

최근 벌크선 시황 급락 배경 및 향후 전망



CONTENTS

<요약>

I. 서론

II. 벌크선 해운시장 동향

1. 선복량 과잉의 배경

2. 최근 3년간(2016~2018) 시황

3. 브라질 댐붕괴 사고의 영향과

2019년 시황

III. 벌크선 시황 전망 및 시사점

작성

선임연구원 양종서 (02-3779-6679)



<요 약>

1. 벌크선 해운시장 동향

2016년 이후 개선추세를 보이고 있던 해운시황은 2019년 1월 브라질 댐붕괴사고 이후 급락함

- 댐붕괴사고 여파로 인한 브라질 철광석 생산감소가 벌크선 시황에 타격을 주고 있음

철광석 운송시장이 타격을 받음에 따라 Capesize 운임이 시황하락을 주도함

- 철광석이 주요 화물인 대형 capesize 시황은 큰 폭의 하락이 나타나고 있으며 중형 이하급 선형은 2월 이후 반등하는 추세를 보임

2. 댐 붕괴사고의 영향

1월에 발생한 브라질 댐붕괴 사고의 영향은 약 2년여에 걸쳐 해운시황에 영향을 미칠 전망

- 발레사 소유의 상류형 광미댐 사고로 발레사와 주정부 등이 일부 광미댐을 해체하거나 사용불허 결정을 내림에 따라 연간 약 4 천만톤, 발레사 생산량의 약 10%에 해당하는 생산차질 예상
- 브라질 내 타 업체와 호주, 남아공, 칠레 등이 수출량을 증가시켜 부족분을 메울 것으로 예상되나 약 2년여의 영향이 있을 것으로 예상됨

3. 전망 및 시사점

Capesize 시장은 폐선으로 인한 조정기능이 작동하며 극심한 침체를 보이지는 않겠으나 2020년까지는 어려움이 예상됨

- Capesize는 2020년까지 시황에 비하여 많은 선복인도가 예정되어 있어 소폭의 수요 하락이 큰 부담으로 작용할 전망
- 2016년을 전후하여 거래된 많은 중고선박들 중 상당수가 폐선될 가능성이 있어 시황하락을 일정 수준에서 막는 조정기능을 할 것으로 예상되나 2020년까지 시황개선 기대는 어려울 전망

Panamax급 이하 중소형 시황은 2020년부터 다시 개선 흐름을 찾을 전망

- 중소형 시장에 대한 댐사고 영향은 크지 않을 것이나 2019년 선복인도량이 많아 어려움이 있을 것으로 예상되며 2020년 이후에는 다시 개선흐름을 찾을 것으로 전망

한국 선사들의 피해는 크지 않을 것으로 예상되나 스팟시장을 운항하는 선박들은 대응책 필요

- 대다수의 한국 선사들은 장기용선계약을 확보하여 큰 피해는 없을 전망이나 스팟시장에서 운항하는 대형선들은 계선¹⁾이나 폐선 등 다양한 대응책을 고민할 필요가 있음

1) 계선(a laid up ship) : 일시적으로 휴업하고 선박을 정박시킴



I. 서론

□ 벌크선 해운은 철광석 등 원자재를 주로 수송하여 세계 경기의 흐름을 선행적으로 보여주는 중요한 해운시장임

- 벌크선은 해운시장 중 가장 큰 규모의 선대(fleet)가 활동하는 중요한 시장으로 주요 화물은 철광석, 석탄, 곡물, 보크사이트(알루미늄광석) 등임
- 이들 화물은 산업의 시작점이 되는 주요 원자재들로서 벌크선 해운시장의 흐름은 세계 산업경기를 진단할 수 있는 선행지표적 성격이 있으며, 이들 원자재는 가공되어 컨테이너선 등 새로운 해운수요를 창출하기도 함

□ 벌크선 시황은 2016년 하반기 이후 회복되는 양상을 보였으나 최근 브라질 댐 붕괴사고 이후 급락함

- 브라질 댐 붕괴사고의 영향으로 세계 최대 철광석 생산기업인 발레(Vale)사의 생산량 감소로 이어지며 벌크선 해운수요에 큰 타격을 주고 있음
- 이 때문에 특히 철광석을 주로 운송하는 대형 케이프사이즈 시황이 침체되는 양상을 보이는 등 미처 예상치 못한 상황으로 전개되고 있음

