

부정기건화물선과 유조선시황 큰 폭으로 하락 원양정기선시장은 최근까지 강보합세 지속

최근들어 부정기선시장과 유조선시장은 선박수급 불균형과 계절적인 영향 등으로 큰 폭으로 조정을 받는 양상을 보이고 있는데 반해, 원양정기선시장은 강보합세를 유지하고 있다.

1. 부정기건화물선시황 동향 및 전망

▶ 부정기건화물선시황 동향

올 1/4분기 까지만 해도 부정기건화물선 운임은 소폭의 상승세와 하락세가 반복되었으나, 대체로 보합세를 유지했었다.

그러나, 중국이 철광석에 대한 통제를 더욱 견고히 할 것이라는 소식으로 인해 3월 이후 케이프사이즈 운임은 하락세로 돌아섰으며, 4월 이후에는 이같은 하락세가 전 선종으로 확대되었다.

[2005년 월별 운임지수 추이]

구분	1월	2월	3월	4월	5월	6월15일
BDI	4,488	4,726	4,637	3,850	3,219	2,636
BCI	6,227	6,376	5,937	5,671	3,893	2,847
BPI	4,336	4,639	4,625	3,235	3,109	2,673
BHMI	26,105	28,433	30,106	23,781	23,833	21,441

※ 자료 : 한국해양수산개발원, 월말 기준임.

특히, 부정기선화물선의 운임수준을 나타내는 BDI는 6월15일 현재 2,636 포인트로 지난 2004년 5월 이후 1년만에 3,000 포인트 이하로 떨어졌다.

최근 케이프사이즈 운임은 극동지역의 용선수요 감소로 선박수량이 크게 증가하면서 하락세를 지속하고 있으며, 파나막스사이즈 운임 역시 대서양수역에서 6월 화물수송을 위한 성약이 증가하는데도 불

구하고 약보합세를 보이고 있다.

또 핸디막스사이즈 운임도 극동수역이 안정세를 보이고, 대서양수역도 점차 안정세로 들어서고 있으나, 전반적인 하락분위기에 휩쓸려 하락추세가 지속되고 있다.

▶ 부정기건화물선시황 전망

향후 부정기건화물선시황은 남미의 곡물수출 시즌 도래, 주요 수출입국 항만의 체선, 중국의 석탄 수입 증가 등으로 인해 케이프사이즈를 제외한 나머지 선형에서는 대체로 보합세를 보일 것으로 전망된다. 중국의 철광석 수입 허가제로 인해 케이프사이즈 운임은 다소 하락세를 보일 것으로 예상된다.

남미 지역에서 수출되는 곡물 및 설탕 물동량이 늘고 있기는 하지만 선박 공급량도 이에 못지 않게





늘어나고 있어 운임상승에 걸림돌로 작용하고 있다. 또한, 극동 지역의 경우 석탄물동량이 꾸준히 늘고 있으나, 가용선박이 만만치가 않은 실정이다.

이처럼 가용선박이 증가한 것은 노후선박의 해체는 부진한데 반해 신조인도량은 계속해서 늘기 때문으로 분석되고 있다.

BRS에 따르면, 올해 인도예정인 벌크선은 모두 225척인데, 이미 120여척이 완공되어 인도되었다. 케이프사이즈의 경우 올해 인도될 예정인 38척 가운데 22척이, 파나막스는 59척중 33척이, 핸디막스는 82척중 39척이, 핸디사이즈는 46척중 22척이 각각 완공되어 선주들에게 인도되었다.

그러나 브라질, 중국, 호주, 남아공화국 등 전세계 주요건화물 생산국가들이 항만인프라의 병목현상에 직면한 상태이며, 이는 운임상승 요인으로 작용할 것으로 전망되고 있다.

또한, 세계철강재 소비량은 중국을 중심으로 꾸준히 증가하여 올해 3.7% 증가에서 내년에는 4.8% 증가로 안정적인 증가세를 나타낼 것으로 전망되고 있으며, 특히 중국의 철강재 소비는 올해 2억9,300만톤에서 내년에는 3억2,000만톤으로 늘어나 10.6%의 소비증가세를 보일 것으로 전망되고 있다. 따라서 최근의 급격한 하락세는 조만간 진정될 것으로 예상되고 있다.

2. 정기선시황 동향 및 전망

▶ 정기선시황 동향

2004년 크게 강세를 보인 컨테이너선 운임은 2005년에 들어서도 상승세를 지속하고 있다. 이러한 운임 강세의 원인으로는 수송 수요가 증가하고 있는 가운데 선박 공급부족 현상이 지속되고 있기 때문이다.

