

2009 년 11 월 25 일

일본우선(주)

조사그룹

四津雅人(요즈마사토)

2010 년 세계해운시황, 변동요인과 전망

오늘 ‘2010 세계해운전망 서울국제포럼’에 초청해주셔서 이렇게 강연할 기회를 갖게 된 점을 대단히 영광으로 생각하며 감사를 드립니다.

한국 해양수산개발원 강종희 원장선생님, 국토해양부 최장현 차관 선생님, 한국선주협회 이진방회장님을 비롯한 회장에 계신 여러분 대단히 감사합니다.

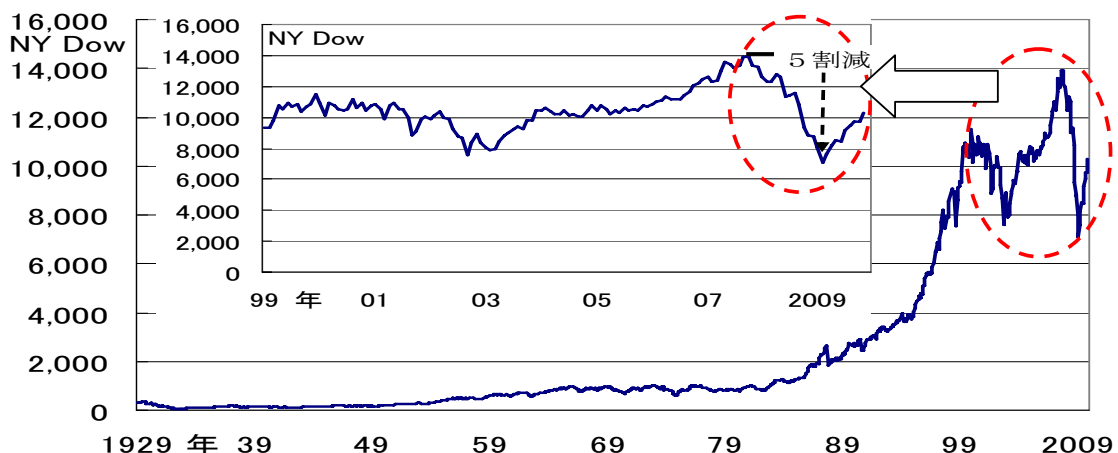
저는 지금까지 30 년 동안 해운업계에 몸담아 왔습니다. 그 동안 해운과 관련된 많은 업계, 관계자분들께 많이 도움을 받은 점에 감사하며, 향후 해운 발전을 바라는 마음에서 제 생각을 말씀드리고자 합니다.

1. 격변하는 세계경제

지난해 후반부터 급격한 속도로 진행된 경제 위기는 여러분 또한 피부에 와닿 듯이 잘 아실 것입니다. 미국 주택 BUBBLE 이 터지고, SUB-PRIME 문제가 표면화 된 것은 2007 년 여름 경이었습니다.

그 후 순식간에 미국발 금융 위기는 전세계를 뒤덮었는데, 특히 작년 9 월 LEHMAN BROTHERS 증권사 파탄 SHOCK 이후, 실물경제와 주식시장이 파괴적인 영향을 입었으며 현재까지도 그 영향의 규모와 심각성은 예측을 불허할 상황입니다.

도표1 NY Dow 추이



여러분이 자주 보시는 것이 세계경기선행지수 NYDow 그래프입니다(도표1).

바깥쪽이 1929 년의 세계대공황 이후 의 추이이며 안쪽이 1999 년 이후부터 최근까지의 추이입니다.

2007 년 가을 이후 2009 년 2 월까지 과거에 예가 없는 빠른 SPEED 로 절반으로 줄었습니다. 여러분도 기억하시는 1970 년대의 ‘OIL SHOCK’와 1997 년 이후의 ASIA 금융위기(IMF 사태) 보다 심한 악몽이 떠오릅니다.

더욱이 GREENSPAN 전 FRB 의장이 ‘미국은 100 년에 한번 금융위기를 맞고 있으며 대불황을 일으킬 가능성이 높다’고 발언한 이후 매스컴에는 1929 년 ‘세계대공황’을 예로 드는 보도가 늘었습니다.

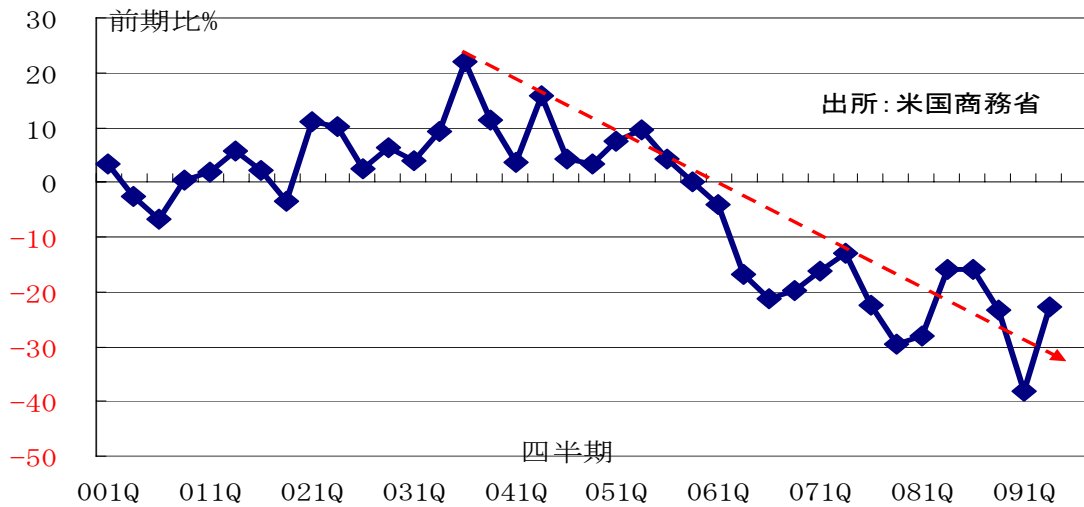
세계적인 총수요가 한꺼번에 줄어든 탓에 경기가 악화되어 해운 경영환경은 쾌청한 날씨에서 갑자기 폭풍우권에 돌입했다는 실감이 들었습니다.

‘금융공학을 구사하여 RISK 를 증권화’하고 세계 기축통화인 ‘미 달러국채’와 함께 전세계의 유동성이 높은 여잉자금을 흡수해온 미국 금융 SYSTEM 이 결국 파탄으로 치달고 있는 게 아닐까 싶습니다. 그 계기가 된 SUB-PRIME 문제는 당초 금융 업계에 한정된 것으로 여겨졌으나 냉전 종료 후에 미국이 만들어낸 ‘PAX AMERICANA’ 와 이를 지탱하는 ‘미 달러에 대한 신임’ ‘미국에 의한 일극지배’ 로까지 퍼지면서 세계경제를 뒤흔드는 큰 문제로 발전하였으며, 이제야 고용, 국민생활에 직접적인 위협을 미치며 전세계가 KEYNES¹ 류의 정부에 의한 수요창출과 국채 대량발행으로 인한 재정적자가 불가피한 흐름으로 크게 바뀌었습니다.

미국의 주택 BUBBLE 붕괴로 인해 자산가치 하락이 연속적으로 이어지는, 소위 말하는 ‘역자산 효과’가 미국경제에 타격을 주고 있습니다. BUBBLE 과정에서는 가격이 오를 주택가격을 전제로 주택담보 LOAN 을 수시로 갈아타면서 그 때마다 자산가치 인상분을 현금화하여 소비를 확대하는, 말하자면 ‘허위의 소비’가 허위 경제성장을 견인해 왔습니다. 이 톱니바퀴가 역회전을 시작하자 자산가격 저하가 경기를 급격하게 하강시켜 금융기관에 타격을 입히고 자산가격이 더욱 저하시키는 악순환에서 벗어나지 못할 것임은 일본의 과거 경험으로부터 추측할 수 있습니다.

¹ JOHN MAYNARD KEYNES 영국 경제학자

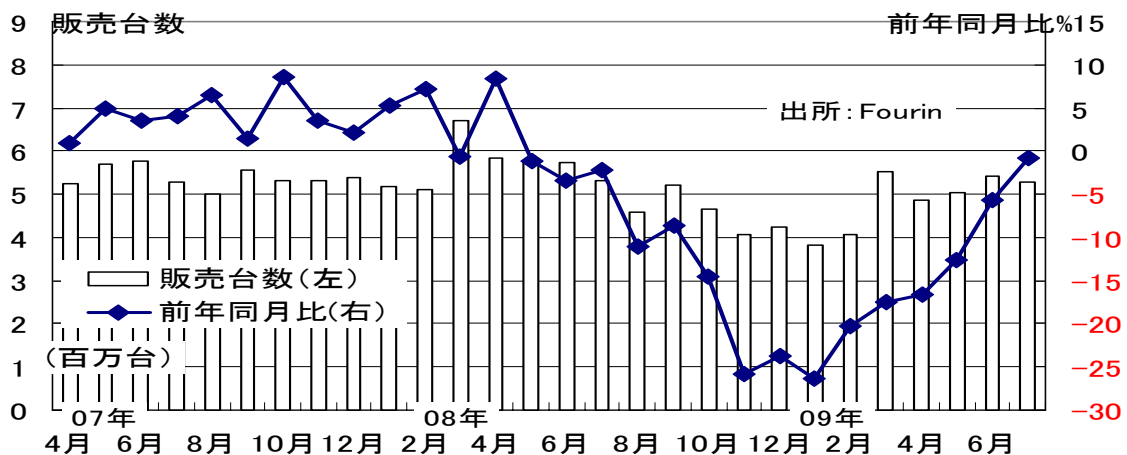
도표2 미국 주택투자 전기 대비 비교



미국 주택투자 추이를 전기 대비로 살펴보면 장기적으로 급락하고 있음을 알 수 있습니다(도표2).

2006 년에 들어서는 전기 대비 마이너스가 이어져 2007 년 SUB-PRIME 문제가 표면화된 3 사분기에는 민간주택투자가 악화되어 전기 대비 20%감소했으며 2008 년 LEHMAN BROTHERS 가 구제되지 않을 것으로 발표된 4사분기에는 지난 분기 대비 20% 감소, 2009 년 1 사분기에는 전기 대비 40%나 감소로 계속적으로 악화되고 있습니다. PEAK 인 때부터 가격이 큰 폭으로 하락했다고는 하나, BUBBLE 전 가격을 기준으로 보면 여전히 높은 수준이며 앞으로 당분간 ‘역자산 효과’가 계속될 것으로 생각해야 할 것입니다.

도표3 세계 자동차판매대수 월 단위 추이



이어서 자동차 판매 추이를 살펴보면 급격하게 하락한 후에 나라마다 판매지원책을 펼친 덕분에 급 회복을 거두었습니다. 세계 자동차 판매는 매월 5 백만대 규모였으나 2008 년 8 월부터 감소하여 2009 년 1 월에는 4 백 만대를 밑돌았습니다.

특히 미국 시장규모는 연간 신차 판매대수로 봤을 때 1,600 만대에서 1,700 만대가

평균이었습니다. 그러나 작년 9 월 이후에 급감하여 월 100 만대에 못 미쳐 비율로 보면 40%에 지나지 않는 현저하게 감소했습니다.

미국 뿐만 아니라 전 세계적으로 자동차 판매가 부진을 면치 못하고 있음을 여러분도 아실 것입니다. 각국 정부가 판매지원책에 힘을 쏟고 있으나 올해 상반기 판매대수를 보면 EU 가 전년대비 15%, 일본이 20% 감소했으나, 유일하게 중국만이 호조세를 보여 전년대비 30%증가하여 미국을 제치고 세계 NO1 이 되었습니다.

자동차 판매부진에 따른 영향을 직격으로 입는 산업은 자동차 관련산업은 물론이요, 소재산업과 해운·물류 등도 포함해 상당히 폭이 넓어, 관련 산업에도 지금까지 없었던 규모의 충격을 입었습니다.

특히 제품 수출이 감소되면 그 원재료의 수입량이 승수효과로 몇 배나 감소하므로 해운입장에서는 더블펀치를 입는 셈입니다.

