

# 벌크선 해운시황 변동에 따른 선사의 대응 전략

류동근\*

\*한국해양대학교 해운경영학부 조교수

## A Strategy of Bulk Carriers in the Unstable Bulk Shipping Market

Dong-Keun Ryoo\*

\* Assistant Professor, Division of Shipping Management, Korea Maritime University

### 1. 서 론

최근 해운시황은 국제 유가의 폭등과 각종 운임지수의 급등락으로 매우 불안정하며 전망 또한 매우 불투명한 상태이다. 세계적인 해운호황에 힘입어 국적선사들이 2004년도까지는 사상 최고의 경영성과를 달성했으나 2005년도 들어서는 감소되는 모습을 보였다. 전년 매출액은 2004년보다 1.2% 감소해 소폭 감소했으나 영업이익은 28.3% 감소, 당기순이익도 32.6% 감소했다.

선사들은 장기적인 시황 악화 가능성에 대해 적극적인 대비가 필요하다. 본 논문에서는 벌크선 해운시황 변동에 따른 선사들의 대응 전략을 제시하고자 한다. 제2장에서는 벌크선 해운시황에 관한 이론을 고찰하고 제3장에서는 부정기선 해운시황 추이에 대해 살펴보고 제4장에서는 우리나라 부정기 해운산업의 현황과 문제점에 대하여 설명하고 제5장에서는 해운시황 변동에 대한 벌크선사의 전략적 대응 방안을 제시하고자 한다.

### 2. 벌크선 해운시황에 관한 이론적 고찰

해운시황은 해운경기를 나타내며 시황은 해상운임, 용선료, 운임지수 등의 변화 추이로 판단 할 수 있다. 부정기선 해운시장은 다수의 선주와 다수의 화주간에 화물운송을 위해 경쟁하는 완전경쟁시장의 특징을 지닌다. 해운수요와 공급의 원리를 가장 정확하게 반영하는 시장으로 수요와 공급의 증감에 따라 운임동락의 변동성이 매우 크다. 따라서 부정기 선사들은 시황에 영향을 미치는 요인들에 대한 올바른 정보를 수집하고 흐름을 제대로 파악함으로써 시황 변동에 따른 올바른

경영 의사결정을 내려야 한다.

해운경기는 갈수록 예측하기 어려워지고 있다. 이는 세계 경제, 정치, 기후 등의 요인에 의해 영향을 받으며 이들 요인들은 끊임없이 변동하고 상당히 많은 복잡한 요인들이 서로 유기적으로 연결되어 있기 때문이다. 해운수요와 공급에 영향을 미치는 대표적인 요인들은 Table 1과 같다.

Table 1 해운수요와 공급에 영향을 미치는 요인

수요요인	공급요인
세계경제	세계선대규모
해상물동량	선대생산성
평균운항거리	신조선 인도량
정치적사건	선박해체 및 해손
운송비용	해상운임

자료: Stopford(1997).

해운시황은 일정한 주기로 변하며 4단계인 침체기, 회복기, 호황기, 쇠퇴기로 나눌 수 있다. 이러한 해운시장의 주기는 해운수요와 공급의 불균형 현상에 의해 발생하며 주기는 단기 3-4년, 중기 10년, 장기 20년 단위로 구분된다.

해운시황의 변화에 대처하기 위해 선주는 회복기에 단기시장에서 선박을 용선하고 호황기에 선박을 매각하거나 불황기까지 기간용선하며, 선박의 가격이 낮을 때 선박을 매입하는 것이 바람직하다. 또한 선사의 정확한 시황예측과 의사결정, 선대 운용의 전문성이 요구된다.

### 3. 벌크선 해운시황 현황 및 전망

#### 3.1 벌크선 선박량 추이

\* 정희원, dkryoo@hhu.ac.kr 051)410-4381

Fig. 1은 2002년부터 2006년 3월까지 건화물선의 선복량 추이를 나타낸다. 2002년 이후 건화물선 선복량은 지속적으로 증가하여 2005년 말 3억4천6백만DWT에 이른다. 2005년 3월에 일시 감소하였다가 2006년 3월 현재 3억5천백만DWT로 증가하였다.

