

## ● 벌크선시황 오조 당분간 지속될 듯

### Capesize 호황 앞으로도 문제 없어

중국 정부가 과도하게 성장하고 있는 중국 9.1%의 현 경제성장률을 좀 더 적당한 수준인 7%로 하향 조정할 것이라고 발표했음에도 불구하고, 전례 없는 capesize 운임의 호황은 지속될 것으로 선박브로커들은 내다보고 있다.

Braemar Seascope의 연구실장인 Colin Cridland는 spot charter rate이 대략 \$100,000/day수준인데, Capesize 선박을 3년 계약에 \$50,000/day로 성약했다고 최근 밝혔다.

Capesize 시장의 거의 70%를 차지하고 있는 철강관련 산업과 더불어 원광석 수입은 2001년 1억2,000만톤에서 2003년 2억톤으로 증가했다.

원광석 수송을 위한 Capesize 선박수요는 2001년 5,100만dwt에서 2003년 5,830만dwt로 증가하였다. 이에 따라 총 Capesize 선박수요는 전년동기에 8,240만톤에서 9,140만톤으로 증가했다.

중국 정부가 과도하게 성장하고 있는 중국 경제성장률을 7%로 조정한다고 발표했지만, Mr Cridland는 이에 대해 그렇다고 꼭 운임이 하락한다는 명백한 근거는 없다고 했으며 이것은 절대로 근거 없이 좋은 상황만을 가정하고 있는 것이 아니라 오히려 매우 보수적인 관점에서 현실적으로 전망한 것이라고 말했다.

아울러 그는 올해 운임은 최상의 경우 계속적으로 상승할 것이고, 최악의 경우에도 지

속은 될 것이라고 덧붙였다.

중국의 철강 생산을 위한 천연자원 수요가 증가하는 것이 주요 원인 중의 하나이며, 철강 수요는 2010년까지 매년 12% 증가할 것이며, 원광석 수요는 20% 증가할 것이라고 Mr Cridland는 예측했다.

이러한 분석에 따르면, Capesize 선박 수요는 매년 5.5%에서 7.5%로 증가할 것이고 총 Capesize 선박은 2004년 9,800만dwt에서 2010년에는 1억3,000만dwt로 증가할 예상되고 있다.

Clarkson Research의 Martin Stopford 역시 매우 낙관적인 전망을 하고 있다. 그는 현재의 전례없는 운임 상승세는 어느 수준에서 멈출 수도 있으나, 중국의 철강 수입이 붐을 이루고 있는 것에 계속적으로 힘입어 운임이 하락하지 않을 것이라고 말했다.

## ● 구주항로, 4월 운임회복 확실시

### 4월1일부터 TEU당 150달러 인상

일본-구주동맹의 회원사들은 3월11일 도쿄에서 Executive Committee를 개최하고 2004년 4월1일 운임회복계획을 확실하게 관철시킨다는 방침을 확정했다.

외신에 따르면, 아시아로부터 북구주항 물동량이 2004년 초부터 증가경향을 보이고 있는데다, 각 회원사 공히 만선상태를 보이고 있고 간사이를 중심으로 하여 일본에서 컨테이너 부족현상이 발생하고 있다.

또한, 구주 역내에서의 요금인상과 유로화

강세 등으로 인한 비용증대가 발생함에 따라 아시아발 구주행 화물에 대한 운임회복이 확실시되고 있다.

2004년 들어 북구주향 물동량은 1월 15% 증가했으며, 2월 25%증가하는 등 증가세가 커지고 있으며, 구주동맹 각사의 선박들도 2004년 초부터 만선상태를 유지하고 있어서 올해에도 약세의 기미는 보이지 않으며, 성수기로 가면서 훨씬 더 큰 물동량 증가가 나타날 것으로 예상되고 있다.

반면, 일본에서는 공컨테이너 부족현상이 나타나고 있다. 신조 컨테이너에 대해서는 생산저점인 중국에서 강제 등 자재비가 폭등하여 컨테이너 가격도 20% 인상되고 있으며, 재확보도 어려운 시점이어서 중국 일부 업체에서는 월간 필요량 2만톤 중 1,000톤밖에 확보를 못하는 경우도 발생하고 있다.