□ 본고에서는 댐사고에 의한 영향을 포함하여 벌크선 해운시장 현황을 살펴보고 시황 전망과 우리 기업에 미칠 영향을 점검하고자 함

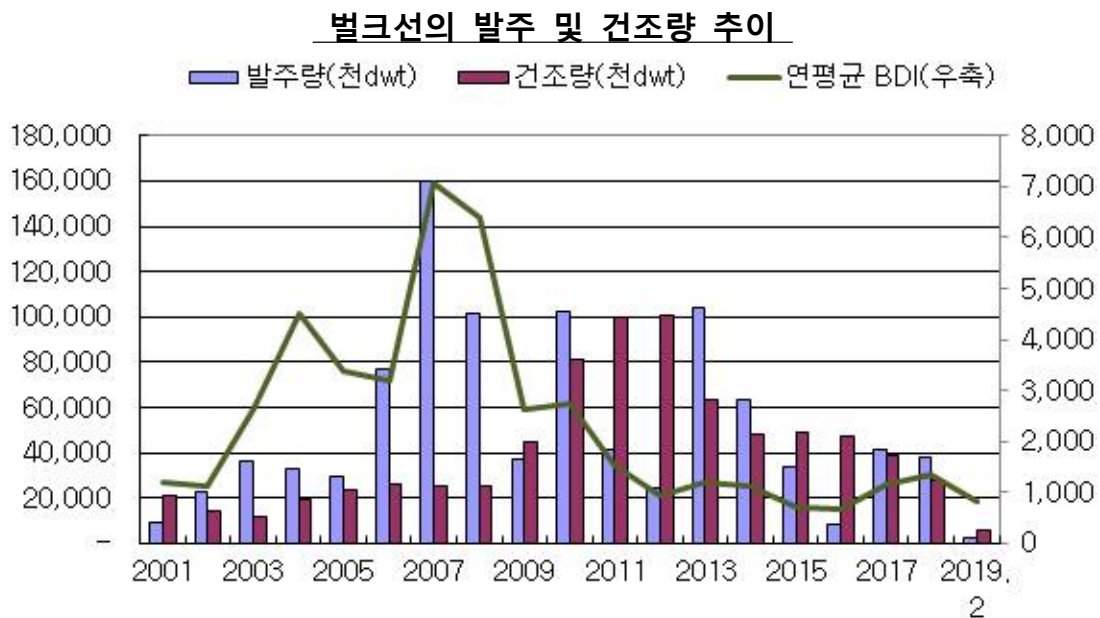
- 한국 해운사들 역시 중국-브라질 간 철광석 운송에 참여하고 있고 스팟(spot) 시장에서 벌크선을 운영하는 기업들이 있어 일정 정도의 영향이 있을 것으로 보임
- 또한, 해운시황 하락에 의하여 신조선 시장에도 다소 간 영향을 미칠 수 있는 만큼 이 점에 대하여도 점검하고자 함



Ⅱ. 벌크선 해운시장 동향

1. 선복량 과잉의 배경

□ 벌크선 해운시장은 2000년대 해운·조선업 호황기를 거치며 선복량 과잉이 형성되었고 이러한 과잉 상황은 여전히 지속되고 있음



자료 : Clarkson

- 중국의 산업화와 경제개발 속도가 빨라지기 시작한 2000년대 초반 중국의 원자재 수입 증가 등으로 선박수요가 급증함
- 그러나 호황기 초기 세계 조선업의 생산능력은 수요를 따라갈 수 없었고 타 선종 역시 호황기였으므로 선박이 수요에 맞춰 빠른 속도로 공급되지 못하였음
- 이러한 상황은 2007년을 전후하여 선박 부족을 유발하였고 운임이 급상승하여 투기세력들까지 가세한 무분별한 선박발주가 일어남
- 2007년에 발주된 벌크선은 당해연도 선복량의 43%에 해당하는 물량이었고, 2006~2008 3년간의 발주량은 2006년초 선복량의 98% 수준이었음
- 해운물동량의 증가추세는 2008년 금융위기 이후 크게 둔화되었으나 호황기에 발주된 선박은 2009년부터 본격적으로 건조되어 2012년까지 대부분 시장에 인도 되면서 큰 폭의 공급과잉이 발생함



- 호황기 이후에도 2010년 금융위기가 해소되며 중국발 호황이 지속될 것이라는 기대감에 의한 발주물량과 2013년 고효율 에코십 붐 수요 등이 2016년까지 다량 건조·인도됨으로써 선복량 과잉 상황은 여전히 지속되고 있음

