

지난 2008년 세계해운시장 천당과 지옥 동시에 경험 미국발 금융위기 전세계로 확산되면서 해운 직격탄

지난 2008년은 글로벌 금융위기에 의한 악재가 해운시장에 그대로 반영된 한 해였다. 지난해 9월15일 리먼브러더스 파산신청을 계기로 시작된 미국발 금융위기가 급속도로 실물경제로 전이되면서 세계교역량이 급격히 감소하면서 세계해운시장은 벼랑 끝으로 추락했다. 다음은 Lloyd's Shipping Economist 2월호 '통계로 본 2008년 해운시황 회고'를 정리한 것이다. (편집자 주)

2003년 이후 해운시장, 특히 건화물시장과 컨테이너시장에서의 거품은 2008년 하반기에 터지고 말았다.

2008년 기록적인 실적으로 말미암아 유조선시장은 그나마 호시절(다른 부문들에 비해)을 더 길게 향유하였지만, 원유에 대한 수요감소 및 OPEC 회원국의 감산 등에 의해 2009년 유조선시장 전망은 밝지만은 않다.

자동차전용선부문과 같은 틈새시장 또한 세계경제에 침체에 의해 악영향을 받았다. 이같은 기획물은 2008년부터 2009년 초까지의 해운시장에서의 주요 동향을 살펴보기 위해 편집되었다.

▶ 전세계 상선대 동향

Lloyd's MIU(Marine Intelligence Unit)의 통계

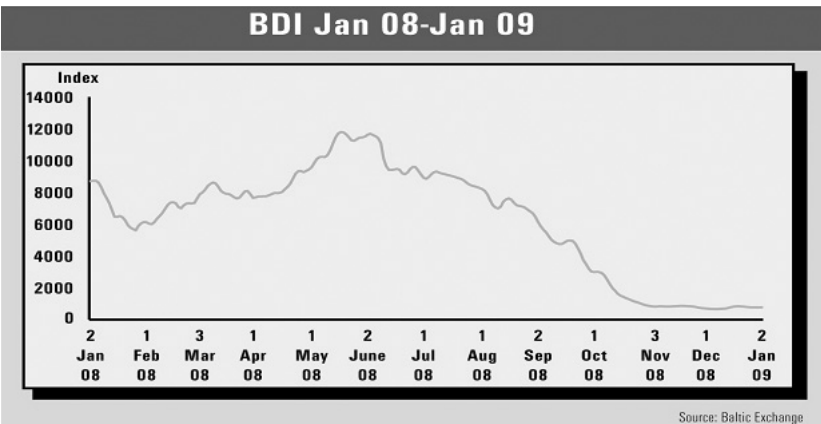
에 의하면, 2008년 1월부터 2009년 1월까지 12개월간 전세계 건화물선 선복량은 전년 같은기간 대비 약 6.6% 증가한 4억1,500만DWT이었다.

하지만, 선종별로 현저한 차이가 존재한다. 케이프사이즈와 핸드사이즈 부문에 있어서 약 3%의 증가율을 기록하였다. 사실상 이러한 선복량 증가율은 지난해 같은 기간대비 각 선종별로 비슷한 양상을 보였다.

전반적인 유조선 선대는 지난 12개월 동안 건화물선 선대보다 8.4% 증가하여 4억1,800만DWT에 이른다. 이는 단일선체유조선의 교체를 위한 조기 건조계약을 반영한 수치이다. 석유제품선 및 석유/화학 제품선 부문에 있어서 2008년 한해동안 두 차례 수의 증가율을 기록하였다.

이같은 신장세는 지난 2007년 보다 훨씬 큰 폭의 증가율이다. 화학제품 전용선의 경우 거의 증가하지 않았다. 원유선 선대의 경우 2007년도 6% 하락하였고, 2008년 또한 6% 정도 하락하였다.

『Containerisation International』 통계에 따르면, 컨테이너선 선복량(container capacity)의 경



우 2008년 한해동안 전년대비 거의 12% 증가하였다. 더군다나 대형선박이 시장에 쏟아져 나왔다. 이에 따라 소석률이 떨어졌다.

▶ 요동쳤던 부정기시장

급격한 경제활동 침체 및 자금 조달상의 어려움을 이유로 해서 주요 건화물에 대한 수요가 급락하고, 가격 또한 곤두박질 쳤다. 철강업체들은 생산량을 줄였으며, 재고량 또한 줄이고 있다.

