

# 2007년 해상운임 동향과 향후 전망



**박 동 일**  
STX Pan Ocean (주)  
대형선 영업1본부장

2004년말 건화물 해운 시황이 역사적 최고점에 도달한 이래 시장 참여자들 사이에 현 시황 수준의 적절성 논란이 계속되어 왔지만, 이러한 가운데서도 금년 시황은 5월에 다시금 사상 최고점을 돌파해 마의 벽으로 여겨지던 BDI (Baltic Dry Bulk Index) 6000대를 거뜰히 넘어서는 폭발적 상승세를 시현했다.

하지만, 최근 들어서는 지난 1년 동안 꾸준한 상승세를 지속해온 시장이 다시금 변동폭을 늘여가면서 급등락을 반복하는 매우 불안한 방향성을 나타내고 있어 향후 시장의 움직임과 방향에 대한 관계자들의 관심이 그 어느 때보다도 고조되고 있는 현실이다.

여기서 본고는 거시적인 세계 물동량 흐름과 더불어 현재의 시황 변화를 주도하고 있는 요인들과 앞으로 영향을 미칠 수 있는 변동 요인들을 열거 설명함으로써 독자들이 향후 시장의 흐름을 이해하는 데 다소나마 도움이 되기를 희망으로 하는바이다.

## 전세계 해상 물동량의 증가.

2000년대 이후 가장 높은 물동량의 증가를 이끈 것은 이

미 알려진 것처럼 중국 제조업의 폭발적 성장세와 맞물린 철강 원료 수입 및 철강재 수출 확대 그리고 전세계적인 화석 원료 사용량 증가 추세에 따른 석탄 수송량의 현저한 증가이다.

금년도 전세계 주요 건화물 벌크 해상물동량은 전년에 비해 약 4%수준이 상승한 28억 1200만 톤에 달할 전망이다, 이 가운데 철광석과 석탄 물동량이 각각 7억 7천만 톤(전년비 7%상승) 및 7억 2400만 톤(2%상승)으로 전체 물동량 증가분의 대부분을 차지할 것으로 예상되어 이들 화물을 주로 수송하는 대형선인 CAPE SIZE (10만 재화중량톤급 이상) 및 PANAMAX SIZE(6만~10만 재화 중량톤급) 선형에 대한 수요 증가에 의해 고운임 상황이 형성되고 있다. 이 가운데 중국 향 철광석 물동량은 올해에도 전년대비 15% 수준인 약 5천만 톤이 증가하여 약 3억 7500만톤에 이르게 됨으로써 전세계 철광석 물동량의 절반 가까운 48% 선을 차지하게 될 것으로 전망된다. (금년도 우리나라의 철광석 총 해상 도입물량은 약 4천4

백만 톤 예상). 이와 함께 중국은 금년도 5억 2700만톤(전년비 12.85% 증가, 전세계 생산량의 51% 점유)의 철재제품을 생산하고 이 가운데 약 9% 가량의 수출이 예상 됨으로써 해당 선형인 Handymax(4~5만톤급) 및 Supramax (5~6만톤급)의 수요 역시 큰 폭으로 증가하고 있다.

### 수송 톤-마일의 증가

뿐만 아니라 중국의 수출입 해상물동량의 변화는 일차적인 물량 증가뿐만 아니라 물류 흐름에 있어서도 커다란 구조적 변화를 수반하고 있다. 이 가운데 무엇보다도 금년부터 나타난 중국의 석탄 순수입국으로의 전환은 주변 수입국들의 도입처 전환에 따른 수송거리 증가를 가져오게 하고 있음은 물론 예상되는 중국의 석탄 수입량의 빠른 증가가 향후 역내 시장을 움직일 새로운 주요 변동 요인이 될 것으로 보인다. 더불어 중국의 철광석 수입 물량은 인도의 수출물량 제