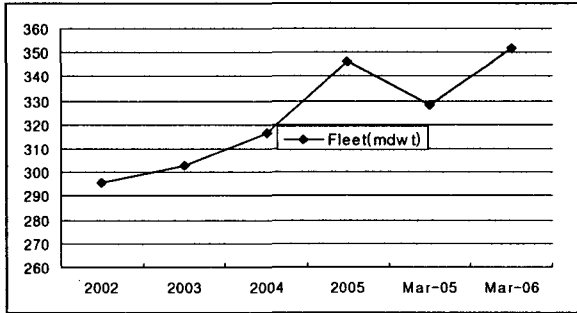


Fig. 1 건화물선의 선복량 추이  
자료: Nigel, G.(2006).

### 3.2 건화물선 해운시황

2003년 3분기 이후 BDI 종합운임지수는 급격하게 상승하여 2004년 1분기에 최고점인 5,266포인트를 기록하였으며 2005년 이후 지속적으로 감소하여 2006년 1분기에 2,431포인트에 이르렀다. 2006년 2분기에는 2,400포인트로 1분기에 비해 1.3% 하락하여 건화물선 시장은 약보합장세를 보일 전망이다. 건화물선의 시황은 2005년 7월 중국의 신철강정책으로 철광석 물동량이 둔화되는 모습을 보인 이후 4분기까지 2,000~3,000 포인트 대로 증가하다 2006년 들어 하향 평준화되는 현상을 보이고 있다. 2006년 1분기 건화물선 시황이 전 분기에 비해 약세를 나타낸 것은 2005년 중국의 강력한 경기억제 정책, 신조선 공급량의 증가, 철광석 가격 인하 또는 동결에 대한 기대감으로 화주들의 철광석 물량의 급격한 매수 현상이 없었기 때문인 것으로 나타났다.

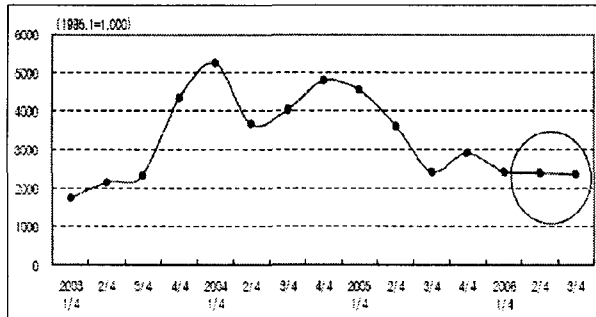


Fig. 2 BDI 종합운임지수 전망  
자료: KMI(2006), “2006년 2분기 해운시황 전망” 4월.

건화물선의 주요 선형별 지수인 BCI, BPI, BHMI의 추이를 살펴보면 2006년 1분기에 들어 BHMI 지수가 매우 큰 폭으로 하락하였으며, 2005년 1분기 이후 모든 선형의 운임지수가 하락 추세에 있다.

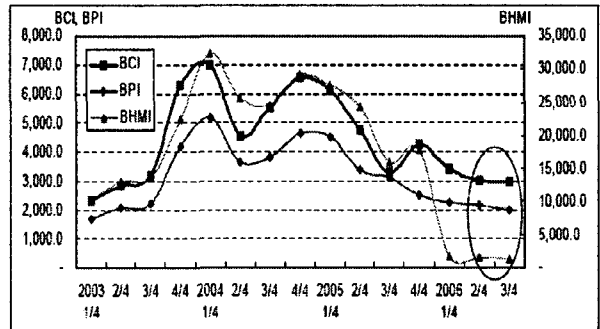


Fig. 3 선형별 운임지수 전망  
자료: KMI(2006), “2006년 2분기 해운시황 전망” 4월.  
주: BHMI의 경우 2006년부터 BSI(Baltic Supermax Index)로 바뀌었으며, 2006년 1월 3일 = 1,819입.

Fig. 4는 건화물선 크기별 연평균 정기용선료 추이를 나타낸다. 2004년까지 건화물선의 정기용선료는 급격하게 증가하였으며 2005년 이후 감소하였다. 2006년 3월 현재 정기용선료는 전년도 동기간에 비해 급격하게 하락하였다.