상당한 양의 철광석을 자국 항만에 쌓아 두었던 중국은 추가 철광석에 대한 계약을 보류하였고 더 낮은 가격으로 철광석을 도입하기 위해 자원대기업들과 재협상을 벌였다. 이는 건화물선 시장에 심각한 타격을 끼쳐 철광석 운송수요의 급감한 감소를 야기시켰다. 철광석 수송량이 거의 1/3수준까지 떨어졌다.

2008년 말 모든 해운관련 컨퍼런스의 발표자료에는 2008년 하반기 BDI 지수의 급락을 보여주고 있다. 일반 경제보고서에서도 BDI 지수를 경제지표로 사용하여 세계경제 활동의 침체를 보고하였다.

BDI 지수는 8,702 포인트로 2008년을 시작하였다. 12개월이 지난 현재 BDI 지수는 773 포인트로 91% 떨어졌다. 2008년 5월 1만1793(연초보다

35.5% 증가) 포인트로 최고치를 갱신한 후, 2008년 말 동 지수가 보험세에 들어가기 전까지 최고 94% 떨어졌다.

2008년 12월 건화물선 시장의 급격한 붕괴에도 불구하고, 2007년 동 시장의 강세에 따라 2008년 총수입은 대체적으로 전년대비 약간 감소하였다. 실상 건화물선 시장에서의 총수입을 액면으로만 생각해 볼 때 2008년은 또 다른 호황기였던 것처럼 보인다.

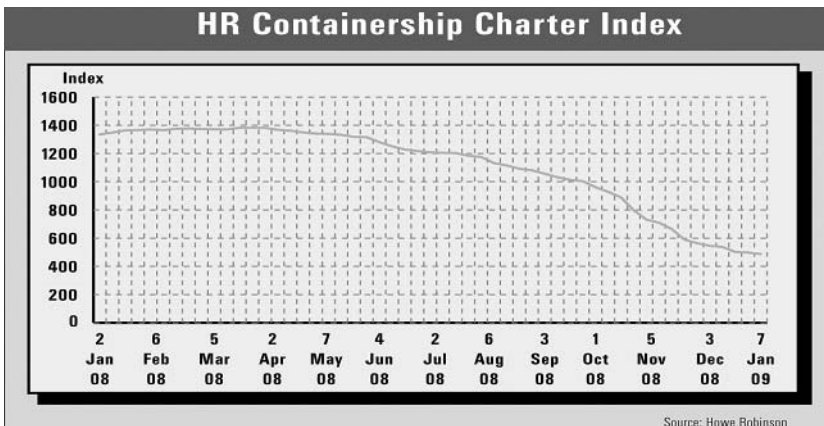
2008년 한 해 동안 케이프사이즈급 스왓용선에 의한 기간용선 수입 총합계는 2007년도 총합계보다 약 12% 떨어졌으며, 여전히 일일 10만달러에 이른다. 파나마스와 수프라막스 부문에서도 비슷한 양상을 보였다. 여름철에 최고치를 달성하였으나 연말 급격한 붕괴되었다.

▶ 2008년 평균으로는 호황

이러한 예외적인 변동성은 통계적으로 봤을 때, 2008년을 한 마디로 요약할 수 없게 한다. 이러한 롤러코스트 장세는 그대로 기간용선료에 반영되었다.

2009년 1월 케이프사이즈급 선박의 기간용선료를 별표에서 확인할 수 있듯이, 2008년 1월 기간용선료와 비교해 보았을 때 82% 떨어진 것을 알 수 있다. 마찬가지로 수프라막스급 선박의 기간용선료도 비슷한 양상을 보였다.

하지만 4개 주요 교역항로에서 평균 건화물선박의 기간용선료는 2008년 7월 23만달러를 기록하였으나, 10월 4만달러까지 떨어지고 12월에는 5,000달러를 하회하였다.



12m timecharter rate Jan 2009 v. Jan 2008 (,000/day)			
Type	Jan 2009	Jan 2008	% change
Dry bulk			
Capesize	21	117.5	-82
Supramax	10	53	-81
Tanker			
VLCC	52	67.5	-23
Aframax	28	33	-15

Source: Clarksons/LSE

LSE(Lloyd's Shipping Economist)의 부정기용 선지수(Tramp Trip Charter Index) 자료에 따르면, 상기 패턴과 비슷한 양상을 보이는데 2007년 12월부터 2008년 12월까지 케이프사이즈지수가 94% 하락한 것을 확인할 수 있다. 그리고 모든 건화물선 지수는 거의 90%정도 하락하였다.

