

2007

KMI 세계해운전망

World Shipping Outlook

2006. 12.

□ 집필진

최 재 선 부연구위원(환경변화)

김 태 일 책임연구원(정기선, 건화물선)

최 영 석 연구원(국내외 경제전망, 유조선)

김 민 수 연구원(정기선)

목 차

제1장 국내외 경제 전망	1
1. 세계 경제 전망	1
2. 주요국 경제 전망	2
3. 세계 교역 전망	5
4. 국내 경제 동향 및 향후 전망	6
제2장 주요 해운환경 변화	9
1. 주요 선사의 극초대형 선박 확보 경쟁	9
2. 아시아 역내시장, 원양·근해선사 각축	12
3. 해운동맹 해체 가속화, 하주 지위 강화	15
4. 물류보안 제도·그린 포트 정책의 확산	19
5. 중국의 불공정 컨테이너 운임 모니터링	23
6. 컨테이너선사, 해운시장 불황대책 추진	26
제3장 정기선 해운 전망	29
1. 2006년 컨테이너 시장 주요 지표	29
2. 2007년 세계 컨테이너 시장 전망	37
3. 주요 항로 동향 및 전망	42
4. 컨테이너선 종합운선지수 전망	57
제4장 건화물선 해운 전망	58
1. 건화물선 운임 동향	58

2. 2006년 건화물 해운경기의 변동 요인	60
3. 2007년 건화물 해상물동량 전망	65
4. 건화물선 선박량	73
5. 건화물선 수급 및 운임 전망	80
6. 선사 및 주요기관의 전망	83
제5장 유조선 해운 전망	85
1. 2006년 유조선 운임 동향	85
2. 2006년 유조선 시장 주요 영향 요인	86
3. 석유 해상물동량	89
4. 유조선 선박량 전망	90
5. 2007년 유조선 시황 전망	97
6. 유조선 시장의 주요 변화	99

표목차

〈표 I-1〉	주요기관의 세계경제 성장률 전망(%)	1
〈표 I-2〉	세계교역 증가율 전망	5
〈표 I-3〉	2006년 수출입 실적(통관기준, 잠정)	7
〈표 I-4〉	주요 기관의 국내경제 전망(%)	7
〈표 II-1〉	AELA와 USSEC 현황	16
〈표 II-2〉	주요 선사의 해운불황 극복전략	28
〈표 III-1〉	세계 컨테이너 처리량 및 수송량 추이	29
〈표 III-2〉	세계 컨테이너선 선복규모	30
〈표 III-3〉	HR 컨테이너선 종합용선지수 추이(1997년 1월=1,000)	31
〈표 III-4〉	지역별 컨테이너 처리물동량 추이 및 전망	38
〈표 III-5〉	2007년 세계 컨테이너선 선복량 전망	40
〈표 III-6〉	선형별 신조 컨테이너선 공급규모 전망	41
〈표 III-7〉	태평양 항로 컨테이너 수송물동량 추이 및 전망	42
〈표 III-8〉	주요 기관의 아시아/북미항로 컨테이너 수송물동량 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〉	2007년 태평양 항로 시황변동 요인	46
〈표 III-12〉	유럽항로 컨테이너 수송물동량 추이 및 전망	47
〈표 III-13〉	주요 기관의 유럽항로 컨테이너 수송물동량 증가율 전망	47
〈표 III-14〉	유럽 항로 연간 수송능력 추이 및 전망	48
〈표 III-15〉	아시아/유럽항로 수급 추이 및 전망	48
〈표 III-16〉	2007년 유럽 항로 시황변동 요인	50
〈표 III-17〉	2007년 한/중 항로 시황 분석	52
〈표 III-18〉	2007년 한/일 항로 시황 분석	53
〈표 III-19〉	2007년 동남아 항로 시황 분석	55

〈표 III-20〉 2006년 한/러 항로 시황 분석	56
〈표 IV-1〉 세계 조강생산량 추이	60
〈표 IV-2〉 철광석 해상물동량 추이	61
〈표 IV-3〉 전 세계 곡물생산 및 교역량	64
〈표 IV-4〉 세계 주요 건화물 해상물동량 추이 및 전망	66
〈표 IV-5〉 세계 주요 건화물 해상물동량 추이 및 전망	67
〈표 IV-6〉 주요국의 철광석 수입 해상물동량 추이 및 전망	68
〈표 IV-7〉 전 세계 강재 소비 추이 및 전망	69
〈표 IV-8〉 주요국의 연료탄(Thermal Coal) 수출입 해상물동량 추이 및 전망	71
〈표 IV-9〉 주요국의 원료탄(Coking Coal) 수출입 해상물동량 추이 및 전망	72
〈표 IV-10〉 전 세계 곡물 해상물동량 추이 및 전망	73
〈표 IV-11〉 건화물선의 수주잔량 · 신조발주량 · 완공인도량 추이 및 전망	76
〈표 IV-12〉 건화물선 중고선가의 신조선가 대비 비율	79
〈표 IV-13〉 선형별 해체량 추이 및 전망	80
〈표 IV-14〉 건화물선부문 수급 추이 및 전망	81
〈표 IV-15〉 2006~2007년 선형별 건화물선 운임지수 전망	84
〈표 IV-16〉 주요 기관의 내년도 건화물선 시황전망	84
〈표 V-1〉 유조선 신조 인도량 추이 및 전망	91
〈표 V-2〉 유조선 해체량 추이 및 전망	92
〈표 V-3〉 유조선 신조 발주량 현황	93
〈표 V-4〉 선형별 유조선 선복량 추이 및 전망	95
〈표 V-5〉 선형별 선체 구조 유형	96
〈표 V-6〉 세계 석유수요 추이 및 전망	97
〈표 V-7〉 유조선 평균운임 추이 및 전망	98
〈표 V-8〉 세계 주요기관의 내년도 유조선 시황전망	99

그림목차

〈그림 III-1〉	세계 컨테이너선 선복규모 및 증가율 추이	30
〈그림 III-2〉	컨테이너선 종합용선지수(HR 종합용선지수) 추이	31
〈그림 III-3〉	태평양 항로 운임 추이	32
〈그림 III-4〉	유럽 항로 운임 추이	33
〈그림 III-5〉	한/중 항로 운임추이	34
〈그림 III-6〉	한/일 항로 운임추이	35
〈그림 III-7〉	동남아 항로 운임추이	35
〈그림 III-8〉	한/러 항로 운임추이	36
〈그림 III-9〉	세계 항만의 컨테이너 처리물동량 추이 및 전망	38
〈그림 III-10〉	세계 컨테이너 수송물동량 추이 및 전망	39
〈그림 III-11〉	세계 컨테이너선 선복규모 장기 전망	40
〈그림 III-12〉	2007년 인도 예정 컨테이너선의 선형별 비중	41
〈그림 III-13〉	태평양 항로 운임추이 및 전망	45
〈그림 III-14〉	2007년 유럽 항로 운임추이 및 전망	49
〈그림 III-15〉	한/중 항로 운임추이 및 전망	52
〈그림 III-16〉	한/일 항로 운임추이 및 전망	54
〈그림 III-17〉	동남아 항로 운임추이 및 전망	55
〈그림 III-18〉	한/러 항로 운임추이 및 전망	57
〈그림 III-19〉	HR 컨테이너선 용선지수 추이 및 전망	57
〈그림 IV-1〉	건화물선 운임지수 추이	58
〈그림 IV-2〉	건화물선 선형별 운임지수 추이	59
〈그림 IV-3〉	BSI(Baltic Supra Index) 운임지수 추이	59
〈그림 IV-4〉	전 세계 석탄 해상물동량 추이	63
〈그림 IV-5〉	주요국 연료탄 수입 해상물동량 추이	63
〈그림 IV-6〉	주요국 연료탄 수출 해상물동량 추이	64

〈그림 IV-7〉 석탄의 해상물동량 추이 및 전망	70
〈그림 IV-8〉 세계 건화물 선대 구성(척수기준)	74
〈그림 IV-9〉 세계 건화물 선대구성(톤수 기준)	74
〈그림 IV-10〉 세계 건화물 선박량 추이 및 전망	75
〈그림 IV-11〉 선형별 신조 완공인도량 추이 및 전망	77
〈그림 IV-12〉 선형별 신조 발주량 추이	78
〈그림 IV-13〉 건화물선 신조선가 추이	79
〈그림 IV-14〉 BDI 종합운임지수 추이 및 전망	83
〈그림 V-1〉 중동/극동항 VLCC 운임 추이	86

제1장 국내외 경제 전망

1. 세계 경제 전망

□ 2006년 : 하반기부터 성장 둔화세로 전환

- 2006년 세계경제는 IMF 기준으로 5.1% 수준의 높은 성장률이 예상되고 있음
 - 연간 성장률이 2005년에 4.9%를 기록하고, 2006년에는 5.1%의 높은 성장세를 기록할 것으로 예상되는 가운데, 고유가와 소비둔화 등의 불안요인으로 하반기 이후 감속 성장세로 전환될 것으로 보임
 - 올해 유로지역과 일본이 각각 2.4%와 2.7% 정도의 성장률을 보이고 있으며, 미국 경제는 약간 높은 수준인 3.4%의 성장이 예상됨

<표 1-1> 주요기관의 세계경제 성장률 전망(%)

	'05	IMF		OECD		SERI		LG	
		'06	'07	'06	'07	'06	'07	'06	'07
세 계	4.9	5.1	4.9	-	-	3.7	3.3	4.9	4.5
선진국	2.6	3.1	2.7	-	-	-	-	-	-
미 국	3.2	3.4	2.9	3.6	3.1	3.3	3.0	3.3	2.4
유로지역	1.3	2.4	2.0	2.2	2.1	2.1	1.9	2.5	2.3
일 본	2.6	2.7	2.1	2.8	2.2	2.4	2.1	2.7	1.9
개도국	7.4	7.3	7.2	-	-	-	-	6.6	6.3
아시아 개도국	9.0	8.7	8.6	-	-	-	-	-	-
중 국	10.2	10.0	10.0	9.7	9.5	10.2	9.4	10.2	9.8
인 도	8.5	8.3	7.3	7.5	7.1	-	-	7.2	7.1
러시아	6.4	6.5	6.5	6.2	5.7	-	-	6.1	5.8
브라질	2.3	3.6	4.0	3.8	4.0	-	-	3.8	3.9

주 : 2005년 실적치는 IMF 기준이며, OECD의 선진국은 OECD회원국이고, SERI와 LG의 유로권은 EU지역임

- 자료 : 1) IMF, *World Economic Outlook*, 2006. 9
 2) OECD, *Economic Outlook No.79*, 2006. 6
 3) 삼성경제연구소(SERI), 『2007년 세계경제전망』, 2006. 10. 11
 4) LG경제연구원, 『2007년 국내외 경제전망』, 2006. 11. 8

- 선진국과 달리 중국, 러시아, 인도를 중심으로 하는 개발도상국은 2006년에도 7.3%의 높은 성장추세가 예상됨
- 이처럼 세계경제는 유로지역 및 중국을 포함한 신흥 개발국을 중심으로 견조한 성장세를 유지하였으나, 하반기 이후 고유가에 따른 세계경제 침체와 미국의 대외 불균형에 대한 우려가 확산되는 등 경기둔화 조짐이 가속화되고 있음

□ 2007년 : 경기 둔화기로 돌입

- 2007년 세계경제 성장률은 2006년 대비 0.2% 감소한 4.9%를 보일 것으로 전망됨
 - 미국경기와 유로지역 경제의 부진 등으로 세계경제 성장률은 조금 둔화될 것으로 보임
- 세계경제를 주도하며 고속 성장을 한 중국은 내년에도 지속적인 성장세를 유지할 것으로 예상됨
 - 한편 인도, 러시아, 브라질을 중심으로 하는 개발도상국의 경제는 연착륙이 예상됨

2. 주요국 경제 전망

1) 미국경제 : 경기 하강 국면 진입

- 국제통화기금은 미국경제 성장률이 2006년의 3.4%에서 2007년에는 2.9%로 약간 낮아질 것으로 예상하고 있음
 - 급격한 미국 주택경기 침체로 인해 소비지출이 크게 감소할 것으로 예상되는 가운데, 경기 하락 압박이 확대되고 있기 때문임
 - 그러나 유가 하락에 힘입어 미국의 기업투자심리는 견조한 흐름을 지속할 것으로 예측됨

- OECD는 미국의 GDP 성장률이 2006년의 3.6%에서 2007년에는 3.1%로 낮아질 것으로 예상하며, 당분간 글로벌 달러화 약세기조가 지속될 가능성이 높으며 내년부터 미국 경기의 하강이 본격화 될 것으로 진단하고 있음
 - 부동산 시장으로 촉발된 내수 부진과 만성적인 대외 불균형 문제가 단기간에 해결되기는 어려울 것으로 판단되기 때문임

2) 유로경제 : 경기 연착륙 예상

- 국제통화기금은 유로권의 경제성장률이 2006년 2.4%에서 2007년에는 2.0%로 낮아질 것으로 예상하고 있음
 - 2006년 상반기에 경기회복이 예상보다 빠르게 진행되어 고용증대, 기업의 수지개선 등이 확대되었음
 - 한편 고유가 및 유로화 강세가 부정적인 영향이 있음에도 불구하고 연착륙이 유지될 것으로 기대되며, 고용증대로 근로소득이 늘어나고 구매심리가 개선됨에 따라 민간소비가 완만하지만 꾸준히 늘어날 것으로 전망됨
- OECD는 유로경제권 성장률이 작년의 1.4%에서 올해는 2.2%로 높아진 다음 2007년에는 2.1%로 비슷한 수준을 보일 것으로 전망함
 - 지난해 유로화 가치 상승과 유가 급등으로 크게 영향을 받은 유럽 경제는 내년에는 유로화 가치가 다소 하락할 것으로 전망되며 경제 성장세를 유지할 것으로 예상됨
 - 최근 들어 유가하락이 이어지고 EU 국가의 경제 성장세가 상당히 견조한 것으로 나타나면서 낙관적인 전망이 우세함
 - 한편 유럽경제는 내수가 취약하며 수출 의존도가 매우 높은 구조로 외부변수에 민감하고 실업률이 높기 때문에 불안한 요인이 상존하고 있음

3) 일본경제 : 성장률 둔화 예상

- 국제통화기금은 일본의 2006년 경제성장률이 2.7%에 달할 것으로 예상하고 2007년에는 2.1%로 둔화될 것으로 전망함

- 세계 2위의 경제대국인 일본의 경제회복으로 상당한 국제금융 자금이 일본에 유입되면서 실물경제에 활력을 불어넣은 것으로 판단됨
- 그러나 일본 대기업들의 설비 부족과 인력난이 심화되고 있어 내년에는 성장률이 다소 둔화될 것으로 예상됨
- OECD는 일본의 경제성장률이 금년의 2.8%에서 내년에는 2.2%로 다소 낮아질 것으로 전망함
 - 지난해부터 일본은 수출 호조, 기업 투자 및 민간 소비의 회복에 따라 새로운 성장의 길로 들어섰으나, 내년부터는 성장세가 둔화될 것으로 예상됨
 - 일본은 설비투자과 개인소비 확대 및 서비스업 회복에 따른 내수 주도의 안정적인 경제 성장이 이루어졌음
 - 한편 인구 고령화에 따른 노동시장의 구조적 문제 등으로 성장한계가 드러나고 있음

4) 중국경제 : 현재의 성장세 유지

- 국제통화기금은 중국의 2006년 경제성장률을 10%로 예상하고, 2007년에도 동일한 수준인 10%를 유지할 것으로 전망함
 - 중국은 심각한 생산과잉과 부동산 시장 거품에 대한 우려가 대두되고 있는 상황인데, 중국 정부가 금리 및 투자 억제 조치 등을 과감히 추진하며 경기연착륙을 유도하고 있음
 - 중국 경제는 내년에도 안정적인 성장세를 유지할 것으로 예상되고 있는 가운데, 중국 위안화는 대규모 무역흑자에 따라 미국의 압박 등으로 인해 평가절상될 가능성이 높음
- 글로벌 투자기관인 골드만삭스는 2007년 중국 경제성장률이 9.8%를 나타낼 것으로 전망함
 - 최근 국제 원자재 가격의 하락으로 세계 경제에 유리한 환경이 조성되면서 내년 중국의 수출이 급감할 우려가 사라졌음
 - 이에 따라 중국의 소비자물가도 안정세를 유지할 것으로 전망됨

3. 세계 교역 전망

□ 2006년 : 중국 및 개도국의 수입 급증

- 국제통화기금은 상품 및 서비스교역을 포함한 교역량이 2005년에 7.4%에서 2006년 8.9%로 증대할 것으로 예상함
 - 특히 개발도상국의 수출이 10.7% 늘어나는 반면, 수입은 13%로 크게 확대될 것으로 전망됨
- 지난 상반기에 WTO는 올해 세계 교역성장률 전망치를 7%로 제시했음
 - WTO는 올해 세계 경제상황이 다소 호전되고 세계 교역성장 속도가 지난해 보다 빨라질 것이라고 전망했음

<표 1-2>

세계교역 증가율 전망

단위 : %

연 도	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년
IMF	5.4	10.6	7.4	8.9	7.6
OECD	-	10.4	7.5	9.3	9.1

자료 : IMF, *World Economic Outlook*, 2006. 9 및 OECD, *Economic Outlook No.79*, 2006. 6

□ 2007년 : 교역량 증가 약간 둔화

- 국제통화기금은 상품 및 서비스교역을 포함한 교역량 증가가 2007년에는 7.6%로 다소 둔화될 것으로 전망함
 - 선진국의 수입은 6.0% 정도 증가하고, 중국과 인도를 포함한 개도국의 수입은 12.1% 증가할 것으로 예상됨
 - 선진국의 수출은 6.0% 정도 증가하고, 개도국의 수출은 10.6% 증가할 것으로 전망됨
- OECD는 세계교역 증가율이 금년의 9.3%에서 2007년에는 9.1%로 약간 둔화될 것으로 예상함

- 한편 중국과 인도의 원자재 수입 급증이 국제 원자재 가격 상승을 초래하여 아프리카 등의 저개발 국가에 큰 도움이 된다고 강조함
- OECD는 중국의 올해 상반기 철강 수출량이 일본과 러시아, EU를 제치고 세계 1위로 부상했다고 밝혔음

4. 국내 경제 동향 및 향후 전망

1) 최근의 경제 동향

□ 2006년 경제 : 하반기에 다소 둔화

- 2006년 경제성장률은 상반기 5.7%에서 하반기에 4.1%로 다소 둔화될 것으로 예상됨
 - 고유가 및 원화 강세가 지속되고 있는 가운데, 실질소득 감소와 내수 침체 등으로 경기가 다소 둔화될 것으로 보임
- 삼성경제연구소에 따르면 올해 민간소비가 4.2% 증가하고, 수출은 11.5%, 수입은 16% 증가할 것으로 예상됨

□ 2006년 대외교역 : 지난해 보다 교역량 증대

- 금년 1월부터 10월까지 수출액은 전년 동기 대비 14.4% 증가하였고, 수입액도 19.6% 증가하였음
 - 수출액과 수입액이 10월까지 5,215억 달러를 기록하여 교역 규모가 지난해 보다 증가할 것으로 예상됨
 - 한편 관세청에 따르면 지난 10월 중 무역수지는 23억 8,500만 달러 흑자를 달성, 올 들어 최고를 기록했음

<표 1-3> 2006년 수출입 실적(통관기준, 잠정)

단위 : 억 달러(%)

구 분	2005년		2006년		
	10월	연간	1~9월	10월	누계
수 출	254(11.9)	2,844(12.0)	2,382(14.7)	283(11.5)	2,665(14.4)
수 입	227(11.0)	2,612(16.4)	2,293(20.3)	257(13.6)	2,550(19.6)
무역수지	27	232	90	25	115

주 : ()는 증가율임

자료 : 한국무역협회

2) 국내 경제 전망

□ 2007년 국내경제 : 4.0~4.3% 성장 예상

- 국내적으로 민간소비 부진과 건설투자 위축으로 성장세가 둔화되고 국내 경기의 연착륙이 예상됨
 - 국제유가 하락과 수출이 견조세를 유지하고 있어 4%대의 경제성장이 예상됨
 - 대부분의 연구기관들은 북한 핵사태 등 국내외 여건이 크게 악화되어 소비 심리가 위축되었으나 유가하락과 공공투자 증가 등의 영향으로 민간소비가 개선될 것으로 보고 있음

<표 1-4> 주요 기관의 국내경제 전망(%)

구분	2005년	2006년			2007년		
		SERI	LG	KDI	SERI	LG	KDI
GDP성장률	4.0	4.8	4.7	5.0	4.3	4.0	4.3
민간소비증가율	3.2	4.2	4.2	4.1	3.7	3.6	3.8
수출증가율	12.0	11.5	14.0	14.7	8.3	8.7	11.8
수입증가율	16.4	16.0	18.5	14.0	10.1	9.0	13.3
소비자물가	2.7	2.7	2.5	2.5	2.9	2.9	2.8

- 세계은행은 우리나라의 내년 경제 성장률이 올해의 5.1%에서 0.6% 하락한 4.5%를 기록할 것으로 예상하고 있음
 - 침체된 민간소비 수준과 수출 증가율 감소세에 따라 2007년에는 경제 성장이 다소 둔화될 것이라고 전망함

제2장 주요 해운환경 변화

1. 주요 선사의 극초대형 선박 확보 경쟁

□ 머스크, 지난 9월 1만 1,000 TEU 선 운항

- 2006년 해운시장에 나타난 두드러진 현상 중의 하나는 컨테이너선의 크기가 1만 TEU 벽을 넘었다는 점과 일부 선사를 중심으로 극초대형 선박 발주가 이어지고 있다는 점임
 - 세계 최대 컨테이너 선사인 머스크 라인은 2006년 8월 11일 1만 1,000 TEU 급 극초대형 컨테이너선 엠마 머스크 호(Emma Maersk)¹⁾ 진수식을 가졌음
 - 이 선박은 한 달 동안 시험운항을 거쳐 9월 7일부터 유럽-극동항로 서비스(AE 1)에 정식으로 투입됐음²⁾
- 엠마 머스크 호는 에이피 밀러-머스크 그룹의 자회사인 오덴세 린도 조선소에서 건조된 L-203 시리즈 선박의 하나로,
 - 현재 운항되고 있는 선박 가운데 가장 큰 차이나 쉬핑의 신 로스 엔젤리스 호(Xin Los Angeles, 9,650 TEU) 보다 20피트 컨테이너를 1,350개 더 실을 수 있는 극초대형 선박임³⁾
- 머스크는 엠마 머스크 호 외에 2006년 안에 인도 받는 1만 TEU급 선박 1척과 2008년 1월에 인도되는 나머지 6척 모두 아시아/유럽 주간 서비스 항로에 투입한다는 계획임

1) 엠마 머스크는 2005년 12월에 유명을 달리한 머스크 맥킨리 밀러의 부인을 기념하기 위해 붙인 이름임

2) 이 선박이 기항하는 항만은 Gothenburg, Aarhus, Bremerhaven, Rotterdam, Algeciras, Suez Canal, Singapore, Kobe, Nagoya, Yokohama, Yantian, Hong Kong 순임.

3) 최근 CI 분석에 따르면, 엠마 머스크 호는 최대 1만 4,500 TEU를 적재할 수 있는 것으로 밝혀졌음(CI, 2006년 10월호)

- 머스크 라인은 이 같은 선박 이외에도 현재 컨테이너 선 120척(수송능력 64만 TEU)을 발주해 놓고 있음
- 해운전문가들은 머스크 라인이 크게 확충된 선박량을 바탕으로 세계 해운시장을 선도할 것으로 예상하고 있음
 - 특히 이 회사는 지난해 피앤오 네들로이드를 인수, 시장 점유율을 18% 대로 높이는 등 세계 최대의 독립선사로서의 우월적 지위를 강화하고 있어 극초대형선 투입에 따른 시장 장악력이 더욱 커질 전망이다
- 한편, 최근 해운시장에서는 머스크 라인이 지난해 시피 쉽을 인수한 하파그 로이드를 추가 인수할 가능성도 있다고 점치고 있어 향후의 행보에도 관심이 집중되고 있음

□ 글로벌 선사, 극초대형 컨테이너 선 집중 발주

- 머스크 라인이 그 동안 비밀에 부쳤던 극초대형 컨테이너선을 시장에 전격적으로 투입함에 따라 다른 경쟁 선사들의 대응도 빨라지고 있음
 - 이 같은 움직임은 얼라이언스에 속해 있는 해운회사보다는 독립선사를 중심으로 더욱 강하게 나타나고 있음
 - 최근 들어 프랑스 선사 CMA CGM과 이스라엘 선사 짐 라인(Zim Line) 등은 9,000 TEU 급 이상의 선박을 우리나라 조선소에 집중적으로 발주하고 있음
- CMA CGM은 1만 1,400 TEU 급 컨테이너 선 8척을 우리나라 현대중공업에 발주함에 따라 극초대형선 발주 경쟁에 합류했음
 - 이 회사가 발주한 이 선박은 전장 363m, 전폭 45.6m로 엠마 머스크호 보다 다소 작은 규모임
 - 이 같은 극초대형선 발주는 머스크가 극초대형선 서비스를 통해 시장을 잠식할 것을 우려한 CMA CGM의 경쟁력 확보 전략으로 풀이되고 있음
- 또한 스위스 선사 MSC도 1만 TEU급 선박을 조만간 발주할 예정인 것으로 알려졌다으며,
 - 우리나라의 한진해운도 최근 2009년과 2010년에 각각 인도 받을 예정으로

삼성중공업에 척당 1억 3,300만~1억 3,500만 달러씩 모두 5척의 1만 TEU급 컨테이너선을 발주했음

- 중국의 COSCO는 내년에 1만 TEU급 컨테이너선 4척을 인도 받는 등 글로벌 정기 선사들의 선박 대형화 경쟁이 치열해지고 있음
- 선사들의 극초대형선 확보경쟁에 따라 이 선박들이 시장에 투입되는 2007~2010년에는 1만 TEU급 이상 초대형선 서비스가 크게 늘 것으로 예상되는 한편, 컨테이너선 시장에 대한 충격도 적지 않을 것으로 전망됨
 - 극초대형 선박을 투입하기 시작한 머스크 라인이 다른 선사에 비해 2~3년 정도 시장 점유율을 높여갈 것으로 예상되는 가운데,
 - 이 같은 선박을 확보한 선사가 ‘규모의 경제’에 따른 운항원가 절감을 통해 이를 확보하지 못한 선사에 비해 상대적인 경쟁력 비교우위를 확보할 것으로 보임
 - 이에 따라 초대형선 서비스를 제공하는 선사들의 공격적 마케팅으로 이들 선사의 시장 잠식이 확산될 것으로 예상됨
- 그러나 이 같은 극초대형선 확보경쟁으로 저가 운임이 형성되어 시장 전체의 운임 하락을 초래할 것이라는 지적도 있음
 - 또한 최근 선사들이 2009~2010년 컨테이너선 시장을 낙관하고 있는 것과는 달리 물동량 증가가 기대에 못 미칠 경우 급격한 공급량 증가에 따른 시장침체에 직면할 수도 있다는 전망도 나오고 있음

□ 내년에 세계 컨 선박량 1,000만 TEU 돌파

- 한편, 2007년에 전 세계에서 운항되고 있는 컨테이너선이 1,000만 TEU을 넘어설 것으로 예상되고 있는 점도 해운경기에 좋지 못한 영향을 줄 것으로 보임
 - 세계 컨테이너선대는 올해에 900만 TEU를 넘어섰는데, 해운 호황기에 대량 발주된 컨테이너선이 내년에 집중 인도될 예정임
- 해운 컨설팅 회사인 클락슨(Clarkson)이 최근 발표한 자료에 따르면, 2006년 10월 초 컨테이너선은 3,872척, 905만 톤으로 2006년과 2008년 말 사이에 현재

선대의 50% 이상인 450만 톤이 증가할 것으로 예상되고 있음

- 이에 따라 오는 2008년에 세계 컨테이너선대는 사상 최대인 1,200만 TEU에 근접할 것으로 보임

- 컨테이너선대의 폭발적인 증가세가 최근 운임과 용선료 하락을 부추기는 주된 요인으로 지적되고 있음
 - 다만, 최근의 시장 분위기는 중국을 포함한 아시아의 물동량 성장세가 만만치 않아 상당 부분 이 같은 선박 공급 충격을 완화할 것으로 예상되고 있음
- 전문가들은 컨테이너선의 증가세는 2009년에 가서는 어느 정도 누그러들 것으로 판단하고 있음
 - 최근에 유럽, 중국, 일본, 한국 등의 선주들이 1만 TEU급 극초대형 선박을 발주한 이후 발주량이 감소하고 있기 때문임
 - 선사들은 최근 2개월 동안 단지 10척이 발주되었는데, 독일 선주가 800 TEU급 2척, Qatar National Navigation이 1,024 TEU급 4척, MOL이 6,500 TEU급 4척을 발주한데 그쳤음
- 따라서 2009년 상반기에 극초대형선이 인도되는 것으로 계기로 수급의 조정기에 들어갈 것으로 예상됨
 - 또한 2009년에 가서는 다량의 1만 TEU급 초대형선 운항이 본격화됨으로써 글로벌 선사간의 경쟁 구도와 서비스 네트워크의 변화가 불가피할 것으로 보임
 - 이에 따라 초대형선 투입에 따른 경쟁, 수급 불안에 따른 시황의 불안정성 증가 등 컨테이너선 시장에 있어 다양한 변화가 초래될 것으로 보임

2. 아시아 역내시장, 원양·근해선사 각축

□ 원양선사 진입으로 올 들어 운임 20% 하락

- 글로벌 원양선사의 서비스 참여 확대로 아시아 역내 항로 운항선사들의 어려움이 가중되고 있으며, 이 같은 경향을 한동안 계속될 것으로 전망되고 있음

- 특히 아시아 피더 서비스 시장의 경우 최근 시장에 투입되기 시작한 초대형 컨테이너 선박과의 경쟁에 밀려 운임이 더욱 하락하는 등 고전하고 있는 것으로 나타났다
 - 최근 CI가 말레이시아에 상장된 역내 선사 테마스 라인 관계자와 인터뷰 한 자료에 따르면, 2006년 들어 특히 초대형 선의 지속적인 투입으로 운임이 하락하는 등 역내 선사들이 크게 영향을 받고 있음
 - 타이-자카르타 항로의 경우 운임이 지난해 TEU당 360~370달러에서 올해는 270~280달러로 지난해에 비해 20% 정도 하락했으며, 싱가포르-자카르타 항로 운임도 230달러에서 190달러로 떨어졌음