□ 현재 선복량 기준 약 23% 수준의 과잉 선복량이 존재하는 것으로 추정됨

- 2003년 수준(BDI 지수 연평균 2,617)을 적정시황으로 가정한다면 해운물동량 대비 선복량의 비율을 감안하면 현재 선복량 기준 약 23%의 공급과잉으로 평가됨

2. 최근 3년간(2016~2018) 시황

□ 공급과잉 상황에도 불구하고 2016년 하반기 이후 개선추세가 나타나기 시작하여 2018년까지는 개선흐름이 완만하게나마 이어짐

BDI 추이



자료 : Baltic Exchange, Clarkson

- 선복량 과잉이 발생한 2011년 이후 BDI는 지속적으로 2,000을 하회하였으며 2015~16년은 연평균 1,000에도 미치지 못하였음²⁾

2) 현재 수준에서 세계 선사들이 대다수 흑자를 기록할 정도의 BDI 지수는 2,000~2,500 수준으로 추정됨



- 2016년 2월 BDI가 사상 최저치(290)를 기록하였으나 상반기 중 많은 폐선이 이루어졌고 하반기 이후 선진국 경기회복 등의 영향으로 해운물동량이 증가하면서 개선추세로 진입함
- 2015년 이후 벌크선의 신규발주량도 적은 수준으로 유지되어 선박의 신규공급 압력 하락도 개선추세에 기여함

□ 2018년에는 중국 철강산업 재편과 미중 무역분쟁 등의 영향으로 해운물동량이 둔화되어 다소 어려운 시황을 나타냈으며 4분기 중 시황이 재하락함

- 2018년에는 중국 철강산업 재편작업으로 중국의 철광석 수입이 소폭 마이너스를 기록하였고 미중분쟁의 영향으로 중국이 미국산 대두수입을 줄이면서 해운물동량에 다소 부정적 영향을 미침
- 2018년 BDI평균치로는 전년대비 18% 상승하여 어렵게나마 개선추세를 이어나갔으나 4분기 이후 운임지수가 크게 하락하는 현상이 나타남

3. 브라질 댐붕괴 사고의 영향과 2019년 시황

□ 지난 1월 브라질 발레(Vale)사 소유 광산에서 발생한 댐 붕괴사고의 여파로 단기적으로 연간 4천만톤의 철광석 생산차질이 예상됨

- 2019년 1월 25일 세계 최대 철광석 생산기업인 브라질 발레(Vale)사 소유의 페이자오(Corrego do Feijao) 광산에서 광미댐(tailing dam)이 붕괴되며 수백명의 사망자와 실종자가 발생하는 대형 사고가 일어남
- 광미댐은 댐 본래의 필요에 의한 것보다 광산 부산물을 처리하기 위하여 이를 재료로 인공적으로 건설한 댐임
- 상류형과 하류형이 있는데 상류형은 비용이 적게 드는 반면 지진이나 지반액화현상 등에 취약하여 사고의 위험을 안고 있으며 금번 댐 사고 이후 세계적으로 상류형 광미댐에 대한 안전성 논란까지 일어나고 있음
- 해당 광산은 연산 8백만톤 규모로 발레사 생산량의 약 2%에 해당하는 수준에 불과하여 사고 당시 철광석 생산에는 큰 차질이 없을 것으로 보였음



- 그러나 사고 직후 발레사가 운영중인 상류형 광미담 10개를 해체한다고 발표하여 약 4천만톤의 생산차질이 예상되었고 2월 4일에 브라질 정부가 Brucutu 광산 광미담 운영허가 마저 취소하며 생산차질은 7천만톤으로 증가함
- 생산차질이 예상되는 광구들이 주로 브라질 동남부와 남부에 집중되어 있는데 발레사는 북부의 생산여력을 총 가동하여 2~3천만톤을 증산할 수 있다고 밝혀 발레사의 생산차질은 연간 약 4천만톤 수준이 될 것이라는 전망이 우세함
- 또한, 4천만톤의 생산차질 분에 대하여 북부 생산능력 증설 등을 통한 생산량 회복까지는 약 3년이 소요될 것으로 전망되고 있음

□ 댐사고에 의한 단기적 철광석 운송수요 차질로 벌크선 시황이 급락함

- 2019년 1월 1,262로 시작한 BDI는 2월 중순 595까지 하락한 후 3월 중순 현재 650전후를 기록하고 있음
- 벌크선 시황은 연초 중국의 춘절을 전후하여 중국 산업활동 둔화로 하락하는 특성이 있으며 이러한 하락 중 사고효과까지 겹치며 과도한 수준의 폭락이 일어남