▶ 불과 5개월 용선료 98% 추락

짧은 시간 내 급격한 하락은 2008년 하반기에 경제활동 침체와 국제교역 성장의 감소를 의미한다. 이는 여름철 건화물 시장 지수가 최고점에 다다를 수 있게 했던 요인에 대한 역효과가 부분적으로 작용했다는 것을 의미하였다.

특히, 중국의 철광석에 대한 거대수요는 제한적인 선복량 증가와 맞물렸다. 적하항에서의 체선문제가 시장균형을 더욱 강화(tighten)하였고, 기간용선에 대한 수요를 충족시키기 위한 선복량을 증가시켜 spot availability가 감소했다. 이러한 용선료의 고공행진으로 일부 선주들은 더 많은 수익을 얻어 내기 위해 단일선체 유조선을 벌크선으로 개조하였다.

해운수요가 강하지 않으며 동시에 해운호황기로 인해 신조발주량을 증가시켜 벌크선 선복량 공급이 증가하였다면, 불안정한 상황이 발생할 개연성이 높다. 이러한 상황은 선복과잉 현상과 더불어 2010

년 예상되는 해운경기 사이클에 의한 불황으로 2009년 연내 발생할 것으로 널리 예견됐다.

하지만, 글로벌 금융위기의 세계경제로의 전이속도, 고객수요 감소와 은행의 신용보증 취득문제 등에 대한 연쇄적인 파급효과로 시장

혼란이 초래되었으며 이로 인해 화물이동이 저해되었다.

해운수요 감소는 △시장균형을 흔들었고 △항만 내 적재화물을 소진하였으며 △빠른 속도로 선복량 과잉현상을 부추겼기 때문에 해운시장 민감도는 명백히 설명되었다. 아울러 선주들에게 손실을 감수할 것인지 또는 선박을 개선할 것인지 선택의 기로에 서게 만들었다.

한편, 빠른 해운수요의 회복기미가 거의 없는 가운데 2009년과 2010년 내내 새로운 선복량 공급 가속현상은 지속될 것이다. 2009년 한해동안 건화물선박 7,000만DWT가 인도될 예정이다.

만약, 노후선을 폐선하지 않는다면 현 전세계 건화물선대의 약 16%를 차지하는 수치다. 아울러 2010년에는 1억500만DWT가 인도될 예정이다. 향후 12개월 동안은 신조인도 스케줄 상 큰 변화가 있을 가능성은 없으나, 그 이후의 신조계약은 연기되거나 취소될 가능성이 높다.

▶ 기록적인 유조선 시장

수많은 전망치와는 달리, 2008년은 유조선시장의 실적 면에서 2004년의 호황기와 견줄 만큼 기록적인 한 해였다. 2008년 내내 이전과는 다른 양상의 유조선 운임추세를 보였다.

원유에 대한 수요가 감소세에 있었음에도 불구하고

고 2008년 7월 원유가는 배럴당 150달러까지 치솟았다. 물론 200달러까지 원유가 상승을 전망하기도 했었다. 그러한 전망은 원유가가 2008년 말 50달러를 하회하는 등 원유가의 급락으로 빗나간 것이었다.

OPEC은 생산량 할당제로 대응하였지만, 2009년 현재까지 대량감산은 단행하지 않았다. 2008년 평균 VLCC 용선수입은 일일 기준으로 9만1,000달러를 상회하였다. 이 수치는 2004년 일일 9만4,000달러에 약간 모자라는 것이다.

하지만 수에즈막스와 아프리카막스급 선박의 용선료는 2004년 9만4,000달러를 근소하게 초과하였다.

2008년에 보기 드문 현상이 발생한 까닭은 스팟 용선료가 중반기에 치솟았기 때문일 것이다. 원래는 동 시기에는 해운수요가 잠잠한 것이 정설이다. 과거 수년동안 중동에서 극동지역으로 수출되는 향로의 VLCC 용선료는 매년 4/4분기에 최고점을 기록하였다.

그러나, 2008년 7월 VLCC 평균 스팟용선료는 일일 기준으로 17만6,000달러로 급상승하였다. 1999년 이후 매년 최고 성수기는 11월과 2월 사이였다. 스팟시장에서 선박거래 위험을 감수했던 선주들은 충분한 대가를 거둬들였다.

하지만, 비록 유조선 시장이 2008년 말 건화물 시장의 급격한 붕괴를 답습하지 않았더라도 2008년 4/4분기에 원유에 대한 수요감소와 원유생산국의 감산에 의한 영향으로 그 결과가 나타나기 시작했다.

