

최근 해운 건화물선 시황과 전망



한 광 석

한국해양수산개발원
정책동향연구실
부연구위원

〈 목 차 〉

1. 건화물선 시황 1분기 침체 벗어나 고공행진 중
2. 중국의 철강산업이 건화물선 운임 상승 견인
3. 2008년 전년대비 강보합세 유지할 듯
4. 건화물선 운임 강세 언제까지?

1. 건화물선 시황 1분기 침체 벗어나 고공행진 중

최근 건화물선 시황이 1분기 침체를 벗어나 고공행진을 하고 있다. 대형선을 중심으로 수요가 증가하여 운임 지수가 연일 사상 최고치를 경신하고 있다. 건화물선 운임지수인 **BDI(Baltic Dry Index)** 지수는 지난 5월 16일 11,459 포인트로 사상 최고치를 기록한 이후 11,793 포인트까지 상승하였다. 금년 1월 말 5,615 포인트까지 하락하였던 지수는 불과 4개월 만에 2.1배 이상 상승하였다.

일별지수의 흐름을 봐도 이 같은 상황은 잘 알 수 있다. 4, 5월 하락한 일 수는 불과

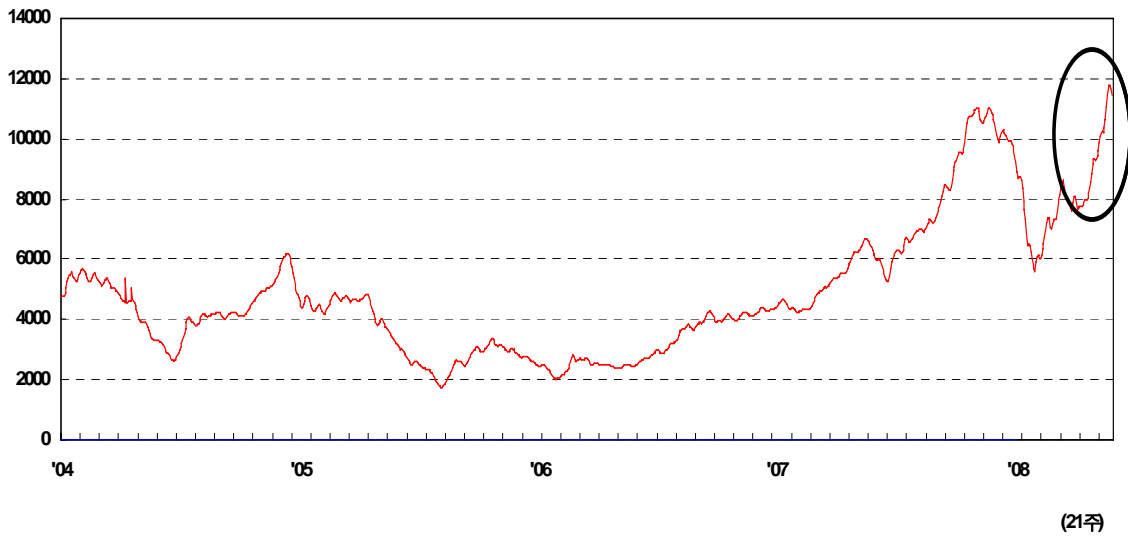
2일이며 나머지는 모두 상승하였다. <그림 1>의 동그라미에서 보는 것처럼 3월 이후 거의 수직에 가까운 상승세를 보이고 있다. 높은 운임도 운임이지만 이처럼 짧은 시일 안에 지수가 급상승한 전례는 찾아보기 힘들다.

건화물선의 시황은 대형선박인 케이프사이즈 선형이 주도하고 있다. 케이프사이즈 운임지수를 나타내는 **BCI(Baltic Capsize Index)**는 1월말 7,189 포인트까지 하락하였으나, 지난 주 18,128 포인트로 무려 2.5 배 상승하였다. 동기간 동안 파나마스 선형은 2 배, 핸디막스선형은 1.8배 정도 상승하였다.