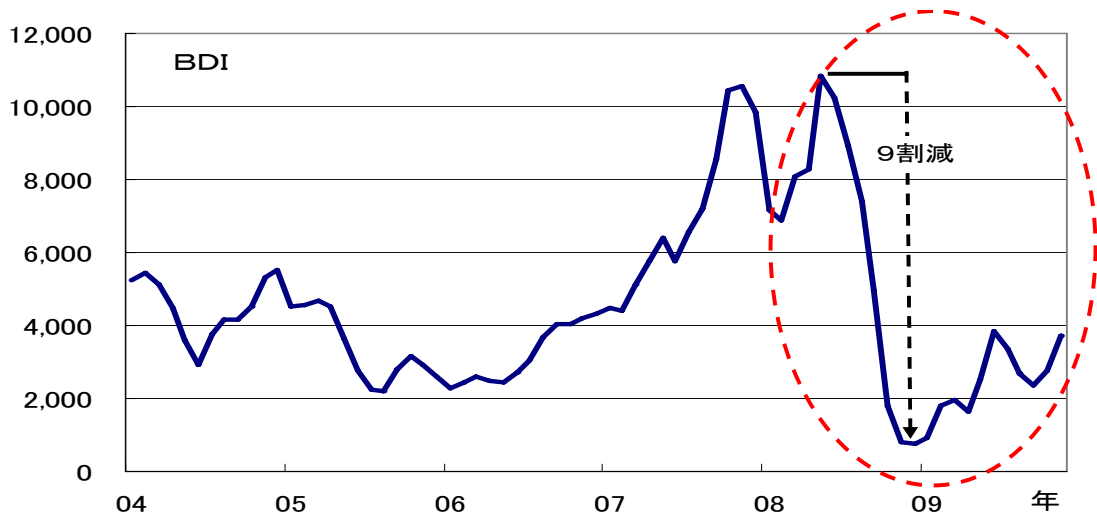
격변했던 작년 경제상황을 돌이켜보면 자원가격의 역사적인 급등으로부터 급하강이라는 극적인 전개가 펼쳐진 인상이 강합니다. 소위 BRICs, 중동산유국이라는 신흥국의 수요확대를 베이스로 자원쟁탈전 양상으로 보였으며 투기자금도 유입되어 자원가격은 상식을 뛰어넘을 정도로 급등했습니다.

한 때는 구미가 안 되면 신흥국이 세계경제를 견인한다는 ‘DECOUPLING’ 론까지 각광을 받았지만 작년 LEHMAN SHOCK 이후는 아시다시피 투자자금이 갈 곳을 잃고, 자원가격은 급락하면서 ‘DECOUPLING’ 론은 환상일 뿐임을 알게 되었습니다.

그러나 전세계의 방대한 MONEY 은 다음으로 갈 곳을 모색하고 있습니다. 이는 단기적인 투기자금 뿐만 아니라 연금이나 SOVEREIGN WEALTH FUNDS 라 불리는 산유국 중심의 유동성이 높은 거액의 투자자금입니다. 과거 1929 년 세계대공황 시에도 고 케네디 대통령의 아버지 죠셉·케네디는 RCA 라디오 주식을 대량 매수하였으며 제시·리버모어는 UNION PACIFIC 철도주 공매도로 거대한 부를 이루었습니다. 일반 투자자도 ‘BROKERS LOAN’ 이라 불린 SYSTEM 으로 자금의 10 배까지 LEVERAGE 가 가능한 투자방법으로 주식시장에 참여했습니다.

허가 실을 휘두르고 투기꾼이 주식시장을 움직여서 NY DOW 는 5년만에 5배로 급등하여 1929 년 9 월 3 일에는 \$381.17 라는 최고치를 기록했습니다. 그러나 그 해 10 월 24 일 GM 의 주가하락을 계기로 주가가 90%나 대폭락한 일을 여러분도 학생시절 역사시간에 공부하셨을 것입니다.

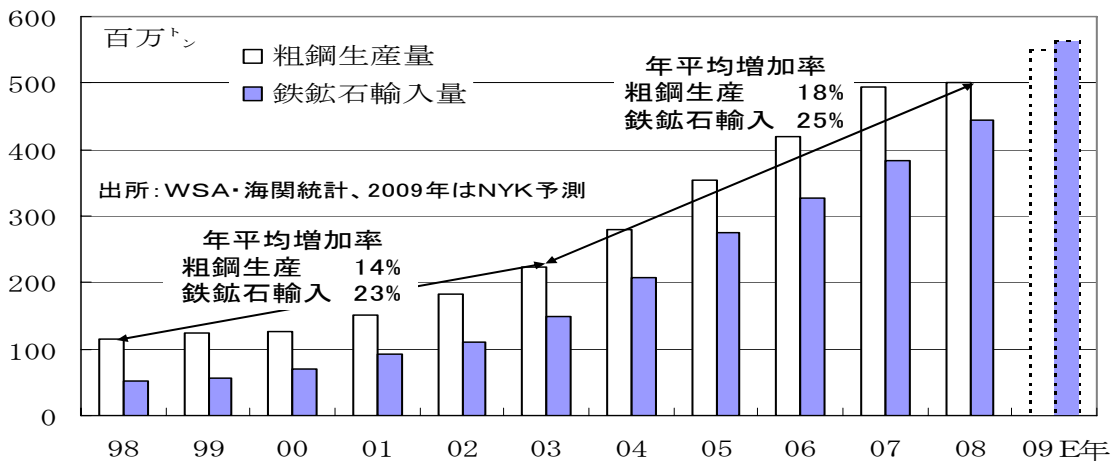
도표4 BDI 월 평균 추이



해운 세계 역시 투기 영향은 적지 않습니다. BDI추이를 2004 년 이후로 살펴보면 지난해 5 월 20 일에는 BDI 가 11,793 으로 공전의 최고치를 기록한 후 순식간에 폭락하여 12 월 5 일에는 663 으로 이 또한 공전의 최저치까지 90%나 하락했습니다(도표 4).

예를 들어 철강원료를 운반하는 CAPE SIZE BULKER 는 하루 20 만달러 이상의 수준에서 하루 수 천 달러의 수준까지 급하강했습니다.

도표5 중국의 조강생산량·철광석 수입량 추이



이 BDI를 견인한다 불리는 것이 중국의 조강생산량 증가와 이에 따른 철광석수입량의 증가입니다.

세계 조강생산량은 1999 년 7.9 억 톤에서 2009 년에는 11.7 억 톤까지 증가할 것으로 보이지만 중국에 한해 보면 1999 년 1.2 억 톤에서 2009 년 5.5 억 톤으로 예측되며, 10 년간 세계 증가세 이상으로 중국의 조강생산이 늘고 있습니다. 이에 따라 철광석

수입량은 연율 24%나 매년 증가하여 올해에도 그 속도는 멈추지 않고 있습니다.

철강제품 1 개를 만들기 위해서는 철강원료가 2.2 배 필요하며 철강제품을 사용하는 자동차, 기계, 전기제품 등의 제품 수출량이 늘어가면 철강원료는 수출량의 몇 배나 필요해지므로 이를 운반하는 해상 운송료가 최근 증가해왔습니다.

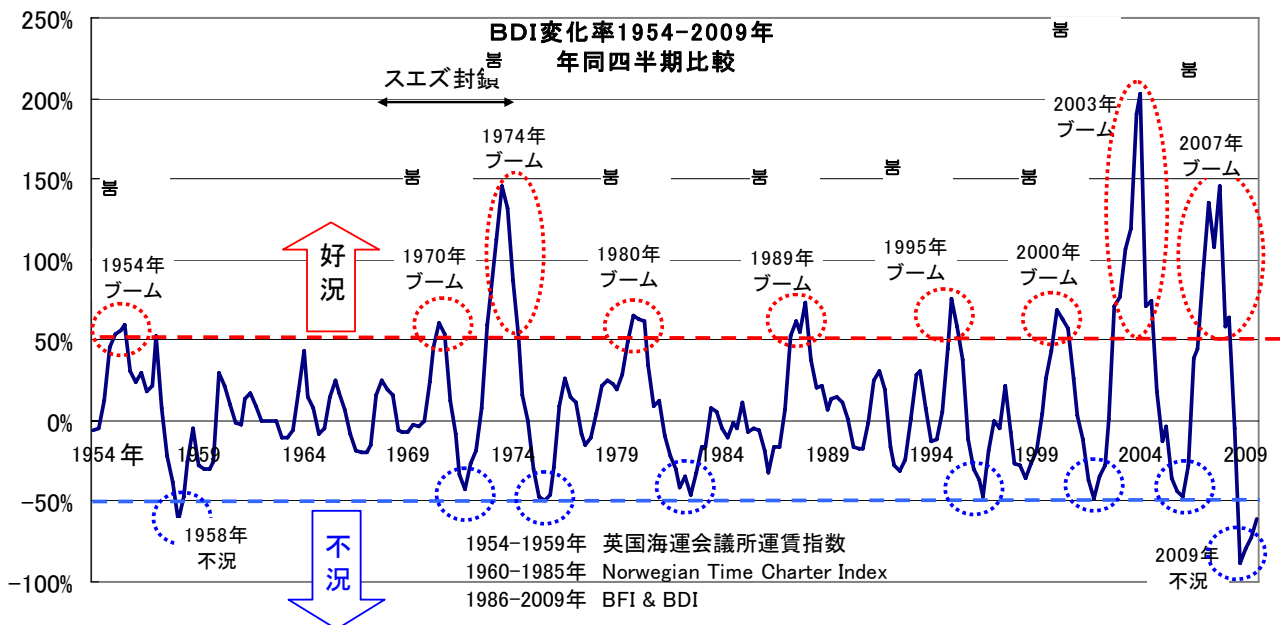
2008년에는 중국 조강생산이 6 억 톤으로 증가할 것이라는 관측도 있었으나 베이징 올림픽 이후 **LEHMAN SHOCK** 와 같은 시기에 30%감소라는 대폭적인 감산을 실시하여 한 때는 1 억 톤에 육박하는 대량의 철강원료가 재고로 넘쳐났었다고 합니다.

가장 큰 타격을 입은 것이 다름아닌 해운이나, 철광석을 운반하는 **CAPE SIZE BULKER** 뿐만 아니라 소비자에게 제품을 운반하는 컨테이너 선 , 자동차 운반선 등 거의 모든 선박의 MARKET 이 급락하였습니다.

2. 해운의 호불황

해운과 관련하여 지금까지의 호불황을 돌아해보면 해운업은 만년 구조불황업종의 대표격으로 MARKET 이 좋을 때면 모두가 앞다뒀 배를 발주하고 그 후 10 년 에 걸쳐 저조한 상황이 계속되는 학습효과가 없는 CYCLE 을 반복해왔습니다만 앞서 소개한 BDI 추이를 3 개월 단위로 전년과 비교하여 1954 년 이후의 드라이 시장의 상하 변동 상황을 살펴보겠습니다 (도표6).

도표6 사분기별 드라이 지수 추이
수에즈폐쇄



이번 MARKET 의 상승, 하강은 지금까지의 주기적인 CYCLE 과는 크게 달랐습니다. 해운시황은 2003 년 경부터 상승을 시작했습니다. 견조한 MARKET 은 작년 PEAK 를 맞이할 때까지 실로 5 년이나 지속되었습니다만 도중에 한번 하강했으나 전년의 2 배・3배나 상승했으므로 이것이 반으로 줄어도 어느 정도 높은 수준을 유지했습니다.

예를 들면 **CAPE SIZE BULKER** 의 용선료는 하루 20 만 달러를 넘어서 30 만 달러에 육박하는 성악도 보고되었습니다. 중국의 철강 밀(MILL)도 장기용선을 늘리고 있습니다만 그럼에도 일본에 비해 **SPOT MARKET** 에 의존하는 비율이 높은 점과 투기적인 선적발주가 **MARKET** 을 끌어올린 측면도 있었을 것입니다.

그러나 역사적인 **MARKET** 은 하루 밤사이에 바닥으로 떨어집니다. 중국의 여기저기에 철강원료 재고가 넘쳐나 운반이 **STOP** 함으로 인해 용선 **MARKET** 은 급락하여 갈 곳이 없는 선박이 하루 2 천 달러라는 비정상적인 가격으로 계약되는 예도 생겨났습니다. 매가가 1/100 까지 떨어지는 **MARKET** 은 다른 곳에서는 볼 수 없습니다.

이러한 **MARKET** 의 영향으로 투기적인 발주를 해온 선박회사는 앞으로 커다란 대가를 치르게 될 것입니다. 투기적인 벌커 전업선사 중에는 이미 경영파탄에 이른 곳도 생겨났습니다.