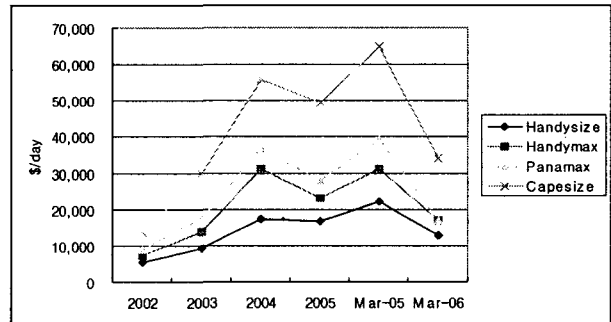


Fig. 4 건화물선 연평균 정기용선료 추이  
자료: Nigel, G.(2006).

중국의 철광석 물동량 둔화가 케이프사이즈 운임 하락의 대표적인 이유이며 파나마스 운임은 미 걸프지역 곡물 물동량 감소와 석탄 물동량 감소로 인해 하락하였다. 미국-극동(일본) 5만2,000톤DWT급 곡물운반선의 운임은 2006년 1분기 톤당 39.06달러로 지난 4분기 톤당 43.77달러에 비해 하락하였다. 핸디막스사이즈 시황이 약세를 보인 것은 신조선 투입 선복량의 지속적인 증가, 주요 적양하항의 체선 해소, 2005년 하반기 이후 조류 독감 발생, 호주, 남미, 북미(카트리나)의 기상악화에 따른 곡물 물동량의 급감에 따른 것이다(Table 2, Table 3, Table 4 참조).

Table 2 케이프사이즈 시황 변동 요인

구분	주요 요인
2006년 1분기	<ul style="list-style-type: none"> <li>1월 중 2006년도 철광석 가격 인하 및 동결에 대한 기대감</li> <li>* 2월에는 철광석 가격 10% 인상 전망에 따른 일시 대수 현상으로 시황이 강보합세</li> <li>4분기에 2006년 가격 협상 이전에 다량의 재고 확보로 인한 1분기 물동량 둔화</li> <li>신조선 공급량 확대와 적체해소에 따른 가용 선박량 증가</li> <li>중국의 수입량 조절 지속</li> </ul>
2006년 2분기	<ul style="list-style-type: none"> <li>물동량 증가에 비해 선박 공급의 증가폭이 커질 것으로 예상</li> <li>철광석 가격 협상의 지연으로 물동량 둔화 예상</li> <li>파나마크 시장으로의 화물 분리(spin) 가속화</li> <li>강세를 보이던 호주, 브라질, 남아공의 공급 여력 약세로 전환</li> </ul>
2006년 3분기 (2분기대비)	<ul style="list-style-type: none"> <li>시황 강세 요인                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 가격 협상의 완료로 중국의 수입량 증가</li> </ul> </li> <li>시황 약세 요인                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 신조선 공급량의 증가로 추가 하락 여지 있음</li> <li>- 중국의 경기 억제 정책의 지속, 세계 철강공급의 과잉</li> </ul> </li> </ul>

자료: KMI(2006), "2006년 2분기 해운시황 전망" 4월.

