



최근 해상운임의 상승추세와 향후 전망 - 건화물선 해운시장을 중심으로 -

1. 최근 건화물선 시장의 특징

최근 건화물선 시장이 전례 없는 고공행진을 지속하고 있다. 이렇게 건화물선 해운 시장이 장기 호황을 지속하는 것은 몇 가지 이유로 설명된다. 먼저, 예상외로 물동량 증가가 빠르게 진행되고 있다는 점이다. 2006년 말에만 하더라도 금년 건화물선 해운시황은 선박 공급의 속도가 빨라 시황이 전년에 비해 악화될 것이란 의견이 지배적이었다. 그러나 금년 들어 예상외로 크게 증가하는 물동량으로 선박공급 충격은 크게 완화된 실정이다. 둘째, 중국의 원자재 수요가 여전히 견조하다는 점이다. 특히, 2007년 중국으로 운송되는 철광석 물동량은 전년 대비 12% 증가한 1억 3,600만 톤에 이를 전망이다. 철광석 물동량은 전 세계 건화물의 41%를 차지할 것으로 예상되는데, 이러한 세계 철광석 물동량의 48%가 중국으로 운송될 전망이다. 셋째, 호주를 중심으로 한 주요 원자재 적양하항들의 체선이 극심하다는 점이다. 호주 항만의 체선 문제로 원자재 공급처가 바뀌면서 톤/마일 수요가 증가하고, 공급 감소 효과가 나타남에 따라 운임의 상승을 부추기고 있다. 이는 항만 건설이 단기간 내에 이루어지기 어렵다는 점에서 중장기적인 운임 상승의 요인으로 작용할 전망이다. 마

지막으로 선물운임거래(Freight Forward Agreement) 시장의 성장이 가파르게 이루어지고 있다는 점이다. 이에 따라 펀더멘탈(fundamentals)에 의한 운임 상승 이외에 이 시장의 영향이 커지고 있다.

이하에서는 그 동안 진행되어 온 건화물선 시황의 장기 추이를 살펴보고, 상반기에 나타난 시황의 추이와 하반기 전망을 언급하고자 한다. 그리고 마지막으로 최근까지 이어지고 있는 건화물선 해운시장의 장기 호황세가 어디까지 지속될 것인지에 대한 전망을 언급하고자 한다.

2. 건화물선 시황의 장기 추이

건화물선 시황을 나타내는 발틱 종합운임지수인 BDI(Baltic Dry Index)에 따르면, 2002년 말 이후 장기적인 호황기에 돌입하여 2003년 상승세를 거듭하였으며, 2004년 12월 6일에 가서는 BDI지수가 6,208 포인트로 사상 최고치를 기록하였다. 2005년에는 초호황기인 2004년에 비해서는 낮은 수준이나 2002년 이전 해에 비해서는 역시 높은 수준을 기록하였다. 이 같은 추세는 2006년 다시 급등세로 이어졌으며, 2006년 하반기부터 상승세를 지속하여 금년 4월 24일에는 2004년 사상 최고치를 갱신하였



김태일

한국해양수산개발원(KMI) 정책동향연구실 책임연구원

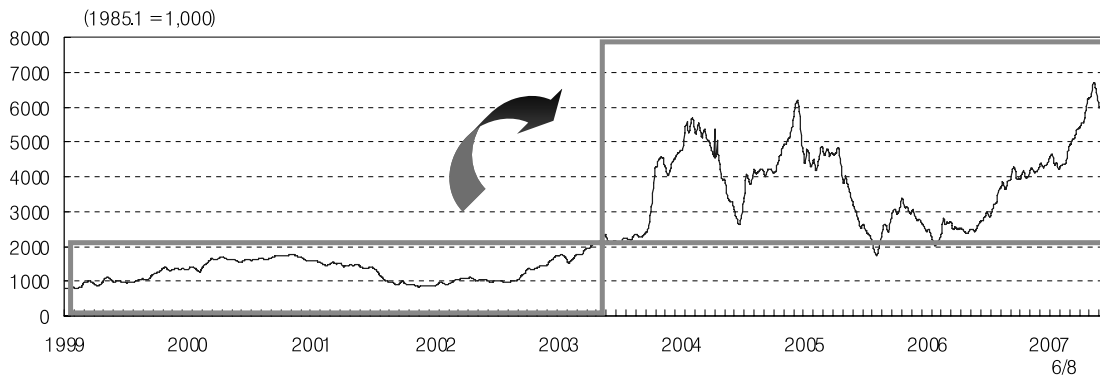
다. 이에 따라 건화물선 해운시황은 이미 2002년 말부터 장기 호황기에 돌입하였으며, 이 시기 이후의 시황변화는 그 이전과 확연히 구분되어진다. 이를 일부에서는 수퍼 사이클(Super Cycle)의 변화가 진행되고 있다고 지적하고 있으며, 이는 박스(box)권 변동 자체가 바뀐 것으로 볼 수 있다. 이러한 결과로 선주와 화주 모두 4년 여 이상의 호황기를 겪으면서 어느 정도 심리적 지지선도 올라 선 것으로 보인다. 이러한 사이클 자체가 한 단계 높은 수준에서 변화함에 따라 호황기의 사이클이 지금은 일반화된 것으로 풀이될 수도 있다. 이 같은 장기 호황의 요인은 앞서 지적한 바와 같다.

