

□ 해운 경기, 트리플 강세 약화

1. 최근 해운 경기의 특징

- 해운시장은 크게 컨테이너선, 건화물선, 유조선 시장으로 구분되며 각 시장의 운임지수가 시황을 파악하는 대표적인 지표로 이용됨
 - (컨테이너선 시장) 컨테이너 화물은 공산품 위주로 구성되며 Howe Robinson社에서 매주 집계하는 HR(Howe Robinson) 지수가 컨테이너선 시장의 대표적인 운임지수임. 1997년 1월=1,000 기준
 - (건화물선 시장) 철광석, 석탄류 곡물, 알루미나·보크사이트, 인광석이 대표적인 5대 건화물(Dry Bulk Cargo)이며, 발틱 해운거래소(Baltic Exchanges)에서 매일 집계하는 BDI(Baltic Dry Index)가 대표적인 운임지수임. 1985년 1월 =1,000 기준
 - (유조선 시장) 원유와 석유제품으로 구성되며 영국에 위치한 World Scale Association에서 매일 집계하는 WS(World Scale)지수가 대표적인 운임지수임
- (해운경기 결정요소) 해운경기는 해운 수요를 나타내는 해상물동량과 해운 공급을 나타내는 선복량에 의해 결정됨
 - (해상물동량) 세계 경제 성장에 일차 적인 영향을 받지만 제조업 위주로 성장할수록, 생산지와 소비지간의 거리가 멀수록 해상물동량은 증가함
 - 2004년에 세계 해운경기가 호황을 이룬 것은 4%대의 높은 세계 경제성장률과 함께, 제조업 중심으로 성장하고 있는 중국이 철광석 등 원자재 수입을 늘림과 동시에 공산품 수출을 미국, 서유럽 등 전 세계로 증가시키면서 해상 물동량 증가와 화물운송의 원격화가 동시에 진행되고 있기 때문임

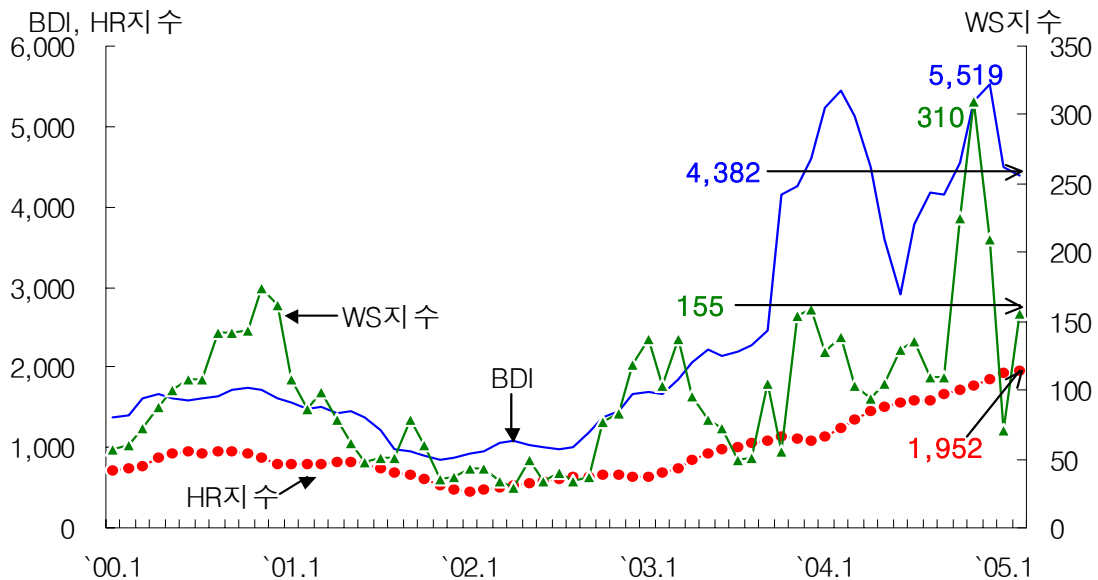
- (선박량) 선박 발주량(New Orders), 수주잔량(Orderbook), 신조선 인도량(Deliveries), 노후선박의 해체(Demolition)로 선박량의 추이가 결정되는데, 호황기에 증가한 발주량이 선사에게 인도되기 까지 보통 2년 정도 걸리기 때문에 선박공급 시기를 정확하게 맞추기가 힘든 특성이 있음
- (해운경기의 특징) 세계 해운 시장은 지난 3년간 트리플 강세(컨테이너선, 전화물선, 유조선 운임의 동반 상승) 현상을 나타냈으나 2004년부터 이 현상이 약화되고 있음
- (3년 장기 호황 구가) 중국발 해상물동량 증가와 2001년 해운 경기 급락으로 인한 발주량 감소로 수요우위의 시장이 형성되면서 세계 해운시장은 선종·선형에 관계없이 2002년부터 2004년까지 사상 최대 호황을 구가하였음