Table 3 파나마크사이즈 시황 변동 요인

구분	주요 요인
2006년 1분기	<ul style="list-style-type: none"> <li>선박 공급의 증가</li> <li>시장에 대한 기대감 상실로 가수요 격감</li> <li>석탄 및 곡물 물동량 증가 부진</li> <li>중국의 경기 억제 정책</li> <li>조류독감 발생으로 인한 곡물 수요 감소</li> <li>미 걸프 지역의 헨디 시장 약세에 따라 파나마크 화물의 헨디 시장으로의 화물 분리(spin)으로 시황 약세</li> <li>중국의 철광석 수입 가운데 다량을 브라질에서 인도로 전환하여 내차량 수역의 시황 약세 초래</li> </ul>
2006년 2분기	<ul style="list-style-type: none"> <li>호전 요인                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 철광석 가격 협상 이후 물동량 증가 예상</li> <li>- 대서양 남미 곡물 시운 도래로 곡물 물동량 증가 예상</li> <li>- 카트리나 복구 사업으로 인한 미국항 원자재 수입 증가</li> </ul> </li> <li>약세 요인                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 미 걸프 수역의 수출물동량 감소에 따른 시장 침체</li> <li>- 중국의 철강산업 억제 조치로 인한 철광석 수입량 둔화</li> <li>- 신조선 투입량의 지속</li> <li>- 동철기 이후 석탄 수요 감소 지속</li> </ul> </li> <li>종합의견                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 물동량에 비해 선박 공급 증가 요인이 지배함에 따라 약세 예상</li> </ul> </li> </ul>
2006년 3분기 (2분기대비)	<ul style="list-style-type: none"> <li>시황 약화 요인                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 대서양 및 대평양 수역 모두 뚜렷한 상승 요인이 없음 것으로 예상</li> <li>- 전화물선 시장의 전통적인 비수기(곡물, 석탄 수요 급감)</li> <li>- 신조선 증가의 지속</li> <li>- 항만의 적체 완화로 인한 가용 선박 증가</li> </ul> </li> </ul>

자료: KMI(2006), "2006년 2분기 해운시황 전망" 4월.

Table 4 헨디마크사이즈 시황 변동 요인

구분	주요 요인
2006년 1분기	<ul style="list-style-type: none"> <li>신조선 투입 선박량 증가</li> <li>중국의 경기 조절 정책의 지속</li> <li>주요 적양하항의 채선 완화</li> <li>지난해 하반기 이후 조류 독감의 여파 확대</li> <li>호주, 남미, 북미의 기상악화에 따른 곡물 물동량 급감</li> </ul>
2006년 2분기	<ul style="list-style-type: none"> <li>시황 호전 요인                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 태평양 및 인도 수역에서 시멘트 물량 증가, 동남아 수역의 석탄 및 인도의 철광석 물동량 증가에 따라 2분기 중순까지 현 수준 유지</li> <li>- 미국항 시멘트 물량 증가와 인도의 철강생산 증가에 따른 석탄 수요 지속</li> </ul> </li> <li>시황 약세 요인                             <ul style="list-style-type: none"> <li>- 인도 철광석 물동량 둔화</li> <li>- 선박 공급량 증가 지속</li> <li>- 인도 본선 시운의 시작</li> </ul> </li> </ul>
2006년 3분기 (2분기대비)	<ul style="list-style-type: none"> <li>채선완화와 신조선의 지속적 투입에 따른 시황 약세</li> <li>조류 독감에 의한 곡물 수입 감소</li> </ul>

자료: KMI(2006), "2006년 2분기 해운시황 전망" 4월.

2006년 2분기 전화물선 운임지수 변동을 살펴보면 5월 15일 현재 BDI, BCI, BPI는 4월 18일 수준 가까이 상승 추세에 있으며, BHMI는 다소 하락하는 현상을 보이고 있다.

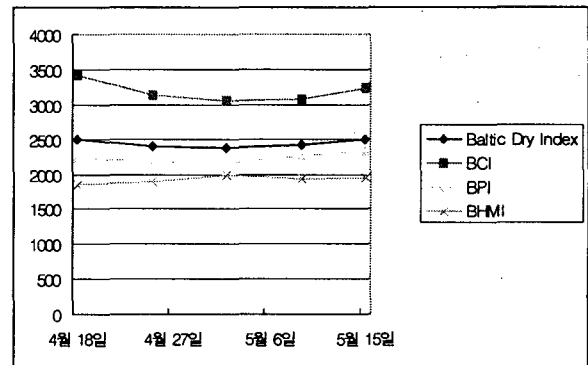


Fig. 5 2006년 2분기 전화물선 운임지수

향후 전화물선의 해운시황은 철광석 가격 협상 결과, 철강 경기 구조조정 의 강도, 주요 제철소의 시설능력 확장, 아시아 지역 석탄 물동량, 미 걸프지역 곡물 물동량 증가폭, 주요 선형별 선박의 인도량 등에 의해 영향을 받을 것이다.