□ 머스크 라인, 공격적으로 피더 서비스 개시

- 아시아 역내 시장에서 글로벌 대형선사와 근해선사 사이에 경쟁이 격화되고 있는 것은 선박 대형화에 따라 동서 기간항로에서 교체되는 선박이 이 곳에 투입되고 있고, 대형선사들이 초대형선에 적재할 화물을 끌어가고 있기 때문임
 - 선박 대형화를 주도하고 있는 머스크 라인의 경우 최근 2,890 TEU 급 머스크 웹브르크 호를 싱가포르 자카르타 항로에 투입, 피더 서비스 시장 공략에 나섰다
 - 자카르타-탄중 펠레파스 항로에는 1,700 TEU 급 피더 선 2척을 투입, 역내 물량 흡수에 나섰다
 - 또 이 회사는 자회사 사프머린이 운항하고 있는 1,500~1,700 TEU 급 선박 3척의 슬롯을 이용해 자사 물량을 운송하는 등 아시아 피더 서비스 시장에 대한 진입을 강화하고 있음
- 글로벌 선사의 역내 시장 진출은 머스크 라인뿐만 아니라 동서 기간 항로 서비스를 제공하고 있는 거의 모든 선사들에게 공통적으로 나타나는 현상임
 - 일본 선사 MOL과 프랑스 선사 CMA CGM도 900~1,000 TEU 급 선박을 투입, 자카르타와 포트 클랑 사이의 피더 서비스를 제공하고 있음
 - 두 선사가 이 같은 서비스에 나선 것은 주로 아시아-유럽 서비스에 투입된 선박의 물량을 확보하기 위한 것인데, 프랑스 선사는 추가로 자카르타-싱가포르 피더 서비스도 검토하고 있음

- 중국의 COSCO도 동남아시아 피더 서비스 시장에 참여하는 방안의 하나로 지난 9월에 1,022 TEU 급 동타이 펄 호를 태국 방콕과 램차방, 싱가포르 항로에 투입했음

□ 경쟁 격화로 일부 역내 선사 서비스 중단

- 문제는 글로벌 선사들이 아시아 피더 서비스에 참여하면서 나타난 또 다른 현상의 하나는 역내 운항 선박도 대형화되고 있어 역내 선사들 더욱 궁지에 몰아넣고 있다는 점임
 - 10년 전에 동남아시아 운항 선박의 크기는 300~500 TEU에 불과했으나 현재 글로벌 대형선사들이 투입하는 선박은 3,000 TEU 안팎으로 대형화됐음
 - 일부 역내 선사의 경우 선박 대형화 추세에 따라 용선 시장으로 눈길을 돌리고 있으나 현재 장기용선료도 많이 올라 이마저도 쉬운 상황은 아닌 상태임
 - 특히 자사 선박 보유 비중이 낮은 역내 선사가 더욱 큰 어려움을 겪고 있는 것으로 나타났음
- 이에 따라 역내 선사의 대부분이 시장 확대를 위해 1~2년 전부터 항로를 확대하고, 용선시장에서 선박을 확보해왔으나 최근에는 어려움이 가중되자 일부 선사들은 항로를 축소하고 있는 것으로 알려졌음
- 글로벌 선사들의 경우 운항하고 있는 항로 가운데 어려운 항로가 있으면, 상황이 좀 나은 항로에서 벌어들인 수익으로 보전하는 이른바 포트폴리오 전략을 펼칠 수 있으나
 - 역내 선사는 운항하고 있는 항로가 워낙 협소하기 때문에 이 같은 상쇄효과를 얻지 못하고 있음
- 이 같은 어려움으로 우리나라의 동남아 해운과 중국의 산둥 안타이 국제해운(Shandong Yantai International Marine Shipping)은 1,600 TEU 급 컨선 6척을 투입하여 몇 달 전에 개설했던 극동/인도 간 익스프레스 서비스를 중지했음
 - 또한 동남아 해운, 흥아해운 등이 운항하고 있는 한국/말레이시아/인도네시아 간 서비스도 중지했음

- 특히, 최근에는 컨테이너선 용선료가 다소 하락하고 있으나 시장에서 재대선(relet) 현상이 크게 늘고 있어 그나마 선박 확보 비용 압박도 크게 줄지 않을 것으로 보임
- 한편, 역내 선사들에 있어서 가장 최대 문제는 글로벌 선사들의 역내 시장 진입으로 이는 비용 상승 압력을 받고 있는 역내 선사들에게 어려움을 가중시키고 있음
 - 아시아 역내 시장의 경쟁 구도는 과거 역내 선사 간 경쟁이었다면, 최근에는 글로벌 선사와의 경쟁으로 확대되었으며,
 - 앞으로는 이 같은 경쟁이 글로벌 선사와 역내 선사가 구축한 네트워크 간 경쟁으로 그 개념이 더욱 확대될 것으로 예상됨
- 따라서 역내 선사이든지 글로벌 선사이든지 상관없이 역내 시장에 있어서 경쟁력을 확보할 수 있는 방법은 전략적 협력을 통한 네트워크 구축을 견고히 할 수 있는가가 관건이 될 것으로 보임
 - 최근 우리나라 일부 근해선사는 대형 원양선사와 전략적 제휴관계에 들어가 아시아 역 내 서비스를 개시하는 등 새로운 협력체제도 모색되고 있음
 - 또한 일본선사 MOL는 우리나라 흥아 해운의 선복을 일부 이용, 인천과 말레이시아 자카르타 항로 사이의 해상화물 운송서비스에 나서는 등 근해 선사 및 원양 선사 간 융합도 새로운 현상으로 나타나고 있음

3. 해운동맹 해체 가속화, 하주 지위 강화

□ 2006년 들어 정기선사 해운동맹 속속 해체

- 2006년 들어 해운시장에 나타난 현상 중의 하나는 정기선사 사이의 협력체인 해운동맹(Shipping Conference)이 해체되고, 운임 교섭이나 선주와 화주 관계에서 화주들이 입김이 더욱 강화되기 시작했다는 점임
 - 미국과 남부 유럽 간 항로의 해운동맹(USSEC : US South Europe Conference)이 2월 13일부터 공식 해체되는데 이어

- 120년 전에 결성된 유럽/호주/뉴질랜드 해운동맹(AELA : Australia/New Zealand to Europe Liner Association)도 3월 14일부터 운영을 중단했음
- 이와 함께 유럽과 아프리카 대륙을 운항하는 선사 협력체인 유럽-남아프리카 해운동맹이 10월 31일부터 운영을 중단했음
- 앞의 두 해운동맹이 해체되는 것은 머스크 시랜드가 영국 선사 P&O 네들로이드를 인수한 것이 가장 큰 표면적인 이유임
 - AELA의 경우, 해운동맹의 운영자금 25%를 지원해왔던 P&O 네들로이드의 철수로 운영이 현실적으로 불가능해졌고,
 - USSEC 역시 회원사였던 머스크 시랜드와 P&O 네들로이드의 통합으로 해운동맹을 유지할 의미가 상실됐기 때문임
- 해운동맹은 미국의 1984년 해운법 시행 이후 기능이 크게 약화되었으며, 최근 유럽연합(EU)의 제도 개편으로 존폐의 위기에 처하게 된 것임

<표 II-1> AELA와 USSEC 현황

구분	AELA	USSEC
운항 항로	유럽과 호주/뉴질랜드 간 남북항로	미 대서양과 남부 유럽 간 동서항로
결성 연도	1876년	1997년 9월
참여 선사	Mearsk Sealand, P&O Nedlloyd, CMA-CGM, Hapag-Lloyd, CP-Ships, Hamburg-Sud 등	Mearsk Sealand, P&O Nedlloyd

자료 : 한국해양수산개발원

□ 유럽연합도 2008년부터 해운동맹 폐지 결정

- 그러나 이 같은 해운동맹 폐지 가운데, 앞으로 해운시장에 가장 큰 영향을 줄 수 있는 점은 유럽 지역의 정기선 해운동맹(liner conference)의 공동 운임설정 및 선복량 조절 행위가 2008년 10월부터 전면적으로 금지된다는 사실임
 - 유럽연합 경쟁이사회(Competitiveness Council)는 2006년 9월 25일 그 동안 정기선사의 경쟁법 면제를 인정하던 이사회 규칙(4056/86)을 폐지하는데 동의했음

- 이에 따라 150여년 넘게 지속됐던 정기선 해운동맹 체제가 유럽지역에서 사라지게 되는 한편, 2008년 10월 이후부터는 이 지역을 운항하는 선사들은 EU 경쟁법의 적용을 받게 됨
- EC는 지금까지 정기선 해운동맹 폐지를 위해 선화주 등 관련 단체들의 의견을 수렴하는 등 3년여에 걸쳐 검토를 진행해왔음
- 유럽 정기선사 협의회(European Liner Affairs Association)는 정기선 해운동맹 폐지에 대한 대안으로 정보교환(information Exchange) 체제를 제안한 바 있으나 화주들은 이에 대해 냉담한 반응을 보이고 있음
 - 이에 따라 EC는 ELAA가 제안한 내용을 포함하여 해운동맹에 대한 대안체제에 대해 좀 더 구체적인 내용을 담은 보고서를 가까운 시기에 발간하는 한편,
 - 2008년 해운동맹 폐지 시점 이전까지 새로운 체제로 이전하는 데 필요한 ‘가이드라인’을 제시한다는 방침임
- 유럽연합의 해운동맹 폐지는 지금까지 이를 기반으로 형성됐던 해상운송질서에 상당한 영향을 미칠 것으로 보는 시각이 많음
 - 최근 싱가포르·호주 등 최근 해운동맹에 대한 법적 검토를 진행한 국가들이 해운동맹의 유지를 인정하였으나 일본 등은 공정거래위원회의 폐지 방침이 설득력을 얻고 있음
- EC는 해운동맹 폐지 작업을 진행하면서 기타 국가들에게도 이 같은 내용을 적극적으로 권고할 계획이라고 밝혀 앞으로 상당한 파장이 예상되고 있음
 - 이 경우 세계적으로 해운동맹에 대한 검토가 급진전 가능성이 더욱 커질 것으로 예상되며, 나라마다 적용되는 기준이 각각 다르게 되어 해운거래에 있어 법적인 충돌문제가 적지 않을 것으로 보임
- 한편, EC가 정기선사에 대해 독점금지법을 적용하겠다는 방침을 굳힌 가운데, 미국에서도 이 같은 논쟁이 급진전되고 있음
 - 미국의 반독점 위원회(Antitrust Modernization Commission : AMC)는 관련 단체들의 의견을 수렴하고 있는데, 선사와 화주뿐만 아니라 의회와 FMC 등 정부 부처간에도 의견 차이가 많은 것으로 나타나고 있음

- AMC는 내년 4월까지 의회에 관련 보고서를 제출할 방침인데, 미국 신해운법 (Ocean Shipping Reform Act, 1998)은 정기선사들의 운임 설정행위가 독점금지법에 적용되지 않는다는 입장을 견지하고 있어 앞으로 이 문제가 뜨거운 감자로 대두될 가능성이 높음

□ 정기선사 사이의 운임 및 집화경쟁 격화 예상

- 해운동맹이 와해되는 근본적인 이유는 1) 정기선사 간 인수·합병(M&A)와 2) 정기선사 간 전략적 제휴 증가 등으로 당초 동맹을 결성했던 목적과 기능이 퇴색하고 있기 때문임
 - M&A로 시장 점유율이 커진 선사들의 시장지배력이 강화됨에 따라 해운동맹의 핵심인 카르텔(cartel) 형성의 필요성 내지 실익이 감소한 것은 물론
 - 선사 간 전략적 제휴의 일반화로 운임결정, 집화활동 등의 부문에서 상호협력이 가능하게 됨에 따라 해운동맹의 기능을 어느 정도 대체할 수 있게 되기 때문임
 - 최근 유럽 및 호주에서 적극적으로 추진하고 있는 정기선 시장의 경쟁규칙 도입 움직임도 전통적인 해운동맹 붕괴를 촉진하고 있는 요인으로 작용한 것으로 분석되고 있음
- 문제는 이 같은 해운동맹에 와해되는데 따른 영향이 해운시장에 어떻게 나타날지 하는 점임
 - 전문가들의 대부분은 컨테이너 정기선 시장에 있어서 선사 간 운임 인하 및 집화 경쟁이 심화될 것으로 분석하고 있는데, 이는 카르텔 체제인 해운동맹에 의한 독과점적 시장질서가 경쟁 체제로 변화하기 때문임
 - 또한 정기선사들의 M&A가 더욱 촉진되고, 전략적 제휴 체제가 강화될 것으로 예상하는 의견도 있는데, 주요 선사들이 시장지배력 강화 필요성 증대에 따라 M&A를 통해 경영규모를 대형화하거나 전략적 제휴체제를 강화하는 방안을 모색할 가능성이 크다는 점 때문임
 - 또한 최근 각국이 정기선 시장에 대해서도 경쟁규칙을 적용하는 방안을 검토하고 있어 정기선 시장의 경쟁 구도도 크게 바뀔 것으로 보임

- 이 같은 환경 변화에 따라 국적선사 및 우리나라는 기본적으로 경영규모의 대형화 및 전략적 제휴체제 강화를 통한 시장 지배력의 확대하는 것이 가장 시급하고,
 - 동맹체제의 와해로 집하경쟁 심화 및 운임하락에 대비한 시장 지배력 강화의 필요성이 더욱 증대할 것이라는 점을 고려, 차별화되고 수준 높은 서비스를 제공함으로써 비가격 경쟁력을 확보하는 것이 무엇보다 중요함
 - 정부 또한 우리나라 선사와 외국선사간 경쟁에 있어서 공정 경쟁을 정착시킬 수 있는 제도적 대안을 마련할 필요가 있다는 의견임

4. 물류보안 제도 · 그린 포트 정책의 확산

□ 미 항만보안법 시행으로 물류보안 더욱 강화

- 9·11 테러 이후 미국과 국제사회를 중심으로 강화되고 있는 물류보안제도도 향후 해운시장에 적지 않은 영향을 줄 것으로 보이는 가운데, 최근 미국은 새로운 보안제도를 도입, 선사와 화주의 적극적인 대응이 요구되고 있음
 - 미국의 조지 W 부시 대통령은 10월 13일, 그 동안 술한 논란을 불러일으켰던 항만보안법(SAFE Port Act)을 공포했음
 - 이에 따라 미국은 2002년에 제정된 해운보안법과 함께 해운 및 항만 분야의 거의 완벽한 보안 시스템을 갖추게 됨
 - 전문가들은 항만보안법이 명칭과 달리 물류 전반을 적용대상으로 하고 있어 향후 파급효과가 클 것으로 보고 있음
- 그 동안 미국에서는 항만보안법 제정과 관련해 적지 않은 논란이 제기돼 온 것이 사실임
 - 국토안보부가 도입해 시행하고 있는 기존제도만으로는 대량살상무기(WMD)를 효과적으로 차단하는데 한계가 있고,
 - 지난 3월의 디피 월드 파동을 계기로 미국의 항만보안을 강화해야 한다는 의견이 강력하게 대두됐기 때문인데, 특히 미국 수입 컨테이너 화물에 대한 100% 사전 검색이 주요쟁점으로 부각됐음

- 미국이 2001년 9·11 테러가 발생한 지 5년이 지난 현시점에서 항만보안법을 새로 제정한 것은 기존의 물류보안제도를 더욱 강화하겠다는 강력한 의지 표명으로 인식되고 있음
 - 특히 미국에서 지난 3월에 일어났던 디피 월드의 미국 내 컨테이너 터미널 인수 파동이 항만보안법 제정을 촉진하는 결정적인 계기가 됐다는 평가임
 - 이 사건이 있은 후 미 의회에는 항만과 물류인프라를 보호하는 법률안이 10여건 이상 제출됐으며, 항만보안법은 이 같은 법안을 집대성한 것임
- 항만보안법의 가장 중요한 특징은 9·11 테러 이후 미국이 지금까지 견지해 온 대량살상무기(WMD) 차단과 테러예방 등 거의 모든 조치가 망라돼 있다는 점임
 - 특히 이 법률은 컨테이너를 통해 이동하는 WMD 등 위험화물을 사전에 통제하는데 필요한 거의 모든 조치가 포함돼 있음
 - 예컨대, 미국 세관·국경보호청(CBP)이 자발적 차원에서 시행하던 테러 방지 민관 파트너 제도(C-T PAT)와 컨테이너 보안 협정(CSI) 등이 입법화됐으며,
 - 외국 항만에서 컨테이너화물을 100% 검색하는데 필요한 ‘시범 사업’은 물론 운수 근로자 신원조회 및 신분증 발급제도도 들어 있음
 - 이 같은 점을 들어 전문가들은 이 법률 제정으로 미국의 국토안보부가 물류보안업무에 대해 보다 체계적으로 대처할 수 있게 됐다고 평가하고 있음
- 미국은 또 이 법률을 제정하면서 국토안보부의 2006년 예산으로 행정부가 요청한 것보다 23억 달러가 348억 달러를 배정했음
 - 의회에서 증액한 금액의 상당부분은 주요 지역에 방사능 탐지시설을 설치하는 등 화물을 주로 검색하는데 사용될 예정임
- 항만보안법에는 거의 대부분이 WMD를 차단하는 조치들로 채워져 있어 미국으로 제품을 수출하는 기업뿐만 아니라 선사 등에 미치는 영향이 적지 않을 전망이다
 - 미국 수출화물에 대한 정보 제공을 강화하고 있을 뿐만 아니라 방사능 탐지기 설치 등 화물 검색을 강화할 근거도 마련해 놓았기 때문임

- 특히 이 법률은 국토안보부에 대해 빠른 시간 내에 컨테이너 보안장비 등에 대한 기준을 설정하도록 요구하고 있어 앞으로 ‘물류보안 표준’을 둘러싸고 글로벌 기업 사이의 치열한 경쟁도 예상되고 있음
- 또한 미국은 법률안을 심의하는 과정에서 논란이 됐던 컨테이너 화물의 100% 검색과 항만 보안료 도입 문제 등에 대해서는 다시 논의하기로 방침을 정한 것에 대해서도 관심을 기울여야 함
 - 미국 물류보안제도가 항만보안법 제정으로 매듭된 것이 아니라 앞으로도 우리나라뿐만 아니라 국제 사회에 지속적으로 영향을 미칠 것이 확실하기 때문임

□ 선박·항만 대기오염 저감, 메가 트렌드로 정착

- 물류보안과 함께 선박에서 배출되는 대기오염물질을 줄이고, 항만의 대기오염통제를 강화하고 있는 것도 선사 입장에서는 적지 않은 부담이 될 것으로 보임
 - 특히 이 같은 환경 규제와 함께 선박의 발라스트 수 배출에 대한 통제도 강화되고 있어 선사와 화주들은 이중 삼중의 규제 고리에 걸려 있다 해도 과언이 아님
- 이 같은 환경규제는 국제해사기구(IMO)가 제정한 국제협약이 연차적으로 시행되고 있는 가운데, 미국을 중심으로 하는 일부 환경 선진국과 글로벌 선사들이 주도하고 있어 새로운 글로벌 트렌드로 자리잡고 있음
 - IMO를 기준으로 볼 때 최근 선박 대기오염배출규제협약이 발효된데 이어 발라스트 배출 통제협약도 2009년부터 시행될 예정으로 있음
- 이 같은 국제협약의 시행과는 별도로 개별국가의 환경규제 또한 해운선사를 옥죄는 요인으로 등장하고 있는데,
 - 특히 최근 몇 년 동안 미국의 로스앤젤레스(LA) 항만과 롱비치(LB) 항만은 디젤 동력 선박과 트럭 및 기관차에서 배출되는 오염물질을 저감시키기 위한 노력을 지속적으로 기울이고 있음

- 두 항만은 대기오염 절감을 위해 2006년 11월에 '산 페드로 만 항만대기 정화 실천계획(San Pedro Bay Ports Clean Air Action Plan)'을 수립하고, 관련업체간 협력 체제를 구축하고 있음
 - 이 계획이 시행되면, 지난 2년 동안 남부 캘리포니아 항만과 관련 산업에서 단편적으로 추진되어 온 공해방지 프로그램이 표준적 관행으로서 기능하게 될 것임
- 해운·항만 산업 관련업체들은 내년 1월 경에 이 계획에 서명할 것으로 전망되며, 향후 터미널과 선박, 도로 및 철도수송에 광범위한 영향을 미칠 것으로 예상됨
- 이 계획에 따르면 모든 정기선사들은 항만에 접근하는 동안과 접안 기간 중에 초 저유황유(ultra-low-sulfur)를 사용하여 주력 엔진 및 보조엔진을 가동하여야 함
 - 현재 두 항만에 기항하는 선박의 80%가 항계 20마일 이내에서 운항속도를 12 노트로 감소시키는 자발적 가이드라인을 준수하고 있음
 - 이러한 저속 운항은 향후 강제사항이 될 것으로 전망되며, 그 범위도 40마일 까지 확대될 것으로 예상됨
- 이와 함께 최근에는 육상 전기공급 장치(Alternative Maritime Power : AMP)의 이용도 권장되고 있음
- 또한 터미널과 부두 인근 철도를 운행하는 트럭들도 저유황유를 사용하여야만 하는데, 이 경우 디젤 분진을 80%까지 줄일 수 있을 것으로 기대됨
 - 이와 함께 부두 내 철도 및 부두 인근 시설은 운행하는 기관차의 경우에도 저유황유 또는 대체 청정연료를 사용하여야 함
- 또한 항만 공해저감 정책의 추진을 위해 항만당국은 항만요금과 터미널 임대 조건, 그리고 재무적 인센티브 등을 혼합하여 적용하고 있음
 - 이러한 조치들 중 일부는 이미 시행되고 있는데, 항계 내 감속운항 선박에 대해 부두 접안료(wharfage)를 할인해 주고 있는 LB항의 경우 이 가이드라인을 준수하는 선박이 50%에서 80%로 급증하고 있음

- 또한 가장 효과적인 공해저감 방안으로서 터미널 임대계약의 갱신 시 임대 조건에 AMP 사용의 의무화 등 환경규약을 적용하고 있음
- 이 같은 항만 당국의 대기오염 저감 대책 가운데, 특히 관심을 기울여야 하는 부문은 정박 선박에 대한 육상전기 공급제도(AMP)가 미국은 물론 유럽 등 거의 모든 항만으로 확산될 것으로 전망된다는 점임
 - SSA-Matson Terminal과 같이 자발적으로 친환경적 터미널 운영정책을 수용하고 있으며,
 - 최근 건조되는 일부 선박의 경우 이 같은 설비를 이용할 수 있는 설비를 선박에 갖추는 등 해운회사의 대응도 빨라지고 있음

5. 중국의 불공정 컨테이너 운임 모니터링

□ 중국, 터미널 처리비(THC) 담합행위 규제

- 중국이 최근 컨테이너 운임에 대한 왜곡된 시장 구조를 바로 잡는데 적극적으로 개입하고 있는 것도 향후 해운시장의 주요 변수의 하나로 부각되고 있음
 - 중국 교통부는 2006년 들어 선사들이 부과해온 터미널 처리비(THC)와 일부 컨테이너 정기선사의 운임 덤핑 행위에 대해 제동을 걸고 나섰음
- 중국이 지난 4월 18일 중국 항만에서 ‘같은 시기에 같은 액수’의 터미널 처리비(또는 터미널 화물 조작료 : THC)를 부과해온 컨테이너 정기 선사에 대해 처벌했음
 - 징계를 받은 업체는 태평양 항로 안정화 협정(TSA), 유럽-극동 운임 동맹(FEFC) 등 중국 항만에 기항하는 6개 운임동맹 또는 운임협의체 소속 선사임
- 중국 화주 협회는 선사들이 2002년부터 20피트와 40피트 컨테이너에 대해 각각 45달러와 67달러씩 THC를 부과하자 교통부에 시정조치를 요구한 바 있음
 - 중국 화물의 경우 대부분 FOB(Free On Board)로 수출되고 있어 수하인(consignee)이 운임을 지급하는데도 선사가 중국 화주에 대해 THC를 부과했기 때문에 특히 문제가 됐음

- 이에 대해 중국 교통부는 운임 동맹 선사들의 THC 담합행위는 공정한 해운질서를 파괴하는 행위라고 지적하고, 시정 명령을 내렸음
 - 문제가 된 선사는 중국 국제해운조례에 따라 각각 벌금을 부과하고, 선사들은 개별적으로 THC를 공시하는 한편, 운임 동맹은 기존의 THC 부과 기준을 개정, 소속 선사는 이와 별도로 THC를 부과할 수 있다는 점을 밝힐 것
 - 또한 THC는 운임의 일부이므로 운임을 지급하는 자가 부담하는 것이 타당하다는 것이 중국 교통부이 입장임
- 그 동안 THC의 부과와 징수 문제는 중국뿐만 아니라 다른 곳에서도 여러 가지 갈등을 빚어온 것이 사실임
 - 특히 THC가 운임의 일부인지 아니면 운임과는 다른 별개의 비용인지에 대해서는 많은 논란이 있음
 - 따라서 중국 교통부의 이 같은 결정은 앞으로 다른 나라의 THC 부과 제도에 영향을 미칠 것으로 보임
 - ※ 우리나라의 경우 러시아 수출입 화물을 제외하고, 북미·한일·동남아 항로등 대부분 컨테이너 화물에 대해 10만원(20피트)에서 13만 6,000원(40피트) 정도의 THC를 부과하고 있음
- 또한 이 같은 결정과 관련, 외국의 바이어들은 중국 상품의 수입 계약을 변경, 자신들이 THC를 부담하지 않는다고 할 것으로 보이므로 국적 선사와 화주들은 이 점에 유의할 필요가 있음

□ 컨테이너 정기 선사의 운임 덤핑 행위 제재

- 이 뿐만 아니라 중국은 컨테이너 정기 선사들의 고질적인 운임 덤핑행위를 뿌리 뽑기 위해 정면 대응에 나섰다
 - 중국 교통부는 2006년 9월 홈페이지에 게시한 발표를 통해 국제항로를 운항하는 정기 선사들의 제로 운임이나 음성적인 운임 제공 등 불공정 행위를 더 이상 용납하지 않을 방침이라고 강조했다
- 교통부는 성명서에서 국제 정기선 운임은 선박 운항비와 시장의 수요와 공급 원칙이 정확하게 반영돼야 한다고 강조하고,

- 선사들이 통상적이고, 합리적인 수준보다 낮은 운임을 제공하는 것은 불공정행위에 해당하는 것이므로 금지한다고 덧붙였다
- 중국은 앞으로 저 운임을 부과하거나 화주들에게 리베이트를 제공하는 선사에 대해서는 운항 서비스를 단축하는 조치를 취하거나 심한 경우 운항 면허까지 취소할 방침임
 - 교통부는 이에 앞서 지난 9월 30일 중국과 일본 사이를 운항하는 모든 국제 컨테이너 정기선사에 대해 10월 15일까지 투입 선박량, 수출입 물동량, 운임, 각종 할증료와 회사의 손익계산서 등 선박 운항과 관련된 자세한 보고서를 제출하도록 요구한 바 있음
- 중국이 이와 같이 선사들의 운임 덤핑에 대해 엄벌 방침을 천명하고 나선 것은 최근 들어 일중항로를 중심으로 선사들이 운임을 받지 않거나 리베이트를 주면서 화물을 운송하는 등 시장 질서를 크게 어지럽히고 있기 때문임
 - 일중 항로에 취항하고 있는 한 선사 관계자에 따르면, 이 같은 운임 덤핑 행위는 선전이나 홍콩과 같은 남중국보다는 일본과 상하이로 포함한 북중국 항만에서 흔히 일어나고 있는 것으로 알려졌다
- 업계에서는 제로 운임이 화물을 무료로 운송하는 것이 아니라 수출입 컨테이너의 불균형에 따라 선사들이 비용을 절감하기 위해 불가피하게 도입한 제도라고 항변하고 있음
 - 선사들은 화주들에 대해 제로 운임이나 낮은 운임을 부과하는 대신 터미널 처리비(THC)와 유가 할증료(BAF), 선적서류 처리비 등을 받기 때문에 운임을 덤핑하는 것이 아니라는 입장임
- 일부 항로에서 선사들의 저 운임이 관행화된 상황에서 중국이 특히 일중항로를 지목해 강력한 처벌의지를 밝힌 배경에 대해서도 궁금증이 일어나고 있음
 - 일중 항로는 사실상 중국 선사가 거의 독점하고 있을 뿐만 아니라 중국의 2대 국영선사인 코스코와 차이나 쉬핑도 취항하고 있기 때문임
- 이에 따라 일부에서는 중국이 현재 상황을 그대로 방치하는 경우 시장질서가 극도로 문란해질 우려가 있어 이 같은 문제를 해결하고, 운임을 정상화시켜

부수적으로는 자국 선사를 보호하기 위한 장기적인 포석이 아니냐는 해석도 내놓고 있음

- 이 같은 추측이 가능한 것은 제로 운임의 대부분은 일본에서 중국으로 화물을 수출할 때 선사들이 제공하는 경우가 많기 때문임
- 한편, 중국이 제로 운임 근절 방침을 밝힌 이후 일중항로의 운임은 피크 시즌 요인과 겹쳐 최근 들어 상승국면에 접어들고 있는 것으로 나타났음
 - 중국에서 해상운임을 신고 받는 상하이 해운집회소에 따르면, 최근 일중 항로 컨테이너 운임은 20피트 기준으로 100~200달러 정도로 회복되고 있음
- 중국은 선사들의 운임 불공정행위가 일중항로뿐만 아니라 다른 항로에서도 일어나고 있다고 보고 있어 이 같은 불뚱이 한중항로까지 과급될 가능성이 있으므로 선사들이 면밀한 대비가 필요함
 - 우리나라 황해정기선사협의회는 2006년 11월 16일부터 회원선사들이 우리나라와 중국 항로 사이에서 권장하고 있는 컨테이너 운임을 제대로 받고 있는지 모니터링 할 계획이라고 밝혔는데,
 - 협의회는 지난 9월 25일 우리나라에서 중국으로 가는 컨테이너 화물에 대해서는 TEU 당 30달러, 중국 수입 컨테이너 화물은 50달러 인상한 바 있음

