운임상승의 3박자가 맞아 떨어졌기 때문인 것으로 분석됨

⑥ 한/러 항로

- 2006년에 수출입 운임 모두 하락세였다면 2007년은 수출입 항로에서 모두 운임이 상승했음
- 이는 2006년 초에 단행되었던 TSR운임인상의 여파가 진정국면으로 접어들었기 때문이며, 블라디보스톡항과 보스토치니항에서의 터미널 조작료(THC) 인상이 운임상승의 주요 요인으로 분석됨
- 이와 더불어 러시아 국내 경기가 나아지면서 러시아향 수출물량이 증가한 것도 시황을 견인한 요인으로 볼 수 있음

〈그림 Ⅲ-8〉 한/러 항로 운임 추이



주 : 2003년 4/4분기 운임을 기준(100)으로 지수화함

자료 : KMI 전문가패널 조사결과

2. 2008년 정기선 해운시황 전망

1) 개요

- 2007년 11월에 중국 톈진에서 개최되었던 세계해운최고경영자회의(World Shipping Summit)에서의 내년도 컨테이너 시장의 주요 화두는 역시 ‘중국’이었음
 - 중국 내 항만에서 2006년 처리한 물동량은 모두 8,000만 TEU에 달하는데 이는 그 해 세계 항만처리 물동량의 20%에 해당하는 것임
 - 또한 아시아에서 유럽이나 북미로 향하는 물동량의 50% 이상을 중국이 차지하고 있음
- 최근 IMF의 2008년 세계 경제성장 전망에 따르면 내년에도 중국은 10%대의 성장세를 이어갈 전망이어서 세계 컨테이너 해운시장의 수요를 견인할 것으로 전망됨
 - 특히 Drewry의 연간 컨테이너 시장 전망에 따르면 중국의 원자재 수입의 급증으로 인해 중국~아프리카, 중국~남미 항로가 높은 성장을 보일 것으로 나타났다
- 하지만 수요측면에서의 중국효과에도 불구하고 시황에 대해 낙관할 수 없는 이유는 국제 유가 상승에 따른 연료비 인상 및 내륙운송비 증가 등으로 선사들의 채산성 악화가 이어지고 있기 때문임
 - 세계 최대 선사인 머스크는 수익 악화가 올 상반기까지 지속되었으며, 이에 따라 선복 감축, 기항 서비스 축소 등의 대응전략을 마련하고 있음
 - 또한 시장점유를 위한 선사간의 과다한 운임경쟁이 지속되면서 운임하락에 따른 선사들의 수익성악화가 지속되고 있음
 - 한편 초대형 선박의 발주러시가 이어지고 있지만, 인도시점이 거의 2010년 이후라서 선박과잉공급의 문제가 내년도에는 크게 발생하지 않을 전망이다
- 결국 내년도 세계 컨테이너 시장은 중국경제성장이 수요를 견인하고, 과잉공급의 문제도 현실화될 가능성이 적지만, 선사들의 채산성 악화는 이어질 것으로 예상됨

- 따라서 선사로선 항로별로 적재적소에 선박을 투입하는 선대조정에 초점을 맞추는 전략이 요구되며, 선사간의 협력을 통한 운임경쟁 자제노력도 필요할 것으로 보임

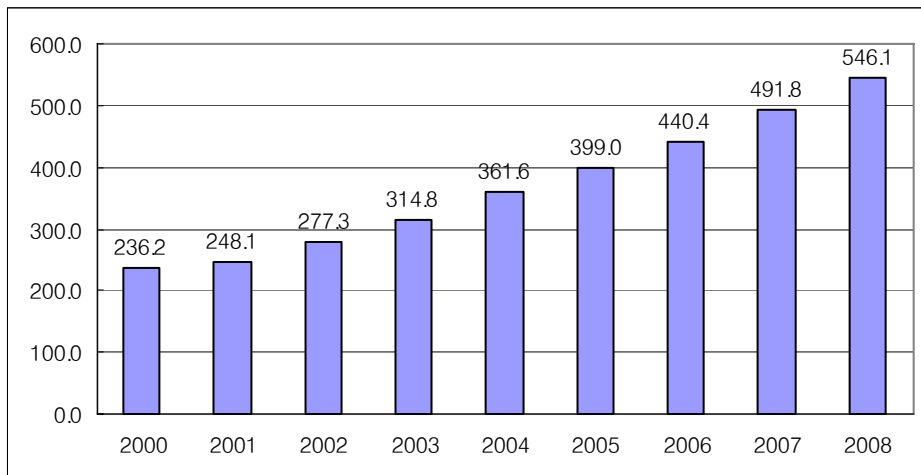
2) 세계 컨테이너 물동량 전망

□ 2008년 세계항만 컨테이너처리량 11% 증가

- 2008년 세계항만 컨테이너처리량은 2007년 4억 9,180만 TEU보다 11% 증가한 5억 4,610만 TEU에 이를 것으로 예상됨
- 물동량 증가율은 2007년 11.7%보다는 약 0.7% 포인트 하락할 것으로 전망됨

〈그림 III-9〉 세계항만의 컨테이너처리량 추이 및 전망

단위 : 백만 TEU



자료 : 1) Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2007/08*, 2007. 9

2) Clarkson, *Container Intelligence Monthly* 각호

- 지역별로는 동북아 지역이 2007년의 1억 7,580만 TEU보다 13.2% 증가한 1억 9,899만 TEU를 처리할 것으로 예상되는데, 이는 2008년 세계 총 물동량의 36.4%로 부동의 1위 자리를 고수할 것으로 예상됨
- 북미 지역은 2007년 대비 7.0% 증가한 5,319만 TEU, 서유럽 지역은 9.7% 증가한 1억 35만 TEU를 기록할 것으로 전망됨
- 이 밖에 북유럽(10.3%), 중동(13.4%), 아프리카(12.0%), 남미(10.7%) 지역 등이 10% 이상의 높은 성장세를 기록할 것으로 예상됨

〈표 III-4〉 지역별 컨테이너처리량 추이 및 전망

구 분	2007		2008	
	물동량(천 TEU)	증가율(%)	물동량(천 TEU)	증가율(%)
북 미	49,704	6.0	53,187	7.0
서유럽	91,507	11.0	100,358	9.7
동북아	175,807	14.0	198,993	13.2
동남아	67,125	10.6	72,706	8.3
중 동	27,138	11.5	30,778	13.4
중 미	17,900	8.8	19,208	7.3
남 미	16,366	10.8	18,116	10.7
오세아니아	8,568	8.0	9,118	6.4
서남아시아	13,387	16.1	15,311	14.4
아프리카	17,414	12.2	19,981	14.7
동유럽	6,876	22.3	8,344	21.4
세 계	491,794	11.7	546,099	11.0

자료 : 1) Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast* 2007/08, 2007. 9

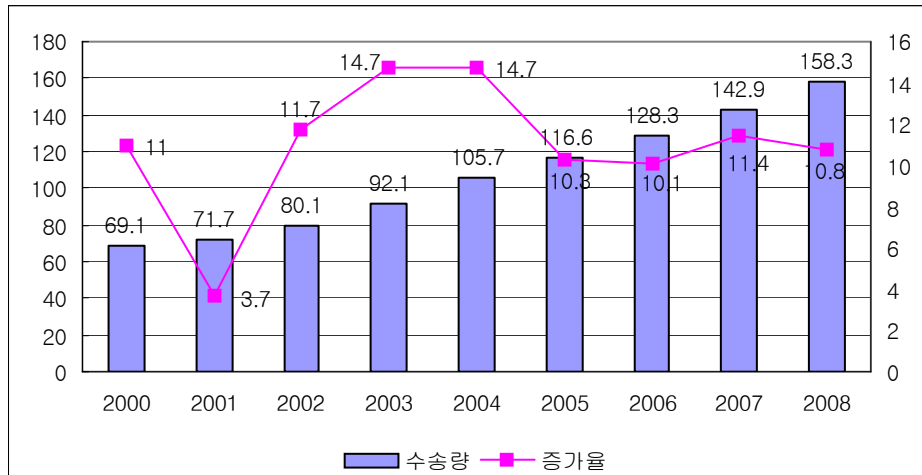
2) Clarkson, *Container Intelligence Monthly* 각호

□ 2008년 세계 해상 컨테이너물동량 10.8% 증가

- 2008년 세계 해상 컨테이너물동량은 2007년 1억 4,290만 TEU 대비 10.8% 증가한 1억 5,830만 TEU에 이를 것으로 전망됨
- 수송물동량 증가율 추이를 살펴보면 2004년 14.7%의 성장률을 기록한 이후로 최근 몇 년간 약 10~11%대의 증가율을 유지하고 있음

〈그림 III-10〉 세계 컨테이너물동량 추이 및 전망

단위 : 백만 TEU, %



자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2007/08*, 2007. 9.

3) 컨테이너선 선복량 전망

□ 2008년 세계 컨테이너선 선복량, 평균 13.5% 증가

- 세계 해운 전문지인 드루리(Drewry)에 따르면, 2008년 세계 컨테이너선 선복량은 전년 대비 13.4% 증가한 1,235만 6,000 TEU에 이를 것으로 예상됨
- 클락슨(Clarkson)의 경우도 이와 거의 유사한 전망을 내놓고 있는데, 선복규모는 약 1,239만 TEU이고 13.6%의 증가율을 기록할 것으로 예상됨

〈표 III-5〉 2008년 세계 컨테이너선 선복량 전망

단위 : 천 TEU, %

구 분	2007		2008	
	선복규모	증가율	선복규모	증가율
Drewry	10,900	15.4	12,356	13.4
Clarkson	10,904	15.3	12,388	13.6

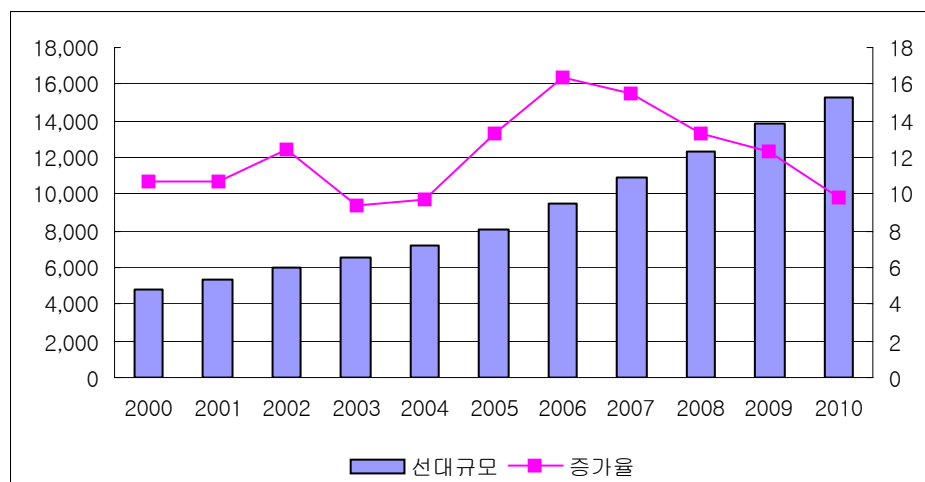
자료 : 1) Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2007/08*, 2007. 9.

2) Clarkson, *Container Intelligence Monthly* 각호

- 한편 세계 컨테이너선 선복규모 장기전망의 경우, 2006년의 전년대비 증가율 16.3%를 기점으로 2007년 15.4%, 2008년 13.4% 등 증가율 둔화세가 지속될 것으로 분석되었음

〈그림 Ⅲ-11〉 세계 컨테이너선 선복 장기 전망

단위 : 천 TEU, %



자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2007/08*, 2007. 9.

- 또한 2008년 인도되는 신조 컨테이너선의 선복량은 총 153만 2,000 TEU로 나타났음
 - 이는 2008년 총 선복 예상수치인 1,235만 6,000 TEU의 12.4%에 해당됨
 - 선형별로는 8,000 TEU 이상이 28%, 4,000~4,999 TEU가 18%를 차지하고 있으며, 3,999 TEU 이하의 중소형 선박은 29%를 차지하고 있음
- 여기서 주목할 점은 8,000 TEU급 이상 선박이 전체 선복에서 차지하는 비중이 2008년 27.7%, 2009년 35.3%, 2010년 57.3% 및 2011년 75.2% 등 해가 거듭될수록 크게 증가하고 있다는 것임
 - 이는 선사들의 선대구성이 점차 대형화 추세로 진행되고 있다는 점을 시사하고 있음

〈표 III-6〉 선형별 신조 컨테이너선 공급규모 전망

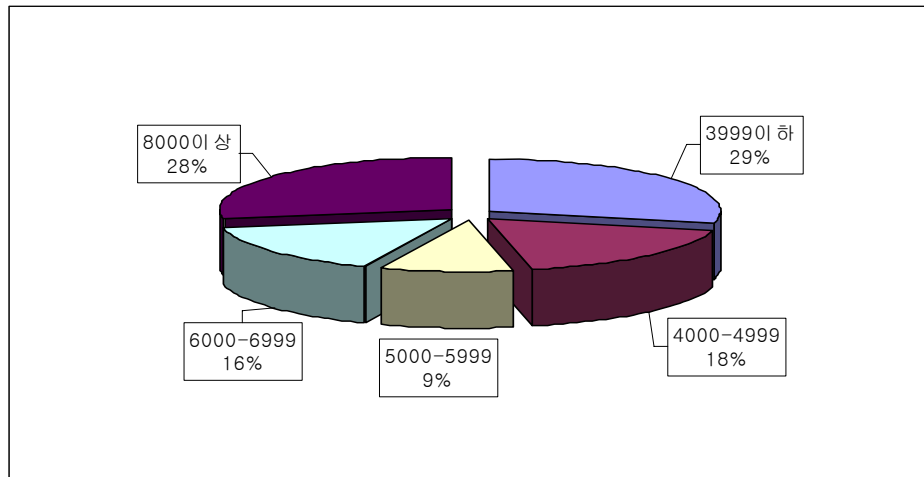
단위 : 천 TEU

선 형	현재 (2007.7)	신 조 인 도					합계
		'07하반기	2008	2009	2010	2011	
500 이하	136	2	1	0	0	0	3
500-999	549	53	50	17	8	0	128
1,000-1,499	722	61	95	42	4	0	202
1,500-1,999	826	53	71	66	17	0	207
2,000-2,499	692	32	14	0	0	0	46
2,500-2,999	947	84	137	76	57	8	362
3,000-3,999	1,082	66	81	81	45	0	273
4,000-4,999	1,553	154	278	381	131	0	944
5,000-5,999	1,300	51	145	68	46	0	310
6,000-6,999	740	50	235	301	182	20	788
7,000-7,999	360	14	0	0	28	0	42
8,000 이상	1,171	241	425	564	695	85	2,010
합 계	10,077	861	1,532	1,597	1,213	113	5,315

주 : 2007년 7월 기준임

자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd, Annual Container Market Review and Forecast 2007/08, 2007. 9.

〈그림 III-12〉 2008년 인도 예정 컨테이너선의 선형별 비중



주 : 2007년 7월 기준임

자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd, Annual Container Market Review and Forecast 2007/08, 2007. 9.

3. 주요 항로 동향 및 전망

1) 태평양 항로

□ 컨테이너물동량, 8.8% 증가

- 2008년 태평양 항로의 컨테이너물동량은 총 2,242만 TEU로 전년 대비 8.8% 증가할 것으로 전망됨
 - 동향항로(E/B)는 1,590만 TEU로 전년 대비 8.9%, 서향항로(W/B)는 652만 TEU를 기록하여 전년 대비 8.5% 증가할 것으로 예상됨
- 세계적인 컨테이너 해운 전문지 「Containerisation International」을 발간하는 informa사에서는 2008년 태평양 항로의 컨테이너물동량이 전년 대비 10.2% 증가한 2,092만 TEU를 기록할 것으로 예상하였음
 - 항로별 물동량은 동향항로(E/B)가 전년 대비 11.0% 증가한 1,632만 TEU, 서향항로(W/B)가 전년 대비 7.2% 증가한 460만 TEU임
- 드루리(Drewry)는 2008년 수송물동량이 전년 대비 6.9% 증가한 2,202만 TEU에 달할 것으로 예상하였음
 - 항로별 물동량은 동향항로(E/B)가 전년 대비 6.1% 증가한 1,549만 TEU, 서향항로(W/B)가 전년 대비 8.8% 증가한 654만 TEU임

〈표 III-7〉 태평양 항로 컨테이너물동량 추이 및 전망

단위 : 천 TEU

구 분		2003	2004	2005	2006	2007	2008
동향항로(E/B)	물동량	9,640	11,137	12,607	13,780	14,602	15,902
	증가율	9.8	15.5	13.2	9.3	6.0	8.9
서향항로(W/B)	물동량	4,297	4,590	4,968	5,361	6,009	6,520
	증가율	11.2	6.8	8.2	7.9	12.1	8.5
합 계	물동량	13,937	15,727	17,575	19,141	20,611	22,421
	증가율	10.2	12.8	11.8	8.9	7.7	8.8

주 : 2008년은 KMI 전망치

자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast* 2007/08, 2007. 9.

〈표 III-8〉 주요 기관의 아시아/북미항로 컨테이너물동량 증가율 전망

구분	informa (Containerisation International)		Drewry		KMI
	2007	2008	2007	2008	
E/B	9.5%	11.2%	6.0%	6.1%	8.9%
W/B	7.9%	7.4%	12.1%	8.8%	8.5%

자료 : 1) Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2007/08*, 2007. 9.

2) informa, *Containerisation International* 각호, 전망 재인용

□ 연간 수송능력, 1.9% 증가

- 2008년 태평양 항로의 연간 수송능력은 3,097만 TEU로 전년 대비 1.9% 증가할 전망이다
 - 항로별 수송능력은 동향항로(E/B)가 전년 대비 6.6% 증가한 1,773만 TEU, 서향항로(W/B)가 전년 대비 3.7% 감소한 1,323만 TEU에 이를 것으로 예상됨
 - 태평양 항로의 연간 수송능력 증가추세는 예년에 비해 다소 감소할 것으로 전망됨

〈표 III-9〉 태평양 항로 연간 수송능력 추이 및 전망

단위 : 천 TEU

구 분		2004	2005	2006	2007	2008
동향항로(E/B)	수송능력	12,841	14,685	16,347	16,632	17,734
	증가율	12.8%	14.4%	11.3%	1.7%	6.6%
서향항로(W/B)	수송능력	10,622	12,240	13,758	13,743	13,233
	증가율	15.2%	15.2%	12.4%	-0.1%	-3.7
합 계	수송능력	23,463	26,925	30,105	30,375	30,967
	증가율	13.9%	14.8%	11.8%	0.9%	1.9%

주 : 2008년 수송능력은 KMI 전망치임

자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2007/08*, 2007. 9.

□ 평균 소석률, 72.4% 예상

- 2008년 태평양 항로의 평균 소석률은 72.4%를 기록하면서 전년 대비 4.5% 포인트 상승할 것으로 예상됨
 - 동향항로(E/B)는 소석률이 89.7%로 전년 대비 1.8% 포인트, 서향항로(W/B)는 49.3%를 기록하여 전년 대비 5.5% 포인트 상승할 전망이다

〈표 III-10〉 태평양 항로 수급 추이 및 전망

단위 : 천 TEU

구 분		2004	2005	2006	2007	2008
동향항로 (E/B)	연간총물동량	11,137	12,607	13,780	14,602	15,902
	연간수송능력	12,841	14,685	16,347	16,632	17,734
	평균 소석률	86.8%	85.7%	84.3%	87.9%	89.7%
서향항로 (W/B)	연간총물동량	4,590	4,968	5,361	6,009	6,520
	연간수송능력	10,622	12,240	13,758	13,743	13,323
	평균 소석률	43.4%	40.7%	39.1%	43.8%	49.3%
합 계	연간총물동량	15,727	17,575	19,141	20,611	22,411
	연간수송능력	23,463	26,925	30,105	30,375	30,967
	평균 소석률	67.0%	65.3%	63.6%	67.9%	72.4%

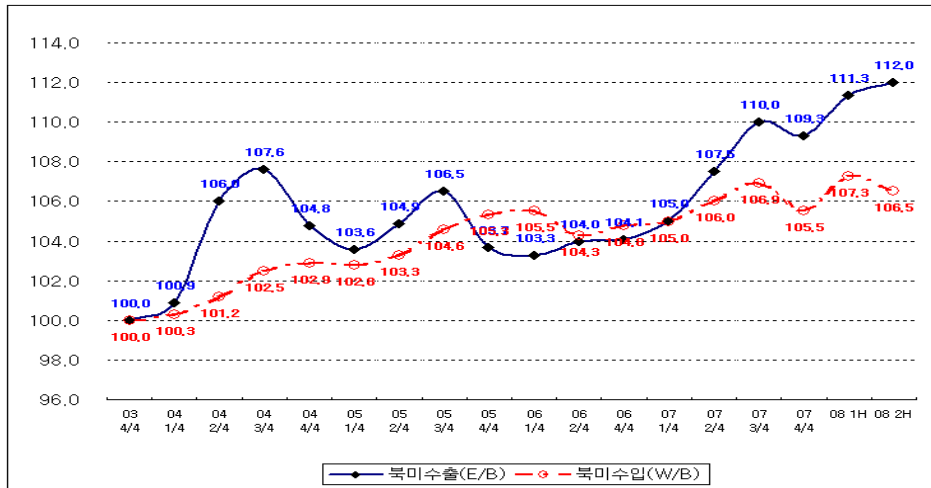
주 : 2008년도는 KMI 전망치임

자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2007/08*, 2007. 9.

