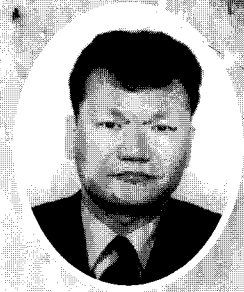


2009년도 해운시황 전망



이 동 철

바다해운㈜ 사장

사료 주·부원료의 대부분을 수입에 의존하고 수입량의 거의 100%를 해상 운송에 의존하고 있는 사료업계로서는 현물 해상운임과 수개월에서 길게는 일년 후의 운임변동에 대한 관심이 클 수 밖에 없다. 해상운임은 원료 구매단가에 일정부분 영향을 미치고 있으며 각 업체에서는 일련의 사업계획을 수립하는데 있어 중요한 고려사항이 아닐 수 없을 것이다.

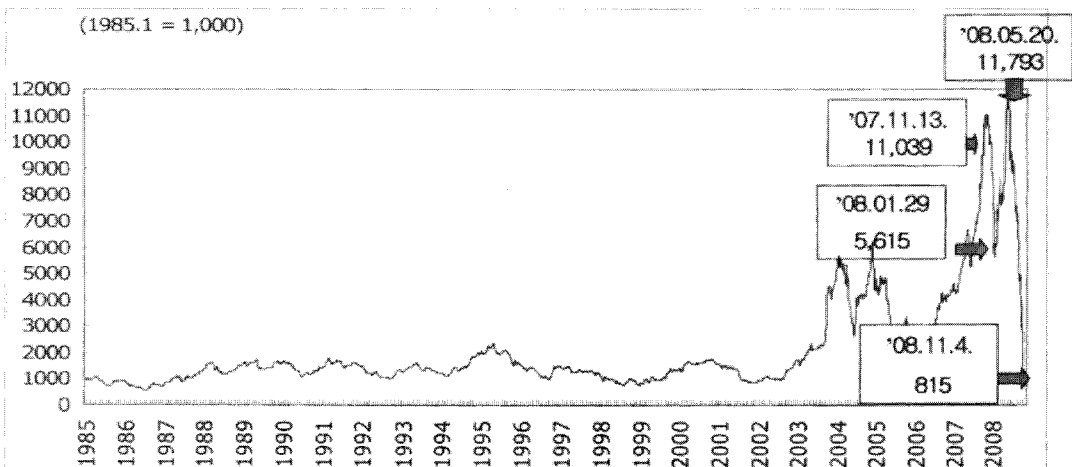
이에지난 한 해의해운상황을 되돌아 보고,

2008년 말 각 전문 기관들이 발표하고 보고한 2009년 예상을 정리 하면서, 해운 경기 변동을 예측하고 이에 적절히 대처할 필요를 느껴 본지에 투고하게 되었다.

1. 2008년의 정리

2007년 11월 중순 최고치로 치솟던 BDI 지수는(11,039 POINT)는 이후 2008년 1월 말 5,615까지 하락한 후 5월20일 역사적 고점인

Baltic Dry Index 추이



자료: Baltic Exchange, KMI 정리

11,793 POINT까지 급등, 사상 최고치를 기록하였다. 이후 운송 수요나 선복의 공급측면에서 주목 할 만한 변수는 없었으나 선복의 미세한 증가와 중국의 건축 정책으로 하락을 시작, 지나친 상승에 대한 심리적 요인이 겹쳐 하락폭을 키우기 시작 하였다. 곧이어 미국의 서브프라임 모기지 문제가 대두 되었으며 이로 인한 금융위기가 글로벌 금융위기로 확산되며 BDI 지수는 12월초 현재 600선으로 급격히, 그리고 최대폭으로 하락하였다. 2008년의 건화물선 시황은 올림픽이라는 변수를 기준으로 설명하지 않을 수 없고, 기록적 상승과 이후 급락장세를 가져온 원인을 구체적으로 정리하면 아래와 같다.

(1) 중국경제의 영향

중국경제의 호황과 주요 원자재(철광석, 석탄)를 올림픽 전 확보하려는 정책으로 해상 수송 수요의 급증 및 올림픽 이후 물동량의

필연적 감소.