일반적인 계절적 상승요인 대신 평균 용선수입은 감소했지만 그 낙폭은 심하지 않았다. 2008년 말 VLCC 평균 스팟 수입(earnings)은 약 일일 기준으로 5만5,000달러로 하락하였다. 동 수치는 2007년 평균치와 비슷한 것이다.

▶ 금년 1월 VLCC 용선료 전월비 23% 하락

2009년 1월 기간용선료는 지난 12개월과 비교해 봤을 때 VLCC에서 23%가 하락하였고 아프리카막스 급에서는 15% 하락하였다.

톤마일에 대한 수요가 증가하는 등 장거리수송(longer voyage)에 대한 추세가 계속되긴 했지만, 노후선들의 퇴출과 제한적인 신조인도 등 적당한 선에서의 선복량 증가로 인해 2008년 한해동안의 견고한 실적이 달성되었다.

원유구매자들이 낮은 원유가일 때 사재기를 목적으로 일부 선복량을 용선하여 저장고로 이용하고 있기 때문에 그러한 선복량이 선박 용대선 거래에서 제외되고 있지만 이러한 좋은 실적은 2009년에 달성될 가능성은 없어 보인다.

원유에 대한 수요감소와 감산은 원유수송에 대한 수요를 제한하고 있다. 하지만, 원유와 석유제품에 대한 장거리수송 추세는 계속될 것으로 전망되며, 이는 유조선 선복량에 대한 약간의 수요증가로 이어질 것이다.

Fearnley's는 2008년 1월부터 9월까지 원유운반선에 대한 톤마일 성장세는 'cargo tonnage' 성장세보다 훨씬 높았으며, 그 이유는 주요 수입업자들이 원유를 장거리 수출자로부터 공급받았기 때문이라고 지적했다.

이러한 추세는 2009년에도 지속될 것으로 기대된다. 왜냐하면 유조선시장에 있어서 교역패턴의 추세는 기본적인 원유수요보다 훨씬 큰 영향을 끼칠 수 있기 때문이다.

▶ 컨테이너 부문에서의 재앙

글로벌 경기침체로 인해 첫 번째로 타격을 받는 해운시장은 컨테이너 부문이다. 미국에서의 주택시장 위기와 소비자들의 수요감소로 인해 환태평양

교역량은 이미 2007년 말부터 감소하기 시작했다.

하지만, 컨테이너 정기선사들은 최소한 아시아-유럽항로에서의 해운수요 성장세가 견고할 것으로 상당히 낙관적으로 보았다. 시간이 흐를수록 유럽 국가들이 급격한 수요감소로 인해 치명타를 입었기 때문에 그러한 희망은 물거품이 되었다.

이는 운임 붕괴를 초래하였고, 선박운항자들은 취항항로를 취소하거나 선박을 계류하는 등 시장균형을 맞추기 위한 특단의 조치를 취하였다. 1TEU 당 2,000달러를 상회하였던 아시아-유럽항로에서의 운임은 2008년 말 500달러 이하로 급격히 하락하였다.

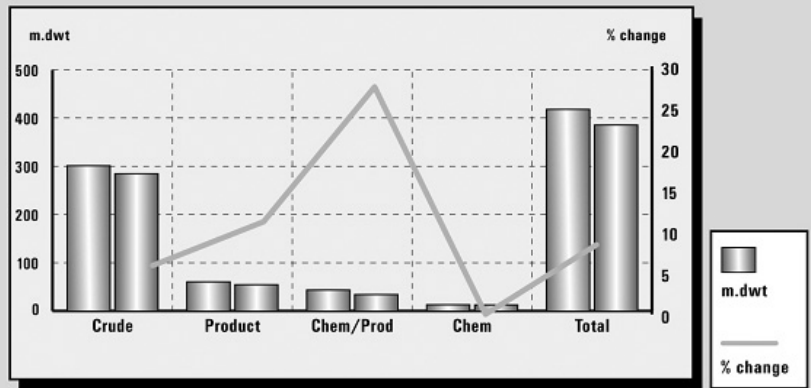
건화물시장과 관련하여 이러한 수요감소는 선박량이 크게 증가하고 있는 시점에서 발생하였고, 향후 2년 또는 3년내 대형선박이 인도예정이어서 상황을 더 나쁘게 만들 것이다.

선박운항자들은 용선을 중단했고 대선선박을 선주에게 인도하거나 용선선박을 재용선하려고 달려들었다.