□ 운임, 다소 상승 예상

- 2008년 태평양 항로 물동량은 전년대비 8~9% 정도 상승할 것으로 전망되고, 더불어 선박 공급량도 증가가 예상되고 있으나 상대적으로 물동량 증가 추세가 클 것으로 보이며, 이에 따라 운임 상승을 기록할 것으로 전망됨
 - 다만, 2007년말부터 시작된 미국의 서브프라임 사태가 완전히 해결되지 않은 상태에서 2008년초의 물동량과 운임은 답보상태일 것으로 보임
 - 그러나 2008년 베이징 올림픽에 대비한 서향(W/B)항로 물동량 증가와 운임인상이 예상되어 올해보다 수출입 물량 불균형은 축소될 것으로 전망됨

〈그림 III-13〉 태평양 항로 운임추이 및 전망



주 : 1) KMI 해운전망 전문가 패널 설문조사 결과를 기준으로 KMI 재작성
 2) 2003년 4/4분기 평균운임을 기준(=100)으로 지수화함

- 수요측면에서 태평양 항로는 커다란 등락없이 꾸준한 증가가 예상됨. 그리고 유가 상승의 지속과 원자재 가격의 상승으로 불가피하게 할증이 발생하면서 운임인상이 가속화될 것으로 전망됨
 - 수출(E/B)항로는 미국의 서브프라임 사태 해결추이에 따라 물동량 변화가 예상되기도 하지만 다만, 중국을 포함한 아시아의 대 북미 물동량이 꾸준히 증가하고 있다는 점, 그리고 새로운 변수로 떠오른 베트남의 WTO 가입에 따른 물동량 증가 여부 등이 주요 변동 요인으로 작용할 전망이다
 - 수입(E/B)항로는 중국 베이징 올림픽 특수로 컨테이너 부족이 예상되면서 한 때 운임도 인상할 것으로 예상되며, 또 갈비수입 개방으로 냉동 컨테이너 물량이 추가적으로 발생할 가능성이 있음
- 공급측면에서는 신조 초대형선 증가에 따른 선복량 증가는 고정변수로서 작용할 것으로 보이며, 주요 선사들이 2007년과 같은 선복량 조정을 계속할 수 있을지 여부에 따라 운임변동에 많은 영향을 보일 것으로 보임
 - 최근 신조된 8,000 TEU급의 대형 신조선 배치형태와 각 컨소시엄별로 선복 조절량에 따라 공급량이 결정될 예정임

〈표 III-11〉 2008년 태평양 항로 상황변동 요인

구 분		주 요 변 수
상승 요인	수 요	○ 물량 증가세는 둔화가 예상되나 지속적인 증가 추세는 견지할 것으로 예상됨 ○ 갈비수입 개방으로 냉동 کن의 수입 증가 전망 ○ 중국 베이징 올림픽 특수로 컨테이너의 부족이 (미국, 캐나다에서) 예상되며, 이러한 요인이 수입 운임 상승을 주도할 것으로 전망 ○ 중국을 포함한 아시아의 대 북미 물동량의 지속적인 증가
	공 급	○ 유가 상승 지속과 원자재값 (조선용 철재) 상승으로 운임인상 가속화할 듯 ○ 중국 베이징 올림픽 특수(수입면)와 미주 수출 성수기 등이 겹치면서 상해 등 중국 주요 항만에 적체가 5월부터 나타날 것으로 예상하며, 이로 인한 아시아 전반의 수출/수입의 흐름에 많은 지장을 초래할 것으로 예상 ○ 선박의 증가가 미미할 것으로 예견되어 전반적인 선박 부족 현상은 지속될 것으로 예상됨 ○ 미주 내륙 철송 계약 요율 인상 ○ 선사들의 운임 하락 방어를 위한 Dry Dock 계획
하락 요인	수 요	○ 미국 서브프라임 사태 지연과 세계 경제의 둔화 가능성 및 미국 경제의 성장 둔화에 따른 수입수요 감소 ○ 유가 및 원자재 가격의 불안에 따른 수출입 감소 ○ 위안화 추가 평가절상 여부
	공 급	○ 선박량 증가(신조 초대형선의 시장투입 증가) ○ 각 컨소시엄별로 선박 조절은 지속적으로 시행하되, 미 서안을 중심으로 신조된 대용량의 선박도 (8,000 TEU급 이상) 속속 배치될 예정 ○ 선사의 운영비용 감소(유가 하락, 서비스 개편 등) ○ 주요 선사들의 운임 인상 계획 및 Dry Dock의 효과 여부
종합 결론		○ 물동량 증가율 > 선박공급 증가율 ○ 미국 서브프라임 해결 추이에 따라 미국 등 선진국 경제 동향 달라짐 ○ 선사들의 선박량 조절 성공 가능성

2) 유럽 항로

□ 컨테이너물동량, 8.6% 증가

- 2008년 유럽 항로의 컨테이너물동량은 전년 대비 8.6% 증가한 1,469만 TEU를 기록할 것으로 전망됨
 - 동향항로(E/B)는 전년 대비 7.4% 증가한 469만 TEU, 그리고 서향항로(W/B)는 전년 대비 14.5% 증가한 1,000만 TEU를 기록할 전망이다
 - 2008년 물동량 증가율은 전년에 비해 소폭 감소할 것으로 보이나 2005년보다 높은 수준을 보일 것으로 예상됨
- 「Containerisation International」을 발간하는 informa사는 2008년 유럽 항로의 컨테이너물동량이 전년 대비 12.0% 증가한 2,014만 TEU를 기록할 것으로 예상하였음
 - 항로별 물동량은 동향항로(E/B)가 전년 대비 7.1% 증가한 549만 TEU, 서향항로(W/B)가 전년 대비 13.9% 증가한 1,465만 TEU임
- 드루리(Drewry)는 2008 물동량이 전년 대비 12.7% 증가한 1,524만 TEU에 달할 것으로 예상하였음
 - 항로별 물동량은 동향항로(E/B)가 전년 대비 9.1% 증가한 470만 TEU, 서향항로(W/B)가 전년 대비 14.3% 증가한 1,054만 TEU임

〈표 Ⅲ-12〉 유럽항로 컨테이너물동량 추이 및 전망

단위 : 천 TEU

구 분		2004	2005	2006	2007	2008
동향항로(E/B)	물동량	3,708	3,838	4,029	4,306	4,689
	증가율	14.3%	3.5%	5.0%	6.9%	7.4%
서향항로(W/B)	물동량	6,238	6,852	7,806	9,219	10,003
	증가율	15.4%	9.8%	13.9%	18.1%	14.5%
합 계	물동량	9,946	10,690	11,835	13,525	14,692
	증가율	15.0%	7.5%	10.7%	14.3%	8.6%

주 : 2008년도는 KMI 전망치임

자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2007/08*, 2008. 9.

〈표 III-13〉 주요 기관의 유럽항로 컨테이너물동량 증가율 전망

구분	informa (Containerisation International)		Drewry		KMI
	2007	2008	2007	2008	2008
E/B	4.7%	5.2%	6.9%	9.1%	7.4%
W/B	15.3%	13.9%	18.1%	14.3%	14.5%

자료 : 1) Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2007/08*, 2007. 9.

2) informa, *Containerisation International* 각호, 전망 재인용

□ 연간 수송능력, 8.8% 증가

- 2008년 유럽 항로의 연간 수송능력은 전년 대비 8.8% 증가한 1,837만 TEU를 기록할 것으로 전망됨
- 항로별로는 동향항로(E/B)가 전년 대비 6.3% 증가한 782만 TEU, 서향항로(W/B)가 전년 대비 10.8% 증가한 1,055만 TEU에 이를 것으로 예상됨

〈표 III-14〉 유럽 항로 연간 수송능력 추이 및 전망

단위 : 천 TEU

구 분		2004	2005	2006	2007	2008
동향항로(E/B)	수송능력	5,211	5,988	6,760	7,353	7,819
	증가율	17.9%	14.9%	12.9%	8.8%	6.3%
서향항로(W/B)	수송능력	6,406	7,355	8,441	9,522	10,547
	증가율	17.5%	14.9%	13.9%	11.0%	10.8%
합 계	수송능력	11,617	13,343	15,201	16,875	18,366
	증가율	17.5%	14.9%	13.9%	11.0%	8.8%

주 : 2008년도는 KMI 전망치임

자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2007/08*, 2007. 9.

□ 평균 소석률, 80.0% 예상

- 2008년 유럽항로의 평균 소석률은 80.0%로 전년의 80.1%와 비슷한 수준을 유지할 것으로 예상됨

- 동향항로(E/B)는 소석률이 60.0%로 전년대비 1.4% 포인트 증가하고, 서향항로(W/B)는 94.8%를 기록하여 전년 대비 2.0% 포인트 하락할 전망이다

〈표 III-15〉 아시아/유럽항로 수급 추이 및 전망

단위 : 천 TEU

구 분		2004	2005	2006	2007	2008
동향항로 (E/B)	연간총물동량	3,709	3,838	4,028	4,307	4,689
	연간수송능력	5,211	5,988	6,760	7,353	7,819
	평균 소석률	71.2%	64.1%	59.6%	58.6%	60.0%
서향항로 (W/B)	연간총물동량	6,238	6,852	7,806	9,218	10,003
	연간수송능력	6,406	7,355	8,441	9,522	10,547
	평균 소석률	97.4%	93.2%	92.5%	96.8%	94.8%
합 계	연간총물동량	9,947	10,690	11,834	13,525	14,692
	연간수송능력	11,617	13,343	15,201	16,875	18,366
	평균 소석률	85.6%	80.1%	77.9%	80.1%	80.0

주 : 2008년도는 KMI 전망치임

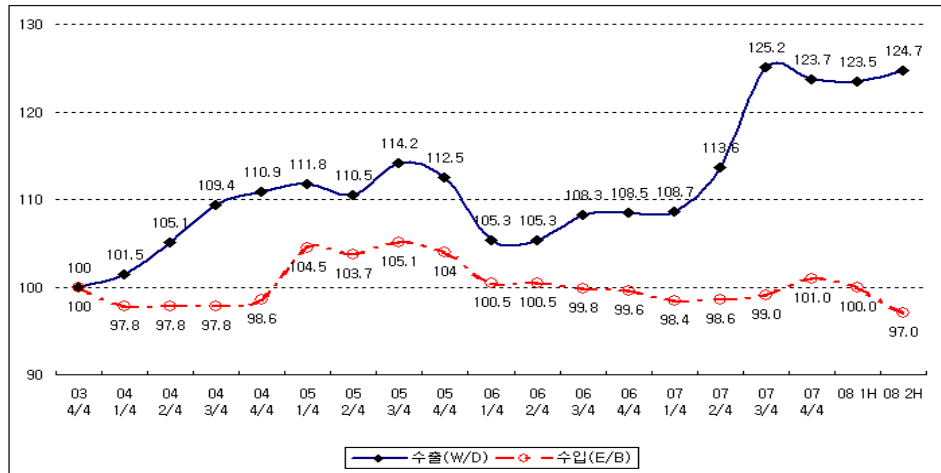
자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2007/08*, 2007. 9.

□ 운임, 부분적으로 소폭 하락

- 2008년 유럽 항로는 전년에 비해 물동량과 공급량 증가 추세가 10% 이하로 둔화될 것으로 보이나 이미 발주된 초대형선이 집중적으로 배치되는 등 상대적으로 공급량 증가 추세가 클 것으로 보이며, 이에 따라 소폭의 운임 하락을 기록할 것으로 전망됨
 - 그러나 선사들이 운항합리화를 통해 운임을 유지한 사례가 있어 선복의 과대한 투입은 자제될 것으로 전망됨
 - 또한 최근 중남미, 아프리카 등의 신규항로 수요가 증가하면서 기존의 중소형 선박은 신규항로로 대체되는 등 선대 운영에서 여유가 있을 것으로 판단되기에 무리한 투입은 흔치 않을 것으로 판단됨
- 2008년 운임추이는 수출(W/B)항로에서 급격한 하락없이 높은 운임을 유지할 것으로 보이고, 수입(E/B)항로는 고질적인 수출입 물동량 불균형과 물량 부족으로 운임이 하락할 것으로 전망됨

〈그림 III-14〉

유럽 항로 운임추이 및 전망



주 : 1) KMI 해운전망 전문가 패널 설문조사 결과를 기준으로 KMI 재작성
 2) 2003년 4/4분기 평균운임을 기준(=100)으로 지수화함

- 수요측면에서는 유럽 경제가 건실하고 성장하여 물동량이 계속적으로 안정적으로 유지되어 2007년과 운임의 별 다른 차이없이 호황국면을 지속할 것으로 전망됨
 - 그리고 중동지역의 구매력 증가에 따른 물동량 증가도 유럽항로의 운임을 동반 상승시키는 방향으로 움직이고 있음
 - 다만 미국의 서브프라임 사태로 유럽 등에 투자된 자본이 회수되는 상황이 지속될 경우 경기저하에 따른 물동량 감소와 운임인하가 발생할 것으로 예측할 수 있음
- 공급측면에서는 전세계적으로 대대적인 투자가 진행된 초대형 컨테이너 신조선의 배치가 예상되는 등 운임저하 요인도 도사리고 있으나, 선사들의 항로개편과 선대재배치 노력이 어느 정도 진행될 것인가에 따라 소식률과 운임수준이 변동할 것임
 - 그러나 현재로서는 유럽항로에서 큰 악재가 없어 높은 운임은 지속될 것으로 예상됨

〈표 III-16〉 2008년 유럽 항로 시황변동 요인

구 분		주 요 변 수
상승 요인	수 요	○ 유로화 강세+원화 약세, 유럽의 구매력 증가 등 구주항로 지속적 호황으로 모든 선사는 소석률 90% 상회 ○ TSR 운임 대폭 인상으로 유럽항로로 일부물량 전환 ○ 2007년의 추세와 별 차이 없이 계속 호황 국면으로 운임 인상 등 예정대로 시행 가능할 것으로 전망 ○ 지속적인 물량 증대가 예상되어 2/4 분기 이후 완만한 운임 인상이 예상됨. 특히 중국의 대 유럽 물동량의 꾸준한 증가 지속 ○ 동구 및 유럽 국가의 소비수요 확대 ○ 동지중해 및 흑해 지역 물동량 증가 전망
	공 급	○ 선사들의 수익성 제고를 위한 heavy weight container surcharge 부과가 예외없이 진행되어 선사 수익 증대에 기여하고 있음 ○ 미주 항로와 동일하게 baf (bunker adjustment factor)의 현실적인 징구가 가시화 되어 물류비 인상이 진행될 것으로 예상됨 ○ 선사들의 연초 실시 예정인 Dry Dock 실시 ○ 선사들의 노선 운영합리화 계획(운영비용 감소)
하락 요인	수 요	○ 수입/수출 불균형 지속으로 운임 인상 어려움 ○ 세계 경제 성장의 둔화 가능성 ○ 미국 서브프라임 사태로 인한 미국의 유럽투자금 회수사태 장기화 및 확산시 경기저하, 물동량 감소
	공 급	○ 12,000 TEU 급 초대형선 배치 계속 ○ 지중해 및 흑해지역 중심으로 신규 노선 증가와 기존 선대 재편 지속 전망 ○ 신흥 유망항로인 동지중해 및 흑해를 중심으로 신규 서비스 개설과 이에 따른 선박의 꾸준한 증가 ○ 선박량 증가(신조 초대형선의 시장투입 증가) ○ 하반기 선박 공급 증가 가시화 ○ 주요 선사들의 운임 인상 계획 및 Dry Dock의 효과 여부
종합 결론		○ 물동량 증가율 < 선박공급 증가율 ○ 신조 대형선 투입 증가, 선사들의 선대조정노력 계속 여부 ○ 운임 부분적으로 상승

3) 근해항로

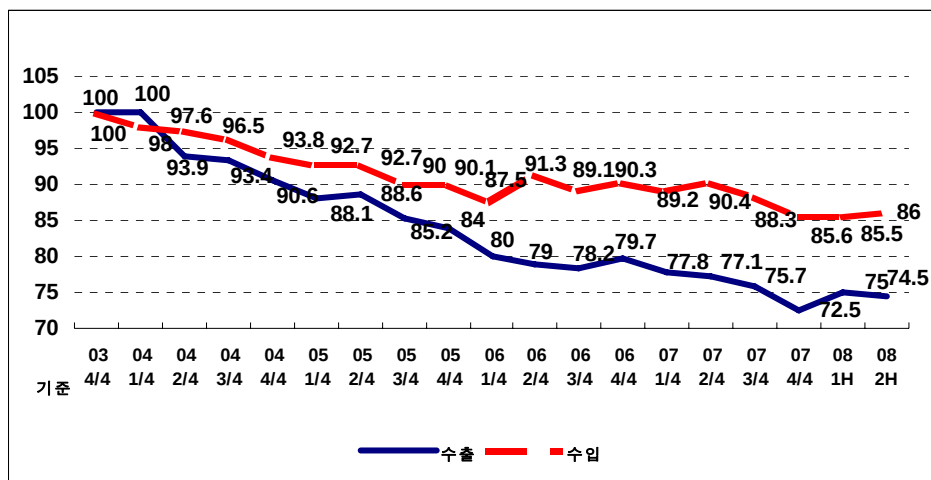
① 한/중 항로

- 2008년도 한/중 항로 운임은 2007년과 비교해 소폭의 하락세를 유지할 것으로 전망됨
 - 상반기에는 내수를 견인하는 베이징 올림픽 효과로 인해 수출운임 시황이 개선되지만, 하반기에는 수출입 운임 모두 하락할 것으로 예상됨
- 수요측면에서는 2008년도에도 물동량 증가를 기대하기는 어려울 것으로 보임
 - 우선 IMF의 전망에 따르면 경제성장률은 2007년의 11.5%에서 내년에는 1.5% 하락한 10%를 기록할 것으로 나타났음
 - 내년 상반기에는 베이징 올림픽이 예정되어 있으므로 대형 컬러TV를 중심으로 한 소비가 증가하는 등 다소의 물동량 증가가 예상됨
 - 하지만 고유가 및 세계경기 침체의 우려가 있어 올림픽 특수효과는 오래가지 않을 것으로 전망됨
 - 또한 중국 정부의 수출 관세 환급 제한 등 수출억제 정책이 내년도도 지속될 것으로 예상되고 있음
 - 한편 최근 글로벌 선사의 중국 직기 항 체제 구축으로 인해 한국을 거쳐 환적되었던 피더화물의 감소세가 지속될 가능성도 높음
- 공급측면에서는 선복과잉 현상이 지속될 것이라는 예상이 지배적임
 - 각 선사별로 기존 중국 및 한국 내 주요 항만에서 벗어나 새로운 항만개발에 박차를 가하고 있으며, 이에 따라 항로 다변화에 따른 선박 공급 증가 가능성이 있음
 - 특히 2009년도 한중항로 개방을 대비해 한중항로의 선사 간 경쟁체제가 본격화 될 것으로 보여 새로운 차원의 규제 방안이 모색되지 않을 경우 공급과잉 현상은 심화될 것으로 예상됨
 - 한편 낮은 운임이 지속되고 있어 선사들의 추가 선복 투입이 쉽지 않으며, 채산성 악화에 따른 선사들의 선박 철수도 예상되고 있음

〈표 Ⅲ-17〉 2008년 한/중 항로 현황 분석

구 분	주 요 변 수
상승 요인	• 2008년 올림픽 개최 통한 내수의 증가 • 유가 상승에 따른 추가적 운임 인상 가능성 • 황해 정기선사 협의회를 중심으로 한 선사 간 운임 인상 의지 • 경제성장률 10%대 유지 전망 • 채산성 악화로 인한 선사들의 선복 감축 가능성
하락 요인	• 중국 정부의 수출억제정책의 지속 • 2009년 한중항로 개방에 대비한 선사 간 선복의 과잉공급 가능성 • 피더화물의 감소세 지속
종합 결론	• 2007년 대비 수출입 운임 소폭 하락

〈그림 Ⅲ-15〉 한/중 항로 운임추이 및 전망



주 : 2003년 4/4분기 운임을 기준(100)으로 지수화 함

자료 : KMI 전문가패널 조사결과

- 최근 한중항로에서의 호황을 찾아보기는 힘든 실정이며, 오히려 선사들은 화물확보에 치중하기 보다는 수익성제고에 노력하고 있는 실정임
- 이러한 상황에서 내년 한중항로는 베이징 올림픽 특수를 제외하고는 시장 개선요인이 크게 눈에 띄지 않고 있음

- 특히 한중항로 개방을 앞둔 시점에서 글로벌 선사들의 진입확대에 따른 국적선사들의 입지는 더욱 좁아질 것으로 예상됨
- 또한 급격한 유가 상승에 따른 부대비용 및 운임 인상요인이 있지만, 화주와의 관계를 고려할 때 인상률은 그리 크지 않을 것으로 보임
- 따라서 국적선사 간 선복조정을 통한 운임인상 협력 및 한중항로 개방에 대비한 새로운 대안마련 등이 시황개선에 중요한 변수가 될 것으로 판단됨

② 한/일 항로

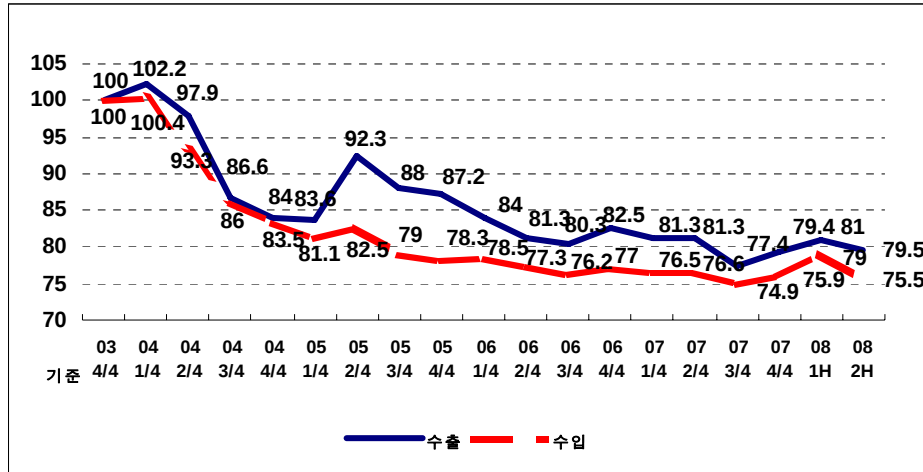
- 2008년 한/일 항로의 운임은 2007년과 비교해 수출운임은 보험세를 유지하고, 수입운임은 소폭 상승할 것으로 전망됨
- 수요측면에서는 수입화물이 다소 증가하고 있으나, 수출 화물량 증가 둔화가 지속되고 있으며, 이에 따라 운임 하락이 이어지고 있음
 - 올 8월까지의 수출항로 물동량은 전년 동기보다 5.7%감소한 19만 9,350 TEU로 조사되는 등 2005년 이후부터 지속된 엔화 약세의 영향으로 수출물량의 감소가 이어지고 있음
 - 또한 IMF의 전망에 따르면 일본의 경제성장률이 2008년에는 전년과 비교해 하락한 1.7%로 예상되고 있어 일본 경기회복 지연으로 인한 수출물동량 감소는 불가피해 보임
 - 하지만 올 해 하반기부터 추진된 물동량 풀(Pool)제가 선사들의 운임회복 의지로 인해 효과를 나타내고 있는 것으로 알려지고 있어, 그 효과 지속여부에 따라 내년도의 시황개선 가능성이 높음
- 공급측면에서는 동 항로에서 선복과잉 상태가 지속되고 있으나, 2007년 하반기부터 선사 간 선복 조정으로 인한 운임 인상이 진행되고 있음
 - 올 해 남성해운과 흥아해운이 게이힌 항로에서 선복을 감축했으며, 고려해운과 장금상선도 항로개편을 통한 선복 감축에 나섰음
 - 따라서 적자가 지속되는 일부 항로를 중심으로 내년도에도 선박 철수나 선복감축이 예상되며, 이를 통한 운임 회복 가능성이 높음