### 3.3 유조선 해운시황

2005년 4분기와 2006년 1~2월에 유조선의 운임은 강세를 보였으며 이는 지난해 여름 미국 남부를 강타한 허리케인 '카트리나'와 '리타'로 인해 멕시코만 연안의 석유시설과 송유관의 가동 중단으로 유가가 급등하면서 중동-극동 VLCC 운임이 동반 상승하였기 때문이다. 한편 2006년 중동-극동항

VLCC 유조선 운임은 2005년 평균치인 WS 104.6포인트에서 WS 95.9포인트로 하락할 전망이다.

Table 5 2006년 유조선 운임지수 전망

구분	설적					추정 및 전망			
	2005년					2006년			
	1/4	2/4	3/4	4/4	연평균	1/4	2/4	3/4	4/4
중동-극동 항로 VLCC 260,000 DWT	109.0	71.2	83.7	154.6	104.6	123.4	74.3	77.6	108.1

단위: WS

자료: KMI(2006), "2006년 2분기 해운시황 전망" 4월.

2006년 VLCC 유조선 시황은 지속적인 신조선 인도에 따른 공급과잉, 고유가로 인한 세계 원유 소비 증가율 둔화, 대규모 송유관 건설 등으로 인해 하락할 것으로 전망된다(Table 6 참조). 대형 선주들을 중심으로 2006년에 척당 1억 2천만달러에 달하는 VLCC 30척이 발주되었다. 그리고 고유가가 지속되고 있는 가운데, 일부 동남아 정부들은 각종 석유보조금 삭감과 소비 억제 정책을 추진하고 있으며, 대체 에너지원인 천연가스의 저렴한 가격으로 석유 수요의 감소가 전망된다.

Table 6 VLCC 유조선 시황 및 향후 변동 요인

구분	주요 변수		
1분기	상승요인	수요	<ul style="list-style-type: none"> <li>미국 유럽의 철강비축유 증강</li> <li>중국 인도 지속적인 원유수입 확대</li> <li>일본 기상관파로 수입량 증대</li> <li>미국 동월기 난방유 수요 증대</li> </ul>
		공급	<ul style="list-style-type: none"> <li>용선주/화주의 이중선체 선박 선호 확산</li> <li>대형 선주의 시장지배력 강화</li> </ul>
	하락요인	수요	<ul style="list-style-type: none"> <li>주요 영유사의 정기 보수기간 도래</li> <li>미국의 원유재고 증가</li> </ul>
		공급	<ul style="list-style-type: none"> <li>신조선 인도 증가</li> <li>대형 정유사들의 생산 확대</li> </ul>
2분기 및 3분기	수요	수요	<ul style="list-style-type: none"> <li>중국 및 인도의 원유수입량 변화와 정유시설 증설 여부</li> <li>고유가로 인한 세계 원유소비 증가율 둔화</li> <li>중동 산유국의 경제침체 확장</li> <li>OTEC 산유국의 생산량 불안</li> <li>주요 소비국의 재고량 및 전략 비축유 증강</li> <li>이란 핵사태로 인한 석유시장 영향</li> <li>환경규제 강화로 대체연료 소비 증대</li> <li>이중선체 유조선 수요 집중</li> </ul>
		공급	<ul style="list-style-type: none"> <li>신조선 인도 증가 및 노후선 교체 속도 저하</li> <li>투기성 자금 석유시장 이탈</li> <li>석유 수입선 다변화로 혼·과일 증대</li> <li>M&amp;A 확산과 선주의 자재력 회복</li> <li>대규모 송유관 건설 프로젝트</li> <li>지구 온난화에 따른 기상이변(허리케인 등)</li> </ul>

자료: KMI(2006), "2006년 2분기 해운시황 전망" 4월.