『Howe Robinson 컨테이너선용선지수(Container Charter Index)』에 따르면, 2008년 하반기에 용선료가 급격히 하락하였다. 2008년 초 몇주간은 동 지수가 약 3.5%로 약간 상승하였고 3월말에는 1,383으로 최고점을 찍었다.

그러나, 여름부터 빠르게 하락하였다. 2008년 말 동 지수는 3월 최고점 대비 약 65% 떨어졌다. 이로 인해 운임은 운항비를 밑돌았다. 그리고 시황의 개선조짐은 없었으며 선박운항자들은 서비스 중인 선

Tanker active fleet change Jan 09 v Jan 08



Source: Lloyd's MNV/LSE

박을 지속적으로 감소시켜 나갔다.

▶ LNG 시장

소규모 틈새시장 또한 광범위한 경제파급 효과를 빚겨갈 순 없었다. 자금조달 상의 한계와 기술부족을 이유로 LNG 프로젝트들이 지연되었고, 이로 인해 당해 프로젝트들에 참여하기로 되어 있었던 신조선들이 시장에 쏟아져 나왔다.

이는, 선박과잉현상을 유발시켰고 상당기간 동안 개선할 수밖에 없었고 간간히 단발성 LNG 수송에만 이용되었다. 상기시장 상황으로 카타르로부터 수출되는 LNG만을 수송하기 위해 건조된 'Q-flex carriers' 라는 신조어까지 탄생했다. 따라서 용선료도 하락하였다.

▶ 선박가치 하락

선박의 자산가치는 수입의 갑작스런 변화와 건화물선 시장전망을 반영하였다. 선박가액을 정확히 매길 수 없기 때문에 일정기간 동안 중고선 거래가 중단되었다. 2008년 말 몇 건의 거래가 있었고 동시에 시장 안정성이 어느 정도 확보될 무렵 선박가치는 급격히 하락하였다.

선령 5년 선박에 대하여 Baltic Exchange가 사정한 결과, 케이프사이즈급 벌크선의 가치는 2008년 7월 최고 1억5,000만달러를 기록하였으나, 2008년 말 4,500만달러 선으로 1/3 수준이었다. 중고선 구매 또는 신조를 위해 거금을 이미 지불한 선주들에게 은행대출계약 관련문제가 발생했다.

계약잔량으로 조선소가 운영될 시간적 여유를 벌여놓기는 하였으나, 2008년 하반기 신조주문이 거의 없었기 때문에 신조계약 가격 또한 하락된 선박 가치를 반영하여 떨어지기 시작했다.

케이프사이즈급 신조가는 2009년 1월 초 전년 같은 기간 대비 평균 11% 하락하였다. 유조선 가치는 벌크선의 급격한 가치 하락을 경험하지는 않았다. 왜냐하면 2008년은 최고 실적을 낸 기록적인 한해였고 2008년 말 운임 또한 소폭 하락하였기 때문이다.

하지만, 선령 5년 선박에 대하여 Baltic Exchange가 사정한 결과, VLCC 척당 2008년 중반 최고 1억5,500만달러를 기록하였으나, 2008년 말 1억700만달러로 선가가 떨어졌다.

VLCC 신조가격은 2008년 말 약간 떨어지기 시작했지만 2008년 초와 2009년 초를 비교해 봤을 때, 사실상 별반 차이는 나지 않았다. 2008년 내내 VLCC 가격은 소폭 상승했다.

▶ 선박 폐선 가치

놀랄 것도 없이, 상당 수 선주들은 노후선 폐기를 위해 선박을 매도하였다. 이에 폐선가치도 동반 하락하였다.

해운관련시장에서의 추세가 그대로 반영된 듯, 선박폐선 시장 또한 2008년 내내 변혁을 경험하였다. 2008년 초반 폐선요율은 1dt당 700달러까지 올랐다. 하지만 선주들은 노후선을 폐선하지 않았다.

상황은 2008년 하반기 바뀌게 된다. 선주들이 더 이상 수익을 기대하지 않아 선박을 처분할 방도를 본격적으로 찾게 된다. 하지만 해철에 대한 수요가 하락하여 폐선시설에서는 200달러 중반의 요율을 제시하였다.

하지만, 노후선 소유선주는 선택의 여지가 없었고 특히 최후 항해를 마친 노후 벌크선이 빠르게 증가하였다. 이러한 현상은 2009년에도 계속될 것이다. 많은 컨테이너선 선주 또한 비슷한 상황에 처했다.