- 또한 선사들은 한일항로 운항에서 타항로(중국, 동남아 등)과의 연계 항로 개설을 모색 중으로 알려지고 있으나, 상승된 용선료 부담으로 신규 항로 개척은 어려울 것으로 보임
 - 하지만 항로 다변화를 피할 수밖에 없는 상황에서 타선사와의 전략적 제휴가 도모될 가능성이 있음
- 결국 물동량이 줄어들고 있는 가운데, 한근협을 중심으로 한 운임안정화 및 선복량 조정노력이 선사들의 운임회복의지와 일치되는 점점에서 시황개선의 실마리가 풀릴 것으로 전망됨
- 즉 현재 한근협이 중심이 된 물동량 풀제 시행이 단기적 운임회복을 가져오고 있는 것으로 알려진 가운데,
 - 향후에도 이러한 성과가 선사들의 협력을 통해 지속적으로 이뤄질 수 있을지 여부가 2008년 시황개선의 열쇠임
 - 또한 선사들은 선복량 과잉에 따른 운임의 급격한 하락 및 유가 급등에 따른 부담으로 인해 운임 이외의 부대비용 인상을 계획하고 있음
 - 한편 2009년부터 한/중 항로가 완전 개방이 되므로 하반기로 가면 중국선사들의 한/일 항로 참여 가능성이 높아 선사 간 경쟁심화로 인한 운임하락 가능성도 배제할 수 없음

〈표 III-18〉 2008 한/일 항로 시황 분석

구 분	주 요 변 수
상승 요인	• 물동량 풀(pool)제의 성공적 운영 • 한국근해정기선사협의회를 중심으로 한 선사 간 운임회복 의지 • 국적선사를 중심으로 한 선복의 감축 • 최저운임제의 성공적 정착 가능성
하락 요인	• 경제성장률 전년 대비 0.9% 감소 전망 - 경기회복의 지연 • 엔화 약세의 지속 • 2009년 한중항로 개방에 대비한 중국선사의 한일항로 참여 가능성
종합 결론	• 수출운임은 보험세 유지, 수입운임은 소폭상승

〈그림 Ⅲ-16〉 한/일 항로 운임추이 및 전망



주 : 2003년 4/4분기 운임을 기준(100)으로 지수화 함

자료 : KMI 전문가패널 조사결과

③ 동남아 항로

- 2008년 동남아 항로는 2007년과 비교해 수출운임은 소폭상승, 수입운임은 보합세를 기록할 것으로 예상됨
- 수요측면에서는 인도와 베트남의 경제성장, 베이징 올림픽 특수 및 한-아세안 FTA효과 등으로 물동량 증가가 예상됨
 - IMF에 따르면 인도 및 베트남이 내년도에도 8.2~8.4% 높은 경제성장률을 보일 것으로 전망되는데, 이는 홍콩(4.7%), 싱가포르(5.7%), 인도네시아(6.1%), 필리핀(5.8%)과 비교해 높은 수준임
 - 이에 따라 이들 지역을 중심으로 내년에도 물량증가가 예상되며, 특히 인도에서는 42인치 LCD TV를 중심으로 한 전자제품 수요가 증가할 것으로 예상됨
 - 또한 내년 상반기에는 중국 올림픽의 영향으로 중국의 대체 생산기지인 베트남 지역 물동량 증가가 예상됨
 - 올해 한-아세안 FTA 상품 및 서비스 협정이 타결되면서, 철강 및 가전제품의 수출이 더욱 늘어날 것으로 전망되며, 태국과 별도로 진행 중인 FTA상품 교역부분 협상이 타결될 경우 수출물량은 더욱 증가할 것임
 - 한편 2008년 1분기에는 전통적인 비수기의 영향으로 수출입물량이 감소하

고 이에 따른 선사들의 화물유치 경쟁이 과열될 경우 운임이 일시적으로 하락할 수 있으나, 2분기 이후부터는 물량증가에 따라 운임이 회복될 전망이다

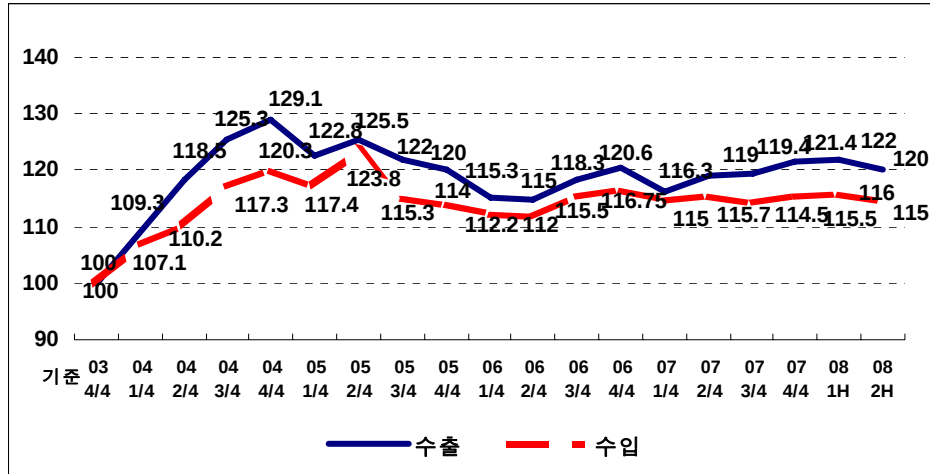
- 공급측면에서는 일부지역에서 선복부족이 나타나고 있는 등 다른 항로에서 나타나는 선복과잉문제가 시황에 미치는 영향력은 적음
 - 이는 글로벌 선사들이 원양항로의 호황으로 동남아항로에 투입하는 선복을 감축시킨 것이 가장 큰 요인임
 - 특히 각 선사들의 선대 개편이 여전히 진행되고 있어 내년도 전반기까지는 과잉공급의 문제는 발생하지 않을 것이라는 예상이 우세함
 - 하지만 동 항로에의 수익성이 제고되면서 글로벌 선사들의 동남아시아 시장 진입으로 인하여 후반기에는 선복이 늘어날 것으로 예측됨
 - 또한 한-아세안 FTA 서비스 협정타결로 인해 해운시장 개방이 촉진되면 베트남을 중심으로 한 선사의 진출이 늘어날 수 있을 것으로 예상됨

〈표 III-19〉 2008년 동남아 항로 시황 분석

구 분	주 요 변 수
상승 요인	● 인도 및 베트남의 경제성장 지속 ● 중국 베이징 올림픽 특수 ● 한-아세안 FTA 효과 ● 글로벌 선사의 원양항로 호황으로 인한 동남아 항로 선복 감축 ● 유가상승으로 인한 운임인상 가능성
하락 요인	● 수익성 제고인한 선사들의 동 항로 진입 ● 한-아세안 FTA 해운서비스 개방인한 선사 진입 가능성 ● 신흥항만의 항만적체
종합 결론	● 수출운임 소폭상승, 수입운임은 보합세

- 결국 동 항로의 시황은 늘어나는 물동량에 비해 선복 수급이 어떻게 이뤄지는가가 중요한 변수가 될 전망이다
 - 이에 따라 상반기에는 물량증가와 적정선복 유지로 인한 운임인상 요인이 크지만, 하반기에는 글로벌 선사를 중심으로 선복 증가에 따른 운임하락 요인이 큼
 - 이와 더불어 유가의 상승으로 인한 비용의 증가, 벌크 시장에서의 선복부족에 따른 컨테이너 시장의 반사이익 및 베트남 호치민 항과 같은 신흥항만의 항만적체 등이 시황에 영향을 미칠 수 있을 것으로 판단됨

〈그림 III-17〉 동남아 향로 운임추이 및 전망



주 : 2003년 4/4분기 운임을 기준(100)으로 지수화함

자료 : KMI 전문가패널 조사결과

④ 한/러 향로

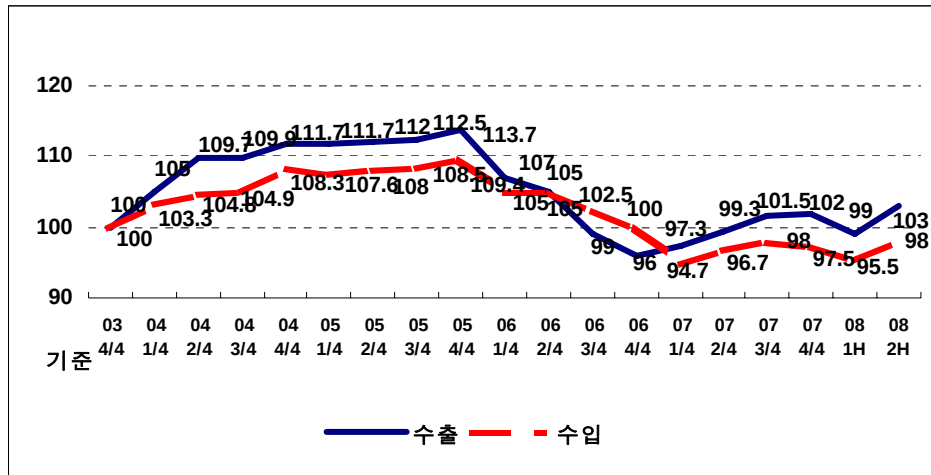
- 2008년 한/러 향로는 경우 전반적으로는 2007년 운임 수준으로 지속될 것으로 보이는 가운데, 수출 운임은 소폭 상승, 수입 운임은 보험세를 기록할 것으로 예상됨
- 수요측면에서는 극동러시아의 원자재 수출 및 완제품 수입구조가 불변할 것으로 보이는 가운데, 러시아 경제의 지속적 성장과 원유판매에 따른 경제 호황으로 인한 내수 증가가 예상됨
 - 2008년에는 자원수출로 조성된 1,500억 달러의 안정화 기금이 소비확대, 인프라 투자 및 신기술 개발 등에 사용될 예정이며, 경제성장률도 6%대로 세계경제 성장률인 4.8%를 웃돌 것으로 예상되고 있음
 - 따라서 러시아시장의 구매력 상승에 의한 수입화물 증가는 당분간 지속될 것으로 보이며, 특히 보스토치니 향 CKD 화물 및 블라디보스톡 향 일반 소비재 화물의 꾸준한 증가가 예상됨
 - 특히 하마로브스크 등 극동러시아 경제개발 프로젝트가 진행되고 있어 TSR 화물증가 가능성이 높음

- 공급측면에서는 전통적 선복과잉이 물량의 증가에 따라 적정 규모의 선복으로 유지 될 수 있을 것으로 전망됨
 - 또한 항로 특성상 추가 선박투입이나 항로서비스 개편움직임은 다른 항로에 비해 상대적으로 적음
 - 특히 블라디보스톡항과 보스토치니항 모두 터미널을 확보하기가 힘들어 선사들의 추가 선박 투입이 힘들 것으로 보이지만, 선박교체를 통한 선복증가 가능성은 있음
- 한편 올 해 하반기에 단행된 THC 등 부대비용의 인상과 더불어 추가적인 부대비용 인상가능성이 높음
 - 그렇다 하더라도 선사들이 이 모두를 운임에 반영하기는 어려운 상황으로 시황개선 폭은 크지 않을 것으로 보임
 - 또한 물량의 꾸준한 증가에도 불구하고, 화물의 특성상 경쟁이 치열한 레진화물 중심으로 저운임이 당분간 지속될 것으로 전망됨
 - 또한 전통적인 러시아 터미널 시설 낙후 및 항만 적체문제도 시황개선에 주요한 영향을 미칠 것으로 보임

〈표 III-20〉 2008 한/러 항로 시황 분석

구 분	주 요 변 수
상승 요인	● 러시아 경제 지속적 성장 - 6%의 성장률 전망 ● 원유 판매에 따른 경제 호황 ● 경제안정화 기금으로 인한 내수의 증가 ● 터미널 부대비용의 상승으로 인한 운임 추가 인상 가능성
하락 요인	● 선박 교체로 인한 선복 증가 가능성 ● 레진화물을 중심으로 한 선사 간 화물 집화 경쟁 심화
종합결론	● 수출운임은 소폭 상승, 수입운임은 보합세

〈그림 Ⅲ-18〉 한/러 향로 운임추이 및 전망



주 : 2003년 4/4분기 운임을 기준(100)으로 지수화함
 자료 : KMI 전문가패널 조사결과

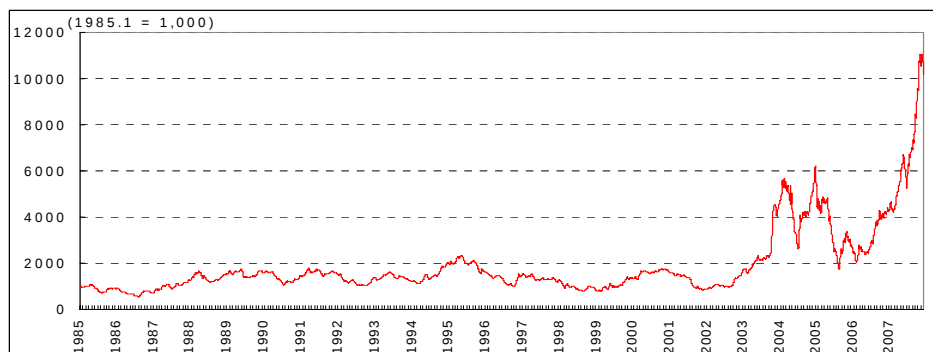
제4장 건화물선 해운 전망

1. 2007년 건화물선 운임동향

□ 2007년 건화물선 해운경기, 역사상 초호황 시현

- 2007년 건화물선 해운경기는 2006년 하반기 상승 추세가 이어지면서 2007년 하반기까지 호황을 누렸음
 - 2004년 건화물선 해운경기가 역사상 초호황을 맞은 이후 2005년과 2006년 다소 낮은 수준을 기록했으나 2007년에 들어서 운임과 용선료의 급등세가 이어졌음
- 건화물선 주요 선형별 운임에 기초한 BDI 종합운임지수는 금년 5~6월 중 다소 약세를 기록했으나 이후 반등하여 최근까지 높은 수준을 유지하고 있음
 - 이에 따라 금년 10월 10일에는 BDI 기준년도 지수인 1,000포인트의 10배 인 1만 포인트를 넘어섰음
 - BDI지수 기준으로 볼 때 2007년 건화물선 해운시황은 평균 6,500포인트 이상을 기록할 것으로 예상되며, 이는 전년 대비 110% 이상, 그리고 지난 초호황기인 2004년보다 50% 높은 수준이 될 것으로 보임

〈그림 IV-1〉 건화물선 운임지수 추이

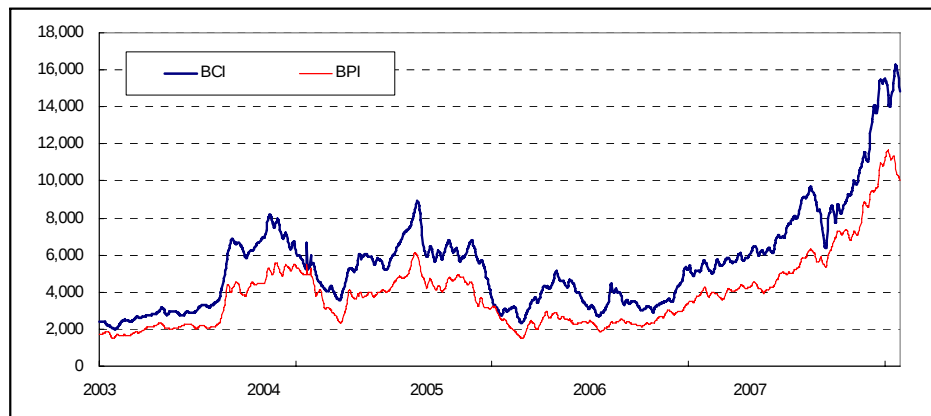


자료 : Baltic Exchange

□ 케이프 등 주요 선형 하반기 이후 상승세 두드러져

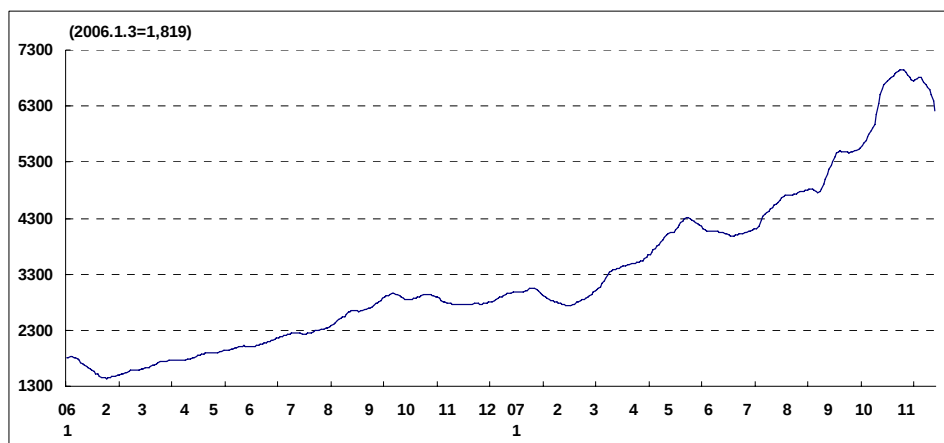
- 금년 건화물선 해운시황의 특징은 케이프와 파나마스 선형의 강세가 두드러졌다는 것임
 - 금년 BCI(Baltic Capesize Index)와 BPI(Baltic Panamax Index)운임지수는 전년에 비해 120% 이상 상승할 것으로 보이며,
 - BSI(Baltic Supra-Max Index)는 전년 대비 95% 이상 상승할 것으로 예상됨

〈그림 IV-2〉 건화물선 선형별 운임지수 추이



자료 : Baltic Exchange

〈그림 IV-3〉 BSI(Baltic Supra Index) 운임지수 추이



자료 : Baltic Exchange

2. 2007년 건화물 해운경기의 변동요인

1) 중국, 전 세계 철강 63% 생산으로 철광석 수요 크게 증가

□ 세계 조강생산량 증가율, 전년 성장률 9% 유지

- 금년 1~10월 기준 세계 조강생산량은 지난해 같은 기간에 비해 9% 증가한 9억 339만 톤을 기록하면서 지난해 성장률을 유지하였음
- 이 가운데 아시아 극동 4개국의 조강생산량은 5억 6,580만 톤으로 작년에 비해 14% 증가하면서 전 세계 조강생산량의 60%를 넘어섰음
- 특히, 중국이 지난해에 이어 전년 대비 18%의 세계 최고 증가율을 기록하면서 세계 조강생산량의 45%(지난해의 경우 34%)를 넘어서 중국의 시장 점유율이 크게 상승했음

〈표 IV-1〉

세계 조강생산량 추이

단위 : 천 톤, %

국가	2006.10	2007.10	비중 %	2006.1~10	비중 %	2007.1~10	비중 %	증가율 2007/2006
중국	37,817	42,922	37.7	345,785	41.8	408,518	45.2	18%
일본	10,103	10,372	9.1	96,163	11.6	99,698	11.0	4%
한국	3,966	4,304	3.8	40,013	4.8	42,659	4.7	7%
대만	1,755	1,740	1.5	16,810	2.0	17,191	1.9	2%
극동 4개국	53,641	59,338	52.1	498,771	60.4	568,066	62.9	14%
인도	4,258	4,631	4.1	40,838	4.9	43,791	4.8	7%
미국	8,094	8,510	7.5	84,106	10.2	81,558	9.0	-3%
캐나다	1,298	1,395	1.2	13,052	1.6	13,638	1.5	4%
멕시코	1,447	1,500	1.3	13,474	1.6	14,356	1.6	7%
NAFTA	10,839	11,405	10.0	110,632	13.4	109,552	12.1	-1%
프랑스	1,614	1,412	1.2	16,721	2.0	16,468	1.8	-2%
독일	4,239	4,192	3.7	39,453	4.8	40,767	4.5	3%
이탈리아	2,967	2,908	2.6	26,318	3.2	26,385	2.9	0%
EU27	18,039	17,639	15.5	173,437	21.0	175,741	19.5	1%
러시아	5,865	5,693	5.0	58,431	7.1	60,210	6.7	3%
우크라이나	3,502	3,352	2.9	33,869	4.1	35,570	3.9	5%
CIS 6개국	9,953	9,751	8.6	98,886	12.0	103,145	11.4	4%
세계 전체	106,913	113,981	100.0	826,361	100.0	903,389	100.0	9%

주 : 전 세계 국가는 67개국이며, 이들 국가의 조강생산량은 2006년 생산량의 98% 차지
 자료 : 국제철강연맹(IISI), *Monthly Crude Steel Production Statistics*, 2007. 11.

- 이에 따라 2004년 이후 2005년을 제외하고, 세계 조강 생산량은 9%대의 고속 성장을 지속하고 있음
 - 2005년에는 중국을 제외한 주요 철강생산국인 일본, 한국, 대만 등의 생산량 증가율 둔화로 세계 조강 생산량 증가율이 다소 감소해 전년 대비 6.2%를 기록했음

□ 세계 철광석 해상물동량에 있어 중국 비중 50% 육박

- 금년 중국의 철광석 해상물동량 증가율은 전년 대비 15% 증가한 3억 8,220만 톤에 이를 것으로 예상됨
 - 이에 따라 전 세계 철광석 해상물동량 가운데 중국의 비중은 지난해 45%에서 49%로 커질 것으로 예상됨
- 또한 중국 외 철강 수출국인 일본, 한국, 대만 등 주요 철강생산국들의 철광석 수입량도 크게 늘고 있어
 - 세계 철광석 해상물동량은 금년 8.7%의 성장률을 기록하면서 7억 8,400만 톤에 이를 것으로 예상되고 있음
- 한편, 중국의 철광석 해상물동량은 1998년 이후 세계 비중이 지속적으로 상승세를 보이고 있는데,
 - 최근에는 중국이 세계 3위 광산업체인 호주 리오틴토(Rio Tinto) 인수전에 뛰어들 것으로 알려졌다
- 중국 국부펀드가 국영 철강업체들을 주축으로 한 투자그룹에 참여, 리오틴토 인수합병을 위해 미화 2,000억 달러 인수를 제시하고,
 - 이번 인수그룹에 바오스틸(Baosteel), 슈강그룹(Shougang group), 안강 그룹(Angang group) 및 여타 국영기업들이 참여할 것으로 보임
 - ※ 최근 리오틴토는 1,420억 달러 인수를 제안한 BHP 빌리턴의 제안을 거부한 바 있음
- 이 같은 중국의 움직임은 전 세계 철강업체의 지나친 집중을 초래해 중국 철강업체에 의한 철광석 가격 상승 우려를 불러일으킬 가능성도 있으며, 중국이 전 세계 철광석 해상물동량에서 차지하는 비중도 커질 것으로 예상됨

〈표 IV-2〉

철광석 해상물동량 추이

단위 : 백만 톤, %

구분	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	비중
중국	70	92.4	111.4	148.1	208.1	275.2	326.3	382.2	49%
전년대비증가율	(32.0)	(20.6)	(32.9)	(40.5)	(32.2)	(18.6)	(17.1)	(14.7)	2%
일본	131.7	126.3	129.1	132.1	134.9	132.3	135.3	138.2	18%
한국	38.9	45.9	43.3	41.3	44.2	43.5	43.9	45.8	6%
대만	14.9	15.6	15.2	15.6	15.7	14.6	15.5	16.2	2%
극동 4개국	255.5	280.2	299	337.1	402.9	465.6	521	582.4	74%
전년대비증가율	(9.7)	(6.7)	(12.7)	(19.5)	(15.6)	(11.9)	(11.8)	(10.4)	2%
세계 전체	449	451	481	516	588	661	721	784	100%
eu (15)	130.1	116.5	120.1	112	118.8	122.5	126.2	127.5	16%

주 : 2007년은 추정치임. ()는 전년 대비 증가율임

자료 : Clarkson, Dry Bulk Trade Outlook, 2007. 10.

