

해운시황 긴급점검

- 건화물선 시황 급등 원인 분석 및 전망

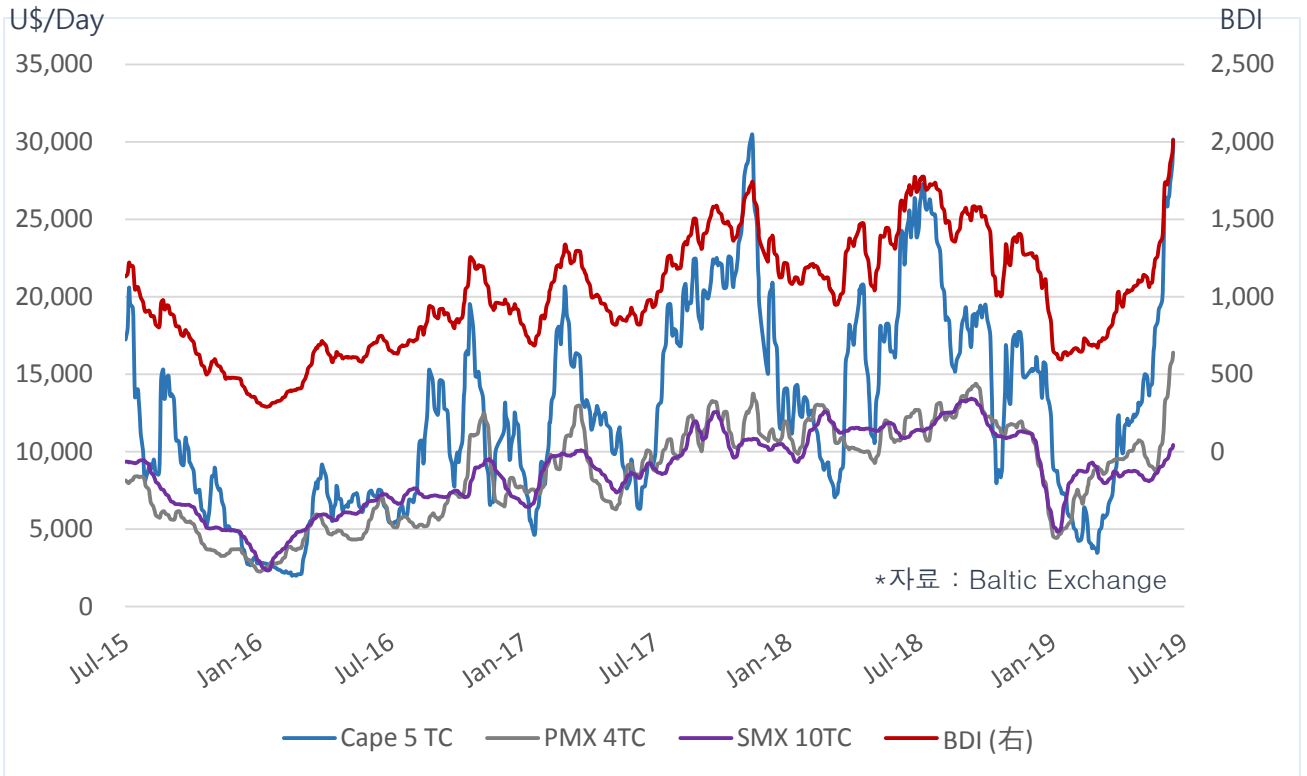




□ 들어가며

연초 극심한 침체를 겪은 건화물선 시장은 최근 급격한 상승세를 기록하고 있다. Baltic Dry Index (BDI) 는 7월 16일 2,011 포인트를 기록하며 2014년 1월 이후 5년 來 최고 수준으로 상승하였는데, 6월 중순 이후 약 1개월 사이에 1,000 포인트 가까이 상승한 점을 감안하면 실로 오랜만에 '폭등'이라고 할만한 상승세를 보여주었다.

그래프 1) BDI 및 & 선형별 T/C Average



금년 상반기는 Vale의 광미담 사고, 서호주의 사이클론 베로니카 피해, 브라질 북부 집중 호우 등으로 철광석 공급에 많은 차질이 발생하였다. 이 외에도 중국의 호주산 석탄 수입 제한 및 유럽의 극심한 석탄 수요 부진, 미중 무역 분쟁에 따른 곡물 해상물동량 패턴 변화 등 건화물선 시황에 굵직한 영향을 미치는 요인이 동시다발적으로 발생한 시기였다.

본 보고서에서는 상기 열거된 시황 요인들이 올 상반기 건화물선 시장에 미친 영향들을 정리하여 현재의 시장 상승세를 설명하고, 이번 상승세의 지속 가능성을 가늠해보고자 한다.