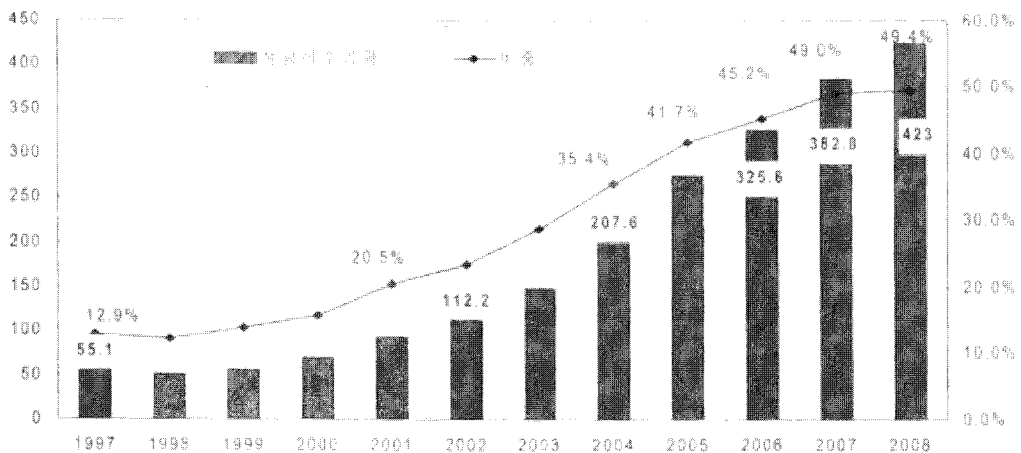
실제 2008년 1월부터 9월 사이 중국의 철광석 수입량은 3억 4,000여 만 톤으로 전년 동기 대비 20%가량 증가하였으며 이후 10월 수입량은 3,000여 만 톤으로 전년 동기 비교하여 2.8%로 증가 한 수치지만 2008년 중에는 최저 수준이었다. 또한 브라질 및 호주발 11/12월 철광석 선적 예상 스케줄이 25% 감소했다.

(2) FFA의 부작용 및 심리적 요인

투기자금의 참여로 인한 FFA(FORWARD FREIGHT 운임선도거래) 지수의 급등과 이로 인한 현물시장의 추종적 상승

2008년 초 시황개선에 대한 심리적 기대감에 따라 현물시장과 FFA시장이 동시 상승하면서 기폭제 역할을 하였다. 운임현물 시장은 해상운임의 선물 격인 FFA에 수렴하는 경향이 있어 시장의 뚜렷한 변수가 없음에도

중국의 철광석 수입량과 비중



불구 상승하여 왔으며 대략 USD1,000억 달러로 추정되는 FFA시장이 투기 금융 및 투자 은행이 주도한 후 최근 금융위기로 인한 이 같은 세력이 철수하면서 급락 장세를 가져왔고, 기록적 호황과 이의 지속에 대한선주들의 기대감이 작동하며 해운시황에 전반적인 거품이 형성되었다.

최근 FFA 무리한 거래로 인한 해외 유력 해운회사들이 DEFAULT를 선언하면서 연이은 해운회사들의 부도 공포에 직면해 있다.

(3) 선복공급량

2008년 신조선(BULK선기준)의 완공 인도량 및 해체량은 예년과 비교하여 확연하지 않으며 수요적 측면의 변수로 인하여 등락

(4) 9월 중순부터 시작된 미국의 금융위기로 인한 실물경제의 침체가해상물동량을 감소시켰으며, 이로 인한 해운경기의 하락은 필연적이었고 이는 시황에 결정적 영향을 미쳤다.

2. 2009년의 전망 (BULK선을 기준으로)

기본적으로해운시황의 영향을 미치는 것은 해상 물동량 증가세와 선복 공급량이라 할 수 있으며물동량 증가는 세계경제 성장률에 달려있다 할 것이다. 이와 함께 지난 몇 년 사이에 부상한 중국변수 또한 고려의 대상이다. 최근의 폭락세가 앞에 살펴본 것과 같이 수요와 공급간 불균형이 심화된 상황에서 2009년 시황은 침체될 수 밖에 없으며 아래와 같이 구체적 요인들을 짚어본다.