2) 석탄 해상물동량, 견조세 유지

□ 석탄 해상물동량, 전년 대비 3.4% 늘어

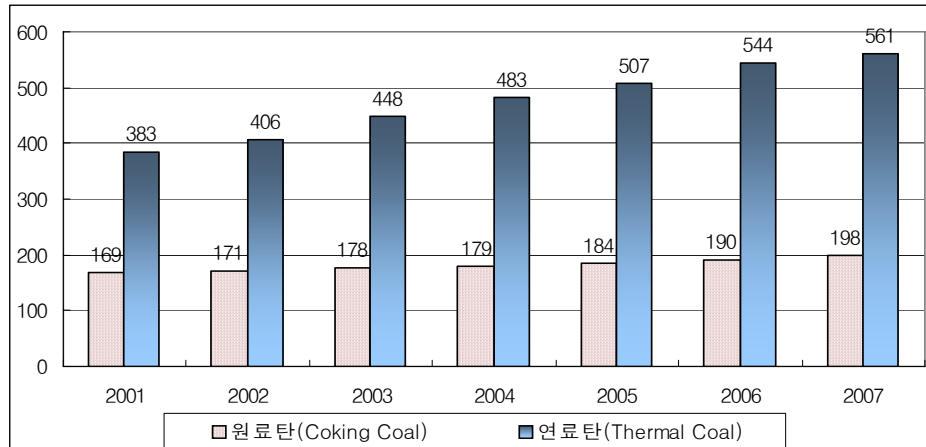
- 금년 석탄 해상물동량은 전년 대비 3.4% 증가한 7억 5,900만 톤에 이를 전망이다
 - 이에 따라 전년 7억 3,400만 톤에 비해 2,500만 톤이 증가할 것으로 예상됨
 - 2004년 이후 석탄 해상물동량이 3~4%의 성장을 했다는 점을 감안하면, 금년은 예전 수준을 기록할 것으로 보임

□ 연료탄 해상물동량, 전년 대비 3% 성장 지속

- 2006년 EU가 전년에 비해 연료탄 수입을 크게 늘렸으나 금년에는 다소 줄어든 한편, 미국도 보험세에 머물렀음
 - 그러나 주요 석탄 수입국인 일본, 한국, 대만 등의 수입량이 크게 증가함에 따라 금년 연료탄 해상물동량은 3% 성장이 예상됨
 - 이에 따라 금년 연료탄 해상물동량은 5억 6,100만 톤을 기록하면서 지난해 비해 1,700만 톤이 늘어날 것으로 보임
 - 이는 일본, 한국, 대만 등 주요 수요국들에 있어 고유가에 따른 대체 수요가 증가한 것으로 분석됨

〈그림 IV-4〉 전 세계 석탄 해상물동량 추이

단위 : 백만 톤

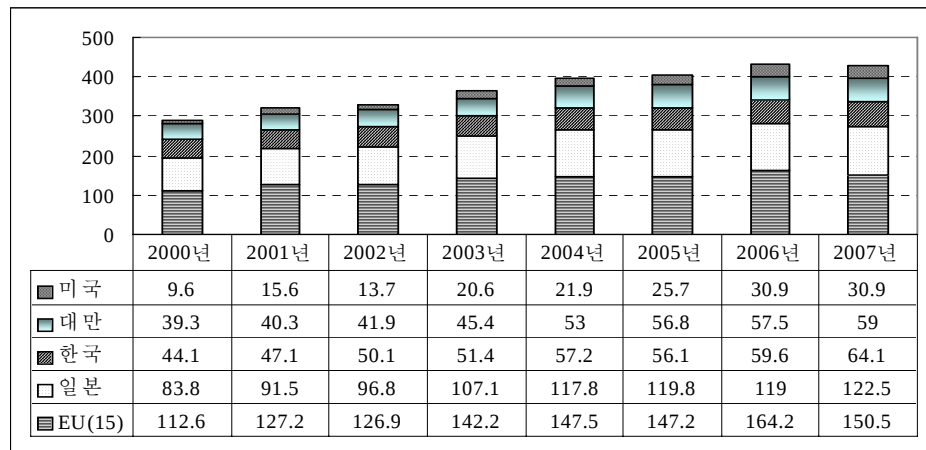


주 : 2007년은 추정치임

자료 : Clarkson, Dry Bulk Trade Outlook, 2007. 10.

〈그림 IV-5〉 주요국 연료탄 수입 해상물동량 추이

단위 : 백만 톤



주 : 2007년은 추정치임

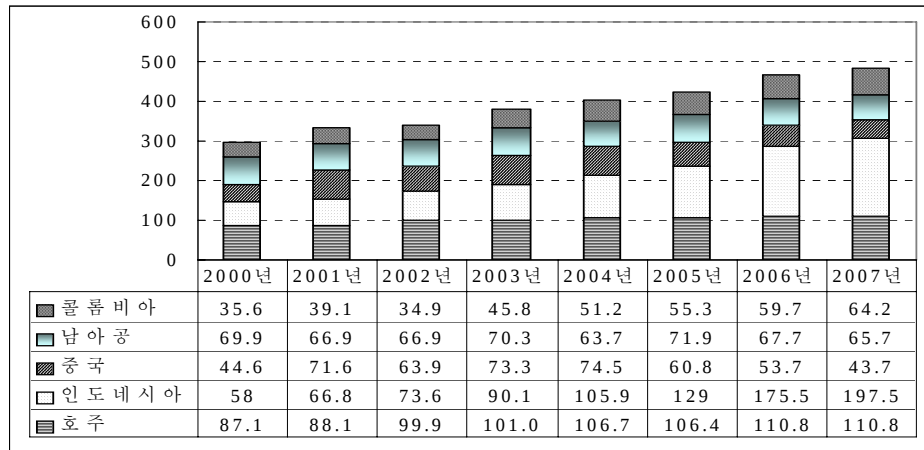
자료 : Clarkson, Dry Bulk Trade Outlook, 2007. 10.

- 또한 연료탄 수출국이었던 중국은 지난 2006년 이후 지속적으로 연료탄 수출을 줄이고 있는 실정이며,

- 인도네시아, 콜롬비아 등 주요 수출국들의 수출량이 늘 것으로 보이는데, 이에 따른 톤/마일의 변화로 운임 상승에 영향을 초래할 것으로 예상됨

〈그림 IV-6〉 주요국 원료탄 수출 해상물동량 추이

단위 : 백만 톤



주 : 2007년은 추정치임

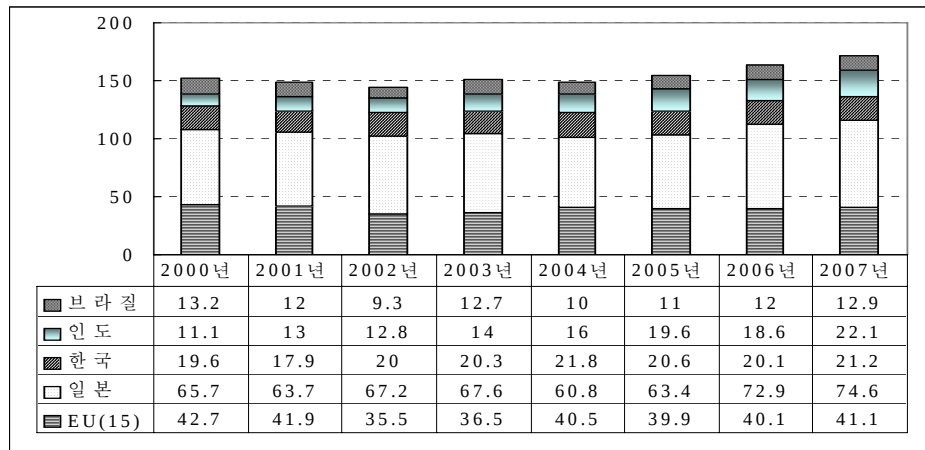
자료 : Clarkson, Dry Bulk Trade Outlook, 2007. 10.

□ 원료탄 해상물동량, 전년 대비 6% 성장

- 한편, 원료탄은 금년에 8백만 톤이 증가할 것으로 예상되는데, 이는 전년 대비 4% 증가한 것으로 최근 10년 동안 가장 높은 성장세를 보일 전망이다
 - 이는 철강 생산이 늘면서 원료탄 수요가 크게 늘어난 것이 그 원인으로 지적되고 있음
- ※ 원료탄(Coaking coal)은 철광석과 함께 철강을 만드는 기본원료임
- 원료탄은 기존 수출국이었던 중국이 수출을 줄이는 한편, 한국, 일본, 대만 등 주요국들은 이를 늘리고 있는 실정인데,
 - 문제는 이들 수입국들이 과거에는 중국의 원료탄을 수입하였으나 중국이 수출을 줄이면서 호주 등지로 원거리 수송에 나서고 있음
 - 이 같은 주요국들의 수입국 전환에 따라 톤/마일 증가에 의한 해상운임의 인상으로 이어지고 있음

〈그림 IV-7〉 주요국 원료탄 수입 해상물동량 추이

단위 : 백만 톤

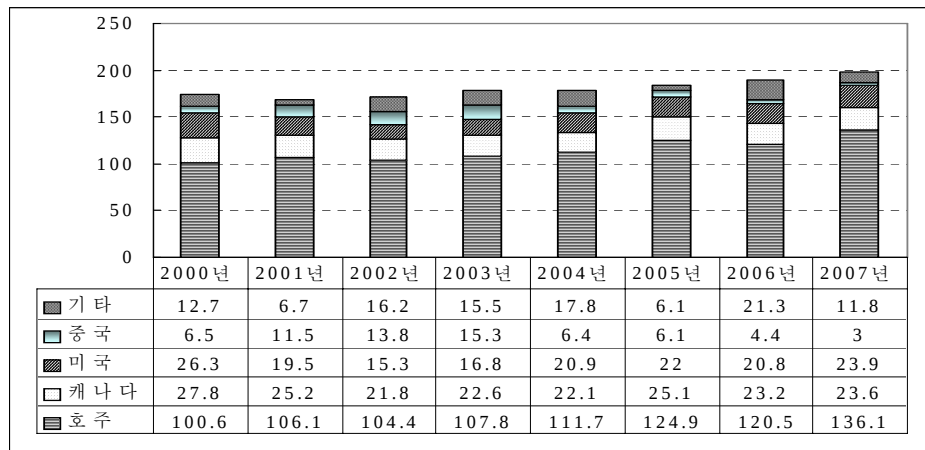


주 : 2007년은 추정치임

자료 : Clarkson, Dry Bulk Trade Outlook, 2007. 10.

〈그림 IV-8〉 주요국 원료탄 수출 해상물동량 추이

단위 : 백만 톤



주 : 2007년은 추정치임

자료 : Clarkson, Dry Bulk Trade Outlook, 2007. 10.

3) 곡물교역량 전년 대비 1% 감소

□ 곡물 생산량 감소에 따라 교역량 전년 수준 유지

- 2006/07 곡물년도의 경우 세계 곡물생산량은 19억 9,186만 톤으로 전년 대비 1% 감소했으며, 수출량은 2억 5,468만 톤으로 전년 수준을 유지했음
- 세계 최대 곡물 수출국인 미국의 경우도 생산 및 수출, 그리고 소비량이 모두 감소세를 보였음

〈표 IV-3〉

전 세계 곡물생산 및 교역량

단위 : 백만 톤

구분	연도	생산량	공급량	수출량	소비량	연말재고량
세계	2001-2002	1,872.90	2,410.60	238.6	1,900.80	509.7
	2002-2003	1,816.81	2352.92	241.19	1909.84	443.08
	2003-2004	1,844.50	2287.58	235.57	1941.67	345.91
	2004-2005	2,043.92	2401.88	241.22	1993.34	408.54
	2005-2006	2,017.25	2420.39	253.43	2031.57	388.82
	2006-2007	1,991.86	2380.68	254.68	2044.96	335.72
	2007-2008	2,078.83	2414.55	252.62	2095.39	319.16
미국	2001-2002	321.8	405.2	84.3	253.4	67.4
	2002-2003	293.96	366.7	72.71	248.84	45.14
	2003-2004	345.94	395.99	88.61	262.99	44.4
	2004-2005	385.62	434.59	83.91	275.97	74.71
	2005-2006	363.16	442.68	90.72	280.27	71.68
	2006-2007	335.68	413.88	86.12	277.9	49.86
	2007-2008	416.27	472.1	102.52	308.84	60.74

주 : 1) 곡물에는 밀, 잡곡, 쌀(정제) 등이 포함됨

2) 2006/07는 추정치, 2007/08는 전망치

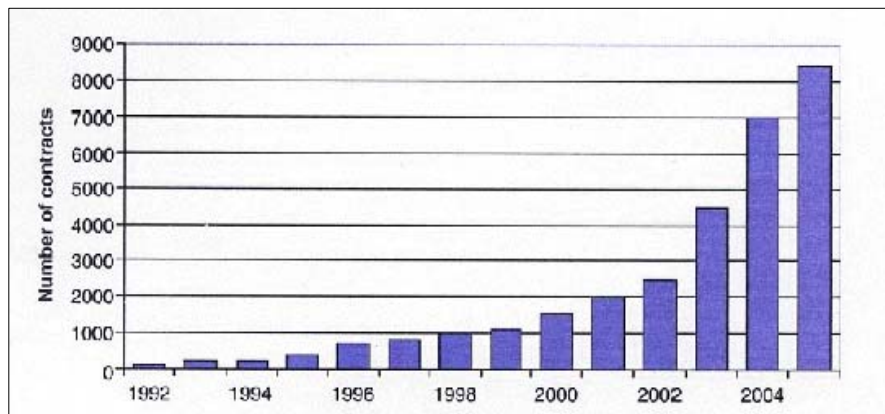
자료 : USDA, World Agricultural Supply And Demand Estimates, 2007. 11.

4) FFA 마켓의 시황에 대한 영향력 증가

- 최근에 이루어지고 있는 건화물선 시황의 고공행진은 실물시장의 영향도 있겠으나 운임선물시장(Freight Forward Agreements; FFA)의 영향이 더욱 크게 나타나고 있음

- 전문가들에 따르면, FFA 마켓이 과거에는 실물시장의 변동성에 대한 헷징 차원에서 이루어졌으나 최근에는 FFA 마켓에서의 거래를 통해 수익을 창출하기 위한 투기적인 시도가 많이 이루어지고 있음
- 이에 따라 건화물선 해운시황이 과거에는 사실상 수급에 의한 요인 분석을 통해 어느 정도 예측이 가능했으나 FFA 마켓에서 이루어지는 수급 변동을 보지 않고서는 시황의 분석이 어려운 실정임
- 다만, 이렇게 FFA 마켓이 활성화되고 있는 이유는 실물시장의 펀더멘털이 지지하고 있기 때문인 것으로 지적됨
 - 실물시장이 양호한 실적을 보이지 않는 경우 선물시장의 거래가 활발히 이루어질 수 없기 때문임
 - 1992년 FFA 마켓 거래가 이루어진 이래 거래량과 규모는 최근 5년 동안 폭증하고 있음

〈그림 IV-9〉 FFA 마켓의 거래량



자료 : Manolis G. Kavussanos, Ilias D. Visvikis, Shipping freight derivatives: a survey of recent evidence, Maritime Policy Management, 2006. 7

- 이에 따라 FFA 시장이 활성화 되면서 풍부한 자금을 가진 투기자금(hot money)들이 시장을 주도하며, 실물시장의 수급과 관계없이 시장을 변동시키고 있으며, 인위적으로 시장을 올리고 내리는 왜곡하는 현상도 초래하고 있는 것으로 평가됨

- 최근에는 FFA 마켓의 성장에 따른 현물운임시장의 상승세가 지속됨에 따라 메릴린치(Merrill Lynch), 모건스탠리(Morgan Stanley) 등 국제 금융자본들이 FFA 마켓에서 상당한 역할을 하고 있음
- 대표적인 플레이어가 대만의 TMT 등이 있으며, 이들은 금년 3분기 시황의 강세로 이익을 많이 실현한 바 있음
- 이들은 단순히 선물시장 뿐만 아니라 현물시장에도 참여하고 있는 것으로 알려졌음

3. 2008년 건화물 해상물동량 전망

□ 2008년 건화물 해상물동량, 30억 톤 돌파 전망

- 2008년 세계 건화물 해상물동량은 전년 대비 4% 증가한 30억 9,600만 톤에 달할 것으로 예상됨
- 이 가운데, 철광석, 석탄, 곡물, 보오크사이트/알루미나, 인광석 등 5대 건화물의 해상물동량은 전년 대비 5% 증가한 20억 4,800만 톤에 이를 것으로 예상됨(증가율은 전년 5%와 동일 수준 유지)
- 또한 설탕, 농산물, 비료, 고철, 시멘트 등 기타 마이너 건화물은 전년 대비 2%인 2,300만 톤이 증가한 10억 4,800만 톤에 이를 것으로 예상됨(증가율은 전년 4%에 비해 둔화)

〈표 IV-4〉 세계 건화물 해상물동량 추이 및 전망

단위 : 백만 톤, %

구 분	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
5대 건화물	1,316 (10%)	1,346 (2%)	1,414 (5%)	1,495 (6%)	1,624 (9%)	1,731 (7%)	1,854 (7%)	1,951 (5%)	2048 (5%)
마이너 건화물	793 (4%)	811 (2%)	818 (1%)	864 (6%)	928 (7%)	944 (2%)	990 (5%)	1025 (4%)	1048 (2%)
세계 전체	2,109 (8%)	2,157 (2%)	2,232 (3%)	2,360 (6%)	2,552 (8%)	2,675 (5%)	2,844 (6%)	2,976 (5%)	3096 (4%)

주 : 마이너(minor) 건화물은 설탕, 농산물, 비료, 고철, 시멘트, 코크스, 선철, 목재, 철강 등임

자료 : Clarkson, Dry Bulk Trade Outlook, 2007. 10.

- 이에 따라 내년 세계 건화물 해상물동량은 전년 대비 1억 2,000만 톤이 늘 것으로 예상되며, 2003년 이후 나타나고 있는 1억톤 이상의 물동량 증가 추세가 이어질 전망이다

□ 2008년 5대 건화물 해상물동량, 20억 톤 돌파 전망

- 내년 5대 건화물 해상물동량은 전년 대비 5% 증가하여 20억 톤을 넘어설 것으로 예상됨
 - 이 가운데 석탄과 곡물을 제외한 철광석, 보크사이트/알루미나, 인광석 등 주요 화물은 그 증가가 둔화될 것으로 전망됨
- 다만, 증가율 둔화 폭이 크지 않아 2008년 5대 건화물 해상물동량은 전년 증가율 수준인 5%대 성장이 가능할 것으로 예상됨
 - 2008년 석탄 해상물동량은 전년 대비 4% 증가한 7억 8,800만 톤을 기록할 전망이며,
 - 2007년 둔화되었던 곡물 해상물동량은 1% 증가한 2억 9,700만 톤 수준이 될 것으로 전망됨
 - 이 외에 세계 최대 화물인 철광석 해상물동량도 전년 대비 8% 증가하여 8억 톤을 훌쩍 넘어설 전망이다

〈표 IV-5〉 세계 5대 건화물 해상물동량 추이 및 전망

단위 : 백만 톤, %

구분	철광석	석탄	곡물	보크사이트/ 알루미나	인광석	5대 건화물	증감률
2000년	449	520	264	54	30	1,317	10%
2001년	451	552	260	52	31	1,346	2%
2002년	481	577	271	55	30	1,414	5%
2003년	516	626	264	60	29	1,495	6%
2004년	588	662	275	68	31	1,624	9%
2005년	661	692	272	74	31	1,730	7%
2006년	721	734	292	76	30	1,853	7%
2007년	784	759	293	82	32	1,950	5%
2008년	847	788	297	84	33	2,049	5%

주 : 1) 2007년은 추정치, 2008년은 전망치임

2) 곡물에는 밀(Wheat), 조곡(Coarse Grain), 대두(Soybean)가 포함

자료 : Clarkson, Dry Bulk Trade Outlook, 2007. 10.

1) 철광석 해상물동량

□ 철광석 해상물동량, 중국이 전 세계 50% 이상 차지 전망

- Clarkson에 따르면, 2008년 철광석 해상물동량은 올해 보다 8% 늘어난 8억 4,700만 톤으로 8억 톤을 훌쩍 넘어설 것으로 예상했음
- 특히, 이 가운데 중국의 철광석 해상물동량의 비중은 전 세계의 52%로 세계 전체 물동량의 절반 이상이 중국으로 흘러들 것으로 전망됨

〈표 IV-6〉 주요국의 철광석 수입 해상물동량 추이 및 전망

단위 : 백만 톤, %

	중국	전년대비 증가율	일본	한국	대만	극동 4개국	전년대비 증가율	eu (15)	세계 전체
2000	70	26.6	131.7	38.9	14.9	255.5	14	130.1	449
2001	92.4	32	126.3	45.9	15.6	280.2	9.7	116.5	451
2002	111.4	20.6	129.1	43.3	15.2	299	6.7	120.1	481
2003	148.1	32.9	132.1	41.3	15.6	337.1	12.7	112	516
2004	208.1	40.5	134.9	44.2	15.7	402.9	19.5	118.8	588
2005	275.2	32.2	132.3	43.5	14.6	465.6	15.6	122.5	661
2006	326.3	18.6	135.3	43.9	15.5	521	11.9	126.2	721
2007	382.2	17.1	138.2	45.8	16.2	582.4	11.8	127.5	784
2008	438.4	14.7	140.2	47.9	16.4	642.9	10.4	128.1	847
비중	52%		17%	6%	2%	76%		15%	100%

주 : 2007년은 추정치, 2008년은 전망치임

자료 : Clarkson, *Dry Bulk Trade Outlook*, 2007. 10.