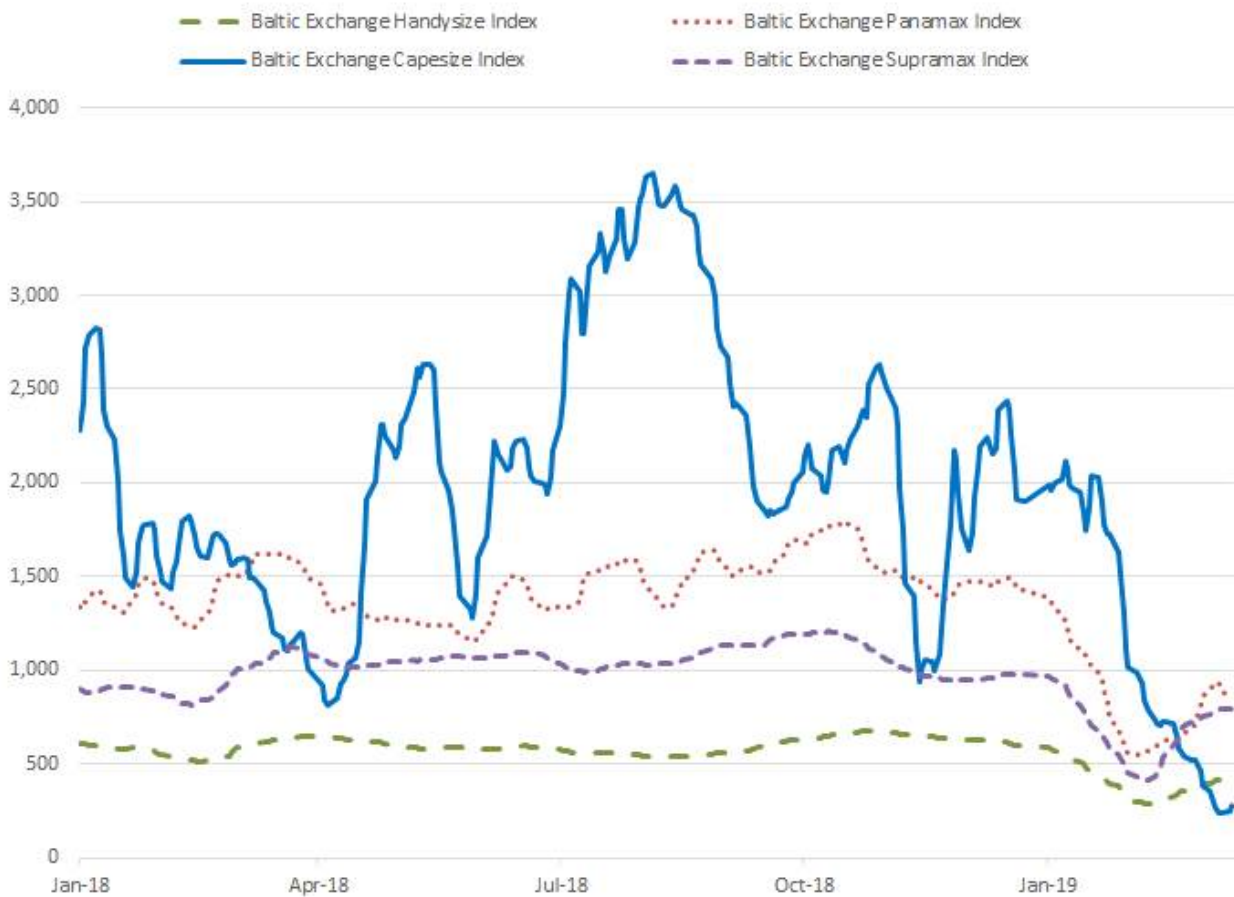
□ 다만, BDI의 하락은 대형인 Capesize 시황의 영향이며 중대형인 Panamax급 이하의 운임은 3월 이후 다시 회복되고 있음

- Capesize(10만dwt 이상급)의 발틱운임지수인 BCI는 연초 1,987로 시작하여 3월 중순 현재 278로 86%나 하락한 수준을 나타내고 있으며 3월 8일 235를 저점으로 소폭 반등함
- Capesize 시장의 가장 중요한 화물인 철광석의 운송수요가 감소하면서 가장 큰 타격을 받고 있음
- 반면, Panamax(65~100Kdwt미만급)의 발틱운임지수인 BPI는 연초 1,391로 시작하여 춘절기간인 2월초 60.3% 하락한 552까지 떨어졌으나 이후 반등하여 3월 중순 현재 894로 재상승
- Supramax(60Kdwt 내외급)의 발틱운임지수인 BSI 역시 연초 967로 시작하여 춘절기간인 2월초 57.2% 하락한 414까지 떨어졌으나 이후 반등하여 3월 중순 현재 790으로 재상승