특히, 2004년 여름 이후 인도될 예정으로 컨테이너를 제작중인 선사나 리스회사와의 상담시 성수기로 갈수록 컨테이너 부족은 더욱 심각해질 것으로 우려되고 있다.

또한 구주 내륙의 수송비가 요금인상과 유로화 강세 때문에 비용부담이 TEU당 100~150달러 늘어난 것으로 알려졌으며, 원유가격 앙등으로 연료비 가격도 비용증가의 한 요인으로 나타나고 있다.

구주동맹은 아시아발 화물은 4월 TEU당 150달러, 7월에 TEU당 250달러에 이어 10월에도 운임회복을 계획중이며, 4월의 확실한 인상이 예상되는 가운데 일본발에 대해서도 아시아발과의 운임격차가 더 이상 확대되지 않도록 4월부터 반년계약의 경우 TEU당 250

달러씩 2회, 1년계약의 경우 TEU당 400달러의 운임회복을 위해 화주와의 교섭을 추진하고 있다.

## ● 홍콩, 2003년 컨테이너 처리량 7% 증가

환적물량 증가 등으로 2,000만TEU 넘어

홍콩은 2003년 해상교역과 환적 수송량의 증가에 힘입어 전년대비 7% 증가한 2,045만 TEU의 컨테이너화물을 처리한 것으로 나타났다.

홍콩의 Census와 Statistics Department는 최근 세계 최대의 컨테이너항만에서 2002년보다 8% 증가한 1,650만TEU의 적컨테이너를 처리했으며, 공컨테이너를 2% 증가한 390만TEU의 공컨테이너를 처리했다고 발표했다.

하천을 통한 실컨테이너 처리는 17% 증가한 400만TEU를 기록했는데, 이는 중국본토에서 진주해로 가는 화물이 크게 늘었기 때문이다.

해상교역을 포함한 총 교역에서, 입항 환적 수송량은 18% 증가한 410만TEU를 기록했으며, 출항의 경우는 13% 증가한 890만TEU를 기록했다.

또 홍콩의 수입컨테이너화물은 10% 증가한 760만TEU를 기록했고, 수출은 6% 증가한 890만TEU에 달한 것으로 집계됐다.

Hong Kong Port Development Council는 단기 분석으로 가장 호황을 누리고 있는 Kwai Chung Container Terminal이 총처리량의 60%를 차지하는 1,210만TEU를 처리했으며, 이는 동항만의 성장률이 4.5% 감소한 것이라

고 밝혔다.

Kwai Chung 외부 터미널에서는 9.3% 증가한 물동량을 처리했다고 보고됐는데, 2004년 1월 모든 터미널들이 전년도에 비해 2.6% 증가한 약 69만TEU를 처리한데 반해, Kwai Chung은 약 100만TEU를 처리했다. 이는 2002년에 비해 3.2% 감소한 것이다.

## ● 2004년에도 중국 컨테이너량 크게 증가

1~2월 컨테이너량 804만TEU로 25.7% 증가

올 들어서도 중국 항만의 컨테이너화물 처리량이 큰 폭으로 증가하고 있다.

중국 교통부가 발표한 2004년 1월~2월 중국항만의 컨테이너 처리량은 전국 합계 803만 9,300TEU로 전년동기 대비 25.7% 증가했다.

그중 연해항만의 1~2월 누계는 758만 2,700TEU를 기록하여 26.6% 증가했으며, 내륙 하천항만의 경우 45만6,600TEU를 기록하여 12.5% 증가했다.

이 기간중 중국의 주요항만별 컨테이너화물 처리량 증감현황을 보면 △Shanghai항이 194만7,600TEU를 처리, 전년동기대비 26.7% 증가했으며, 이어 △Shenzhen이 28.6% 증가한 174만8,500TEU △Qingdao가 19.3% 증가한 74만3,700TEU △Ningbo가 43.6% 증가한 51만7,300TEU △Tianjin이 17.6% 증가한 51만4,400TEU △Xiamen이 28.3% 증가한 42만 7,800TEU △Guangzhou가 3.9% 증가한 39만3,700 TEU △Dalian항이 33.6% 증가한 28만8,800TEU

등으로 각각 집계됐다.