□ 강재소비량 : 유럽·NAFTA 등 회복, 중국·CIS 높은 수준 유지

- 이에 따라 중국의 철광석 수요와 이를 원료로 한 철강 소비량이 내년 건화물선 해운경기에 상당한 영향력을 끼칠 것으로 예상됨
- 국제철강연맹(IISI)는 2008년 전 세계 강재 소비량이 12억 5,060만 톤으로 2006년 11억 7,860만 톤에 비해 6.1% 증가할 것으로 전망하였음

- 이 가운데 유럽, NAFTA, 아프리카 등의 소비 증가세가 두드러지게 나타날 것으로 예상했으며, 중국, CIS 등 주요 소비국들도 견조한 소비 증가세가 유지될 것으로 전망했음
- 최근 국제 철광석 가격 협상 시즌이 본격화되고 있는데, 철광석 업체와 제철 업체가 내년 3~4월까지 이어갈 이번 협상은 해운시황에도 적지 않은 변수로 작용함
 - 철광석 가격 인상에 따라 철강 가격 인상 이전에 상당한 물동량이 움직일 수 있기 때문임
 - 이러한 원자재 가격의 급등은 해운시황의 불안정성을 높이는 요인임
- 메릴린치와 JP모건은 내년도 철광석 가격이 중국과의 계약가격의 경우 25~30% 인상될 것으로 전망했으며, 특히 메릴린치는 50% 인상 가능성도 지적한 바 있음
 - 블룸버그 통신에서 철광석 전문가 8명을 대상으로 실시한 설문조사에서도 약 30% 인상될 것이라는 전망이 제기됐음

〈표 IV-7〉 전 세계 강재 소비 추이 및 전망

단위 : 백만 톤, %

구 분	2006	2007	2008	비중	증가율		
					2005/2006	2006/2007	2007/2008
유럽연합(27)	184.7	187.4	191	15.3%	11.2	1.5%	1.9%
CIS	28	29.8	31.7	2.5%	14.9	6.4%	6.4%
NAFTA	154.9	150.1	156.6	12.5%	12.9	-3.1%	4.3%
중남미	36	38.2	40.5	3.2%	11.1	6.1%	6.0%
아프리카	21.6	23.1	24.9	2.0%	11.7	6.9%	7.8%
중동	36.8	40.2	43.6	3.5%	9.7	9.2%	8.5%
아시아태평양	602.8	658.5	708	56.6%	10.3	9.2%	7.5%
중국	356.2	402.5	442.8	35.4%	6.1	13.0%	10.0%
세계(중국제외)	757	776.1	808	64.6%	8.3	2.5%	4.1%
세계	1,113.2	1,178.6	1,250.6	100.0%	8.5	5.9%	6.1%

주 : 2007년은 추정치, 2008년은 전망치임

자료 : IISI

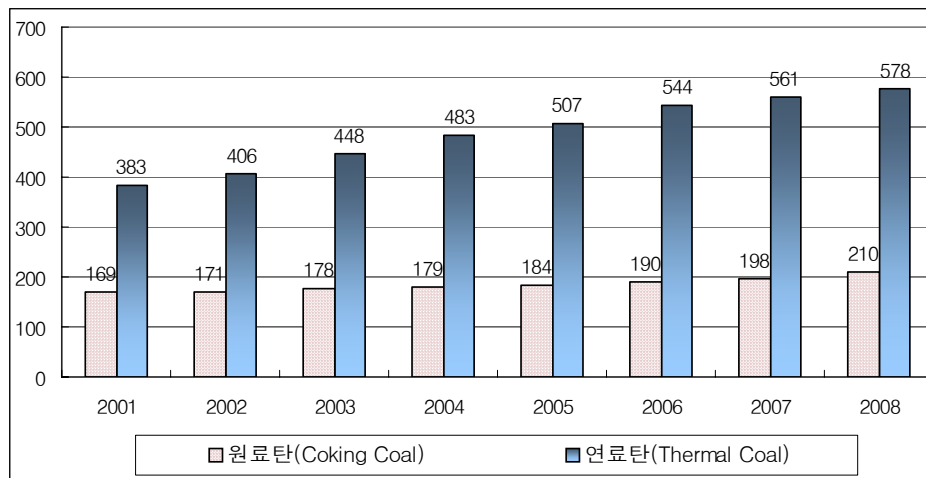
2) 석탄

□ 2008년 석탄 해상물동량, 전년 대비 증가율 상승

- Clarkson은 2008년 석탄 해상물동량이 올해보다 4% 증가한 7억 8,800만 톤에 달할 것으로 전망했음
 - 이 가운데 연료탄이 5억 6,100만 톤에서 3% 증가한 5억 7,800만 톤으로 증가하고, 원료탄은 1억 9,800만 톤에서 2억 1,000만 톤으로 증가할 것으로 예상했음
- 이에 따라 2008년 석탄 해상물동량 증가율은 2007년 3%에 비해 다소 높은 수준을 기록할 전망이다

〈그림 IV-10〉 석탄의 해상물동량 전망

단위 : 백만 톤



주 : 2007년은 추정치, 2008년은 전망치임

자료 : Clarkson, Dry Bulk Trade Outlook, 2007. 10.

□ 우리나라·미국·유럽연합, 전년에 이어 연료탄 수입 증가 지속

- 특히, 연료탄의 주요 수입국인 대만, 일본 등의 수입물동량이 보합세를 보일 전망이나 우리나라 및 유럽연합, 미국 등은 증가할 것으로 예상됨

- 유럽연합 15개국의 연료탄 수입 해상물동량은 1억 5,070만 톤, 미국이 3,190만 톤으로 전년 대비 소폭 증가할 전망이다
- 그리고 우리나라의 경우 2007년 6,410만 톤에서 2008년 6,910만 톤으로 500만 톤이 증가해 주요 수입국 가운데 가장 큰 폭의 증가가 예상됨
- 특히, 연료탄 수출의 경우 중국의 수출량이 줄면서 인도네시아 및 호주 산 석탄의 수출이 대폭 늘어날 것으로 전망되고 있음

〈표 IV-8〉 주요국의 연료탄(Thermal Coal) 수입 해상물동량 추이 및 전망

단위 : 백만 톤

구분	EU(15)	일본	한국	대만	미국	세계	증감율
2000년	112.6	83.8	44.1	39.3	9.6	346	-
2001년	127.2	91.5	47.1	40.3	15.6	383	11%
2002년	126.9	96.8	50.1	41.9	13.7	406	6%
2003년	142.2	107.1	51.4	45.4	20.6	448	10%
2004년	147.5	117.8	57.2	53	21.9	483	8%
2005년	147.2	119.8	56.1	56.8	25.7	507	5%
2006년	164.2	119	59.6	57.5	30.9	544	7%
2007년	150.5	122.5	64.1	59	30.9	561	3%
2008년	150.7	122.5	69.1	59	31.9	578	3%

주 : 2007년은 추정치, 2008년은 전망치임

자료 : Clarkson, *Dry Bulk Trade Outlook*, 2007. 10.

〈표 IV-9〉 주요국의 연료탄(Thermal Coal) 수출 해상물동량 추이 및 전망

단위 : 백만 톤

구분	호주	인도네시아	중국	남아공	콜롬비아	세계	증감율
2000년	87.1	58	44.6	69.9	35.6	346	-
2001년	88.1	66.8	71.6	66.9	39.1	383	11%
2002년	99.9	73.6	63.9	66.9	34.9	406	6%
2003년	101.0	90.1	73.3	70.3	45.8	448	10%
2004년	106.7	105.9	74.5	63.7	51.2	483	8%
2005년	106.4	129	60.8	71.9	55.3	507	5%
2006년	110.8	175.5	53.7	67.7	59.7	544	7%
2007년	110.8	197.5	43.7	65.7	64.2	561	3%
2008년	115.8	204.5	43.7	67.7	67.2	578	3%

주 : 2007년은 추정치, 2008년은 전망치임

자료 : Clarkson, *Dry Bulk Trade Outlook*, 2007. 10.

□ 원료탄 수입, 전 세계 주요국 수입 증가 전망

- 원료탄의 경우 유럽연합, 일본, 우리나라, 인도, 브라질 등 주요국들의 수입이 증가할 것으로 예상됨
 - 특히, 인도에 진출한 해외 철강기업들과 자국의 철강회사들의 수입량이 크게 늘고 있으며, 이 지역 원료탄 해상물동량 증가가 지속될 것으로 보임
- 이와 관련 최근 인도 정부는 원료탄(coaking coal)과 연료탄(thermal coal) 확보를 위해 다양한 공기업들이 지분 참여를 한 투자 회사를 설립할 계획이라고 밝혔음
 - 인도 정부는 이번 투자회사 설립을 계기로 해외 석탄 생산업체의 지분 인수는 물론 철강 및 전력 산업에 필수적인 원자재 확보에 주력할 계획임
 - 새로 설립될 투자회사에는 각 부처의 유력 공기업이 모두 참여할 계획인데,
 - 국영 석탄 생산업체 인도 석탄(CIL · Coal India Ltd), 인도 최대 국영 철강업체인 SAIL(Steel Authority of India Ltd)과 철강업체 RINL, 전력 생산업체 NTPC, 광산업체 내셔널 미네랄 디벨롭먼트(NMDC) 등이 신규 투자회사 설립에 참여하게 될 것으로 보임
- 특히, 최근 세계 최대 광산업체 BHP 빌리턴이 리오 틴토와의 합병을 추진하면서 향후 석탄 가격 상승에 대한 걱정이 고조되고 있는 상황이라 인도 정부의 이번 움직임은 주목됨
- 원료탄 수출 물동량의 경우에는 호주가 단연 세계 최대 공급처로 자리잡고 있으며, 호주의 원료탄 수출 물동량은 2007년 1억 3,610만 톤에서 2008년 1억 4,150만 톤으로 증가할 것으로 전망됨
 - 중국은 자국의 수요가 급증하고 있어 내년에도 수출물동량의 하락세가 지속될 전망이다

〈표 IV-10〉 주요국의 원료탄(Coking Coal) 수입 해상물동량 추이 및 전망
단위 : 백만 톤

구분	EU(15)	일본	한국	인도	브라질	세계	증감율
2000년	42.7	65.7	19.6	11.1	13.2	174	-
2001년	41.9	63.7	17.9	13	12	169	-3%
2002년	35.5	67.2	20	12.8	9.3	171	1%
2003년	36.5	67.6	20.3	14	12.7	178	4%
2004년	40.5	60.8	21.8	16	10	179	1%
2005년	39.9	63.4	20.6	19.6	11	184	3%
2006년	40.1	72.9	20.1	18.6	12	190	3%
2007년	41.1	74.6	21.2	22.1	12.9	198	4%
2008년	41.3	75.3	22.4	25.7	13.6	210	6%

주 : 2007년은 추정치, 2008년은 전망치임

자료 : Clarkson, Dry Bulk Trade Outlook, 2007. 10.

〈표 IV-11〉 주요국의 원료탄(Coking Coal) 수출 해상물동량 추이 및 전망
단위 : 백만 톤

구분	호주	캐나다	미국	중국	기타	세계	증감율
2000년	100.6	27.8	26.3	6.5	12.7	174	-
2001년	106.1	25.2	19.5	11.5	6.7	169	-3%
2002년	104.4	21.8	15.3	13.8	16.2	171	1%
2003년	107.8	22.6	16.8	15.3	15.5	178	4%
2004년	111.7	22.1	20.9	6.4	17.8	179	1%
2005년	124.9	25.1	22	6.1	6.1	184	3%
2006년	120.5	23.2	20.8	4.4	21.3	190	3%
2007년	136.1	23.6	23.9	3	11.8	198	4%
2008년	141.5	23.9	24.3	2.4	18.3	210	6%

주 : 2007년은 추정치, 2008년은 전망치임

자료 : Clarkson, Dry Bulk Trade Outlook, 2007. 10.

3) 곡물

□ 미 농무부, 2007/08 곡물 생산량 증가하나 수출량 감소 전망

- 미 농무부(USDA)는 2007/08년 세계 곡물 생산량은 전년 대비 4% 증가한 20억 7,883만 톤으로 전망했음
 - 다만 소비량이 2% 증가한 20억 9,539만 톤으로 예상됨에 따라, 전 세계 곡물 수출량은 전년 대비 1% 감소한 2억 5,262만 톤으로 감소할 것으로 전망됨

□ 클락슨, 2007/08 곡물 해상물동량 전년 대비 0.4% 둔화 전망

- 또한 클락슨(Clarkson)도 2007/08년도 곡물 해상물동량이 전년 대비 0.4% 감소한 2억 2,200만 톤으로 전망했음
- 이 같은 곡물 해상물동량의 둔화는 주요 곡물 수출국인 미국과 아르헨티나를 제외한 국가들의 수출입 물동량 둔화에 기인한 것으로 풀이됨

〈표 IV-12〉 전 세계 곡물 해상물동량 추이 및 전망

단위 : 백만 톤

구분	98/99	99/00	00/01	01/02	02/03	03/04	04/05	05/06	06/07	07/08
아르헨티나	19.7	19.4	24	21	18.3	17.7	26	20.1	25.9	26.5
호 주	20.9	21.4	21.4	21.8	14.1	20.3	22.4	20.3	14.3	13.1
캐나다	17.2	22.1	20.5	18.6	10.8	18.9	18.2	19.6	23	19.1
EU	22.8	29.5	24.2	15.8	22	14.5	17.6	17.9	17.4	15.9
미 국	82.3	86.7	84	83.3	71	83.6	80.5	83.9	84.6	93.9
5대 수출국	162.9	179.1	174.1	160.5	136.2	155	164.7	161.8	165.2	
중 국	3.3	7.2	10.4	7.7	16.4	13.9	6.5	6.9	7	6
기 타	25.8	25.6	25.2	45.5	59.8	38.7	40.7	41.8	46.2	45
세 계	193	212	209	212	211	208	212	215	223	222
		9.8%	-1.4%	1.4%	-0.5%	-1.4%	1.9%	1.4%	3.7%	-0.4%

주 : 1) 곡물에는 밀, 잡곡 포함

2) 2006/07은 추정치, 2007/08은 전망치임

3) 세계 해상물동량은 총량 데이터로 위 표의 세부항목의 합계와 다름

자료 : Clarkson, Dry Bulk Trade Outlook, 2007. 10.

4. 건화물선 선박량

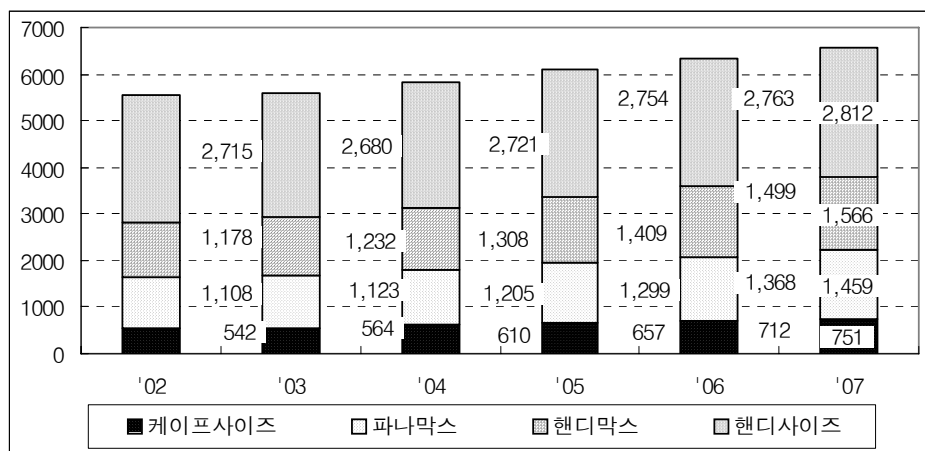
□ 2007년 건화물선 선박량, 전년 대비 6% 증가

- 2007년 세계 건화물선 선박량은 2006년 대비 6% 늘어난 3억 9,000만 DWT를 기록할 것으로 예상됨
- 선형별로 볼 때 케이프사이즈선이 전년 대비 7.5%, 파나막스선이 전년 대비 6.3%, 핸디막스선이 전년 대비 7.5% 각각 증가할 전망이며, 핸디사이즈의 경우 1.5% 증가할 것으로 예상됨

- 이에 따라 케이프사이즈선이 전체의 33.3%인 1억 3,000만 DWT, 파나막스선이 27.7%인 1억 83만 DWT, 핸디사이즈선이 19.7%인 7,700만 DWT, 핸디막스선이 19.2%인 7,500만 DWT에 이를 전망이다

〈그림 IV-11〉 세계 건화물 선대 구성(척수 기준)

단위 : 척

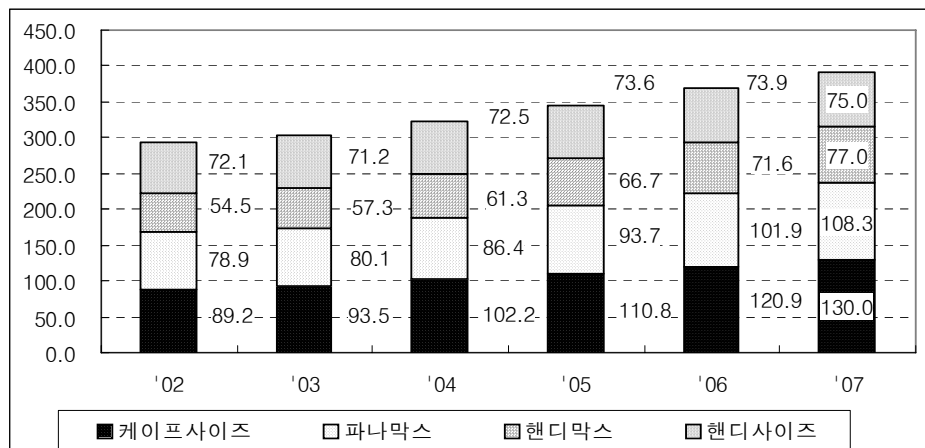


주 : 2007년은 9월 말 기준

자료 : Clarkson, World Shipyard Monitor, 2007. 10.

〈그림 IV-12〉 세계 건화물 선대 구성(톤수 기준)

단위 : 백만 DWT



주 : 2007년은 추정치

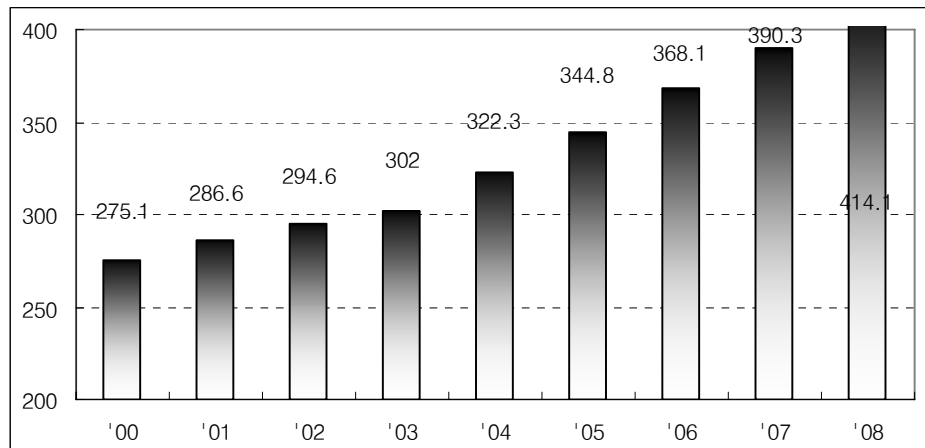
자료 : Clarkson, World Shipyard Monitor, 2007. 10.

□ 2008년 건화물선 선박량, 전년 대비 6.1% 증가 전망

- 한편 2008년 건화물선 선박량은 과거 발주된 선박들의 인도 증가가 예상되면서 2007년 대비 6.1% 증가한 4억 1,400만 DWT에 이를 전망이다
- 이에 따라 건화물선 선박량은 사상 최초로 4억 DWT를 넘어설 전망이다

〈그림 IV-13〉 세계 건화물선 선박량 추이 및 전망

단위 : 백만 DWT



주 : 2007년은 추정치, 2008년은 전망치

자료 : Clarkson, *World Shipyard Monitor*. 2007. 10.