6. 컨테이너선사, 해운시장 불황대책 추진

□ 올해 들어 거의 모든 선사 순익 크게 감소세

- 컨테이너 정기 선사들이 올 상반기에 이어 3분기 들어서도 영업실적이 크게 악화됨에 따라 서비스 개편과 구조조정에 나서고 있음
 - 주요 선사들은 지난해 하반기 들어 떨어지기 시작한 컨테이너 운임과 고유가에 따른 선박 연료유 가격 상승, 육상 운송비용의 증가 등으로 2006년 들어 당초 예상보다 하회하는 실적을 거두고 있음
- 세계 최대선사 머스크 라인은 통합선사로서의 시너지 효과를 살리지 못하고, 2006년 상반기 순익이 전년 같은 기간보다 33% 감소했으며, 저가운임으로 시

장 점유율을 높여가던 차이나 쉬핑은 순익이 96%나 폭락했음

- 우리나라 한진해운도 상반기 매출액은 2005년에 비해 6% 증가했으나 영업 이익과 순익은 각각 81%와 55%로 줄어들었음
- 일본 3대 선사의 상반기(2006년 4월~9월) 순익도 크게 떨어진 것으로 나타나는 등 거의 모든 선사들이 경영실적 악화를 경험했음

□ 과잉 선박량 줄이고, 선박 속도 조절에 초점

- 이에 따라 정기 선사들은 선박 연료유 가격을 줄이는데 주로 초점을 맞추고 다운사이징 경영에 들어갔음
 - 독일의 세나토 라인은 선사의 생명 줄인 일부 영업소를 폐쇄하고, 서비스 노선 축소에 나섰다
- 그랜드 얼라이언스는 선박의 운항속도를 줄여 연료유를 절감하는 방안의 하나로 8척이 한 묶음이 되어 제공되고 있는 기존 서비스에 내년 1월부터 선박 1척을 추가로 투입하기로 결정했음
 - 이렇게 하면, 운항일수는 선박 당 49일에서 63일로 늘어나게 되나 선박이 1척 추가 투입되어 화주에 대한 신뢰도를 높일 수 있는 이점이 있고,
 - 선박의 속력을 23.5노트에서 20노트로 줄일 수 있어 선사는 1,000만 달러의 연료비를 절감할 수 있다고 밝혔음
- 프랑스 선사 CMA CGM도 선박 운항 스케줄의 정시성을 높이고, 연료비를 절감하기 위해 11월부터 북중국/유럽 노선에 선박 1척을 더 투입할 예정임
- CKYH 그룹 또한 아시아/유럽 및 아시아/지중해 항로의 서비스 수와 기항지를 줄이는 방안을 적극 검토하고 있음
 - 아시아/유럽 항로에서 현재 7개 기간항로서비스를 제공하고 있는 CKYH는 2007년에 6개로 축소하고, 아시아/지중해 항로의 기항지도 줄인다는 방침임
 - 이 그룹은 운항 거리가 비교적 긴 아시아/유럽항로에서 선속을 2노트 줄이면 1 서비스 루프당 연간 200억 원이 넘는 비용을 줄일 수 있는 것으로 추정하고 있음

- 머스크 라인(Maersk Line)은 올 4분기에 남아시아, 중동 및 유럽을 잇는 ME2 서비스를 중단하고, 이를 보완하기 위해 기존에 운영 중인 ME1과 ME3를 개편했음
 - 또한 머스크의 전략적 파트너인 APL과 MOL도 남미 동안과 북미를 잇는 서비스(NASA 1, NASA 2)를 하나로 통합해 선대를 축소 운영하는 한편,
 - 북유럽과 북미 사이를 운항하는 대서양 항로에서는 기존의 동맹(대서양 횡단 해운협정)과는 별도로 서항 화물에 대해 TEU당 300달러의 운임을 인상할 방침임
 - 차이나 쉬핑은 라이벌 회사인 코스코(COSCO)와 중국 연안운송부문에 협력하는 등 여러 가지 해법을 찾고 있음
- 한편, 이 같은 움직임은 컨테이너 소석률이 비교적 높았던 아시아-태평양 항로에서도 나타나고 있음
 - 그랜드 얼라이언스 회원사들은 이 항로 피크 시즌이 끝나는 11월 20일부터 운항하던 일부 선박을 계선하기로 결정했음
 - 얼라이언스에 속해 있는 합파그 로이드와 NYK 등은 매주 3,000 TEU 정도 선박을 줄이는 대신 선박의 유지·보수작업을 진행할 계획임

<표 II-2> 주요 선사들의 해운불황 극복전략

선사별	주요 계획	비고
머스크 라인	• 대서양 항로 운임300 달러 인상	대서양 서항 항로
	• 남아시아-유럽 항로 서비스 개편	극초대형 지속 투입
세나토 라인	• 영업부진 영업소 폐쇄 및 해고	흑자 항로 집중 지원
CMA CGM	• 북 중국-유럽 항로 선박 1척 추가	선박 기항지 변경 및 추가
차이나 쉬핑	• 코스코와 연안운송 협력 강화	구체적인 방안 미 제시
CKYH	• 아시아-유럽항로 기항지 조정	선박 속도 2노트 감속
그랜드 얼라이언스	• 아시아-유럽항로 선박 1척 추가	선용유 1,000만 달러 절감
	• 태평양 항로 선박 3,000 TEU 계선	선박 유지 및 보수 작업

자료 : 한국해양수산개발원 조사자료

제3장 정기선 해운 전망

1. 2006년 컨테이너 시장 주요 지표

□ 세계 컨테이너 물동량

- 2006년 세계 컨테이너 물동량은 전년 대비 10%대의 증가율을 기록하였음
- 세계 항만의 컨테이너 처리물동량(Port Handling Volume)은 4억 4,190만 TEU를 기록하면서 전년 대비 10.3% 증가한 한편,
 - 컨테이너 수송 물동량(Traffic Volume)은 1억 2,770만 TEU를 넘어서면서 전년 대비 10.2% 증가할 것으로 예상됨

<표 III-1> 세계 컨테이너 처리량 및 수송량 추이

구 분	컨테이너 처리량		세계 컨테이너 수송량	
	물동량 (백만 TEU)	증가율(%)	물동량 (백만 TEU)	증가율(%)
2003	316.8	14.2	91.9	14.7
2004	363.7	15.4	105.4	14.7
2005	400.6	10.1	115.9	9.7
2006	441.9	10.3	127.7	10.2

자료 : 1) Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2006/07*, 2006. 9.

2) Clarkson, *Container Intelligence Monthly* 각호

□ 세계 컨테이너선 선박 규모

- 세계 컨테이너선 선박의 경우 규모에 있어서는 대략 125~130만 TEU의 증가를 기록하였고, 증가율은 15~16% 정도인 것으로 나타났음

<표 III-2> 세계 컨테이너선 선복규모

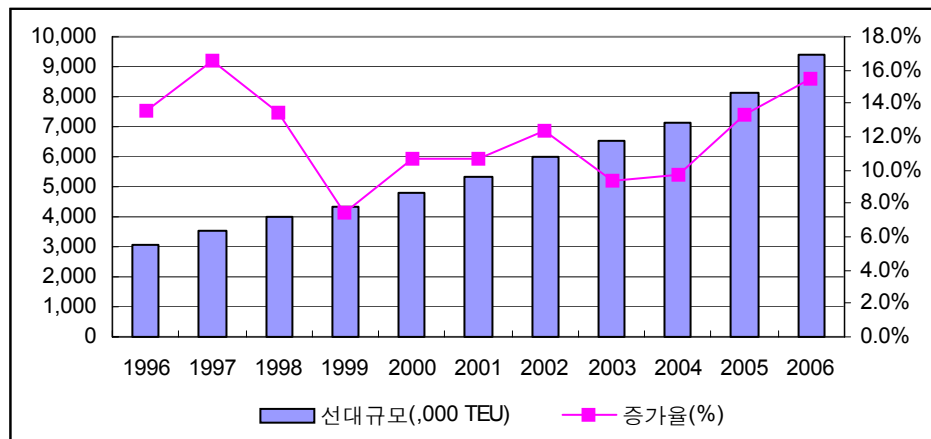
단위 : 천 TEU, %

구 분	2005		2006	
	선복규모	증가율	선복규모	증가율
Drewry	8,117	13.3	9,376	15.5
Clarkson	8,100	13.1	9,400	16.4

자료 : 1) Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2006/07*, 2006. 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 2006/07*, 2006. 9

□ 컨테이너선 종합용선지수

- 2006년 3월 8일 1,209.7포인트까지 하락한 후 15주째 상승세를 지속하던 컨테이너선 종합용선지수(Howe Robinson 종합용선지수, HR 지수)는 6월 말 이후 지속적인 하락세로 돌아섰음
 - 3분기 중 월별 평균 HR 지수는 6월 말 하락세로 돌아선 이후 7월에 1,343.6 포인트, 8월에 1,321.2포인트, 그리고 9월에 1,265.8포인트로 하락세를 지속했음

- 4분기에도 하락세는 지속되어 HR 지수는 10월에 1,182.1포인트, 11월에는 1,114.8포인트를 기록했음

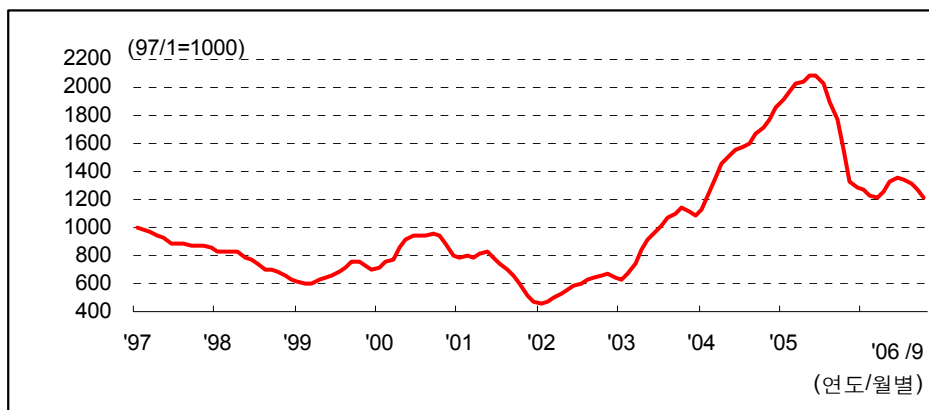
- 이처럼 종합용선지수가 하락한 이유는 2분기에 서비스 개편의 마무리로 용선 시장의 조정 분위기가 지속되었을 뿐만 아니라 3분기에는 비수기가 도래하면서 용선수요가 늘지 않았기 때문인 것으로 판단됨

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

구 분	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
1월	1,000.0	830.9	614.2	709.0	789.6	456.3	629.0	1,130.0	1,911.3	1268.6
2월	983.2	829.3	595.3	751.7	797.7	471.4	675.9	1,250.7	1,972.2	1229.7
3월	966.5	830.1	603.3	778.5	792.5	494.8	744.6	1,361.1	2,028.1	1217.6
4월	949.7	823.8	624.7	860.7	820.2	524.1	837.1	1,452.4	2,048.9	1263.7
5월	921.9	785.3	646.6	918.4	822.7	557.8	918.6	1,516.0	2,083.1	1327.6
6월	887.9	776.5	662.4	947.1	785.4	585.9	973.8	1,550.4	2,081.1	1353.4
7월	880.3	746.5	691.3	937.7	744.6	603.6	1,012.6	1,573.4	2,023.0	1343.6
8월	879.2	703.2	720.9	941.0	695.2	624.0	1,069.8	1,593.7	1,897.1	1321.2
9월	874.1	699.7	755.3	950.8	658.3	644.4	1,096.4	1,666.8	1,771.0	1265.8
10월	869.4	692.3	757.0	936.5	594.9	655.8	1,136.3	1,717.7	1,557.9	1182.1
11월	872.3	654.9	733.4	883.1	521.4	666.3	1,107.8	1,768.3	1,334.6	1114.8
12월	856.1	629.8	696.8	802.1	472.6	637.4	1,083.1	1,863.0	1,291.4	-
연평균	911.7	750.2	675.1	868.1	707.9	576.8	940.4	1,537.0	1833.3	1262.5

자료 : Howe Robinson Container Index

<그림 III-2> 컨테이너선 종합용선지수(HR 종합용선지수) 추이



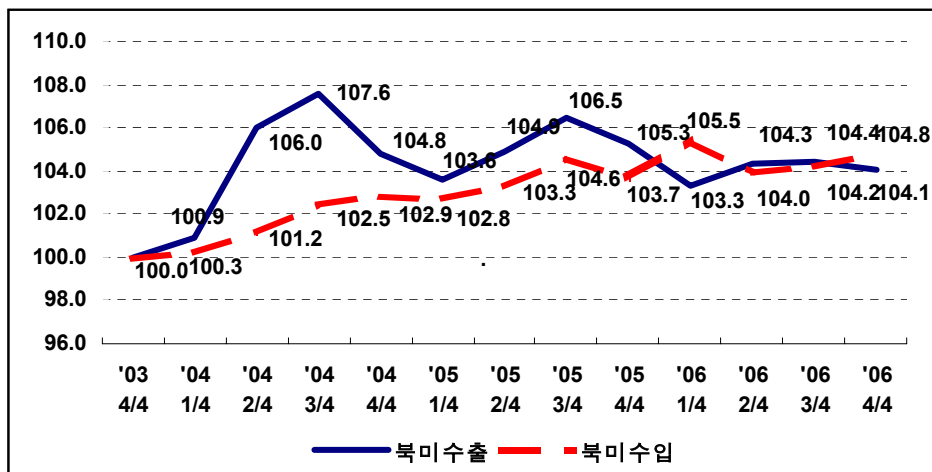
자료 : L.L.P/HRCI

□ 항로별 현황

① 태평양 항로

- 2006년 태평양 항로는 전년에 비해서는 평균 운임이 하락했으나 2003년 이전에 비해 높은 수준을 기록함으로써 여전히 호황으로 평가됨
 - 동향항로는 선복규모가 12% 증가한 반면, 물동량 증가율은 전년에 비해 다소 둔화(13→12%) 되었으나 소식율(동향항로)이 전년과 거의 비슷한 82% 수준을 유지하였음
 - 특히, 미국 경제의 전반적인 안정화 기조 및 중국을 비롯한 아시아 지역 경제의 양호한 성장세를 바탕으로 선복 증가분을 상당부분 상쇄하면서 연초 예상보다 상당히 견조한 운임수준을 기록했음
 - 서향항로는 선복규모 증가율은 다소 완화(15→13%)된 반면, 물동량 증가율은 전년과 동일한 9%를 기록하면서 소식율은 소폭 하락(41→40%)하였음
- 태평양 항로(동향)의 운임은 1분기에 전기에 비해 하락세를 보였으나, 2분기에 소폭 상승한 이후 2분기 수준을 꾸준히 유지하였음

<그림 III-3> 태평양 항로 운임 추이



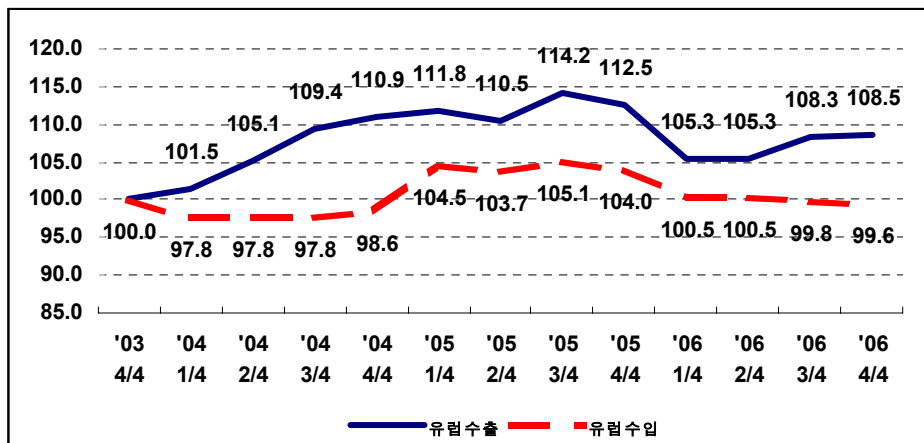
주 : 2003년 4/4분기 운임을 기준(100)으로 지수화함

자료 : KMI 전문가패널 조사결과

② 유럽 항로

- 유럽 항로는 동·서항 항로 모두 전년에 비해 평균 운임이 하락했으나 서항항로는 2003년 이전에 비해 높은 수준을 기록함으로써 여전히 호황으로 평가됨
 - 서항 항로는 물동량 증가율이 크게 증가(8→11%)하였으나 선복량 증가율이 전년 수준(14%)을 유지함으로써 소식율도 전년(89%)에 비해 그리 낮지 않은 수준(87.6%)으로 나타났음
 - 이는 중국을 비롯한 아시아, 그리고 동구권, 지중해 및 독일 등 유럽 국가들의 수송 수요가 꾸준한 증가세를 보이며, 지속적인 상승세가 이어졌기 때문인 것으로 풀이됨
 - 다만, 동항항로는 전년 대비 물동량 증가율 상승에도 불구하고, 선복량 증가가 상대적으로 커서 소폭의 운임하락이 지속되었음
- 유럽항로(서항)의 운임은 1분기에 전기 대비 하락한 이후 연말까지 상승 기조를 나타내었음

<그림 III-4> 유럽 항로 운임 추이



주 : 2003년 4/4분기 운임을 기준(100)으로 지수화함

자료 : KMI 전문가 패널 조사결과

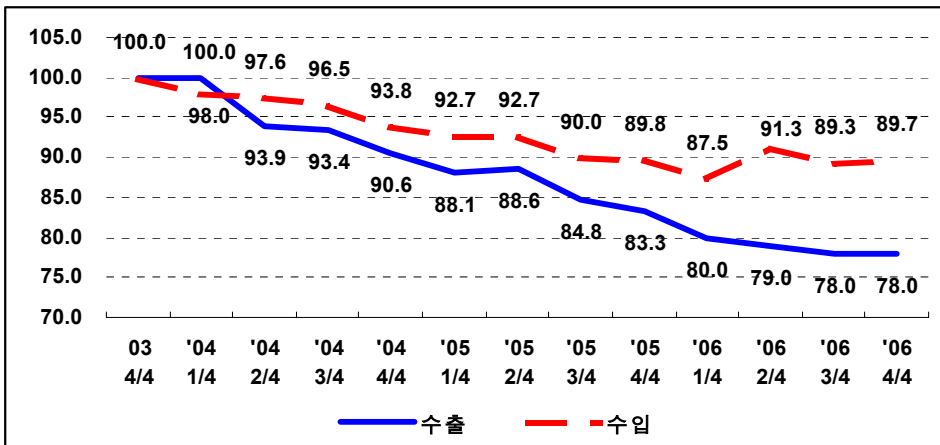
③ 한/중 항로

- 2006년 수출운임은 전체적으로 완만한 하락세가 지속되었으나, 수입의 경우

는 1분기를 저점으로 하여 소폭의 상승세로 전환되었음

- 계절적인 성수기로 인한 물량의 증가, 레진 화물의 일부 증가 및 선사협의체 차원의 운임안정화 노력 등이 운임 상승의 요인으로 작용하였음
- 하지만, 한중항로에서 선복량의 증가와 이에 따른 선사들간의 화물 유치를 위한 경쟁의 심화로 운임의 하락세는 지속될 것으로 전망됨

<그림 III-5> 한/중 항로 운임추이



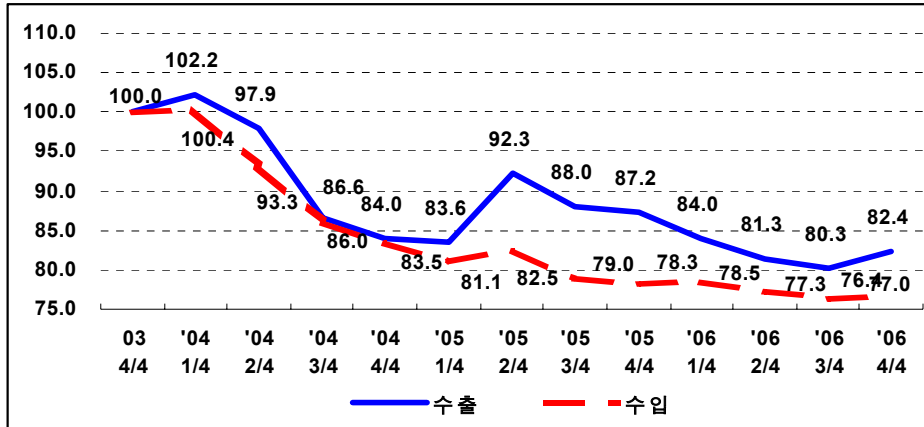
주 : 2003년 4/4분기 운임을 기준(100)으로 지수화함

자료 : KMI 전문가패널 조사결과

④ 한/일 항로

- 한/일 항로의 경우 2005년 2분기 이후 2006년 3분기까지 운임하락세가 지속되었으나 2006년 4분기에 운임이 소폭 상승하였음
 - 이러한 4분기 운임상승폭은 3분기 대비해 수출부분의 경우 2.1포인트, 수입의 경우는 0.6포인트를 기록할 것으로 예상되었음
 - 이러한 운임의 상승은 9월부터 실시된 한국근해수송협의회(이하:한근협)의 기본운임인상(GRI)에 힘입은 바 큰데, 한근협은 TEU당 50달러, FEU당 100달러로 운임을 인상하였음
 - 하지만, 원화강세에 따른 수출경쟁력 악화로 수출물량 개선효과가 크지 않아 지속적인 운임강세는 당분간 힘들 것으로 예상됨

<그림 III-6> 한/일 항로 운임추이

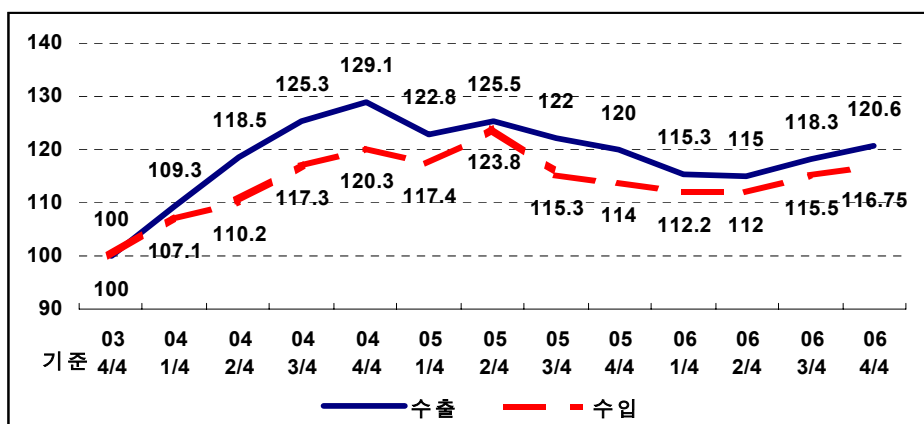


주 : 2003년 4/4분기 운임을 기준(100)으로 지수화함
 자료 : KMI 전문가패널 조사결과

⑤ 동남아 항로

- 동남아 항로에서는 2005년도의 전반적인 하락세에서 반등하여 2006년 전반에 걸쳐 소폭의 상승세로 돌아선 것이 특징임
- 하지만, 2006년 10월 선사들의 신규서비스 개설로 인한 선복의 증가와 추석 연휴의 영향으로 물량이 감소함에 따라 시황이 일시적으로 악화되기도 했음

<그림 III-7> 동남아 항로 운임추이



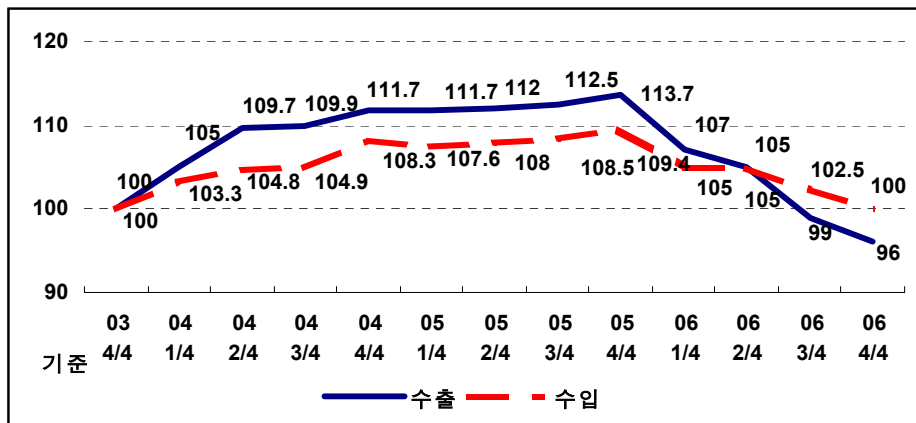
주 : 2003년 4/4분기 운임을 기준(100)으로 지수화함
 자료 : KMI 전문가패널 조사결과

- 또한 2006년 1월~9월간 동남아 향로의 물동량(부산항 기준)은 전년 동기 대비해서 약 7%이상 감소했으며, 이와 함께 선사들의 동 향로에 대한 서비스 개설이 이어져 소폭의 상승세가 다시 하락세로 반전될 가능성도 배제할 수 없음

⑥ 한/러 향로

- 한/러 향로에서는 2005년의 운임시황과 비교해 수출운임의 경우 다소 급격한 하락세를 경험하였고, 수입의 경우는 이와 비교해 다소 완만한 하락세를 유지하였음
 - 이러한 운임의 하락세는 올 초 단행되었던 TSR 운임인상의 여파에 따른 것인데, 물류비 상승에 따른 부담으로 화주들은 러시아 수출 물량을 해상항로로 전환하였음
 - 하지만, LG전자의 모스크바공장 개설 영향으로 향후 CKD(현지 조립 생산) 생산량의 증가에 따른 운송량 증가와 올 9월에 있었던 동남아해운의 선복 축소효과로 연말까지는 운임시황이 좀 더 나아질 것으로 예상됨

<그림 III-8> 한/러 향로 운임추이



주 : 2003년 4/4분기 운임을 기준(100)으로 지수화함

자료 : KMI 전문가패널 조사결과

2. 2007년 세계 컨테이너 시장 전망

1) 시장전체 상황

- 2006년 11월에 중국 선전에서 개최되었던 세계해운최고경영자회의(World Shipping Summit)의 2007년도 해운전망에 따르면 운임하락세는 지속될 것이지만, 폭락 가능성은 매우 적을 것으로 나타났음
- 이러한 운임하락세의 주요 원인으로서는 대형 선박의 서비스 항로의 투입 및 화물유치를 위한 선사간 운임경쟁을 꼽을 수 있음
 - 클락슨에 따르면, 5,000 TEU 이상의 선박 250척이 현재 2008년 인도예정으로 발주된 상태인데, 이는 현재 선복량의 50%에 달하는 것임
 - 또한 시장점유를 위한 선사간의 과도한 운임경쟁이 지속되면서 운임하락에 따른 선사들의 수익성 악화가 지속되고 있음
- 따라서 대형 선박의 증가에 따른 서비스 개편 및 구조조정 노력과 함께 선사간의 협력을 통한 운임경쟁의 자제 등이 내년도 운임시황을 개선시킬 수 있는 열쇠가 될 것으로 판단됨

2) 세계 컨테이너 물동량 전망

□ 2007년 세계 항만 컨테이너 처리물동량 9.8% 증가

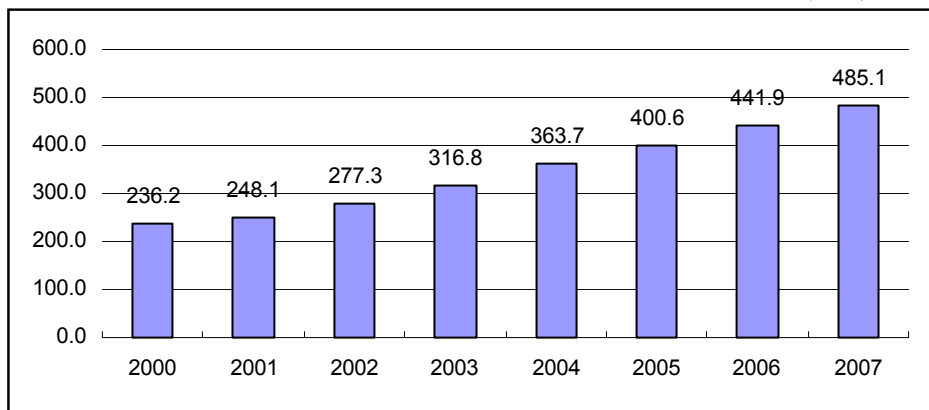
- 2007년 세계 항만의 컨테이너 처리물동량은 2006년 대비 9.8% 증가한 4억 8,510만 TEU에 이를 것으로 예상됨
 - 물동량 증가율은 2006년 대비 10.3%보다 0.5 포인트 하락할 것으로 전망됨
- 지역별로는 동북아 지역이 전년 대비 11.1% 증가한 1억 7,600만 TEU를 처리할 것으로 예상되는데, 이는 세계 총 물동량의 36.3%로 부동의 1위 자리를 고수할 것으로 예상되며,
 - 북미 지역은 전년 대비 8.1% 증가한 5,191만 TEU, 서유럽 지역은 7.9% 증가

한 8,908만 TEU를 기록할 것으로 보임

- 또한 동유럽(21.4%), 서남아시아(12.4%), 아프리카(12.0%), 중동(10.7%), 오세아니아(10.4%) 지역이 10% 이상의 높은 성장세를 기록할 것으로 예상됨

<그림 III-9> 세계 항만의 컨테이너 처리물동량 추이 및 전망

단위 : 백만 TEU



자료 : 1) Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2006/07*, 2006. 9

2) Clarkson, *Container Intelligence Monthly* 각호

<표 III-4> 지역별 컨테이너 처리물동량 추이 및 전망

구 분	2006		2007	
	물동량(천 TEU)	증가율(%)	물동량(천 TEU)	증가율(%)
북 미	48,005	8.5	51,914	8.1
서유럽	82,540	7.5	89,081	7.9
동북아	158,372	13.0	175,999	11.1
동남아	58,469	6.6	63,159	8.0
중 동	25,073	10.9	27,763	10.7
남 미	30,085	10.1	32,660	8.6
오세아니아	7,886	5.0	8,706	10.4
서남아시아	10,697	13.3	12,027	12.4
아프리카	15,490	16.6	17,346	12.0
동유럽	5,271	18.9	6,397	21.4
세 계	441,889	10.3	485,053	9.8

자료 : 1) Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2006/07*, 2006. 9.