□ 시황 상승 요인 분석

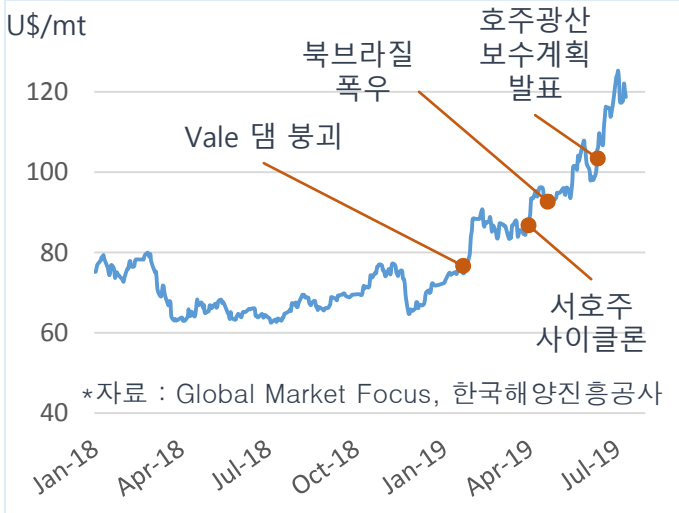
1. 철광석 수급

국제 철광석 시장의 수급상황은 금년 상반기 각종 드라마틱한 사건들을 겪으며 건화물선 시황 변동에 가장 많은 변동을 끼쳤다. 지난 1월 말 Vale의 Feijao 광미댐 붕괴사고로 철광석 생산 공정의 안전성 문제가 대두되며, 올 상반기 브라질 내 연산 9천만톤 가량의 생산 능력이 가동 중단되었다. 4월에는 북브라질에 때 늦은 폭우가 발생하며, 가뜩이나 어려운 브라질의 철광석 수출 능력 감소를 더욱 악화시키기도 하였다.

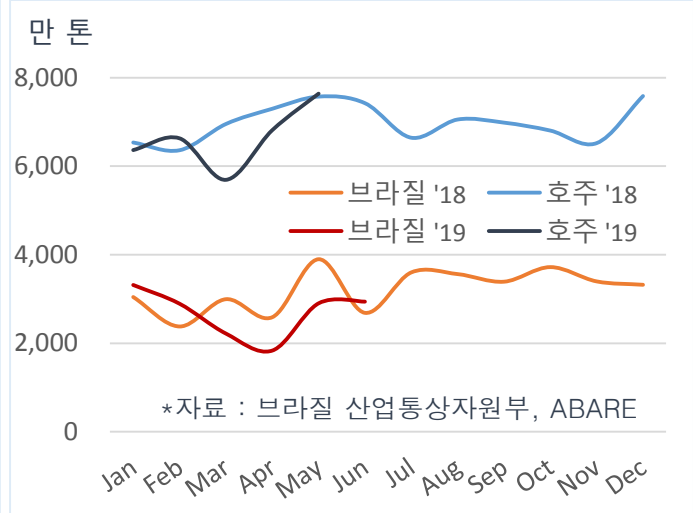
한편 브라질과 함께 세계 최대의 철광석 공급 지역은 서호주의 경우 지난 3월 말 사이클론 베로니카가 상륙하며 Rio Tinto, BHPB 등 호주 소재 주요 철광석 업체들의 항만 및 물류 설비에 큰 피해를 입혔고, 다수의 불가항력 건이 선포되기도 하였다.

브라질과 호주의 연이은 철광석 생산능력 장애로 인해 전 세계 철광석 공급은 크게 축소되었고, 공급부족 우려에 따라 철광석 가격은 급등하였다.