## ● 부정기건화물선시장 중국특수로 몸살

벌크선의 25% 중국 수출화물 선적 대기

부정기건화물선시장이 중국특수로 지속적인 강세를 보이고 있는 가운데 주요항만의 적체현상도 이에 비례해 날로 심화되는 양상을 보이고 있다.

외신에 따르면, 중국의 원자재 수입수요가 크게 증가함에 따라 인도와 호주 등 세계 주요 원자재 선적항만들의 적체가 심각한 상황이다. 인도의 경우 중국으로 수출하는 철광석을 선적하기 위해서는 선박들이 한 달을 대기해야 하고, 세계 최대 석탄수출국인 호주에서는 10일을 대기해야 할 정도로 항만체증이 심화되고 있다.

이로 인해 세계 벌크선박의 25% 정도가 중국 수출화물을 선적하기 위해 항만에서 대기하고 있으며, 이에 따른 비용도 크게 증가하고 있다. 현재 20만 톤급 케이프사이즈 벌크선의 하루 용선료가 10만 달러인 점을 감안할 때, 한 달간 선적지연으로 인한 추가 지출 비용은 적당 300만 달러에 달하고 있다.

더구나 이러한 항만적체는 철강재와 곡물, 유류 등의 국제원자재 가격 상승으로 이어져 해상운임 인상과 신조선의 경쟁적 발주를 초래하고 있는데, 이같은 현상은 당분간 지속될 것으로 전망되고 있다.

지난해 세계 건화물 해상물동량 증가분의 약 70%는 중국의 수입증가에 기인한 것으로,



이러한 추세는 금년에도 계속되고 있는데, 올해 중국의 철광석 수입량은 전년대비 21% 증가한 1억8,000만톤에 달할 것으로 예상되고 있으며, 원유와 곡물수입량도 크게 늘어날 것으로 예상되고 있다.

### ● 정기선시장 공컨테이너 부족난 심화

철강재 가격 급등 등 생산에 차질  
정기선사 비용부담 증가로 이어져

최근들어 전세계적으로 철강재 부족현상이 지속되면서 컨테이너 제조업체들의 생산이 줄었으며, 이 같은 공컨테이너 부족은 정기선사들의 비용부담 증가로 이어지고 있으며, 더 나아가 정기선 시장에도 악영향을 끼칠 것으로 예상되고 있다.

Lloyd's list 등 외신에 따르면, 최근 원자재 가격의 급등과 공급난이 심화되고 있는 가운데 특히 철강재 확보가 어려워 컨테이너 생산업체들이 생산에 막대한 차질을 빚는 바람에 세계 각지에서 공컨테이너 부족현상이 가속화되고 있다.

대규모 컨테이너 제조업체 중 하나인 씨 컨테이너사(Sea Containers)사의 제임스 셔우드(James Sherwood) 사장은 최근 싱가포르에서 열린 자사 경영실적보고를 통해 향후 몇 주안에 심각한 컨테이너 부족현상에 직면할 것이라고 전망하면서 현재 아시아 지역에서 컨테이너 제조를 위한 철강재 부족이 심각하다고 강조했다.

그는 또 최근 철강재 가격의 급등으로 아시

아 지역 컨테이너 제조업체들이 큰 부담을 안고 있다며, 씨 컨테이너의 경우 1개월 동안 20만톤의 강재가 필요하지만 현재 이용할 수 있는 철강재는 약 1,000톤에 불과하다고 말했다.

셔우드 사장은 이 같이 컨테이너의 부족으로 최근 중국 등 아시아 지역의 물동량이 급증에 따른 컨테이너선시장의 혼란에 찬물을 끼얹게 되었다며, 이 지역 항만에서 화물이 넘쳐나 선박들이 대기하는 상황이 연출되고 있어 전 세계 운송시스템이 거의 마비되는 사태로 번지고 있다고 주장했다.