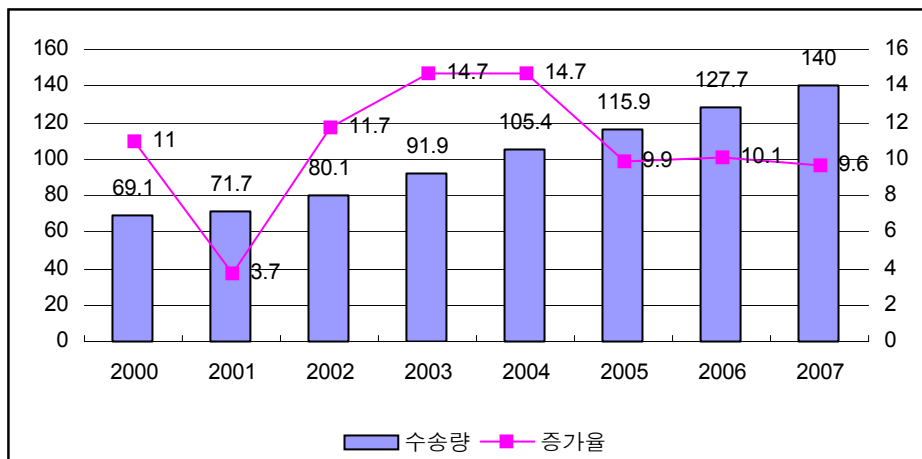
2) Clarkson, *Container Intelligence Monthly* 각호

□ 2007년 세계 컨테이너 수송물동량 9.6% 증가

- 2007년 세계 컨테이너 수송물동량은 전년 대비 9.6% 증가한 1억 4,000만 TEU에 이를 것으로 전망됨
 - 수송물동량 증가율 추이를 살펴보면 2004년 이후로 둔화세를 보이고 있으며, 최근 3년간 약 9~10%대의 증가율을 유지하고 있음
 - 2007년에는 전년보다 0.5 포인트 하락한 9.6%의 증가율을 보일 것으로 예상됨

<그림 III-10> 세계 컨테이너 수송물동량 추이 및 전망

단위 : 백만 TEU



자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2006/07*, 2006. 9.

3) 컨테이너선 선박규모 전망

□ 세계 컨테이너선 선박량 평균 13.9% 증가 전망

- 드류리에 따르면, 2007년 세계 컨테이너선 선박량은 전년 대비 13.5% 증가한 1,063만 4,000 TEU 수준에 이를 것으로 예상됨
 - 클락슨의 경우도 이와 유사한 전망을 내놓고 있는데, 선박규모는 약 1,080만 TEU이고 증가율로는 14.2%를 기록할 것으로 예상함

<표 III-5> 2007년 세계 컨테이너선 선복량 전망

단위 : 천 TEU, %

구 분	2006		2007	
	선복규모	증가율	선복규모	증가율
Drewry	9,376	15.5	10,634	13.5
Clarkson	9,400	16.4	10,800	14.2

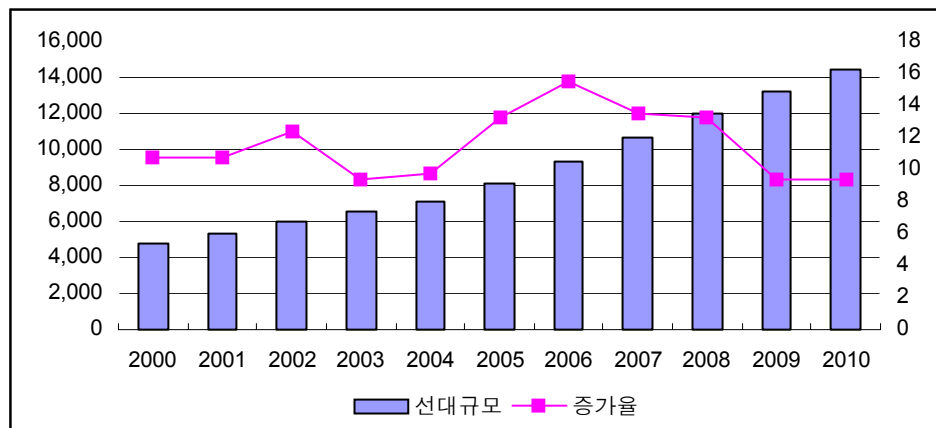
자료 : 1) Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2006/07*, 2006. 9.

2) Clarkson, *Container Intelligence Monthly* 각호

- 그러나 세계 컨테이너선 선복증가율을 보면 2006년을 기점으로 하락하여 2007~2008년에는 13%선을 유지하나 2009~2010년에는 증가율이 10% 아래로 떨어져 9%대의 증가율을 기록할 것으로 예상됨
 - 이처럼 전체 선복규모 증가율은 하락세를 나타내고 있지만, 여전히 선박 대형화 추세가 이어지고 있으므로 선복규모의 증가는 지속될 것으로 전망됨

<그림 III-11> 세계 컨테이너선 선복규모 장기 전망

단위 : 천 TEU, %



자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2005/06*, 2005. 9.

- 한편 2007년 인도되는 신조 컨테이너선의 선복량은 총 133만 6,000 TEU임
 - 이는 2007년 총 선복량(1,064만 3,000 TEU)의 12.6%에 해당되는 것임
 - 선형별로는 8,000 TEU급 이상과 4,000~4,999 TEU급 컨테이너선이 전체 선

형 비중의 약 50%를 차지하고 있으며, 이러한 수치는 현재의 선박 대형화의 흐름을 반영하고 있는 것으로 판단됨

<표 III-6> 선형별 신조 컨테이너선 공급규모 전망

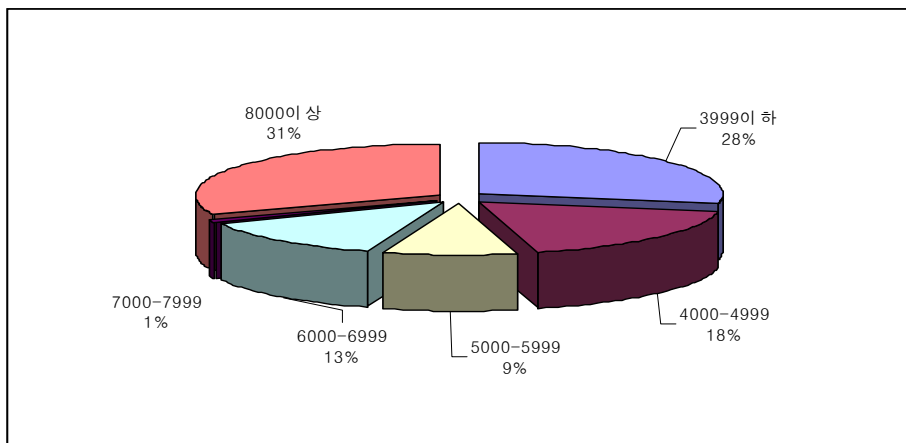
단위 : 천 TEU

선형	현재 (2006.7)	신 조 인 도					합계
		'06하반기	2007	2008	2009	2010	
500 이하	137	1	2	1	0	0	4
500-999	502	46	53	37	7	4	147
1,000-1,499	660	50	59	67	5	0	181
1,500-1,999	767	31	89	95	34	2	251
2,000-2,499	675	7	39	7	0	0	53
2,500-2,999	809	106	128	133	34	0	401
3,000-3,999	1,013	34	105	52	33	0	224
4,000-4,999	1,401	90	227	287	127	17	748
5,000-5,999	1,161	48	118	177	42	20	405
6,000-6,999	582	85	91	215	118	32	541
7,000-7,999	324	14	36	0	0	0	50
8,000 이상	679	202	389	419	270	29	1,309
합계	8,710	714	1,336	1,490	670	104	4,314

주 : 2006년 7월 기준임

자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2006/07*, 2006. 9.

<그림 III-12> 2007년 인도 예정 컨테이너선의 선형별 비중



주 : 2006년 7월 기준임

자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2006/07*, 2006. 9.

3. 주요 항로 동향 및 전망

1) 태평양 항로

□ 수송물동량, 9.2% 증가 예상

- 2007년 태평양 항로의 컨테이너 수송물동량은 총 2,181만 9,000 TEU로 전년 대비 9.2% 증가할 것으로 전망됨
 - 동향항로(E/B)는 1,581만 8,000 TEU로 전년 대비 9.7%, 서향항로(W/B)는 600만 1,000 TEU를 기록하여 전년 대비 7.8% 증가할 것으로 예상됨
- Global Insight는 2007년 태평양 항로의 컨테이너 수송물동량이 전년 대비 8.5% 증가한 2,152만 1,000 TEU를 기록할 것으로 예상하였음
 - 항로별 물동량은 동향항로(E/B)가 전년 대비 9.6% 증가한 1,667만 6,000 TEU, 서향항로(W/B)가 전년 대비 5.1% 증가한 484만 5,000 TEU임
- Drewry는 2007년 수송물동량이 전년 대비 9.5% 증가한 2,188만 2,000 TEU에 달할 것으로 예상하였음
 - 항로별 물동량은 동향항로(E/B)가 전년 대비 10% 증가한 1,585만 4,000 TEU, 서향항로(W/B)가 전년 대비 8.3% 증가한 602만 8,000 TEU임

<표 III-7> 태평양 항로 컨테이너 수송물동량 추이 및 전망

단위 : 천 TEU

구 분		2003	2004	2005	2006	2007
동향항로(E/B)	물동량	9,864	11,406	12,905	14,417	15,818
	증가율	9.9%	15.6%	13.1%	11.7%	9.7%
서향항로(W/B)	물동량	4,399	4,707	5,119	5,568	6,001
	증가율	11.3%	7.0%	8.8%	8.8%	7.8%
합 계	물동량	14,263	16,113	18,024	19,985	21,819
	증가율	10.3%	13.0%	11.9%	10.9%	9.2%

주 : 2007년은 KMI 전망치

자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2006/07*, 2006. 9.

<표 III-8> 주요 기관의 아시아/북미항로 컨테이너 수송물동량 증가율 전망

구분	Global Insight		Drewry		KMI
	'06	'07	'06	'07	'07
E/B	10.1%	9.6%	11.7%	10%	9.7%
W/B	5.6%	5.1%	8.8%	8.3%	7.8%

자료 : 1) Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2006/07*, 2006. 9.

2) *Containerisation International* 각호, *Global Insight* 전망 재인용

□ 연간 수송능력, 13.7% 증가 예상

- 2007년 태평양 항로의 연간 수송능력은 3,541만 3,000 TEU로 전년 대비 11.9% 증가할 전망이다
 - 항로별 수송능력은 동향항로(E/B)가 전년 대비 11.8% 증가한 1,967만 3,000 TEU, 서향항로(W/B)가 전년 대비 12% 증가한 1,573만 9,000 TEU에 이를 것으로 예상됨
 - 태평양 항로의 연간 수송능력 증가율은 전년에 비해 다소 감소할 것으로 전망됨

<표 III-9> 태평양 항로 연간 수송능력 추이 및 전망

단위 : 천 TEU

구분		2003	2004	2005	2006	2007
동향항로(E/B)	수송능력	11,981	13,705	15,705	17,597	19,673
	증가율	13.0%	14.4%	14.6%	12.0%	11.8%
서향항로(W/B)	수송능력	9,408	10,839	12,488	14,053	15,739
	증가율	13.7%	15.2%	15.2%	12.5%	12.0%
합계	수송능력	21,389	24,544	28,193	31,650	35,413
	증가율	13.3%	14.8%	14.9%	12.3%	11.9%

주 : 2007년 수송능력은 KMI 전망치임

자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2006/07*, 2006. 9.

□ 평균 소석률, 61.6% 예상

- 2007년 태평양 항로의 평균 소석률은 61.6%를 기록하면서 전년 대비 1.5% 포인트 하락할 것으로 예상됨
 - 동향항로(E/B)는 소석률이 80.4%로 전년 대비 1.5% 포인트, 서향항로(W/B)는 38.1%를 기록하여 전년 대비 1.5% 포인트 하락할 전망이다

<표 III-10>

태평양 항로 수급 추이 및 전망

단위 : 천 TEU

구 분		2003	2004	2005	2006	2007
동향항로 (E/B)	연간총물동량	9,864	11,406	12,905	14,417	15,818
	연간수송능력	11,981	13,705	15,705	17,597	19,673
	평균 소석률	82.3%	83.2%	82.2%	81.9%	80.4%
서향항로 (W/B)	연간총물동량	4,399	4,707	5,119	5,568	6,001
	연간수송능력	9,408	10,839	12,488	14,053	15,739
	평균 소석률	46.8%	43.4%	41.0%	39.6%	38.1%
합 계	연간총물동량	14,263	16,113	18,024	19,985	21,819
	연간수송능력	21,389	24,544	28,193	31,650	35,413
	평균 소석률	66.7%	65.6%	63.9%	63.1%	61.6%

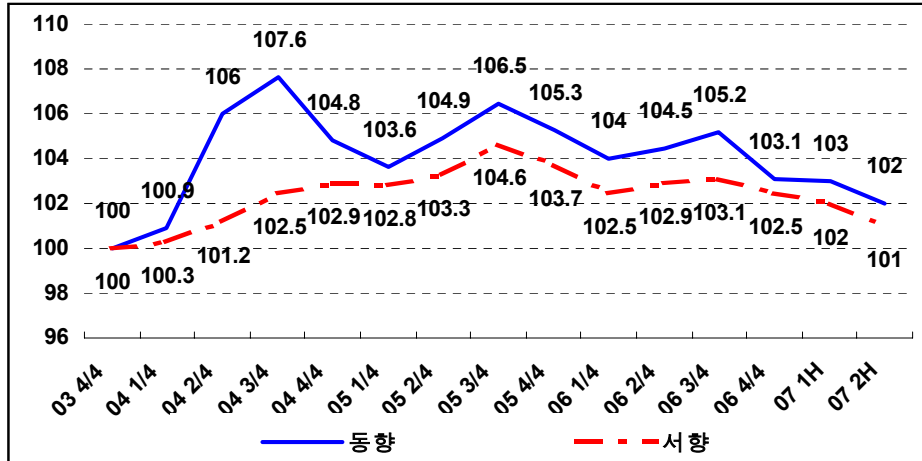
주 : 2007년도는 KMI 전망치임

자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2006/07*, 2006. 9.

□ 태평양 항로 운임, 소폭 하락에 그쳐

- 2007년 태평양 항로는 전년에 비해 물동량과 공급량 증가세가 모두 둔화될 것으로 보이거나 상대적으로 공급량 증가 추세가 클 것으로 보이며, 이에 따라 소폭의 운임 하락을 기록할 것으로 전망됨
 - 다만, 연초에 선사들의 Dry Dock 실시와 운임 회복 계획이 강력한 것으로 판단됨에 따라 운임 하락률은 동향항로(E/B), 서향항로(W/B) 모두 2% 수준에 그쳐 전년 수준에서 크게 벗어나지는 않을 것으로 예상됨
 - 2007년 운임추이는 성수기에 선대 투입의 증가가 이루어져 상승 폭이 적어지고, 하반기 들어서는 선박량 증가에 따라 하락 폭이 다소 커질 것으로 전망됨

<그림 III-13> 태평양 항로 운임추이 및 전망



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

- 수요측면에서 태평양 항로는 세계 경제의 둔화 가능성, 위안화 추가 평가절상 여부, 미국 경제의 성장 둔화에 따른 수입수요 감소 등으로 물동량 증가율이 둔화될 것으로 보임
 - 다만, 중국을 포함한 아시아의 대 북미 물동량이 꾸준히 증가하고 있다는 점, 그리고 새로운 변수로 떠오른 베트남의 WTO 가입에 따른 물동량 증가 여부, 미국 산 쇠고기 수입 재개에 따른 물동량 증가 여부 등이 주요 변동 요인으로 작용할 전망이다
- 공급측면에서는 신조 초대형선 증가에 따른 선복량 증가는 고정변수로서 작용할 것으로 보이며, 주요 선사들의 운임 인상 계획 및 Dry Dock의 효과가 어느 정도 지속될지가 의문임
 - 다만, 미주의 내륙 철송 계약 요율이 인상되면서 선사들이 이를 운임에 반영하고, TSA의 운임인상 계획이 강력함에 따라 이의 성사 여부가 공급측면에서 운임에 영향을 미치는 변수로 작용할 것으로 예상됨

<표 III-11> 2007년 태평양 항로 시황변동 요인

구 분		주 요 변 수
상승 요인	수 요	<ul style="list-style-type: none"> • 중국을 포함한 아시아의 대 북미 물동량의 지속적인 증가 • 베트남의 WTO 가입에 따른 물동량 증가 여부 • 미국산 쇠고기 수입 재개에 따른 물동량 증가 여부
	공 급	<ul style="list-style-type: none"> • 북미 항만의 적체현상 재발 가능성 • 미주 내륙 철송 계약 효율 인상 • TSA의 운임인상 계획(연초 운임인상 15%) • 선사들의 운임 하락 방어를 위한 Dry Dock 계획
하락 요인	수 요	<ul style="list-style-type: none"> • 세계 경제의 둔화 가능성 • 유가 및 원자재 가격의 불안 여부 • 위안화 추가 평가절상 여부 • 미국 경제의 성장 둔화에 따른 수입수요 감소
	공 급	<ul style="list-style-type: none"> • 선박량 증가(신조 초대형선의 시장투입 증가) • 선사의 운영비용 감소(유가 하락, 서비스 개편 등) • 주요 선사들의 운임 인상 계획 및 Dry Dock의 효과 여부
종합 결론		<ul style="list-style-type: none"> • 물동량 증가율 < 선박공급 증가율 • 선사들의 Dry Dock 실시 효과 여부, 선대 투입 가속화 예상 • 운임 전년 수준 및 소폭 하락

2) 유럽 항로

□ 수송물동량, 9.4% 증가 예상

- 2007년 유럽 항로의 컨테이너 수송물동량은 전년 대비 9.4% 증가한 1,281만 4,000 TEU를 기록할 것으로 전망됨
 - 동향항로(E/B)는 전년 대비 7.3% 증가한 446만 2,000 TEU, 그리고 서향항로(W/B)는 전년 대비 10.5% 증가한 835만 1,000 TEU를 기록할 전망이다
 - 2007년 물동량 증가율은 전년에 비해 소폭 감소할 것으로 보이나 2005년 보다 높은 수준을 보일 것으로 예상됨
- Global Insight는 2007년 유럽 항로의 컨테이너 수송물동량이 전년 대비 8.5% 증가한 1,999만 3,000 TEU를 기록할 것으로 예상하였음

- 항로별 물동량은 동향항로(E/B)가 전년 대비 6.2% 증가한 697만 4,000 TEU, 서향항로(W/B)가 전년 대비 9.7% 증가한 1,301만 9,000 TEU임
- Drewry는 2007년 수송물동량이 전년 대비 10.2% 증가한 1,290만 9,000 TEU에 달할 것으로 예상하였음
- 항로별 물동량은 동향항로(E/B)가 전년 대비 8.6% 증가한 451만 4,000 TEU, 서향항로(W/B)가 전년 대비 11% 증가한 839만 5,000 TEU임

<표 III-12> 유럽항로 컨테이너 수송물동량 추이 및 전망

단위 : 천 TEU

구 분		2003	2004	2005	2006	2007
동향항로(E/B)	물동량	3,255	3,701	3,860	4,158	4,462
	증가율	9.0%	13.7%	4.3%	7.7%	7.3%
서향항로(W/B)	물동량	5,206	6,064	6,690	7,560	8,351
	증가율	17.5%	16.5%	10.3%	13.0%	10.5%
합 계	물동량	8,461	9,765	10,550	11,718	12,814
	증가율	14.0%	15.4%	8.0%	11.1%	9.4%

자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2006/07*, 2006. 9.

<표 III-13> 주요 기관의 유럽항로 컨테이너 수송물동량 증가율 전망

구분	Global Insight		Drewry		KMI
	'06	'07	'06	'07	'07
E/B	6.7%	6.2%	7.7%	8.6%	7.3%
W/B	12.2%	9.7%	13.0%	11.0%	10.5%

자료 : 1) Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2006/07*, 2006. 9.

2) *Containerisation International* 각호, *Global Insight* 전망 재인용

□ 연간 수송능력, 13.8% 증가 예상

- 2007년 유럽 항로의 연간 수송능력은 전년 대비 13.8% 증가한 1,773만 2,000 TEU를 기록할 것으로 전망됨

- 항로별로는 동향항로(E/B)가 전년 대비 12.5% 증가한 781만 1,000 TEU, 서향항로(W/B)가 전년 대비 14.9% 증가한 992만 2,000 TEU에 이를 것으로 예상됨

<표 III-14> 유럽 항로 연간 수송능력 추이 및 전망

단위 : 천 TEU

구 분		2003	2004	2005	2006	2007
동향항로(E/B)	수송능력	4,534	5,345	6,142	6,943	7,811
	증가율	8.0%	17.9%	14.9%	13.0%	12.5%
서향항로(W/B)	수송능력	5,581	6,538	7,505	8,635	9,922
	증가율	7.8%	17.1%	14.8%	15.1%	14.9%
합 계	수송능력	10,115	11,883	13,647	15,578	17,732
	증가율	7.9%	17.5%	14.8%	14.1%	13.8%

주 : 2007년도는 KMI 전망치임

자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2006/07*, 2006. 9.

□ 평균 소석률, 72.3% 예상

- 2007년 유럽항로의 평균 소석률은 72.3%로 전년 대비 3% 포인트 떨어질 것으로 예상됨
 - 동향항로(E/B)는 소석률이 57.1%로 전년 대비 2.8% 포인트, 서향항로(W/B)는 84.2%를 기록하여 전년 대비 3.4% 포인트 하락할 전망이다

<표 III-15> 아시아/유럽항로 수급 추이 및 전망

단위 : 천 TEU

구 분		2003	2004	2005	2006	2007
동향항로 (E/B)	연간총물동량	3,255	3,701	3,860	4,158	4,462
	연간수송능력	4,534	5,345	6,142	6,943	7,811
	평균 소석률	71.8%	69.2%	62.8%	59.9%	57.1%
서향항로 (W/B)	연간총물동량	5,206	6,064	6,690	7,560	8,351
	연간수송능력	5,581	6,538	7,505	8,635	9,922
	평균 소석률	93.3%	92.8%	89.1%	87.6%	84.2%
합 계	연간총물동량	8,461	9,765	10,550	11,718	12,814
	연간수송능력	10,115	11,883	13,647	15,578	17,732
	평균 소석률	83.6%	82.2%	77.3%	75.2%	72.3%

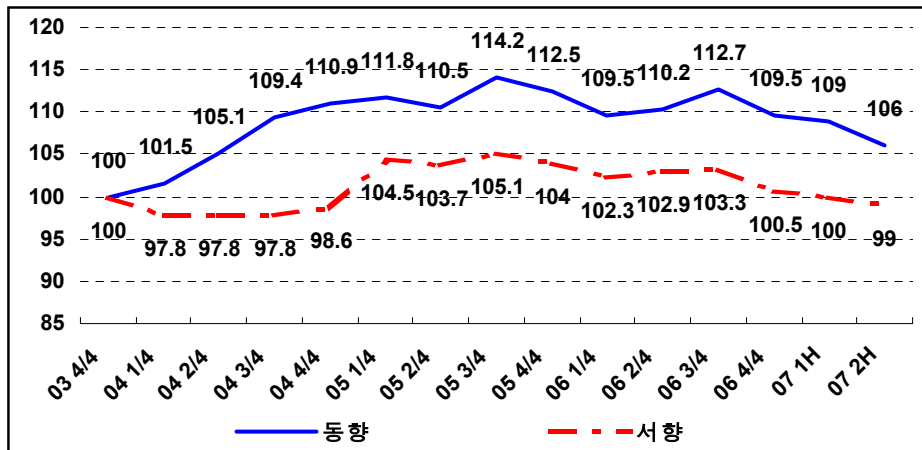
주 : 2007년도는 KMI 전망치임

자료 : Drewry Shipping Consultants Ltd, *Annual Container Market Review and Forecast 2005/06*, 2005. 9.

□ 운임, 전년 대비 소폭 하락

- 2007년 유럽 항로도 전년에 비해 물동량과 공급량 증가세가 모두 둔화될 것으로 보이나 초대형선이 집중적으로 배치되는 등 상대적으로 공급량 증가 추세가 클 것으로 보이며, 이에 따라 소폭의 운임 하락을 기록할 것으로 전망됨
 - 다만, 연초에 선사들의 Dry Dock 실시와 FEFC의 운임인상 계획, 그리고 선사들의 노선 운영합리화 계획이 강력한 것으로 판단됨에 따라 운임 하락률은 동향항로(E/B), 서향항로(W/B) 모두 3% 수준에 그쳐 전년 수준에서 크게 벗어나지는 않을 것으로 예상됨
 - 2007년 운임추이는 태평양 항로와 마찬가지로 성수기에 선대 투입의 증가가 이루어져 상승 폭이 적어지고, 하반기 들어서는 선박량 증가에 따라 하락 폭이 다소 커질 것으로 전망됨

<그림 III-14> 2007년 유럽 항로 운임추이 및 전망



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

- 수요측면에서 유럽 항로는 세계 경제의 둔화 가능성, 위안화 추가 평가절상 여부, 중국의 수출화물 품목별 Tax Refund 축소, 그리고 위안화 추가 평가절상 여부에 따라 물동량 증가율이 다소 둔화될 것으로 보임

- 다만, 중국의 대 유럽 물동량의 꾸준한 증가가 지속되고 있을 뿐만 아니라 인도, 베트남의 성장에 따른 유럽 물동량이 증가하는 한편, 동구, 동지중해 및 흑해 지역 물동량이 점진적으로 증가할 것이란 전망 등이 주요 변동 요인으로 작용할 전망이다
- 공급측면에서는 태평양 항로에서와 마찬가지로 신조 초대형선 증가에 따른 선박량 증가는 고정변수로서 작용할 것으로 보이며, 주요 선사들의 운임 인상 계획 및 Dry Dock의 효과가 어느 정도 지속될지가 의문임
 - 다만, 이상과 같은 요인들이 성공적으로 이루어지는 경우 운임 상승을 기대할 수 있을 것으로 예상됨

<표 III-16> 2007년 유럽 항로 시황변동 요인

구 분		주 요 변 수
상승 요인	수 요	<ul style="list-style-type: none"> • 중국의 대 유럽 물동량의 꾸준한 증가 지속 • 인도, 베트남의 성장에 따른 유럽 물동량 증가 • 유로화 안정에 따른 수출 물동량 증가 • 동구 및 유럽 국가의 소비수요 확대 • 동지중해 및 흑해 지역 물동량 증가 전망
	공 급	<ul style="list-style-type: none"> • 선사들의 연초 실시 예정인 Dry Dock 실시 • FEFC의 운임인상 계획(연 4회 및 성수기 할증료 부과) • 선사들의 노선 운영합리화 계획(운영비용 감소)
하락 요인	수 요	<ul style="list-style-type: none"> • 세계 경제 성장의 둔화 가능성 • 중국의 수출화물 품목별 Tax Refund 축소 • 위안화 추가 평가절상 여부
	공 급	<ul style="list-style-type: none"> • 선박량 증가(신조 초대형선의 시장투입 증가) • 하반기 선박 공급 증가 가시화 • 주요 선사들의 운임 인상 계획 및 Dry Dock의 효과 여부
종합 결론		<ul style="list-style-type: none"> • 물동량 증가율 < 선박공급 증가율 • 선사들의 운임회복 성사 여부, 신조 대형선 투입 증가 • 운임 전년 수준 및 소폭 하락

3) 근해항로

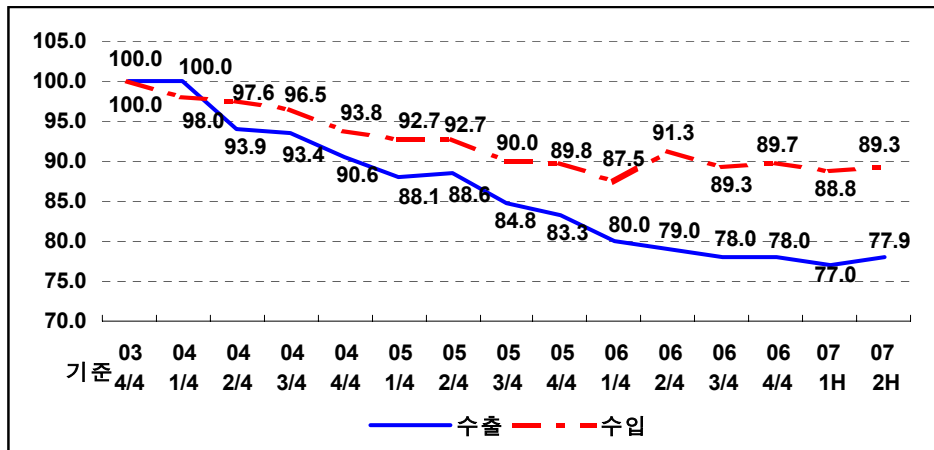
① 한/중 항로

- 2007년도 한/중항로 운임은 소폭의 하락세를 유지할 것으로 전망됨
 - 국내 선사를 대상으로 한 패널설문 조사 결과, 2007년도 운임시황은 전년과 비교해서 수출입 운임 모두 약 1~2% 하락할 것으로 예상됨
- 우선 수요측면에서는 물동량 변화가 거의 없이 2006년과 비슷한 상황으로 전개될 것으로 보임
 - 중국의 가공무역 금지 품목 지정으로 인해 우리나라의 대 중국 수출이 영향을 받을 것이라는 우려가 나오는 가운데, 수출입은행의 조사에 따르면 이러한 중국의 조치로 인한 영향은 미비할 것으로 전망됨
 - 또한 석유화학제품이나 자동차 및 전자제품의 수출량이 운임 결정에 주요 변수가 될 것으로 보이지만, 2006년 4분기와 비교해서 물량의 증감이 크지 않을 것으로 예상됨
 - 한편 자동차 물량과 수입 소비재 물량의 증가로 인해 운임이 소폭 상승할 것이라는 전망도 있음
- 공급측면에서는 선박량이 증가할 것이라는 예상이 지배적임
 - 우선 대형 원양 선사들이 동 항로에 대한 서비스를 강화하고 있고, 2006년 4분기 인천~닝보, 평택~다평간 신항로의 개설 등에서 보듯이 선박량은 앞으로도 꾸준히 증가할 것으로 보임
 - 한편 이러한 선박의 증가는 운임이 낮은 메인 포트(main port), 즉 상해, 닝보, 대련, 청도 및 천진항으로의 선박 증가보다는 수익성이 상대적으로 높은 그 외의 항만으로 선박증가가 이뤄질 것이라는 의견도 있음
- 하지만, 황해정기선선사협의회(이하:황정협)가 11월 15일부터 선사들의 덤핑 운임사례를 방지하기 위해 벌금 및 제재방안을 도입함으로써 불공정행위로 인한 시황 악화가 개선될 여지도 있음
 - 또한 11월말에 개최된 한중해운회담의 결과가 실제 시장에 미치게 될 파급 효과에 대해 주의 깊은 관심을 기울일 필요가 있음