3. 상반기 시황변화 추이와 하반기 전망

상반기 시황변화 추이는 1분기와 2분기를 나누어 살펴보기로 한다. 1분기 건화물선 시황은 전분기 대비 상승세가 강하게 나타났다. 종합운임지수인 BDI는 전분기 대비 11.7%, 주요 선형별 운임지수인 BCI는 16.5%, BPI가 11.7% BSI가 6.1% 상승하였다.

이렇게 1분기에 건화물선 시황이 전분기 대비 높은 수준을 보인 것은 ① 중국의 철광석 가격 협상이 원만히 이루어진 이후 수입물동량의 견조한 증가세가 유지되고 ② 호주 등 주요 항만의 체선이 크게 증가하는 한 것이 주된 요인으

<그림 1> BDI 종합운임지수의 장기 추세와 BOX권 변화도



자료 : Baltic Exchange



로 지적된다. 이외에도 ③ 예상보다 빨리 늘어난 곡물 물동량과 ④ 증가세가 크게 줄지 않고 있는 투자자금의 유입 등은 시황의 호전을 도왔다. 따라서 1분기는 채선 등으로 선박의 공급 효과가 크게 나타나지 않은 반면, 물동량이 크게 증가함으로써 시황이 호전된 것으로 평가된다.

건화물선 시장은 2분기에도 1분기에 이어 강세장이 이어지고 있으며, 6월 들어 다소 여름철 계절적 비수기 시즌이 임박하면서 하락되고 있으나 큰

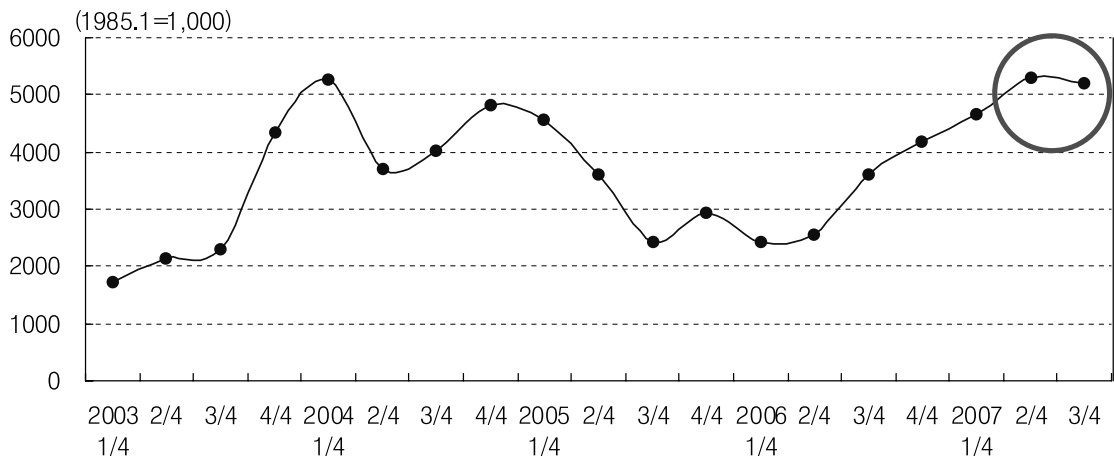
폭의 하락은 없을 전망이다. 이에 따라 주요 지수는 1분기 대비 강보합세를 나타낼 것으로 예상된다. 종합운임지수인 BDI(Baltic Dry Index) 14.0%, 주요 선형별 운임지수인 BCI(Baltic Capesize Index)는 8.6%, BPI(Baltic Panamax Index)는 3.2%, BSI(Baltic Supramax Index)는 12.0% 상승할 전망이다. 이 같은 전망에 따라 건화물선 주요 선형별 운임에 기초한 BDI 종합운임지수는 금년 2분기 평균 5,310 포인트로, 1분기 평균 4,658 포인트에 비

<그림 2> 2007년 상반기 BDI 종합운임지수 추이



자료 : Baltic Exchange

<그림 3> 2007년 하반기 BDI 종합운임지수 전망





해 14% 상승할 전망이다.