그래프2) 국제 철광석 가격 추이



그래프3) 브라질 및 호주 월별 철광석 수출량

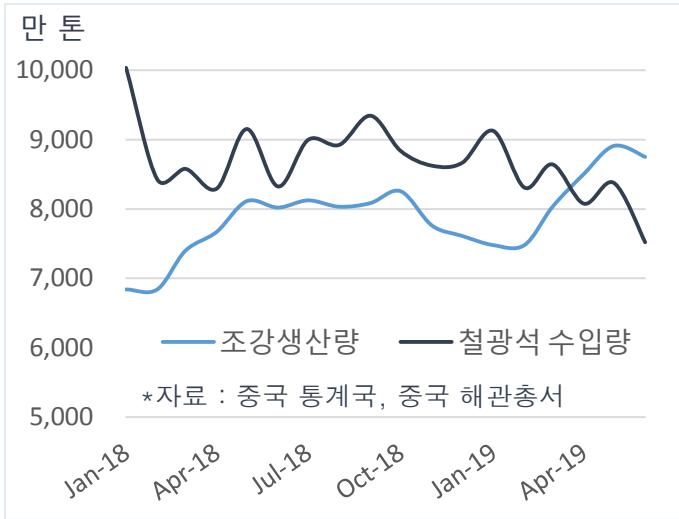


◦ 국제 철광석 공급 부족으로 가격은 상승, 호주/브라질의 수출량은 감소함

반면, 세계 최대의 철광석 수요국인 중국의 경우, 미중 무역분쟁의 장기화로 인한 경기 방어를 위해 제철소들에 대한 환경규제를 느슨하게 실시하는 한편, 지난 6월에는 지방정부의 인프라 투자를 확대하는 내용의 경기부양책을 실시하였다. 이에 금년 상반기 조강생산량이 전년 대비 증가세를 지속하며 철광석 수요는 확대되었으나, 국제 철광석 공급 부족으로 인해 같은 기간 철광석 수입량은 오히려 감소하였다.



그래프4) 중국 조강 생산량 및 철광석 수입량



그래프5) 중국 철광석 항만 재고량



◦ 철광석 수입량 감소 + 조강생산량 증가 = 철광석 항만 재고량 급감 (2019. 4월 이후)

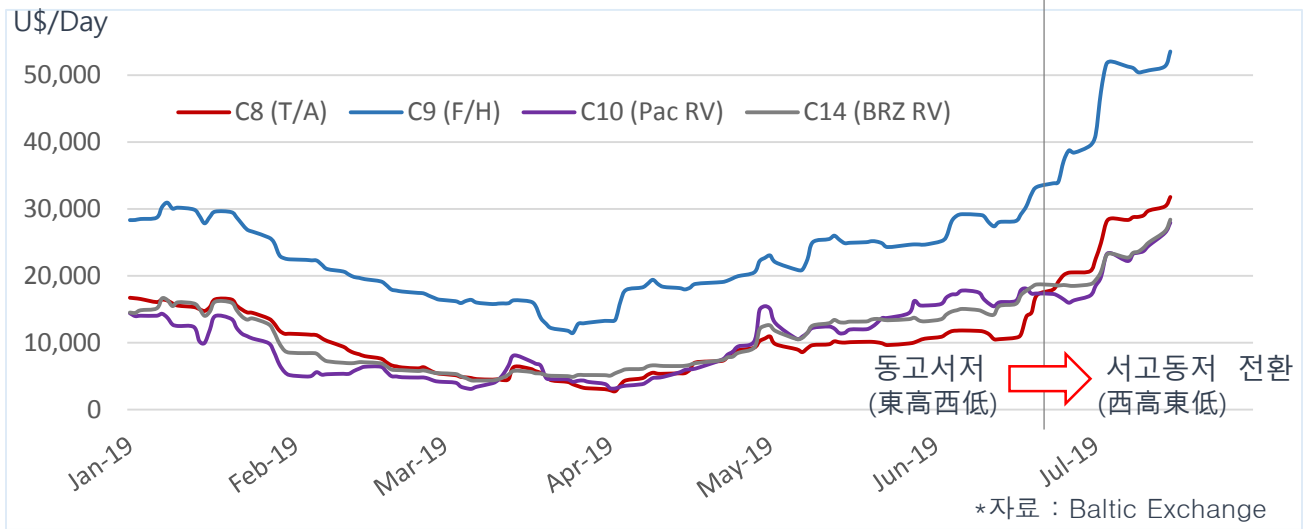
이와 같은 현상은 중국의 철광석 항만 재고량을 빠르게 감소시켰으며, 중국 정부의 경기 부양책 실시로 조강 생산량이 지속 증가할 것으로 전망되자, 철광석 재고 확보에 대한 필요성도 확대되었다.

이처럼 중국 내 철광석 재고 재구축 필요성이 증가하는 가운데, 각각 세계 2, 3위 철광석 생산 업체인 호주의 BHP Billiton과 Rio Tinto가 7~8월 기간 자사 생산설비에 대한 정비 계획을 발표하였다. 이번 정비는 통상적인 유지 보수의 수준을 넘어 지난 3월 사이클론 피해로 파손된 설비에 대한 잔여 복구 작업의 성격이 높다는 점에서 시장에는 해당 기간 호주산 철광석 공급부족 우려가 확산되었고, 이에 대비하기 위해 호주산 철광석에 대한 선취 수요가 6월부터 유입, 이번 Cape 중심 시황 Rally의 서막을 열었다.

한편 브라질에서는 지난 1월 댐 붕괴 사고 이후 제한적으로 운영되던 Brucutu 광산이 6월 말 전면 재가동되며 철광석 공급 여력을 확보하게 되었다. Vale는 연초 댐 사고 이후 부진했던 판매량을 만회하기 위해 수출량 증대에 집중하였고, 중국 수요자들은 호주의 공급량 감소분을 브라질에서 조달하며 Cape 시황 상승 동력의 중심은 6월 말 이후 대서양으로 이동하였다. 이후 대서양 중심의 Cape 시황 강세는 지금도 건화물선 시황 상승을 주도하고 있다.



