

곡물 해상운임 동향과 전망

정영두(캠코선박운용 차장)*

1. 곡물 운임 현황

2013년 1월 현재 옥수수 55,000톤 기준 미국 동부 미시시피 강 입구에서 파나마 운하를 거쳐 중국으로 운송하는 운임(이하 USG 운임)은 대략 톤 당 54달러가 조금 넘는 것으로 추정되고 있으며 같은 화물을 미국 서부 콜롬비아 강 입구에서 중국으로 운송하는 운임(이하 PNW 운임)은 톤 당 30달러 선에 조금 못 미치는 것으로 보인다.

표 1. 수역별·기간별 곡물 운임 현황

단위: US\$/DAY or US\$/MT

기 간	용선료	USG 운임	PNW 운임
Spot	\$10,066	\$54.29	\$29.46
2014년 2월	\$12,075	\$57.42	\$31.23
2014년 3월	\$13,375	\$59.45	\$32.38
2014년 4월	\$13,663	\$59.90	\$32.63
2014년 5월	\$13,925	\$60.31	\$32.86
2014년 2분기	\$13,679	\$59.92	\$32.65
2014년 3분기	\$11,263	\$56.15	\$30.52
2014년 4분기	\$12,950	\$58.79	\$32.00
2015년	\$11,825	\$57.03	\$31.01
2016년	\$11,469	\$56.48	\$30.70

주: P2A 용선료는 Panamax 선박이 대서양에서 태평양으로 이동하는 노선, P3A 용선료는 Panamax 선박이 태평양 역내에서 이동 노선에 대한 용선료를 나타내며 선물 시장에서 실제 거래되는 값
 자료: Baltic Exchange 'Baltic Forward Assessments' 2014년 1월 13일 증가 기준

* ydjung@kamcosimc.com, 02-2189-5512.

이는 작년 12월 대비 USG 운임이 \$4.20, PNW 운임이 \$2.70 가량 하락한 수치로 연초 들어 철광석이나 석탄을 주로 운송하는 180,000톤 급 Cape 시황이 큰 폭으로 하락하였으며 이에 따른 영향으로 곡물을 운송하는 74,000톤 급 Panamax 시황 또한 동반 하락했기 때문으로 분석된다.

그림 1. 최근 10년간 곡물 운임 추이



자료: Tramp Data System

수역별로 보면 태평양 수역에 비해 대서양 수역의 용선료가 매우 높은 이른바 西高東低(Atlantic high Pacific low) 상황이 계속되고 있는데, 이에 따라 USG 지역에서 곡물을 선적하는 선박들은 예전처럼 북유럽 지역에서 조달되는 것이 아닌 한국, 일본 등 동아시아 지역에서 파나마 운하를 지나 USG 지역에서 선적한 뒤 다시 파나마 운하를 통해 동아시아 지역에서 양하하고 있는 상황이다.

운임 선물시장(FFA; Forward Freight Agreement)은 작년 하반기 건화물선 시황이 본격적인 회복세를 보이면서 크게 활성화되고 있는데 최근 거래되는 운임을 기준으로 보면 금년 2분기 USG 운임이 \$60 선에 근접 후 3분기에 하락한 뒤 4분기에는 다시 회복할 것으로 전망되고 있다. 이는 금년 봄 남미 지역의 곡물 출하

시즌에 운임이 상승할 것이라는 예상이 반영된 결과로 보이며 금년 전체 USG 운임은 \$60, PNW 운임은 \$33 정도 선에서 거래가 이루어지고 있고 최근 들어 시황이 단기 저점에 이르렀다는 인식이 확산되며 다시 상승세를 보이고 있다.

