



# 최근의 부정기건화물선시황 하락에 대한 음모론 제기

## 영국의 해운전문매체 등이 선복과잉 분위기 조장

최근의 부정기건화물선시황 하락은 실제보다 부풀려 선복과잉의 심각성을 부각시킨 해운전문지의 잘못된 보도행태와 이로 인해 야기된 시장의 심리적인 위축에 기인하고 있다는 주장이 제기돼 관심을 끌고 있다. 다음은 중국의 COSCO 시황분석가가 제기한 내용을 정리한 것이다.(편집자 주)

중국 COSCO의 시장분석가는 최근 홍콩 대공보에 게재한 기고문을 통해 최근 부정기선의 시황하락은 해운전문지에 의한 시장 불안감 조성이 주요인이라는 주장을 제기, 세계해운업계의 관심을 끌고 있다.

### ▶ 유력해운전문지와 대형화주들의 조작?

이 분석가는 최근 6개월간 건화물 해상운송 시장에서 수송수요는 높은 증가율을 나타내고 있음에도 불구하고 운임과 용선료는 이를 반영하지 못하고 있다며, 이는 시장에서 대형화주들에 의한 '조작활동', 특히 일부 해운전문매체들을 이용해 불안을 조장하고 있기 때문이라고 지적했다.

그는 영국의 한 해운전문매체가 건화물 해운시장 선복과잉 현황을 분석한 기사를 예로 들며, '이는 실제시장의 상황과 맞지 않는 과장된 기사라고 비판하고, 선복 증가율은 이 매체가 제시한 것처럼 높지 않으며, 수송수요 증가율도 감안해야 한다고 강조했다. 다음은 COSCO의 시황분석가 씨에샤오 난 기고문의 전문이다. 작년부터 올해까지의 통계를 분석할 때, 세계 주요 건화물 수입국들의 수입량은 대체로 안정된 성장을 유지해 왔으며, 이는 건화물 해운시장의 시황을 주도해 왔다.

### ▶ 해운전문지들 공급과잉만 부각



중국의 경우 지난 6개월(2005년 11월-2006년 4월) 동안 건화물 수출입물량이 전년동기대비 40% 증가했고, 그 중 철광석 수입은 69.7% 증가한 1억 6,200만톤이었다. 석탄과 철강재의 수입 증가율도 각각 177.6% 및 238.3%에 달했고, 대두 수입량도 32.5% 증가하는 등 높은 증가율을 나타냈다.

그러나 이같은 수요증가에도 불구하고 시장에서의 운임과 용선료 수준은 결코 이에 상응하는 상승

[철광석 및 석탄 수송수요 증가추이] (단위 : 백만톤)

연도	브라질 철광석수출	증가(%)	호주 철광석수출	증가(%)	호주 석탄수출	증가(%)
2002	170.0	9.18	165.8	5.54	204.3	5.20
2003	184.4	8.47	187.6	13.15	216.1	6.78
2004	204.7	11.01	211.0	12.47	224.5	3.89
2005	225.0	9.92	241.0	14.22	233.1	3.83
2006(E)	249.0	10.67	270.0	12.03	245.6	5.36

(자료) Clarkson Research Studies

을 보이지 못하고 있다.

올해 1-4월 BDI지수 평균치는 2,445포인트로 전년동기대비 46.4% 하락했고, 작년 4/4분기와 비교해서도 15.2% 떨어졌다.

그 원인을 파악해 본 결과, 현재 시장에서의 '조작'이 더욱 빈번해진 것을 발견할 수 있었다. 일부 해운전문매체들은 일정한 경향을 가지고 있는 '연구분석 보고서'를 발표하고 있는데, 이는 사실상 시장참가자들의 '조작활동'의 일부분이 되고 있다.

5월 초 영국의 모 해운전문매체는 건화물 해운시장 선복과잉 현황을 분석한 기사를 게재했는데, 이 매체가 인용한 한 용선 브로커의 의견은 "현재 신조선 인도량이 지나치게 많아 건화물 선복의 급격한 팽창을 초래하고 있다"는 것이었다.