그래프6) Cape 항로별 용선료 지수 추이

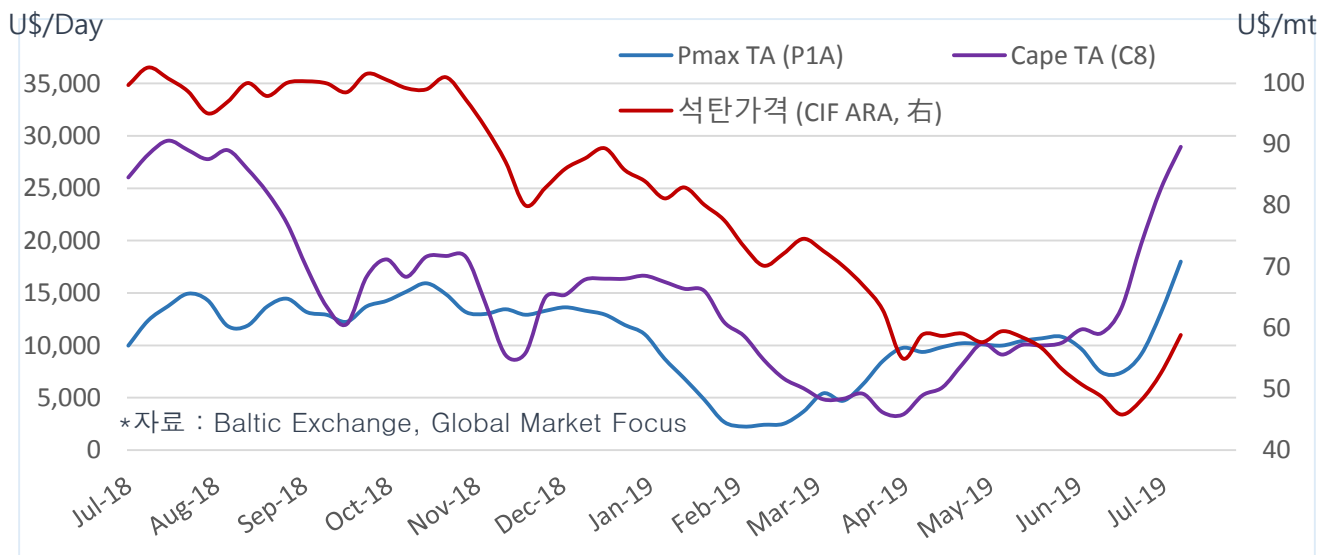


2. 석탄 시장

금년 상반기 석탄 시장 요인은 건화물선 시황에 보다 부정적인 이슈가 많았다. 지금까지도 태평양 수역 내 석탄 수요는 중국의 호주산 석탄 수입 제한 및 연간 총 수입량 통제 (quota), 저조한 연료탄 수요 등으로 평년 대비 다소 둔화된 상황이며, 이는 수프라막스 이하 중소형선의 태평양 시황을 압박하는 요인으로 작용하고 있다.

한편 대서양 석탄 시장의 경우, 연초 이후 줄곧 이어진 유럽 지역의 높은 재고량과 가격 하락세로 비관적인 전망이 팽배하였다. 그러나 6월 중순 이후 유럽 주요 지역에 때이른 폭염이 닥치며 냉방용 전력 수요가 증가하였고, 또한 장기간 이어진 대서양 지역 연료탄 가격 하락세에 따라 판매자들이 아시아향 판매를 확대하며 대서양 내 석탄 선적 수요도 6월 이후 증가하게 되었다.

그래프7) 유럽 석탄 가격 및 Cape, Pmax T/A 용선료 지수 추이



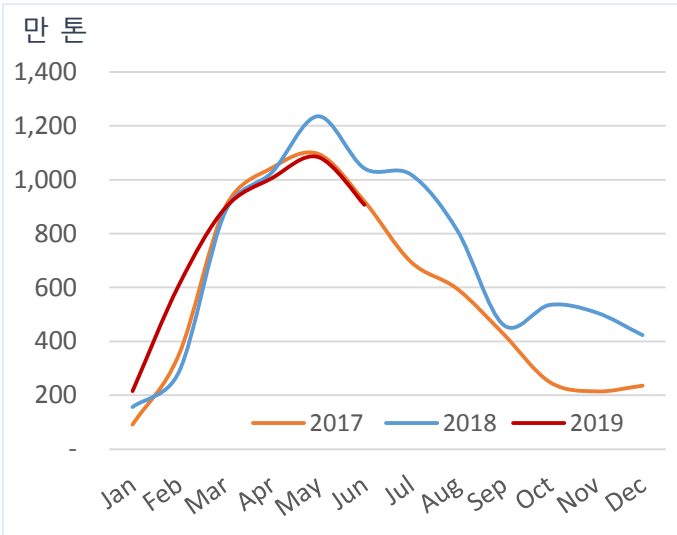


철광석 중심의 Cape 대서양 시황 상승에 더해 석탄 수요까지 가세하며 파나막스 이상 대형선의 대서양 시황은 한층 강화된 상승동력을 확보하게 되었다.