< 2002~2004년 해운시장 호황 원인 >

원 인	내 용
세계경제 회복	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2004년 세계경제가 4~5%의 성장을 기록 - 미국 유럽 뿐만 아니라 중국을 포함한 신흥 거대국가군인 BRICs의 경제 활성화
성장동인	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 제조업을 바탕으로 한 중국의 성장 - 대중국 FDI 중 제조업 비중은 1998~2000년 45%에서 2001~2003년 71%로 증가 (중국 상무부)
교역구조	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 세계의 생산지인 중국과 대표적 소비시장인 미국, 서유럽의 원거리로 인한 선박 수요 증가 효과 지속
항만 체선 현상	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2004년 성수기(10~11월) 미국 LA/LB항, 유럽 주요 항만의 체선현상 심화로 인한 선박수요 증가
선박공급 감소	<ul style="list-style-type: none"> ▪ 2001년 해운경기 급랭으로 선박 발주량이 급감하면서 2003년 물동량 증가세가 선박공급량을 압도

- (시장 차별화 시작) 컨테이너선 운임지수는 지속적인 상승세를 유지하는 반면, 2004년 12월부터 건화물선과 유조선의 운임지수는 하락세로 전환되면서 시장별 운임지수가 차별화로 트리플 강세현상이 약화되고 있음
- (컨테이너선 시장) 2004년 12월 평균 HR지수(Howe Robinson Container Index)는 1,863 포인트로 전년 동기 대비 72% 상승하였으며, 2005년 들어서도 2월 9일 현재 1,955 포인트를 기록하면서 상승세 지속
- (건화물선 시장) BDI(Baltic Dry Index)가 2004년 12월 6일 사상 최고치인 6,208 포인트를 기록한 후 2005년 2월 10일 현재 4,685 포인트로 25% 하락
- (유조선 시장) 유조선 시황은 계절적인 요인과 OPEC의 산유량 결정에 의해 변동폭이 큰 것이 사실이나, 2004년 11월 평균 310 포인트까지 상승했던 WS(World Scale) 지수가 2005년 2월 11일 현재 152.5 포인트까지 하락

< 해운 운임지수 추이 >



자료 : Clarkson Research Studies, www.clarksons.net

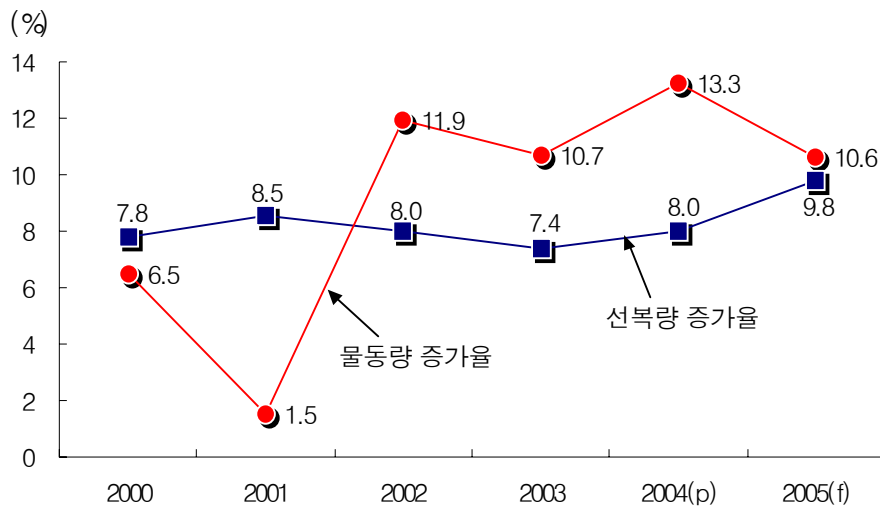
주 : 1. 월 평균값.