〈표1〉 연도별 세계 5대 주요 화물 물동량 변동추이

단위:백만톤

구분(화물/연도)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007(E)
I. ORE (철광석)	451	481	518	597	661	721	772
COAL (석탄)	556	579	632	654	680	707	724
GRAINS (곡물류)	260	271	264	275	271	281	288
BAUXITE/ALUMINA	52	55	63	66	68	69	70
PHOSPATE ROCK	31	30	29	31	31	31	31
5 MAJOR TOTAL	1349	1416	1506	1623	1712	1810	1883
% CHANGE	2%	5%	6%	8%	5%	6%	4%

한 움직임에 따라 원거리에 위치한 브라질 산도입 비중이 빠르게 확대되는 추세에 있어 이러한 영향을 반영한 금년도 '선복 요구량에 따른 톤-마일 증가율' (단위 화물당 수송 거리 증가 증가율)은 전세계 물동량 증가율(4%)을 훨씬 상회하는 5.5% 수준 이상으로 추산되고 있어 추가 선복 수요와 이에 따른 해상운임의 양등에 주요한 원인을 제공하고 있다.

### 중국 연안 수송 물동량의 증가

흔히 전세계 해상 물동량 흐름과 선복 수요를 파악하는데 간과되기 쉽고 또 정확한 데이터에 근거한 측정이 사실상 불가능하기 쉬운 부분이 중국의 연안 수송 물동량의 규모이다. 석탄 순수입국으로 전환한 중국의 연간 자국내 석탄 생산량은 약 3억톤까지 추산되며 이 가운데 상당부분의 물량은 생산지인 북동부 지방에서 인구 밀집, 산업 생산의 중심 지역인 남부로 흐르고 있는데, 대부분의 물동량이 p' max 및 handy size 선복을 이용해 연안을 따라 움직이고 있다. 일부 분석 기관들에 따르면 이와 관련해서 세계

총선복량의 약 3% 수준이 중국 연안석탄 및 곡물(옥수수) 수송에 투입되고 있다는 분석을 내놓고 있으며 그 물동량의 증가 추세 또한 매우 빠른 속도로 증가하고 있음을 추정할 수가 있겠다. 중국의 성장이 대양 항해 중심의 해상 물동량의 증가만큼이나 빠른 속도로 연안 수송 물동량의 증가로 과거에는 폐선 처분되었을 오래되고 낡은 선복까지도 높은 적취율로 고운임 시황의 혜택을 누리고 있는 현실이다.

### 선복 공급량의 제한

현재 전세계에서 운항중인 건화물선 총 선복량은 약 3억 8000만 DEAD WEIGHT TON (재화중량톤)에 이르고 있다(표2 참조). 금년은 2006년 선대증가율(약 6.9%)보다는 다소 낮은 6%대의 선대 증가가 예상되나 전체적으로는 물동량의 증가 폭을 다소 상회하는 선복 공급을 예상하고 있다. 그러나 선형별로 보면 수년째 증가하는 수송물량을 충족시키기에 여전히 부족한 선복수급 상태에 있는 cape size 선형은 금년도 약 7%의 증가로 금년도 물량 순증가 분조차

〈표2〉 선형별 선복량 추이

단위: 백만DWT

구분	CAPE (100K~)	P' MAX (60~100K)	H' MAX (40~60K)	HANDY (10~40K)	TOTAL
2004년	106.4	86.9	61.3	72.6	326.9
2005년	114.1	94.3	66.8	73.6	348.6 (6.6% up)
2006년	123.9	103.6	71.7	73.9	372.7 (6.9% up)
2007년 말	132.8	110.7	77.0	75.2	395.4 (6.0% up)

넘어서지 못할 것으로 예상됨에 따라 당분간 만성적인 수급 불균형에 따른 시황 폭등의 빈번한 단초를 제공하고 있다. 그리고 선대 노후화가 심한 핸디 사이즈 선형은 2010년이면 선령 27년이 넘는 폐기 예정선박이 전체 핸디 선대의 약 50%에 육박하는 반면 겨우 13%만의 신조선이 시장에 추가 공급될 것으로 전망되어 동선형을 이용하는 중소 규모의 제품선 운임 시장 역시 대선형에 비해 상대적으로 강세를 유지할 것으로 보인다. 그러나 현재 신조선 order book의 급증과 신조야드 증설 붐에도 불구하고 벌크 신조선 인도가 집중되기 시작할 것으로 보이는 2010년 이전까지는 신규 생산 설비 가동까지의 시간적 제약으로 인해 획기적인 수급 개선은 기대하기 어려울 것으로 보인다. 다만, 추가적인 선복 유입은 single hull vlcc (한걸 선체로 이루어진 초대형 유조선; 해양오염 방지를 위해 2010년 이후 이중 선체 구조 선박으로 trading제한 움직임)의 vloc(초대형 철광석 수송선)로의 선체 개조 작업 등에 의해 절대 부족 상태에 놓인 cape size 시장의 선복 수급에 다소 숨통을 트는데 도움을 줄 것으로 여겨진다.