5 년이나 계속된 역사적인 **MARKET** 속에서 조선소는 서로 경쟁하며 방대한 수주잔을 쌓아왔습니다. 따라서 발주된 선적이 계속해서 출하될 2010 년에는 **MARKET** 이 폭락하지 않을까라고 여기저기에서 ‘2010 년 문제’를 다루어왔습니다. 하지만 2 년 먼저 이미 2008 년에 폭락해버렸습니다.

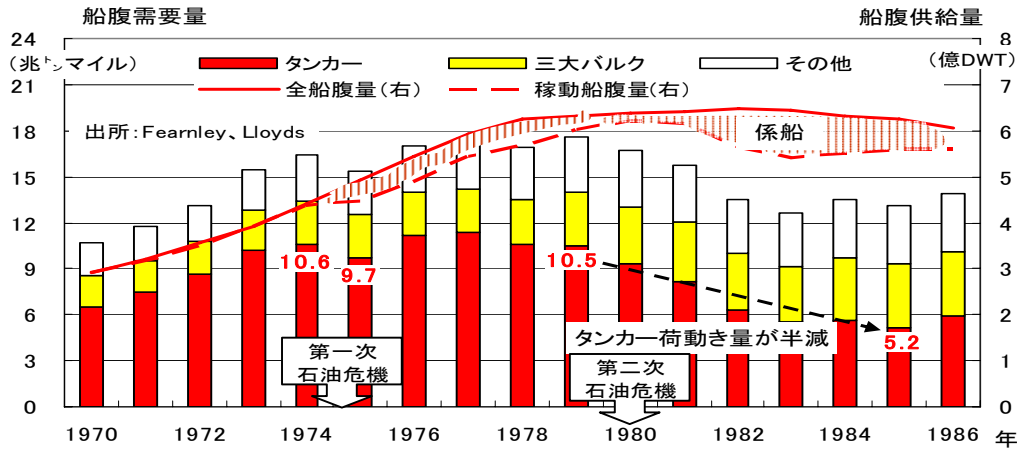
앞으로 준공될 새로운 조선을 어떻게 해야 하나 하는 문제가 거론되었고, 업계지에는 **CANCEL** 정보가 이미 1 만 척의 수주잔 중 10%인 1,000 척에 달했다는 보도도 있었습니다.

3. OIL SHOCK

이러한 **CANCEL** 이 잇따른 것은 어제 오늘의 일이 아닙니다. 과거 70 년대에 우리는 **OIL SHOCK** 라는 원유가격이 첫 번째에 4배, 두 번째에 3배가 된 경험이 있습니다.

이 때를 돌이켜보면 1967 년 제 3 차 중동전쟁에서 **SUEZ** 운하 통행이 불가능해지면서 해운 **MARKET** 은 오랜만에 호황을 맞이하지만 1973 년 제 4 차 중동전쟁 후에 중동산유국은 이듬해 74년부터 원유가격 인상과 **ISRAEL** 지원국가에 대한 석유 수출금지를 결정했습니다. 이 때 우리는 한꺼번에 천국에서 지옥으로 떨어졌습니다.

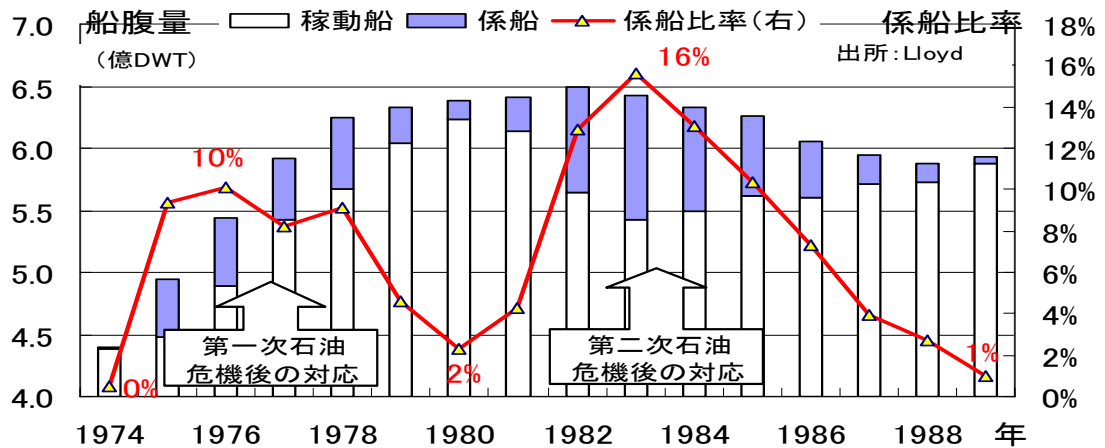
도표7 OIL SHOCK 후의 수요 침체



따라서 우리는 먼저 기존 선박의 개선과 신조선의 CANCEL 뿐만 아니라 전송변경을 통해 폭풍우가 지나가는 것을 참고 기다렸습니다.

그러나 사태는 호전되지 않고 탱커 손실이 점점 부풀어 탱커 하중량이 반감... 개선이 전체 10%를 차지하게 되었으나, 1978년에는 IRAN 혁명이 일어나면서 이번에는 IRAN 원유를 조달할 수 없게 되었고, 심지어는 이듬해 79년부터 원유가격이 또다시 큰 폭으로 인상되었습니다.

도표8 OIL SHOCK 이후의 개선

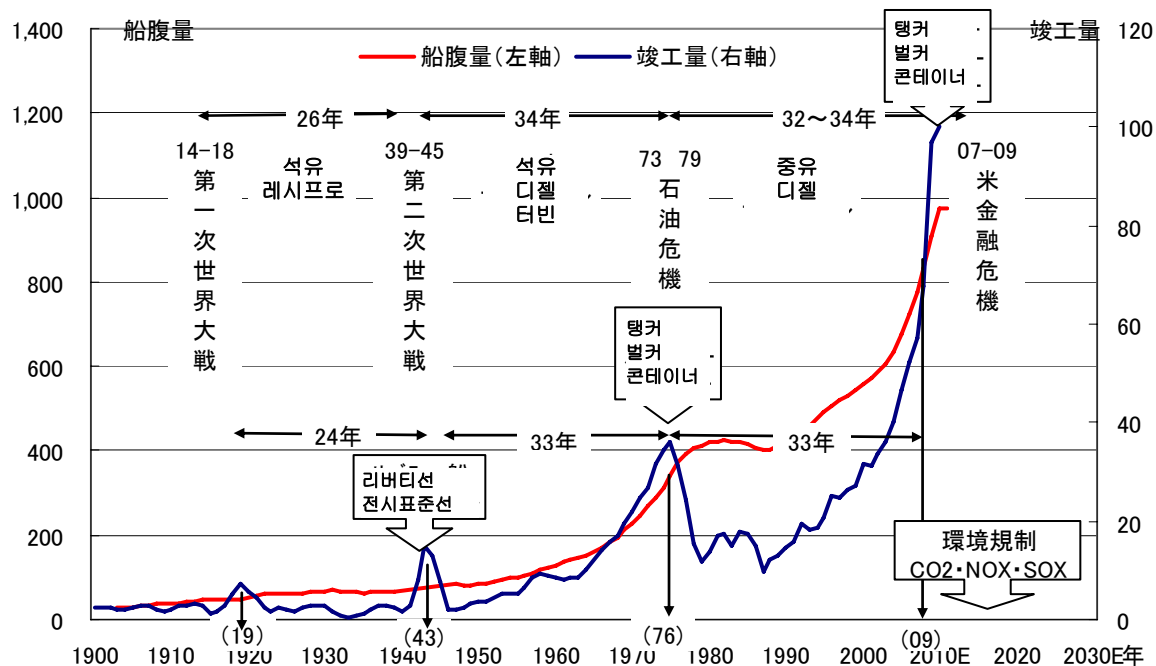


이로인해 1979년부터 1985년까지 6년 동안 탱커 수송수요가 절반으로까지 줄었습니다만 (도표7) 다시 세계적으로 탱커 개선이 늘어나면서 1983년에는 전체 선복량의 16%에 달하게 되었습니다 (도표8).

탱커야말로 이 OIL SHOCK 때 압도적으로 영향을 받았습니다. 한편 당시에는 자동차나 가전제품의 수송수요가 왕성해지면서 탱커를 대신하여 자동차선박, 컨테이너선박의 수요가 급속하게 높아졌습니다. 또한 에너지원 전환정책이 추진되면서 석탄, 액화 GAS 를 보다 장기적이고 안정적으로 조달하고자 첨단 기술을 모아 새로운 시대의 선박을 만들었습니다. 당시는 제 2 차 대전 중에 대량으로 건조된 리버티선, 전시 표준선의 수명이 다되어서 터빈선에서 디젤선으로 전환기를 맞이하기도 했습니다.

1900 년부터 세계의 큰 역사상의 사건과 선박의 수명, 기술혁신의 CYCLE 을 함께 놓고 선복량, 신조선 준공량 추이를 살펴보면 24~33 년 사이에 크게 전환되었음을 알 수 있습니다. 그리고 현재는 선복량, 신조선 준공량 둘 다 급증하고 있으며 CYCLE 론 관점에서 보면 다음 전환점이 다가오고 있을 수도 있습니다. (도표9)

도표9 세계의 선복량과 신조선 준공량 추이

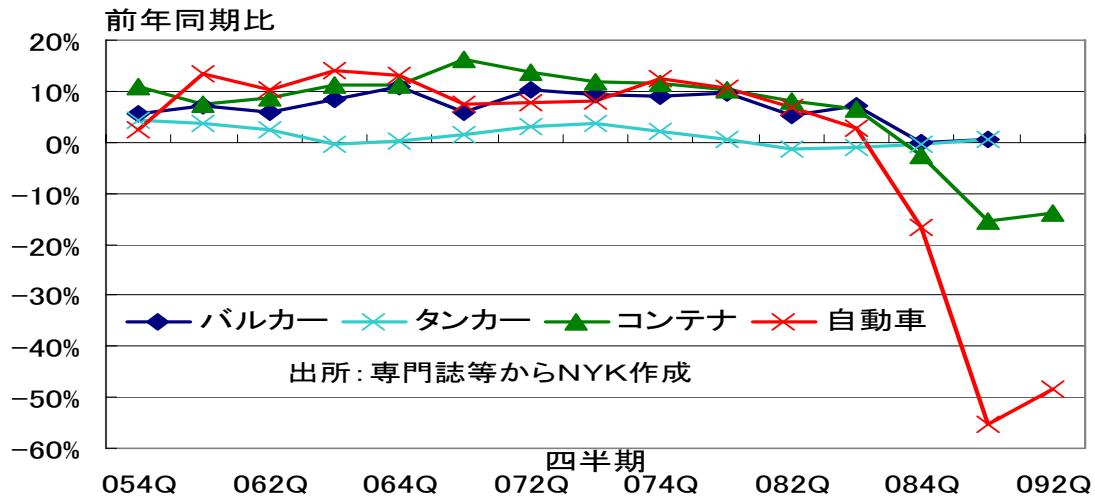


4. 최근의 해상 화동 상황

그렇다면 현재의 화동은 어떤 상황일까요? MARKET 이 보여주듯이 정말 큰 변동이 있었을 까요?

2005년부터 2009년 최근까지 5만DWT이상의 벌커, 탱커 및 컨테이너 수송실적과 일본, 한국차의 수송실적을 사분기별 추이를 전년 동기과 비교해보았습니다 (도표10).

도표10 주요 화물 수송량 추이



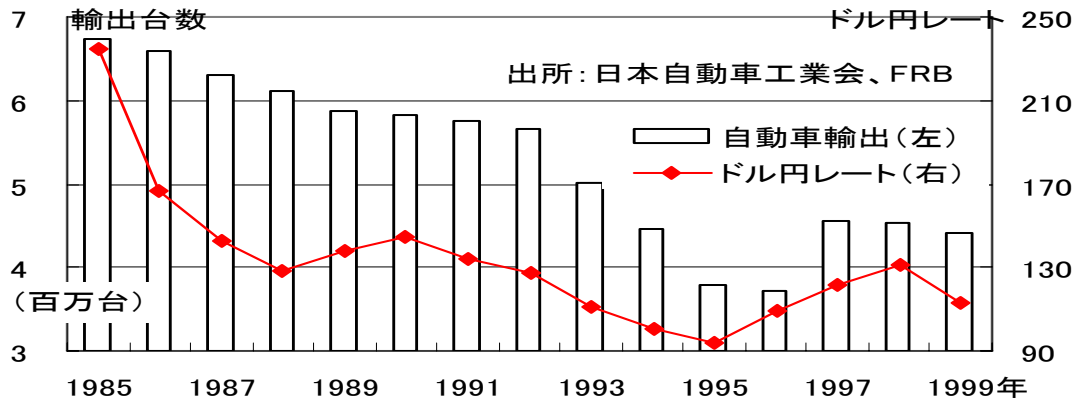
벌커는 2008 년 3 사분기까지는 물류 이동 증가로 인해 전년 동기대비 몇 %씩은 증가를 거듭해왔었으나 2008 년 4 사분기에는 전년동기대비 0%로 급성장이 STOP 했습니다.