2. WS는 걸프만→일본-한국 방향 VLCC(Very Large Crude Carrier)/ULCC(Ultra Large Crude Carrier) 부정기선 시장 운임 기준.

2. 시장간 운임 차별화의 원인

- (수급 요인) 컨테이너선 시장은 물동량 증가율이 선복량 증가율을 압도하고 있는 반면, 건화물선과 유조선 시장에서는 2004년부터 물동량 증가율과 선복량 증가율이 상호 수렴하면서 수급상황이 '수요우위'에서 '균형'으로 이행
 - (컨테이너선 시장) 2004년 세계 컨테이너 항만 물동량 증가율이 13.3%를 기록한 반면 선복량(겸용선 포함) 증가율은 최근 3년 평균 수준인 8.0%에 머물러 3년 연속 수요 우위 현상 유지
 - (물동량) 2004년 세계 컨테이너 항만물동량은 중국을 포함한 아시아지역 증가세를 견인하면서 전년대비 13.3% 증가한 총 3억 3,500만 TEU를 기록함
 - (선복량) 발주량이 2001년 해운경기 급랭으로 2001~2002년 2년간 감소하면서 2004년 신조선 인도량도 최근 3년 평균 수준인 800만 DWT에 그쳐 선복량 증가율도 최근 3년 평균 수준인 8%를 유지

< 컨테이너선 시장의 해운 수급 추이 >



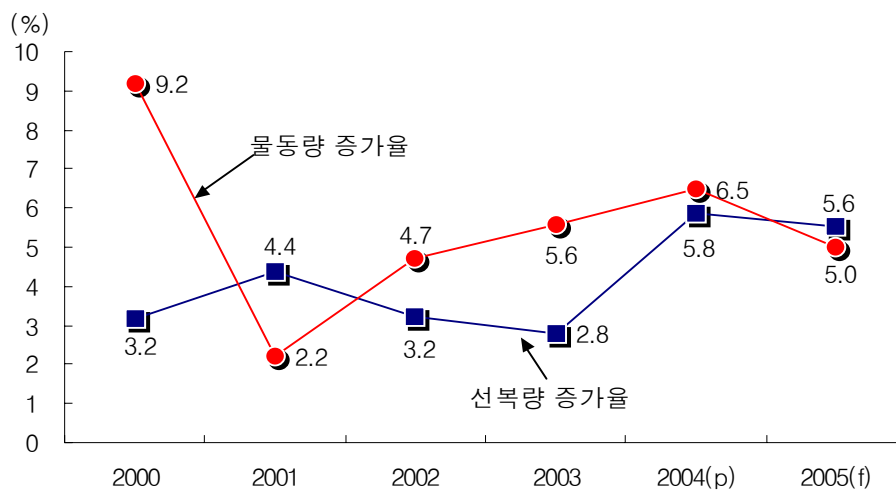
자료 : Clarkson Research Studies, www.clarksons.net

주 : (p)는 잠정치, (f)는 전망치.

- (건화물선 시장) 2004년에 들어 물동량 증가율이 6.5%를 기록했으나 선복량 증가율 또한 5.8%를 기록하여 수급 상황이 수요우위에서 균형으로 이행중임을 시사

- **(물동량)** 2004년 세계 5대 건화물(철광석, 석탄류, 곡물, 보크사이트/알루미늄, 인광석) 해상 물동량은 중국을 포함한 아시아 지역이 증가세를 견인하면서 전년대비 6.5% 증가한 15억 7,600만 톤을 기록하였음
- **(선복량)** 발주량이 2001년 해운 경기 급랭으로 감소하였지만 컨테이너선과는 달리 2002년에 곧바로 회복되면서 2004년 신조선 인도로 이어져 선복량 증가율도 과거 5년간 가장 높은 5.6%를 기록

