

【예운시황 전망】

벌크해운 시황전망



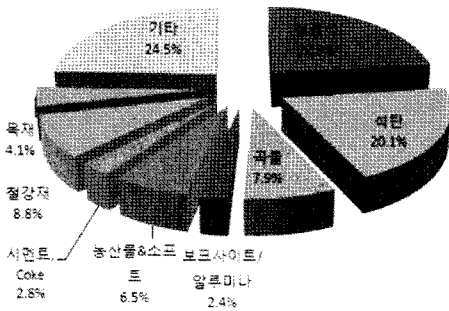
서수원
SK해운 리서치팀 과장

중국 원자재 수입 수요 증대에 따른 항만 체선 증대 영향으로 지난해 4Q 상승세를 기록하던 벌크 운임은 중국 은행들의 대출 규제 강화 소식과 유럽발 재정 위기 영향으로 최근 하향세를 보이고 있다.

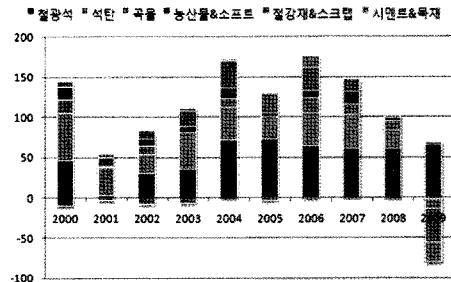
Dry Bulk 물동량의 약 40%가 철강 산업(철광석, 원료탄, 철강재, 스크랩 등)과 관련된 원자재들이다. 또한 전세계 조강 생산의 약 50%가 중국에서 발생하고 있다. 때문에 올해 벌크 물동량은 과거와 마찬가지로 중국

철강 산업과 밀접한 연관을 보이면서 움직일 것이다. 수요 측면에서 한가지 다크호스는 석탄 의존도가 높은 이머징 마켓의 높은 경제 성장 영향으로, 이들 국가들의 만성적인 전력난 해소를 위한 연료탄 수입을 증대시킬 것으로 전망되고 있다는 점이다.

반면, 공급 측면에서는 막대한 규모의 인도 예정 물량(클락슨 자료 기준, '10년 1억 2천5백만 DWT)중 발주 취소 및 인도 지연을 제외한 어느 정도의 선박이 실제 인도 되



【'09년 Dry Bulk 물동량 비중】



【주요 Cargo별 순증 가분(Net Increase)】

자료: Clarkson

느냐에 따라 공급 측면에서 중요한 변수로 작용할 것이다. 지난해에는 인도 예정 물량의 약 60%가 실제로 인도되었다.

수요와 공급을 둘러싼 이러한 불확실성 때문에, 올해 벌크 운임 시장은 과거와 비슷한 수준의 높은 변동성을 유지할 것으로 보인다. 올해 해상 운임이 어떻게 전개될 것인가를 살펴보기 위해, '09년 벌크 운임을 좌우했던 핵심 요인들이 무엇인지 알아보고, 과거 해운 불황시기 나타난 특성들과 '10년 벌크선의 수요와 공급 측면을 살펴보기로 한다.

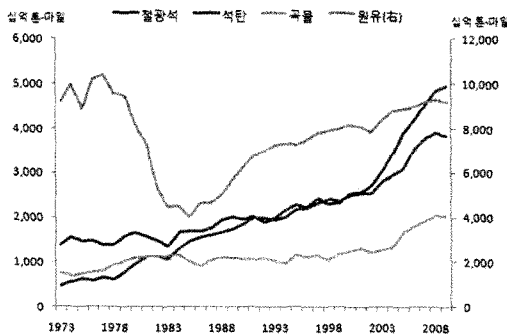
'09년 Dry Bulk 시장 회고

지난해 BDI 운임이 예상보다 높은 수준을 기록한 이유는 크게 3가지로 설명할 수 있다.