한편 곡물 운임역시 상승세를 지속하고 있다. 곡물운임을 나타내는 **MRI** 곡물 지수 역

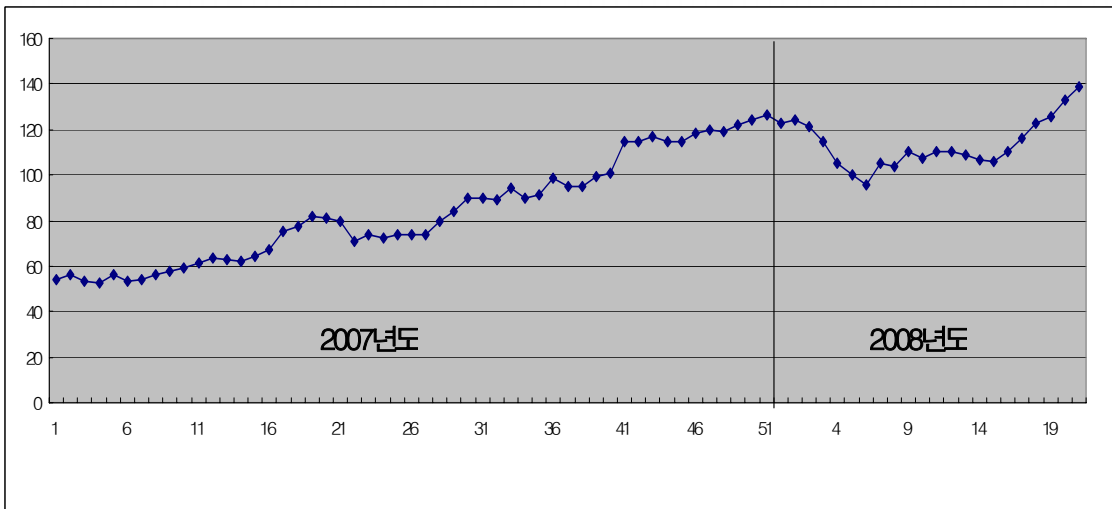
〈그림 1〉 권화물선운임지수(BDI) 변화 추이

(1985.1=1,000)



〈그림 2〉 US Gulf/ Japan 49,000톤급 곡물운반선 운임 추이

단위 : \$/TON



시 최고치를 경신하고 있다. 2008년 5월 평균 MRI의 곡물지수는 835.6포인트를 기록하

여 사상최고치를 기록하였다. 이는 2월 평균 지수 756.1포인트 보다 79.5포인트 정도 상승한 것이다.

<그림 2>는 극동항로의 49,000톤급 곡물 운반선의 주간 평균 운임을 나타낸 것이다. 2월 한때 톤당 96달러까지 하락하였으나 최근 들어와 건화물선의 전반적인 운임 상승으로 인하여 139달러까지 상승하였다.

곡물에 대한 운임상승은 곡물거래량의 증가에 기인하기 보다는 철광석과 석탄 등 다른 벌크화물에 대한 운임상승에 기인한다. 이는 곡물이 세계 건화물에서 차지하는 비율이 <표 1>에서 보는 것처럼 2007년 현재 9.8%로 적지 않으나 최근 들어와 철광석 및 석탄 등의 비중이 점차 증대되면서 이들 화물의 운임에 영향을 많이 받고 있기 때문이다.

또한 2008년의 곡물의 교역량 예상증가율은 3%에 불과하지만 철광석 및 석탄화물의 예상 증가율은 각각 8%, 4%로 계속 증가할 것으로 전망되기 때문이다. 결국 곡물에 대한 운임은 건화물선의 전체 수급에 의해 좌

우된다고 할 수 있다.

2. 중국의 철강산업이 건화물선 운임 상승 견인

<표 2>는 2008년 건화물선 시황 변동의 주요 요인을 요약 정리한 것이다. 1분기에는 계절적인 요인과 맞물려 각종 기상재해 및 항만시설 등의 문제로 인해 항만폐쇄가 잇따르면서 건화물선 시장은 하락세를 보여주었다. 특히 미국서브프라임모기지론 사태로 신용경색이 되면서 FFA(Forward Freight Agreement) 시장에서 약세를 보인 것도 하락세의 요인 중 하나로 지적되었다.

그러나 3월 이후 철광석에 대한 운반수요와 전통적인 곡물시장이 도래하면서 상승세로 전환되었다 특히 철광석 및 석탄 수요의 강세, 상반기 잇따른 항만폐쇄 요인이 제거되고 경기회복에 대한 심리적인 요인 개선이 이루어지면서 FFA 시장에서 강세를 보이면서 운임이 상승세로 전환되었다.