< 건화물선 시장의 해운 수급 추이 >

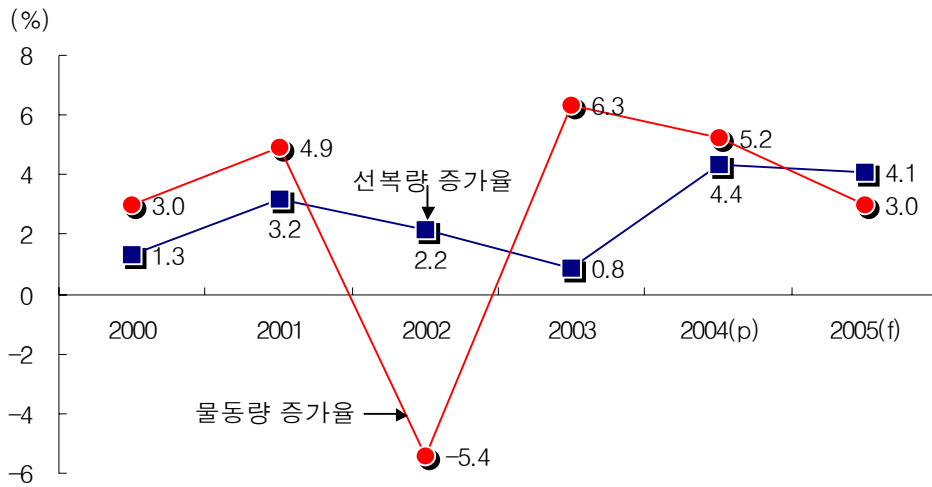


자료 : Clarkson Research Studies, www.clarksons.net

주 : (p)는 잠정치, (f)는 전망치.

- **(유조선 시장)** 유조선 시장은 선박 수요량 증가율이 2003년 6.3%에서 5.2%로 둔화된 반면, 선복량 증가율은 0.8%에서 4.4%로 상승하여 수급 상황이 수요 우위에서 균형으로 이행중임을 알 수 있음
- **(물동량)** 중국과 인도의 원유수입 증가, 미국의 원유채고 감소에 따른 비축 물량 수요 증대로 5.3%의 견조한 증가세 유지
- **(선복량)** 발주량이 2001년 해운 경기 급랭으로 전년에 비해 감소하긴 하였지만 2001~2002년간에도 과거 5년간 평균 수준인 2,000만 DWT를 꾸준히 유지하면서 2004년 선복량 증가율도 최근 5년 간 가장 높은 4.4%를 기록

< 유조선 시장의 해운 수급 추이 >



자료 : Clarkson Research Studies, www.clarksons.net

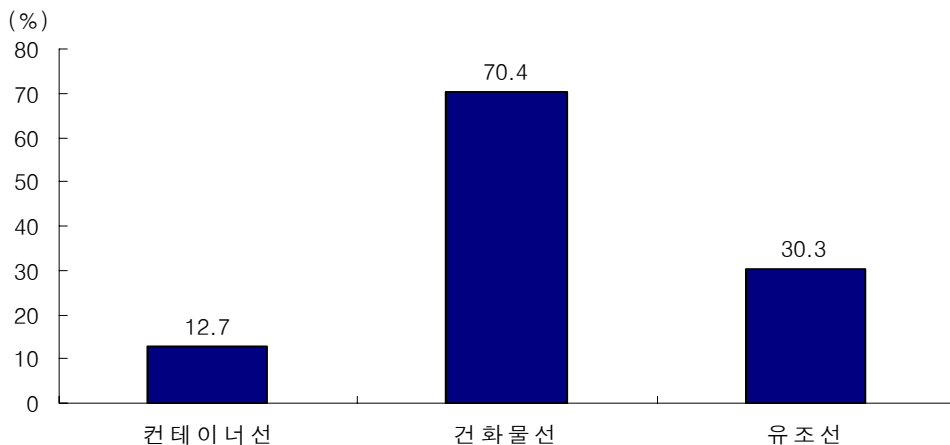
주 : (p)는 잠정치, (f)는 전망치.

물동량 증가세 대신 Clarkson Research Studies에서 제시한 유조선 수요량으로 대체.

○ (신조선 인도량 및 중국효과) 타 시장과는 달리 최근까지 컨테이너선 시장이 상승세를 유지했던 이유는 컨테이너 부문에서 해운산업 호황의 근원인 중국의 영향력이 가장 컸고, 2004년 신조선 인도량의 증가폭은 가장 낮았기 때문임

- (2004년 신조선 인도량 증가율) 선복량 증가와 직결되는 신조선 인도량의 경우 컨테이너선은 2004년에 전년대비 12.7% 증가에 그친 반면 건화물선은 70.4%, 유조선은 30.3%를 기록했음