탱커는 여름에 많고 겨울에 적다는 계절요인이 있지만 거의 변동이 없는 추이를 보이고 있습니다.

컨테이너 수송은 생겨난 이래로 상승세가 멈추지 않고 성장해왔습니다. 1983 년부터 2008 년까지 25 년 동안 단 한번도 감소하지 않고 연평균 신장률은 10%라는 높은 성장세로 확대되었습니다. 그러나 컨테이너선도 2007 년 1 사분기에 전년동기대비 16%증가를 PEAK 로 하강하여 2008 벌커 사분 탱커 전년 컨테이너 마 자동차 떨어지고, 2009 년 1 사분기에는 전년동기대비 15%감소, 같은 해 2 사분기에는 14%까지 떨어졌습니다.

자동차 수송은 일본차와 한국차가 세계 수출의 60%이상을 오랫동안 차지해왔습니다. 최근 일본차와 한국차의 수출대수는 계절요인으로 다소 증감을 보이기는 하지만 안정적으로 증가해왔습니다. 이 또한 2008 년 4 사분기에는 전년동기대비 마이너스로 떨어지고 2009 년 1 사분기에는 일본차가 60%, 한국차가 40%나 크게 감소했습니다. 2 사분기도 각각 전년동기대비 60%, 30%씩 감소했습니다.

도표11 엔화 강세와 자동차 수출대수 추이



1985년 프라자 합의에서 달러엔 환율이 2 배로 수정되었을 때 일본자동차 수출대수가 673 만대에서 감소되어 1996 년에 371 만대까지 반으로 줄어들었던 때 이래로 어려운 상황입니다. (도표11)

달러 엔 환율

5. 선박량 동향

1) 신조선 수주량

도표12 신조선 수주량 추이

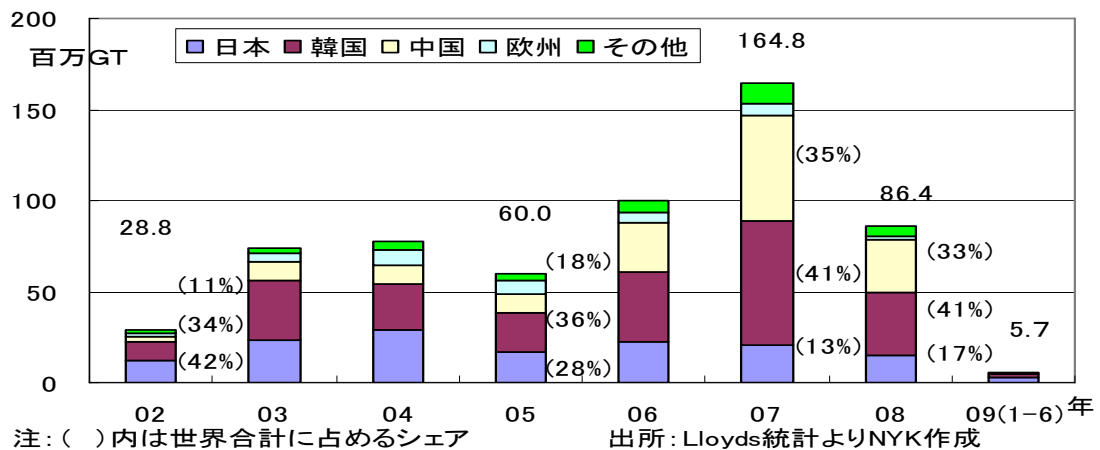


도표12는 LLOYDS 통계에서 100GT이상의 선상을 대상으로 한 신조선 수주량을 2002년부터 2009년 전반까지 각 나라별로 정리한 그래프입니다.

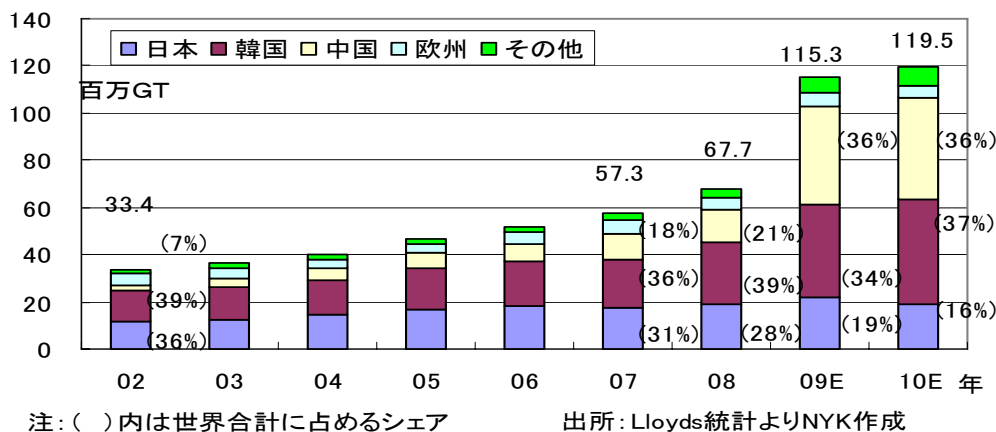
2008년 세계 신조선 수주량은 2008년 가을 LEHMAN SHOCK를 계기로 세계동시불황의 시작으로 인해 사상 최대의 수주량을 기록했던 2007년 164.8 백만에서 급감하여 전년 대비 반감한 86.4 백만 GT가 되었습니다. 특히 4사분기에 수주가 급격히 줄어든 것이 특징적입니다.

나라별(조선국가별, 이하 공통)순위는 2007 년과 동일하게 한국이 1 위를 기록하여 41%,
이어서 중국이 2 위인 33%를 차지했습니다. 또한 선종별로는 2007 년에 벌커가 50%를
차지했던 것에 비해 2008 년은 벌커가 비슷하게 46%를 차지한 한편 탱커가 급증하여 27%를
차지했습니다.

2009 년에 들어서도 수주감소세는 멈추지 않아 전반에는 합계 5.7 백만 GT 를 수주하여
2008 년 연간 수주량의 불과 7%만을 수주하는 급격한 감소를 보였습니다.

2) 신조선 준공량

도표13 신조선 준공량 추이

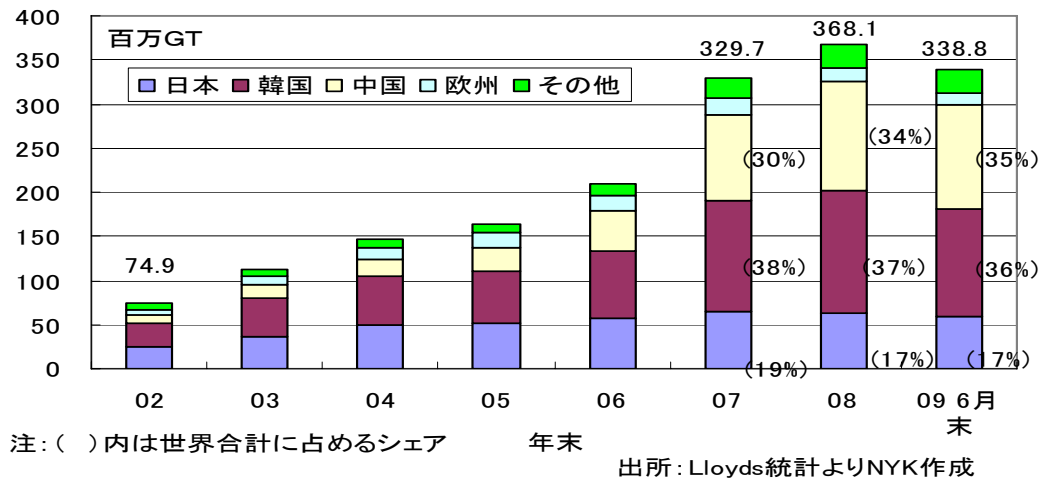


이어서 신조선 준공량을 보도록 하겠습니다. LLOYDS 통계에 따르면 2008 년 세계
신조선 준공량은 전년대비 18%증가한 67.7 백만 GT 를 기록했습니다. 2008 년 6 월 시점의
2008 년 연간 준공 예상량이 80.8 백만 GT 였으므로 실제로는 예상량의 84%가
준공되었습니다. 즉 나머지 16%는 2009 년으로 미뤄졌거나 CANCEL 된 셈입니다.

2009 년 6 월말 현재 보유공사량을 기준으로 2009 년, 2010 년 준공 예정량은 각각
115.3 백만 GT, 119.5 백만 GT 이지만 상기의 실제 결과를 전제로 추산하면 각각 97 백만 GT,
100 백만 GT 가 실제로 준공될 전망입니다.

또한 2008 년 실적을 조선국가별로 보면 한국이 39%로 1 위, 일본이 28%로 2 위, 이어서
중국이 21%로 3 위입니다 주)괄호 안은 세계합계 중 점유율 벌커, 컨테이너선이 각각 20%를
차지했으나 2008 년에는 벌커가 19%로 약간 감소되었습니다. (도표13)

도표14 보유공사량 추이



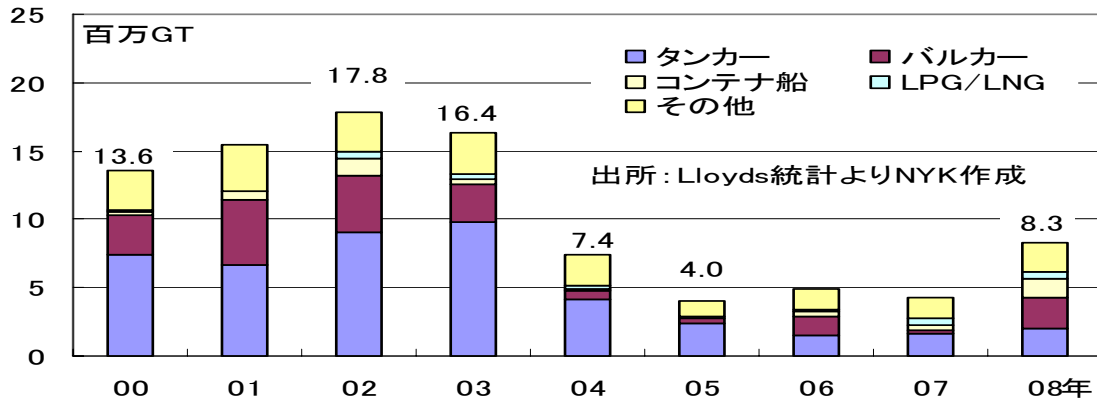
3) 신조선 보유공사량

2008 년말 세계 보유공사량은 전년배디 12%증가한 368.1 백만 GT 로써, 2 년 연속 과거최대치를 갱신했습니다. 이는 2008 년말 준공량의 약 5 년치의 양에 해당됩니다. 그러나 2009 년 6 월말 현재는 338.8 백만 GT 로써 감소경향을 보이고 있으며 이는 2009 년에 들어서 수주가 멈췄기 때문입니다.

2009 년 6 월말 시점의 보유공사량 국가별 점유율은 한국이 1 위로 36%, 중국이 2 위로 35%, 일본이 3 위로 17%입니다. 선종별로 보면 벌커가 44%를 차지해 1 위이며, 탱커가 20%, 컨테이너선이 17%입니다.

즉 2 년 전 2007 년 6 월말 시점의 보유공사량은 269 백만GT이며, 이는 전년 준공량 52 백만GT의 5 년치의 업무량을 조선소가 갖고 있었습니다. 마찬가지로 1 년 전 2008 년 6 월말 시점에서는 363 백만GT의 보유공사량이 있으며 이는 전년 준공량의 57 백만GT의 6 년치의 업무량을 조선소가 갖고 있었던 셈입니다. 2009 년 6 월말 시점의 보유 공사량은 339 백만GT이며, 이는 5 년치의 업무량을 조선소가 갖고 있는 셈입니다 (도표 14) .