2. 최근 건화물선 시황

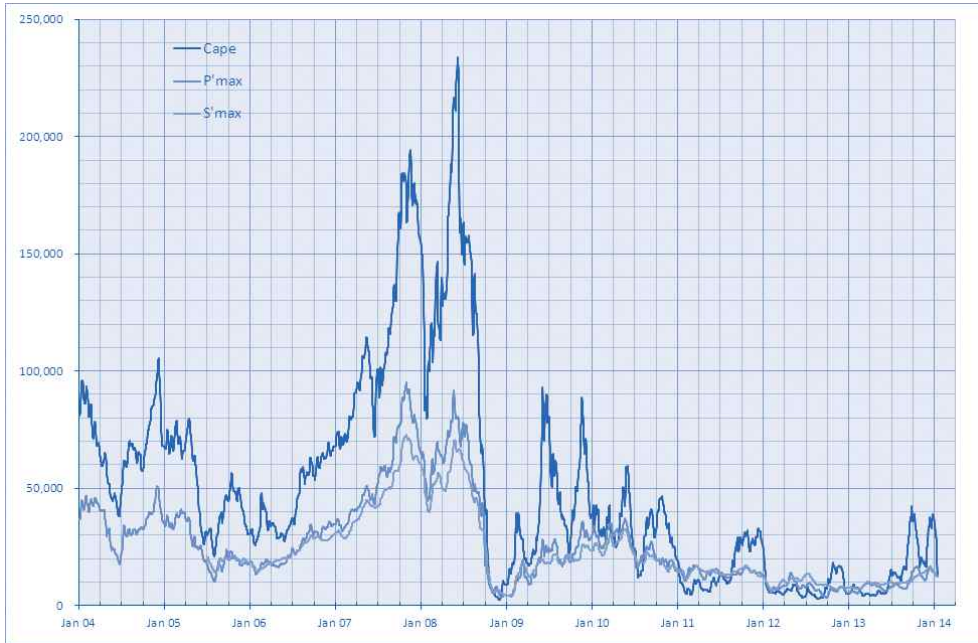
최근 건화물선 시황은 작년 4분기 들어 Cape 선형을 중심으로 시황 변동성이 매우 크게 나타나며 Panamax 나 Supramax 시황 또한 이에 연동되는 모습을 보여주고 있는데 금년 들어 Cape 시황이 수직하락에 가까운 급락세를 보이며 용선료가 약 3주 만에 67%가량 하락하였다.

Cape 시황 급락의 원인으로는 연말 브라질에서 발생한 홍수 등의 원인으로 철광석 선적이 일시적으로 멈추었으며, 지난해 말까지 충분한 철광석 재고를 확보해 놓은 중국의 제철소들이 구매를 최대한 늦추며 수요가 사라진 동시에 지난해 말에 미뤄놓은 많은 수의 신조선들이 인도되고 있기 때문으로 분석되고 있으며 최근 들어 선물시장을 중심으로 매수세가 유입되며 시황 하락이 다소 진정되는 기미를 보이고 있다.

곡물을 주로 운송하는 Panamax 와 Supramax 시황은 Cape 시황에 비해 다소 견조한 모습을 보이고 있는데 이는 시황 개선을 기대하고 있는 선주들이 호가를 낮추지 않는 상황에서 투기 수요가 나타나며 장기 기간 용선(Period Charter) 움직임 또한 증가하며 시황을 지지하고 있기 때문으로 분석된다.

한편 원유 등을 운송하는 유조선 시황은 계절적 요인 등으로 인해 작년 말까지 빠르게 상승한 뒤 최근 들어 초대형 유조선 시황을 중심으로 다소 조정세를 보이고 있다. 컨테이너선 시황은 작년 말을 저점으로 조금씩 상승하고 있으나 상승 속도는 빠르지 않으며 대형선사들 간의 이른바 치킨게임이 가속화되며 금년에 정기선사들이 매우 어려운 상황에 놓일 것으로 예상되고 있다.

그림 2. 최근 10년간 선형별 용선료 추이



자료: Baltic Exchange

3. 건화물선 시황의 계절성 분석과 전망

2012년 미국에서 발생한 가뭄 사태로 인해 수출 여력이 크게 줄어들며 동 지역의 2013년 옥수수 수출량이 전년 대비 절반 정도로 줄어들었다. 이에 따라 중국 등 주요 곡물 수입국들이 미국 대신 항해 거리가 상대적으로 긴 아르헨티나와 브라질 등 남미지역에서 수출을 늘림으로 인해 남미 지역의 곡물 출하 시즌인 2분기 부터 Panamax 시황이 다른 선형들에 비해 상대적인 강세를 보인 주요한 원인이 되었다.

또한 이 시기에 많은 선박들이 곡물을 선적하기 위해 남미 지역에 몰림에 따라 극심한 체선이 발생하며 시황 상승 효과는 배가되었으며 이러한 현상이 재발할 것이라는 기대감이 시장에 남아 있는 것으로 보인다.