- Handysize(10~40Kdwt미만급)의 발틱운임지수인 BHSI도 유사한 흐름으로 연초 588로 시작하여 춘절기간인 2월초 290으로 50.7% 하락하였으나 이후 반등하여 3월 중순 현재 421으로 재상승
- 현재 BDI의 과도한 하락흐름은 브라질 철광석 교역 감소에 의한 대형선형인 Capesize의 부진이 원인인 것으로 나타남

선형별 발틱지수 추이



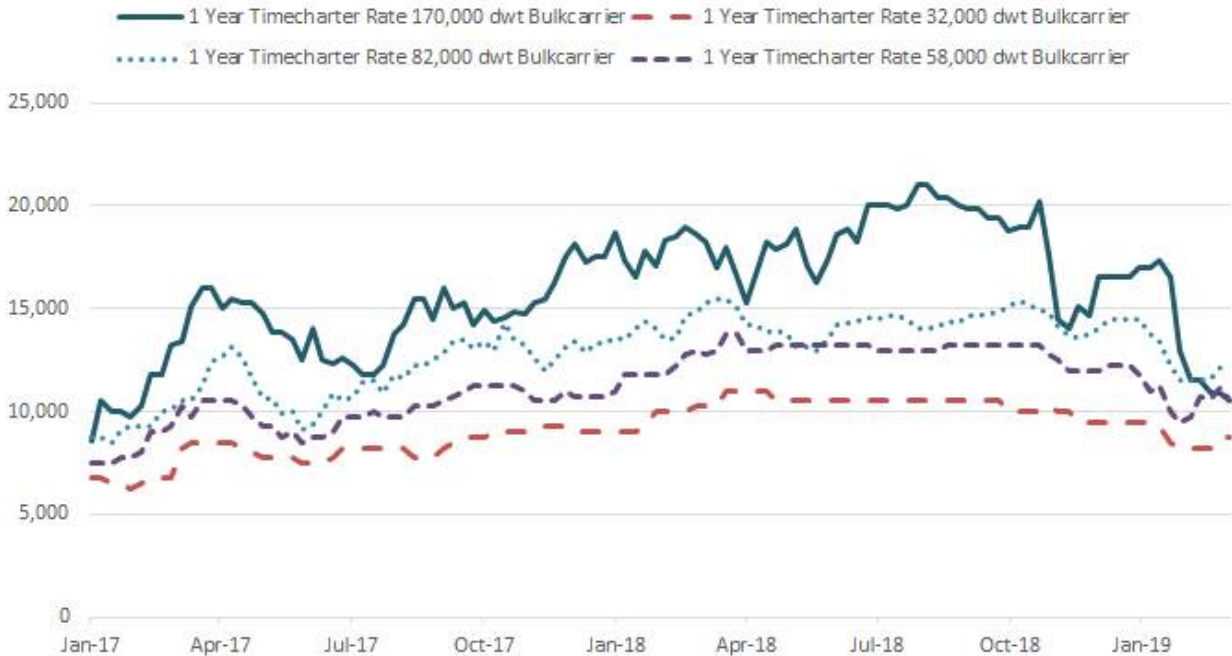
자료 : Baltic Exchange, Clarkson

□ 벌크선의 정기용선료 역시 운임지수와 유사한 흐름을 나타내고 있음

- 2018년에 대형선은 중국의 철강산업 재편에 따른 철광석 해상수입량 감소, 중형 이하급은 미중 무역분쟁의 영향 등으로 용선료 개선추세가 둔화되거나 4분기 이후 하락하는 경향을 보임