<표 III-17> 2007년 한/중 항로 시황 분석

구 분	주 요 변 수
상승 요인	<ul style="list-style-type: none"> • 자동차 물량의 소폭 증가 예상 • 소비재 수입의 증가 • 운항 선사들의 채산성 악화에 따른 운임 인상 활동 강화
하락 요인	<ul style="list-style-type: none"> • 선복량의 꾸준한 증가 • 석유제품과 전자제품의 수출량 감소 가능성 • 중국 정부의 가공무역 금지조치 • 원양 선사의 동 항로 서비스 증가
종합 결론	<ul style="list-style-type: none"> • 수출입운임 소폭의 하락세 예상

<그림 III-15> 한/중 항로 운임추이 및 전망



주 : 2003년 4/4분기 운임을 기준(100)으로 지수화합

자료 : KMI 전문가패널 조사결과

② 한/일 항로

- 2007년 한/일 항로의 운임수준은 강보합세를 유지할 전망이다
 - 패널 조사 결과, 국내 선사들은 수출입 운임 모두 전년 대비해서 평균 1%내에서 소폭의 상승세를 나타낼 것으로 전망함
- 동 항로의 경우 2006년과 비교해 물동량의 변화는 크지 않을 것으로 전망되고 있는데, 수출량의 경우는 엔저 효과 지속으로 인해 물동량의 증가가 미비할 것

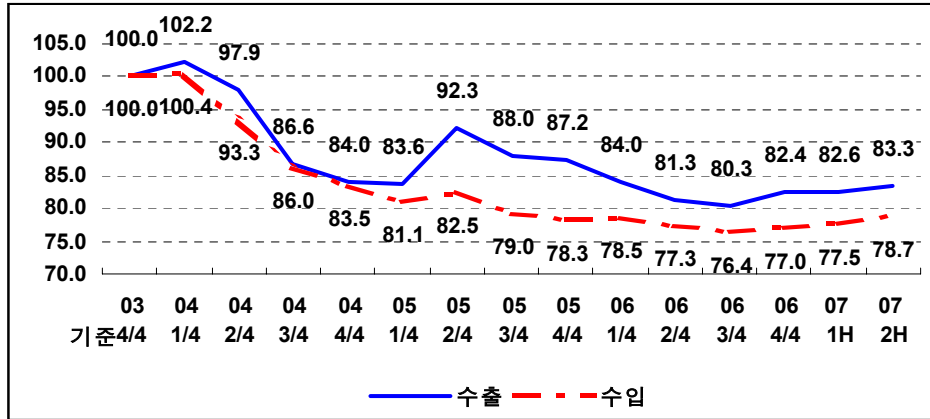
으로 보이지만, 수입의 경우는 물량이 증가하면서 소폭의 개선효과를 나타낼 것으로 보임

- 특히 일본의 경제성장률이 2007년에는 전년과 비교해 0.3% 하락한 2.1%로 예상되고 있으므로 일본 경기회복이 지연되면서 일본으로 향하는 수출물동량에도 부정적 영향을 미칠 것으로 판단됨
 - 하지만, 한/중간의 교역 위축에 따라 상대적으로 한/일간 교역 확대를 예상하는 패널의 전망도 있음
- 또한 이 항로에 대한 선복량의 증가는 없을 것이라는 예측이 우세한 가운데 선복을 축소하려는 선사들의 움직임도 감지되고 있음
- 이는 적자를 나타내고 있는 항로에 대한 서비스를 중단함으로써 원가절감 및 수지개선을 시도하려는 선사들의 전략이 반영된 것임
 - 현재 한신 항로의 경우 과잉선복으로 인한 운임 경쟁이 치열하므로, 이 항로에 대한 선복 축소 논의가 대두될 가능성도 있음
 - 이러한 전망 속에서 중·일과 3국을 오가는 서비스 선사들의 한국기항 가능성을 제기하며 선복의 증편을 예상하는 견해도 있음
- 한편 채산성 악화를 해소하기 위한 선사들의 운임 인상 활동이 한근협 차원에서 이뤄지고 있으나 운임 인상 효과는 그리 크지 않을 것으로 보임
- 그리고, 한신 항로와 같이 선사간의 운임 경쟁이 지속되고, 중국 선사들의 동 항로에 대한 진입이 계속된다면 운임 하락도 배제할 수 없음

<표 III-18> 2007년 한/일 항로 시황 분석

구 분	주 요 변 수
상승 요인	<ul style="list-style-type: none"> ● 수입물량의 증가 ● 선사들의 선복 축소 움직임 ● 한근협을 중심으로 한 선사들의 운임인상 노력
하락 요인	<ul style="list-style-type: none"> ● 엔저효과 및 일본 경제성장률 둔화로 인한 수출의 저조 ● 중·일 3국간 서비스 선사들의 한국기항 가능성 ● 선사간의 운임 경쟁의 지속 ● 중국 선사들의 신규서비스 개설로 인한 선복의 증가
종합 결론	<ul style="list-style-type: none"> ● 수출입 모두 점진적인 운임상승세 예상

<그림 III-16> 한/일 항로 운임추이 및 전망



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

③ 동남아 항로

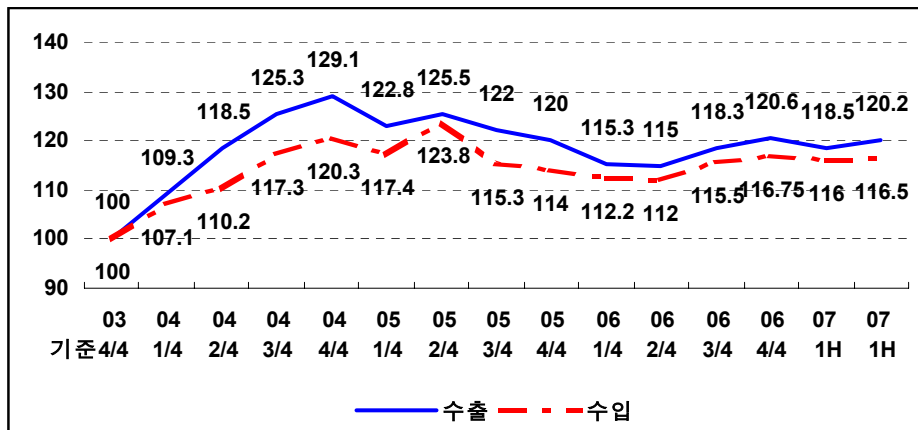
- 2007년 동남아 항로는 2006년 4분기와 비교해 수출운임은 소폭 하락, 수입운임은 약보합세를 나타낼 전망이다
 - 내년 동남아시아 지역 경제성장률은 5.6%로 2006년과 비교해 0.6% 상승할 것으로 전망되고 있어 역내 수송 수요 증가가 예상되고 있고, 한-ASEAN FTA체결 등의 영향으로 수출입물량이 증가할 것으로 예상됨
 - 2007년 1분기에는 전통적인 비수기의 영향으로 수출입물량이 감소하고 이에 따른 선사들의 화물유치 경쟁이 과열될 경우 운임이 일시적으로 하락할 수 있으나, 2분기 이후부터는 물량증가에 따라 운임이 회복될 전망이다
- 선복 공급량의 경우, 올 해 11월에 있었던 국적선사들의 잇따른 신규 서비스 개시가 눈에 띄지만, 향후에는 국적 선사간 선대 조정을 통해 적정수준의 선복을 유지할 것으로 전망됨
 - 하지만, 선박 대형화와 함께 원양선사들이 동 항로에서 신규 서비스를 개설할 경우, 선복량의 증가로 인한 운임 경쟁이 가속화될 가능성이 있음
 - 그렇다 하더라도 선복 투입 시 운임하락에 따른 수익성이 보장되지 않기 때문에 이를 감수하고 선복을 투입할 사례가 많지는 않을 것으로 보임

- 한편, 경제성장에 따른 물량의 증대로 특정항로(인도네시아, 말레이시아, 베트남 등)에서는 운임회복이 가능할 것으로 보이지만, 대형선사와 경쟁하는 홍콩, 싱가포르의 경우는 전년과 비교해 운임이 소폭 하락할 가능성도 배제할 수 없음

<표 III-19> 2007년 동남아 항로 시황 분석

구 분	주 요 변 수
상승 요인	<ul style="list-style-type: none"> ● 對아세안 국가의 FTA 체결(한-ASEAN FTA 체결 등) ● 아세안 국가들의 경제성장(2007년 경제성장률 5.6% 전망)
하락 요인	<ul style="list-style-type: none"> ● 1, 2월 전통적인 비수기의 영향 ● 선박 대형화 추세 ● 원양 선사들의 신규 서비스 개설로 인한 선박량 증가
종합 결론	<ul style="list-style-type: none"> ● 수출운임은 소폭 하락, 수입운임은 약보합세

<그림 III-17> 동남아 항로 운임추이 및 전망



주 : 2003년 4/4분기 운임을 기준(100)으로 지수화함

자료 : KMI 전문가패널 조사결과

④ 한/러 항로

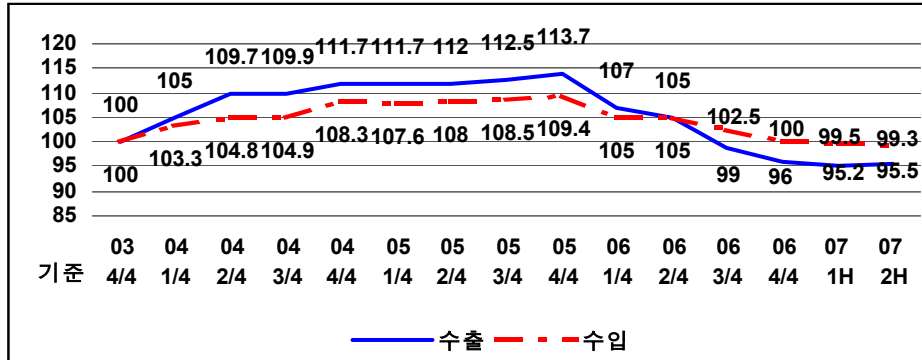
- 한/러 항로의 경우 전반적으로는 2006년 4분기의 운임 수준이 지속되거나 약 보합세를 보임으로써 2005년 4분기 이후로 계속된 시황악화가 이어질 전망이다

- 패널 조사에 따르면 국내 주요 선사들은 수출입 운임 모두 2006년 4분기와 비교해서 모두 1%내에서 소폭의 하락세를 유지할 것으로 전망하고 있음
- 이 항로에서 물동량은 2006년과 비교해서 큰 변동이 없을 것으로 예상되고 있는데,
 - 우선, 일반화물의 경우 한국발 물량이 상당수 중국발 물량으로 전환되어 물량이 감소할 가능성도 있으나, 자동차 및 전자제품의 CKD 물량이 증가세를 유지할 것으로 보임
 - 또한 러시아의 경우 유가하락에도 불구하고 가시적인 구조개혁의 효과에 힘입어 올해와 비슷한 수준인 6.5%의 경제성장률을 기록할 것으로 전망되고 있어 수입수요의 증가가 예상됨
- 하지만, 기존 선사들의 선복 확대가 예상되는 가운데, 아시아 역내 항로에서 한/러 항로가 상대적으로 높은 운임을 유지하고 있으므로 신규 선사들의 시장 진입도 예상됨
 - 이는 동 항로에서의 운임하락 요인으로 작용할 수 있지만, 반면 현재의 상황이 물량증가에 비해 선복이 이를 받쳐주지 못하고 있는 상황이므로 선복의 증대가 곧 운임의 추가하락으로 이어지지는 않을 것이라는 견해도 설득력이 있음

<표 III-20> 2006년 한/러 항로 시황 분석

구 분	주 요 변 수
상승 요인	<ul style="list-style-type: none"> • 자동차 및 전자제품의 CKD물량이 증가세를 유지 • 러시아 경제회복에 따른 수입수요 증가 (유가하락에도 6.5%경제성장률 유지할 전망) • 동시베리아-태평양 송유관 건설계획에 따른 수송수요 증가
하락 요인	<ul style="list-style-type: none"> • 일반화물의 경우 중국발 물량의 강세 • 기존 선사들의 선복 확대 • 신규 선사들의 신규 서비스 개설
종합결론	<ul style="list-style-type: none"> • 전년 4분기 운임과 비교해 약보합세 지속 예상 (2005년 4분기 이후로 계속된 시황 악화가 이어질 것으로 보임)

<그림 III-18> 한/러 항로 운임추이 및 전망



주 : 2003년 4/4분기 운임을 기준(100)으로 지수화함

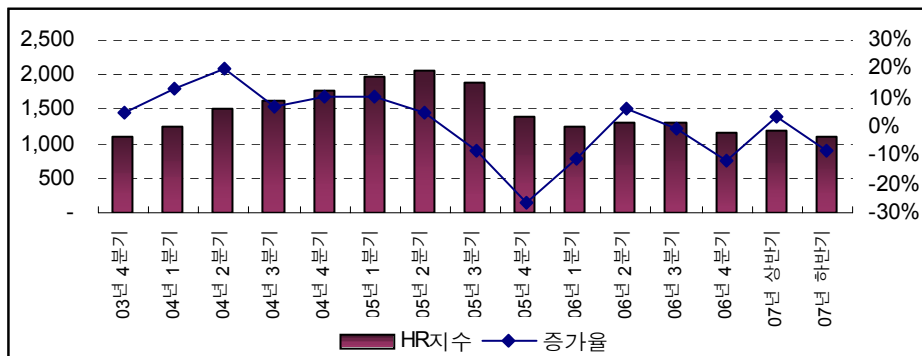
자료 : KMI 전문가패널 조사결과

4. 컨테이너선 종합용선지수 전망

- 2007년 HR(Howe Robinson) 컨테이너선 종합용선지수는 성수기가 도래하는 2분기 이후 상승세가 기대되나 신조선 인도 증가에 따라 그리 큰 폭의 상승은 없을 것으로 전망됨

- 특히, 초대형선 인도 등에 따른 공급 충격으로 용선시장이 그리 밝지 않아 보임
- 다만, 성수기를 중심으로 수요가 지속되고, 선사들의 대선 활동이 늘어나는 경우 용선수요가 다소 반등할 여지가 있을 것으로 전망됨

<그림 III-19> HR 컨테이너선 용선지수 추이 및 전망



주 : 전망치는 전문가 패널 설문조사 결과임

자료 : Howe Robinson Container Index

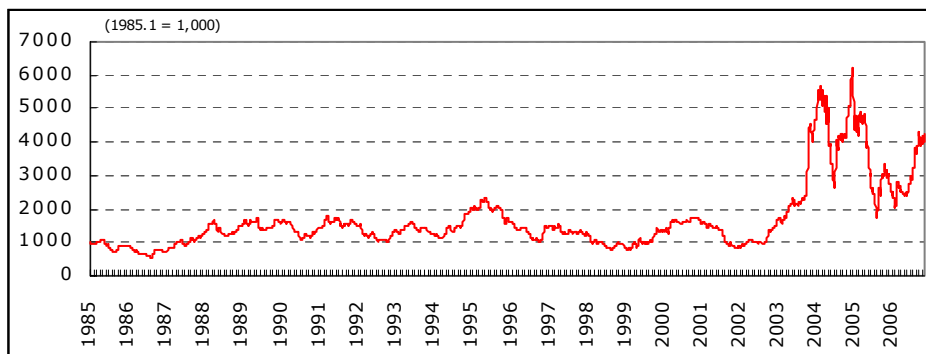
제4장 건화물선 해운 전망

1. 건화물선 운임 동향

□ 2006년 건화물선 해운경기, 기대 이상의 호황

- 2006년 건화물선 해운경기는 2005년 이후 하락기에 접어들 것이란 전망과 달리 기대 이상의 호황을 누렸음
 - 2004년 건화물선 해운경기가 1995년에 이어 7년 만에 최대의 호황을 달성한 이후 금년부터는 하락세로 접어들면서 하락기로 접어들지 않았냐는 전망이 우세했었음
- 그러나 건화물선 주요 선형별 운임에 기초한 BDI 종합운임지수는 금년 2분기 중순까지 하락세를 거듭하다가 반등하여 최근까지 급등세를 이어가고 있음
 - 금년 9월 BDI 종합운임지수는 지난해 5월 이후 처음으로 4,000 포인트를 회복하였으며, 11월 10일 기준 연간 3,039 포인트로 전년 대비 9.5% 하락하는데 그쳤음
 - BDI지수 기준으로 볼 때 금년 건화물선 해운시황은 호황기가 본격화되던 2003년보다 16% 높은 수준임

<그림 IV-1> 건화물선 운임지수 추이

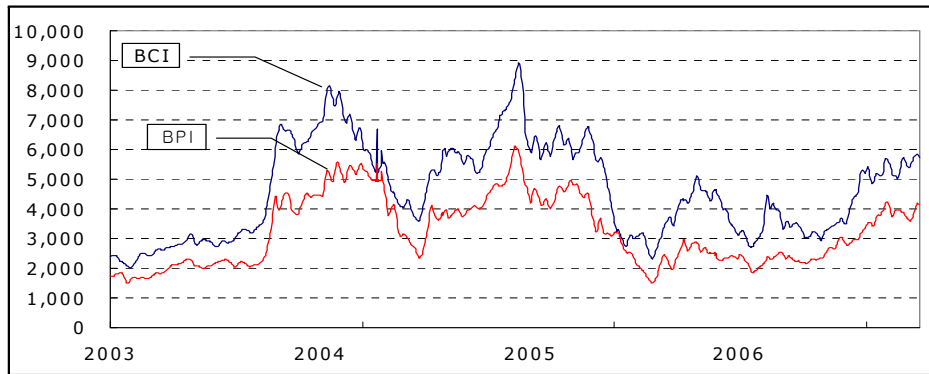


자료 : Baltic Exchange

□ 케이프 등 주요 선형 하반기 이후 상승세 두드러져

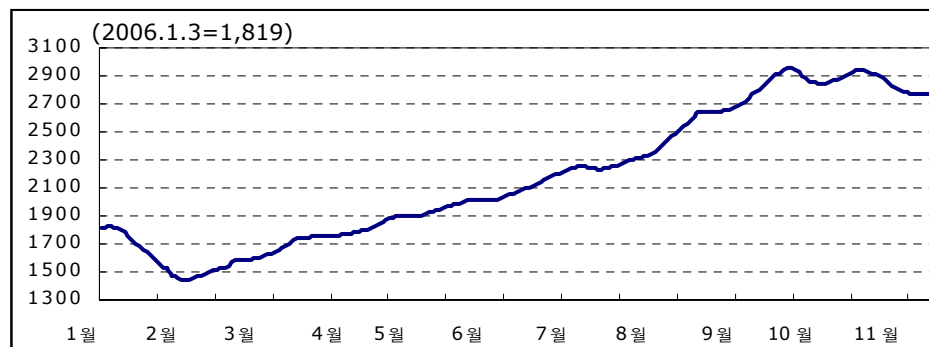
- 금년 건화물선 해운시황의 특징은 케이프 선형뿐만 아니라 파나막스 및 핸디 선형의 상승세가 하반기 이후 두드러졌다는 것임
 - 이 같은 상승세에 힘입어 금년 BCI(Baltic Capesize Index)운임지수의 경우 전년 대비 10.6% 하락한 반면, BPI운임지수(Baltic Panamax Index)는 8% 하락하는데 그쳤음
 - 또한 금년부터 새로이 도입된 발틱거래소의 BSI 운임지수(Baltic Supra-Max Index)는 이전의 BHMI 운임지수(Baltic Handy Max Index)와는 기준이 다르나 큰 폭의 하락 없이 지속적인 상승 곡선을 그렸음

<그림 IV-2> 건화물선 선형별 운임지수 추이



자료 : Baltic Exchange

<그림 IV-3> BSI(Baltic Supra Index) 운임지수 추이



자료 : Baltic Exchange

2. 2006년 건화물 해운경기의 변동 요인

1) 중국의 지속적인 철광석 수요로 하락 폭 둔화

□ 세계 조강생산량 증가율, 2004년 수준인 9%대 회복

- 금년 1~9월 기준 세계 조강생산량은 지난해 같은 기간에 비해 7,703만 톤이 증가한 9억 339만 톤을 기록했음
 - 이 가운데 아시아 극동 4개국의 조강생산량은 4억 4,580만 톤으로 작년에 비해 13% 증가하면서 전 세계 조강생산량의 50%에 육박하였음
 - 이는 중국이 전년 대비 18%의 세계 최고 증가율을 기록하면서 세계 조강생산량의 34%를 차지한데 기인한 것으로 풀이됨
- 이에 따라 지난해 일본, 한국, 대만 등 주요 철강생산국의 생산량 증가율 둔화에 따라 세계 조강 생산량 증가율이 2004년 9.9%에서 2005년 6.2%로 둔화되었으나 금년 증가세는 이전해인 2004년 수준으로 회복하였음

<표 IV-1>

세계 조강생산량 추이

단위 : 천 톤, %

국가	2005.9	2006.9	2005.		2006.		증가율 2006/2005	
			비중 %	1~9	비중 %	1~9		
중국	30,520	36,162	35.7	260,398	31.5	308,438	34.1	18%
일본	9,171	9,612	9.5	84,559	10.2	86,064	9.5	2%
한국	3,946	4,107	4.1	35,333	4.3	35,980	4.0	2%
대만	1,393	1,715	1.7	14,080	1.7	15,313	1.7	9%
극동 4개국	45,030	51,596	50.9	394,370	47.7	445,795	49.3	13%
인도	3,233	3,400	3.4	27,529	3.3	31,406	3.5	14%
미국	7,767	8,040	7.9	69,371	8.4	75,631	8.4	9%
캐나다	1,300	1,310	1.3	11,582	1.4	11,970	1.3	3%
멕시코	1,221	1,230	1.2	12,279	1.5	11,762	1.3	-4%
NAFTA	10,288	10,580	10.4	93,232	11.3	99,363	11.0	7%
프랑스	1,553	1,590	1.6	14,508	1.8	15,115	1.7	4%
독일	3,620	4,027	4.0	33,233	4.0	35,225	3.9	6%
이탈리아	2,485	2,642	2.6	21,727	2.6	23,222	2.6	7%
EU25	15,404	15,725	15.5	139,879	16.9	147,997	16.4	6%
러시아	5,433	5,693	5.6	48,943	5.9	52,566	5.8	7%
우크라이나	3,232	3,352	3.3	28,291	3.4	30,369	3.4	7%
CIS 6개국	10,191	9,751	9.6	83,378	10.1	88,895	9.8	7%
세계 전체	93,143	101,357	100.0	826,361	100.0	903,389	100.0	9%

자료 : 국제철강연맹(IISI), Monthly Crude Steel Production Statistics, 2006. 9.

□ 철광석 해상물동량, 증가율은 둔화되었으나 여전히 많은 수준

- 금년 중국의 철광석 해상물동량은 전년 대비 18% 증가해 지난해 32.4%에 비해 다소 낮아질 전망이다
 - 그러나 중국은 금년에 지난해보다 4,950만 톤이 많은 3억 2,500만 톤을 수입할 것으로 예상되고 있으며,
 - 이는 2005년 증가분 5,990만 톤, 2006년 6,740만 톤에 비해서는 적은 수준이나 2003년 이전에 비해서는 여전히 많은 수준임
- 또한 일본, 한국, 대만 등 주요 철강생산국들의 철광석 수입량도 크게 늘고 있는 실정임
 - 이에 따라 세계 철광석 해상물동량은 금년 9%대의 성장률을 기록하면서 7억 2,200만 톤에 이를 것으로 예상되고 있음
- 한편, 이 같이 중국의 철광석 해상물동량 다소 둔화된 것은 중국이 철강산업 구조조정을 서두르고 있기 때문인 것으로 지적되고 있는데,
 - 사실상 이 같은 정책으로 철강 생산량과 원료인 철광석의 물동량이 크게 줄지는 않았음
 - 중국은 철강산업의 구조조정을 위해 지난해 5월과 7월 두 차례에 걸쳐 철광석 수입면허제 실시와 철광석 수입업체수를 크게 줄이는 등 구체적인 구조조정을 실시한 바 있음

<표 IV-2>

철광석 해상물동량 추이

단위 : 백만 톤, %

구 분	'99	'00	'01	'02	'03	'04	'05	'06	%
중 국	55.3 (6.8)	70.0 (26.6)	92.4 (32.0)	111.5 (20.7)	148.2 (32.9)	208.1 (40.4)	275.5 (32.4)	325.0 (18.0)	45
일 본	120.1	131.7	126.3	129.1	132.1	134.9	132.3	136.0	19
한 국	35.5	38.9	45.9	43.3	41.3	44.2	43.8	45.0	6
대 만	13.3	14.9	15.6	15.2	15.6	15.7	14.6	15.0	2
극동4개국	224.2 (1.7)	255.5 (14.0)	280.2 (9.7)	299.1 (6.7)	337.2 (12.7)	402.9 (19.5)	466.2 (15.7)	521.0 (11.8)	72
세계 전체	402.0 (▲6)	448.0 (11)	451.0 (1)	481.0 (7)	518.0 (8)	597.0 (15)	662.0 (11)	722.0 (9)	100

주 : 2006년은 추정치임. ()는 전년 대비 증가율임

자료 : Clarkson, Dry Bulk Trade Outlook, 2006. 10.

2) 석탄 해상물동량, 예년 수준을 기록하면서 건조세 유지

□ 석탄 해상물동량, 전년 대비 3% 성장

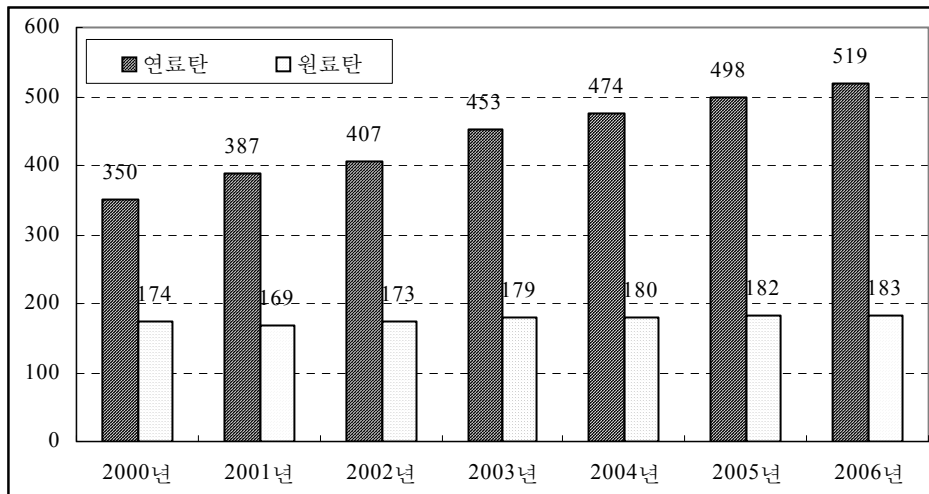
- 금년 석탄 해상물동량은 전년 대비 3% 증가한 7억 200만 톤에 이를 전망이다
 - 이는 지난해 증가율인 4%에 비해서는 다소 둔화되었으나 절대량은 6억 8,000만 톤에 비해 2,200만 톤이 증가할 것으로 예상됨
 - 2004년 이후 석탄 해상물동량이 3~4%의 성장을 했다는 점을 감안하면, 금년은 예전 수준을 기록할 것으로 보임

□ 연료탄 해상물동량, 4% 성장 지속

- 지난해 연료탄 수입을 줄였던 EU가 금년에 수입을 크게 늘리는 한편, 일본, 한국, 대만, 미국 등 주요 석탄 수입국들이 수입 증가가 지속됨에 따라 금년 연료탄 해상물동량은 4% 성장이 예상됨
 - 이에 따라 금년 연료탄 해상물동량은 5억 1,900만 톤을 기록하면서 지난해 비해 2,100만 톤이 늘어날 것으로 보임
 - 이는 미국 경기가 회복되면서 에너지 수요가 늘고, 석탄발전소의 수요가 증가함에 따른 것으로 분석됨
- 수출 측면에서는 연료탄 수출국이었던 중국이 자국의 에너지 수요 증가에 따라 수출을 지속적으로 줄이고 있고, 남아공의 수출량이 줄어든 반면,
 - 호주, 인도네시아, 콜롬비아 등 주요 수출국들의 수출량이 늘 것으로 보이며, 이는 톤/마일의 변화를 초래할 것으로 예상됨
- 한편, 원료탄의 경우는 금년에 1백만 톤이 증가하는데 그칠 것으로 예상됨에 따라 석탄 해상물동량의 변화는 주로 연료탄에 의해 좌우될 것으로 보임
 - 다만, 철강 생산이 늘면서 원료탄 수요도 지속적인 성장이 예상되고 있음

<그림 IV-4> 전 세계 석탄 해상물동량 추이

단위 : 백만 톤

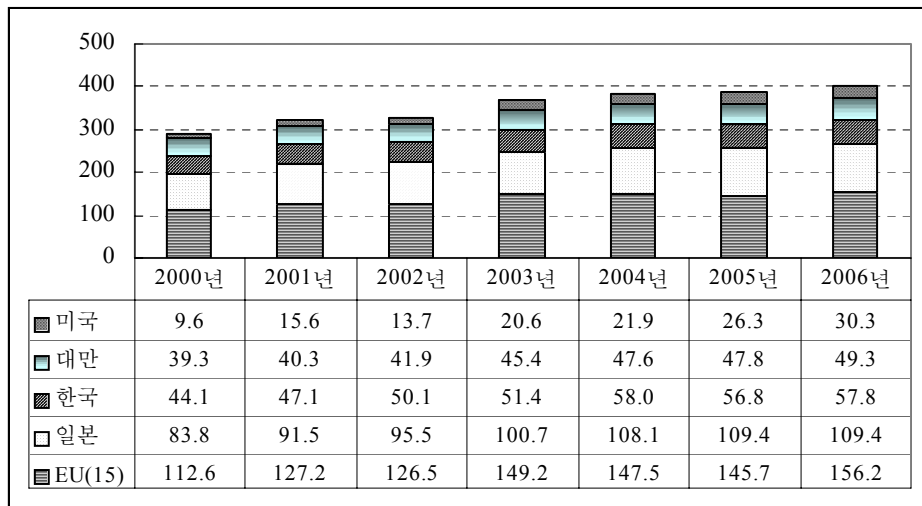


주 : 2006년은 추정치임

자료 : Clarkson, Dry Bulk Trade Outlook, 2006. 10.