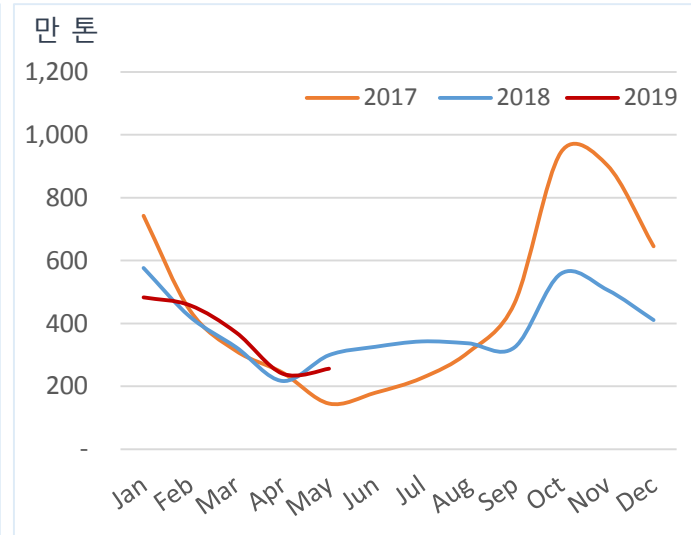
3. 미중 무역 분쟁 및 곡물

미국과 중국의 무역분쟁이 장기화되며, 중국으로 수입 시 25%의 고율 관세가 부과되는 미국산 대신 브라질산 대두의 중국향 수출이 증가하였다. 작년 상반기부터 이어진 미중 무역전쟁에 대비하여 브라질은 올 시즌 대두의 재배 과정을 앞당겨 평년 대비 1~2개월 가량 빠르게 대두 신곡을 출하하였고, 그 결과 금년에는 남미 곡물 시즌 자체가 평년 대비 일찍 시작되었다. 이는 연초 Cape이 초래한 시황 부진을 다소나마 상쇄하는 효과를 나타내기도 하였다.

그래프8) 브라질 월별 대두 수출량



그래프9) 미국 월별 대두 수출량



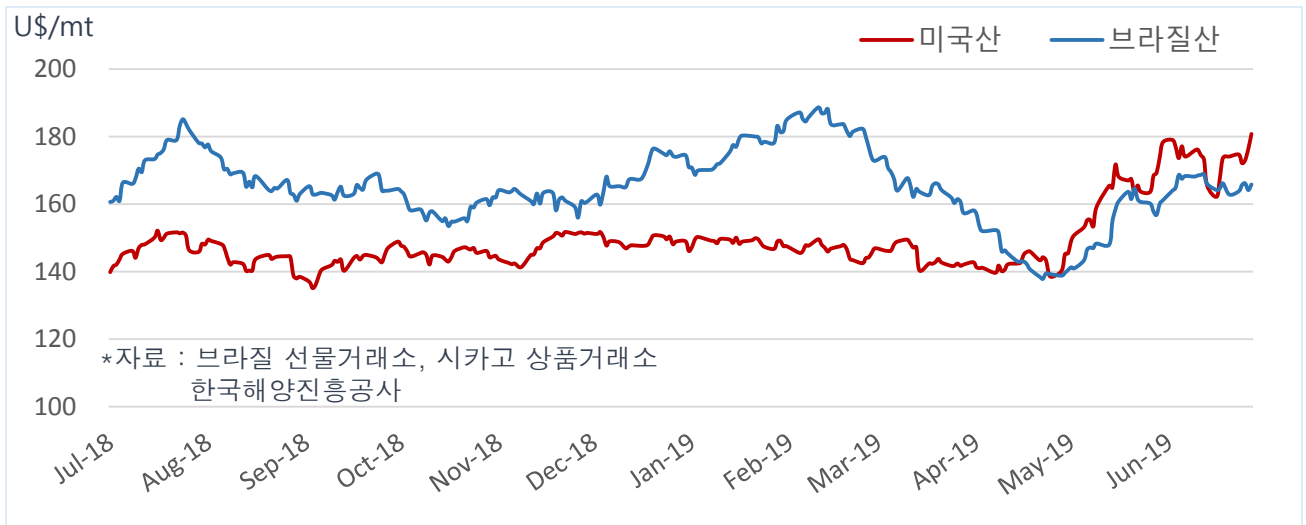
*자료 : 브라질 산업통상자원부, USDA

그러나 중국 내 아프리카 돼지열병의 확산에 따라 사료용 대두 수요가 점차 감소하며, 중국의 대두 수입량 또한 감소세를 기록하고 있다. 이에 금년 초 부터 증가했던 브라질의 대두 수출량은 2분기 부터는 전년 대비 감소세를 보이고 있다.