선형별 1년 정기용선료 추이



자료 : Clarkson

- 지난 4분기 이후 2019년 연초에도 하락추세를 지속하던 중 브라질 댐 붕괴 사태를 맞아 급락하였다가 중형 이하급은 3월부터 반등하였으나 Capesize급의 용선료는 3월에도 하락이 계속되고 있음
- Capesize급인 170Kdwt 벌크선의 1년 정기용선료는 연초 1일당 17,000달러로 시작하여 연초부터 하락하였으며 브라질 댐 붕괴사태 이후 더욱 빠른 하락 속도를 나타내며 3월 2주차 현재 10,500달러로 2019년 들어 38.2% 하락함
- Panamax급인 82Kdwt의 경우 연초 1일당 14,500달러로 시작하여 2월초 11,500달러로 하락한 후 유지되다가 2월 하순 반등하여 3월 2주차 현재 12,125달러로 연초대비 16.4% 하락한 수준을 기록
- Supramax급인 58Kdwt의 경우 연초 1일당 11,750달러에서 2월초 9,500달러로 하락한 후 반등하여 3월 2주차 현재 10,500달러로 연초대비 10.6% 하락한 수준을 기록
- Handysize급인 32Kdwt의 경우 연초 1일당 9,500달러에서 2월초 8,250달러로 하락한 후 3월초 반등하여 3월 2주차 현재 8,750달러로 연초대비 7.9% 하락한 수준을 기록



- 현재, 대형 Capesize 선박의 정기용선료가 절반 크기에도 미치지 못하는 Supramax급과 동일한 수준이며, 중형 이하 선형은 용선료 상승추세이고 대형은 하락하는 추세임

□ 2019년 철광석에 대한 해상교역 톤수는 대체로 2018년과 유사한 수준으로 전망되고 있으나 항해거리 등을 감안하면 소폭의 해운수요 감소가 예상됨

- 발레사의 4천만톤 생산 감소분은 호주가 계획대비 약 17백만톤 증산하고, 브라질 타업체의 증산, 캐나다, 남아공, 칠레 등의 수출량 증가 등으로 보완될 것으로 예상되고 있음
- 이에 따라 Clarkson은 2019년도 철광석 교역량을 전년과 동일한 14.8억톤, 2020년도는 약 1.4% 증가한 15억톤 수준으로 전망함 (톤수기준)
- 다만, 브라질 감산분의 상당부분을 호주가 수출할 것으로 예상되며 중국까지의 호주 수출분 항해거리가 브라질에 비하여 1/3 수준임을 감안하면 같은 톤수의 해운교역이 이루어지더라도 운송수요가 약 0.6% 감소할 것으로 산정됨

□ 댐사고는 약 2년에 걸쳐 단기적으로 철광석 교역에 영향을 미칠 것으로 예상되며 철광석 수요에 변화를 일으킬 가능성도 제기됨

- 댐사고 영향에 의한 생산차질 물량은 약 3년여에 걸쳐 회복되겠으나 호주, 칠레 등의 생산능력 증가로 교역에 대한 영향은 2020년까지 약 2년 정도에 걸쳐 나타날 것으로 예상됨
- IHS는 최근 보고서에서 철광석가격 인상으로 인한 저마진으로 중국 업체들이 브라질 이외 국가나 자국 내륙의 저품질 철광석에 눈을 돌릴 가능성을 제기함
- 이러한 수요패턴이 장기화 될 것인지는 아직 판단할 수 없으나 단기적으로 항해거리가 긴 브라질산 철광석의 수요가 감소할 경우 해운에는 부정적 요소가 될 것으로 예상됨



Ⅲ. 벌크선 시황 전망 및 시사점

□ Capesize 시황은 2020년까지 낮은 수요증가율과 높은 선박량 증가가 예상됨

- Capesize 시장의 2019년 해상운송수요는 가장 중요한 화물인 철광석이 항해 거리효과에 의해 전년대비 1% 이하 소폭의 운송수요 감소가 예상되며 2020년에도 전년대비 증가율이 1~2% 수준에 그칠 것으로 전망됨
- 이에 반하여 브라질-중국 간 장기운송계약용 초대형 신조선박 건조 증가로 2019년 3월 현재 Capesize 인도 예정물량은 연초 선박량의 5% 이상이며 2020년 예정물량은 현재 선박량의 7%를 상회하고 있음
- 이러한 상황에서 폐선량은 시황의 악화가 어느 수준에서 마무리될 것인지를 결정하는 중요한 변수가 될 것으로 예상됨

□ 시황의 하락 예상에 따라 폐선 증가가 예상되며 특히, 2016년을 전후하여 낮은 가격에 거래된 중고선 물량들 중 상당수의 선박이 대상이 될 전망