도표15 선종별 해철량 추이



4) 해철량(해체철거량)

LLOYDS 통계에서 해철량 추이를 보면 과거 30 년간 세계 상선 해철량이 최대였던 것은 1985 년 22 백만 GT 였습니다. 21 세기에 들어서는 2002 년에 17.8 백만 GT 를 PEAK 로 감소가 계속되었으나 2008 년에는 드라이 MARKET 의 급락으로 인해 4 사분기부터 급속한 해체철거가 이뤄지면서 그 결과 8.3 백만 GT 가 해체,철거되었습니다. 그러나 이 역시 2008 년말 세계상선 선복량 인 831 백만 GT 의 약 1%에 불과합니다. 선종별 해철실적으로는 압도적으로 탱커가 많으며 벌커가 뒤를 잇습니다. 2009 년 상반기 현재 벌커, 탱커, 컨테이너선 모두 소형배를 중심으로 배철매선 경향이 두드러지게 나타나고 있습니다.(도표15)

더욱이 개조 면에서는 2007 년부터 2008 년에 걸쳐서는 드라이 시장의 급등으로 인한 대형벌커 수요증대로 인해 단일선체구조 SINGLE-HULL 대형탱커를 광석선으로 개조하는 붐이 일어서, 30 척 전후가 개조대상이 되었습니다.

이는 새로 만드는 것보다 일찍 시장에 투입할 수 있다는 이점에 근거한 움직임이었으나 철강재료 가격 급상승으로 인해 개조공사비용이 급등하였고, 개조대상으로서 적절한 선령의 척수가 한정되어있는 등의 이유로 2008 년 봄 이후 개조 붐은 진정되었습니다. 특히 2008 년 가을 LEHMAN SHOCK 이후는 시장 악화로 인해 광석선 개조 붐은 한꺼번에 식었습니다.

그러나 2009 년 하반기에 들어서 SINGLE-HULL 탱커가 단계적으로 폐기될 2010 년을 앞두고 재이용 수단으로써 다시금 해양구축물에 대한 개조 지향이 높아지고 있습니다.

상기 내용을 감안하여 벌커, 탱커, 컨테이너의 선복량 추이와 향후 전망을 살펴보겠습니다.

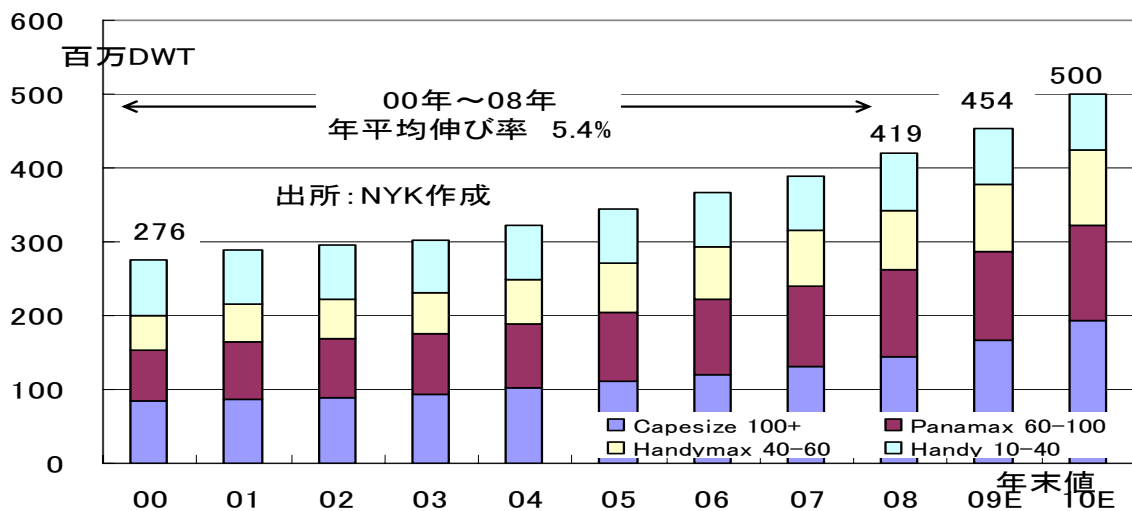
5) 벌커 선복량

전세계 10 천 DWT 이상의 벌커 선복량은 2000 년 말 275.9 백만 DWT 에서 2003 년 말에는 302.7 백만 DWT 이 되었으며, 처음으로 3 백만 DWT 대를 돌파했습니다. 그 후 2004 년 이후는 급격한 선복수요 증대에 상응하는 형태로 신조선 준공량이 증가를 거듭하여 2008 년 말에는 419.4 백만 DWT 와 4 백만 DWT 대를 돌파하여 2000 년부터 2008 년 8 년간 평균신장률은 5.4%였습니다.

2009 년부터 2010 년에 걸쳐서는 선형별로 개별 사정을 가미하면서 보유공사량을 바탕으로 추산한 향후의 준공예상량과 선령, 과거의 실적에 의거하여 추산한 해체철거, 퇴출 예상량을 이용하여 NYK 로 시산했습니다.

그 결과 2008 년 말 이후 2010 년 말까지의 2 년간 선복량은 연평균 9.2%로 높은 신장률로 증가하여 2010 년 말에는 500.4 백만 DWT 를 기록하여 5 백만 DWT 를 돌파할 것으로 예상됩니다.

도표16 벌커 선복량 추이



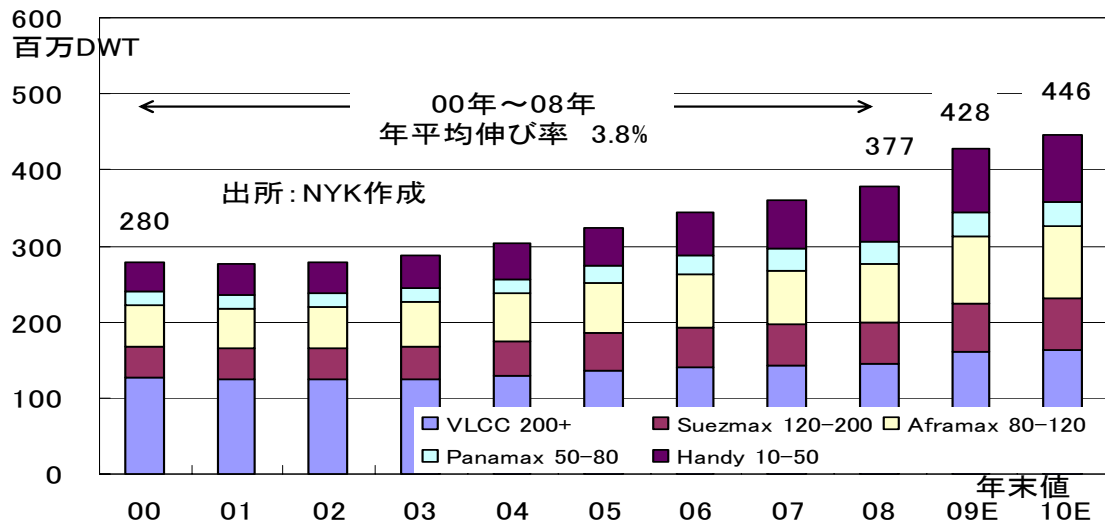
선형별로 살펴보면 CAPE SIZE 와 PANAMAX 의 합계 선복량은 2000 년 56%에서 2008 년에는 63%까지 상승하여 2009 년 이후도 점유율을 늘려나가 2010 년에는 65%에 달할 전망으로, 선형의 대형화 추세는 계속되고 있습니다 (도표 16)

6) 탱커 선복량

세계 10 천 DWT 이상의 탱커 선복량은 2000 년 말 279.7 백만 DWT 에서 2003 년 말에는 288.1 백만 DWT 로 거의 변동이 없었습니다. 그러나 2004 년 이후는 벌커와 마찬가지로 선복수요 증대에 따른 신조선 준공량 증가로 인해 2008 년 말에는 377.4 백만 DWT 를 기록하면서 2000 년부터 2008 년 8 년간 연평균 3.8%의 신장률을 보였습니다.

2009 년부터 2010 년에 걸쳐서는 향후의 준공예상량을 포함하여 2010 년까지의 SINGLE-HULL 의 단계적 폐지가 거의 전량 완료된다는 전제하에 해체, 철거 퇴출량을 추산하여 NYK 로 시산해보았습니다.

도표17 탱커선복량 추이



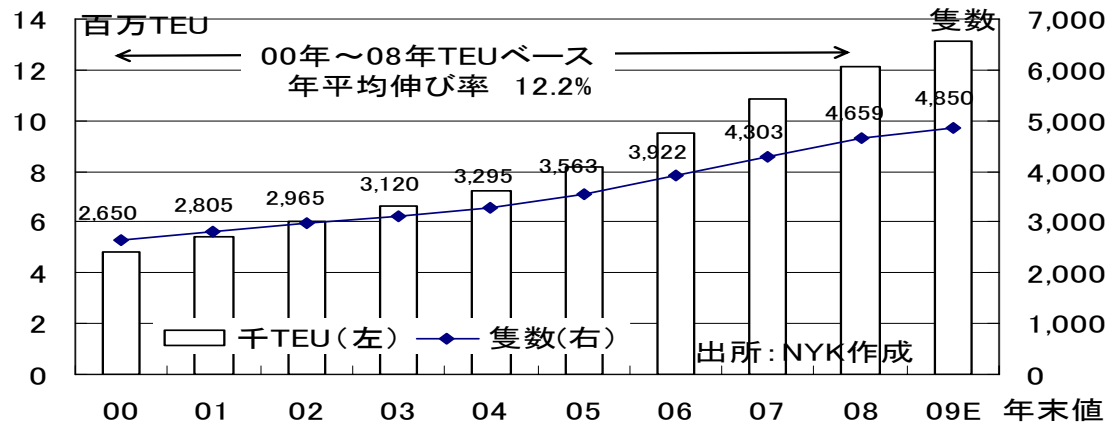
그 결과, 2008 년 말 이후 2010 년 말까지 2 년간의 선복량은 연평균 8.7%의 높은 신장률로 추이했으며 2009 년 말에는 427.7 백만 DWT, 2010 년 말에는 446.3 백만 DWT 가 될 것으로 예상됩니다.

선형별로 보면 VLCC 의 선복량은 2000 년 전체의 46%를 차지했었으나 2008 년에는 39%로 점유율이 감소했습니다.

한편 석유제품에 대한 왕성한 수요를 배경으로 석유제품 탱커를 포함한 소형선(10~80 형) 점유율도 확대되는 추세에 있으며 2000 년 21%에서 2008 년에는 27%로 증가하여 2009 년 이후도 같은 수준을 유지할 것으로 예상됩니다 (도표17).

7) 컨테이너 선복량

도표18 컨테이너 선복량 추이



전세계의 컨테이너 선복량은 2000 년 말 현재 4.8 백만 TEU 에서 급격한 선복수요증대에 상응하는 형태로 신조선 준공량이 증가를 거듭하여 2008 년 말에는 12.1 백만 TEU 를 기록했으며 2000 년부터 2008 년 8 년간 연평균 신장률은 12.2%였습니다. 그러나 2008 년에 하동량 증가세가 크게 줄어들었으므로 2009 년 말은 선복량이 전년대비 8.4%증가한 13.2 백만 TEU 가 될 것으로 예측됩니다.(도표18)

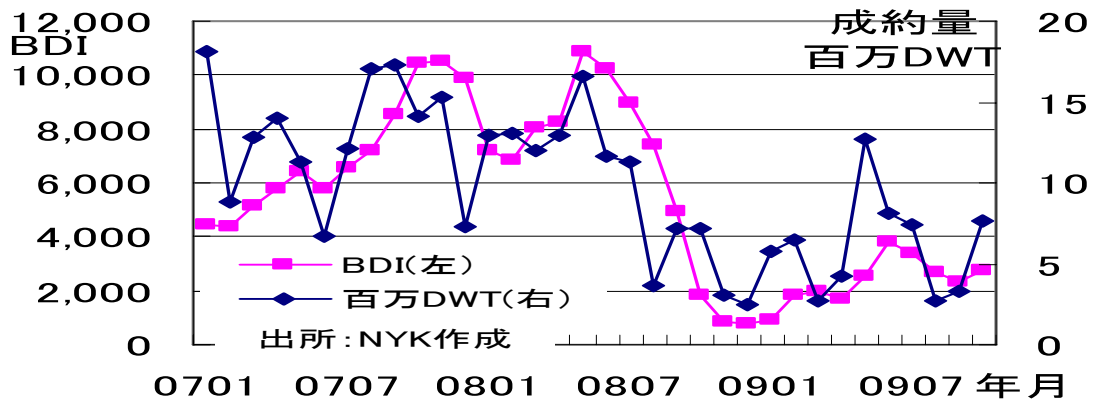
6. 해운시황

1)드라이 시황

드라이 시황은 2008 년 2 월 급등하여 같은 해 5 월에 BDI 가 11,793 로 사상최고치를 기록했습니다. 그 후 급락하여 같은 해 12 월 BDI 는 663 을 바닥을 찍었습니다. 하동량 변화에 대해서는 앞에서 서술했듯이 2008 년 3 사분기까지는 하동량 증가가 버팀목이 되어 전년동기대비 몇 %씩 증가해왔으나 2008 년 4 사분기는 전년 동기대비 0%를 기록하여 급성장에 STOP 이 걸렸습니다.