#### 4. 우리나라 부정기 해운산업의 현황과 문제점

##### 4.1 부정기 해운산업의 현황

세계 부정기 벌크선을 가장 많이 운항하는 회사는 중국의 국영선사인 COSCO사로 1,900만DWT를 보유하여 전세계 벌크선박의 5.7%를 점유하고 있다. 그 다음 순으로 일본의 MOL, NYK, K-Line 선사가 3.0%, 2.4%, 1.9%를 차지하고 있다. 우리나라의 경우 한진해운이 9위, stx Pan Ocean 12위, 대한해운 14위, 현대상선 23위에 접하고 있다.

2006년 기준 우리나라에 등록된 외항상선대는 546척, 1,372만GT이며, 이 중 부정기 선박이 440척, 1,167만GT로 전체 85%를 차지한다. 선종별로는 석탄과 철광석 등을 수송하는 선박이 339만GT로 25%를 차지하여 가장 많고 다음으로 벌크선이 234만GT로 17%를 차지한다.

국내 외항해운업체는 2004년 6월 기준으로 총 80개 선사가 있으며 이 중 부정기선사는 65개사로 81.2%를 차지한다. 정기선과 부정기선 사업을 동시에 영위하는 선사는 8개 업체로 전체의 10.0%를 차지한다.

2004년 기준 외항해운기업의 외화수입액은 182억 달러로 반도체, 자동차, IT산업에 이어 네 번째 외화획득 산업이며 우리나라 국제수지 개선에 크게 기여하고 있다.

##### 4.2 부정기 해운산업의 문제점

우리나라 부정기 해운산업을 포함하여 해운산업의 전반적인 문제점으로 황진희(2006)는 국적선사의 낮은 적취율, 불리한 선박금융 여건, 국적선대 증가추이 둔화, 선원인력 부족 등을 제시하고 있다.

일본과 비교해 볼 때 국적선사의 수출입 해상화물 적취율이 매우 낮은 실정이다. 일본의 경우 자국 수출화물 적취율 30.4%, 수입화물 66.4%이며, 이 중 철광석은 거의 전량 일본 자국선에 의해 수송되고 있다. 그리고 석탄 90%와 원유 73% 이상 자국선에 의해 수송되고 있다. 우리나라의 경우 국적선사에 의한 원유수송은 42%이며 용선을 제외한 국적선 수송물량은 7% 수준이다. 철강제품과 기타 잡화의 적취율은 절반 이하이다.

우리나라 해운기업의 신용등급은 일본의 해운기업보다 낮아 선박금융 조달에 불리한 입장에 있다. 국적선사의 낮은 신용등급에 의해 외국 경쟁선사 보다 금융비용 부담이 높은 실정이며 이는 국적선의 경쟁력 확보에 부정적인 결과를 초래하고 있다.

1990년 이후 2004년까지 세계 선대는 연평균 3.3% 증가하였으며 중국은 20%씩 증가한 반면 국적선대의 증가율은 동 기간에 0.8%에 불과하다.

최근 기록적인 세계 해운호황에 힘입어 국적선사들이 2004년도까지는 사상 최고의 경영성적을 달성했으나 2005년도 들어서는 감소되는 모습을 보였다. 전년대비 매출액은 2004년 25조

6464억원보다 1.2% 감소했으며 영업이익은 전년도의 2조 5448억원보다 28.3% 감소했다. 경상이익과 당기순이익도 각 41.9% 감소, 32.6% 감소하였다. 이는 연료비 증가로 인한 원가 부담가중과 벌크선 운임지수 하락, 원화절상 등의 외부 환경 악화의 영향으로 분석된다.

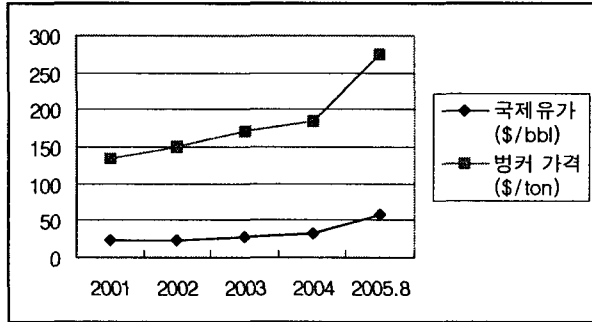


Fig. 6 국제유가 및 벌크 가격 추이

### 5. 벌크선사의 전략적 대응 및 정책 제언

지난해 불황 국면으로 돌아선 해운 시황이 악화될 것을 대비하여 선사들의 리스크 관리와 시황 변동에 대한 전략적 대응이 필요하다.