### ▶ 수송수요, 공급증가를 크게 상회

이 매체는 올해 케이프사이즈형 선대의 선복증가율이 8.5%에 달하며, 파나막스급 및 핸디막스급은 각각 7.3% 및 7.6% 증가할 것으로 전망했다. 아울

[건화물선 인도량 추이]

(단위 : 100만DWT)

연도	케이프	파나막스	핸디막스	핸디급	합계	증가(%)
2001	5.2 (32)	8.2 (110)	4.7 (95)	1.6 (62)	19.7 (299)	4.33
2002	4.1 (25)	4.2 (56)	4.4 (87)	1.5 (56)	14.2 (224)	2.79
2003	5.4 (33)	1.4 (19)	3.3 (65)	1.4 (51)	11.5 (168)	2.51
2004	7.9 (47)	5.7 (76)	4.1 (78)	1.9 (64)	19.6 (265)	6.69
2005	10.6 (66)	7.3 (94)	5.3 (99)	1.9 (65)	25.1 (324)	7.05
2006	12.32 (95)	4.53(60)	5.5 (102)	1.92 (72)	24.27 (329)	6.00

(자료) Clarkson Research Studies ※ 주 : ( )는 선박척수임



러, 신조선은 항속이 빠르고 적재능력이 높기 때문에 실제 수송능력을 계산한다면 9-10% 가량 증가하는 것으로 볼 수 있다고 덧붙였다.

따라서 선복 증가 속도가 지나치게 빠르기 때문에 유사 이래 가장 좋았던 건화물시황은 이미 지나갔고, 지난 1995년 이래 가장 심각한 불황이 나타날 것이라고 이 해운전문지는 결론지었다.

이러한 결론과 이를 뒷받침하는 데이터에 업계는 큰 충격을 받았다.

그러나 COSCO 시장분석팀에서 다방면으로 조사한 결과, 이 해사전문지는 실제상황과 맞지 않는 데이터를 제시했고, 특히 선복확대에 따른 영향만 강조하면서 건화물 수송수요 증가의 영향에 대해서는 애써 무시했다.

결국, 이 해사전문지는 독자들에게 공정하고 정확한 정보를 전달하기 보다는 과장된 말로 불안감



을 조성한 것이다.

### ▶ 과장된 보도로 시장 불안감 조성

물론, 근년 들어 신조선 인도량이 크게 늘어난 점은 부인할 수 없는 사실이다. 또 노후선 해체규모도 미미한 수준이다. 그러나 선복증가율이 이 해운전문지가 제시한 것처럼 높은지에 대해서는 다시 검토해 볼 필요가 있다.

현재 전세계의 권위있는 해운정보기관들은 제각기 신조선 인도량 관련자료를 발표하고 있는데, 이는 임의로 예측한 게 아니라 세계 각 조선소의 수주량에 근거한 것으로 비교적 높은 정확도를 지니고 있다.

통계 조건은 각 기관별로 차이가 있지만, 대체적으로 최근 3년간 선복증가율이 6~7% 사이에 있음을 알 수 있다.

그 중 핸디막스와 케이프사이즈의 신조선 인도규모는 크게 증가하고 있으나, 올해 파나마사이즈 인도량은 크게 줄었고, 핸디사이즈인도량은 3년간 성장이 정체돼 왔기 때문에 전체 선복증가율은 예년과 비슷한 수준을 나타내고 있다.

### ▶ 운항효율로 인한 공급증가는 착각

선박의 운영효율이 높아지는 것도 실질적인 수송 능력 증가요인으로 고려해야 한다고 주장한다면, 최근 선박의 명확한 성능향상은 이미 1990년대 말에 나타났고, 근년 들어서는 획기적인 기술적 변화가 없었다는 점을 말해주고 싶다.

그리고, 신조선 인도량과 관련해서는 무엇보다 작년에 선주들은 운임과 용선료 하락 우려해 선박발주에 매우 소극적이었던 점에 주목해야 한다.

작년 선박발주량 감소는 앞으로 2년간 신조선 인도량 감소로 이어질 것이다. 2007년 인도량은 올해

보다 600만DWT가량 줄어든 1980만DWT 수준에 머물 전망이고, 2008년에는 더욱 줄어들 것으로 보인다.

아울러, 지난 2년여 동안 해운시황이 비교적 좋았기 때문에 노후선 해체를 미뤄왔던 것이 한계에 도달하면서 2007년과 2008년 선박해체가 크게 증가할 것으로 예상된다.

과거 연간 선박해체량은 최소 400여만DWT에서 많게는 1,000만DWT 이상에 달했으나 지난 2년여 동안 해체된 선박은 모두 300만DWT에도 못미쳐 선령 25년 이상의 노후선박이 대량으로 누적됐다.