한편 벌커 선복량은 안정적으로 증가하고 있었기 때문에 SPOT 성약량은 당연히 감소되었습니다.

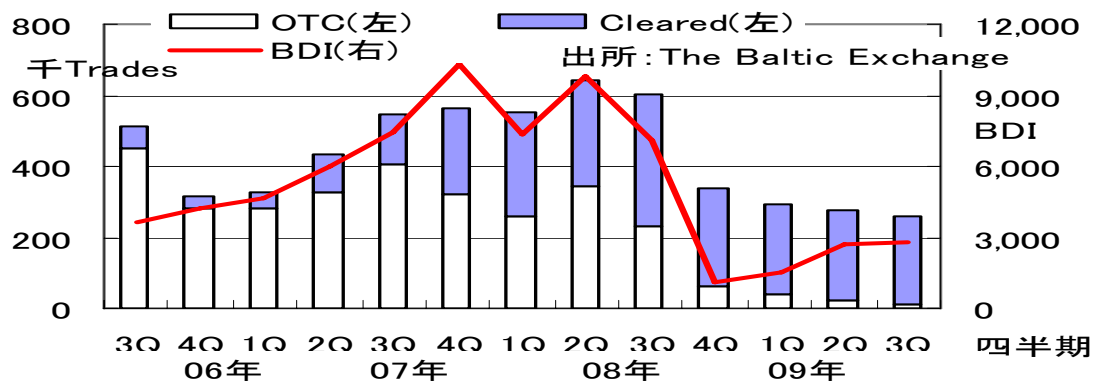
도표19 BDI 와 CAPE 의 SPOT 성약량 추이



BDI 와 CAPE SIZE BULKER 의 SPOT 성약량 추이를 보면 상관관계가 높음을 알 수 있습니다. 즉 BDI 는 드라이 지표이지만 어디까지나 SPOT 수송부분의 지표이고, 하동량 증감(増減)으로 인해 SPOT 성약량은 증감하며 이것이 BDI에 반영되었음을 알 수 있습니다. (도표 19)

FFABA²에 따르면 FFA 의 성약은 2007 년 1 사분기까지는 OTC³가 90%이상을 차지하고 있었으나 2008 년에는 그 비율이 역전되었습니다.

도표 20 FFA 드라이 성약수와 BDI 추이



이는 드라이 시황이 폭락한 같은 해 4 사분기에 OTC 에 의한 신용 RISK 를 취하지 않는 방향으로 시장이 크게 움직였기 때문으로써, 정산소⁴를 통한 CLEARED 가 급증하여 2009 년 2 사분기에는 90%를 넘었습니다. 또한 이 FFA 성약수와 BDI 는 상관관계가 높으며 거의 연동되어 추이하고 있음을 알 수 있습니다. (도표20)

² FORWARD FREIGHT AGREEMENT BROKERS ASSOCIATION 의 약자로, 영국금융감독청 규제 하에 있는 BALTIC 해운시장에 설립된 업계단체

³ OVER THE COUNTER 약자, 거래소를 통하지 않는 브로커를 거치는 상대거래

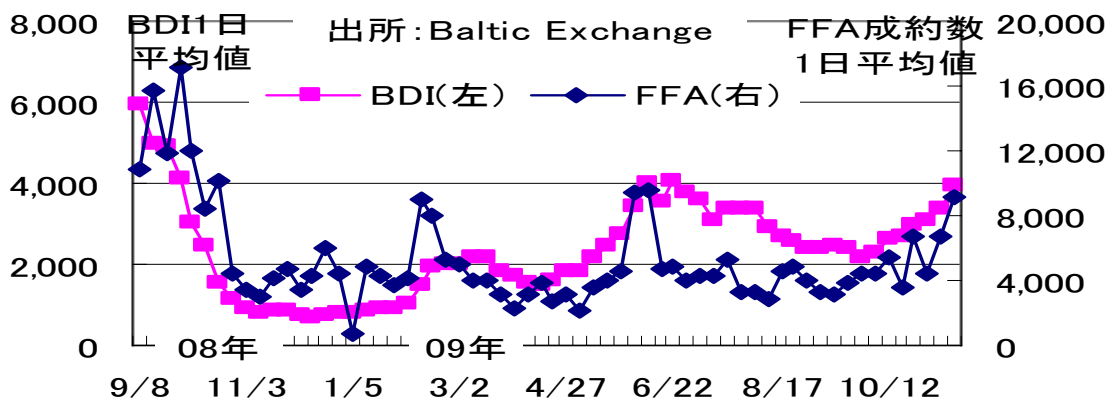
⁴ 정산소 점유율은 런던 LCH CLEARNET 사가 90%, 노르웨이 NOS 사 5%, 싱가포르 SGX 사 5%이며 미국 NYMEX 는 탱크만을 다루고 있음

최근의 업계 관계자에 따르면 선형별로는 CAPE 50%, PANAMAX 40%, HANDY MAX 9%, HANDY 1% 정도이며 95%가 기간용선계약입니다. 플레이어는 선사·상사가 40%, 에너지 관계업체가 30%, 금융기관이 30%이며, 브로커는 3 대 브로커 (SSY·FIS·GFI) 가 전체 거래량의 80%를 차지합니다. 또한 FFA 의 PAPER 거래량은 2009 년 12~13 억 톤으로써 전년 대비 55~60%정도로 크게 감소할 것으로 예상됩니다.

과거에 예가 없는 세계경제악화는 용선시장을 구성하는 선주, 용선자의 심리에도 영향을 미쳐 신용불안도 폭락에 찬물을 끼얹었습니다. 또한 대출·차익거래·HEDGE 장사에 참여했던 회사 중 한 곳이라도 파탄하면 CHARTER CHAIN 이 성립할 수 없어져서 시장은 한 때 신용불안으로 인한 '의심암귀(疑心暗鬼. 의심하면 마음속에 망상이 일어나 불안함)상태에 빠졌습니다.

시장은 본래, 수급균형점을 향하 수렴되는 것이 일반적이지만, 하동량 감소로 인해 수급 균형점에서 괴리가 생긴 점을 포함해 신용불안이 작용하여 시장이 폭락하고 말았습니다.

도표21 BDI·FFA 성약수 1 일 평균 추이



즉 FFA 의 성약수가 LEHMAN SHOCK 이후 급격히 감소한 것 과 보조를 맞추듯이 BDI 도 급락하여 FFA 의 성약수가 회복되면 BDI 도 상승하고, 반대로 감소하면 BDI 도 하강하고 있음을 알 수 있습니다. (도표21)

이렇게 BDI 는 SPOT 성약 뿐만 아니라 FFA 에 의한 PAPER 거래 영향으로 인해 실물 수급동향 이상으로 VOLATILITY 가 높아진 듯 합니다.

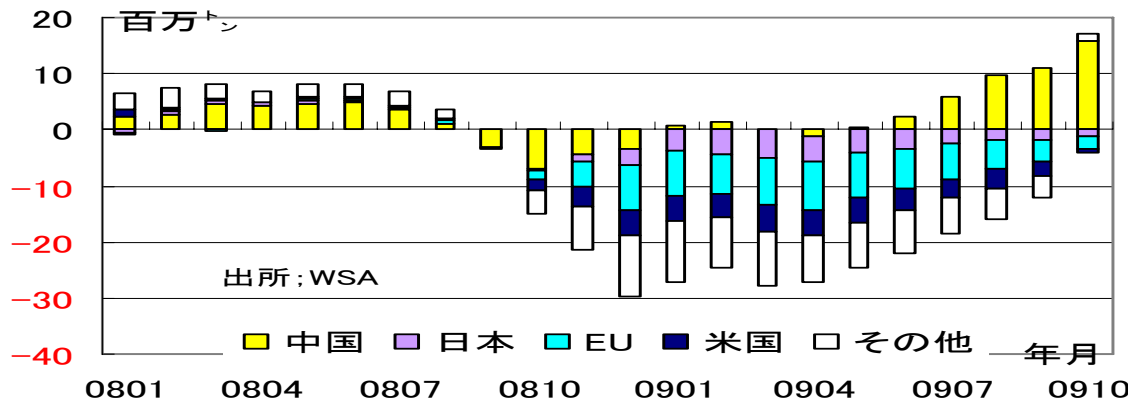
2008 년은 베이징 올림픽을 전후하여 중국의 철강 생산 감소, 전세계적인 경기후퇴로 인한 선진국의 철강수요 급감, 이로 인한 전세계적인 철강무역량 급감, 철강원료수입량의 급감으로 연쇄현상을 보였으며 이와 함께 SPOT 성약이 급격히 감소됨으로써 BDI 급락을 초래했습니다. 나아가 이러한 수요의 갑작스러운 수축 외에 시장에 IMPACT 를 미친 것은 인간인 시장참가자들의 심리, 즉 ‘기(氣)’입니다.

당초 2009 년은 벌커의 대량준공과 세계경제 회복을 우려하는 목소리가 높아 저조한 전망이 많았으나 중국의 전년을 크게 웃도는 철광석 수입이 바탕이 되어 4 월에 다시금 급등하여 같은 해 6 월의 BDI 는 4,291 를 기록했습니다. 그 후 반전하여 같은 해 9 월에 BDI 2,163 이라는 바닥을 찍은 후, 또다시 상승하여 11 월에는 4,000 이라는 급등락을 거듭하는 거친 증감이 계속되고 있습니다.

호조였던 세계의 철강수요, 특히 중국의 수요는 베이징 올림픽 종료 후 전년대비 감소했습니다. 더욱이 금융위기 영향으로 인해 세계 철강수요는 급격하게 얼어 붙어 2008 년 10 월 이후는 전년 동월 대비 큰 폭으로 감소했습니다. 이에 따라 12 월 세계 66 개국의 조강생산량은 전년 동월대비 30 백만 톤 감소하여 82 백만 톤까지 떨어졌습니다. 그러나 중국은 11 월에 국내에 INFRASTRUCTURE 만들기를 중심으로 한 대형 경기 자극책을 발표하여 철강 내수가 회복되었으며 2009 년 1 월에는 전년대비 증가했습니다.

기타 국가는 대폭적인 수요감소로 인해 감산한 것과 반대로 중국은 그 후에도 유일하게 전년 수준 또는 그 이상의 조강생산량을 유지하고 있으며 이것이 CAPE SIZE BULKER 수요의 밑받침이 되고 있습니다. (도표 2 2)

도표22 조강생산량의 전년동월대비 추이



중국의 4 조 위안 경기 자극책으로 INFRAS_{TR} JCTURE 용에 사용되는 범용 강재 생산이 회복을 시작하여 철강수요 증가와 INDIA·호주산 철광석 SPOT 가격 약화로 인해 중국의 중소 철강 MILL 와 TRADER 이 매수를 늘렸습니다. 중국에서는 국산보다 품질이 좋은 해외철광석이 더 저렴해짐으로써 수입 SHIFT 가 발생했습니다.

중국의 월간 철광석 수입량은 2 월부터 4 월까지 3 개월 연속 과거 최고치를 갱신했습니다. 그 후도 철광석 수입은 견조하게 추이하여 7 월과 9 월에도 과거 최고치를 갱신했으며 9 월에는 6 천 톤을 넘었습니다. 1 월부터 10 월까지의 누계는 전년^{기타} 대비 약 1 억 4 천만 톤을 웃돌아, 연간으로 보면 6 억 톤에 육박할 것으로 보입니다.