(1) 수요측면

2008년 BULK화물 물동량은 30억7700만 톤으로 전년대비 4.0%증가로 추정되며 이 수치는 2001년 8.0%, 2005년5.2%, 2006년 6.8%, 2007년 5.5%에 비하여 낮았고 2009년 예상치는 2.7%증가한 약 31억 5,900만 톤으로 전망, 예년과 비교하여 증가율이 급격히 둔화 될 것으로 예상된다.

건화물선 공급량 추이 및 전망

단위 : 백만 DWT, %

구분	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
수주잔량(A)	23.7	31.6	55.8	68.5	75.5	102.4	238.9	297.8	-
신조선발주량	8.9	22.2	35.8	32.6	30.4	52.9	161.1	77.1	-
완공인도량	20.5	14.3	11.6	19.6	23.4	26.0	24.7	27.0	66.6
해체 및 상실량	8.1	6	4.2	0.5	1	2.5	0.6	1.5	2.8
총선박량(B)	286.6	294.6	302	322.7	345.1	368.5	392.6	424.5	493.0
수주잔량비율(A/B)	8.3%	10.7%	48.5%	21.2%	21.9%	27.3%	60.1%	70.1	-

주 : 2008년은 추정치, 2009년은 전망치

자료 : Clarkson, World Shipyard Monitor, 2008, 11

해상물동량 주위의 전망

단위 : 백만톤

구분	2000	2005	2006	2007	2008	2009
5대건화물	1,311	1,727	1,849	1,974	2,064	2,133
	10.0%	6.5%	7.1%	6.8%	4.6%	3.3%
마이너건화물	749	899	955	985	1,013	1,026
	4.0%	2.7%	6.2%	3.1%	2.8%	1.3%
세계 전체	2,060	2,626	2,804	2,959	3,077	3,159
	8.0%	5.2%	6.8%	5.5%	4.0%	2.7%

주: 1. 2008년은 추정치, 2009년은 전망치임

2. 5대 건화물은 철광석, 석탄, 곡물, 보크사이트/알루미나, 인광석 등임

자료: Clarkson, Drt Bulk Trade Outlook, 2008. 11.

주요 세가지(철광석, 석탄, 곡물) 화물 별로 살펴보면 아래와 같다.

1) 철광석

2009년 철광석 해상 물동량은 10월 말, 2008년 대비 8.0% 증가를 예상하였으나 최근 글로벌 금융위기로 철강업체가 잇달아 감산 계획을 발표한 11월 예측치는 6.0% 증가에 불과한 8억 8,500만 톤으로 이는 2002년 이후 최저치이다.

2) 석탄

2009년 석탄 해상물동량은 약 3.4% 증가하

여 8억 2,100만 톤에 달 할 것으로 예상되며 중국의 수출이 중단된 대신 인도네시아와 호주에서의 수출량이 증가할 것으로 전망된다.

해상물동량 증가율이 감소될 것으로 예상되는 것은 세계각국이 경기침체로 인해 전력수요가 감소되고 온실가스 저감을 위해 조력, 풍력 등 대체 발전이 활성화되며 철강업체의 생산량 감소로 이어질 것으로 판단되기 때문이다.

3) 곡물

미국 농무부는 2008/2009년도 전세계 곡물 추정생산량을 22억 837만 톤으로 전년보다 8,890만 톤(4.2%) 증가하지만 해상물동량은

전세계 곡물생산 및 교역량 추이

단위 : 백만톤

구분	곡물연도	생산	공급	수출	소비	연말재고
세계	2002/03	1816.81	2352.92	241.19	1909.84	443.08
	2003/04	1844.50	2287.58	235.57	1941.67	345.91
	2004/05	2043.92	2401.88	241.22	1993.34	408.54
	2005/06	2009.62	2418.16	248.71	2023.40	394.76
	2006/07	2005.90	2394.64	259.98	2053.64	341.01
	2007/08	2119.47	2460.47	269.34	2108.56	351.91
	2008/09	2208.37	2560.38	264.28	2183.51	376.77.