그림 3. 옥수수 물동량 추이와 전망

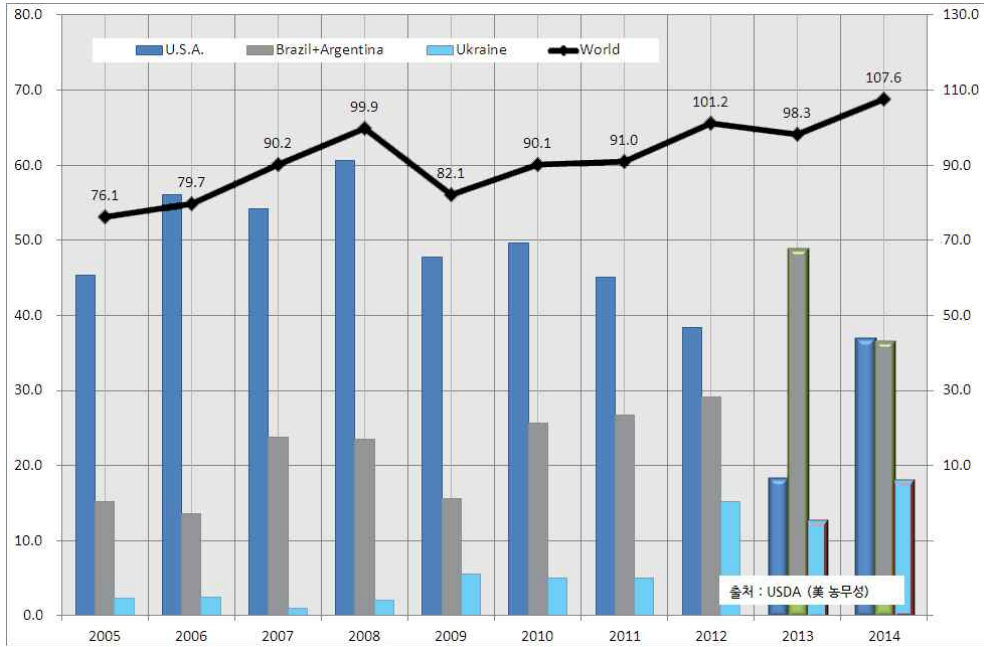
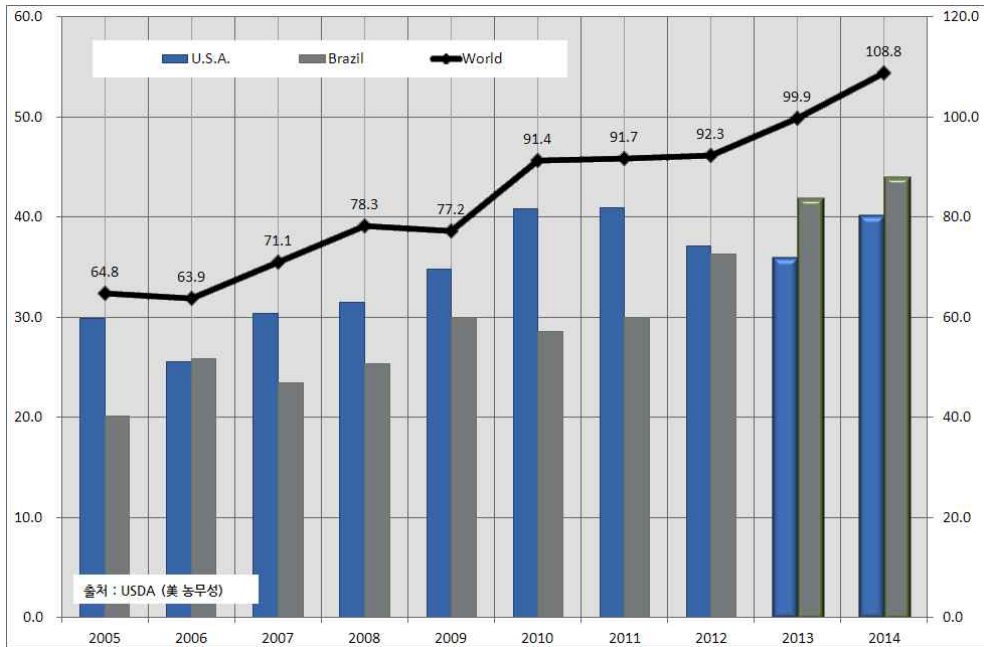