- 한편, 2008년 건화물선 신조 인도량은 전년 대비 11% 늘어난 2,830만 톤에 달할 것으로 전망됨
- 이렇게 2008년 신조 인도량이 증가하는 것은 2006년 신조발주량이 5,000만 DWT에 육박하고 있기 때문임
- 또한 발주 선박의 상당량이 금년에 인도되지 못하고, 내년에 선박량 증가 압력이 커질 것으로 예상됨
- 2007년의 신조 인도량은 전년 대비 1.2% 감소한 2,550만 DWT에 그쳤음
- 다만, 2003년부터 높은 운임수준에 따라 선주들이 해체를 기피하여 지난해까지 매우 적은 양이 해체되고는 있으나

- 금년 해체량은 초호황기인 지난 4년 동안의 평균 수준보다 높아진 340만 DWT에 이를 것으로 보이며,
- 이 같은 추세가 이어져 2008년 해체량은 440만 DWT를 기록할 것으로 전망함
- 이에 따라 2008년 건화물선 총선박량 증가율은 금년 수준인 6% 대를 기록할 것으로 전망됨
- 이렇게 보는 경우 건화물선 선박량은 호황기가 본격화되고 있는 2004년부터 지금까지 6~7%대의 고속성장이 지속되고 있음

〈표 IV-13〉 건화물선의 수주잔량·신조발주량·완공인도량 추이 및 전망

단위 : 백만 DWT, %

구분	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
수주잔량(A)	35.1	23.7	31.6	55.8	69.5	77.1	100.9	186.5	n/d
신조선발주량	14.9	8.9	22.2	35.8	33.3	31	49.6	103.1	n/d
완공인도량	13.3	20.5	14.3	11.6	19.6	23.4	25.8	25.5	28.3
해체 및 상실량	5.0	8.1	6	4.2	0.6	1	2.6	3.4	4.4
총선박량(B)	275.1	286.6	294.6	302	322.3	344.6	368.1	390.3	414.1
수주잔량비율 (A/B)	12.8%	8.3%	10.7%	18.5%	21.6%	22.4%	27.4%	47.8%	-

주 : 2007년은 추정치, 2008년은 전망치

자료 : Clarkson, *World Shipyard Monitor*, 2007. 10

1) 신조선 완공인도량 및 발주량

□ 2007년 완공인도량, 전년 대비 1.2% 감소

- 건화물선 완공인도량은 2004년 이후 꾸준히 증가세를 보였으나 2007년 완공인도량은 전년 대비 1.2% 감소할 전망이다
- 이는 초과 공급 우려가 확산되던 2004~2005년 선주들이 발주를 기피했기 때문인 것으로 풀이됨
- 이 같은 발주량 감소에 따른 인도량 감소는 최근 늘어나는 화물을 처리하기에 부족한 상황이 초래되는 원인으로 작용한 것으로 보임

- 2007년에 신조선 완공인도량이 가장 크게 감소할 것으로 예상되는 선형은 파나막스로 전년 대비 16.3% 감소할 전망이며, 다음으로는 케이프사이즈가 10.1% 감소할 것으로 예상됨
- 다만, 중소형선인 핸디막스가 전년 대비 22% 증가하고, 핸디사이즈는 71.4% 증가할 전망이다

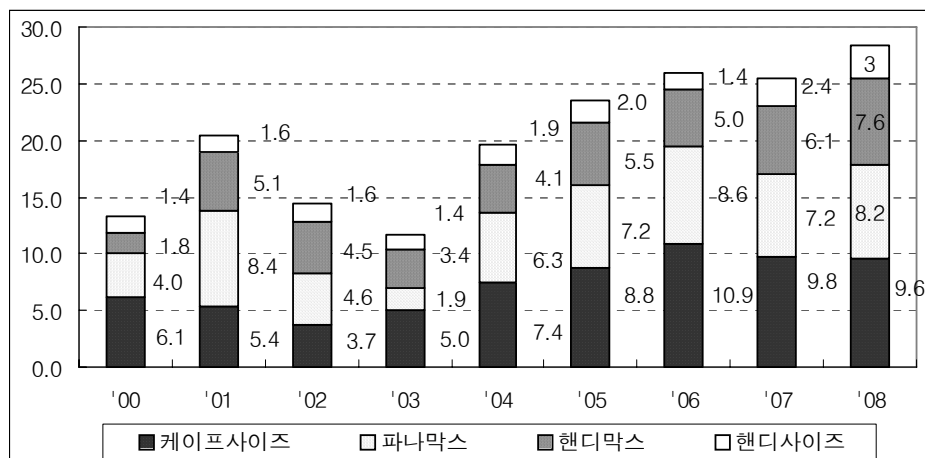
□ 2008년 완공인도량, 지난해 대비 11% 증가 전망

- 한편, 2008년에는 완공인도량이 전년 대비 11% 증가한 2,830만 DWT 수준이 될 전망이다
- 선형별로는 케이프사이즈외에 모든 선형이 10% 이상의 증가세를 보일 것으로 예상됨

〈그림 IV-14〉

선형별 신조 인도량 추이 및 전망

단위 : 백만 DWT



주 : 2007년은 추정치, 2008년은 전망치

자료 : Clarkson, World Shipyard Monitor, 각년도

□ 2007년 신조발주량, 지난해 대비 108% 증가

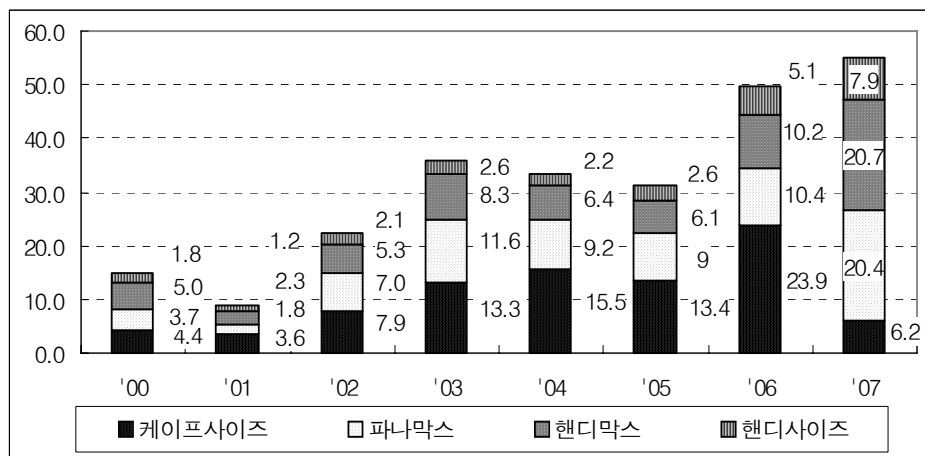
- 2007년 9월 말까지 건화물선 발주량은 전년 대비 107.9% 증가한 1억 300만 DWT로 사상 최대의 발주가 이루어질 것으로 예상됨³⁾

3) 1만 DWT 이하 포함

- 특히, 케이프사이즈 선형보다는 파나막스 이하 선형들의 발주량이 크게 증가할 것으로 예상되며,
- 선형별로 보면, 케이프가 전년 대비 74% 감소한 반면, 파나막스가 96%, 핸디막스가 103%, 핸디사이즈가 55% 증가할 전망이다

〈그림 IV-15〉 선형별 신조 발주량 추이

단위 : 백만 DWT



주 : 1) 2007년은 9월 말 기준 2) 1만 DWT 이상

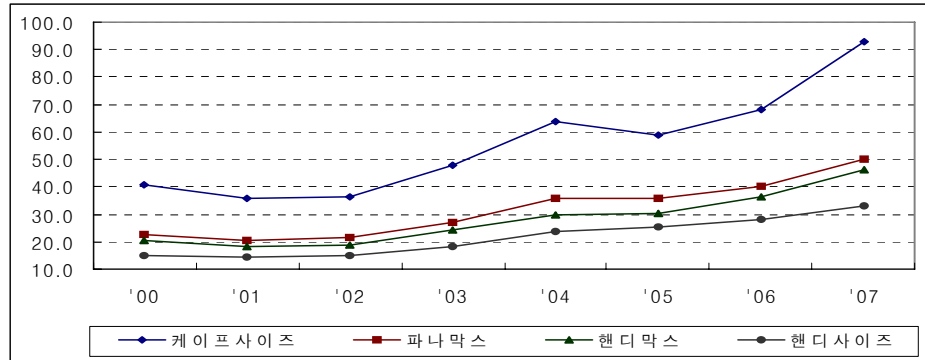
자료 : Clarkson, World Shipyard Monitor, 각 년도

□ 2007년 선가, 원가 상승으로 상승세 지속

- 한편, 건화물선 해운경기가 호황을 시현하고, 철강 및 석탄 등 원자재 가격이 급등하면서 신조선가 상승세가 지속되고 있음
- 이에 따라 과거 최고치를 경신하면서 선형별로 보면, 2007년 9월 말 기준 17만 DWT급 케이프사이즈선의 선가는 9,300만 달러로 전년 대비 36.8% 상승했으며,
- 75,000 DWT급 파나막스선의 선가는 5,000만 달러로 전년 대비 11.1%, 핸디막스선의 선가는 4,600만 달러로 19.7%, 핸디사이즈는 3,300만 달러로 9.8% 상승했음

〈그림 IV-16〉 건화물선 신조선가 추이

단위 : 백만 달러



주 : 2007년은 9월 말 기준

자료 : Clarkson, World Shipyard Monitor, 각년도

- 특히, 2007년 신조 인도량의 감소와 신조선가 상승에 따라 선령 5년 케이프사이즈선 및 파나막스사이즈선의 경우 중고선가도 급등세가 이어졌음
 - 2007년 기준 선령 5년인 건화물선의 평균 중고선가는 신조선가의 약 143%를 기록했음
- 이에 따라 중고선가가 신조선가를 상회하면서 신조선 구입보다 중고선 구입시 더 많은 투자비용이 초래되고 있음
 - 이 가운데 핸디막스와 파나막스선의 중고선가는 신조선가 대비 비율이 무려 150%대에 이르고 있으며,
 - 케이프사이즈의 중고선가는 신조선가 대비 비율이 140%대에 이르고 있음

〈표 IV-14〉 건화물선 중고선가의 신조선가 대비 비율

단위 : %

구분	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
케이프사이즈	75	75	80	92	101	97	119	140
파나막스	71	68	79	104	111	82	114	158
핸디막스	74	72	75	83	97	84	110	150
핸디사이즈	80	76	75	81	91	102	102	124
벌크선 평균	75	73	77	90	100	91	111	143

주 : 1) 2007년은 9월 말 기준, 2) 중고선의 경우 선령 5년 기준

자료 : Clarkson, World Shipyard Monitor, 각 년도

2) 해체량

□ 2007년 노후선 대체 및 선박인도량 증가로 해체량 늘어

- 2007년에는 노후선 대체를 위한 해체 물량이 늘면서 해체량도 늘 것으로 전망되는데, 이는 2008년 다량의 선박이 인도될 것으로 예상되기 때문인 것으로 풀이됨
 - 선주들은 2004년 이후 발주량 증가가 이루어지면서 이에 따른 해체량 조절에 나서고 있는 것으로 보임
- 그 결과 금년 해체선 거래량은 전년 대비 68.4% 증가한 320만 DWT 증가할 것으로 전망됨

□ 2008년 해체량 41% 증가 전망

- 또한 2008년에 들어서도 신조인도량의 증가와 향후 발주량을 고려한 해체량 증가가 이루어질 것으로 예상됨
 - 이에 따라 2008년 해체량은 2007년에 비해 40.6% 증가된 450만 DWT에 이를 전망임
 - 다만, 최근 몇 년 동안의 경험에서와 같이 중고선가 및 선조선가의 상승이 지속되고, 물동량 증가가 예상외로 빨라지는 경우 이 같은 해체량 증가는 둔화될 가능성도 있음

〈표 IV-15〉

선형별 해체량 추이 및 전망

단위 : 백만 DWT

구분	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
케이프사이즈	1	1.6	1.3	0.8	0	0.2	0.3	0.6	1.6
파나막스	0.2	2.2	1.4	0.6	0	0.2	0.5	0.7	0.7
핸디막스	0.8	0.7	0.5	0.6	0.1	0.1	0.2	0.7	0.6
핸디사이즈	2.3	3.6	2.8	2.2	0.3	0.4	0.9	1.2	1.6
전체	4.3	8.1	6.0	4.2	0.4	0.9	1.9	3.2	4.5
증가율	-	88.4%	-25.9%	-30.0%	-90.5%	125.0%	111.1%	68.4%	40.6%

주 : 2007년은 추정치, 2008년은 전망치

자료 : Clarkson, *World Shipyard Monitor*, 2007. 10.

5. 건화물선 수급 및 운임 전망

1) 선박수급전망

□ 2008년 선박과잉율, 전년 수준인 2.4% 전망

- 2007년 사상 최고의 호황을 시현하면서 건화물선 선박과잉률은 폭증하는 선박수요 증가가 지속되고, 신조선 완공인도량이 감소하는 한편, 해체량도 늘어 전년 대비 0.7% 감소한 2.3%로 예상됨
 - 이에 따라 선박과잉율은 호황기가 본격화되기 시작한 2003년 이후 수준인 2~3%대에 머물 것으로 예상됨
- 한편, 2008년은 건화물선의 신조인도량이 전년에 비해 11% 늘어 공급량 증가가 지속될 것으로 예상됨
 - 다만, 물동량 증가가 전년에 비해 4% 증가하면서 3억 톤을 돌파할 것으로 예상되는 한편, 해체량이 450만 DWT으로 증가하면서 이 같은 선박량 증가를 상쇄할 것으로 보임
 - 이에 따라 2007년 건화물선의 선박과잉률은 전년 수준인 2.4%대에 머물 것으로 전망됨
- 이는 호황기인 2003~2007년 선박과잉률 수준으로 수급상 여전히 공급이 과잉 현상을 보이지는 않을 것으로 보임
 - 따라서 2008년 건화물선 해운시황은 수요측 요인이 견조한 증가세를 보이는 경우 선박 공급량 충격은 덜할 것으로 예상됨
 - 특히, 중국의 석탄 수입국 전환에 따른 톤/마일 증가와 호주 항만의 체선 등은 이러한 공급 증가 요인을 감소시키는 원인으로 작용할 전망이다

〈표 IV-16〉 건화물선부문 수급 추이 및 전망

단위 : 백만 DWT

구 분	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
공 급(A)	286.6	294.6	302.0	322.3	344.8	368.1	390.3	414.1
수 요(B)	269.1	275.2	292.3	315.9	336.2	357.1	381.3	404.2
과잉선박량(A-B)	17.5	19.4	9.7	6.4	8.6	11.0	9.0	9.9
과잉률((A-B)/A)	6.1	6.6	3.2	2	2.5	3	2.3	2.4

주 : 1) 2007은 추정치, 2008년은 전망치

2) 공급에는 겸용선이 포함되어 있으며 계선 및 저장용도 선박은 제외

3) NYK 및 Clarkson 전망치 자료를 활용하여 추정

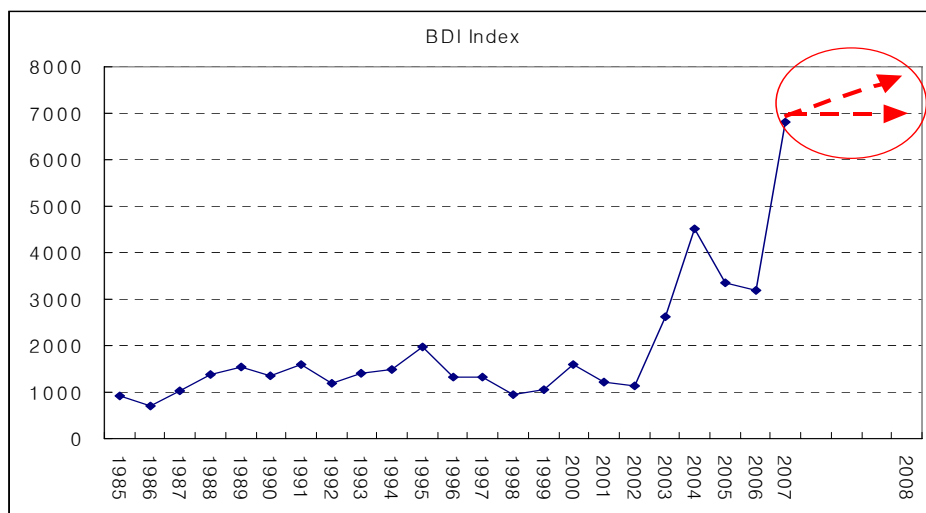
2) 운임전망

□ 2008년 건화물선 시장, 전년 수준 이상 전망

- 2007년은 건화물선 해운시장 역사상 기록적인 운임 수준을 기록하였음
 - 2007년 11월 23일까지 BDI 운임지수는 연평균 6,809 포인트로 전년 평균 3,189 포인트에 비해 113.5% 높은 경이적인 기록을 나타냈었음
 - 이 같은 추세는 금년 말까지 큰 조정이 없이 현 수준에서 보합세를 이어갈 전망이다
- 2008년은 2007년에 작용했던 펀더멘털에는 큰 변화가 없을 것으로 전망임
 - 전 세계 절반 이상의 철광석을 빨아들이는 중국의 수요가 당분간 지속될 것으로 보이며,
 - 중국의 석탄 수입국으로의 전환에 따른 우리나라, 대만, 일본 등의 주요 석탄 수요국들이 호주 등지로 수입처를 바꾸면서 톤/마일 수요도 더욱 늘 것으로 전망됨
 - 특히, 수급상 큰 변화를 기대하기는 어려울 것으로 예상되고 있음
- 또한 FFA 마켓을 활용한 투기 자금의 유입이 크게 이루어지고 있는 상황인데, 최근에는 이러한 투기자본들이 해운시장에서 인력을 충원하는 등 현물시장에도 뛰어들고 있는 상황임

- 이외에도 달러화의 약세와 유가의 상승 등에 의한 비용 상승 요인은 선주들이 운임을 통해 이를 상쇄하기 위한 압력으로 작용할 것으로 예상됨
- 이에 따라 2008년에는 금년 하반기에 비해서는 다소 조정 가능성이 있으나 연평균으로 볼 때 수준이 그리 낮지는 않을 전망이다
- 이에 따라 2008년 건화물선 운임 수준은 초호황기인 금년 수준 또는 그 이상도 달성이 가능할 것으로 예상됨
- 이상과 같은 전망에 따라 2008년 건화물선 시장의 운임은 BDI 기준으로 연평균 7,000~9,000 포인트를 형성할 것으로 전망됨

〈그림 IV-17〉 BDI 종합운임지수 추이 및 전망



주 : 1885=1,000 기준, 2008년은 KMI 전망치

자료 : 추세 데이터는 Baltic Exchange 자료

- 다만, 중국 경제의 급성장에 따른 부담과 이에 따른 중국 정부의 각 산업별 경제 조절 정책, 그리고 거품 가능성 등 중국의 불확실성이 여전히 문제가 됨
- 그리고 최근 들어 FFA 시장에서 상당한 역할을 하고 있는 투자기관들은 철저한 수익성을 토대로 시장에 참여하기 때문에 현물시장의 변동이 있는 경우 이들 자본의 움직임이 연동 될 수 있는 문제도 있을 것임

- 또한 리스크를 기반으로 한 선사들의 공격적인 용선 및 신조선 투자 등은 향후 선사들의 부담으로 다가온다는 점도 다가오는 2008년에 유의할 점으로 지적되고 있음

6. 선사 및 주요기관의 전망

□ 국내선사들, 내년 운임지수 보합 내지 상승가능성 점쳐

- 국내 건화물선 운영선사 6개 업체를 대상으로 향후 건화물선 시황전망에 대한 조사를 실시한 결과, 2007년 연평균 건화물선 종합운임지수인 BDI지수는 6,000~9,000 포인트로 전망하였음
 - 특히, 주요 선사들은 펀더멘털이 큰 변동이 없는 가운데 오히려 시황의 변동은センチ멘털(sentimental)에 의한 변동이 클 것으로 보고 있음
 - 이에 따라 2008년은 중국 변수의 큰 변화가 이루어지지 않는다면, 최근에 이루어진 급등장세에 대한 부담으로 인한 시장 내 심리적인 요인의 변동 가능성이 클 것으로 예상됨
- 한편, 주요 선사들의 경우 향후 2009년 이후까지도 큰 악화가 없는 장기적인 호황이 가능할 것이란 의견도 나오고 있음
 - 다만, 이 같은 호황 가능성에 대한 전망은 건화물선 해운시황이 최근 급등세와 변동성이 매우 강하다는 측면을 고려해야 할 것임
 - 즉, 주요 선사들은 BDI 기준으로 3,000~4,000 포인트였던 2004~2006년도 호황기로 인식하고 있음
 - 따라서 이 같은 기준인 경우 2007년 이후 건화물선 해운시황은 BDI 기준으로 현재의 절반 수준인 5,000 포인트 수준도 양호한 실적으로 볼 수 있으며,
 - 이에 따라 변동성이 매우 강한 최근 건화물선 해운시황에서는 호황기 평가에 대한 기준을 명확히 하는 것이 필수임

〈표 IV-17〉 2008~2009 선형별 건화물선 운임지수 전망

구분	조사시점 2007년 4분기 11월23일까지 평균	전 망 치		
		2008		2009
		상반기	하반기	
BDI	6,809	7,000~9,000	6,000~8,000	6,000~8,000

□ 주요 해운전망기관, 건화물선 해운경기 양호할 것으로 전망

- Clarkson 등 주요 해운전문기관에 따르면, 주요 선사들의 예상과 마찬가지로 2008~2009년 건화물선 시황의 중기적 호황이 지속될 것으로 보는 의견이 많은 것으로 나타나고 있음

〈표 IV-18〉 주요 기관의 내년도 건화물선 시황전망

전망기관	전망내용
Clarkson	○ 향후 2~3년 간 호황의 지속이 예상되며, 펀더멘털이 강한 것으로 예상 ○ 다만, 선박량 증가에 따른 조정 가능성 있을 것으로 전망
Galbraith	○ 선박량 증가에도 불구하고, 조정 가능성은 크지 않으며, 수급이 균형을 이룰 것으로 전망 ○ 특히, 2008년도 철광석 및 석탄 가격의 상승에 따라 운임 상승이 이루어질 것으로 전망 ○ 내년도 초반 운임 강세 예상되며, 중순 이후 다소 조정 가능성이 있으나 시황의 후퇴가 아닌 사이클상의 조정에 불과
Noble Chartering (브로커)	○ 향후 18개월(1년 6개월) 동안 호황기 시현 전망 ○ 그 이후 신조 선박의 인도량 증가로 다소 조정 가능성과 호주 등 주요 항만의 체선 완화 예상
DVB Bank AG	○ 2009년 건화물선 해운시황은 해체량의 부족, 신조선 인도량 증가 등으로 운임의 하향세 전망
KMI	○ 2007년 평균 수준 이상의 호황 유지 전망 ○ 2008년 이후 해운시황은 중국효과 지속 여부 및 FFA 마켓에서의 투기자본의 행동이 유의점 ○ 2009년 하반기 이후 신조선 인도량 증가 부담 작용