2 월에 중국 철강 대기업이 브라질로의 철광석 수송을 재개함으로써 BDI 는 1 월 1,000 을 밑도는 수준에서 2,000 을 웃도는 수준까지 빠르게 회복했습니다. 견조한 대중국 철광석 수송과 함께 적양지 (호주,브라질, 중국) 에서 채선이 증가하여 선복수급을 줄였고 6 월에는 BDI 가 4,000 을 넘는 수준까지 상승했습니다.

그러나 철광석의 SPOT 가격과 해상운임 상승, 대중국 철광석 가격협상이 난항을 겪으면서 RIO TINTO 와 BHP BILLITON 등의 용선활동이 줄어들어 6 월 하순부터 드라이 시황은 악화되었습니다 (09 년도 대중국 가격협상은 현재도 결착이 안 난 상태. VALE 도 자사 선대 증강을 통해 SPOT 용선을 줄였다) . 상승기조가 이어지던 중국 철강시황은 재고가 증가함과 동시에 하락함으로써 투기적인 전매를 노린 철광석 TRADER 도 수입을 줄였습니다.

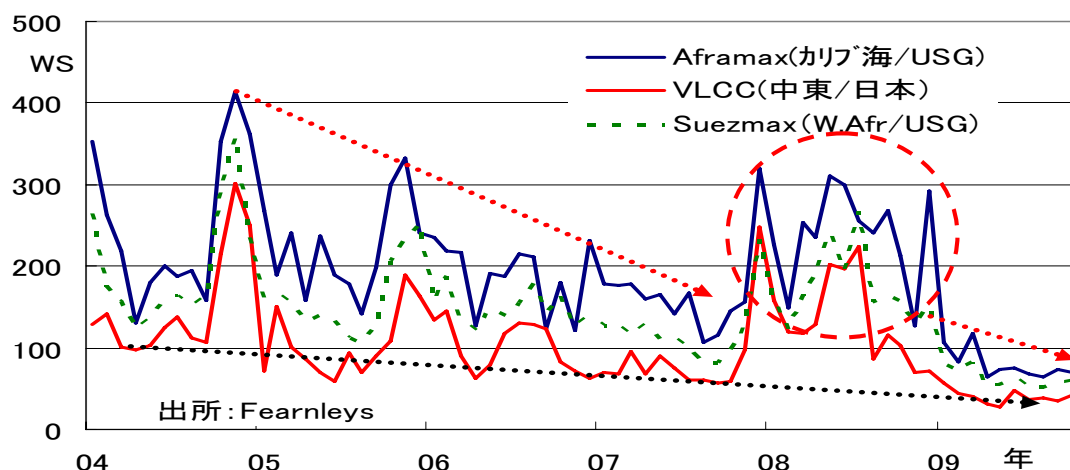
9 월 하순에는 BDI 가 2,100 대까지 하락했으나 세계규모의 경기후퇴가 끝을 보이기 시작하면서 각국에서 휴식상태였던 고로 재가동과 함께 드라이 시황은 10 월에 들어서 상승기미를 보여 11 월 말 현재 BDI 는 또다시 4,000 대를 넘어 급등했습니다.

철광석 외에 대형 벌커 태종화물인 석탄에 관해서는 중국은 탄광사고로 국내 숯 출하가 감소했으며, 내외 가격차로 인해 수출이 큰 폭으로 감소한 한 편 수입은 큰 폭으로 증가했습니다. INDIA 도 국내 숯 품질이 낮으며, 연안에 입지한 제철소와 석탄화력발전소가 늘어나 석탄 수입량이 증가하여 경기 후퇴로 인한 선진국의 수요 감소분을 보충하여 드라이 시황을 지켜내고 있습니다.

또한 중국과 INDIA 의 왕성한 원료 숯 수입으로 인해 주요공급원인 호주 QUEENS LAND 주에서는 탄광에서 적항까지의 철도 수송능력이 따라가지 못해 체선이 늘어나고 있으며, 공급여력 감소로 인해 일본, 중국을 비롯한 아시아 국가는 미국 동해안에서 조달을 시작하고 있습니다. 이러한 체선과 원거리 수송 증가는 선박 수요를 끌어올려 신조선 공급압력이 강한 가운데 선박 수요를 높이고 있습니다.

2) 탱커 시황

도표23 주요 3 항로·선형의 WS 추이

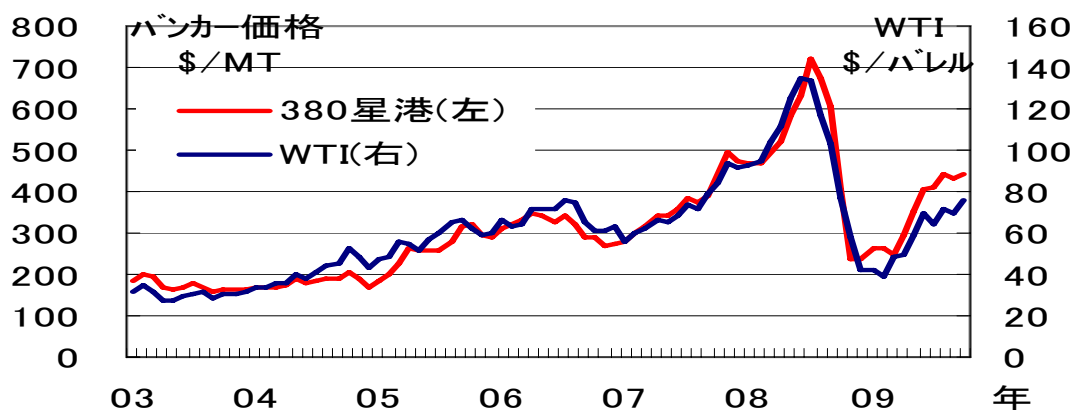


탱커 시황은 2008 년 특이한 상하이동을 반복했습니다.

이는 2007 년 12 월에 한국연안에서 SINGLE-HULL 의 VLCC HEBEI ^{카리브해/}SPRIT 이 사고로 기름유출사고가 있었던 것을 계기로 MARKET 은 약 100 척의 SINGLE-HULL 을 용선으로 사용하는데 회피하면서 프리 선이 MARKET 에서 없어져, WS 가 한꺼번에 급등한 것으로부터 시작했습니다. 그 후 7 월 원유가격이 \$140 를 넘는 사상최고치를 기록하고 그

후 급락한 12 월에 \$40/버럴을 밑돌고 멈췄습니다. WS 는 이와 보조를 맞추듯이 계속해서 상승했습니다. 2009 년에 들어서 원유가격이 반전했지만 WS 는 낮은 위치이나 안정을 유지하고 있습니다 (도표23).

도표24 원유가격과 벙커 가격 추이



원유가격은 올해 들어 금융위기가 완화되면서 시세가 반발하여 6 월에는 7 개월 만에 \$70/버럴 대까지 상승하였고, 그 후 일진일퇴를 반복하고 있습니다. 벙커 가격은 원유가격과 보조를 맞추듯이 VOLATILITY 가 높게 변동했습니다 (도표24).

따라서 급등 시에는 연비절약을 위해 감속 항해를 하게 되면서 운항효율이 떨어지고, 프리선이 MARKET 에서 점차 없어지게 되므로 WS 는 또다시 급등했습니다. 또한 원유가격이 급락하면 감속항해가 통상적인 항해로 돌아가 운항효율이 회복되고 프리선이 MARKET 으로 서서히 돌아오게 되면서 WS 은 다시금 급락했습니다.

2009 년에 들어서 탱커시황은 원유·석유제품 모두 모든 선형·수역에서 장기 침체가 계속되고 있습니다.

이는 2009 년 WS 기준 RATE 가 주요항로에서 전년대비 약 40%나 상승한 것도 요인 중에 하나이지만, 연간을 통틀어서 WS50 을 밑돌은 20~40 대에서 저조하게 추이하고 있습니다. 4 월에는 2002 년 9 월 이래의 낮은 수준까지 하락했습니다.

IEA 에 따르면 2004~2008 년 원유의 해상 보관수요는 70~95 백만 버럴이었습니다. 이는 VLCC 약 50 척 분, 전체의 10%에 해당되는 것이나 SPOT MARKET 에 출입함에 따라 WS 에 VOLATILITY 를 가져온 듯합니다. 2009 년에 들어서 그 수요규모가 4 월에 170 백만 버럴까지 확대되었으나 9 월에는 100 백만 버럴로 축소된 듯합니다.

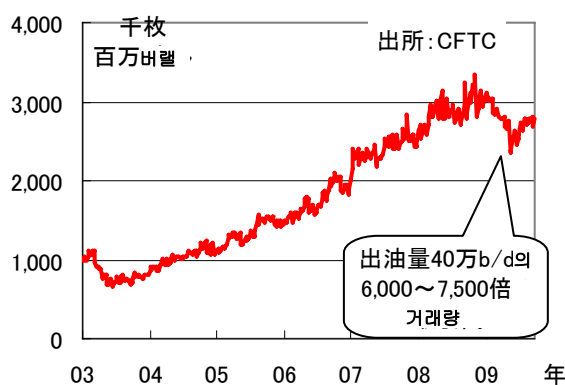
또한 석유제품의 해상보관 수요규모는 5 월에 30 백만 버럴이었으나 9 월에는 75 백만 버럴까지 확대된 듯합니다. 석유제품 소비 증가가 둔화되는 가운데 정제된 석유제품의

보관수요에 관해서는 신조 AFRAMAX·LR 까지도 종사하고 있으며 이것이 탱커공급량을 압축시키고 있습니다.

이러한 동향은 원유가격이 방대한 투기자금 출입으로 인해 폭등, 폭락한 시기와도 겹칩니다. 즉 CME⁵ 그룹이 2006년 10월 CBOT⁶ 매수를 발표하였고 나아가 2008년 3월 NYMEX·COMEX⁷ 매수를 발표, 8월에 합병을 완료하여 세계 최대의 건물거래소로서 DELIVATIVE MARKET에 출현한 시기와도 겹칩니다. 이들 투기자금이 탱커시황에 크게 영향을 미치고, VOLATILITY의 격변을 불러왔다고 추측할 수 있습니다.

도표25 NYMEX:WTI 선물시장 미청산 계약

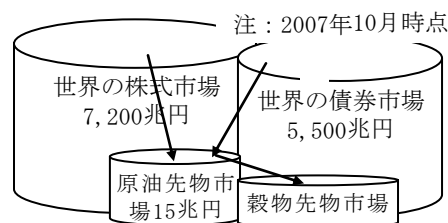
원유거래는 ‘선물거래’가 대부분이며 ‘현물거래’는 세계적으로 10%이하입니다. 원유선물거래의 중심은 NY의 WTI 원유와 LONDON BRENT 원유이며 거래량은 매년 증가하고 있습니다. 즉 2006년경까지는 완만한 상승세였으나 2007년 이후 CURVE가 올라가면서 2008년 중반까지 급등했다가 같은 해 가을 이후 폭락하고 2009년 초에 바닥까지 떨어졌다가 다시 상승하고 있습니다. (도표25)



SUB-PRIME MORTGAGE 부실증가로 인해 주가가 폭락하고 세계의 방대한 투자자들의 MONEY가 주식·채권 MARKET에서 빠져나가 그 일부가 원유, 곡물 MARKET에 유입되면서 원유, 곡물 선물 MARKET은 활황을 거듭했습니다.

도표26 원유가격 폭등 메커니즘

당시 전세계 주식 MARKET은 7,200조엔, 채권 MARKET은 5,500조엔으로 그 중 1/3을 미국이 차지한다고 알려졌으나 빠져나간 MONEY를 수용하게 된 원유선물 MARKET의 규모는 불과 15조엔 정도에 불과했습니다.



당연히 규모 차이로 인해 원유가격이 급등하고 나아가 원유선물 MARKET에서는 다 흡수하지 못했던 MONEY가 곡물선물 MARKET으로 흘러 들어가, 곡물가격도 급등했습니다. (도표26)

⁵ CHICAGO MERCANTILE EXCHANGE 약자, 외환, 축산물, 금리를 다루는 거래소

⁶ CHICAGO BOARD OF TRADE 약자, 곡물을 거래하는 거래소 2007년 7월 12일에 합병.

⁷ COMMODITY EXCHANGE 약자, 금을 거래하는 뉴욕상품거래소

USDA 에 따르면 소맥·옥수수·대두·쌀 수확량은 2007 년 24 억 톤, 2008 년 25 억 톤으로 안정적이며 수요량이 급증한 것은 바이오 연료에 한정되며 세계 곡물재고량은 같은 해 4.4 억 톤에서 4.1 억 톤으로 아주 적은 양이지만 감소했으나, 가격이 급등할 정도의 식량부족은 아니었습니다. 또한 IEA 에 따르면 2007~2008 년의 원유생산·수요량을 4 사분기 별로 보면 일량(日量)85~87 백만배럴로 추이되며 가격이 급등·폭락하는 공급차단·전쟁·지정학적인 RISK 가 비정상적으로 높아지는 사태도 없었습니다.