<그림 IV-5> 주요국 연료탄 수입 해상물동량 추이

단위 : 백만 톤

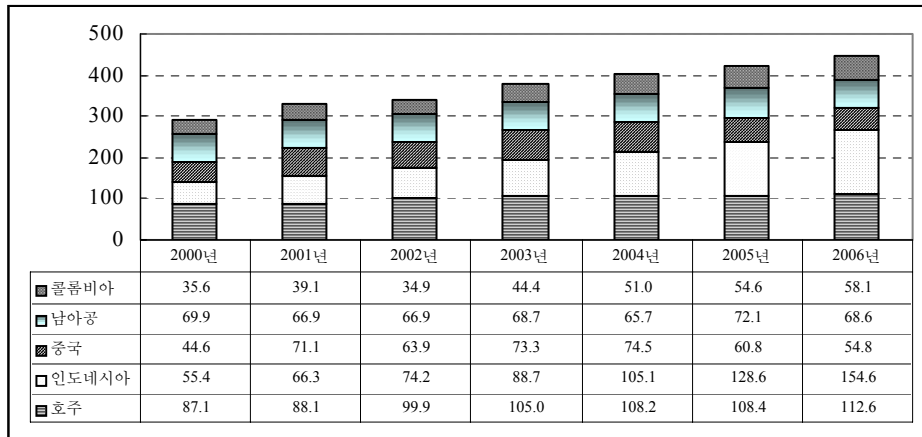


주 : 2006년은 추정치임

자료 : Clarkson, Dry Bulk Trade Outlook, 2006. 10.

<그림 IV-6> 주요국 연료탄 수출 해상물동량 추이

단위 : 백만 톤



주 : 2006년은 추정치임

자료 : Clarkson, *Dry Bulk Trade Outlook*, 2006. 10.

3) 곡물교역량 전년 대비 3% 증가

□ 생산량 감소에도 불구하고 수출량 및 소비량 증가

- 2005/06 곡물년도의 경우 세계 곡물생산량은 20억 962 톤으로 전년 대비 2% 감소했으나 수출량은 2억 4,871만 톤으로 전년 대비 3% 증가했음

<표 IV-3> 전 세계 곡물생산 및 교역량

단위 : 백만 톤

구분	연도	생산량	공급량	수출량	소비량	연말재고량
세계	2001/02	1,872.90	2,410.60	238.60	1,900.80	509.70
	2002/03	1,816.81	2,352.92	241.19	1,909.84	443.08
	2003/04	1,844.50	2,287.58	235.57	1,941.67	345.91
	2004/05	2,043.92	2,401.88	241.22	1,993.34	408.54
	2005/06	2,009.62	2,418.16	248.71	2,023.40	394.76
미국	2001/02	321.80	405.20	84.30	253.40	67.40
	2002/03	293.96	366.70	72.71	248.84	45.14
	2003/04	345.94	395.99	88.61	262.99	44.40
	2004/05	385.62	434.59	83.91	275.97	74.71
	2005/06	363.13	442.64	91.28	279.60	71.76

주 : 1) 곡물에는 밀, 잡곡, 쌀(정제) 등이 포함됨, 2) 2004/05는 추정치임

자료 : USDA, *World Agricultural Supply And Demand Estimates*, 2005. 11.

- 세계 최대 곡물 수출국인 미국의 경우도 생산량은 감소되었으나 수출량과 소비량이 증가해 전년 대비 각각 8.8%, 1.3% 증가했음

4) FFA 마켓의 활성화 및 투기 자금의 유입 증가

□ FFA 시장의 움직임이 시황에 큰 영향

- FFA 마켓이 실물시황의 미래 지표가 되며, 헷징 차원에서 하던 기존의 틀에서 벗어나 투기적인 장으로 변모하여, FFA에서 수익을 올리기 위해 인위적인 상승을 시도하고 있는 실정임
 - 이에 따라 사실상 수급에 의한 요인보다 이들 자본이 수급을 조절함으로써 인위적인 시황 양동이 초래되는 큰 요인이 되고 있음
 - 따라서 향후 이들에 대한 움직임을 제외하고 정확한 시황의 예측이 힘들 것으로 판단됨
- 금년에도 통상 시황이 가장 낮은 여름철(summer season)인 3분기에 FFA 시장의 상승을 바탕으로 시장분위기(sentiment)가 실물시장(physical market)을 상승세로 계속 끌어올려 상당 폭이 커졌던 것으로 분석되고 있음
 - FFA 시장이 활성화 되면서 풍부한 자금을 가진 투기자금(hot money)들이 시장을 주도하며, 실물시장의 수급과 관계없이 움직이면서 인위적으로 시장을 올리고 내리는 왜곡하는 현상도 보였던 것으로 평가됨
 - 대표적인 플레이어가 대만의 TMT 등이 있으며, 이들은 금년 3분기 시황의 강세로 이익을 많이 실현한 바 있음
- 이에 따라 향후에는 FFA 마켓을 중심으로 한 요인이 상대적으로 더욱 중요시 될 것으로 예상되고 있음

3. 2007년 건화물 해상물동량 전망

□ 2007년 건화물 해상물동량, 전년 대비 증가폭 둔화 전망

- 2007년 세계 건화물 해상물동량은 전년 대비 2%인 6,000만 톤이 증가한 27억

2,500만 톤에 달할 것으로 예상되나 증가율은 전년에 비해 둔화될 전망이다

- 이 가운데, 철광석, 석탄, 곡물, 보크사이트/알루미나, 인광석 등 5대 건화물의 해상물동량은 전년 대비 3% 증가한 18억 6,400만 톤에 이를 것으로 예상된다(증가율은 전년 5%에 비해 둔화될 전망)
- 또한 설탕, 농산물, 비료, 고철, 시멘트 등 기타 마이너 건화물은 전년 대비 강보합세를 보여 단지 3백만 톤이 증가한 8억 6,100만 톤에 이를 것으로 예상된다(증가율은 전년 2%에 비해 둔화될 전망)

- 이에 따라 내년 세계 건화물 해상물동량은 지난 2000년 이후 2001년을 제외하고, 가장 적은 증가폭을 보일 것으로 전망됨

<표 IV-4> 세계 주요 건화물 해상물동량 추이 및 전망

단위 : 백만 톤, %

구 분	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
5대 건화물	1,318 10%	1,347 2%	1,416 5%	1,506 6%	1,623 8%	1,713 6%	1,807 5%	1,864 3%
마이너 건화물	721 4%	749 4%	753 1%	785 4%	832 6%	841 1%	858 2%	861 0%
세계 전체	2,039 8%	2,096 3%	2,169 3%	2,291 6%	2,455 7%	2,554 4%	2,665 4%	2,725 2%

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

자료 : Clarkson, *Dry Bulk Trade Outlook*, 2006. 10.

□ 2007년 5대 건화물 해상물동량, 석탄 이외 둔화 전망

- 5대 건화물 해상물동량 가운데 석탄 이외의 철광석, 곡물, 보크사이트/알루미나, 인광석 등 주요 화물은 그 증가가 둔화될 것으로 전망됨
 - 2007년 석탄 해상물동량은 전년 대비 4% 증가한 7억 3,000만 톤을 기록할 전망이다 반면,
 - 2002년 이후 3,000만 톤 이상의 해상물동량이 증가했던 철광석은 2,000만 톤 수준으로 하락할 전망이며,

- 이 외에 곡물 해상물동량도 전년 대비 2.5% 증가하는 수준에 그칠 전망이다
- 이에 따라 석탄 해상물동량이 내년 건화물선 해운경기에 상당한 영향을 미칠 것으로 예상되고 있으나,
 - 중국 철강업계의 움직임에 대한 예측이 쉽지 않은 상황이어서 철광석 해상물동량은 여전히 건화물선 해운경기의 변동 요인으로 작용할 전망이다
 - 또한 곡물 해상물동량은 전년 증가폭의 절반 이상이 증가할 것으로 예상되어 수요 측 요인만을 볼 때 건화물선 해운경기가 그다지 큰 영향을 받을 것으로 보이지는 않음

<표 IV-5> 세계 주요 건화물 해상물동량 추이 및 전망

단위 : 백만 톤, %

구분	철광석	석탄	곡물	보크사이트/ 알루미나	인광석	5대 건화물	증감률
2000년	448	524	264	54	28	1,318	10
2001년	451	556	260	52	29	1,347	2
2002년	481	579	271	55	30	1,416	5
2003년	518	632	264	63	29	1,506	6
2004년	597	654	275	66	31	1,623	8
2005년	662	680	272	68	31	1,713	6
2006년	722	702	284	69	31	1,807	5
2007년	742	730	291	70	31	1,864	3

주 : 1) 2006년은 추정치, 2007년은 전망치임

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

자료 : Clarkson, *Dry Bulk Trade Outlook*, 2006. 10.

1) 철광석 해상물동량

□ 철광석 해상물동량, 2002년 이후 증가율 최저치 전망

- Clarkson에 따르면 2007년 철광석 해상물동량은 올해 보다 2.8% 늘어난 7억 4,200만 톤에 이를 것으로 예상했음

- 다만, 금년 증가율은 해운경기가 급등하기 시작한 2002년 이후 최저치를 기록할 것으로 전망임

<표 IV-6> 주요국의 철광석 수입 해상물동량 추이 및 전망

단위 : 백만 톤, %

구분	EU(15)	중국	일본	한국	대만	세계	증감률
2000년	130.1	70	131.7	38.9	14.9	448	11.4
2001년	116.5	92.4	126.3	45.9	15.6	451	0.7
2002년	120.1	111.5	129.1	43.3	15.2	481	6.7
2003년	117.5	148.2	132.1	41.3	15.6	518	7.7
2004년	123.5	208.1	134.9	44.2	15.7	597	15.3
2005년	120.7	275.5	132.3	43.8	14.6	662	10.9
2006년	127.3	325	136	45	15	722	9.1
2007년	127.5	345	136	44	16	742	2.8

주 : 2006년은 추정치, 2007년은 전망치임

자료 : Clarkson, *Dry Bulk Trade Outlook*, 2006. 10.

□ 중국, 인도 등 주요 강재소비량 둔화 전망

- 건화물선 해운경기에 있어서 빼 놓을 수 없는 변수는 중국이며, 특히 철강업체들의 철광석 수요가 최대 변수가 될 것으로 예상됨
 - 국제철강연맹(IISI)는 2007년 전 세계 강재 소비량이 11억 7,900만 톤으로 2006년 11억 2,070만 톤에 비해 5.2% 증가할 것으로 전망하였으나
 - 이 가운데 CIS 국가 등을 제외한 중국과 인도, 유럽연합 등 주요 소비국들의 소비 증가세가 둔화될 것으로 전망했음
- 그러나 매년 중국의 강재소비량 변화는 그 예측이 빗나간 경우가 많았으며, 이에 따른 변화가 전 세계 철광석 해상물동량의 변수로 작용할 것으로 보임
 - 특히, 최근 인도의 경우도 철강업체들을 구조조정하면서 중국의 예를 따르고 있는 것으로 알려졌는데,
 - 이 같은 요인도 철광석 해상물동량에 영향을 미칠 것으로 보임

<표 IV-7> 전 세계 강재 소비 추이 및 전망

단위 : 백만 톤, %

구 분	2005	2006	2007	증가율		
				비중	05/04	06/05
유럽연합(25)	158.8	171.5	169.6	14%	8.0%	-1.1%
기타 유럽	29.3	32.1	34	3%	9.6%	5.9%
CIS	43.5	46.5	50.9	4%	6.9%	9.5%
NAFTA	139.7	151.8	150.8	13%	8.7%	-0.7%
남 미	32.3	36	38.6	3%	11.5%	7.2%
아프리카	22.4	24.6	25.7	2%	9.8%	4.5%
중 동	34	37.3	40.6	3%	9.7%	8.8%
일 본	78	78.6	80.8	7%	0.8%	2.8%
인 도	38.1	41.9	45.7	4%	10.0%	9.1%
아시아태평양	117.8	118.5	121.8	10%	0.6%	2.8%
호주/뉴질랜드	7.9	7.8	7.9	1%	-1.3%	1.3%
중 국	327	374	413	35%	14.4%	10.4%
세 계	1,028.80	1,120.70	1,179.40	100%	8.9%	5.2%

주 : 2006년은 추정치, 2007년은 전망치임
 자료 : 국제철강연맹(IISI)

2) 석탄

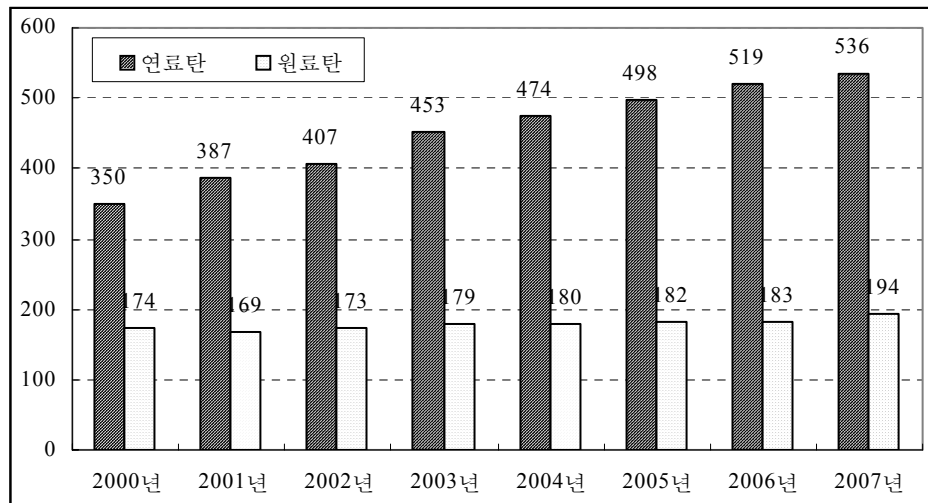
□ 2007년 석탄 해상물동량은 전년 대비 증가폭이 클 전망

- Clarkson은 2007년 석탄 해상물동량이 올해보다 4% 증가한 7억 3,000만 톤에 달할 것으로 전망했음
 - 이 가운데 연료탄이 5억 1,900만 톤에서 % 증가한 5억 3,600만 톤으로 증가하고, 원료탄은 1억 8,300만 톤에서 1억 940만 톤으로 증가할 것으로 예상했음

- 이에 따라 2007년 석탄 해상물동량 증가율은 2006년 3%에 비해 높은 수준을 기록할 전망이다

<그림 IV-7> 석탄의 해상물동량 추이 및 전망

단위 : 백만 톤



주 : 2006년은 추정치, 2007년은 전망치임

자료 : Clarkson, *Dry Bulk Trade Outlook*, 2006. 10.

□ 우리나라, 미국 연료탄 수입 증가로 전년 대비 3% 증가 전망

- 특히, 연료탄의 경우 일본, 유럽연합 등의 수입물동량이 보합세를 보일 전망이나 우리나라 및 미국, 대만 등은 증가할 것으로 예상됨
 - 유럽연합 15개국의 연료탄 수입 해상물동량은 1억 5,230만 톤, 일본이 1억 940만 톤으로 전년 대비 하락하거나 보합세를 기록할 전망이다
 - 다만, 우리나라와 대만, 미국 등의 연료탄 수입이 증가함에 따라 전 세계 연료탄 수입은 전년 대비 3% 증가할 전망이다
- 특히, 연료탄 수출의 경우 인도네시아 및 호주 산 석탄의 수출이 지속적으로 줄어들 늘어날 것으로 전망되고 있음

<표 IV-8> 주요국의 연료탄(Thermal Coal) 수출입 해상물동량 추이 및 전망

단위 : 백만 톤

수입	EU(15)	일본	한국	대만	미국	세계	증감률
2003년	149.2	100.7	51.4	45.4	20.6	453	11%
2004년	147.5	108.1	58.0	47.6	21.9	474	5%
2005년	145.7	109.4	56.8	47.8	26.3	498	5%
2006년	156.2	109.4	57.8	49.3	30.3	519	4%
2007년	152.3	109.4	61.3	49.8	34.3	536	3%
수출	호주	인도네시아	중국	남아공	콜롬비아	세계	증감률
2003년	105.0	88.7	73.3	68.7	44.4	453	11%
2004년	108.2	105.1	74.5	65.7	51.0	474	5%
2005년	108.4	128.6	60.8	72.1	54.6	498	5%
2006년	112.6	154.6	54.8	68.6	58.1	519	4%
2007년	117.6	167.1	52.8	69.1	60.1	536	3%

주 : 2005년은 추정치, 2006년은 전망치임

자료 : Clarkson, *Dry Bulk Trade Outlook*, 2005. 10.

□ 원료탄 수입, EU를 제외한 주요국 증가 전망

- 원료탄의 경우 일본, 인도, 우리나라, 브라질 등 주요국들의 수입이 증가할 것으로 예상됨
 - 특히, 인도에 주요 철강생산기업들이 진출하면서 수입량이 크게 늘고 있어 이 지역 원료탄 해상물동량 증가가 주목될 것으로 보임
- 원료탄 수출 물동량의 경우에는 호주와 캐나다의 수출 물동량이 지속적으로 증가할 것으로 예상되며,
 - 자국 제철소들의 원료 수요가 늘면서 금년 큰 폭의 하락세를 보였던 중국의 수출물동량은 하락세가 지속될 전망이다

<표 IV-9> 주요국의 원료탄(Coking Coal) 수출입 해상물동량 추이 및 전망

단위 : 백만 톤

수입	EU(15)	일본	한국	인도	브라질	세계	증감률
2003년	36.5	67.6	20.3	14	12.7	179	3%
2004년	40.2	65.0	18.6	16.1	8.8	180	1%
2005년	39.8	63.1	18	19.1	10	182	1%
2006년	40.4	62.9	17.8	19.9	10	183	1%
2007년	40.4	68	18	22	12.2	194	6%
수출	호주	캐나다	미국	중국	기타	세계	증감률
2003년	111.1	22.6	17.1	13.1	14.7	179	3%
2004년	116.3	23	20.9	5.7	14.4	180	1%
2005년	124.9	25	21.8	5.3	5.5	182	1%
2006년	128	28	20	4	3.2	183	1%
2007년	138	32	21	3	5.2	194	6%

주 : 2006년은 추정치, 2007년은 전망치임

자료 : Clarkson, *Dry Bulk Trade Outlook*, 2006. 10.

3) 곡물

□ 2006/07 곡물 생산량 및 수출량 감소 전망

- 미 농무부(USDA)는 2006/07년 세계 곡물 생산량은 전년 대비 2% 감소한 19억 6,700만 톤으로 전망했음
 - 또한 소비량은 단지 1% 증가한 20억 4,325만 톤에 그칠 것으로 예상돼 전 세계 곡물 수출량은 전년 대비 3% 감소한 2억 4,143만 톤으로 감소할 전망이다

□ 2006/07 곡물 해상물동량 전년 대비 2.3% 증가 전망

- Clarkson에 따르면, 미 농무부의 예측과 달리 해상물동량은 예년에 비해 크게 증가할 것으로 예상됨

- 이에 따라 2006/07년 곡물 해상물동량은 2000/2001년 이후 전년 대비 최대 증가폭인 2.3%를 기록하며, 2억 1,800만 톤에 이를 것으로 전망됨
- 특히, 미국의 생산량 및 수출량 감소에도 불구하고, 해상물동량은 전년 대비 3.1% 증가할 전망이다

<표 IV-10> 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
아르헨티나	19.7	19.4	24	21	18.3	17.7	25.9	19.7	20.1
호주	20.9	21.4	21.4	21.8	14.1	20.3	22.4	20.6	22.1
캐나다	17.2	22.1	20.5	18.6	10.8	19	18.2	19.5	23.1
EU	22.8	29.5	24.2	15.8	22	14.5	17.7	18.1	19.1
미국	82.3	86.7	84	83.3	71	83.7	80.4	82.9	86.8
5대 수출국	162.9	179.1	174.1	160.5	136.2	155.2	164.6	160.8	171.2
중국	3.3	7.2	10.4	7.7	16.4	13.9	6.5	6.8	4
기타	25.8	25.1	25.1	45.5	59.8	41.4	41	46.4	43.3
세계	193	212	209	212	211	208	211	213	218
증가율	-	9.8%	-1.4%	1.4%	-0.5%	-1.4%	1.4%	0.9%	2.3%

주 : 1) 곡물에는 밀, 잡곡 포함

2) 2005/06는 추정치, 2006/07는 전망치임

3) 세계 해상물동량은 총량 데이터로 위 표의 세부항목의 합계와 다름

자료 : USDA, *World Agricultural Supply And Demand Estimates*, WASDE-440, 2006. 11.

4. 건화물선 선박량

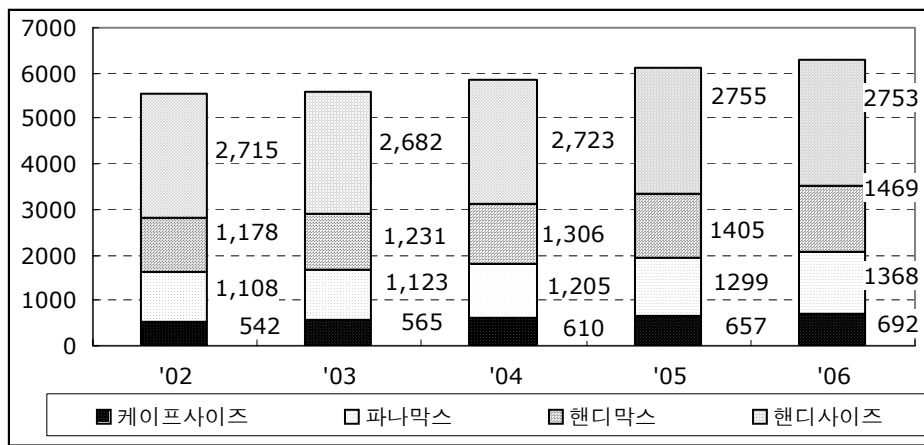
□ 2006년 건화물선 선박량, 전년 대비 7.1% 증가

- 2006년 세계 건화물선 선박량은 2005년 대비 7.1% 늘어난 3억 6,900만 DWT를 기록할 전망이다
 - 선형별로 볼 때 케이프사이즈선이 전년 대비 9.7%, 파나막스선이 전년 대비 8.8%, 헨디막스선이 전년 대비 7.8% 각각 증가할 전망이며, 헨디사이즈의 경우 0.4% 증가할 것으로 예상됨

- 이에 따라 케이프사이즈선이 전체의 32.9%인 1억 2,150만 DWT, 파나막스선이 27.6%인 1억 1,900만 DWT, 핸디사이즈선이 20%인 7,390만 DWT, 핸디막스선이 19.4%인 7,170만 DWT에 이를 전망이다

<그림 IV-8> 세계 건화물 선대 구성(척수기준)

단위 : 척

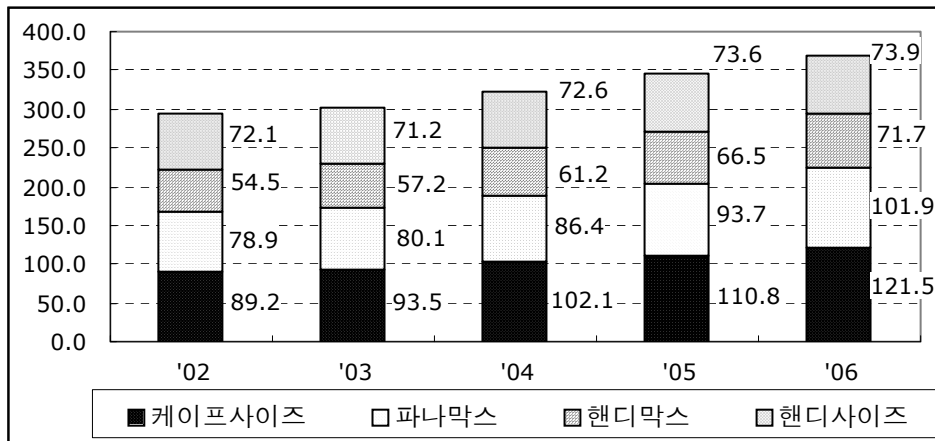


주 : 2006년은 추정치

자료 : Clarkson, *World Shipyard Monitor*, 2006. 10.

<그림 IV-9> 세계 건화물 선대구성(톤수 기준)

단위 : 백만 DWT



주 : 2005년은 추정치

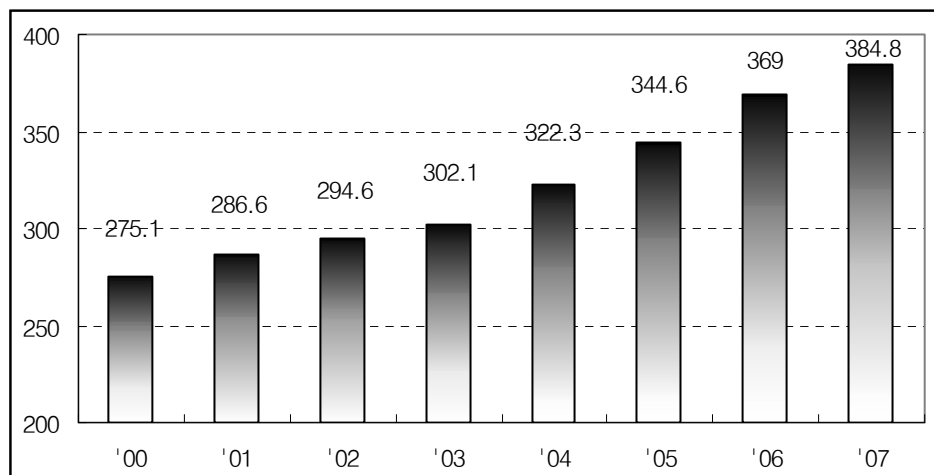
자료 : Clarkson, *World Shipyard Monitor*, 2005. 10.

□ 2007년 건화물선 선박량, 전년 대비 4.3% 증가 전망

- 한편 2007년 건화물선 선박량도 금년 인도가 지연된 선박량의 증가가 예상되면서 2006년 대비 4.3% 증가한 3억 8,480만 톤에 이를 전망이다

<그림 IV-10> 세계 건화물선 선박량 추이 및 전망

단위 : 백만 DWT



주 : 2005년은 추정치, 2006년은 전망치

자료 : Clarkson, *World Shipyard Monitor*. 2005. 10.

