

국제 무역동향 및 해운 시황 변화에 따른 사료원료 가격 추이

사료가격 상승의 주범, 해상운임 하향세 예상



박 동 일 STX Pan Ocean (주) 부장

모두가 가난하던 그 시절에 비싼 계란을 유난히 즐겨 찾는 아이를 두고 모친께서 늘 양계장에 장가보내야겠다고 놀리시던 어릴 적 기억으로부터, 붕어빵으로 불리는 아들 녀석이 통닭을 주식인지 간식인지 구별 못할 정도로 좋아하는 '닭 사랑' 가족 내력 탓인지 양계협회로부터 원고 관련 연락을 받았을 때엔 마치 고향집 닭 내음이 함께 묻어나는 것 같은 친근한 느낌이 들었었다. 오늘날 이처럼 닭과 계란이 그 어느 것보다도 저렴한 가격에 누구나 쉽게 즐길 수 있을 만큼 풍성한 국민 건강 식품이 되기까지 양계와 관련된 많은 사람들이 기울인 일상의 정성과 함께 사료 원료의 대량 생산 및 부단한 유통 구조의 혁신 등을

통한 시스템의 발전이 그 밑거름이 되었을 터이다.

하지만 오늘날 축산업을 둘러싼 환경은 국제 무역 흐름의 급격한 변화로 인해 그 어느 때보다 그 변화에 따른 신속한 적응력을 요구하고 있다. 국경을 넘어선 부문별 경쟁의 심화, 특히 사료 원료 수송 및 보관 등과 관련된 물류 비용의 급격한 증가로 전 세계적 풍작에 따른 산지 가격 하락에도 불구하고 전반적인 원료 가격은 지속적으로 상승세를 유지하고 있다. 그렇다면 이러한 물류비용의 급격한 증가를 가져온 원인은 무엇일까-

2000년대를 들어서면서 전세계의 원자재 물동량 흐름을 완전히 다른 양상으로 바꾸어 놓고 있

는 존재는 다름아닌 중국이다. 중국은 해가 갈수록 막대한 물동량을 빨아들이는 세계 무역의 블랙홀이 되어가고 있다.

1. 중국의 성장과 전세계 해상 물동량의 증가

2000년대에 들어와 중국의 제조업이 폭발적인 성장세를 나타내면서 모든 제조업의 기초 재료라고 할 수 있는 철강재의 생산을 위한 원료 도입량의 막대한 증가가 전체 해상 물동량의 증가를 주도해 결과적으로 해상운임 상승에 지대한 영향을 끼쳐온 것으로 볼 수 있다(표1참조).

금년에도 전세계 건화물 벌크 해상물동량은 전년에 비해 약4%수준이 상승한 24억2천7백만 톤에 달할 전망이다, 이 가운데 철광석과 석탄 물동량이 각각 6억 3천만 톤(전년비 8%상승) 및 6억7천6백만 톤(5%상승)으로 전체 물동량 증가분의 대부분을 차지함으로써 해당 화물을 주로 수송하는 대형선인 CAPE SIZE(8만 재화중량톤급 이상) 및 PANAMAX SIZE(6만~8만 재화 중량톤급) 선형의 선박 수요를 지속적으로 증가시켜 해상운임을 높은 수준으로 지속하는데 기여 할 것으로 보인다. 이 가운데 중국 향 철광석은, 1999년까지

5,500만 톤 수준에 불과하던 것이 2004년도에는 2억100만 톤으로 증가했고(3.65배 증가), 다시 금년에는 전년 대비 23%가 증가한 2억4천650만 톤으로 예상되어 전세계 철광석 물동량의 40%선을 차지하게 될 것으로 전망된다. 이는 중국의 금년 한해 증가 예상 물량 분(4,550만 톤)만으로도 세계적인 철강회사인POSCO를 보유하고 있는 우리나라의 한해 전체 도입물량(2004년 4,520만 톤)을 능가할 정도이니 해마다 늘어나는 그 규모를 미루어 짐작할 수 있을 것이다.

2. 해상 화물 단위당 수송 거리의 증가

이와 더불어 중국의 영향은 해상물동량 규모 자체의 증가뿐만 아니라 내용면에서도 많은 변화를 수반하고 있다. 일부 주요 자원의 경우 과거 중국에서 생산하여 수출하던 화물을 오히려 상당량 수입에 의존하는 구조로 바뀌으로써 전체적인 물동량 흐름에도 큰 변화를 야기하고 있다. 가령 COKING COAL(역청탄 제철원료로 쓰이는 석탄)은 2002년도에 한해 1200만 톤 가량을 중국이 수출해오다가 2004년에는 오히려 순수입국으로 전환을 하게 됨으로써 중국산 수입량에 상당부분을 의존하던 한국,일본 등 주변 국가의 원료 도입처가 미국이나 캐나다 등지로 전환되어 해상 수송거리를 증가시키는 등, 부족 자원 수급을 위해 한때 폐쇄되었거나 미개발 지역이 새로운 공급 지역으로 편입되는 등 원자재 가격의 양등에 따른 새로운 현상이 나타나고 있음을 목격할 수 있다. 이러한 영향을 반영한 금년도 '선박 요구량에 따른 톤-마일 증가율'(수송 거리 증가분을 감안한 실질 물동량 증가율)은 전체 물동량 예상 증가율(4%)