첫번째 주요국들의 경기 부양책 효과이다. '09년 4분기 중국은 10.7%의 높은 성장률을 기록했으며, 미국도 5.7% 성장했다. 정

부의 확대 재정정책과 저금리 정책이 효과를 거둔 것이다. 두번째 국제 원자재 가격의 하락이 수입 수요를 증대시켰다. 중국의 경우 '09년 철광석 수입 물량은 '08년대비 41% 증가한 6억 2,800만톤을 기록했다. 하지만, 국제 가격 하락영향으로 연간 수입 금액은 전년비 17% 감소했다. 세번째 중국 순수입국 전환에 따른 '톤-마일' 효과이다. 석탄의 경우 중국은 지난해 1억 2,600만톤을 수입하면서 전년비 212% 증가했지만, 수출은 51% 감소한 2,240만톤을 기록했다. 중국 석탄 수출 감소와 수입 증가는 일본 및 한국을 비롯한 극동아시아 지역의 장거리 수입 수요를 증대시키면서 톤-마일을 증대시키는 결과를 초래했다.

결국, 이러한 3가지 요인들이 신조 공급 인도 지연과 발주 취소, 단기적인 항만 체선 등과 연결되면서 지난해 운임은 급등락을 거듭했었다. 이러한 요인들이 '10년 어떠한 모습으로 전개될 것인가 하는 점은 향후 벌크선 운임을 전망하는데 매우 중요한 기준으로 작용하게 될 것이다.

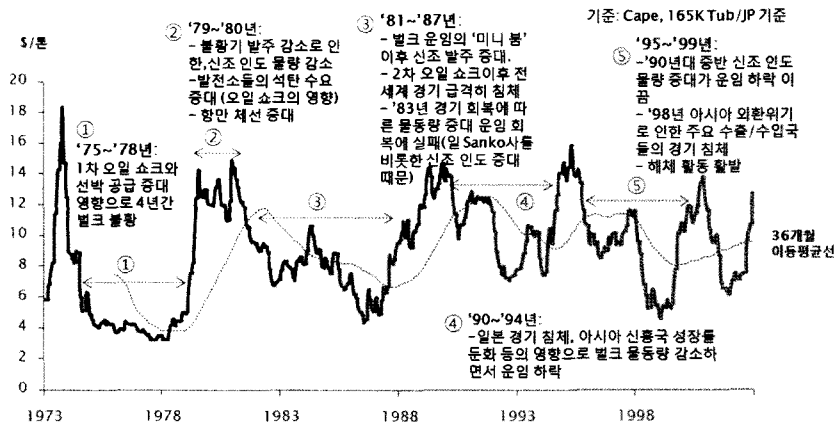


자료: Fearnley

【주요 Dry Bulk 카고와 원유 톤-마일 추이】

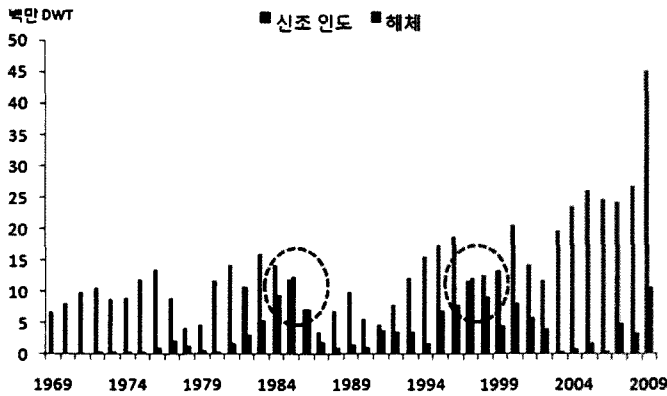
과거 해운 불황에서 배우는 교훈

현재의 해운 불황을 과거 해운 불황과 비교하는 것은 매우 중요한 시사점을 던져준다. 70년대 이후 지난 40년간 해운 시장은 크게 3번의 불황을 경험했다. 70년대 중후반과 80년대 초중반, 그리고 90년대 중후반에 발



자료: Clarkson

【Dry Bulk 운임 추이, 1973~2003년을 중심으로】



자료: Clarkson

【과거 순 선복 증가와 해체 물량 비교】

생한 불황이다.

과거 해운 불황에서 나타난 공통적인 특성은 경기 불황(1, 2차 오일 쇼크 등)에 따른 물동량 감소와 10% 이상의 높은 공급 증가율이 동시에 나타났다는 점이다. 그리고 이러한 공급 과잉의 해소되기 위해서는 최소 4년 이상 시간이 필요했다는 점도 공통적으로 나타난 특성이다.