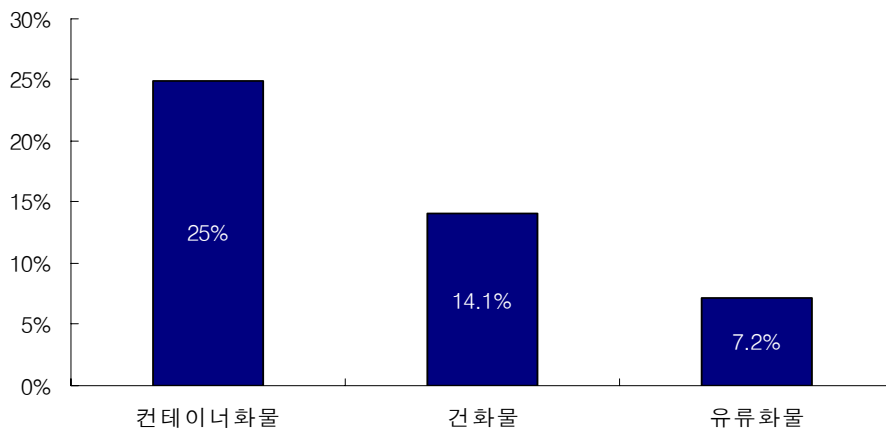
< 2004년 신조선 인도량 증가율 비교 >



자료 : Clarkson Research Studies, www.clarksons.net

- (각 시장별 중국 영향력) 컨테이너, 건화물, 그리고 유류의 해상 물동량 중에서 중국이 차지하는 비중은 컨테이너 화물이 가장 큼
 - 컨테이너 화물의 경우 2004년 중국 비중은 25%(홍콩 포함)로 전세계 컨테이너 항만 물동량의 1/4 이상을 차지하고 있으며, 그 증가세도 연간 20% 이상을 보이고 있음
 - 세계 5대 건화물(철광석, 석탄, 곡물, 알루미늄/보크사이트, 인광석) 중에서 2004년 중국의 철광석과 곡물 수입량은 14% 수준으로 컨테이너에 비해 낮은 수준임
 - 유류 또한 최근 중국의 수입 증가세가 뚜렷하긴 하지만 2004년 중국의 원유 및 석유제품의 수입 비중 역시 각각 전세계의 7%와 8% 수준으로 컨테이너에 비해 낮은 수준임

< 2004년 해상 화물별 중국 비중 >



자료 : Clarkson Research Studies, www.clarksons.net

3. 향후 해운 경기 전망

○ 2005년 세계 해운경기는 컨테이너선 시장 수급균형, 건화물선·유조선 시장 공급우위로 차별화 될 것이나 운임지수의 급격한 하락 가능성은 희박할 것으로 전망됨

- Clarkson 社¹⁾의 자료에 의하면 건화물선과 유조선 시장의 경우 2005년에 선복량 증가율이 물동량 증가율보다 앞서면서 수급상황이 공급우위로 돌아설

1) 영국에 소재한 민간 해운 전문 조사분석 기관.

것으로 보이며, 컨테이너선 시장은 수요우위에서 균형으로 수렴할 것이 예상된다

- 국내외 연구기관들도 2005년에는 해운시장의 연착륙을 예상하고 있으나 이번 호황처럼 해상물동량이 하나의 경제(중국)에 의존을 많이 한 적이 없었으므로 중국 경제의 불확실성이 해운경기의 최대 변수로 작용할 것임
 - 2004년 4월 28일 중국 원자바오 총리가 경기과열 억제책으로 신규투자를 제한하는 긴축정책을 발표하자 BDI가 4월 평균 4,489에서 6월 평균 2,902로 두 달간 35.3%나 폭락했던 것은 세계 해운경기가 중국이라는 변수에 얼마나 무방비로 노출되어 있는지를 보여주는 좋은 사례였음

< 2005년 해운시장 전망 >

구 분	수급상황	국내외 기관 2005년 운임지수 예측
컨테이너선	수요우위→균형	<ul style="list-style-type: none"> · 2004년 2/4분기 이후 하락 (한국해양수산개발원) - HR 지수 2/4~3/4분기 1,760 → 4/4분기 1,752
건화물선	균형→공급우위	<ul style="list-style-type: none"> · 하락하나 높은수준 유지 (해양수산개발원) - BDI 상반기 4,423.9 → 하반기 3,741.1
유조선	균형→공급우위	<ul style="list-style-type: none"> · 하반기 급락 가능성 경고(모건스탠리) · 하반기 선박공급량 증대로 시황 하락 및 중국경착륙 가능성 경고 (Platou) · 하락추세에도 불구하고 강세지속 (한국해양수산개발원)

자료 : 해양수산개발원.