자료: USDA, World Agricultural Supply And Demand Estimates, 2008. 11

재고량의 증대로 2억 3100만 톤으로 전년대비 약 2.9%감소를 전망하였다

국가별로 5대 수출국 중 호주와 EU의 수출이 증가 할 것으로 보이며 미국, 아르헨티나, 캐나다 등은 감소 할 것으로 전망하였다. 생산량이 증가함에도 불구하고 해상물동량이 감소되는 것은 근년 들어와 곡물을 식량 자원화 하는 경향이 나타나고 있기 때문에 각국이 앞다퉀 재고량을 증가시키고 있기 때문이다.

(2) 공급측면(BULK선 중심으로)

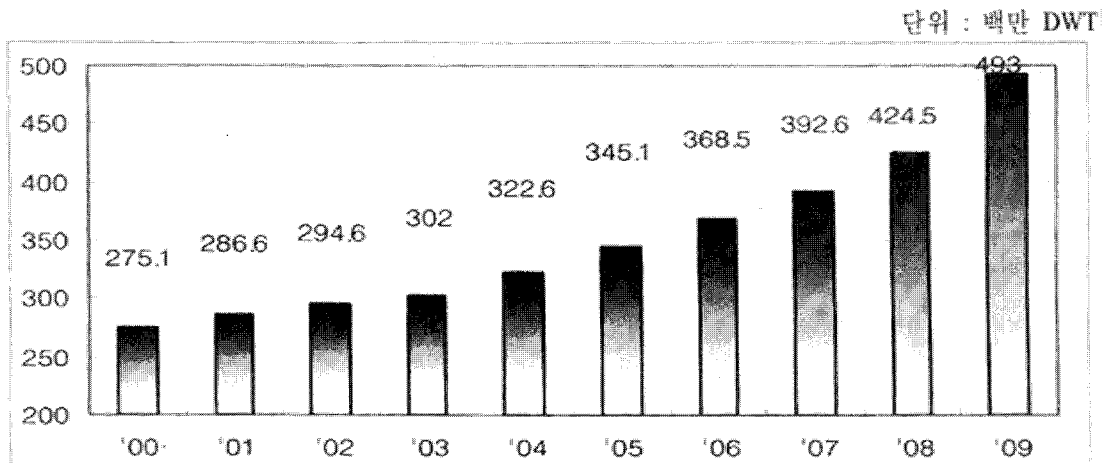
2008년 세계 BULK선 선박량은 2007년 대비 8.1 %늘어난 4억2400만 DWT기록 할 것으로 추정되며 2009년에는 2008년 대비 16.2% 증가한 4억 9,300만 DWT에 이를 전망이다. 이는 지난 수년간 계속된 해운 경기의 호황으로 인한 선주들의 기대감 작동에 의한 신조선 발주가 폭주했기 때문으로 해석된다.

2009년 원공 인도량은 전년대비250.4%증가한 6,660만 DWT수준이 될 전망이다. 모든 선형이 급증을 보이는 가운데 특히 CAPE SIZE와 HANDY SIZE가 전년대비 각 359%, 171%증가할 것으로 예상하고 있다.

2008년 들어 신조 발주량은 2007년 비교, 감소가 전망되고 이는 2007년 발주량이 급증한 원인 외에2008년 들어 글로벌 금융 위기가 확산되면서 선박금융 자금이 대폭 위축되었기 때문이다. 그 외에 신조선(BULK선) 발주계약 취소규모도 최근까지 241척에 이르고 있으며, 그 중 중국 조선소에서 취소된 선박은 197척으로 전체의 82 % 에 달하고 이는 공식 통계에 집계된 것일 뿐이고 실제로는 훨씬 상회 할 것으로 추측된다.

전 세계 조선 산업의 신조선 수주 잔량 중 약50%가량이 낮은 신용도의 조선소와 관련되어 있거나 금융상의 취약성에 노출된 것으로 분석되어 계약 취소 사태의 확산 가능성

세계BULK선 선박량 추이 및 전망



주: 2008년은 추정치, 2009년은 전망치

자료: Clarkson, World Shipyard Monitor, 2008. 10.