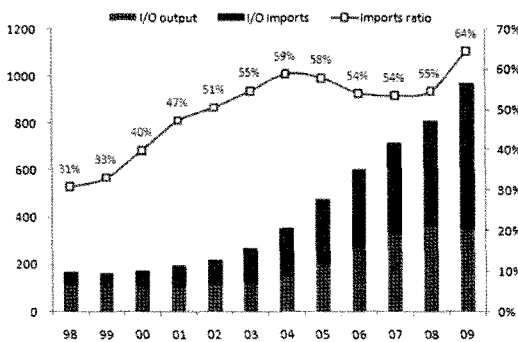
과거 불황에서 배우는 가장 큰 교훈중의 하나는 해체 물량이 선복 물량 증가분을 초과하면서 실질적인 공급 과잉이 해소됐다는 점이다. 해체 활동이 선박의 수급 밸런스를 해소하는데 얼마나 중요한 요인인지를 다시 한번 확인시켜주고 있다.

'10년 수요 전망

올해 Dry Bulk 해상 물동량은 지난해보다 3~4% 증가할 것으로 보인다. 하반기이후 본격화될 것으로 예상되는 출구 전략 실행으로 경기 부양책의 효과는 점진적으로 사라질 것이고, 부분적으로 중국 수요 증대로 인해 톤마일 효과는 지속되겠지만, 국제 원자재 가격 상승으로 지난해 보였던 높은 수입 증가율은 둔화될 것이다. 결국 '09년 벌크선 운임을 이끌었던 요인들의 효과가 부분적으로 사라지면서 해상 운임은 연말까지 점진적으로 하향세를 보일 것으로 전망된다.

중국 철광석 수입 증대 효과, 올해는 미미

중국의 철광석 수입 의존도는 과거 10년 동안 40~55%를 유지했으나, 지난해 64%까지 증가했다. 낮은 국제 가격과 연간 가격 협상 실패에 따른 spot 활동 증가, 그리고 자국내 철광석 광산 규제 강화로 인한 생산 둔화



자료: 국가통계국, 해관총서, SK해운 Research팀

【중국 철광석 수입 의존도】

등이 중국 철광석 수입을 크게 증대시켰다. 중국 철광석 수입 증대는 Capesize 중심으로 BDI 상승의 핵심 요인으로 작용했었다. 하지만 이러한 중국 수입 증대효과는 국제 철광석 가격 상승과 중국 정부의 철강 산업에 대한 규제 강화 등의 영향으로 올해 대부분 사라질 것으로 보인다.

대두 물동량 증가세 지속, 장기적으로 옥수수가 유리

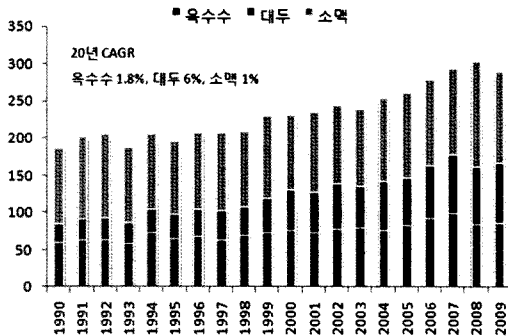
지난해 50년만에 최악의 가뭄으로 작황 피해가 컸던 아르헨티나(대두 3위, 옥수수 2위 수출국)와 브라질(대두 2위, 옥수수 3위 수출국) 남부 지역에서의 생산이 회복되면서, 이들 지역에서의 수출은 올해 회복될 것으로 보인다. 미 달러 강세 전망도 올해 이들 지역에서의 수출을 지지하는 요인이다.

지난해 4,260만톤의 대두를 수입했던 중국의 수입 수요(미국산 비중 51%, 브라질 38%, 아르헨티나 9%)는 올해에도 지속될 것이다. 수입산 대두의 가공 마진이 자국내 생산된 대두 가공 마진보다 훨씬 더 높은 상태가 지속되고 있기 때문에 대두 수입 의존도가 높은 상태를 지속할 것으로 보인다. 또한 가축용 사료소비가 2배이상 증가한 러시아 지역에서의 대두 수입 수요도 당분간 지속될 것이다.