자료 : Lloyd's List, Fairplay 등 외신종합

제5장 유조선 해운 전망

1. 2007년 유조선 운임 동향

□ 2007년 유조선 시황, 하반기 약세

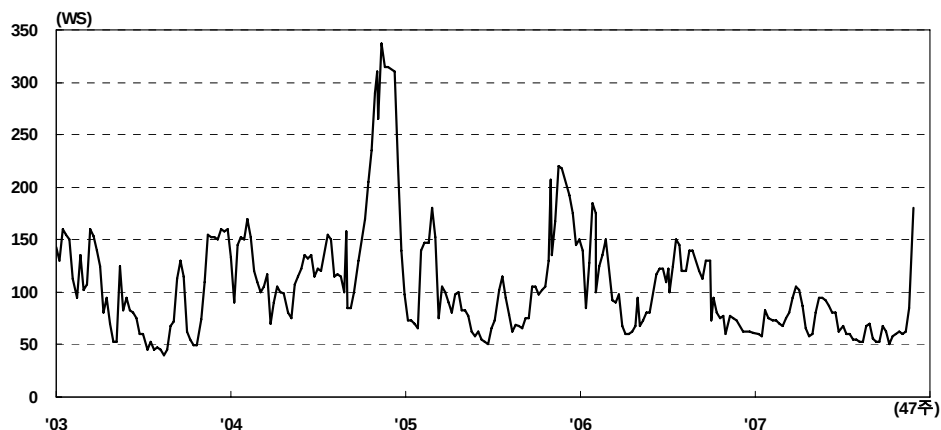
- 2007년 중동/극동항 VLCC 시황은 1분기와 2분기 운임이 평균 WS 70 포인트 대를 유지하여 장기 하강 국면에서도 안정을 유지했으나 3분기 이후에는 평균 WS 50 포인트 대를 벗어나지 못하는 약세가 이어졌음
 - 1분기 운임이 평균 WS 78.1 포인트를 기록한 데 이어 2분기에도 평균 WS 77.7 포인트로 비교적 안정적인 수준을 유지했음
 - 월별로는 3월과 5월이 전통적 비수기임에도 불구하고 평균 WS 91.5 포인트 및 90.0 포인트를 기록하는 등 고점을 기록했음
- 1분기 유조선 해운시장에서는 1월까지 북미 및 유럽지역에서 이상난동 현상이 지속되어 석유 수요가 감소함에 따라 주요 항로의 원유 해상물동량 증가세가 둔화되었으며, 운임이 일시적으로 WS 60 포인트 이하까지 하락했음
 - 그러나 이후 이들 지역이 예년 기온을 회복하면서 원유 물동량이 점차 증가했으며, 2월에는 유조선 운임도 완만한 상승세를 나타냈음
 - 3월에는 유럽 제2의 원유 수입항인 프랑스 마르세이유(Marseille) 유류터미널 파업이 중순 이후 약 2주간 계속되면서 원유 유조선 13척 및 석유제품운반선 14척의 하역작업이 지연되면서 선박수급이 급격히 악화되었으며,
 - 이와 함께 유조선 운임도 일시적으로 WS 100 포인트를 사회하는 수준까지 급등하였음
 - 또한 서아프리카 수역의 시황이 견조세를 유지함에 따라 중동 수역의 VLCC 선박들이 서아프리카 수역으로 이동했으며, 이러한 선박수급 조정을 통해 중동 수역의 선박과잉 현상이 어느 정도 진정되면서 극동항 VLCC 운임이 비교적 안정적인 수준을 유지할 수 있었음

- 2분기 유조선 해운시장은 정통적 비수기가 도래하는 것으로 예상한 일본 및 한국 등 세계 주요 정유소의 정기수리가 본격화된 4월에는 원유의 해상운송 수요가 크게 위축되었으며, 원유 해상물동량이 감소하면서 선복과잉 현상이 심화되는 등 급격히 냉각되었음
 - 그러나 5월 들어서는 이중선체 선박에 대한 수요가 실질적으로 증가하면서 선복부족 현상이 가시화되는 등 시황은 전반적으로 상승했음
 - 이에 따라 5월 중반 이후 VLCC 운임은 중동/극동 항로를 중심으로 WS 100 포인트에 육박했으며, 전통적 비수기인 2분기 VLCC 운임이 예년에 비해서 높은 수준을 유지한 것으로 분석되었음⁴⁾
 - 중동/극동항 VLCC 운임은 5월의 비정상적인 상승 이후 완만하게 하락하는 등 안정적인 모습을 보였으며, 6월 말에는 예년의 수준을 밑돌았음
- 3분기 유조선 해운시장은 석유수요가 위축되는 하절기가 도래하여 미국 원유 재고가 지속적인 증가 추세를 보임에 따라 운임이 6월 이후 약세를 벗어나지 못했음
 - 7월 들어 VLCC 운임은 전반적인 약세가 이어졌으며, 특히 중동/극동항 단 일선체 선박의 운임은 WS 50~60 포인트의 박스권에서 등락을 거듭했음
 - 이러한 약세는 중동 선적 VLCC 현물시장에서 유럽항 성약실적이 부진하여 대기선박 척수가 증가한 데 근본적인 원인이 있는 것으로 분석되었음
 - 8월중 VLCC 시황은 중동/아시아 항로를 중심으로 약세가 이어졌으며, 중동/유럽항 운임도 중동 해역 선물시장에서의 선복과잉 여파로 뚜렷한 회복세를 보이지 못했음
 - 특히 중동/극동항 VLCC 운임은 이중선체 WS 55 포인트 및 단일선체 WS 40 포인트 대까지 하락하는 등 최저 수준을 나타냈으며, 중동/한국항 운임은 이중선체 선박 WS 72.5 포인트 및 단일선체 WS 60 포인트를 기록했음
 - 3분기는 전통적으로 동절기 석유 수요가 본격화되어 시황이 점차 상승하는 것이 일반적이나, 2007년에는 중동/극동항 VLCC 운임의 7, 8, 9월 평균치가 WS 57.5, 59.7 및 58.8 포인트에 그쳤음

4) 지난 5년간 5월 VLCC 운임 평균치가 WS 77.0 포인트임을 고려하면 WS 100 포인트는 예상을 뒤엎는 높은 수준임

- 4분기는 전통적으로 북반구의 난방용 에너지 수요가 증가하고 미국을 내습한 허리케인 피해 등으로 유조선 운임이 상승하는 시기이지만, 국제유가 상승과 OPEC의 증산억제 정책에 의해 원유 해상물동량 증가세가 둔화되었음
 - 이에 따라 세계 유조선 운임은 10월에는 2007년 중 최저 수준에 도달했으며, 중동/극동항 VLCC 운임은 제40주(10월 1~5일)에 2003년 10월 이후 최저 수준인 WS 50 포인트를 기록했다
 - 이후 WS 60 포인트 내외에서 소폭의 등락을 거듭하던 VLCC 운임은 11월 추수감사절 연휴를 기해 주요 항에서 하역작업이 지연되어 선적대기선박이 큰 폭으로 감소한 가운데, 용선수요가 집중됨에 따라 일시적으로 폭등했음
 - 이에 따라 11월 셋째 주에 중동/극동항 VLCC 운임이 WS 180 포인트까지 폭등하는 기현상을 보였으며, 11월 평균운임도 WS 100 포인트를 상회하는 수준에 도달했음
 - 이와 같은 일시적인 폭등 장세에는 최근 OPEC 정상회담에서 확인된 산유국들의 충분한 원유 공급 의지와 중국 및 미국의 고유가에 대한 강력한 불만 표출 등이 작용했으며, 11월 하순에 들어 나타나고 있는 유가 하락세의 지속 여부가 중요한 변수가 될 것임

〈그림 V-1〉 중동/극동항 VLCC 운임 추이



주 : 26만 톤(DWT)급 원유유조선 기준임

2. 2007년 시황변화의 주요 요인

□ 고유가와 신조선 인도 증가

- 금년 1월 배럴당 54 달러 수준에 머물던 국제유가(WTI 기준)는 9월에는 평균 배럴당 80 달러에 도달했으며, 11월 21일에는 배럴당 98.47 달러로 최고치를 기록하는 등 배럴당 90 달러 수준에서 등락하는 고유가가 이어지고 있음
 - 일부 OPEC 산유국들은 배럴당 60~80 달러의 국제유가 수준을 유지한다는 목표를 설정하고 있는 것으로 알려지고 있음
- OPEC은 계절적으로 세계 석유수요가 증가하는 동절기에도 소규모의 증산을 고집하는 등 감산정책 기조를 유지하고 있음
 - 2007년 동절기를 기해 OPEC는 일일 50만 배럴 규모의 증산을 결정했으며, 이에 따라 OPEC 전체 생산 목표량이 일일 2,710만 배럴로 증가했으나 이는 2006년 동절기에 비해 120만 배럴이 작은 규모임
- 이중선체 선박을 중심으로 신조 유조선의 인도량이 2006년 말 이후 큰 폭으로 증가하고 있으며, 이와 같은 추세가 이어지면서 세계 유조선 선박량이 빠르게 증가하고 있음
 - 예를 들어 2006년 580만 톤(DWT)에 불과하던 VLCC 신조 인도량은 2007년 910만 톤 및 2008년 1,050만 톤으로 예상되는 등 높은 증가 추세를 나타낼 전망이다

□ 이중선체 유조선 수요 증가에 따른 수급 불안정

- 정기수리에 따른 세계 주요 정유업체의 가동중단이 시작되기 이전에 중국의 원유 수입이 활발하게 전채되면서 1분기 유조선 운임은 계속 상승했음
 - 중동/극동항 VLCC 운임은 3월 말 WS 100~110 포인트에 도달했으며, 석유 제품 운임도 전반적 수요위축에도 불구하고 극동산 석유제품의 대미국 및 호주 수출이 활발히 진행되면서 소폭 상승했음

- 일본 및 한국을 포함한 세계 주요 정유소의 정기수리가 본격화된 4월 들어서 원유의 해상운송 수요가 크게 위축되었으며, 해상물동량이 감소하고 선복과잉 현상이 심화되는 등 시황은 급격히 냉각되었음
- 그러나 5월 들어서는 이중선체 선박에 대한 용선수요가 증가하여 선복부족 현상이 표면화되면서 시황은 전반적으로 상승했음
 - 이에 따라 5월 중반 이후 VLCC 운임은 중동/중국항 항로의 경우 WS 100 포인트 수준에 도달했으며, 이후 완만한 하향 안정세를 나타냈음
- 그 결과 2분기가 세계 유조선 해운시장에서 전통적인 비수기임에도 불구하고 금년도 VLCC 운임이 예년에 비해 높은 수준을 유지하였음
 - 2분기 중동/극동항 VLCC 운임은 5월 비정상적인 상승 이후 완만하게 하락하면서 비교적 안정되었으며, 6월 말에는 예년의 수준을 밑돌았음
 - 4월 평균 WS 67.6 포인트였던 VLCC 운임이 5월에는 WS 90.0 포인트까지 회복했으나 6월에는 다시 WS 72.5 포인트도 하락했음
- 1분기의 이상난동 및 프랑스 마르세유(Marseille)항 파업과 2분기의 이중선체 유조선 수요 증가 및 정유업체 정기수리에 의한 유조선 시장의 선박수급 조정 등에도 불구하고 중동 해역 VLCC 선복은 2분기에 여유를 찾았으며, 그 결과 중동/극동항 VLCC 운임이 하락한 것으로 분석됨
 - 서아프리카 수역으로 전배되었던 VLCC 선대가 1분기 시황이 안정적으로 유지됨에 따라 일부 중동 해역으로 회항한 것도 이를 뒷받침하였음

□ OPEC의 증산억제 정책 고수

- 3월 15일 개최된 OPEC 정례총회에서 일일 2,580만 배럴(이라크 및 앙골라를 제외한 10개국)인 당시 목표생산량을 당분간 유지하는 것으로 합의했음
 - OPEC 내부에서는 최근 유로펀드와 관련한 달러의 안정과 세계 주식시장의 과열현상이 결국 미국의 경제성장 및 에너지 수요를 유지시키며,
 - 에너지 수요가 아시아 주요국을 중심으로 지속적으로 증가한다는 사실이 OPEC의 생산량 유지 결정을 가능하게 한 것으로 판단됨

- 한편 지속되고 있는 고유가와 석유개발 투자에도 불구하고 적극적 탐사활동에 의한 새로운 석유매장량의 발견 및 확보는 전반적으로 미진함
 - 2005년 말 세계 석유매장량은 1조 4,651억 배럴이었지만, 2006년 말에는 1조 4,590억 배럴로 61억 배럴이 감소한 것으로 추정되었음
 - 국가별로는 쿠웨이트, 리비아 및 UAE 등의 석유매장량이 감소했으며, 이에 반해 러시아의 매장량은 전년에 비해 증가한 것으로 확인되었음
 - 다만 최근 브라질이 50~80억 배럴 규모의 심해유전을 발견하는 등 새로운 유전의 개발 및 발견을 계속되고 있음
- 9월 11일 개최된 OPEC 정례총회에서는, 목표생산량을 11월 이후 50만 배럴씩 증가시키는 것으로 결정했음
 - OPEC 국가들의 원유 출하량이 일일 2,670만 배럴임을 고려할 때 4분기 중 OPEC의 생산 및 출하 규모는 일일 2,720 배럴까지 증가한 것으로 예상됨
 - 이에 따른 OPEC의 원유생산량 증가율은 2% 이하이며, 세계 전체 생산량의 증가율도 0.5%에 불과하여 수급에 미치는 영향은 극히 미미함

□ 석유시장과 관련한 정치상황 불안 지속

- 이란이 영해침범 등을 이유로 구속했던 영국군 병사들이 석방됨에 따라 국제 원유가격은 다소 안정되는 기조를 나타낸 바 있으나, 교착상태에 있는 이란의 핵개발 문제 등은 세계 석유가격 안정을 저해하는 하나의 요인으로 작용하고 있음
 - 이와 같이 세계 석유시장에서는 정치불안이 이어지고 있으며, 향후 유가의 변화에 대한 악영향이 지속될 것이라는 전망이 지배적임
 - 이란 핵개발과 관련된 문제, 이라크의 정정불안 등 세계 석유시장과 관련한 정치적 상황은 아직도 미해결 상태이며, 핵심국가들 간 대립구도도 여전히 존재하는 가운데 불안이 지속되고 있음
- 베네수엘라의 라미레스 석유수상은 자국의 오리노코 유전이 2007년 5월 1일 자정을 기해서 국가관리로 이전하는 국유화가 단행되었음을 선언했음

- 베네수엘라에서 유일하게 민영체제가 유지되던 오리노코 유전의 국유화가 전격적으로 단행됨에 따라 BP, Conoco, Phillips, Exxon Mobil, Chevron, Total 및 Statoil 등이 오리노코 유전 개발권을 상실했음
- 지금까지 이들 기업이 오리노코 유전에 투입한 개발투자비는 170억 달러에 이르며, 오리노코 유전의 가치는 약 300억 달러로 추정됨

3. 석유 해상물동량⁵⁾ 전망

□ 2007년 해상물동량, 증가세 둔화

- 2007년 중량톤을 기준으로 한 세계 석유 해상물동량은 전년 대비 2.9% 증가한 23억 9,800만 톤으로 추정되며, 이는 전년 증가율 2.3%를 상회하는 것임
 - 이 중 원유 물동량은 전년 대비 2.7% 증가한 18억 6,300만 톤이며, 석유제품 물동량은 전년 대비 3.5% 증가한 5억 3,500만 톤으로 석유제품 교역 및 수송 수요가 더 큰 폭으로 증가하고 있는 것으로 추정됨
- 그러나 톤-마일 기준의 수송실적은 2006년 12조 1,510억 톤-마일에서 2007년 12조 5,320억 톤-마일로 3.1%의 증가율을 나타내 전년의 3.4%에 비해서 다소 둔화되고 있는 것으로 추정됨
 - 이 중 원유는 2006년에 비해 2.7% 증가한 9조 7,770억 톤-마일, 석유제품은 4.6% 증가한 2조 7,550억 톤-마일에 달할 것으로 예상됨
- 이와 같이 2007년 세계 석유 해상물동량 증가율이 비교적 낮은 수준에 머무는 가운데 중량톤 기준의 원유 물동량이 상대적인 증가세를 보인 것은, 고유가에 따른 전반적인 소비위축에도 불구하고 비OPEC 산유국을 중심으로 전체적인 출하량은 증가했기 때문으로 분석됨
 - 원유 해상물동량의 증가율이 상승하고 있는 것으로 예상되는 것은 미국 및 유럽 주요국에 이어 중국이 적극적으로 원유 재고를 확보하고 있으며,
 - 석유제품 물동량이 둔화되고 있는 것은 고유가가 지속되면서 전 세계적으로 소비성향이 강한 휘발유 등의 교역이 일부 위축되었기 때문으로 분석됨

5) 원유 및 석유제품 포함.

□ 2008년 해상물동량 증가율, 소폭 회복

- 2008년 세계 석유 해상물동량은 고유가가 지속되면서 확산되는 소비억제에 의해 수요가 다소 둔화되고 있음에도 불구하고 중국, 인도, 브라질 등의 수요 확대에 증가율이 소폭 회복할 것으로 예상됨
 - 이에 따라 2008년 중량톤을 기준으로 한 세계 석유 해상물동량은 전년 대비 3.1% 증가한 24억 7,200만 톤에 이를 것으로 전망됨
 - 이 중 원유 물동량은 전년 대비 2.9% 증가한 19억 1,700만 톤이며, 석유제품 물동량은 전년 대비 3.7% 증가한 5억 5,500만 톤으로 역시 석유제품 교역 및 수송 수요가 더 큰 폭으로 증가할 것으로 예상됨
- 유조선 수요와 밀접한 관계에 있는 톤-마일 수송 수요도 2007년에 비해 3.6% 증가한 12조 9,770억 톤-마일에 달할 전망임
 - 이 중에 원유는 금년에 비해 3.5% 증가한 10조 1,170억 톤-마일을 기록하며, 석유제품은 3.8% 증가한 2조 8,600억 톤-마일에 이를 것으로 예상됨

〈표 V-1〉

세계 석유 해상물동량 추이

단위 : 백만 톤, 십억 톤-마일

구 분	원 유		석 유 제 품		합 계	
	중량톤	톤-마일	중량톤	톤-마일	중량톤	톤-마일
2003년	1,673	8,390	440	2,190	2,113	10,580
2004년	1,754	8,795	461	2,305	2,215	11,100
2005년	1,784	9,239	495	2,510	2,279	11,749
2006년	1,814	9,516	517	2,635	2,331	12,151
2007년	1,863	9,777	535	2,755	2,398	12,532
2008년	1,917	10,117	555	2,860	2,472	12,977

주 : 2007년 이후는 추정 및 전망치임

자료 : Fearnleys, Review, 각호.

- 고유가 현상이 장기화됨에 따라 석유소비 증가 추세가 둔화되고 있는 가운데, 베네수엘라 및 서아프리카에서 아시아로 수송되는 물량이 감소하여 톤-마일 감소와 함께 선박수요 증가세의 둔화가 예상되고 있음

- 그러나 유럽연합(EU)의 경우 역내 에너지 생산량이 크게 감소하여 수입을 늘리고 있는 추세이며, 최근과 같은 고유가 지속되더라도 전 세계적으로 더 이상의 소비감소는 기대하기 어려울 것으로 판단되고 있음
- 더욱이 중국을 비롯한 주요 석유 소비국들의 원유 수요가 지속될 것이며, 그동안 석유 재고 감소를 경험한 미국이 원유 및 석유제품 수입을 적극적으로 추진할 가능성이 큼⁶⁾

4. 유조선 선복량 전망

□ 신조선 인도, 높은 증가세 유지

- 2007년 유조선 완공량 또는 신조 인도량은 전년 대비 22.2% 증가한 2,860만 톤(DWT)으로 추정되며, 2003년 이후 가장 높은 증가 추세에 해당함
 - VLCC 신조 인도량은 10월 말까지 이미 23척이 인도된 데 이어 연말까지는 적어도 30척 내외에 이를 것으로 예상되며, 이는 2006년의 23척에 비해 크게 증가한 수치임
 - 지난해 인도된 VLCC 선박은 30척이었으나 올해는 18척의 신조선이 인도될 예정으로 10월 초 기준으로 이미 12척이 인도되었음
- 2008년 유조선 완공량 또는 신조 인도량은 2007년에 비해서 10.5% 증가한 3,160만 톤(DWT)에 이르는 등 높은 증가세가 유지될 것으로 전망되며, 이는 2000년대 들어 가장 큰 규모임
 - 선형별로는 VLCC가 1,050만 톤(DWT)으로 최소한 40척이 인도될 수 있을 것으로 보이며, 이는 2007년 현재 세계 선대가 505척임을 고려할 때 8%에 해당하는 규모임
 - 수에즈막스 및 파나막스 선박은 300만 톤 및 280만 톤이며, 아프리카막스 및 석유제품운반선은 770만 톤 및 760만 톤으로 다소 증가할 것으로 전망되었음

6) 한편 미국은 나이지리아, 베네수엘라 등으로부터의 줄어든 수입물량을 대체하기 위해 중동산 원유 수입을 확대할 수도 있음

〈표 V-2〉 유조선 신조 인도량 추이 및 전망

단위 : 백만DWT

구 분	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
VLCC	11.8	8.9	9.2	5.8	9.1	10.5
수에즈막스	3.7	4.2	4.0	4.1	4.1	3.0
아프라막스	8.3	5.6	7.0	5.5	6.0	7.7
파나막스	1.6	2.7	3.2	3.2	3.2	2.8
석유제품선	3.4	4.7	3.9	4.8	6.2	7.6
합 계	28.8	26.1	27.3	23.4	28.6	31.6
증감률(%)	29.2	-9.4	4.6	-14.3	22.2	10.5

주 : 1만 DWT급 이상 기준이며, 2007년 이후는 전망치임

자료 : Clarkson, World Shipyard Monitor, 2007. 11.