을 지적하고 있다. 이와 같이 전세계 주요 조선소에 신조선 수주가 감소하고 기존 계약의 취소사태가 확산 됨에 따라 세계 해운 시장에서는 신조선 인도량이 점차 감소하는 등 어느 정도의 수급 조절 효과가 예상된다.

선주들은 최근 발주량 증가가 이루어 지면서 이에 따른 해체량 조절에 나서고 있는 것으로 보이나, 최근 해운시장에 진입한 선주들은 금융상 문제 및 고철가의 폭락으로 인하여 노후선박들을 적시에 해체하지 못하고 있어 예상하지 못한 선박 증가를 가져오고 있다. 2009년 노후선박의 해체량은 전년대비 약 87%증가가 예상되나 완공 인도량의 증가가 급격하여 공급 측면에서의 긍정적 측면이 상쇄된다. 이러한 결과로 인하여 BULK화물선 수급을 전망한 결과 2009년 선박 과잉 공급률은 13.9%에 달할 것으로 전망되고 글로벌 금융위기가 각국의 정책공조로 조속히 수

습될 경우 수송수요가 증가되어 과잉 공급률은 다소 하락할 수 있을 것으로 판단된다.

3. BULK화물선 운임전망

위에서 살펴본 바와 같이 2009년 이후 대규모 신조선 인도가 예정되어 있으나 해상물동량은 오히려 감소되어 BULK화물 시장의 펀더멘탈 자체가 급속도로 악화되고 있다.

수급변화 요인을 정리하면 다음과 같다. 글로벌 금융위기로 촉발된 실물 경제위기는 BULK화물선 시황에 직접적으로 영향을 미치고 있으며 이는 2009년에 악화 또는 조정기를 거칠 것으로 보이며, 수요측면의 수송 수요가 감소되고 공급 측면에서는 신조 발주량이 잇따라 취소되고 있지만 인도 예정량에 비해서는 미미한 수준이기 때문에 선박공급이 수요를 초과 할 것이다.

2009년 BULK선 수급 변화요인

구분		주요 변화 요인
수요 측면	상승 (회복) 요인	<ul style="list-style-type: none"> • 중국의 4조위안(775조원) 경기부양정책 실시 • 오바마, 미국 인프라건설 투자 지사 • 북미 곡물 운송 수요 • 각국 경제정책 공조 성공할 경우 글로벌 금융위기 조기 탈출 • 각국 정부, 내년 초 대규모 경기부양 정책 실시 예상 • 달러 약세로 전환되는 경우 원자재 수요 증가
	하락 요인	<ul style="list-style-type: none"> • 글로벌 금융경색으로 실물경기 부진으로 물동량 감소 • 금융위기로 인한 신용장 개설의 어려움 • 철강산업 위축으로 철광석 운송수요 감소 • 건설경기 위축으로 시멘트/철강제품 운송 수요 감소 • 기후협약관련 화력발전소 비율 감소
공급 측면	상승 요인	<ul style="list-style-type: none"> • 운임과 용선료 하락으로 노후선 해체 증가 • 불경기로 인한 신조 발주 취소 • 중소 조선업체 부도로 인한 인도 지연 • 해운기업 부도로 인한 일부기업 퇴출로 가용선박 제한
	하락 요인	<ul style="list-style-type: none"> • 인도량 증가로 선박공급 과잉(과잉률 13% 추산) • 유조선 단일선체 퇴출로 인한 선박증가 우려

특 집

현재의 BULK화물선 시황이 글로벌 금융위기가 주 원인이지만 2009년 이후에는 공급측면요소가 가세되기 때문에 수급 자체가 변화되어 장기 시황조정기 진입이 불가피해 보인다. 2009년 2/4분기 이후 일정 폭 반등 예상되

나 미미할 것으로 예상되고, 상황여하에 따라 단기적은 등락은 있을 것이며 큰 폭의 상승은 무리이다.

BULK 화물선SIZE별 운임 및BDI전망은 아래와 같다.