2분기 건화물선 해운시황이 1분기 대비 강보합세가 예상되는 것은 2분기 이후에도 ① 호주 향만 등 주요 선적항의 체선이 크게 개선되지 않을 것으로 예상될 뿐만 아니라 ② 중국의 철광석 수입량 증가가 지속되는 한편, ③ 전통적으로 곡물 시즌 도래 등 건화물선 시장의 성수기라는 점에서 시황이 지탱될 것으로 예상되기 때문이다.

하반기인 3분기에는 전통적으로 비수기라는 점, 그리고 이에 따른 물동량 감소로 체선도 어느 정도 완화될 것이란 점 등으로 약보합세로 전환될 것으로 보이나 기본적인 펀더멘털이 강하게 작용하고 있는 것으로 판단되어 급격한 하락은 없을 전망이다. 또한 4분기는 전통적으로 상승세가 우세한 장으로 3분기 하락에 이은 반등이 예상된다. 이러한 예상에 따르면, 2007년도는 2004년에 이어 사상 최고치를 갱신할 것으로 예상된다. 금년도 6월 첫 주까지의 BDI 지수는 전년도 평균치 4,507 포인트를 크게 넘어선 5,266 포인트를 기록하고 있다.

4. 장기 호황은 가능한가?

BDI지수 기준으로 볼 때, 2006년 1분기와 4분기를 제외하고, 2007년 1분기 수준이 가장 높은 수준이다. BDI 지수는 2006년 1월 말 상승세를 지속한 이후 2~6월 2,000 포인트 대를 거쳐 7월에 3,000 포인트, 9월에 4,000 포인트, 그리고 금년 3월 중에는 5,000대를 넘어 섰다. 지난해 2분기 이후 상승세를 지속하고 있는 건화물선 시황이 장기호황으로 이어질지에 관심이 몰리고 있다.

한편, 이러한 지수 상승 속에서 시황 전문예측기관들도 장기 호황 전망을 거두고 있다. 클락슨(Clarkson)은 향후 2~3년 건화물선 해운경기는

호황을 지속할 것으로 전망하고 있다. 골드만 삭스의 경우에도 2007~2008년 중 BDI 지수가 각각 10%와 14% 상승할 것으로 전망하여 건화물선 해운경기의 장기화를 예측한 바 있다.

또한 최근 규제 강화로 노후선박이 조기퇴출 가능성이 높으며, 이 경우 대체 선박이 부족할 수 있다는 지적도 나오고 있어 공급 충격이 완화될 것이란 예상도 나오고 있다. 이에 따라 중국의 올림픽이 개최되는 2008년을 넘어 2009년까지 높은 수준의 시황이 지속될 것이란 전망이 우세하다. 이 같은 전망의 근거는 중국 경제의 꾸준한 성장세가 예상되며, 이에 따른 중국의 원자재 수요가 지속될 것으로 보이기 때문이다. 또한 중국 이외의 인도, 브라질, 러시아 등의 성장에 따른 포스트 차이나 효과가 물동량 수송 수요를 크게 증가시킬 것이란 점이다. 마지막으로 호주 향만 등 주요 건화물의 적양하항의 체선 문제가 빠른 시일 안에 해결되기는 힘들다는 측면도 있다.

다만, 이 같은 건화물선 해운경기의 호황 장기화 전망에도 불구하고, 과연 중국 경기가 큰 침체는 없더라도 국제 경제적 충격 문제없이 지속될 것인지에 대한 중국의 경기 변동 문제, 그리고 여하튼 늘어난 선박 공급량 충격은 건화물선 시장의 변화 요인이다. 특히, 최근 들어 건화물선 해운 경기의 장기 호황 분위기가 확산되면서 주요 선주들의 건화물선 신조 발주가 크게 늘고 있다. 마지막으로 국제 원자재 가격의 변화, 운임선물시장에서의 투자자본의 움직임 등으로 시황이 영향을 받을 수 있다는 불확실성은 상존하고 있다. 그러나 현 시점에서는 이 같은 불확실성 요인들에도 불구하고, 당분간 지난 4년 동안 겪었던 정도의 호황기가 지속될 것이란 예측에 무게를 두는 분위기가 확산되고 있는 것은 사실이다.