우선 자사 선복량 부족과 용선 의존도 증가에 따른 리스크를 줄이기 위해 자사선 확보와 장단기 용선 등 포트폴리오를 최적화하여 시황변동의 충격을 최대한 흡수함으로써 리스크를 최소화해야 한다. 또 선대 전문화를 통해 수익력을 극대화하고 국내외 대형 하주들과 장기 계약에 의한 화물 확보에 주력해야 한다.

선하주 상호간의 역량을 최대한 공유하여 이를 활용함으로써 상호 이익을 극대화시키는 방향으로 협력 체제를 구축해야 한다. 하주지향적인 기업차별화 마케팅 전략을 전개하여 하주로부터 호감을 유발하고 기존 하주와의 거래관계를 돈독히 하며 새로운 하주를 창출해야 할 것이다.

이와 더불어 선대확충과 이를 위한 다양한 형태의 자금 조달 방안을 마련하고 에너지 및 자원 수송시장 참여 확대 등을 통해 사업다각화를 모색해야 할 것이다. 그리고 국적선사들간 선박공유, 공동운항, 벌크 풀(pool)제 도입은 해운불황에 대처해 나가는 하나의 방안이다. 벌크 풀을 통해 변화하는 해운시황에 신속성 있게 대처하고 풀 회원사의 공동 이익을 추구하고 공동 선박관리 및 운항을 통해 비용 절감과 시장 지배력을 확보할 수 있다.

불확실한 부정기선 사업에서 선사는 운임 변동 위험으로부터 위험을 헷징(hedging)하는 수단인 FFA(Forward Freight Agreement) 시장에 참여함으로써 리스크를 줄일 수 있다.

무엇보다도 선사는 조직 내부의 해운시황 조사 및 분석 기

능을 강화하여 시황, 환율, 유가 변동에 대한 보다 정확한 예측과 비용 절감 방안을 마련하고 리스크 관리에 힘써야 한다.

한편 BRICs 시장은 넓은 영토, 풍부한 천연자원을 바탕으로 앞으로 해운시장에 새로운 활력소가 될 가능성이 높다. 향후 2050년에 전세계 GDP의 47% 수준으로 발전하고 대규모 내수 시장이 형성될 전망이다. 또한 2004년 EU에 가입한 동유럽 10개국은 유럽지역의 새로운 생산기지로 부상하면서 경제가 활성화되고 있다. 따라서 이들 국가의 시장 성장 잠재력을 감안하여 국적선사의 BRICs 시장 진출 전략과 해운시장 개척을 위한 정부의 지원이 필요하다.

정부는 2006년의 국가필수선박으로 30척을 지정했다. 이는 전시소요물량을 안정적으로 수송할 수 있는 국가필수선박 운영에는 부족한 규모이다. 미국은 해운안보계획(MSP: Maritime Security Program)을 통해 선박 1척당 260만불을 지원하고 있다. 그 외 국가비상사태에 대비하여 약 400척을 동원할 수 있는 체제를 구축하고 있다(황진희, 2006). 이와 같이 우리나라 정부도 국가필수선대 규모 및 지원 예산을 확대하여 국가안보와 해운산업 발전에 기여할 수 있도록 노력해야 한다.

### 참 고 문 헌

- [1] 한국선주협회(2005), “해양부장관과 해운업계 CEO 간담회”, 9월 6일.
- [2] 한국해운신문(2006), “국적선사 2005년 결산분석”, 4월 17일.
- [3] 황진희(2006), “한국 해운산업 고부가가치화를 위한 전략과 정책과제”, 해양한국, 5월. pp. 116-125.
- [4] KMI(2006), “2006년 2분기 해운시황 전망” 4월.
- [5] Nigel, G.(2006), “Drewry Shipping Insight”, Drewry Shipping Consultants Ltd., April.
- [6] Stopford, M.(1997), “Maritime Economics” Routledge, London.