□ 노후선 해체, 석유제품선 중심으로 진행

- VLCC를 포함한 신조 유조선 인도량 증가로 전체 선복이 크게 증가함에 따라 공급과잉 상태가 지속되면서 운임이 회복하지 못하는 상황이 이어지고 있음에도 노후선 해체량은 크게 증가하지 않는 실정임
 - 이에 따라 2007년 노후 유조선 해체량은 330만 톤(DWT)으로 2006년에 비해 32.0%의 증가율을 기록했지만, 이와 같은 규모는 1999년 이후 2003년까지 연간 1,390~1,960만 톤(DWT)의 노후 유조선이 해체를 위해 매각되었음을 고려할 때 극히 미미한 수준임
 - 선형별로 보면, 석유제품운반선 해체량이 160만 톤(DWT)에 이르러 규모가 가장 컸으며, 다음은 아프라막스, VLCC 및 기타 선박의 순서임
- 오는 2008년에는 300만 톤(DWT)의 노후 유조선이 해체되어 규모에서 2007년과 큰 차이가 없으며, 역시 석유제품운반선을 중심으로 진행될 것으로 전망됨
 - 선형별로 보면, 가장 활발하게 노후선 해체가 진행될 것으로 예상되는 석유제품운반선이 190만 톤(DWT)에 이르러 규모가 더욱 커질 것이며, 다음은 아프라막스, 파나막스, VLCC 및 수에즈막스 선박 등의 순서임
 - 특히 이중선체 유조선의 신조 인도량이 지속적으로 증가할 것이 확실시되는 VLCC 해체가 부진한 것은 IMO의 조치에 따라 이미 2003년까지 상당수의 단일선체 선박이 조기에 해체되었기 때문으로 분석됨

〈표 V-3〉

유조선 해체량 추이 및 전망

단위 : 백만DWT, %

선 형	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
VLCC	10.0	1.1	0.3	0.0	0.3	0.2
수에즈막스	2.2	1.6	0.3	0.0	0.2	0.1
아프라막스	3.2	2.3	1.5	0.9	1.0	0.5
파나막스	1.2	1.0	0.5	0.3	0.2	0.3
석유제품선	2.6	1.6	1.4	1.3	1.6	1.9
합 계	19.2	7.6	4.0	2.5	3.3	3.0
증감률(%)	14.3	-60.4	-47.4	-37.5	32.0	-9.1

주 및 자료 : 앞 표와 동일

□ 신조선 발주량, 2006년 하반기 이후 감소

- 2003년에 4,560만 톤(DWT)을 기록한 바 있는 유조선 신조 발주량은 이후 2년 연속 감소하여 2005년에는 2,610만 톤(DWT)에 불과했으나, 2006년에는 이에 비해 198.9%나 증가한 7,800만 톤(DWT)을 기록했음
- 이 가운데 VLCC가 3,290만 톤(DWT)으로 107척에 이르는 등 최대 규모이며, 다음은 157척의 아프라막스 선박이 1,730만 톤(DWT), 75척의 수에즈막스 및 258척의 석유제품운반선이 각각 1,190만 톤(DWT)을 기록하였음
- 중국 및 아시아의 원유수입이 지속적으로 확대되어 원거리 원유 해상운송이 크게 증가할 것으로 예상한 선박 투자자들이 유조선 운임시장에 낙관적인 자세를 보이며 대량발주에 동참한 것이며,
- 척당 1억 2천만 달러 이상의 높은 건조비용에도 불구하고 2005년 하반기의 유례없는 해운 호황으로 풍부한 현금유동성을 확보한 대형 선주들이 신조선 발주를 집중시켰기 때문으로 분석됨⁷⁾
- 대형 선주들의 낙관적인 전망, 중국 등 새로운 선박공급원의 등장 이외에도 특히 국제선급연합회(IACS)가 2006년 4월 1일 선박에 대한 공통구조규칙(CSR; Common Structural Rules)⁸⁾을 시행함에 따라 이에 대한 적용을 피하

7) 2006년 유조선 신조 발주량은 당시 세계 유조선 선대 선복량의 30% 이상에 해당하는 등 사상 최대치를 기록했음

8) 국제선급협회가 선박구조 강화를 위해 유조선과 벌크선의 후판 두께를 늘였으며, 강제 사용량이 증가함에 따라 추가적인 선가 상승 요인으로 작용하고 있음

기 위한 신조 발주가 1분기에 집중되었으며, 2006년 하반기 이후에는 발주량이 크게 감소하기 시작했음

- 그 결과 2007년에는 유조선 신조 발주량이 큰 폭으로 감소하고 있는 것으로 나타나고 있으며, 10월 말까지 2006년 대비 47.0% 감소한 3,110만 톤(DWT)에 불과한 것으로 나타났음
 - 이 가운데 VLCC가 20척 620만 톤(DWT)으로 2006년 발주량의 5분의 1에도 못 미치는 실정이며,
 - 수에즈막스 선박이 54척 850만 톤으로 연말까지는 2006년 발주량에 상당히 근접할 수 있을 것으로 예상됨
 - 다음은 아프리카막스 선박이 72척 790만 톤(DWT), 석유제품운반선이 140척 610만 톤(DWT)을 기록했으며, 파나막스 선박의 신조 발주량은 32척 240만 톤(DWT)에 불과한 것으로 나타났음

〈표 V-4〉

유조선 신조 발주량 현황

단위 : 백만DWT, 척, %

구 분	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년
VLCC	15.0	12.6	10.0	32.9	6.2
수에즈막스	7.8	4.5	1.1	11.9	8.5
아프리카막스	10.6	7.2	6.0	17.3	7.9
파나막스	5.7	4.1	1.9	4.0	2.4
석유제품선	6.5	5.5	7.1	11.9	6.1
합 계	45.6	33.9	26.1	78.0	31.1
증감률	-	-25.7	-23.0	198.9	-47.0

주 : 1만 DWT급 이상 기준이며, 2007년은 1~10월 실적임

자료 : Clarkson, World Shipyard Monitor, 2007. 11.

□ 2008년 세계 유조선 선대, 4억 톤(DWT) 돌파

- 2007년 세계 유조선 선대의 선복량은 2006년에 비해 6.4% 증가한 3억 8,650만 톤(DWT)에 이르며, 오는 2008년에는 이보다 8.4% 증가한 4억 1,890만 톤(DWT)에 도달하여 최초로 4억 톤(DWT)을 돌파할 전망이다

- 2007년 세계 유조선 선대의 선복량을 선형별로 구분하여 살펴보면, VLCC 선대가 2006년 대비 4.9% 증가한 1억 4,930만 톤(DWT), 수에즈막스 선대가 4.4% 증가한 5,460만 톤(DWT), 아프라막스 선대가 6.2% 증가한 7,560만 톤(DWT), 파나막스 선대가 9.8% 증가한 2,350만 톤(DWT), 그리고 핸디사이즈 선대가 9.9% 증가한 8,350만 톤(DWT)으로 소형 선형들이 상대적으로 높은 증가세를 나타내고 있음
- 2008년 예상되는 세계 유조선 선대의 선복량은, VLCC 선대가 2007년 대비 6.9% 증가한 1억 5,960만 톤(DWT)으로 사상 최초로 1억 5,000만 톤(DWT)을 돌파할 것으로 전망되며,
- 수에즈막스 선대가 5.3% 증가한 5,750만 톤(DWT), 아프라막스 선대가 9.5% 증가한 8,280만 톤(DWT), 파나막스 선대가 10.6% 증가한 2,600만 톤(DWT), 그리고 핸디사이즈 선대가 11.4% 증가한 9,300만 톤(DWT)으로 역시 소형 선형들이 상대적으로 높은 증가세를 나타낼 것으로 기대됨

〈표 V-5〉 선형별 유조선 선복량 추이 및 전망

단위 : 백만DWT, %

구 분	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
VLCC	125.1	130.6	137.7	142.3	149.3	159.6
수에즈막스	43.5	45.3	48.9	52.3	54.6	57.5
아프라막스	59.2	62.1	67.4	71.2	75.6	82.8
파나막스	14.9	16.3	18.8	21.4	23.5	26.0
핸디	61.2	65.8	70.4	76.0	83.5	93.0
합 계	303.9	320.1	343.2	363.2	386.5	418.9
증감률	2.7	5.3	7.2	5.8	6.4	8.4

주 및 자료 : <표 V-2>와 동일

- 한편, 2007년 11월 초를 기준으로 한 세계 유조선 선대의 선복량⁹⁾은 4,469척, 3억 8,010만 톤(DWT)으로 이 가운데 20년 이상 노후선박은 852척, 3,711만 톤(DWT)으로 척수와 톤수를 기준으로는 전체의 19.1%와 9.8%에 해당함

9) 1만 톤(DWT)급 이상 유조선 선대 기준이며, Clarkson, *Shipping Review & Trades Outlook*, Autumn 2007 참조.

- 2007년 전체 유조선 선대에서 이중선체 선박은 76% 가량인 것으로 파악되고 있으며, 선복량이 2억 9,000만 톤(DWT)에 육박하는 것으로 보임
- 이는 2005년 68% 및 2006년 72%에 비하면 빠르게 개선된 것이며, 오는 2010년 이중선체 선박의 비중은 85%에 이를 것으로 전망되고 있음¹⁰⁾

〈표 V-6〉 이중선체 유조선 비중 추이 및 전망

단위 : %

구 분	2005년	2006년	2007년	2008년	2009년	2010년
이중선체(DH)	68	72	76	79	82	85
기타	32	28	24	21	18	15

주 : 연말 기준이며, 기타는 단일선체(SH), 이중선저(DB), 이중선측(DS) 등임

자료 : INTERTANKO(International Association of Independent Tanker Owners, <http://www.intertanko.com>)

5. 2008년 유조선 시황 전망

□ 2008년 유조선 경기, 소폭 회복

- 2008년에는 주요 산유국들이 2007년과 같이 증산억제 정책을 고수하고 주요 정유사들이 정제 마진이 감소함에 따라 적극적인 원유도입을 자제하고 있음. 물동량이 본격적으로 회복하지 못하는 가운데 세계 유조선 선대 선복량이 더 높은 증가세를 유지할 것으로 예상됨에 따라 유조선 해운경기는 전반적으로 2007년의 수준을 벗어나기 어려울 것으로 전망됨
- 2008년에 인도되는 VLCC 신조선이 35척, 1,050만 톤(DWT)인 반면 노후선 해체량은 많지 않을 것으로 예상되기 때문에 선복 과잉공급 압력이 상당히 작용할 것으로 보임
- 해상운송 수요 측면에서 세계 석유수요가 지속적으로 증가하는 추세를 나타낼 것으로 예상되지만 신조선 증가가 이를 어느 정도 상회할 것으로 예상됨

10) 국제독립유조선사협회(INTERTANKO)는 이보다 1년 전에 국제협약 'MARPOL 부속서 13G'에 의한 선령제한(25년)과 퇴출조치에 따라 2010년까지 세계 유조선 선대의 77%가 이중선체 구조를 이룰 것으로 전망한 바 있음

- 국제에너지기구(IEA; International Energy Agency)는 전 세계의 석유수요가 2007년에 일일 8,570만 배럴에 달해 2006년에 비해 1.2%로 소폭 증가하는 것으로 예측했으며, 오는 2008년에는 이것 보다 2.3% 증가한 8,770만 배럴에 이를 것으로 전망하고 있음
- OPEC는 2007년 세계 석유수요가 일일 8,570만 배럴로 2006년에 비해 1.4% 증가하는 것으로 예측했으며, 오는 2008년에는 1.5% 증가한 8,700만 배럴에 이를 것으로 전망하여 IEA에 비해 증가세가 다소 낮을 것으로 보고 있음

〈표 V-7〉

세계 석유수요 추이 및 전망

단위 : 백만 배럴/일, %

구 분	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
IEA	82.1(3.7)	83.5(1.7)	84.7(1.4)	85.7(1.2)	87.7(2.3)
OPEC	82.1(3.0)	83.3(1.5)	84.5(1.4)	85.7(1.4)	87.0(1.5)

주 : () 안은 증가율임

자료 : IEA, *Oil Market Report*, 2007. 11 및 OPEC, *Monthly Oil Market Report*, 2007. 11

- 이와 같은 부정적인 전망에도 불구하고 2008년 유조선 해운시장은 소폭이나마 상승하는 것으로 보는 것은 국제유가의 향방에 따라 언제든 세계 석유 수요가 되살아날 것이며, 이에 따라 운항선사 및 화주의 수익성을 위협하는 수준으로까지의 시황악화는 없을 것으로 보기 때문임
- 특히 미국과 중국경제의 향방이 중요한 변수로 작용할 것이며, 미국의 금융불안이 해소되고 중국의 경제가 베이징 올림픽을 즈음하여서도 고도성장을 유지하여 석유 소비량이 지속적으로 증가할 것으로 예상되고 있음
- 또한 어느 정도 국제유가가 안정될 경우 중국, 인도, 브라질 등을 포함하여 대량의 에너지 소비 잠재력을 가진 국가들이 물량확보에 적극적으로 참여할 것으로 판단되고 있음
- 또한 공급 측면에서는 시황이 예상과는 달리 빠른 속도로 악화될 경우 노후한 단일선체 유조선의 해체 등 퇴출이 가속화되는 등 선복조정이 가능할 것으로 분석되고 있으며,

- 특히 단일선체 VLCC의 VLOC로의 개조가 최대 30척까지 진행될 수 있을 것으로 예상되며, 이 경우 세계 유조선 선대의 선복량 증가 폭은 크지 않을 것으로 전망되어 세계 유조선 시장의 안정에 기여할 것으로 보임

□ 2008년 VLCC 운임, WS 84.2 포인트 전망

- 유조선 운임지수 WS(Worldscale) 지수는 당해연도의 표준용선료, 연료비, 항만 비용 등을 반영하여 항로별 유조선 표준운임을 선정하며, 이 표준운임을 개별 항로의 WS 100 포인트로 하고 실제 스팟마켓에서 성약되는 운임을 환산하여 해당 항로 및 선박의 WS 지수를 산출함
 - 이를 감안하여 국내 유조선 전문가를 대상으로 조사한 2008년 중동/극동항 VLCC 연간 평균 운임은 WS 84.2 포인트로 전망되었음
 - 이에 따라 2008년 유조선 시장은 2007년 평균인 WS 78.5 포인트보다 다소 높게 형성되는 것으로 분석되었음

〈표 V-8〉 유조선 평균운임 추이 및 전망

단위 : WS

구 분	실 적						전망		
	2004년	2005년	2006년	2007년			2007년		2008년
				1분기	2분기	3분기	4분기	연간	
중동-극동항 VLCC (26만 DWT)	149.6	105.3	101.5	78.1	77.7	58.7	99.4	78.5	84.2

주 : 2007년 4분기 이후는 전망치임

6. 유조선 시장의 주요 변화

□ 고유가가 석유 분야 투자 지연을 유발

- OPEC 사무국장은 고유가가 지속됨에 따라 산유국들이 추가적인 석유 증산의 필요성을 느끼지 않고 있으며, 각국의 석유개발투자가 지연될 가능성이 더욱 커지는 것으로 보고했음

- OPEC 회원국들은 2015년까지 총 2,500억 달러의 석유개발투자를 계획하고 있지만, 수출 원유 가격이 계속 배럴당 50 달러를 상회하는 경우 이와 같은 계획의 추진이 지연될 가능성이 큰 것으로 분석했음
- 현재 중동 지역에서 계획 추진 또는 건설 단계에 있는 정유공장의 생산능력은 일일 400만 배럴(b/d)에 이르지만, 계속 상승하고 있는 건설비용과 정치적인 불안요인으로 외국 자본 및 기업 참여가 부진해지고 있으며, 일부 프로젝트는 건설 자체의 실현 여부가 매우 불투명한 상태임
 - 생산능력 규모가 일일 61.5만 배럴인 쿠웨이트의 'Al-Zour' 프로젝트는 지난 9월 국가 최고 석유위원회 승인을 얻지 못하여 건설 일정이 지연되었음
 - 일일 40만 배럴 규모의 사우디 'Jijan' 프로젝트는 지리적으로 원유 생산지와 떨어져 있기 때문에 외국 자본 및 기업의 관심을 끌지 못하고 있음
 - 일일 30~40만 배럴 규모의 아랍에미리트(UAE) 'Fujairah' 프로젝트도 설계 단계에서 더 이상의 진전이 이루어지지 않는 상태임

□ 지속적인 수요 증대와 톤-마일 효과

- 공급 측면에서는 이중선체 유조선의 신조선 인도가 지속되고 있지만, 견조한 세계 경제성장에 따른 원유 수요의 지속적인 증가 및 원거리 운송수요의 확대 등으로 운임이 더 이상 큰 폭으로 하락하지는 않을 것으로 기대됨
 - 신조 유조선 인도량은 오는 2010년까지 8,800만 톤(DWT)에 이르는 것으로 예상되는데, 이는 현재 전체 선대 규모의 35%에 해당하는 것임
 - 세계 유조선 시장은 2007년과 2008년에 7% 내외의 선복 증가가 전망되며, 특히 2009년에는 11%로 4,600만 톤(DWT) 증가가 예상됨
- 한편, 2007년 5월 IEA 발표에 따르면 2007년 세계 석유수요는 2006년에 비해 1.8%(150만 배럴) 증가한 일일 8,570만 배럴에 이를 것으로 전망되었음¹¹⁾
 - 배경으로는 중국 및 주요 OECD 국가의 견조한 경제성장이며, 특히 중국의 2007년 석유수요는 전년대비 6.4% 증가한 일일 760만 배럴에 이르는 것으로 예측했음

11) OPEC의 3월 보고서는 2007년 세계 석유수요량이 하루 8,550만 배럴로 전년에 비해 하루 130만 배럴 또는 1.5% 증가한 바 있음

- 지속적인 고유가에도 불구하고 전 세계적인 자동차 보급 확대와 이에 따른 에너지의 소비 증가로 원유 수요는 꾸준히 증가할 것으로 예상되며, 유조선 해운시장에서는 ‘메가사이클(Mega Cycle)’이 유지될 것으로 보았음
- 또한 개발도상국의 소득 향상에 따른 전력소비 증가와 기후변화 영향으로 혹서기가 길어지는 현상도 이를 뒷받침하는 것으로 나타남¹²⁾
- 또한 미국 에너지정보청은 5월 발표한 ‘International Energy Outlook 2007’에서 2030년까지 OECD 회원국 GDP는 연평균 2.5%가 성장하고, 비OECD 국가는 연평균 5.3%의 성장률을 유지하는 것으로 예측했음
- 세계 석유소비량은 2004년 일일 8,300만 배럴에서 2015년에는 일일 9,700만 배럴, 오는 2030년에는 일일 1억 1,800만 배럴까지 증가가 예측되었음
- 중국 및 인도 등 신흥경제성장국의 석유소비량 증가는 유조선 시황에 긍정적 영향을 미칠 것으로 판단됨
- 중국 상무부(Ministry of Commerce)에 따르면, 2006년 중국은 총 석유소비의 47%를 수입에 의존했으며, 수입량은 전년 대비 4.1% 증가했음.
- 중장기 전략비축유 사업 일환으로 2008년까지 2억 톤의 비축원유 확보를 목표로 수입을 확대하고 있음
- 한편, 일본, 중국, 싱가포르 등 아시아 국가들이 전략적으로 수입선을 다변화함에 따라 원유 및 석유제품의 원거리 해상운송 수요가 증가하고 있으며, 이에 따라 실질적인 톤-마일 증대효과가 발생하고 있음
- 지중해, 서아프리카, 남미 등으로부터의 원거리 수입 확대로 새로운 항로가 창출되고 있으며, 이에 따른 선박수요 증가 효과가 나타나고 있음
- 기존 석유생산지역으로부터 수입 증가와 새로운 공급원 등장으로 원유 수송 톤-마일이 증대되고 있으며, 특히 지중해 및 서아프리카산 원유가 아시아로 수입되면서 상당한 선박 흡수효과가 발생하고 있음
- 인도의 2006년도(2006년 4월 1일~2007년 3월 31) 석유제품 수출량은 전년에 비해 44.8% 증가한 3,114만 톤을 기록했으며, 이에 대한 배경은 적극적인 정

12) 원유, 휘발유 등에 대한 선물가격이 현물가격보다 높은 콘탱고(contango) 현상이 지속됨

유시설 확충으로 정제능력이 확대된 것과 국제 석유시장에서 석유제품의 가격이 상승한 것 등임

- 인도는 급속한 경제성장에 의해 국내 석유수요도 증가하고 있으며, 특히 2006년 실적은 전년대비 5.9% 증가한 1억 1,980만 톤으로 원유 수입량이 11.5% 증가한 1억 1,080만 톤 및 석유제품 수입량은 26.9% 증가한 1,705만 톤 등임

□ 외부환경에 민감한 유조선 시장

- 향후 유조선 시장은 주요 핵심지역의 단일선체 유조선 퇴출시한인 2010년을 중심으로 대대적인 구조변화가 예상되며, 특히 지역적인 갈등과 에너지 물류 체계 변화가 중요한 변수로 작용할 전망이다
 - 미국과 유럽에서는 단일선체 선박의 운항이 2010년까지만 허용되며, 일본, 싱가포르, 인도 등에서는 2015년까지 또는 선령 25년 이하로 제한됨
 - 이에 따라 2010년 단일선체 선박 해체량은 5,900만 톤(DWT)에 달할 것으로 보이며, 1990년대 중반에 건조된 VLCC 114척이 이에 포함될 것으로 예상됨
 - 또한 2008년 이후에는 선박 해체량이 증가할 것으로 예상되며, 특히 2010년 이후에는 단일선체 선박의 해체량이 급격히 늘어남에 따라 해체선박 가격이 하락하여 일부 선주들이 조기에 선박해체를 추진할 가능성이 높음¹³⁾
- 일일 250만 배럴의 원유를 수출하는 이란이 호르무즈해협(Straits of Hormuz)을 봉쇄할 경우 세계유가가 최소한 배럴당 100 달러까지 상승하는 심각한 혼란이 예상되며¹⁴⁾, 베네수엘라도 계속해서 미국에 대한 원유수출 중단을 시사하는 등 유조선 시장에 대한 외부적 환경요인으로 나타나고 있음
- 미국은 상당한 원유재고 확보 노력에도 불구하고 석유제품 및 휘발유 재고가 심각하게 부족한 것으로 나타남

13) 프런트라인(Frontline) 등 주요선사는 단일선체 선박을 일반화물선으로 개조하거나 석유 저장시설로 활용하는 방안을 적극 검토하고 있음

14) 최근 아랍에미리트연합(UAE)이 아부다비(Abu Dhabi)에서 푸자이라(Fujairah)까지 320 킬로미터의 파이프라인을 건설하여 호르무즈 해협을 통과하지 않고 일일 150만 배럴의 원유를 수출하는 계획을 발표했으나 유조선 터미널을 완공하는 데만 최소한 2년이 소요될 예정임

- 미국 원유재고량은 계속 증가하고 있는데, 국내 정유시설의 가동률 저하 등으로 석유제품 및 휘발유 재고량은 빠른 속도로 감소해 왔음¹⁵⁾

□ 단기간에 큰 폭의 시황 회복은 어려울 전망

- 현재와 같은 고유가가 지속된다면 세계 석유 수요가 단기간에 큰 폭으로 증가하기는 어려울 것이라는 판단이 지배적임
- 따라서 전 세계 석유 교역량의 증가폭도 커질 수 없는 상황이 이어질 수 밖에 없으며, 원유를 포함한 유조선 시장 해상물동량도 증가세가 상당 폭 둔화되는 상황이 지속될 것으로 보임
- 2010년까지 유럽, 일본, 미국 등을 포함한 주요 석유 수입지역에서 단일선체 유조선에 대한 엄격한 규제가 예상됨에 따라 선주들은 이미 2000년대 초부터 이중선체 선박을 중심으로 한 유조선 신조발주에 착수했음
 - 또한 단일선체 유조선이 이중선체 선박으로 대체되고 노후선을 신조선으로 대체하기 위한 신조발주도 이에 가세함에 따라 이중선체 선박 신조발주가 지속되고 있으며, 이러한 추세는 단기적으로 진정될 가능성이 희박함
- 이에 따라 세계 유조선 해운시장에서는 해운 수요 증가가 공급을 근본적으로 능가할 수 없는 상황이 계속되고 있으며, 단기간에 큰 폭의 시황회복을 기대할 수 없을 것으로 전망됨

15) 금년 4월 초 미국의 정유시설 가동률은 87.0%로 지난 5년간 평균치 90.6%보다 낮으며, 시설의 노후화에 따른 빈번한 정비, 수리 및 사고 발생 등이 주요 원인으로 분석됨

2008년 KMI 세계해운전망

2007年 12月 5日 印刷

2007年 12月 7日 發行

編輯兼 李 正 煥
發行人

發行處 韓國海洋水產開發院
서울특별시 서초구 방배3동
1027-4 수암빌딩

전 화 2105-2700 FAX : 2105-2800

등 록 1984년 8월 6일 제16-80호

組版·印刷/서울기획문화사 2272-1533