- 한편, 2007년 건화물선 신조인도량은 2005~2006년에 이어 2,000만 톤 이상이 될 것으로 전망됨
 - 이렇게 2006년 신조인도량이 증가하는 것은 2004년 이후 신조발주량이 3,000만 DWT 이상으로 크게 증가했기 때문임
 - 또한 발주 선박의 상당량이 금년에 인도되지 못하고, 과잉 공급 우려에 따라 선주들이 인도를 연기하면서 내년에 이들 선박의 인도가 예상됨
- 이외에 2003년부터 높은 운임수준에 따라 선주들이 해체를 기피하여 지난해까지 매우 적은 양이 해체되었는데,
 - 금년 해체량은 초호황기인 2004~2005년 평균 수준보다 크게 높아진 290만 DWT에 이를 것으로 보이며,

- 이 같은 추세가 이어져 2007년 해체량은 680만 DWT를 기록, 2002년 수준을 넘어설 전망이다
- 이에 따라 2005년 건화물선 총선박량 증가율은 금년 7.1% 보다 낮은 4.3%가 될 전망이다
 - 다만, 이 같은 해체량 증가 전망, 선박 증가율 둔화에도 불구하고, 2006년 선박량의 증가 폭은 2003년 이전에 비해 높은 수준임

<표 IV-11> 건화물선의 수주잔량·신조발주량·완공인도량 추이 및 전망

단위 : 백만 DWT, %

구 분	2002	2003	2004	2005	2006	2007
수주잔량(A)	31.6	56.1	70.5	73.1	n/d	n/d
신조선발주량	22.2	36.1	34	26.1	n/d	n/d
완공인도량	14.3	11.6	19.7	23.1	27.8	22.6
해체 및 상실량	6	4	0.4	1	2.9	6.8
총선박량(B)	294.6	302.1	322.3	344.6	369	384.8
수주잔량비율(A/B)	10.7%	18.6%	21.9%	21.2%		

주 : 2005년은 추정치, 2006년은 전망치

자료 : Clarkson, *World Shipyard Monitor*, 각호

1) 신조선 완공인도량 및 발주량

□ 2006년 완공인도량, 전년 대비 18.4% 증가

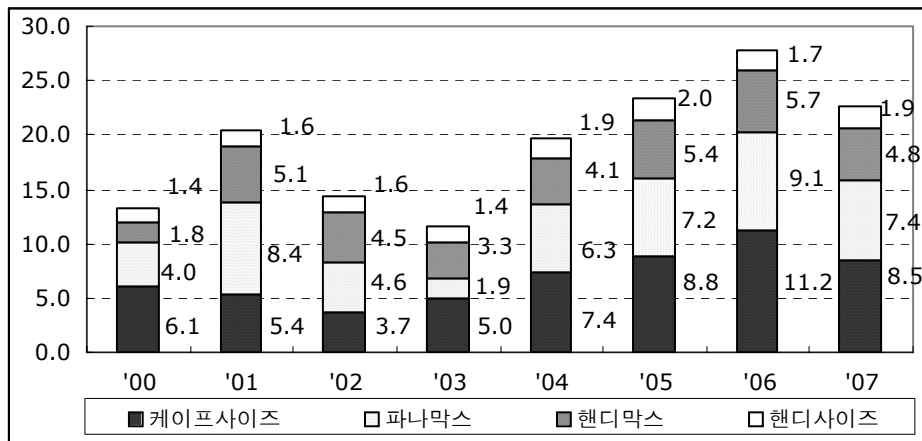
- 건화물선 완공인도량은 2003년 이후 꾸준히 증가세를 보이고 있으며, 이 같은 추세에 따라 2006년 완공인도량은 전년 대비 18.4% 증가할 전망이다
- 2006년에 신조선 완공인도량이 가장 크게 증가할 것으로 예상되는 선형은 케이프사이즈로 전년 대비 27.3% 증가할 전망이다
 - 다음으로는 파나막스가 26.4%, 헨디막스가 5.6%로 그 뒤를 잇고 있으며, 헨디사이즈는 전년 대비 15% 감소할 전망이다

□ 2007년 완공인도량, 지난해 대비 18.4% 감소 전망

- 한편, 2007년에는 과잉공급의 우려가 그 동안 팽팽해왔으며, 이에 따라 신조발주량이 감소하면서 완공인도량이 전년 대비 18.4% 감소한 2,260만 DWT 수준이 될 전망이다
- 선형별로는 핸디사이즈 선박 이외에 모든 선형이 10% 이상의 감소세를 보일 것으로 예상됨

<그림 IV-11> 선형별 신조 완공인도량 추이 및 전망

단위 : 백만 DWT



주 : 2005년은 추정치, 2006년은 전망치

자료 : Clarkson, World Shipyard Monitor, 각년도

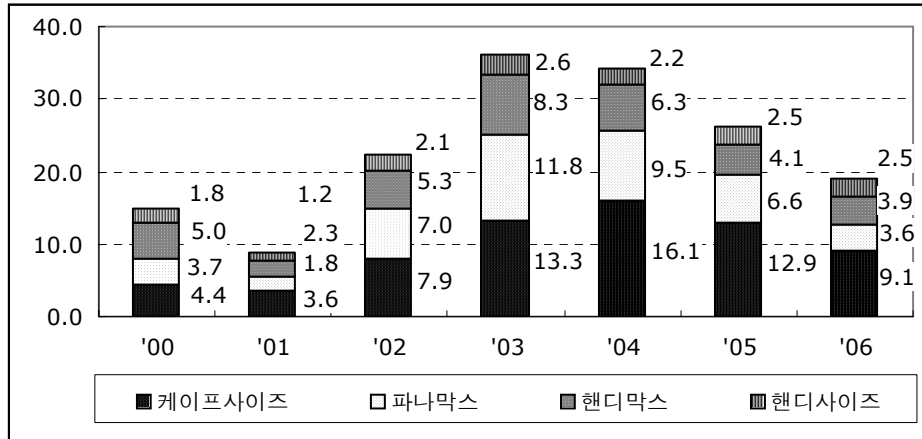
□ 2006년 신조발주량, 지난해 대비 27% 감소

- 2006년 9월 말까지 건화물선 발주량은 전년 대비 27% 감소한 1,910만 DWT으로 지난 2002년 이후 가장 낮은 수준을 기록할 전망이다
- 특히, 핸디사이즈를 제외한 모든 선형의 신조 발주량이 전년 동기 대비 20% 이상 감소할 것으로 예상됨
- 선형별로 보면, 케이프가 전년 대비 29%, 파나막스가 45%, 핸디막스가 5% 감소할 전망이다

<그림 IV-12>

선형별 신조 발주량 추이

단위 : 백만 DWT



주 : 2006년은 9월 말 기준

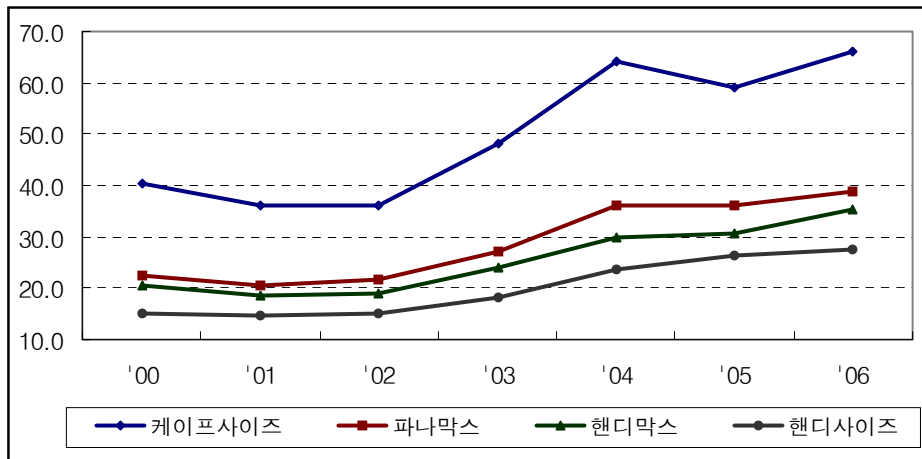
자료 : Clarkson, *World Shipyard Monitor*, 각 년도

□ 2006년 선가, 상승세 뚜렷

- 한편, 건화물선 해운경기가 호황을 시현하고, 원자재 가격이 급등하면서 신조 선가 상승세가 지속되고 있음
 - 이에 따라 과거 최고치를 경신하면서 선형별로 보면, 17만 DWT급 케이프사이즈선의 선가는 6,600만 달러로 전년 대비 11.9% 상승했으며,
 - 75,000 DWT급 파나막스선의 선가는 3,900만 달러로 전년 대비 8.3%, 핸디막스선의 선가는 3,550만 달러로 16.4%, 핸디사이즈는 2,750만 달러로 3.8% 상승했음
- 이외에도 선박 수요가 크게 늘고, 신조선가가 상승함에 따라 선령 5년 케이프사이즈선 및 파나막스사이즈선의 경우 중고선가도 급등세가 이어졌음
 - 2006년 기준 선령 5년인 건화물선의 평균 중고선가는 신조선가의 약 110%를 기록했음
- 이에 따라 모든 선형의 중고선가가 신조선가를 상회하는 모습을 보였음
 - 이 가운데 케이프사이즈선의 중고선가는 신조선가 대비 비율이 무려 115%에 이르렀음

<그림 IV-13> 건화물선 신조선가 추이

단위 : 백만 달러



자료 : Clarkson, *World Shipyard Monitor*, 각년도

<표 IV-12> 건화물선 중고선가의 신조선가 대비 비율

단위 : %

구분	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006
케이프사이즈	75	75	80	92	101	97	115
파나막스	71	68	79	104	111	82	113
핸디막스	74	72	75	83	97	84	107
핸디사이즈	80	76	75	81	91	102	104
건화물선 평균	75	73	77	90	100	91	110

주 : 중고선의 경우 선령 5년 기준

자료 : Clarkson, *World Shipyard Monitor*, 각년도

2) 해체량

□ 2006년 해운경기 하락 우려가 지속되면서 해체량 늘어

- 2006년에는 지난해 말부터 시황 하락 우려가 제기되면서 해체량이 늘어났음
 - 이에 따라 선주들이 선박 해체를 늘렸으나 그 폭은 크지가 않았는데, 이는

하반기를 기점으로 시황이 상승곡선을 그렸으며, 선박 수요가 여전히 강세를 보였기 때문인 것으로 보임

- 그 결과 금년 해체선 거래량은 전년 대비 280만 DWT 감소하는데 그칠 것으로 전망됨

□ 2007년 선박량 과잉 우려와 수급불균형으로 해체량 증가 전망

- 그러나 2007년에 들어서는 선박량 증가가 가시화되고, 수급 불균형이 심화되면서 해체량이 증가할 것으로 전망됨
 - 이에 따라 2007년 해체량은 2006년에 비해 143% 증가된 680만 DWT에 이를 전망임

<표 IV-13>

선형별 해체량 추이 및 전망

단위 : 백만 DWT

구 분	2000년	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년
Capesize	1	1.6	1.3	0.6	0	0.2	0.3	1
Panamax	0.2	2.2	1.4	0.6	0	0.2	0.7	1.3
Handymax	0.8	0.7	0.5	0.6	0.1	0.2	0.5	1.2
Handysize	2.3	3.6	2.8	2.2	0.3	0.4	1.3	3.3
합 계	4.3	8.1	6.0	4.0	0.4	1.0	2.8	6.8
	-	88.4%	-25.9%	-33.3%	-90.0%	150.0%	180.0%	142.9%

주 : 2005년은 추정치, 2006년은 전망치

자료 : Clarkson, *World Shipyard Monitor*, 2005. 10.

5. 건화물선 수급 및 운임 전망

1) 선박수급전망

□ 2007년 선박과잉율, 전년 대비 다소 높은 3.5% 전망

- 2006년 예상외로 호황이 이어지면서 건화물선 선박과잉률은 폭증하는 선박수

- 요 증가에 따라 신조선 완공인도량이 다소 늘어났으나 해체량도 늘어 전년 대비 단지 0.5% 늘어난 3%로 예상됨
- 이에 따라 선박과잉율은 호황기가 본격화되기 시작한 2003년 수준으로 복귀할 것으로 예상됨
- 한편, 2007년은 건화물선의 해체량이 680만 DWT으로 증가하는 한편, 신조선 인도량도 전년에 비해 다소 적어 공급량 증가 둔화가 이루어질 것으로 예상됨
- 다만, 물동량 증가도 전년에 비해 둔화됨에 따라 공급량 증가폭은 전년에 비해 높아질 것으로 예상됨
 - 이에 따라 2007년 건화물선의 선박과잉률은 3.5%로 금년에 비해 높아질 전망이다
 - 이는 호황기인 2003~2005년에 비해서는 여전히 높은 수준이나 2002년 이전에 비해서는 다소 낮은 수준임
 - 따라서 2007년 건화물선 해운시황은 늘어난 공급량을 어느 정도 수요측 요인이 이를 상쇄할 수 있느냐가 최대 변수로 작용할 것으로 보임
 - 즉, 2007년 선박과잉률은 전년에 비해서는 낮은 수준이나 2002년 이전에 비해서 여전히 높은 수준인데다 수요 증가율이 적지 않을 것으로 예상됨에 따라 그 폭이 그리 크지는 않을 것으로 전망됨

<표 IV-14> 건화물선부문 수급 추이 및 전망

단위 : 백만 DWT

구 분	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년
공 급(A)	286.6	294.6	302.1	322.3	344.6	369.0	384.8
수 요(B)	269.1	275.2	292.4	315.9	336.0	357.9	371.3
과잉선박량(A-B)	17.5	19.4	9.7	6.4	8.6	11.1	13.5
과잉률((A-B)/A)	6.1	6.6	3.2	2	2.5	3	3.5

주 : 1) 2006은 추정치, 2007년은 전망치

2) 공급에는 겸용선이 포함되어 있으며 계선 및 저장용도 선박은 제외

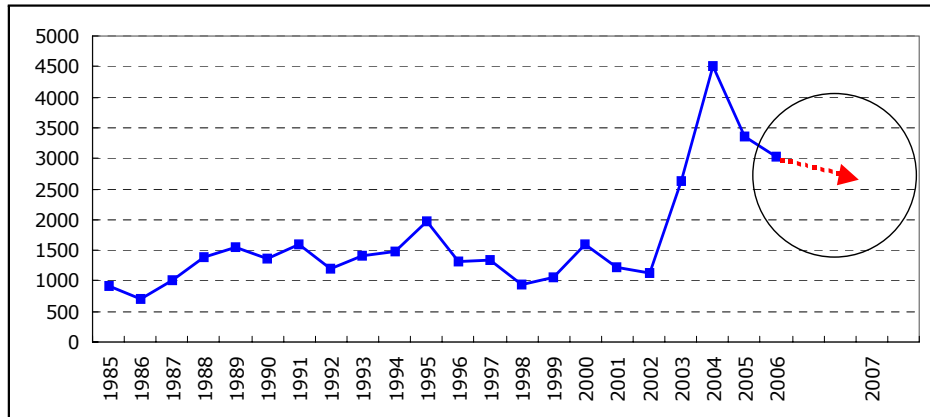
3) NYK 및 Clarkson 전망치 자료를 활용하여 추정

2) 운임전망

□ 2007 건화물선 시장, 2003년 호황기 시작년도 수준 전망

- 중국효과에 의해 급등하기 시작한 2003년부터 본격화되기 시작한 건화물선 해운시황에 따라 금년까지 호황기가 지속되었음
 - 즉, 2002년 10월부터 시작된 건화물선 시장의 호황세는 2003년에 이어 2004년, 그리고 2005년에도 호황국면이 지속되었음
- 2006년 11월 10일까지 BDI 운임지수는 연평균 3,039 포인트로 전년 평균 3,359 포인트에 비해 9.5% 낮은 수준이며, 금년 말까지 현 수준에서 보합세를 이어갈 전망이다
 - 그리고 2007년 상반기 들어 금년에 인도가 연기된 선박량이 증가하면서 다소 조정기를 맞을 것으로 전망되며, 이러한 추세는 하반기에도 지속될 것으로 보임
- 그러나 중국의 철광석 및 곡물 수요가 지속되고, 미국의 건설수요 지속, 인도, 브라질 등 여타 원자재 수요국들의 수요가 지속됨에 따라 조정 폭은 크지 않을 전망이다
 - 또한 FFA 마켓을 활용한 투기 자금의 유입이 크게 이루어지고 있는 상황인데, 이 세력들이 펀더멘털이 건조한 상황에서 투자된 자금을 급격히 회수하지는 않을 것으로 보임
 - 이에 따라 2007년 건화물선 운임 수준은 호황기가 본격화된 2003년 수준을 달성할 것으로 예상됨
- 이에 따라 2007년에는 금년에 비해 운임은 다소 조정될 것으로 보이나 하락 폭이 크지는 않을 전망이다
 - 따라서 2007년 운임수준은 2004~2006년 수준보다는 낮을 것으로 보이나 2003년 수준에 근접할 것으로 전망됨
- 이상과 같은 전망에 따라 2007년 건화물선 시장의 운임은 BDI 기준으로 2,500~3,000 포인트를 형성할 것으로 전망됨

<그림 IV-14> BDI 종합운임지수 추이 및 전망



주 : 1885=1,000 기준, 2007년은 KMI 전망치

자료 : 추세 데이터는 Baltic Exchange 자료

6. 선사 및 주요기관의 전망

□ 국내선사, 내년 운임지수 하락 전망

- 국내 건화물선 운영선사 6개 업체를 대상으로 향후 건화물선 시황전망에 대한 조사를 실시한 결과, 2007년 연평균 건화물선 종합운임지수인 BDI지수는 2,000~3,000 포인트로 전망하였음
 - 특히, 주요 선사들은 이 같은 전망의 배경에는 선복 수급의 문제도 있으나 최근 급격히 늘고 있는 FFA 마켓의 거래가 상당한 영향을 미치고 있다고 언급했음
 - 이에 따라 2007년은 항시변수인 중국 변수와 이 투기자금의 움직임이 주된 시황의 변동 요인이 될 것으로 예상됨
- 한편, 지난 초부터 급격히 대두된 시작된 시황 악화 우려는 현재 어느 정도 사라지는 분위기이며,
 - 이에 따라 향후 3년 이상 장기 호황을 전망하는 견해도 나오고 있음

<표 IV-15> 2006~2007년 선형별 건화물선 운임지수 전망

구분	조사시점	전 망 치		
	2006년 4분기 11월30일까지 평균	2007		2008
		상반기	하반기	
BDI	3,409.9	2,500~3,000	2,000~2,500	2,000~2,500

□ 주요 해운전망기관, 2007년 이후 건화물선 경기 견조 예상

- Clarkson 등 주요 해운전문기관에 따르면, 2007년 건화물선 시황은 시간이 지나면서 다소 조정을 받을 것으로 보이나 지난해 예상과 달리 호황 분위기가 장기화될 것으로 예상하는 분위기로 바뀌었음

<표 IV-16> 주요 기관의 내년도 건화물선 시황전망

전망기관	전망내용
Clarkson	<ul style="list-style-type: none"> • 2007년 이후 다소 조정을 받으나 향후 2~3년 간 호황의 지속이 예상됨 • 중국의 변수, 이외에 인도 변수의 등장이 주된 원인이며, 펀더멘털이 강하다는 점을 지적 • 다만, 늘어나는 선박량으로 시간이 지나면서 다소 조정이 불가피
골드만 삭스	<ul style="list-style-type: none"> • 2007~2008년 BDI지수가 각각 10~14% 증가할 것으로 전망 • 중국의 브라질 산 철광석 수입 증가, 중국의 시멘트 및 철강제품 수출 증가가 주된 원인이 될 것으로 예상
Lloyd's Shipping Economist Ship Finance Conference 2006	<ul style="list-style-type: none"> • 벌크 시장이 향후 2~3년 간 낙관적이라는 의견이 제시되었음 - Hammer Maritime Strategies
KMI	<ul style="list-style-type: none"> • 2004~2006년 수준보다는 낮을 것으로 보이나 2003년 수준에 근접한 수준이 될 것으로 전망 • 2007년 이후 해운시황은 중국효과 지속 여부 및 FFA 시장의 움직임이 관건

제5장 유조선 해운 전망

1. 2006년 유조선 운임 동향

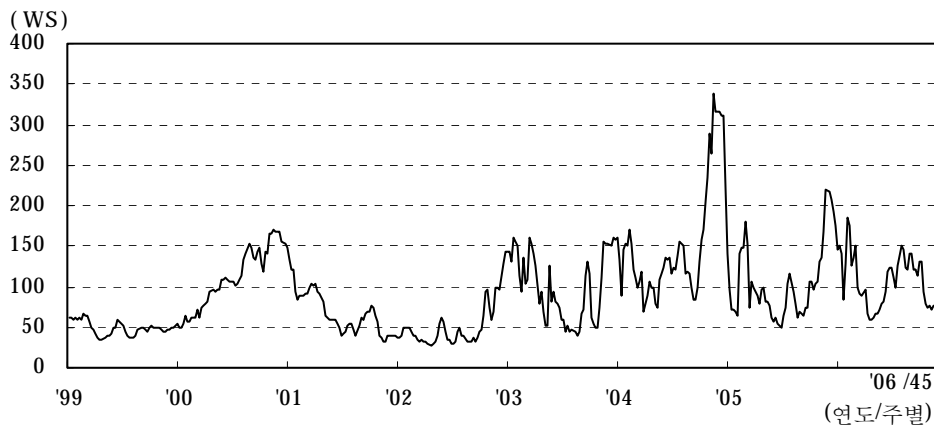
□ 2006년 유조선 시황, 상반기 강세 유지

- 2006년 중동/극동항 VLCC 운임 시황은 1분기와 3분기에 예외적인 강세를 기록하며 상반기에 호조를 보였음
 - 1분기 평균 운임이 WS 120.8, 2분기 WS 86, 3분기 WS 127.3을 기록한 이후 점차 하락하여 10월에는 WS 80, 11월 중순에는 WS 70 대에서 약 보합세를 보이고 있음
 - 1분기에 예외적인 강세를 보인 이유로 지난해 여름 미국 남부를 강타한 허리케인 ‘카트리나(Katrina)’와 ‘리타(Rita)’ 피해 복구가 늦어지고, 일본의 이상 한파로 인해 수요가 급증한 것으로 풀이됨
- 2분기 유조선 운임시장은 전통적인 비수기임에도 불구하고 미국과 중국의 재고 확보를 위한 원유수입량이 늘어나면서 약보합세를 유지하다가 6월 들어 큰 폭으로 상승하여 3분기까지 강세가 이어졌음
 - 특히 서아프리카 수역의 시황 강세로 중동지역 VLCC 선박들이 서아프리카로 배선되면서 중동지역 선박 수급의 불균형이 초래되어 중동-극동항 운임이 동반 상승하였음
 - 3분기에는 중국의 원유수입량 증가 및 미국 알래스카 등지의 석유 생산 시설 사고 등의 석유시장 수급 불균형으로 인해 운임이 큰 폭으로 상승하였음
 - 대형 정유사들이 정제 마진 증가로 기존 및 신규 정제시설을 최대한 가동함에 따라 원유 물동량이 크게 증가하였음
- 4분기는 전통적으로 북반구의 동절기 난방 수요 증가와 2002년 이후 정기적으로 미국을 내습한 허리케인으로 인한 피해 등으로 운임이 급등세를 보이는 시

기였지만, 국제 유가 하락과 미국 재고 증대 및 OPEC 산유국들의 생산량 감축이 예상되어 해상 원유 물동량 증가율이 감소할 것으로 전망됨

- 상반기 비수기에 여러 가지 돌발 변수의 작용으로 인해 시황이 이미 평균 운임 수준을 상회하여 운임시장의 전형적인 틀이 깨어졌음
- 특히 허리케인 등 기상이변과 중동 지역 정치적 불안에 대비해 미국, 중국 등 주요 소비국들이 3분기에 원유 수입량을 대폭 증가시켜 확보한 재고 수준이 최고에 이르고 있으며, 최근 하락세를 보이는 유가의 안정화로 대형 정유사들의 정제 마진이 감소하게 되어 정제 시설 가동율 및 원유 구매량을 낮추고 있음

<그림 V-1> 중동/극동항 VLCC 운임 추이



주 : 26만 톤(DWT)급 원유유조선 기준임

2. 2006년 유조선 시장 주요 영향 요인

□ 미국의 석유 수급 불안

- 지난해 미국 남부 지역을 내습한 허리케인 ‘카트리나(Katrina)’ 및 ‘리타(Rita)’로 인해 멕시코만 연안의 유전 및 정유시설이 파괴된 이후 올 1~2월까지 상당한 대체 원유 및 석유제품 수입이 지속되어 유조선 운임 시장의 상승을 견

인하였음⁴⁾

- 지난 2년간 미국 멕시코만의 석유생산은 연속적인 허리케인 피해와 내부 생산 지연 및 빈번한 정제시설 사고 발생으로 가동률이 현저히 감소하였음
- 이에 따라 줄어든 미국 내 생산량을 보충하기 위해 서아프리카 수역으로부터 원거리 원유 수입이 확대되어 톤-마일이 향상되었음

○ 지난 8월 초에는 BP사의 알래스카 노스 슬로프(North Slope) 지역 프루드호우만(Prudhoe Bay) 송유관 사고로 인해 하루 40만 배럴 규모의 원유 공급이 중단되었음⁵⁾

- 특히 알래스카 사고는 미국 석유시장에 심리적으로 큰 충격을 주어 미국 정부는 전략비축유를 방출하였으며, 대체 공급 물량을 중동, 서아프리카, 인도네시아, 노르웨이 등으로부터 수입하게 됨에 따라 미국 서안으로의 장거리 수송물량이 급증하여 유조선 시장에 선박 수요 증가 및 톤-마일 효과를 불러 일으켰음
- 이에 앞서 6월 말에는 미국 루이지아나 레이크찰스 정제시설에 원유를 공급하는 수송로가 원유 유출사고로 폐쇄됨에 따라 이 지역 정제시설에 대한 원유 공급 차질이 발생하였음⁶⁾
- 이와 같이 미국 에너지 시장은 고유가로 인한 압박과 에너지 물류 공급사슬 내의 예상치 못한 돌발 상황으로 매우 불안한 상태임
- 한편 미국은 이란과 핵문제를 놓고 적대적 관계에 있으며, 미국에 11%의 원유를 공급하는 베네수엘라와도 오래된 대립적 갈등을 빚고 있음
- 만약 베네수엘라가 미국에 대한 수출을 중단할 경우 세계 유가는 15%나 상승할 것으로 점쳐지며, 미국 석유시장은 3년 전에 베네수엘라의 파업사태로 인해 석유 공급이 중단되었을 때보다 외부충격에 더욱 취약한 것으로 나타남

-
- 4) 미국이 지난해 방출한 전략비축유(Special Petroleum Reserve : SPR)에 대한 보충도 이루어지면서 물량 수입이 크게 늘어났음
 - 5) 알래스카 노스슬로프 지역에서 생산되는 원유는 미국 서안지역에 공급되는 총 원유량의 1/3을 차지하며, 미국 국내 생산량의 13%에 달함. 8월 중순에 하루 20만 배럴 정도로 생산량이 회복된 것으로 알려졌으나, 연말 정도에야 정상적으로 가동이 될 것으로 보임
 - 6) 미 에너지부는 부족한 휘발유 생산을 보장하기 위해 75만 배럴의 전략비축유를 해당 정제시설에 방출하기로 결정하였음

□ 세계 석유시장 불안으로 재고 비축 증대

- 세계 4위 석유수출국인 이란의 핵 사태로 인한 긴장 증대와 서아프리카 수역, 특히 나이지리아의 빈번한 원유생산 중단과 시설 폐쇄에 따른 영향⁷⁾ 및 전후 복구중인 이라크 지역 정유시설의 낮은 가동률로⁸⁾ 인해 석유시장의 불안이 가중되었음
 - 원유의 선물가격이 현물가격보다 높은 콘탱고(contango) 현상이 심화됨에 따라 선진국의 대형 정유사들이 재고확보를 위한 목적으로 대형 유조선에 저유시설로 활용하는 등 원유 및 정제유 비축이 크게 늘었음⁹⁾
 - 하반기 들어 중동 지역 사태가 어느 정도 안정을 찾으면서 공급불안에 대한 우려가 줄어들었고, 미국 재고 물량이 늘어나면서 국제유가는 최근 6개월여 만에 처음으로 배럴당 60달러 이하로 떨어졌음
- 중국 경제의 지속적인 성장과 에너지 수요가 유조선 시장의 호조세를 유지시켰음
 - 중국은 올해도 GDP가 10%대 이상으로 성장하며,¹⁰⁾ 원유 수입량도 13% 이상 증가할 것으로 예상됨¹¹⁾
 - 한편 중국은 총 520만 입방미터 규모의 전략비축유 기지를 저장(Zhejiang)성 전하이(Zhenhai)에 완공하였음
 - 전하이 전략비축유 기지의 1단계 저장시설(160만 입방미터)은 연초에 완공되어 이미 소량의 비축작업이 시작된 것으로 알려졌음¹²⁾
 - 중국 정부는 2010년까지 1억 배럴 이상의 정부비축유 저장용 목표로 전하이 터미널 외에 저장성 아오산(Aoshan) 터미널(300만 입방미터), 산둥(Shandong)

7) 나이지리아의 셸(Shell)사가 지난 7월에 파이프라인 사고로 일시적인 수출 중단을 선언하였음

8) 지난 여름에는 이라크 북부지역의 송유관이 테러 공격으로 인해 가동이 중단되어 이 지역의 원유 수출량이 현저히 줄었음

9) OECD 회원국가들의 원유 비축량은 지난 20년 이래 최대 수준을 기록하고 있음

10) 지방 정부들의 상업건물 및 사회간접자본에 대한 투자가 금년 상반기에 60%나 증가하였음

11) 중국은 하루 석유 수요량 600만 배럴 가운데 절반 이상을 수입에 의존하고 있음

12) 중국 정부는 아직까지 공식적으로 대규모 비축사업에 대해 입장을 밝히지는 않고 있으나 사우디아라비아 등과 물밑 협상을 진행하고 있는 것으로 전해지고 있음

성 황다오(Huangdao) 터미널(300만 입방미터: 1단계)과 랴오닝(Liaoning)성 다롄(Dalian) 터미널(300만 입방미터: 1단계)에 대규모의 전략비축유 기지를 건설하고 있음

3. 석유 해상물동량

□ 세계 원유 해상 물동량, 지난해 수준 유지

- 2006년 세계 원유 해상물동량은 지난해와 비슷한 수준인 18억 8,600만 톤으로 예상되며, 석유제품 물동량은 전년 대비 7.5% 증가한 7억 2,000만 톤으로 석유제품 교역 및 수송 수요가 큰 폭으로 증가하고 있는 추세임
 - 원유 및 석유제품유를 모두 포함한 총 해상 물동량은 26억 500만 톤으로 지난해 대비 2% 정도 증가할 것으로 예상됨
- 올해 장거리 원유 수송은 2,280만 배럴/일로 지난해 대비 1.2% 늘어날 것으로 전망됨
 - 특히 아프리카 지역의 원유 수출이 원거리 시장으로 확대되어 720만 배럴/일로 전년 대비 3.3%, 러시아 지역의 수출이 510만 배럴/일로 9.7% 증가할 것으로 예상됨
 - 석유제품 수입도 미국이 320만 배럴로 지난해 대비 17.7% 증가하고, 일본이 70만 배럴/일로 15.2% 증가하는 등 전 세계적으로 1,450만 배럴/일의 물량이 수입되어 7.5%의 증가세를 보일 것으로 예상됨
- 이와 같이 2006년 세계 석유 해상물동량 흐름이 견조세를 보인 이유로 미국 등 주요국의 원유 재고 확보와 석유제품수입 확대에 따른 것으로 분석됨

□ 2007년 석유 해상물동량 증가율, 소폭 둔화

- 세계 석유시장 안정에 따른 유가하락과 OPEC을 비롯한 베네수엘라, 나이지리아의 원유생산량 감축 결정으로 내년도 세계 석유 해상물동량 증가율은 소폭 하락할 것으로 전망됨

- 고유가 현상이 장기화됨에 따라 석유소비 증가 추세가 둔화되고 있는 가운데, 베네수엘라 및 서아프리카에서 아시아 지역으로 수송되는 장거리 물량 일부가 감소하여 톤-마일 감소와 함께 선박수요의 하락을 초래할 가능성이 높음¹³⁾
 - 특히 미국을 포함한 주요 선진국의 재고 증대로 해상 원유 물동량이 점차적으로 감소할 것으로 전망됨
 - 올해 허리케인에 따른 큰 피해가 없고 멕시코 만의 석유생산이 정상적으로 실현된다면, 내년도 미국의 원유 수입량은 현격히 줄어들 것으로 예상됨
- 한편 2007년에도 중국을 비롯한 주요 석유 소비국들의 원유 수요가 지속될 것으로 전망되기도 하는데,
- 특히 유럽연합(EU)의 경우 역내 에너지 생산량이 크게 감소하여 수입을 늘리고 있는 추세로 2020년에는 에너지 소비량의 2/3 정도를 수입에 의존해야 할 것으로 예상됨