그러나 LEHMAN SHOCK 를 전 후로 원유, 곡물가격이 급등·폭락하며 2008 년 말에는 바닥까지 떨어졌다가 그 후 다시 급등했습니다. 즉 원유, 곡물가격은 지정학상의 불안정, 천재(天災)로 인한 어느 정도의 VOLATILITY 는 있을 수 있지만 이번의 급등, 폭락은 거의 투기로 인한 것으로 단정지어도 좋을 것 같습니다.

2009 년 초 원유시세는 침체되어 기근물(期近物 거래날짜가 가까운 것)이 저렴한 반면 선물이 비싸지는 콘탱고(CONTANGO)기조가 강하며 WS 도 저조하고 해상보관 COST 가 저렴했기 때문에 TRADER 나 시장관계자가 현물시장에서 원유를 사들여 VLCC 를 원유를 저장하는데 사용하는 움직임이 늘었습니다. (TRADER 는 몇 개월 후의 선물로 매도를 하여 현물과 선물 가격차에서 보관 COST 를 제한 금액이 이익이 되는 구조)

신조선 공급압력이 강한 가운데 세계동시불황으로 인한 석유수요 감소가 겹치면서 MARKET 를 줄어들게 하고 있습니다. 중국은 SPOT MARKET 에서 대량의 VLCC 를 조달하고 있지만 중국 하나만으로는 MARKET 를 다 지탱하지 못하고 있습니다. 또한 현존하는 SINGLE-HULL 은 90 척에 가까우며 SINGLE-HULL 의 저렴한 가격으로 인해 MARKET 전체가 함께 끌려 내려가는 형태가 계속되고 있습니다.

시황의 본격적인 회복을 위해서는 SINGLE-HULL 이 MARKET 에서 철퇴하는 것이 불가피하지만, 올해 전반까지 해체 철거는 거의 이루어지지 않았습니다. 8 월 이후 드디어 해체 철거의 움직임이 보이기 시작했으며, 향후 해체 철거가 진행됨에 따라 최근 들어 시황이 호조세를 보이고 있는 CAPE SIZE BULKER 로의 개조가 다시금 증가할 가능성도 있습니다.

3) 컨테이너 시황

2008 년부터 2009 년, 세계 컨테이너 해운은 세계 불황으로 인해 혼란을 겪고 있습니다. DREWLY⁸에 따르면 2008 년 세계 컨테이너 하동은 전년 대비 4.9%증가인 플러스 성장을 유지했으나 2009 년에는 두 자릿수 마이너스 성장이 될 가능성이 크다고 합니다. 마이너스 성장 자체가 지금까지의 컨테이너선 서비스가 시작된 이래에 처음 있는 일입니다.

⁸ DREWLY SHIPPING CONSULTANT 영국 해운조사회사

PIERS⁹에 따르면 세계최대의 항로라 불리는 북미항로(왕복항로, 아시아에서 미국으로)의 하동은 2008년에 전년대비 7.7%감소하여 이미 마이너스 성장을 기록했으나 2009년에는 8월까지 누계로 볼 때 전년대비 18.9%감소하여 마이너스 폭이 커지고 있습니다. 작년 11월부터 올해 8월까지 10개월 연속 전년 동월대비 2 자릿수 마이너스가 이어지며 사태의 심각성을 엿볼 수 있습니다.

하동의 배경이 되는 미국경제도 바닥을 치고 좋아지려는 기미도 보이지만, 고용상황을 나타내는 실업률은 10월 수치가 10.2%라는 1983년 이래 26년만의 높은 수준을 기록했습니다. 이러한 심각성으로 인해 미국 GDP의 70%를 차지하는 소비가 본격적으로 회복하는 데는 아직 시간이 필요하다는 지적도 있으며 대미국 하동이 본격적으로 회복하는 데도 시간이 걸릴 것으로 보입니다.

그리고 DREWLY에 따르면 동아시아에서 유럽으로 향하는 하동도 2008년에 전년대비 0.6%감소하여 마이너스로 전락했었으나 2009년 8월까지의 누계로 보면 20.1%감소(ELAA¹⁰)하여 마이너스 폭이 확대되어 일관적으로 전년동월 대비 두 자릿수 마이너스를 기록함으로써 미국과 마찬가지로 사태의 심각성을 엿볼 수 있습니다.

하동의 배경이 되는 유럽경제는 일부 국가에서 경기 회복 조짐이 확인되기 시작했습니다만 유럽의 본격적인 경기회복에는 미국이상으로 시간이 필요할 것이라는 지적도 많아 대 유럽 하동의 본격적인 회복에도 시간이 필요할 것으로 보입니다.

근년의 왕성한 세계 컨테이너 하동을 주도해온 중국의 수출동향도 크게 감소하고 있습니다. 중국의 수출수량 지수(4분기 베이스 CEIC¹¹)는 2008년 제4사분기보다 전년동기대비 1.6%감소하여 마이너스로 전락했으며, 2009년 1사분기는 전년동기대비 18.4%감소를 보이며 급격히 떨어졌습니다. 그 후 2009년 2사분기는 전년동기대비 17.7%가 감소하여 비슷했으며, 3사분기는 전년동기대비 13.0%가 감소하여 마이너스 폭이 축소되면서 조금이나마 회복 징조를 보여주고 있습니다. 이 회복 징조가 중국 수출수량의 본격적인 회복으로 이어질 것인지, 앞날은 불투명합니다.

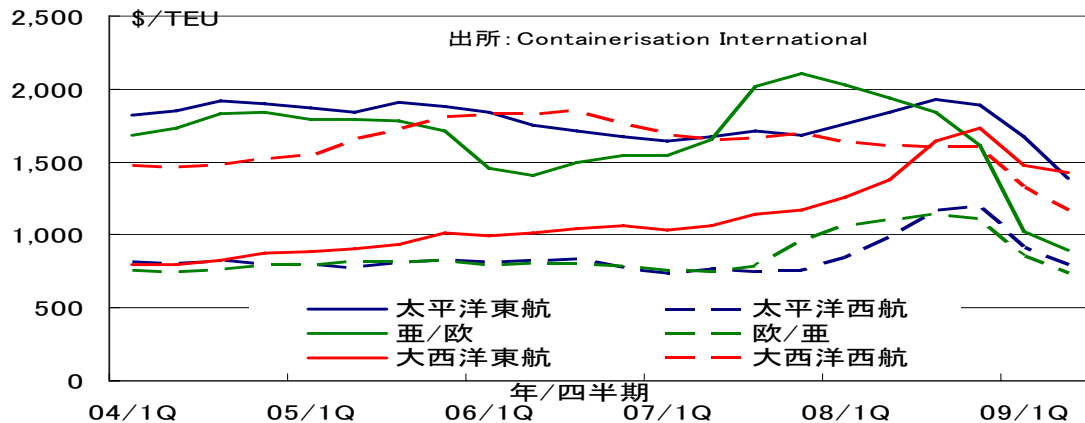
하동이 크게 줄어들면서 컨테이너선 수요 GAP이 선명해지고 2009년 전반 운임이 더욱 더 떨어졌으며 용선료가 인하되었습니다.

⁹ 미국 해상 수송 정보를 제공하는 조사회사

¹⁰ EUROPEAN LINERS AFFAIRS ASSOCIATION 약자

¹¹ 글로벌 데이터베이스, 특히 아시아 국가 등의 신흥국 거시경제 통계, 업계 통계를 집약한 데이터베이스 상품을 제공하는 조사회사

도표27 주요 컨테이너 항로의 평균운임 추이



2004년부터 4 사분기마다 주요항로 운임을 보면 벌커·탱커와는 달리 컨테이너 운임은 장기계약이 없는데도 불구하고 안정적으로 추이해왔습니다. 그러나 2009년에 들어서 모두 하락세를 보였습니다. (도표27)

2009년 8월 말 편재 세계 풀 컨테이너 선취항량은 4,719 척 12,676 천 TEU이며 전년동월말 대비 120 척·805 천 TEU 증가했으며 TEU 베이스 증가율은 7%였습니다. 한편 싱가포르 연안 등의 계류지에서 시황회복을 기다리면서 재가동을 준비하는 대기선이 세계 총 선대의 10%이상을 차지하기에 이르렀습니다.

컨테이너선 서비스는 각 회사가 대규모의 효율화, 합리화에 힘쓰면서 선복량을 줄이고 있습니다. 취항선대의 대기선 증가는 이러한 개편을 통해 서비스 투입기회를 놓치는 용선이 늘고 있다는 결과로 볼 수도 있습니다. 당초에는 운항선사 지배하의 대기선이 많았으나 용선 반선이 늘면서 점차 비운항 선주 지배하의 대기선 비율이 높아지고 있다는 점에서도 이를 알 수 있습니다.

또한 작년 8월 말 시점 전망으로써 신조선 준공량은 연간 1.8 백만 TEU 라고 예상했으나 실제 증가량이 0.8 백만 TEU 에 멈춘 것은 수급악화로 인해 체납연기 등 신조선 계약을 다시 고려하는 움직임이 진행되고 있는 것이 주 요인입니다. 발주를 CANCEL 하는 선주도 생기고, 이러한 경향이 가속 향해나 계선, 해체철거와 맞물려 컨테이너선의 수급밸런스를 어떻게 움직일 것인지 관계자들이 많은 관심을 갖고 지켜보고 있는 중입니다.

2009년 후반에 들어서 많은 항로에서 운임이 반전경향이 나타나고 있다고 보도되었는데 이는 각 선사의 공급절감 노력으로 인해 실제 선복 공급이 억제되고 있기 때문이라 생각됩니다. 현재 컨테이너 선 수급동향은 쉽게 말할 수 없지만 운임 회복은 선사입장에서 유일하게 전망이 밝은 것이며, 선사의 운항 수지 개선 효과도 기대되는 바입니다.

7. 2010 년 세계 해운 전망

지금까지 누누이 말씀 드렸듯이 제 생각으로는 2010 년을 예측하는 것은 솔직히 어렵습니다. 해운시황은 선복수급이 FUNDAMENTALS 이자 근간이지만, 다양한 요인이 복잡하게 얽혀있기 때문에 다방면에서 노력이 필요합니다.

IMF 가 10 월에 발표한 2010 년 세계경제 전망에서는 실질 GDP 가 전년 대비 3.1%증가하고, 무역량은 2.7%증가할 것으로 예측했습니다. 그러나 세계 경제상황은 여전히 불안정하며 무역·해상하동에 관해서도 앞날은 불투명합니다. NYK 은 선복량이 벌커가 전년대비 10%증가, 탱커는 4%가 증가할 것으로 예측했지만 컨테이너는 서비스 개편을 포함하여 알 수 없는 실정입니다.

불투명한 요인의 하나에 수역이 불안정한 점을 들 수 있습니다. IRAN 의 핵개발문제, AFGANISTAN 의 평화유지활동, ADEN 항을 포함한 SOMALIA 연안 해적문제는 세계 지정학적인 불안과 해상수송에 큰 영향을 미치고 있습니다. 이 수역이 불안정해지면 탱커수송뿐만 아니라 벌커·컨테이너 수송에 관해서도 심각한 영향이 미칠 것으로 우려됩니다. (도표28)

도표28 해운 시황을 움직이는 중동의 불안정 요인

아시아와 유럽을 잇는 기간 수역



해운 MARKET 은 과거부터 전쟁·분쟁 등으로 인해 큰 영향을 입어왔습니다. 특히 중동에서는 최근 50 년 동안 4 번에 달하는 중동전쟁과 SUEZ 운하폐쇄, IRAN·IRAQ 전쟁, GULF 전쟁, IRAQ 전쟁이 있었으며 그 때마다 안전 운항에 지장을 입었고, 운임·용선료·벌커 가격이 심각하게 변동했습니다. 내년에도 이러한 비참한 일이 생기지 않도록 세계 경제가 힘차기 회복하여 무역이 더욱 더 활성화되어서 7 개 바다가 평화롭고 안전한 바다가 되기를 기원하며 제 2010 년 해운 전망 발표를 마치겠습니다.

감사합니다.

(끝)