### ▶ 2007-2008년 노후선해체 크게 증가

통계에 따르면, 해체가 임박한 노후선은 4,000여만DWT에 달하며, 시간이 흐를수록 그 숫자는 더욱 늘어나고 있는 반면, 올해 연간 신조선 인도량은 2,500만DWT 수준에 불과하다.

이런 상황은 언제까지나 계속될 수 없고, 노후선박들은 경제성과 안전성이 날로 악화되면서 올해 연말부터 2007년, 그리고 2008년 사이에 대거 해체시장에 나올 것으로 예상된다.

한편으로 최근 대형 건화물선들의 해난사고가 자주 일어나고 있으며, 얼마 전에는 남아프리카 연안에서 선령이 그리 높지 않은 케이프사이즈급 선박이 날씨가 양호한 가운데 침몰하면서 국제 해운업계의 관심을 불러일으켰다.

마지막으로 해운수요 변화상황을 파악해 볼 필요가 있는데, 그래야만 비로소 시장의 수요 공급 관계를 정확히 판단할 수 있기 때문이다.

케이프사이즈의 경우 주로 브라질산 철광석과 호주산 석탄·철광석의 수출 물량을 수송하고 있는데, 최근 수년간 호주와 브라질의 연간 철광석 수출물량 증가율은 10% 가량이었으며, 호주의 석탄 수출물량 역시 3~5% 사이의 증가율을 나타냈다.

## ▶ 브라질의 대중국 철광석 수출 급증

주의할 만한 것은, 브라질의 대유럽 수출은 제자리에 머물고 있는 반면, 대중국 철광석 수출이 최근 수년 간 급속하게 증가하고 있다는 점이다.

브라질-유럽간 항로보다 브라질-중국 항로가 길다는 점을 감안하면 이는 실질적인 선박 수요가 수출물량 증가를 훨씬 상회하는 현상으로 이어진다.

현재 케이프사이즈 선박이 브라질과 네덜란드 로테르담항을 1년 동안 9차례 왕복할 수 있으나, 브라질과 중국 Ningbo(寧波) 베이룬(北侖)터미널을 오갈 경우 그 절반인 4.5차례로 줄어든다.

다시 말해 총 수출물량이 10% 가량 상승했고, 그 중 대부분이 중국행 수출 물량이라면 실질적인 선박수요는 20% 증가한 셈이다.

이는 비단 케이프사이즈에만 국한된 것이 아니라 파나막스와 핸디막스에도 비슷한 현상이 나타나고 있다.

결론적으로 선박공급이 비교적 빠른 성장을 보이더라도 향후 노후선 해체가 증가할 전망이고, 운송수요의 성장속도도 매우 빠르기 때문에 전체 수요와 공급은 기본적으로 균형을 이루게 된다.

## ▶ 올해 선박증가율 현저히 둔화

올해 이후 선박 증가율이 현저히 둔화되고, 시장 추세는 유리한 방향으로 흘러가고 있는데, '1995년 이래 가장 심각한 불황'이 나타날 것이라는 예상은 어불성설이다.

개인적으로 장기간 관찰한 결과, 현재 해운시장에서 나타나고 있는 시황 하락은 전적으로 선박 증가 규모에 국한된 것이 아니라 대형 하주와 기타 일부의 시장참가자들이 시황을 조작하고 있기 때문이다.

현재 용선권은 소수의 대형 하주에 집중되고 있으며, 대표적인 예로 CVRD, Rio Tinto, BHP Billiton 등 철광석메이저 3사와 곡물메이저 카길(Cargill), 일본전농(日本全農) 등을 들 수 있다.

## ▶ 대형화주들 저운임 유도경향

이들 대형 하주는 수천, 수만개의 선주와 거래하고 있고, 거대한 화물이 집중돼 있다는 우위를 무기로 시장분위기를 '저운임'으로 유도하고 있다. 이들은 아울러 화물유통 규모를 적절히 통제함으로써 운임을 최대한 낮추기 위해 노력하고 있다.

한편으로, 일부 선주들이 유약한 모습을 보이고 있다는 점도 운임 하락의 원인이 되고 있고, 앞에서 지적한 것처럼 일부 해운전문매체들이 간혹 한번씩 불안 심리를 조장하면 더 큰 파장을 불러일으키게 된다.

선주들이 해운 시장에서 정당한 권리를 되찾기 위해서는 시장의 수요와 공급 상황을 냉정하게 분석해야 하며, 앞으로의 시황에 대한 자신감을 갖고, 스스로 정당한 수준의 운임과 용선료를 받기 위해 노력해야 할 것이다.