Capesize 중고선 거래 추이

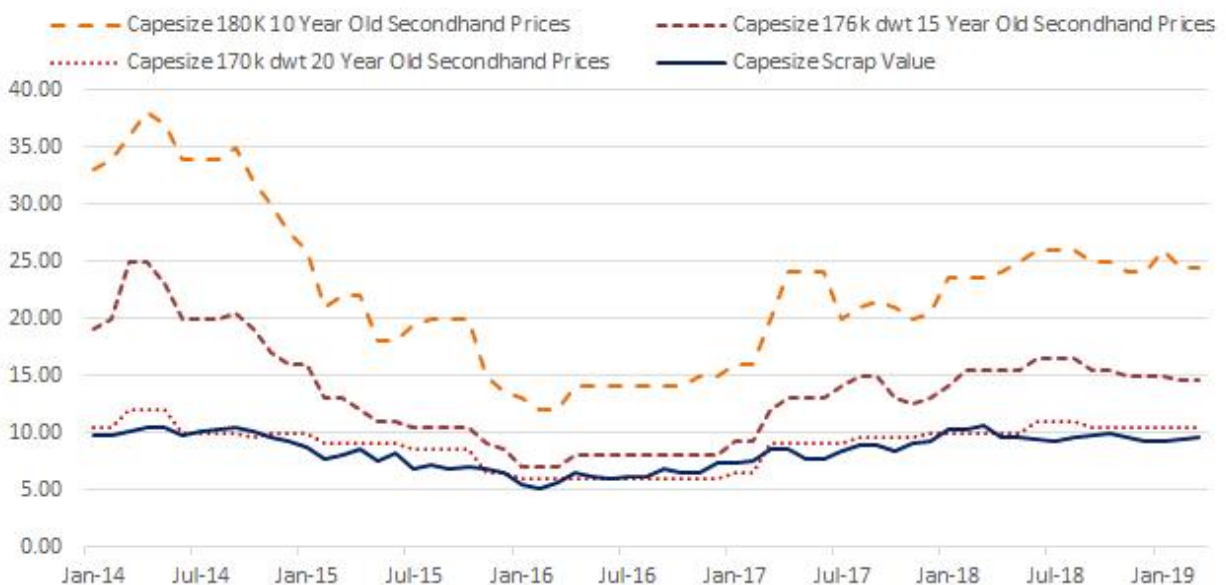


자료 : Clarkson



- 2019~2020년 시황하락으로 스팟시장에서 운항하는 capesize 선박 대다수는 적자수준의 수익성을 기록할 것으로 예상됨에 따라 계선 증가 가능성도 예상되며 폐선도 크게 증가할 전망
- 특히, 2016년을 전후하여 중고선 가격이 하락하여 스크랩(폐선) 가격과 많은 차이가 없었던 시기에 중고선 거래가 크게 증가한 바 있음
 - 특히 2015~2017년에는 현재 선복량의 약 14%에 달하는 매우 많은 물량의 중고선 거래가 이루어짐
- 이들 중 일부는 당시 거래가격보다 현재의 폐선가격이 더 높은 경우도 있고 이미 2~3년간 수익을 창출하였으므로 폐선이 자본손실로 이어지지 않는 상황임
 - 폐선가격은 선박이 고철로 판매되는 가격이므로 해운시황보다는 철강재 가격에 연동하는 특성이 있으며 덤사고의 여파로 철광석 가격이 상승하며 철강재가격도 상승할 것이므로 폐선가는 금년 중 추가 상승할 여력이 있음
 - 반면, 시황의 악화로 운임이나 용선료는 낮은 상태에서 유지될 것이며 이들 중고선은 평형수처리장치와 황산화물 규제에 대한 대응도 갖추지 못한 선박들이 대부분이므로 추가투자 보다는 폐선이 유리할 것으로 예상됨
- 이들 선박은 2020년까지 신규인도될 선복보다도 많은 물량이므로 시황 악화를 일정 수준에서 막을 수 있는 제동장치 역할을 할 것으로 기대됨

Capesize 중고선 및 폐선(scrp) 가격 추이



자료 : Clarkson



□ Capesize 시황은 단기적으로 매우 낮은 수준을 기록한 후 폐선에 의한 조정 기능으로 다소간 회복될 것으로 예상되나 2020년까지는 어려움이 예상됨