### 주요 선적항체선 현상의 심화

2004년 급격한 시황 상승 과정에는 수요증가와 아울러 호주, 중국 등 주요 선적항의 극심한 체선 현상과 항만설비 효율 저하가 그 폭등의 밑거름을 제공하였듯이 금년도 상반기 시황 급등의 배경에도 tight한 선복 수급 균형과 함께 호주 및

브라질 등의 주요 석탄, 철광석 항만 적체 심화로 선복 가동률이 극도로 저하되어 성수기 선복 수급 균형이 깨어진 데에 그 주요한 원인을 찾을 수 있겠다. 참고로, 주요 항 곳곳의 항만적체로 인해 2007년 1/4분기 동안 전체 선복 공급량의 위축은 cape size가 약 12% 수준, panamax size가 약 6% 에까지 이르는 것으로 분석되고 있다. 이와 함께 현재에도 내륙 운송의 구조적인 문제(호주)나 지구 곳곳의 기후 변화의 영향으로(인도네시아, 호주) 인해 체선 해소가 더욱 더 더지고 있는 상황이다. 고질적인 체선을 겪고 있는 호주 최대 석탄 선적항의 하나인 뉴캐슬항의 경우 새로운 선박배정 시스템을 가동하는 등 선적 효율성을 높이려는 시도를 하고 있으나 최근 최악의 풍수해를 입어 항만 시설 일부가 가동이 중단되는 등 다시금 극심한 체선이 예상됨에 따라 수요자들로 하여금 대체 선적지로 변경을 고려하도록 하여 이로 인한 추가 톤-마일 증가가 불가피 할 것으로 보인다.

### Derivative market 확대 및 시장 참여자의 다양화

최근 몇 년 사이 건화물 해운 시장의 구조적 패러다임을 크게 흔들고 있는 가장 큰 특징을 든다면 바로 해상운임 파생 시장의 급성장이 라고 할 수 있겠다. paper시장은 짧은 역사에도 불구하고 전체 규모 면에서 2006년도에 이미 실물 시장을 훨씬 초과했고 전체 해운 시장의 방향을 선도하고 있을 만큼 빠르고 큰 규모로 성장

을 해오고 있다. 참가자들의 범위도 훨씬 다양해져서 전통적인 선주 및 대형 화주뿐만 아니라 대부분의 다국적 투자 은행들과 헷지펀드들까지 참여하게 되면서 실물 시장 교란과 버블 형성 및 실물 시장과 괴리되어 움직이는 왜곡 현상이 빈번하게 나타나게 되었으며, 시장 변동성이 확대되어 시장의 폭등과 폭락 현상을 반복하게 하고 있다.

### 고도 경제 성장에 따른 중국의 고민과 정책 방향

최근 발표된 World bank에 의해 수정 발표된 중국 경제 성장 전망은 10.4% 수준으로 연초에 안정 성장 목표치로 제시된 8%를 훨씬 초과할 전망이다. 이에 따라 중국은 급격한 경제 성장이 가져올 부정적인 영향을 우려하여 중앙 정부차원에서 보다 적극적인 긴축 및 생산 억제 정책을 실행에 옮길 것으로 예측되고 있다. 각종 원자재 가격 상승과 노동 임금 인상 그리고 통화팽창에 따른 인플레이션 압박을 해소하는 차원에서 이미 한차례 기준을 인상 등의 금융 억제 정책을 발표한 바 있고, 철강 산업 합리화를 위해 과열 생산 및 무분별한 수출 억제를 목표로 하는 수출 비율 상한제(생산의 10%이내) 및 수출세 등 강도 높은 억제 정책을 구사하고 있다. 실제로 이러한 영향을 받아 금년 6월 초 cape size 운임 지수는 한때 40% 정도 폭락을 경험하기도 했지만 여전히 이러한 고강도 수요 조절 정책이 실질적인 안정적이고 지속 가능한 생산 증가율 축소