4. 유조선 선복량 전망

□ 2006년 신조선 인도량, 지난해 보다 감소

- 2006년 유조선 완공 인도량은 전년에 비해 9.9% 줄어든 2,460만 톤(DWT)이 될 것으로 전망됨
 - VLCC 신조선의 경우, 인도량이 지난해보다 상대적으로 적어 시장에서 충분히 소화될 것으로 전망됨
 - 한편 이란이 미국과 핵문제로 마찰을 빚으면서 석유수출 중단에 대비하며 원유 저장을 위해 10척 이상의 VLCC를 저유시설로 활용하고, 사우디 아라비아 벨라(Vela International Marine)도 일부 VLCC를 저유시설로 사용하는 등 VLCC 선박의 저유시설 전환이 2006년 상반기에 인도된 9척의 신조선에 대해 충분한 상쇄 효과를 발생시켰다고 미국 해운 전문 컨설팅사인 제프리

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

스(Jefferies)가 분석하였음

- 지난해 인도된 VLCC 선박은 30척이었으나 올해는 18척의 신조선이 인도될 예정으로 10월 초 기준으로 이미 12척이 인도되었음

<표 V-1> 유조선 신조 인도량 추이 및 전망

단위 : 백만DWT

구 분	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년	2008년
VLCC	7.8	12.0	11.8	8.9	9.2	5.1	10.1	10.9
수에즈막스	2.5	3.7	3.7	4.2	4.0	4.0	4.0	2.7
아프라막스	1.5	3.8	8.3	5.6	7.0	5.7	5.4	6.0
파나막스	0.3	0.6	1.6	2.7	3.2	3.8	3.2	2.0
석유제품선	1.3	2.1	3.3	4.5	3.9	6.0	6.3	6.6
합 계	13.4	22.2	28.7	25.9	27.3	24.6	29.0	28.2
증감률(%)	-35.3	65.7	29.2	-9.0	5.4	-9.9	17.9	-2.8

주 : 석유제품선은 핸드사이즈급임

자료 : Clarkson, *World Shipyard Monitor*, 2006.10를 참고로 재생성

□ 소형선박 중심으로 노후선 해체

- VLCC 이외의 신조 유조선들의 인도로 전체 선박이 크게 증가하는 공급과잉 상황에도 불구하고 유조선 시황의 견조세로 인해 대형 노후 유조선의 해체량은 미미한 실정임
 - 방글라데시 해체선 시장¹⁴⁾에서 “Klements Gotvalds”(1978년 건조, 3만 9,870 DWT) 유조선이 475/LDT 달러에 거래되는 등 유조선에 대한 해체선가는 초강세를 나타내고 있으나,¹⁵⁾
 - 아직까지 VLCC와 수에즈막스 유조선의 경우 한 척도 해체되지 않았으며, 10월 초 기준으로 아프라막스급 유조선 9척만이 해체되었음¹⁶⁾

14) 방글라데시가 세계 해체선 시장의 3/4 이상을 점유하면서 1위에 위치하고 있으며, 인도가 그 다음으로 16% 정도를 차지하고 있음

15) 최근에는 유조선이 490달러/LDT를 넘어 500달러/LDT 대를 기록할 것이라는 전망까지 나오고 있음

16) 해체된 아프라막스급 유조선의 평균 선령은 26년이었음

- 지난 3분기까지의 유조선 해체량은 220만 DWT 정도로 이 가운데 2/3 이상이 헨디사이즈급 유조선이었음¹⁷⁾
- 아직까지 선주들은 운임시장의 호조로 영업수익이 상당하기 때문에 노후선박들을 최대한 사용하고 해체하기를 꺼려하고 있어 향후 몇 년간 유조선의 급격한 해체는 없을 것으로 판단됨

<표 V-2>

유조선 해체량 추이 및 전망

단위 : 백만DWT

선형	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년
VLCC	8.6	10.9	10.0	1.1	0.3	0.6	1.2
수에즈막스	4.2	1.6	2.2	1.5	0.3	0.5	0.6
아프라막스	1.5	1.5	3.2	2.3	1.5	0.9	2.1
파나막스	0.4	0.4	1.2	1.0	0.5	0.4	1.5
석유제품선	1.0	2.4	3.2	1.7	1.4	1.1	1.0
합계	15.7	16.8	19.8	7.6	4	3.5	6.4

주 : 1) 석유제품선은 1만 DWT급 이상임

2) 2006년 이후는 전망치임

자료 : Clarkson, *World Shipyard Monitor*, 2006.10

□ 2006년 상반기에 신조선 발주량 급증

- 2003년에 기록적인 총 4,900만 DWT의 유조선들이 발주된 이후 지난해에는 2,200만 DWT로 신조발주 유조선 선복이 줄었으나, 올해에는 상반기에 3,000만 DWT 이상이 발주되었음
 - 이 가운데 절반 이상이 VLCC로 10월 초 기준으로 76척의 VLCC가 발주되었음
 - 해외 선박 투자자들은 중국 및 아시아의 원유수입이 지속적으로 증대할 것으로 예상하고, 원거리 원유 해상운송이 크게 증가하여 유조선 운임시장에 대해 상당히 낙관적인 자세를 보이며 선박발주량 증대를 견인하였음
 - 한편 적당 1억 2천만 달러 이상의 신조가격에도 불구하고 현금유동성이 풍부한 대형 선주들을 중심으로 신조 계약은 지속적으로 이어졌음¹⁸⁾
 - 신조 유조선에 대한 발주가 급증한 이유로 대형 선주들의 유조선 운임 시장

17) 해체된 헨디사이즈급 석유제품운반선의 평균 선령은 29년이었음

18) 전 세계 유조선 선대의 30% 이상에 해당되는 선복량이 금년에 발주되어 사상 최대치를 기록할 것으로 보임

에 대한 낙관적인 전망, 중국 등의 새로운 선박공급원 등장과 국제선급연합회(IACS)가 2006년 4월 1일부터 선체 구조를 강화하기 위한 조치로 CSR(공통구조규칙 : Common Structural Rules)¹⁹⁾을 시행하면서 선주들이 CSR 적용을 받지 않기 위해 지난 1분기에 선박 발주를 집중시켰음

- 올해 발주된 유조선들의 인도 시기는 대부분 2009~2010년으로 IMO(International Maritime Organization)의 단일선체 유조선의 최종 퇴출시한인 2010년²⁰⁾과 맞아 떨어짐

- 2010년에 VLCC 선박의 일시적인 부족 현상 발생 가능성과 그 전까지 신조선을 건조할 수 있는 건조도크 부족에 따라 VLCC 선가는 유례없는 초강세를 나타내고 있음

- 2009~2010년 인도되는 신조선의 경우, 1억 2,500~3,000만 달러에 거래되고 있음
- 중고선의 경우에도, 유조선 전문 대형 선사인 프런트라인(Frontline)사가 발주한 30만 DWT급 VLCC가 최근에 1억 4,200만 달러에 거래되었으며, 선령이 10년 된 VLCC도 9,700만 달러에 매매가 이루어졌음

<표 V-3>

유조선 신조 발주량 현황

단위 : 척

구 분	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년
VLCC	22	15	51	43	33	76
수에즈막스	20	15	52	28	7	54
아프라막스	69	46	102	66	45	98
석유제품선	111	84	186	170	170	193

주 : 1) 석유제품선은 1만 DWT급 이상임

2) 2006년은 10월 초 기준임

자료 : Clarkson, *World Shipyard Monitor*, 2006.10

- 글로벌 선박금융기관인 DVB의 최근 자료에 따르면, 수에즈막스(Suezmax)급 유조선의 수주잔량(Orderbook)은 101척으로 이 가운데 절반 이상인 63척이 올해에 발주되었음

19) 공통구조규칙(Common Structural Rules : CSR)으로 국제선급협회가 선박 구조 보강을 위해 유조선과 살물선에 대한 선박 건조용 후판의 두께를 늘임에 따라 강제 사용량이 증가해 추가적인 선가 상승이 예상되었음

20) 전 세계적으로 8,000 DWT 정도의 단일선체 유조선이 퇴출할 것으로 전망됨

- 인도 예정 신조선은 2007년에 25척, 2008년에는 18척에 불과하지만 2009년에는 44척이나 인도될 예정임
 - 이에 반해 2010년까지 72척의 단일선체 수에즈막스 선박만이 퇴출될 것으로 예상됨
 - 한편 서아프리카, 지중해, 러시아, 브라질 등지의 원유 생산량과 해상 물동량이 증대되면서 수에즈막스 선박 수요가 늘어나고 있는 가운데, 아프리카막스 전문 유조선사로 알려진 티케이(Teekay)가 최근에 수에즈막스 신조선 10척을 발주하여 2008~2010년 사이에 인도받을 계획으로 수에즈막스 선대를 전략적으로 확충하고 있음²¹⁾
 - 올 하반기부터 컨테이너 신조선에 대한 발주가 줄어들고, 전 세계 LNG 프로젝트들이 지연됨에 따라 대형 조선소들이 내년에 수에즈막스 선박에 대한 신조선 수주를 확대할 것으로 예상되기 때문에 2010년 이후 선박공급 과잉이 악화될 우려가 높음
- 아프리카막스(Aframax)급 유조선의 경우, 향후 3년간 세계 선대규모가 8%씩 성장할 것으로 예측되고 있음
- 전체 선대규모가 지난 2000년 이후 올해까지 155척이 늘어나 38% 성장하였음²²⁾
 - 향후 200척 이상의 신조선이 인도될 예정이나 해체 대상선은 많지 않은 상태임
 - 지난 3년간 석유수요가 9% 정도 증가하여²³⁾, 아프리카막스 시장에서 6~10%대의 늘어나는 선대를 충분히 흡수할 수 있었던 것으로 분석됨
 - 아프리카막스 선박의 수요가 향후 2010년까지 15% 증가할 것으로 예측되지만, 선대규모가 22~30%로 확대되기 때문에 선박공급이 선박수요를 크게 상회함²⁴⁾
 - 아프리카막스 유조선 수요의 30% 이상을 차지하는 미국시장의 석유제품 재고 수준이 평균 이상을 유지하고 있는 가운데, 천연가스 가격 또한 상당히 저렴하여 선박 수요가 감소하고 있음
 - 아프리카막스 유조선이 많이 이용되는 알제리, 인도네시아, 리비아, 베네수엘

21) 티케이가 운영하고 있는 수에즈막스 선대는 현재 14척으로, 이 가운데 10척이 자사선이며 4척은 용선 선박임

22) 특히 올해에 83척이 발주되어 지난해 대비 70%나 증가했음

23) 석유수요가 2002년 7,780만 배럴/일에서 2006년 8,480만 배럴/일로 크게 증대되었음

24) DVB는 세계 경제 성장률 및 석유수요 증가를 감안하더라도 신조선들이 대규모로 인도되기 때문에 유조선 운임 및 선박의 가치가 감소할 것으로 전망함

라 등의 산유국들도 OPEC 감산 결정에 동참하기로 발표하여 내년도 아프리카 막스 운임 시황은 밝지 않을 것으로 판단됨

- 한편 단일선체 선박들이 본격적으로 퇴출하는 2009~2010년에 이르러서는 시황이 호전될 가능성도 배제할 수 없으며, 발틱해, 흑해, 서아프리카 지역의 비 OPEC 국가들의 생산량이 늘어나 아프리카막스 유조선 시장의 톤-마일이 증대될 가능성도 매우 높음²⁵⁾

○ 클락슨(Clarkson) 자료에 따르면 핸디사이즈급 석유제품운반선의 경우, 올해 63척의 신조선이 그리고 2007년에 164척, 2008년에 153척, 2009년에 90척이 인도될 예정임

- 지난 몇 년간 석유제품운반선 시장은 호황세를 보였으나 점차 약세로 돌아서고 있음
- 하지만 정제유 수요 증대와 톤-마일 증가로 석유제품 운송시장의 운임 반등과 함께 시장 확대가 될 가능성도 매우 높은 상황임

□ VLCC 선복량, 1억 4,000만 DWT 초과

○ 2006년 VLCC 전체 선복량은 1억 4,270만 톤(DWT)에 달할 것으로 예상되며, 수에즈막스(Suezmax)급은 5,260만 톤(DWT)을 기록할 것으로 전망됨

<표 V-4> 선형별 유조선 선복량 추이 및 전망

단위 : 백만DWT

구 분	2001년	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년	2007년
VLCC	125.7	125.2	125.3	130.8	137.9	142.7	151.3
수에즈막스	40.0	41.9	43.3	45.5	49.1	52.6	56.2
아프라마스	52.9	55.1	59.4	62.5	67.9	73.6	77.0
파나마스	14.5	14.7	14.9	16.4	18.9	22.7	24.3
석유제품선	58.6	59.1	60.1	65.9	71.2	80.7	89.8
합 계	291.7	296	303	321.1	345	372.3	398.6

주 : 1) 석유제품선은 1만 DWT급 이상임

2) 2006년 이후는 전망치임

자료 : Clarkson, *World Shipyard Monitor*, 2006. 10

25) 러시아가 흑해지역으로부터의 수출량을 확대하면서 상당한 톤-마일 증대 효과가 시장에 나타나고 있는데, 지난 3분기에 흑해지역에서 아프리카막스 선박에 대한 성약이 154건이나 이루어져 지난해 같은 기간 대비 28%나 늘어났음

- 2006년 10월 초 기준 유조선 전체 선복량²⁶⁾은 4,209척, 3억 5,850만 톤(DWT)으로 2005년에 비해 6.9% 증가했음
 - 이 가운데 20년 이상 노후선박은 877척, 3,650만 톤(DWT)으로 척수와 톤수를 기준으로 전체의 21%와 10%를 차지하고 있음
 - 전체 유조선 가운데 이중선체 선박은 2,858척 및 2억 5,800만 톤(DWT)으로 전체의 67.9% 및 71.9%에 해당하는 것임
 - 이는 1년 전의 67% 및 68% 비해 개선된 것이며, 2004년의 58%, 63%와 2003년 52% 및 58%를 고려할 경우 지속적으로 개선되고 있음을 알 수 있음
 - 국제독립유조선사 협회인 Intertanko는 이중선체 개조에 관한 국제협약(MARPOL) 부속서 13G에 의거하여 선령 25년 제한 및 퇴출 기한에 따라 2010년까지 전 세계 유조선 선대의 77%가 이중선체 구조를 이룰 것으로 전망하고 있음
- 또한 세계 유조선 선대의 평균선령은 11.2년으로 2002년 13.8년, 2003년 12.7년, 2004년 12.1년, 2005년 11.6년 이후 지속적으로 개선되고 있음

<표 V-5>

선형별 선체 구조 유형

단위 : %

구 분	이중바닥/이중측면	단일선체	이중선체
VLCC	1	31	68
수에즈막스	6	15	79
아프라막스	9	13	77
파나막스	12	16	72
핸디사이즈	15	16	72

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

26) 1만 톤(DWT)급 이상의 유조선으로 Clarkson, *Oil & Tanker Trades Outlook*, 2006.10 참고

5. 2007년 유조선 시황 전망

□ 2007년 유조선 경기, 소폭 하락

- 2007년에는 주요 산유국들의 생산 감축과 정유사들의 정제 마진 감소로 물동량 증가 추세가 둔화되는 가운데 선박량 증가 추세가 이보다 높은 수준을 유지함에 따라 유조선 해운경기가 전반적으로 소폭 하락할 것으로 전망됨
 - 2007년에 인도되는 VLCC 신조선이 35척(1,065만 DWT)인 반면 해체 선박량은 견조한 시황으로 인해 많지 않을 것으로 예상되기 때문에 선박 과잉공급 압력이 상당히 심할 것으로 보임
- 해상운송 수요 측면에서 세계 석유수요가 지속적으로 증가 추세를 나타낼 것으로 예상되지만 신조 유조선의 선박량 증가가 이를 상회할 것으로 보임
 - IEA(국제에너지기구)는 세계 석유수요가 2007년에는 2006년에 비해 1.7%의 증가율을 나타낼 것으로 예측하고 있음
 - OPEC도 세계 석유수요가 8,558만 배럴/일로 지난해 보다 1.57% 증가할 것으로 전망하며, 특히 중국의 수요가 올해 711만 배럴/일에서 내년에는 756만 배럴/일로 늘어날 것으로 보고 있음
 - 또한 비 OPEC 국가 생산량이 평균 5,300만 배럴/일로 184만 배럴/일 이상이 증대되고, 생산량이 급속히 증가하고 있는 러시아의 경우 980만 배럴/일로 19만 배럴/일이 증대될 것으로 예측됨

<표 V-6>

세계 석유수요 추이 및 전망

단위 : 백만 배럴/일

구 분	2004년	2005년	2006년	2007년
IEA	82.10(3.66%)	83.50(1.3%)	84.60(1.2%)	86.00(1.7%)
OPEC	82.08(2.99%)	83.28(1.44%)	84.26(1.17%)	85.58(1.57%)

자료 : IEA, *Oil Market Report*, 2006. 11 및 OPEC, *Monthly Oil Market Report*, 2006. 11

□ 2007년 VLCC 운임, WS 85.78 예상

- 2007년 1월부터 Worldscale 지수가 연료비 및 항만 비용 증가 등을 반영하면서 기준 연료비(bunker price)가 톤당 318.25달러로 38달러 정도 인상됨
 - 이를 감안하여 국내 유조선 전문가를 대상으로 조사한 2007년 중동/극동항 VLCC 연간 평균 운임은 새로이 적용되는 기준 운임(flat rate)으로 WS 85.78 포인트로 전망되었음
 - WS 85.78은 2006년 기준으로는 WS 100 정도로 내년도 VLCC 운임 시황은 올해보다 약간 저조할 것으로 예상됨

<표 V-7>

유조선 평균운임 추이 및 전망

단위 : WS

구 분	실 적									전망 2007년
	2002년	2003년	2004년	2005년	2006년					
					1분기	2분기	3분기	4분기	연평균	
중동-극동항 VLCC (26만 DWT)	52.6	99.2	149.6	104.6	120.8	86.0	127.3	77.8	106.4	85.78

주 : 2006년 4분기는 11월 중순 기준임

□ 주요 기관들, 2007년 유조선 시황 약세 전망

- 미국 초대형 은행인 Citigroup은 2006년 4분기 VLCC 운임이 지난 2002년 이후 가장 낮은 수준을 기록할 것으로 예상하고, 2007년 유조선 시장도 약세를 보일 것으로 전망하였음
 - 미국 달만 로즈(Dahlman Rose) 투자은행도 국제유가 하락과 미국 수요 감소, 그리고 허리케인으로 인한 석유 생산 시설물 피해가 올해에는 거의 나타나지 않아 내년에는 유조선 시황이 하락할 것으로 내다봄
 - 사우디아라비아 국영해운회사(NSCSA)의 한 관계자도 고유가로 인해 세계 석유수요가 점차적으로 감소하는 가운데, 상당한 규모의 신조선들이 인도되어 2007년부터 시황이 하락세로 전환되고 2008년에는 더욱 악화되어 VLCC 세계 선대 10% 이상이 유휴한 상태에 처하게 될 것이라고 경고하였음

<표 V-8> 세계 주요기관의 내년도 유조선 시황전망

전망기관	2007년 전망	주요 요인	비고
Citigroup	약세	신조선 인도량 증가 선박 수요 감소	주요 선진국 재고 확보로 수요 감소
Dahlman Rose	하락세	미국 수요 감소 기상이변 부재	국제유가 시장 안정
Jefferies	둔화(석유제품 및 케미컬선)	선복증가	정제생산 증가율의 상대적 약세
KMI	소폭 하락	신조선 인도량 증대 정제마진 축소로 물동량 감소	선박해체 지연 및 유가 하락

6. 유조선 시장의 주요 변화

□ 국제 유가하락과 해상 물동량 감소

- 한때 국제 유가가 배럴당 80달러에 육박하였으나, 공급불안이 감소하고 온화한 겨울철 기상과 허리케인 등의 대형 기상이변이 발생하지 않아 유가는 배럴당 60달러 이하로 하락하였음
 - 가격 하락에 따라 OPEC은 배럴당 60달러 수준을 유지하기 위해 120만 배럴/일의 생산 감축을 결정하였음²⁷⁾
 - 지난 10월 사우디아라비아는 11월에 한국과 일본 등에 대한 물량공급 감축 발표를 하여²⁸⁾ 한국과 일본의 정유회사들이 보유하고 있는 유조선들이 현물 시장에 나옴으로써 운임하락을 초래하였음
- 중국은 9월말 기준으로 총 1억 925만 톤(MT), 평균 292만 배럴/일의 석유를 수입하여 지난해 대비 16.3%나 증가하였음
 - 2007년에 시황하락은 예상되지만 중국 및 주요 에너지 수입국의 견조한 수요 증가로 인해 하락 폭은 제한적일 것으로 전망됨

27) 사우디아라비아는 11월부터 하루 38만 배럴의 생산량을 감축하였음

28) 사우디 아람코는 일본의 정유사들과 대만의 Formosa Petrochemicals에 11월 물량을 8%, 한국에는 6% 정도 줄여 공급하기로 통보하였음

- 중국이 대규모의 전략 비축유 사업을 개시하였으며, 주요 석유 소비국이 원유 수입선을 전략적으로 다변화하여 해상 수송 톤마일 증가를 발생시켜 수송 선박 수요는 지속적으로 유지될 것으로 예상되기도 함

□ 유조선 수송로 변화와 신규 시장 창출

- 주요 원유 소비국들이 전략적으로 수입선을 다변화하면서 유조선 수송 톤마일(ton-mile)이 크게 증대하고 있는 가운데, 특히 중국²⁹⁾이 서아프리카와 베네수엘라로부터 장거리 해상 원유수입 물량을 확대하면서 해상운송 시장의 변화와 함께 유조선 수송 수요에 긍정적인 영향을 주고 있음
 - 중국, 인도를 비롯한 신흥 경제 강국들이 부족한 에너지 자원 확보를 위해 원유 수입선을 아프리카 및 중남미 국가로 다변화 하면서 톤-마일이 증대되어 선박수요 증가 효과를 창출하고 있음
 - 미국 유조선 전문 컨설팅 회사인 Poten의 자료에 따르면 2006년 상반기 전 세계 석유수요는 0.8% 증가한 반면, 유조선 전체 톤마일은 14.3%나 증가한 것으로 나타났음
 - 지난 6월 초에 카스피해 아제르바이잔 BTC(Baku-Tbilisi-Ceyhan) 송유관으로 터키 지중해의 세이한(Ceyhan)까지 원유수송이 가능해져 아프리카까지 유조선에 처음으로 원유가 선적된 이후 미국과 중국은 이 지역에서 VLCC를 이용한 원유 수송을 계획하고 있음
 - 서아프리카, 카스피해, 러시아 지역으로부터의 원유생산이 확대되면서 유조선 수송로의 다변화와 신규 시장 창출이 이루어져 장거리 수송 증가로 유조선 운임 시장에 긍정적인 효과가 나타나고 있음
- 베네수엘라는 2006년 상반기에 340만 톤의 원유를 수에즈막스 또는 VLCC 선박을 통해 중국으로 수출하였는데 이는 2005년 같은 기간 대비 7배 이상 증대한 규모임³⁰⁾

29) 중국은 러시아로부터 철도운송 및 송유관을 통한 석유수입을 확대하고 있지만, 수입 원유량 254만 배럴/일 가운데 90% 이상을 해상 운송을 통한 수입에 의존하고 있음

30) 중국과 베네수엘라가 경제 및 에너지 분야 협력을 강화하면서 베네수엘라는 중국에 원유수출을 향후 5년간 하루 50만 배럴로 늘리기로 하였음

- 카리브해 지역의 아시아항(중국, 인도, 동남아 등) 원유 수출은 2006년 상반기에 785만 톤을 기록하며 지난해 대비 75%나 늘어났음
- 아시아항 서아프리카산 원유 물량도 연간 30% 대로 증가하고 있으며, 앙골라를 포함한 아프리카산 원유의 가격 경쟁력 등으로 인해 아시아 소비국들이 이 지역으로부터 수입을 확대하고 있는 추세임³¹⁾
- 아시아지역으로의 북해지역(North Sea) 생산 물량도 지난 상반기에 35% 증가한 350만 톤을 기록했음

□ 기상 이변 및 주요 산유국의 정치적 변화

- 2007년에도 허리케인 또는 기상 악화로 인한 피해와 베네수엘라, 이란, 나이지리아와 같은 산유국들의 불안정한 석유 공급으로 시장 수급 상황이 크게 위협받을 수 있음
 - 국제 석유 시장은 유가의 하락세가 시작되었음에도 불구하고 여전히 가격 상승압박과 에너지 물류 공급사슬내의 예상치 못한 돌발 상황 발생 가능성이 매우 높은 상태임
 - 석유시장 및 유조선 시장의 불안정성으로 시장 기초여건(fundamentals)에 관계없이 운임이 상승할 가능성은 상존함³²⁾
 - 2005년 겨울에 터키 보스포러스(Bosporus) 해협의 병목현상이 심각하였으나 올해에는 대체적으로 선적 및 하역 지연이나 기타 지체현상이 없어 유조선 시장이 안정화되었음

□ 대형 선주들의 시장 지배력 강화

- 초대형 정유사들의 이중선체 유조선에 대한 선호 경향이 보편화되면서 이중선체 선박을 보유하고 있는 대형 선주들을 중심으로 단일선체 유조선과의 심한 운임 격차를 나타내는 등 지배력이 강화되어 유조선 시장을 주도하고 있음

31) 수단도 지난 8월말 아프리카막스급 선박을 이용하여 중국에 처음으로 원유 수출을 시작한 이후 9월에는 일본으로도 원유수출을 하였음

32) 이란이 미국과 핵문제로 인해 호르무즈(Hormuz) 해협을 봉쇄할 경우 유조선 시장에 엄청난 파장을 불러올 수도 있음

- 대형 선주들을 중심으로 운임에 대한 심리적 최저 저항선이 상승하였으며, 이중선체 유조선 선대가 세계 유조선 운임 형성을 주도하는 가운데, 단일선체 노후 유조선은 차별화된 저운임 시장을 형성하고 있음
- 한편 대형 정유사들은 장기용선 및 사선 확보를 통하여 지배선단을 확대하여 시장지배력을 만회해 나갈 방침임
 - 지난 11월 중순 BP사는 자사선 운항 확대를 위해 추가적으로 15~20척의 선박을 발주하기로 결정하였음
 - BP는 자체 화물 50% 이상을 자사선에 의한 수송을 목표로 대규모의 선대 확충을 추진하고 있음

□ 석유제품 시장의 민감한 변화

- 미국 해운 전문기관인 제프리스(Jefferies & Company)사는 2007년 석유제품 및 케미컬 시장의 운임이 하락할 것으로 내다봄
 - 10~11%의 선복증가가 정제생산 시설 규모 증가율 1.2%를 상회하기 때문으로 분석함
 - 최근까지 동남아, 중동 지역의 정제규모 확대로 주요 소비지역인 유럽과 미국 등지로의 장거리 수송에 따른 톤-마일이 크게 증대되어 제품 운반선 시장은 호황을 유지하였음
 - 2004~2006년 세계 정제 규모의 평균 성장률이 1.5%였으나 향후 2009년까지 1.2%로 감소할 것으로 예상되는 반면, 신조선 인도는 크게 확대되어 운임하락을 초래할 것으로 전망됨
- 한편 미국은 경기 침체가 돌입에도 불구하고 정제유, 특히 휘발유의 소비자 가격 하락으로 수요가 증가하였음
 - 미국내 주요 정유시설에 대한 정기 유지 보수 기간이 장기화되고, 이에 따른 정제유 생산량의 감소와³³⁾ 미국 농촌 지역의 경유 사용 증대 등으로 재고 수준이 10% 이상 감소하였음
 - 이에 따라 유럽지역으로부터의 정유제품 수입이 확대되어야 하지만, 경유는

33) 미국 정제시설의 가동률은 87.3%로 나타남

유럽에서도 고가에 물량의 여유가 많지 않은 상태임

- 한편 아시아 지역의 정제유 가격 하락으로 정제마진이 크게 감소하여 인도는 LR1, LR2 선박을 이용하여 유럽이나 미국으로 경유 수출을 확대하고 있음³⁴⁾
 - 인도는 국영기업인 Indian Oil Corp.(IOC)³⁵⁾을 중심으로 정제시설을 현대화하고, 대규모의 정제시설 확충으로 정제유 수출을 늘리고 있음³⁶⁾
 - 사우디아라비아도 홍해지역의 지잔(Jizan)에 새로운 민간 정제공장 설립을 추진하며, 2010년까지 정제시설 처리능력을 하루 300만 배럴로 크게 확대하여 글로벌 정제 중심지로 성장하기 위한 전략을 실행 중에 있음
- 미국 민주당이 미 하원과 상원 중간선거에서 승리하며 다수석을 차지하게 됨에 따라 미국의 에너지 관련 정책의 장기적 기조도 변경될 것으로 보임
- 민주당은 미국의 석유수요 및 의존도를 감소시키고 청정연료개발에 박차를 가하고 공화당이 추진해온 알래스카의 북극 야생생물 보호구역의 유전개발을 저지할 것으로 전망됨
 - 정제능력의 확장과 휘발유 비축을 통해 휘발유 가격을 안정화시킬 계획이지만, 미국 정제능력의 한계로 원유수입보다는 정제유 수입이 확대될 것으로 전망됨³⁷⁾

34) 지역간 가격 차이에 따라 수익을 최대화 실현시키기 위해 “아비트라지(arbitrage)”를 확대하고 있음

35) IOC는 인도내 18개의 정제시설 가운데 7개를 운영하고 있는데, 2010년까지 26억 4,000만 달러를 투입하며 시설 개선 사업을 확대하고 있음

36) 특히 민간기업인 Reliance의 경우 생산량의 56% 이상을 수출하고 있음

37) 에너지 정보청(EIA)에 따르면 미국은 구조적인 문제로 인해 장기적으로 석유제품에 대한 해외수입 의존도가 높아질 것으로 예상됨

2007년 KMI 세계해운전망

2006年 11月 30日 印刷

2006年 11月 30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