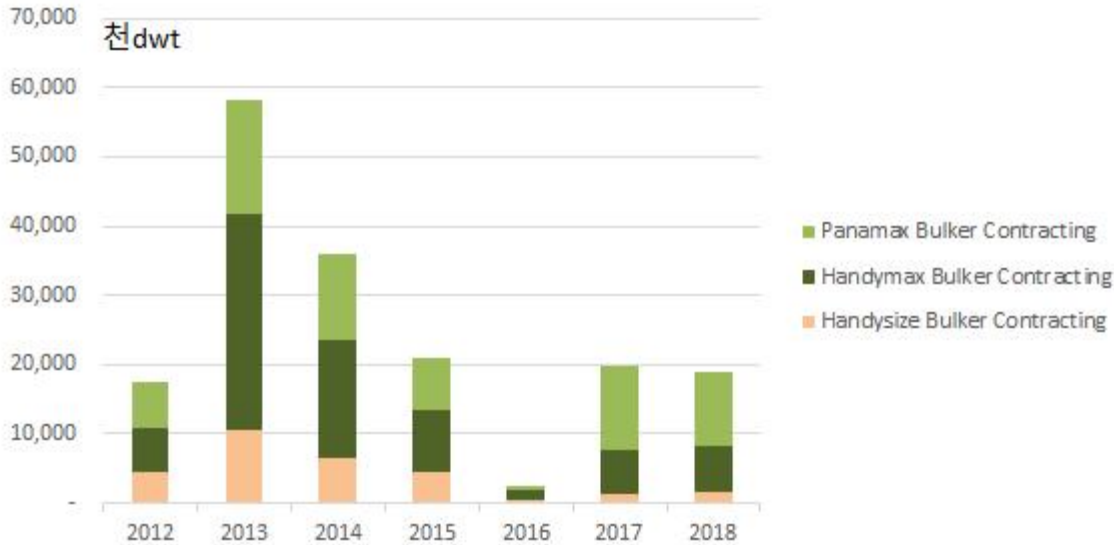
- 단기적으로 운임이나 단기용선료 등이 매우 낮은 수준을 기록하는 것은 피할 수 없을 것이나 댐사고가 춘절영향으로 하락하고 있던 중 일어나 하방압력을 더욱 크게 받음으로써 과도하게 하락한 것으로 판단됨
- 이 때문에 폐선이 증가하고 용선료 등은 1~2개월 내 다소 개선될 것으로 예상됨
- 그런데 이러한 시황개선은 다시 폐선결정을 미루는 효과를 낳게 되고 폐선량 둔화 → 시황 재하락 → 폐선증가 → 시황 재개선이 반복될 전망이다
- 2019년 중 철광석 해운수요는 소폭 감소하거나 정체상태를 보일 것으로 예상되는 반면 Capesize 선복량은 2% 내외의 증가율을 피하기는 어려울 것으로 보여 2020년까지 케이프 시황은 다소 어려울 것으로 전망됨

□ Panamax급 이하 시황은 댐 붕괴사고의 영향보다는 2019년 선복량 증가에 의한 일시적 시황회복 지연이 예상되며 2020년 이후 다시 시황개선 흐름이 재개될 것으로 예상됨

- Panamax급 이하 선형은 2015년 이후에도 비교적 꾸준한 선박 발주로 2019년 중 예상 수요증가율 2%대를 초과하는 3~4%의 선복량 증가율이 예상되어 시황개선 추세가 둔화되거나 개선이 지연될 것으로 전망
- 댐사고의 영향으로 일부 capesize 선박들이 panamax 시장에서 영업하고 있는 상황이 벌어지고 있으나 이에 대한 영향은 제한적일 것으로 예상되며 그보다는 선복량의 증가가 더 영향을 미칠 것으로 예상됨
- 2020년부터는 인도예정 물량이 다소 감소하여 시황은 다시 개선흐름을 회복할 것으로 전망됨



Panamx 이하급 발주량 추이



자료 : Clarkson

□ 댐붕괴사고가 국내 해운업계에 미치는 영향은 크지 않을 것으로 예상되나 스팟시장에서 영업 중인 대형 선박에 대해서는 상황을 주시하고 다각도로 대응책을 검토할 필요가 있음

- 국내 해운사들 중 대형 capesize 또는 초대형 광석운반선을 운영하는 대다수 선사들은 중국이나 국내 대형 화주들에 대한 장기운송계약을 확보하고 있음
- 10% 이상의 생산차질을 빚게 될 발레사의 경우도 장기운송계약 선박에 절반 이상의 물량을 배정하고 있지 않은 것으로 추정되며 물량들을 장기계약 선박에 우선 배정할 것으로 예상되므로 국내 해운사들의 피해는 거의 없을 전망
- 다만, 2016년을 전후하여 저가의 중고선 매입 등을 통하여 스팟시장에서 영업 중인 선박들도 존재하며 이들 선박은 2020년까지 수익성에 어려움을 겪게 될 것으로 예상됨
- 이들 선박들은 자본비용과 성능에 따른 운항비 등을 고려하여 일시적 계선, 폐선 등 다양한 전략에 대하여 검토하고 대응할 필요가 있을 것으로 사료됨