이전 세대의 선대, 즉 구식 컨테이너선들은 선가가 낮은 대형선박들과의 화물적취 경쟁에서 밀려나고 있었다. 2008년 한해동안 폐기된 선복량이 약 1,200만DWT에 달하였다. 2007년보다 두 배 이상의 실적이었으며 2003년 이후로 최대치였다. 동수치는 2009년 급격하게 상승할 것으로 예견된다.

▶ 운임선물시장

건화물선 시장의 급작스런 붕괴는 운임선물시장(Freight Forward)에서의 실패가 일부 원인으로 분석된다. 예전 해운시장의 침체기에는 운임선물시장이라는 존재가 없었다.

Newbuild prices – Change Jan 09 v. Jan 08 (\$m)			
Type	Jan 2009	Jan 2008	Change (%)
Bulk			
Capesize	86	97	-11.4
Supramax	40	48	-16.7
Tanker			
VLCC	148	147	0.5
Aframax	73	72.5	0.5

Source: Clarksons/LSE

2009년 8월 체결된 2008년 4/4분기 케 이프사이즈 운임선도 계약가는 일일 기준에서 16만2,500달러에 달했고, 파나마스급 평균 기간용선료는 일일 6만9,000달러, 수프라막스급은 5만5,000달러였다.

이는, 운임선도계약거래에 실물시장의 추세가 그대로 반영되었으나 선물거래시장의 예측 부족(the lack of any forecasting attributes of FFA trading)이라고 입증되는 셈이었다.

그러나, 일부 거래자간에 발생되었던 이러한 변화로 촉발된 거대손실은 Baltic Exchange가 불확실한 거래에 따른 채무불이행 위험을 줄이기 위해 서 급격한 변화를 시작했다는 것을 의미한다.

▶ 조선소의 딜레마

2008년 상반기 동안 신조발주량이 늘어나기 시작했고 거의 6억DWT에 달했다. 이같은 발주량은 현존선의 절반을 초과하는 수치였다. 이러한 신조선은 2011년 이후에나 인도될 것이다.

동 신조발주량의 대부분이 실제적으로 건조를 시작도 안했으며, 자금조달 또한 원활하게 준비되지 않고 있으며 오직 1차 계약금만 지불된 상태였다. 게다가 일부 선사는 도크를 건설하지 않고 있었으며 토크건설을 위한 자금조달에 어려움을 겪고 있었다.

2008년 말 정확한 신조계약 취소 건수를 말할 수는 없지만 계약취소가 이미 발생했었다. 수백척이 신조 연기 또는 취소로 추정될 뿐이다. 2008년 1월

Secondhand prices for 5yr old ships – change Jan 09 v. Jan 08 (\$m)

Bulk	Jan 2009	Jan 2008	Change (%)
Capesize	45.9	150	-69
Supramax	24.4	75	-67
Tanker			
VLCC	105.8	134.2	-22
Aframax	57	69.4	-18

Source: Baltic S&P Assessment/LSE

부터 6월까지 일부 선주는 벌크선과 대형유조선 신조계약을 하였다.

그러나, 2008년 하반기부터 시장은 곤두박질쳤고 그들의 자신감은 사라지기 시작했다. 당시 유조선 신조발주 계약은 조금 있었지만, 벌크선 신조발주 계약은 즉각 철회되었다. 2008년은 모든 전망을 뒤엎는 해였다. 중국이 서구경제와 분리(decoupling)된다거나 해운수요가 상당히 증가할 것이라는 의견들은 틀렸다.

2008년 말 선주들은 신조인도를 취소, 연기 또는 재판매함으로써, 시장의 추세에 맞춰 어떻게 신조계약 건을 처리해야 하는 지 검토하기 시작했다. 하지만 선주가 할 수 있는 것은 별로 없다. 왜냐하면 이미 건조 단계에 들어갔거나 계약금 또는 중도금을 선 납부했기 때문이다.

현재 상황을 조속히 해결할 방도는 거의 없다. 이는 2009년과 2010년 상당한 선복량이 시장에 쏟아질 것이라는 것을 의미한다. 일부 국가에서는 최저점을 찍기 전에 이러한 상황을 해결할 복안을 가지고 있지만 해운수요에 대한 회복이 2010년까지는 어려울 것이라고 전망되고 있다.

일부 전문가들은 경제회복이 장기화 될 수 있다고 전망한다. 선주들은 2009년 또한 어려울 것으로 전망하고 대책을 수립해야 할 것이다.