한편 금년 2분기 미국 내 주요 곡창지대의 대두 및 옥수수 파종시기에 폭우 및 홍수 피해가 발생하여 올 시즌 미국의 신곡 파종이 크게 늦어지고 있다. 파종 지연은 금년 미국산 곡물의 생산량 감소로 이어져, 미국산 곡물이 출하되는 올 4분기 옥수수의 공급이 평년 대비 부족할 가능성이 벌써부터 제기되고 있다. 이에 주요 옥수수 수입국들은 현재 본격적으로 수출되고 있는 브라질산 옥수수 선취에 집중, 브라질산 대두의 수출량 감소에도 불구하고 남미 곡물에 대한 선박 수요를 계속 유지하고 있다.



그래프10) 브라질산 vs 미국산 옥수수 가격 비교 (U\$/mt 환산)



◦ 5월 중순 이후 브라질산 옥수수의 가격 경쟁력 우위

4. 스크러버

2020년 1월부터 시행 예정인 IMO의 선박 황산화물 배출 규제에 대비하여, '연료소모가 많은 대형선' 일수록 스크러버를 장착하는 사례가 늘고 있다. 다음은 영국 클락슨에서 집계한 건화물선형별 스크러버 장착 현황이다.

표1) 건화물선 스크러버 장착 현황 (총 선대 중 비중 / GT 기준)

	'19년 7월 초 기준			예상 장착률	
	장착완료	장착예정	오더북	'19년 말	'20년 말
Capesize (100,000+ Dwt)	6%	15%	52%	20%	26%
Panamax (65-99,999 Dwt)	2%	4%	8%	6%	10%
Handymax (40-64,999 Dwt)	1%	4%	7%	5%	7%
Total	3%	8%	29%	10%	14%

*자료 : Clarksons – Scrubber count update July 2019

위 자료에 따르면 2019년 7월 현재 건화물선의 스크러버 장착 비율은 총 선대의 3% 수준이지만, 연료 소모가 많은 Cape 선형의 경우 6%의 장착률을 기록하고 있다. 또한 스크러버 장착 예정인 선박의 비율은 Cape이 15%로 파나마스 이하 선형 대비 압도적으로 높은 상황이며,



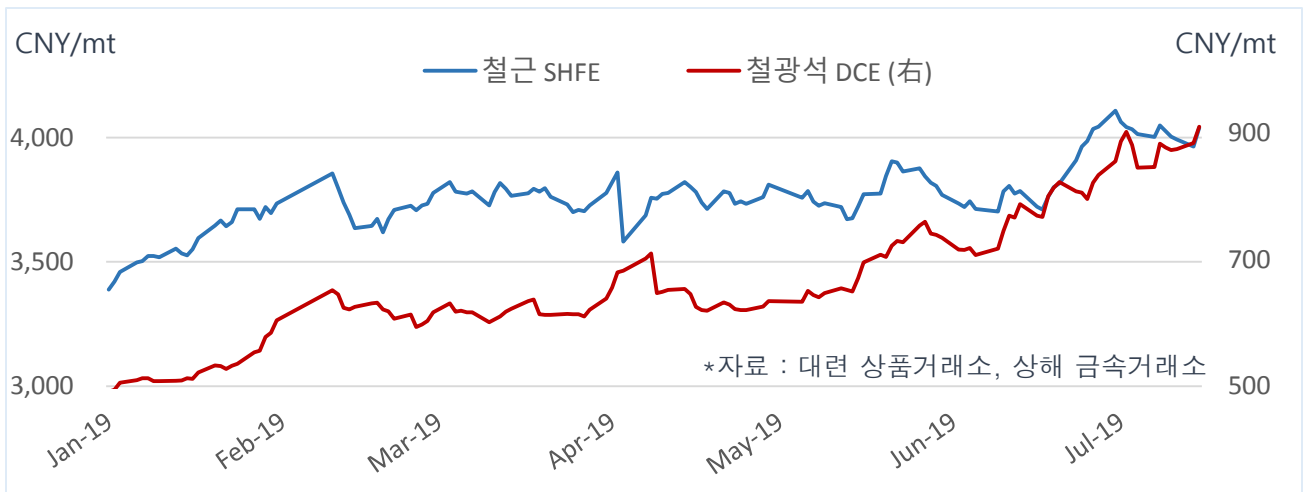
금년 말까지 Cape 선대의 20%에 해당하는 선박이 스크러버 장착을 완료할 것으로 전망하고 있다. 즉, 현존하는 Cape 선대의 14%가 금년 하반기 중 스크러버 장착을 위해 입거할 예정이며, 스크러버 장착 공정이 지난 2분기부터 본격화된 점을 감안하면, 현재 Cape 선박의 공급에 일시적 공백이 발생하고 있는 것으로 파악된다.