사실상, 정기선사들은 물동량 증가로 운임소득이 증가하는 반면, 비용도 점차 상승하는 상황에 직면하고 있는 것으로 나타났다.

컨테이너 리스료는 지난해 대비 50% 상승해 20피트 컨테이너 박스 가격이 6개월전에 1,400달러였으나 현재 1,800달러로 상승했다.

이처럼 컨테이너 부족이 심각해지자 선사들은 전세계적으로 사용하고 있는 컨테이너를 아시아지역으로 투입하는 방안을 검토하는 등 대책마련에 부심하고 있으나, 이같은 공컨테이너 부족현상은 당분간 지속될 것으로 전망되고 있다.

### ● 컨테이너선 신조발주 증가로 선가상승

철강재 가격 증가 등으로 15% 인상

지난 2003년 이후 컨테이너선의 신조발주가 크게 늘면서 선가도 덩달아 급등세를 보이고 있다.

한국해양수산개발원의 지구촌 해양수산 최

# NEWS

신호에 따르면, 2003년에 이어 금년 초부터 정기선사들과 용선선주들의 신조발주가 급속히 증가하기 시작했으며, 이에 따라 지난 15개월 동안 이루어진 컨테이너선 신조발주 계약액은 250억달러에 달하고 있다.

이같이 신조발주가 늘어나는 이유는 선박부족에 따른 용선료 상승으로 이익을 얻고 있는 용선주들과 높은 용선료 때문에 소유선박을 확대하려는 선사들이 모두 신조발주에 참여하고 있기 때문이다.

선박브로커들에 따르면 특히 이 같은 신조발주는 7,500TEU급 대형선박에 집중되고 있는데, 이는 선사들이 2006년까지 장거리 운송을 위한 대형선박 수요가 공급을 초과할 것이라고 예상에 기인한 것으로 분석되고 있다.

현재 대부분의 일본과 한국 조선소들은 향후 3년 동안 신조주문량이 밀려 있는 상황으로 2007년 신조수수 가격을 미리 산정하고 있는 실정이며, 이러한 이유로 선사들과 용선선주들은 컨테이너선 발주를 중국과 유럽 조선소로 대체하고 있다.

한편, 최근 철강재 가격이 상승하는 상황에서 신조선 발주량이 다시 급증함에 따라 선가도 3개월 전보다 약 15% 인상된 것으로 나타났다.

이에 따라 선박브로커들은 9,500TEU급 컨테이너선의 선가가 조만간 약 1억달러를 넘어갈 것으로 전망하고 있다.

또한 이 같은 선가 상승의 경향은 중소형 선박도 마찬가지인데, 클락슨사에 따르면, 3,500TEU급 선박이 2002년에 3,300만달러, 2003년에는 2250만달러 수준이었으나 최근

에는 4,400만 달러에 달하고 있으며, 1,100TEU급 선박의 선가는 지난 3개월 동안 150만달러가 올라 2,000만달러에 이르렀다.

최근 A.P Moller 그룹의 Maersk사가 현대중공업에 4,300TEU급 선박 13척을 발주한 후 추가로 6,000TEU급 선박 7척을 발주한 바 있으며, 독일의 Bertram Rickmers사는 Dalian New 조선소에 4,250TEU급 선박 4척을 발주했다.

이와 같이 선가가 급등하자 일부 선사들과 용선선주들은 장기용선을 통해 비용부담을 줄이려는 노력도 나타나고 있는데, Cosco사는 최근 Costamare사가 현대중공업에서 발주한 8,500TEU급 선박 5척을 10년간 장기용선하는 계약을 체결한 바 있다.

## ● 유럽연합, 기국 감사제도 조기도입

### 국제협약 시행여부 확인 및 점검 철저

유럽연합(EU)은 국제해사기구(IMO)에서 2005년 경에 도입하는 '기국 감사제도(IMO Model Audit Scheme)'를 보다 빠르게 자체적으로 이에 관한 규정을 제정하여 시행할 방침인 것으로 알려졌다.