건화물선 운임상승은 중국의 철강산업이 견인하고 있다고 봐도 무방하다. 중국의 철강산업은 1995년 세계 생산량의 12.5%에 불과하였다. 그러나 007년 세계 생산량의 36.7%를 생산하고 있다. 이러한 중국 철강산업의 성장으로 인해 원자재인 철광석과 석탄에 대한 운반 수요가 폭발적으로 증가하였다. 철광석의 대표 운반선인 케이프사이즈

<표 1> 2008년 세계 건화물 해상 물동량 변화

단위 : 백만톤

구분	2007	2008	증가율(%)
철광석	785	850	8
석탄	786	815	4
곡물	296	304	3
보크나이트/ 알루미늄	116	1,198	3
마이너벌크	1,029	1,070	4
합계	3,011	3,157	5

〈표 2〉 2008년도 건화물선 시황변동 주요 요인

구 분		주 요 요 인
1분기	하락 요인	<ul style="list-style-type: none"> ● 기상재해 및 항만시설 등의 문제로 인한 잇따른 항만폐쇄 ● 서브프라임사태로 신용경색이 오면서 FFA 시장이 약세를 보임 ● 중국의 철강업체와 철광석 수출국간의 가격협상 미타결 ● 전통적인 약세 시즌 ● 경기침체 등의 심리적 요인 작용
2분기	강세 요인 (전 분기 대비)	<ul style="list-style-type: none"> ● 철광석 및 석탄 수요 강세 ● 철광석 가격협상 타결에 따라 물동량 증대 ● 항만폐쇄 요인 제거 ● 시장의 심리적 요인(Sentiment) 완화 ● 남미의 곡물시즌 도래

선형의 경우 선복량은 3월말 현재 지난해 말보다 0.7%가 증가하는데 그쳤지만, 중국의 철광석 수입은 전년대비 15%가 증가하였다. 여기에 호주항만의 만성적인 체선과 더불어 중국-호주 간 철광석 가격협상이 지연되면서, 수입선이 브라질로 집중되어 톤 마일이 증가함에 따라 운임상승이 가속화 되었다.

3. 2008년 전년대비 강보합세 유지할 듯

건화물선 시장의 강세는 당분간 지속될 것으로 판단되므로 강보합세가 유지될 것으로 판단된다. 현재로서는 시황을 반전시킬 만한 특별한 지표변화가 관측되지 않고 있기 때문이다.

이러한 강보합세를 예측하는 배경에는 ① 중국의 원자재에 대한 수요가 꾸준히 증가하고 있으며, ② 호주의 항만시설 부족으로 인한 체선이 단 시일내 해결 될 사항이 아니며, ③ 중국과 호주와의 철광석 가격협상 지연에 따라 수입선이 브라질로 집중되면서 톤-마일이 증대되고 있으며, ④ 철광석 등 원자재의 가격이 급등함에 따라 대형선의 수요가 증가하고 있지만 이들 선박에 대하여수급불균형이 여전히 해소되지 않고 있으며, ⑤ 중동지역의 건설 경기 붐으로 시멘트, 철근 등의 수요가 증가하고 있으며, ⑥ 건화물선의 선박 인도가 계속 지연되고 있다는 점을 들 수 있다.

업계에서는 건화물선 시황을 나타내는 BDI 지수가 6,000 포인트를 넘는 2007년 4월 이후를 슈퍼 골든 에이지(Super Golden Age)라 칭하면서 새로운 박스권에 진입한 것으로 보고 있다. 통상 BDI 지수가 2,000~6,000포인트에서 등락을 거듭한 2003년 4월 이후를 골든 에이지(Golden Age)라 칭하는데 지금은 이와는 다른 새로운 박스권이 형성되어 경기 순환 사이클이 진행되고 있다는 것이다.

즉 6,000포인트 이상에서 박스권이라 할 수 있는 슈퍼 골든 에이지에 진입하였다는 것이다. 그 결과 선주와 화주 높은 운임을 경험하면서 어느 정도 심리적 지지선도 올라선 것으로 판단된다.

이러한 사실은 한국해양수산개발원에서 3월에 실시한 해운 전문가를 대상으로 실시한

패널조사에서도 잘 나타나고 있다. 대부분의 전문가들이 2분기에 최고치를 기록한 후 점차 조정장세를 보이겠지만 전년대비 강보합세를 보일 것이라는 관측이 대다수 였기 때문이다.

따라서 3분기 이후에는 새로운 박스권(6,000 ~ 11,000)에서 조정장세를 보일 가능성은 있지만 전반적으로 강보합세가 유지될 것으로 전망된다.

4. 건화물선 운임 강세 언제까지?

이제 선주나 화주들에게 있어 초미의 관심사는 운임 강세가 언제까지 지속될 것인가? 라는 문제이다.