□ 시장 전망

위에서 살펴보았듯이, 현재의 건화물선 시황 강세는 브라질의 철광석 공급 능력 회복과 중국의 재고 구축 수요 증가, 대서양 선적 석탄 물동량 증가, 남미 곡물 수요 강세의 동시다발적 작용 및 Cape 선형의 스크러버 장착에 따른 공급 부족이 핵심 요인이라 할 수 있다. 그렇다면 상기 요인들 각각의 전개 방향과 이에 따른 건화물선 시장 영향을 전망해 보도록 한다.

철광석의 경우, 호주와 브라질의 생산 능력이 점차 회복되며 공급 여력은 상반기 대비 개선되겠으며, 중국의 재고 구축 사이클에 따라 해상 운송 수요도 변동될 것으로 예상된다. 현재 중국의 철광석 항만 재고량은 2016년 말 이후 최저치로 감소해 있는 반면, 조강생산량은 매월 사상 최고 수준을 기록하고 있다. 현재 월간 조강생산량 수준을 고려할 때 철광석 항만 재고량은 약 1개월 분에 해당하는 1억 3,000~4,000만톤 수준이 적정할 것으로 판단된다. 다만 이번 Cape의 상승세가 6월 중순부터 시작된 점을 감안하면, 7월 말부터는 중국으로 입항하는 철광석 양하 선박들이 본격적으로 증가하며 중국 내 철광석 공급량도 증가할 것으로 예상되며, 철광석 재고 확보 수요도 진정될 것으로 보인다.

그래프11) 중국 철광석 vs 철근 가격 추이





중국 내 철강가격 부진에 따른 제철 마진 악화도 중요한 변수로 작용할 것이다. 금년 중국의 주요 철강재 가격은 철광석 가격의 급격한 상승 대비 상대적으로 침체된 상황이 지속되었다. 중국 대련 상품거래소의 7월 평균 철광석 가격은 1월 평균 대비 67% 상승하였으나, 상하이 금속거래소 철근 가격은 같은 기간 13% 상승에 그쳤다.

아직까지는 중국 내 주요 제철소들의 마진이 양(+)의 구간에 머무르며 철강 생산 확대가 이루어지고 있지만, 과잉 생산으로 인해 철강 가격이 추가 하락하며 제철 마진이 음(-)으로 전환될 경우, 철광석 수요의 축소로 이어질 가능성이 높다.

석탄 해상물동량의 경우 단기적으로는 하계 냉방 수요 증가에 따른 호조가 예상되지만, 연말로 진행 될수록 침체될 가능성이 높다.

대서양 내 선복 수급에 가수요를 더하고 있는 대서양 석탄의 경우, 현재의 물동량 증가는 기상 이변에 따른 일시적인 현상이라고 보는 견해가 지배적이다. 유럽 내 에너지믹스가 풍력, 태양광 등 신재생 에너지 중심으로 빠르게 재편되고 있으며, 화력발전 원료 또한 환경 오염이 적은 천연가스를 우선적으로 사용하고 있으므로, 폭염으로 인한 전력 수요 특수가 지나고 천연가스 가격이 안정될 경우 대서양 지역 석탄 수요는 다시 감소할 것으로 전망된다.

태평양 수역에서는 중국의 석탄 수입 통제 정책이 해상 물동량에 영향을 줄 것으로 보인다. 중국 정부는 금년 자국의 석탄 수입량이 작년 총 수입량을 초과하지 못하도록 제한할 것으로 밝힌 바 있다. 작년에도 중국 정부는 석탄 수입에 할당량 (quota) 을 부여하여, 할당량을 미리 소진한 수입자들이 연말에는 수입량을 급격히 감소시킨 경험이 있다. 금년 상반기 중국의 석탄 수입량은 이미 작년 동기 대비 수입량을 상회하고 있어, 올 하반기 중국 정부가 석탄 수입 통제 정책을 강력히 시행할 경우, 수입량 감소는 불가피 해 보인다.