장기적으로 옥수수 물동량도 증가할 것으로 보인다. 세계 최대 옥수수 수출국인 미국에서는 산업용(에탄올 생산 등) 수요가 사료용 수요에 근접하면서 향후 수요 증가를 주

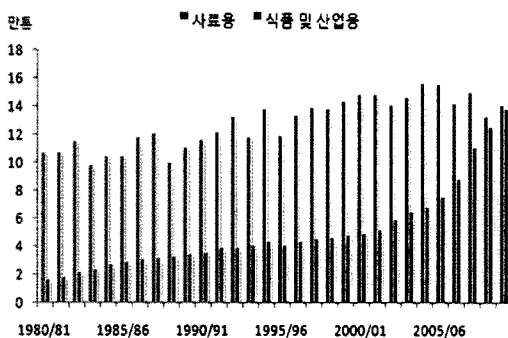
도할 것으로 보인다. 미국내 소비 증대는 수출 감소로 이어지면서, 향후 아르헨티나와 브라질 옥수수 수출 물량은 증가할 것으로 전망된다.

최근 몇 년 동안 옥수수 수출 물량이 크게 감소했던 중국은 향후 1~2년 이내에 순 수입국으로 전환될 전망이다. 중국내 사료용 수요가 견고한 증가세를 기록하고 있을 뿐 아니라, 녹말당, 음료나 주류, 에탄올 등에 사용되는 산업용 수요가 최근 크게 증가하고 있기 때문이다.



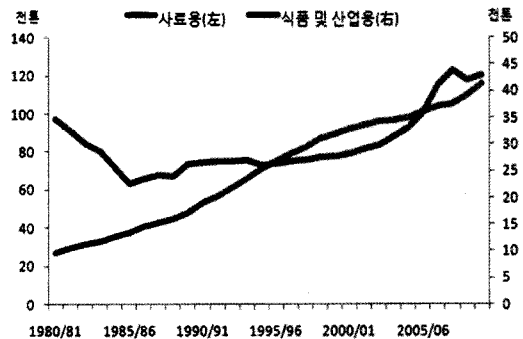
자료: 미 농무부(USDA)

【주요 곡물 물동량 추이】



자료: USDA

【미국 옥수수 수요】



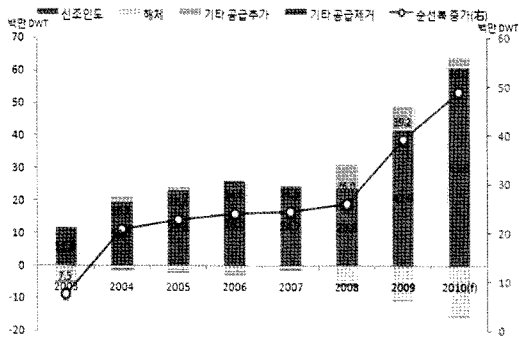
자료: USDA

【중국 옥수수 수요】

'10년 공급 전망

지난해 Dry Bulk 실제 인도 물량은 4,200만 DWT, 해체 물량은 990만톤, 선종 변경 (Conversion) 선박이 720만 DWT를 기록하면서 3,930만 DWT가 순증가한 것으로 나타났다. 그 결과 순선복 증가율이 9%이상 기록하면서 1981년 이후 가장 높은 공급 증가율을 기록했다.

클락슨 자료 기준 올해 발주잔량(Orderbook)은 1억 2,500만 DWT이다. 지난해 Orderbook 대비 실제 인도량은 60% 수준을 보였다. 올해는 지난해 보다 높은 인도 지연 및 발주 취소 영향으로 실제 인도 물량이 50% 수준 (6,100만 DWT)을 기록할 것으로 전망되고 있다. 해체 물량은 지난해보다 높은 1,500만 DWT, Conversion 물량은 300만 DWT를 기록할 것으로 보인다. 그 결과 올해 Dry Bulk 총 선복량은 4,900만 DWT(11% 증가)를 기록할 것으로 전망된다.



자료: Clarkson, SK해운 리서치팀 추정치

【Dry Bulk 선박 공급 추이】

결론 및 요약

전세계 경제 환경을 둘러싼 불확실성의 증대가 벌크 해상 물동량과 선박 공급에 모두 영향을 미치면서 올 한 해 동안 해상 운임은 높은 변동성을 기록할 것으로 보인다.

단, 지난해 수요 측면에서 벌크 운임 상승을 이끌었던 요인들이 올해 대부분 사라질 것으로 전망되고 있는 가운데, 선박 인도 증대는 벌크 운임의 약세를 전망하게 한다. 역사적인 관점에서 이러한 운임 약세는 선박 해체 물량이 선박 인도 물량을 초과하는 시점까지 지속될 것으로 보이며, 해체 활동이 강화되는 시기가 벌크 운임의 회복을 가능케 하는 시점으로 예상된다. ☒