건화물선의 시황 역시 여타 시장에서와 마

찬가지로 건화물선의 수요와 공급에 의해서 결정된다. 그런데 수요는 단기적인 운임을 결정하는 요소로 세계경제의 경기에 영향을 많이 받는다. 반면에 공급은 단기간에 이루어지는 것이 아니면 선박의 건조기간이 있어 장기적인 운임을 결정하는 요인으로 간주된다. 지난해 이후 건화물선 시장의 강세는 폭발적인 중국의 원자재 수요에 따른 건화물선 수요 증가와 선박공급 부족이라는 복합적인 요인이 머드 작용한 결과이다.

당분간 건화물선에 대한 수요는 크게 변화하지 않은 채 현 추세를 유지할 것으로 전망된다. 반면에 선박공급은 2009년 이후 크게 증가하여 현재의 수급불균형을 해소할 것으로 전망된다. 이는 2008년에 2,800만 DWT, 2009년에는 5,700만 DWT, 2010년에는

〈표 3〉 주요 기관의 2008년 이후 건화물선 시황전망

전망기관	전망내용
Clarkson	<ul style="list-style-type: none"> ○ 향후 2~3년 간 호황의 지속이 예상되며, 펀더멘털이 강한 것으로 예상 ○ 다만, 선박량 증가에 따른 조정 가능성 있을 것으로 전망
Galbraith	<ul style="list-style-type: none"> ○ 선박량 증가에도 불구하고, 조정 가능성은 크지 않으며, 수급이 균형을 이룰 것으로 전망 ○ 특히, 2008년도 철광석 및 석탄 가격의 상승에 따라 운임 상승이 이루어질 것으로 전망 ○ 내년도 초반 운임 강세 예상되며, 중순 이후 다소 조정 가능성이 있으나 시황의 후퇴가 아닌 사이클상의 조정에 불과
Noble Chartering (브로커)	<ul style="list-style-type: none"> ○ 향후 18개월(1년 6개월) 동안 호황기 시현 전망 ○ 그 이후 신조 선박의 인도량 증가로 다소 조정 가능성과 호주 등 주요 항만의 체선 완화 예상
DVB Bank AG	<ul style="list-style-type: none"> ○ 2009년 건화물선 해운시황은 해체량의 부족, 신조선 인도량 증가 등으로 운임의 하향세 전망
KMI	<ul style="list-style-type: none"> ○ 2008년 이후 해운시황은 중국효과 지속 여부 및 FFA 마켓에서의 투기자본의 행동이 유의점 ○ 2009년 하반기 이후 신조선 인도량 증가 부담 작용

자료 : KMI, 「2008년 세계 해운전망」, 2007.12

8,800 DWT의 신조선이 인도될 예정이기 때문이다. 이에 따라 대규모 신조선이 인도되는 2009년 중반이후에는 건화물선 시황 조정이 예상되고 있다.

국내외 주요기관의 2008년도 건화물선 시황 전망 역시 이를 뒷받침 하고 있다(<표 3> 참조). 기관별로 다소간의 차이가 있지만 2008년 최고치를 시현한 후 다소의 조정이 있을 것이라는 의견이 지배적이다. Clarkson사의 경우 건화물선 시장의 펀더멘털이 강하지만 선박량 증가에 따라 향후 조정가능성을 제기하고 있으며, Galbraith, DVB Bank AG 등은 2009년도 이후 하락세를 예측하고 있다.

그러나 세계경제의 여건에 따른 건화물선 시황은 언제든지 변할 수 있다. 곳곳에 불확실성이 상존하고 있기 때문이다.

현재 세계경제는 미국에서의 경기침체에도 불구하고 중국을 비롯한 브라질, 인도, 러시

아 등의 소위 브릭스(BRICs) 국가의 높은 경제성장에 따라 성장기조를 유지하고 있다. 이에 따라 미국의 신용경색에 따른 경기침체에 대한 영향을 비교적 최소화시킬 수 있었다. 그러나 미국에서의 경기회복이 더디고 중국정부의 저성장 정책이 시현되고 철강산업에 대한 구조조정이 가시화될 경우 건화물선 시장이 침체로 접어들 가능성을 배제할 수 없다.

또한 최근 들어와 중국이 원자재의 블랙홀이 되면서 식량, 철광석, 원유 등의 가격이 폭등함에 따라 세계경제가 인플레이션에 따른 성장률 둔화도 우려되고 있다. 이러한 요소들은 언제든지 건화물선 시황을 약세로 전환시킬 수 있다. 따라서 이러한 불확실성을 최소화하기 위해서는 세계 경제 흐름을 유심히 살펴볼 필요가 있다. ☞