CAPESIZE 운임과 용선료 전망

단위 : US\$/톤, US\$/day

구분	실적치					전망치			
	2008년도					2008년	2009년		2010년
	1/4	2/4	3/4	4/4*	4/4 ^①	1/4	연평균	연평균	
운임/ 브라질-일본 165,000DWT	63	87	66	14	10	11	19	22	
용선료/ 1년/ 150,000DWT	105,346	127,558	109,769	18,214	11,625	13,938	21,188	24,625	

- 주: 1) 4/4*는 11월 14일까지 실적치
2) 4/4^①는 패널 설문조사 결과

PANAMAX 운임과 용선료 전망

단위 : US\$/톤, US\$/day

구분	실적치					전망치			
	2008년도					2008년	2009년		2010년
	1/4	2/4	3/4	4/4*	4/4 ^①	1/4	연평균	연평균	
운임/ 캐나다-일본 70,000DWT	38	45	36	13	10	12	16	17	
용선료/ 1년/ 파나마스평균	55,923	63,827	50,423	10,393	8,625	10,000	13,063	14,125	

- 주: 1) 4/4*는 11월 14일까지 실적치
2) 4/4^①는 패널 설문조사 결과

HANDYMAX 운임과 용선료 전망

단위 : US\$/톤, US\$/day

구분	실적치					전망치			
	2008년도					2008년	2009년		2010년
	1/4	2/4	3/4	4/4*	4/4 ^①	1/4	연평균	연평균	
운임/ USG-일본 49,000DWT	109	123	107	40	29	32	43	43	
용선료/ 1년/ 핸디막스평균	47,000	51,192	45,500	13,250	9,300	10,800	14,800	15,300	

- 주: 1) 4/4*는 11월 14일까지 실적치
2) 4/4^①는 패널 설문조사 결과

SIZE별 향후 INDEX전망

구분	실적치				전망치			
	2008년도				2008년	2009년	2010년	
	1/4	2/4	3/4	4/4*	4/4 ^②	1/4분기	연평균	연평균
BDI	7,343.3	9,751.3	7,123.4	1,510.6	1,035.7	1,166.4	2,171.4	2,357.1
BCI	10,190.0	14,821.0	10,533.6	2,074.0	1,091.7	1,366.7	2,220.0	2,600.0
BPI	7,248.5	9,227.1	6,747.6	1,237.5	956.8	1,110.0	1,476.0	1,600.0
BSI	4,807.5	5,762.2	4,362.5	1,134.5	802.0	950.0	1,366.0	1,510.0

주: 1) 4/4*는 11월 14일까지 실적치

2) 4/4^②는 패널설문조사 결과

4. 국내외 주요 기관들의 전망 정리

장으로 진입하는 것으로 판단하고 있다.

아래표는 각 기관들이 예상한 주요 내용을 정리한 것이다. ☞

2008년도 대부분의 관련 기관들은 2009년 이후 장기시황 조정을 예고하고 있으며, 향후 수요 측면에서 변화가 없는 한 장기 약세

주요기관들의 2009년 BULK선 시황전망

발표기관	시황전망 내용	발표시기
Clarkson	<ul style="list-style-type: none"> 세계 경제침체로 내년도 건화물 운송 수요 3% 상승하고 공급측면에서는 신조선 인도 증가로 17% 증가할 것으로 예상 중국경제 상황이 주요 변수이며, 세계경제 침체가 지속되는 경우 공급증가로 펀더멘탈 약화로 인해 시황 액세 보일 것 	'08.11
NYK	<ul style="list-style-type: none"> 공급이 수요를 초과, 시황하락 요인으로 작용할 듯 경기악화시 2010년 초과공급 더 많아 질 듯 	'08.10
중국항운교역	<ul style="list-style-type: none"> 2009년 BDI 1,500~3,500 	'08.11
J.P. Morgan	<ul style="list-style-type: none"> 건화물 운송 수요 2009년 7.2%로 감소 선복공급은 10.0%증가, 2012년까지 선복량 초과 공급 건화물선 시장 향후 4~5년 불황기 	'08.11
ICAP	<ul style="list-style-type: none"> 원료탄 등 건화물 운송수요 꾸준하나 선복공급량 많아 2010년까지 하락세 유지할 것 	'08.10
UBS	<ul style="list-style-type: none"> 철광석, 석탄, 곡물 등 건화물 운송 수요 2009년 이후 감소 	'08.11