로 이어지는 실효를 거둘 수 있을지에 대해서는 많은 사람들이 아직도 의문을 가지고 있다. 과거에도 정책적 필요에 의해 추진된 많은 억제책들이 결국 생산 증가율을 통제할 수 없어 오히려 급격한 회복세를 불러온 전례를 답습할 가능성을 결코 배제할 수 없을 것이다.

이상에서 언급된 내용에서 읽을 수 있는 바와 같이 해상 운임 시장을 둘러싼 환경은 과거의 그 어느 때보다도 복잡한 가운데서도 방향성을 가늠케 하는 새로운 특징을 띄고 있음을 알 수 있다.

첫째, 무엇보다도 현재 공급부족으로 판단된 선복 수급 상황(주로 철광석 수송용 특정 선형에 경도되어 있기는 하지만)이 향후 1-2년 내에 큰 폭으로 공급 증기를 가져오기가 물리적으로 힘든 구조를 가지고 있다는 사실에 대한 인식을 보다 많은 시장 참여자들이 하고 있다는 점이다. 따라서 시장 참여자들, 특히 선주들은 현재와 같은 전통적인 하계 비수기를 겪으면서도 향후 시황에 대한 강한 신념을 바탕으로 선복 확보에 과감한 투자와 화물 성약 늦추기를 두려워 않고 있어 작은 긍정적 소재에도 큰 반등의 행태를 보이는 시장 구조를 이루고 있다.

둘째는 해상 운송 시장 참여자들의 다양화와 운임 파생 상품 시장의 발달을 들 수가 있겠다. 과거의 전통적 해운 파트너 관계로서의 선주와 화주의 개념으로 참여자들을 구별하기란 크게 의미가 없을 정도로 시장은 새로운 형태의 TRADER와 OWNER, OPERATOR가 출현하

고 있다. 전통적 화주의 입장에 있던 MAJOR TRADER들이나 GRAIN HOUSE들이 자가 선단을 보유하고 선주의 영역을 침범한 것은 더 이상 새로운 이야기가 아닐 정도로 일반화 하고 있는 현상이며, 여기에 더해 최근에 붐을 이루며 합류한 투자은행과 HEDGE FUND들이 운임 파생 상품을 이용한 투기적 거래를 촉진시켜 해운 시장의 외연을 확대하게 했을 뿐만 아니라 거래 형태 및 흐름을 국제 금융의 그것에 동조화 경향성을 나타내도록 하는 데 기여한 측면이 있다.

셋째, 주요 선적 항의 고질적 체선 현상이다. 주요 선적항에서의 항만 설비와 선적항을 연결하는 내륙 운송망의 증설 속도가 수요 증가율을 따라가지 못하는 현상이 당분간 해소되기 어려워 선복의 공급 주기를 늦추게 하여 현재의 수급

균형을 더욱 악화시키는 작용을 하게 될 것이다.

이러한 현 상황이 가진 몇 가지 특징을 볼 때 중기적인 측면에서 수요 팽창기에 충분히 부응할 수 있는 공급 측면의 여지가 제한적인 반면 선복 수요는 시장 내,외연의 확대 및 FUNDAMENTAL의 견조세에 힘입어 2007년 하반기와 2008년 동안에 상당히 높은 수준의 상황을 지속할 것이라는 전망이 합당해 보인다.

다만, 현재의 상황이 중국이라는 막대한 DEMAND SOURCE에 절대적인 영향을 받고 있고 그 정책 효과의 동시다발적 경향성과 불안정성으로 인해 시장 변동성 확대에 따른 급등과 급락이 빈번히 발생할 소지가 클 것으로 전망 된다.