표1. 년도 별 세계 5대 주요 화물 물동량 변동추이
(단위:백만톤)

| 구분(화물/연도) | 1999 | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 |
|-----------------|------|------|------|------|------|------|------|
| LORE (철광석) | 405 | 450 | 453 | 482 | 521 | 583 | 631 |
| COAL (석탄) | 464 | 514 | 546 | 569 | 613 | 644 | 676 |
| GRAINS (곡물류) | 247 | 264 | 260 | 271 | 263 | 265 | 268 |
| BAUXITE/ALUMINA | 54 | 54 | 54 | 54 | 57 | 54 | 54 |
| PHOSPATE ROCK | 31 | 28 | 27 | 26 | 26 | 26 | 27 |
| 총계(5대 화물) | 1200 | 1310 | 1339 | 1402 | 1480 | 1572 | 1656 |
| 변화(%) | 1% | 9% | 2% | 5% | 6% | 6% | 5% |

보다 높은 4.8%에 달할 전망이어서 금년에는 중국을 비롯한 세계경제의 성장 속도가 다소 둔화 예상됨에도 불구하고 여전히 높은 수준의 선박 수요를 나타낼 것으로 예상된다.

3. 선박 공급량의 변화

앞서 언급한 대로 중국은 매년 POSCO만한 제철소가 하나씩 들어서서 규모의 속도로 막대한 물량을 빨아 들이고 있다. 이에 반해 중국인들이 자체적으로 보유하고 있는 CAPE SIZE선형(8만 재화중량톤 급 이상의 최대선형)의 총 선박 수는 중국의 한해 증가 물량 분에 대한 수요에도 미치지 못하는 겨우 40 척 수준에 머물고 있어 대부분의 필요 선박을 타국 선주로부터의 용선에 의존하고 있으며 전세계 가용 선박 숫자 또한 수요량에 절대적으로 부족한 상태에 머물러 있어 현재의 고시황을 유지하는 주요 원인이 되고 있다.

현재 전세계에서 운항중인 건화물 선박 양은 총 5,825척에 3억2,300만 DEAD WEIGHT TON(재화중량톤)에 이르고 있다(표2 참조). 2004년에는 107척(1620만 DWT)이 추가되어 전년 대비 약 6.1%의 선대 증가를 기록함으로써 전체 물동량 증가를 다소 웃도는 선박 공급이 이루어졌으나 금년

에는 3.4%가 증가한 3억3,390만 DWT으로 다소 증가세가 둔화될 것으로 예상된다. 이 가운데 철강원료 물동량과 관계가 있는 CAPE 선형만을 놓고 보면 전년도 8.1% 증가에 이어 금년에도 6.3% 증가가 이루어져 동 선형의 선박 부족현상을 상당 폭 완화 시켜줄 것으로 기대하고 있으나 그럼에도 불구하고 현재의 더딘 신조선 건조 추세에 비추어 볼 때 향후 5년 이내에 절대적인 부족분을 채우기는 어려워 대형선 수송 물량을 중소형 선대가 하향 수송 분담하는 추세가 지속되어 전체적인 해상 운임 하락을 저지하는 수단으로 작용할 것이다.

4. 국제 교역 여건의 변화와 사료 원료 가격 추이

2003년 말부터 시작되어 현재까지 고공 행진을 지속하고 있는 해운 시황은 중국의 고속 성장에 따른 원자재 수송 수요의 폭발적 증대와 연이은 만성적인 선박 부족 현상을 초래했고, 더군다나 각종 원자재 선적 및 하역 항만의 체선 심화와 연료유 가격의 폭등으로 선박 운용 효율성의 저하를 가져와 해상 운임이 폭등세를 타면서 CNF기준의 국제 사료 원료 가격 또한 급등의 부담을 안을 수밖에 없었다고 말할 수 있겠다.

표3에서 보는 바와 같이, 국제 산지 옥수수 가격의 지속적인 하락 추세에도 불구하고 해상운임의 상승으로 옥수수 CNF가격은 전반적으로 견조한 추세를 보이고 있으며, 전체가격에서 해상운임이 차지하는 비중 역시 꾸준히 증가해서 금년 1월 말 현재 약 45% 수준에 달할 만큼 물류 비용의 증가가 사료 원료 가격 상승의 주된 요인이 되고 있음을 알 수 있다. 따라서 향후 사료 원료 가격의 추이는 해상 운임의 변동에 따라 등락을 반복하게