- 주 : 1. 수급상황은 Clarkson사의 2005년 물동량과 선박량 예측치를 바탕으로 재구성한 것
- 2. 해양수산개발원 전망치는 전문가 패널 설문조사 결과임.
- 3. Platou : 노르웨이에 위치한 선박 중개 및 해운시장 조사·분석 회사

○ 2006년 이후에는 2005년부터 본격화 되는 신조선 인도가 수급에 큰 부담으로 작용할 가능성이 큼

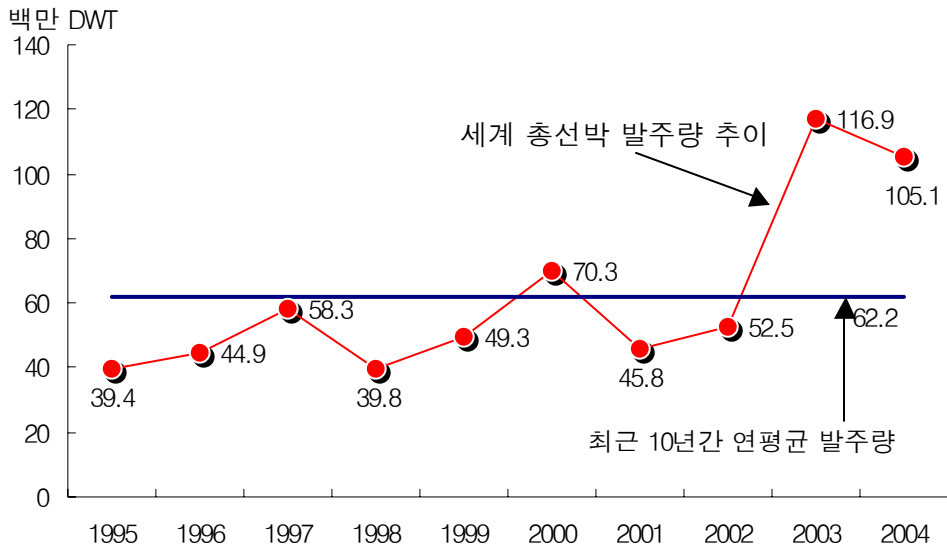
- (발주량) 총 선박 발주량이 2002년 5,250만 DWT²⁾에서 2004년 1억 510만 DWT로 급증

2) DWT (deadweight tonnage)이란 선박이 적재할 수 있는 무게의 한도로서 선박이 화물·연료를 가득 실었을 때의 무게에서 자중(自重)을 뺀 적재중량을 의미함.

· 2004년 발주량 1억 510만 DWT는 최근 10년간 연평균 발주량 6,223만 DWT보다 두 배 가까이 많은 양이며, 2000년 호황 당시 발주량 7,030만 DWT보다도 60% 이상 많은 수준임

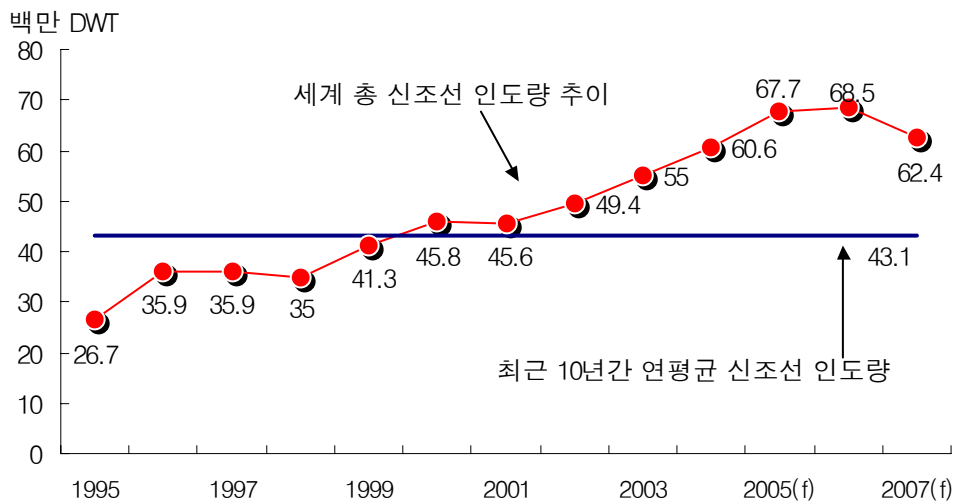
- (신조선 인도량) 신조선 인도량도 2005년 6,770만 DWT에서 2006년 6,850만 DWT로, 과거 10년 평균치인 4,310만 DWT를 각각 57%와 59% 초과할 것으로 보임

< 세계 총 선박 발주량 추이 >



자료 : Clarkson Research Studies, www.clarksons.net

< 세계 총 신조선 인도량 추이 >



자료 : Clarkson Research Studies, www.clarksons.net

주 : (p)는 잠정치, (f)는 전망치.