[컨테이너선 HR 종합용선지수]

구분	2003년	2004년	2005년			
			1월	3월	5월	6월15일
HR 종합용선지수	938	1,543	1,911	1,972	2,083	2,079

※ 주 : 1. 1997. 1. 15 = 1,000, 2. 연월 평균

▶ 정기선시황 전망

향후 컨테이너선 운임은 전반적으로 상승세를 보일 것으로 예상된다.

섬유쿼터 폐지에 따라 북미항로 및 유럽항로의 섬유 및 의류 제품 수출량이 미국 및 유럽의 수입규제강화 움직임에도 불구하고 증가세가 지속되고 있으며, 이같은 추세는 당분간 계속될 것으로 전망되고 있다.

더구나, 올해 여름 피크시즌에 접어들면서 통상 가장 분주한 교역이 발생하는 태평양 항로의 물동량이 가용선박량을 넘어설 것으로 예상되고 있다.

TSA의 선사들은 현재 2005-2006년 S/C 체결을 완료한 상황이며, 올해 1/4분기 물동량은 전년 동기대비 11.1% 증가했으며, 2/4분기중에는 증가율이 이보다 더욱 확대될 것으로 예상되고 있다.

TSA 측은 현재 베이징은 올해부터 2010년까지



중국 본토 항의 물동량 증가율이 50% 수준을 보일 것으로 예측하고 있다. Shanghai항에서만 2004년 총 처리량 1450만TEU가 2007년에는 2,000만 TEU로 증가할 것으로 전망하고 있다.

이러한 물동량 증가세에 발맞추어 선사들은 최근 초대형선 발주를 활발히 해왔고, 8,000TEU급 이상 초대형선대는 올해부터 서비스에 대거 투입된다,

현재 선사들은 대부분 90% 이상의 소석률을 기록하고 있는데, 대표적으로 지속적 문제가 되어 왔던 북미서안 항만 적체에 이어 향후 인터모달 및 인프라가 이러한 물동량을 충당할 수 있을지가 의문이 되고 있어 선복수요 증가세는 계속될 것으로 예견되고 있다.

3. 유조선시황 동향 및 전망

▶ 유조선시황 동향

올들어 유조선시황은 가파른 등락을 거듭하면서 최근에는 크게 하락했다.

VLCC의 경우, 금년 1월에는 OPEC의 감산결정, 중동지역 원유 수요 급감 등으로 큰 하락세를 보였으나, 1월말부터 유가가 다시 상승함에 따라 중동지역의 VLCC 수요가 다시 늘어나면서 운임이 회복세를 보였다.

하지만, 5월 들어 급격히 하락하여 WS 60 수준을 기록하는 등 큰 폭의 조정을 받고 있다.

서아프리카 항로의 경우 VLCC 운임 하락으로 인해 수에즈막스 탱커 시장에 VLCC가 참여함으로

써 수에즈막스 운임이 하락했다.

유조선시황의 이같은 하락은 주요 선진국의 비수기 도래에 따른 영향이 지속되는 가운데, 미국의 비축된 재고로 인해 북미전용 선복공급량이 중동수역에서 줄어들지 않으면서 선복공급 과잉현상이 초래됐기 때문이다.

▶ 유조선시황 전망

유조선 선대증가율이 수요증가율을 능가하고 있으며, 이로 인해 운임하락과 탱커선사의 주가하락이 초래되고 있다. 브로커들은 가용선복 증가로 탱커 운임, 특히 VLCC 운임이 3/4분기에 가셔야 회복될 것으로 전망하고 있다.

VLCC운임은 작년 11월의 기록적인 수준에서 80% 하락하여 현재는 일당 \$25,000-30,000 수준이며, 이는 거의 손익분기점 수준이다.

현재 OPEC 산유량은 최대생산 능력에서 2백만 배럴 정도 낮은 수준인 일당 3,000만 배럴로 이러한 높은 생산량에도 불구하고 유조선 운임하락은 놀라운 것으로 받아들여 지고 있다. 통상 2/4분기 중 선박수요는 정유사의 정기정점 기간으로 하락하지만 올해는 그 하락정도가 심한 편이다.

작년말 이후 VLCC 선복은 5%정도 상승했으나 이에 반해 수요는 5%정도 하락했다. 2/4분기중 수요하락과 탱커선대 증가로 인해 운임하락이 더욱 가속화 되고 있다.

[유조선운임(WS) 추이]

구분	2003년	2004년	2005년			
			1월	3월	5월	6월8일
PG-극동	99.6	149.6	70.0	104.5	70.0	56.8

※ 주 : 26만DWT급 VLCC 기준