표2. 선형별 선박량 추이 (단위: 백만DWT)

| 구분 | CAPE (80K~) | P' MAX (60~80K) | H' MAX (40~60K) | HANDY (10~40k) | TOTAL |
|-------|--------------|-----------------|-----------------|----------------|--------------|
| 2002년 | 94.9 | 74.6 | 54.2 | 72.9 | 296.1 |
| 2003년 | 99.4 | 75.6 | 57.0 | 72.3 | 304.3 |
| 2004년 | 107.4 (8.1%) | 81.3 (7.5%) | 61.1 (7.3%) | 73.1 (1.2%) | 323.0 (6.1%) |
| 2005년 | 114.1 (6.3%) | 84.5 (4.0%) | 64.9 (6.2%) | 70.4 (-3.7%) | 333.9 (3.4%) |

표3. 국제 옥수수가격(CNF BSS)과 운임율
(USGULF선적/JAPAN양하 P' MAX운임 기준) (단위: US\$)

| 2003년 | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 9월 | 10월 | 11월 | 12월 |
|---------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|------|
| CNF | 115 | 115 | 118 | 120 | 123 | 120 | 119 | 120 | 120 | 125 | 150 | 145 |
| FREIGHT | 26.8 | 27.4 | 29.6 | 31.5 | 33.8 | 30.6 | 32.2 | 33.3 | 34.0 | 44.6 | 46.1 | 50.8 |
| | | | | | | | | | | | | |
| 2004년 | 1월 | 2월 | 3월 | 4월 | 5월 | 6월 | 7월 | 8월 | 9월 | 10월 | 11월 | 12월 |
| CNF | 170 | 175 | 185 | 200 | 170 | 160 | 150 | 150 | 140 | 140 | 145 | 150 |
| FREIGHT | 58.6 | 70.6 | 72.8 | 68.4 | 56.9 | 42.2 | 47.1 | 51.5 | 53.0 | 56.8 | 63.1 | 64.8 |

될 것이므로 관련 산업 종사자들은 국제 무역 동향과 해상 운임 시장의 변화에 기민한 대응 자세가 필요할 것이다.

2005년에는 벽두부터 세계 경기 흐름을 변화시킬 수 있는 불확실한 변수들의 출현으로 인해 해상 운임 시장에도 긍정 또는 부정적인 측면이 혼재하는 다소 불안한 양상을 보이고 있다. 불안정한 국제 유가의 움직임과 미국의 재정, 무역 적자 확대에 따른 미화 가치 하락 및 위안화 절상 가능성에 대한 논란 등 직면한 거시 경제적 입장에서 보면 다소 부정적인 영향을 미쳐 운임 시장이 일정 수준 하향 추세를 탈 가능성이 있는 반면, 해운 상황에 직접적인 영향을 미치는 구체적 사안의 변화 내용에 있어서는 상당부분 긍정적인 측면이 부각된다는 점이다.

해운시황에 가장 큰 영향력을 보여온 중국 경제는 전반적으로 연착륙을 이루어 전년보다 다소 낮은 8% 수준의 성장률을 보일 것으로 예상되며 최근 철강 소비 증가세가 크게 둔화 되고 있다는 점(중국은 지난해 말 철강재 수입국에서 순 수출국으로 전환되었음)과 INFRA개발을 위한 건설 부문 투자 증가율이 다소 답보 상태에 머물고 있다는 일간의 전망은 잠재 성장률의 하락과 함께 원료수송에 따른 해상물동량의 증가량이 일정수준

제한적일 것이라는 점에서 전반적으로 금년 해상 운임은 다소 하향 추세에 들어설 전망이다. 반면에 지난해 대비 약40% 수준의 수입 증가가 예상되는 중국 향 곡물 물동량 (총 3,400만 톤 수입)에 대한 전망 등은 새로운 선복 수요 유발로 운임 시장의

플러스 요인이 될 것이며, 이 외에도 상당부분의 미네랄과 곡물 등 원자재의 물동량 흐름에서 공급 여력이 증가한 북, 남미 및 유럽 지역으로부터 수요지역인 아태지역으로 움직이는 원거리 수송의 의존도가 늘어나 선복 가수요를 유발함으로써 물동량의 증가와 같은 효과에 의해 전반적으로 수송 비용과 사료 원료 가격의 상승 요인으로 작용할 것이다.

이와 같이 혼재된 전망에도 불구하고 물류비용의 지나친 증가가 수송 원료 전반에 걸쳐 원가 상승 압박을 가해 세계 교역량이 위축될 수 있다는 경고도 나오고 있는 점에 비추어 금년 해운 시황은 최고 수준을 보인 지난해의 수준을 다시 넘어 서기에는 추가 상승 동력이 충분해 보이지는 않지만, 세계 경제의 새로운 성장 동력으로 중국에 이은 여타 BRICs국가들이 빠른 성장 속도를 보이며 활발한 교역 활동을 이끌 것으로 예상되는 등 주변 상황이 어느 정도 견고하게 지지해 주고 있어 해상 운임의 하락에 따른 사료 원료 가격의 큰 폭 하락을 기대하기는 쉽지 않을 것으로 전망된다.

모조록 급격한 국제 무역 환경의 변화를 맞아 양계 및 사료업계 관계자 여러분들의 현명한 판단으로 당면한 어려움에 슬기롭게 대처해 나가시기를 진심으로 희망하는 바이다. **양계**