IMO는 2년 전부터 회원국이 선박안전 및 해양환경보호 등에 관한 국제협약을 어느 정도 효과적으로 시행하고 있는지 확인·점검하는 이른바 '회원국 선박안전 관리능력 평가제도'를 도입하는 방안을 검토하고 있는데, 현재의 작업일정을 고려할 때 이 제도는 빠르면 2005년 11월에 도입될 것으로 예상되고 있다.

그러나 유럽연합은 IMO의 이같은 계획과는 달리 자체적으로 이 제도는 물론 선박안전에 관한 추가조치를 포함하여 제3의 '에리카 팩키지'를 다음달에 확정하여 발표한다는 방침이다.

아일랜드 해사안전국장인 브리안 호간(Brian Hogan) 수석 조사관에 따르면, 유럽연합의 이 제도는 아직 공표할 단계는 아니지만, 강제적으로 시행하는 방안과 임의적으로 시행하도록 하는 방안 등 2가지 대안을 놓고 정치적인 결정 여부를 검토하고 있다고 밝혔다.

한편 IMO가 도입할 예정인 '회원국 선박안전 관리능력 평가제도'는 일단 임의적으로 시행하는 것으로 지난해 해상안전위원회(MSC) 회의에서 결정된 바 있는데, 평가대상이 되는 국제협약의 종류를 6가지로 한정하고, 해사보안 등에 관한 기준을 포함하지 않는 것으로 결론 끝에 합의함에 따라 유럽연합은 물론 미국 등의 강한 반발을 샀었다.

## ● IMO, 벌크선 추가 안전조치 강구약수

### 금년 하반기에 공식 채택될 듯

국제해사기구(IMO)에서 새로 마련하고 있는 벌크선 안전조치가 금년 하반기에 공식적으로 채택되고, 늦어도 2006년 7월1일부터는 국제적으로 시행될 것으로 예상되고 있다.

IMO는 최근 영국 런던에 있는 본부에서 해상인명안전협약(SOLAS 협약) 제12장을 개정하기 위한 '선박 설계 및 장비 소위원회' 작업단 회의를 개최하고 새로 개정되는 규정의 적

용과 관련하여 가장 큰 문제로 부각되고 있는 '단일선체 구조 벌크선'의 개념에 대해서 합의했다. 벌크선 작업단 의장은 전문가들이 새로운 개념을 도출하기 위해 상당한 노력을 기울인 결과, 선박의 건조일을 고려하지 않은 단일선체 구조 벌크 캐리어의 개념을 찾았다고 밝히고, 이에 따라 개정 조항의 발효일 이전과 이후에 건조되는 선박에 대해 새로운 해상인명안전협약 제12장에서 구분하여 적용할 필요가 없게 되었다고 설명했다. 그러나 이같은 합의에도 불구하고, 작업단에서는 일반화물선이 수시로 건화물을 산적으로 운송함으로써 항만국통제 점검에서 자주 지적을 받는 문제에 대해서는 뚜렷한 결론을 내리지 못했다. 이에 따라 작업단은 IMO의 해상안전위원회(MSC)에 어떤 경우에 이같은 선박이 분명하게 벌크선으로 인정될 수 있는지 판단할 수 있는 지침을 개발해 줄 것을 요청하기로 했다. 또한 이번 회의에서는 철광석 운반선을 제외한 기존의 모든 단일선체 벌크 캐리어에 대해 이중선체 구조를 갖추도록 하는 방안에 대해서도 합의했으며, 이중선체구조 화물창(space)을 코팅하도록 하는 의무적인 성능기준에 대해서는 관련업계에서 마련한 기준을 고려하여 IMO에서 별도로 작성하여 시행하도록 했다.

한편, 이 같은 내용을 포함하는 해상인명안전협약 개정안은 오는 5월 열리는 IMO 해상안전위원회에 상정되어 공식적으로 승인을 받는 절차를 남겨 놓고 있는데, 이 때 그 동안 상당한 논란을 불러왔던 신조 벌크 캐리어의 이중선체화 문제가 최종 확정될 것으로 전문가들은 내다보고 있다.