4. 대응과제

- (문제점) 단기적으로 해운경기의 급락가능성은 희박하나 '단기호황-장기불황'으로 요약할 수 있는 해운경기의 특성상 과거 우리나라 선사들은 호황시 선박 확보에 집중된 투자로 침체시 큰 부담을 겪었던 경험이 많았음
 - 지난 1979~1981년 호황시 선사들이 대형선박에 집중 투자한 후 장기간 해운불황이 지속되면서 큰 어려움을 겪었던 사례가 대표적임
 - (원인) 선박에 집중된 투자 관리는 국내 해운 산업의 구조적인 문제점과 다양한 물류 서비스 창출에 대한 선사들의 관심 부족에 기인하였음
 - 업황에 크게 영향을 받는 해운산업의 특성으로 선사들의 경우 호황시 세 부담 경감을 위한 과도한 투자 유인이 컸으며, 창고, 포워딩, 통관, 선박관리, 컨설팅 등 해운을 중심으로 한 전·후방 물류서비스 창출에 대한 관심 부족이 선박확보에 편중된 투자로 이어진 경우가 많았음
- (대응 과제) 2005년 이후 해운경기의 연착륙 가능성이 높게 예상되지만 해운경기의 급락 가능성에도 적절히 대처할 수 있는 정부, 선사들의 사전 대비가 필요함
 - (정부) 국내 선사들이 세계 해운 경기의 변동성을 최소화 할 수 있도록 태동한지 얼마 안되는 선박투자회사법이나 톤세제도 등을 정비하고, 선사들이 해운과 연관된 분야에 활발히 진출하여 수익구조를 다양화 할 수 있는 지원책을 마련해야 함
 - 선박펀드의 설립은 유연하게 하되 선박투자회사나 투자자들이 갖는 책임을 명확히 하여 투자 과열 및 투기화를 막고, 건전성을 꾸준히 확보하여 선사

- 가 선박 확보를 위한 과도한 자금부담에 보다 유연하게 대처할 수 있는 제도로 정착시켜 나가야 함
- 톤세 제도의 경우 호황시 줄어드는 세금 부담도 중요하지만 불황시 선사들의 세금 부담이 증가할 수 있는 위험을 최소화 할 수 있는 대책도 함께 마련해야 함
 - 해운을 물류라는 큰 틀 안에서 인식하여 선사들의 연관 산업 진출에 걸림돌로 작용할 수 있는 규제의 완화 및 세제 지원, 그리고 국 내·외 물류인프라 건설 및 운영에 대한 선사참여의 활성화 방안 등을 마련해야 함
- (선사) 해운경기에 대한 정확한 파악을 토대로 선박투자회사법나 톤세제도와 같은 선진적인 제도를 최대한 활용하고, 물류산업을 다각화하여 해운경기의 변동성을 분산시킬 수 있는 안정적인 수익구조를 구축해 나가야 함
- 세계 지사나 지점 등 선사들이 보유한 해외거점을 최대한 활용하고 해운시장의 조사·분석부문에 대한 투자를 확대하여 해운 경기변동의 예측능력을 높여야 함
 - 장기 호황기간에 개선된 재무적 건전성을 바탕으로 외국 선사들과 같이 사업다각화를 추진, 사업성이 있다고 판단되는 부문에 선별적으로 투자하여 변동성이 큰 해운 경기에 적절히 대처할 수 있는 수익구조를 구축해야 함

< 외국 선사들의 사업 다각화 >

구 분	해상운송 외의 사업영역
A.P. Moller-Maersk	- 석유 및 가스, 소매유통·체인, 조선 및 장비제조, IT 서비스 등
NOL	- 물류사업(APL Logistics), 용선, 선박관리업 등
MOL	- 물류사업, 크루즈, 부동산 임대, 금융서비스, 용선, 선박관리업 등
NYK	- 물류사업(창고, 포워딩, 통관, 컨설팅, 항공화물), 크루즈(여행관련), 부동산 임대 등

이상우 선임연구원 (3669-4014)