표2) 중국 월별 석탄 수입량

단위 : 만 톤

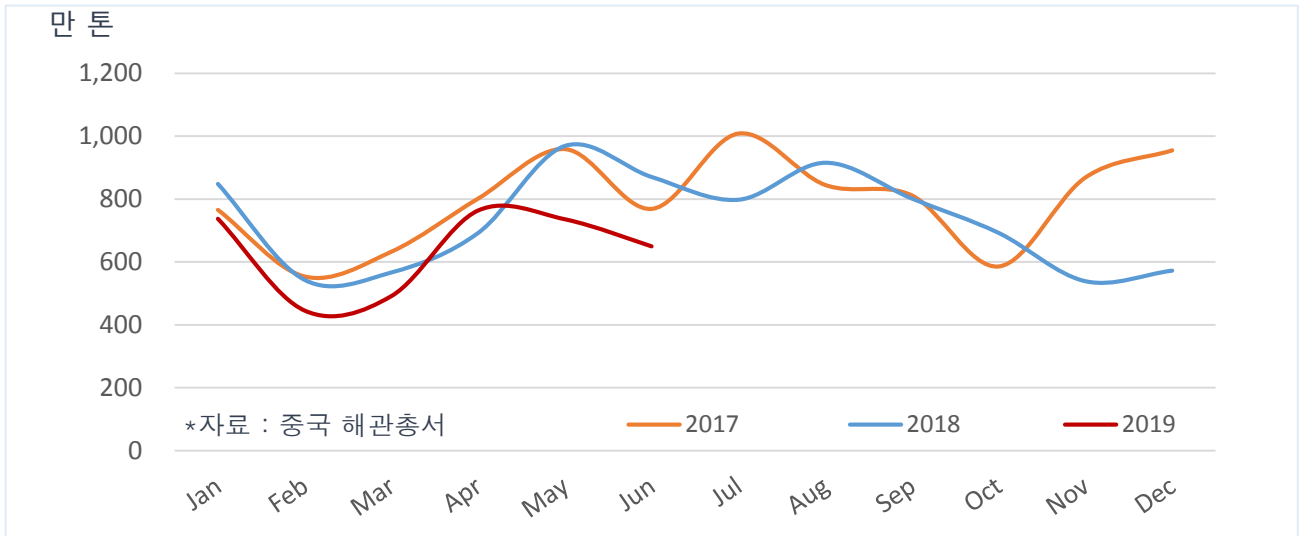
	JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN	JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC	TOTAL
2018	2,781	2,091	2,670	2,228	2,233	2,547	2,901	2,868	2,514	2,307	1,915	1,023	28,078
	14,550						13,528						
2019	3,350	1,764	2,350	2,530	2,747	2,710							28,078
	15,451												(?)

*자료 : 중국 해관총서



곡물의 경우, 앞서 기술한 대로 미중 무역분쟁에 따른 중국의 브라질산 대두 구매 확대 및 미국 옥수수 작황 부진 전망에 따른 전세계 수요자들의 브라질산 옥수수 구매 증가가 상반기 남미 곡물 물동량의 강세를 이끌었다. 그러나 이는 결과적으로 4분기 미국 곡물 시즌의 수요를 2-3 분기로 분산 집중 시키는 효과를 나타낼 것으로 보이며, 지속 확산되고 있는 중국의 아프리카 돼지열병 발병도 곡물 수요를 갈수록 제한할 것으로 예상된다.

그래프12) 중국 월별 대두 수입량



현재 시황 강세를 이끌고 있는 주요 건화물 수요 요인들은 이르면 3분기 중반부터 4분기에 걸쳐 점차 약화될 가능성이 있다. 그러나 Cape 중심의 스크러버 장착 선박 증가는 금년 말까지 지속적으로 선박의 실제 공급량을 제한할 것으로 전망되며, IMO의 규제가 전격 시행되는 내년 1월 이후에도 올 하반기보다는 적지만 일정 부분 Cape 선박의 공급량을 감소시킬 것으로 보인다. 따라서 중국의 철광석 재고 구축 사이클이 일단락 되더라도, 금년 잔여기간 Cape 시황 하단은 예전 수준 대비 높은 선에서 지지될 것으로 예상된다.

파나막스 이하 선형은 스크러버 장착 비중이 상대적으로 적어 선복 공급 감소효과가 미미할 것으로 예상된다. 그러나 Cape의 선전에 따른 연쇄 상승효과가 발생할 경우, 연말 석탄 및 곡물 수요가 비교적 저조하더라도 다소간의 지지요인으로 작용할 것으로 기대된다. 끝.

*본 리포트는 해운시황 이해를 위한 정보 제공을 목적으로 발행하는 것으로, 법적 책임 소재 등에 대한 증빙으로 사용될 수 없습니다.

*Contact : 산업진흥센터 시장분석팀 이석주 과장, jordan@kobc.or.kr