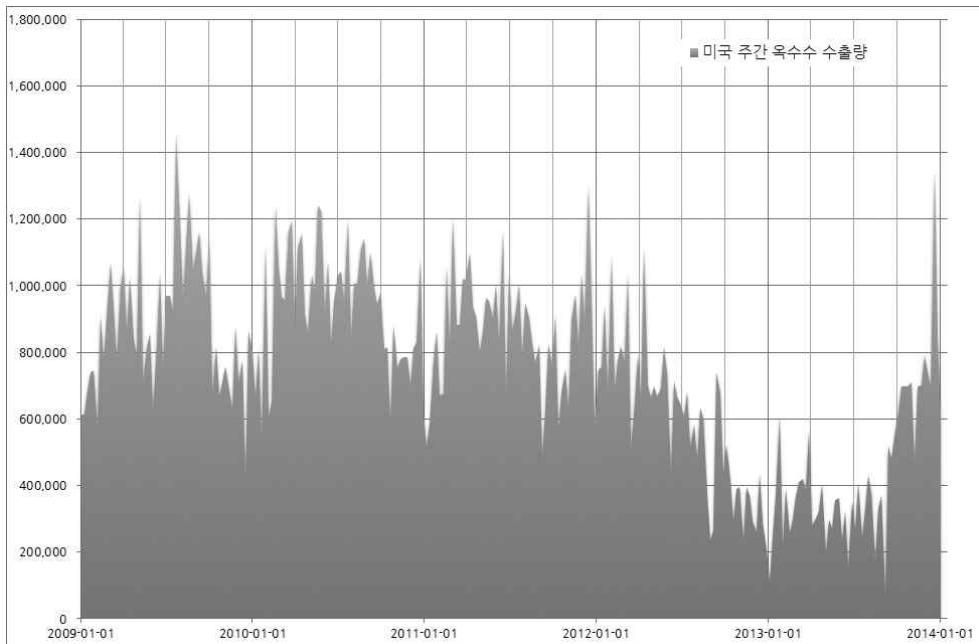
그림 4. 대두 물동량 추이와 전망



선물시장도 이러한 기대감을 반영하며 2분기 운임이 현재 운임 대비 높은 수준에 거래되는 이른바 ‘Contango’ 현상이 발생하고 있는데, 美 농무성(USDA) 전망치를 근거로 살펴보면 금년도 브라질과 아르헨티나의 옥수수 수출량은 전년 대비 25% 가량 감소하는 것으로 예상되어 3월 이후 나타나는 ‘남미효과’는 기대만큼 크지 않을 것으로 전망된다.

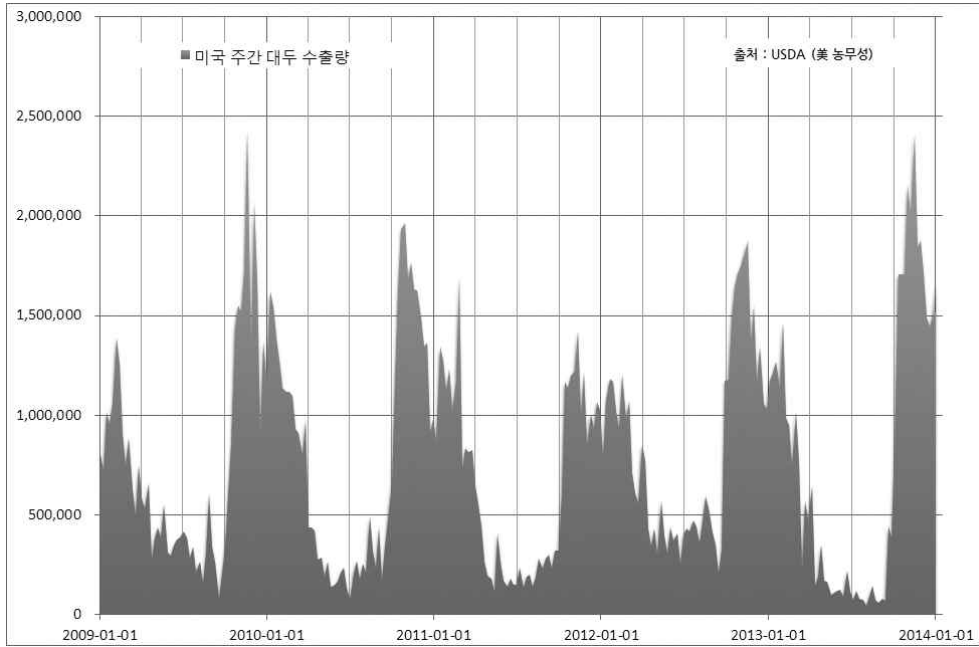
대두 물동량의 경우 전년도에 물동량이 전년 대비 8% 가량 크게 증가한 데 이어 금년에도 비슷한 수준의 증가 속도를 기록할 전망이다. 이 또한 남미 보다 미국의 수출 증가 속도가 빠르게 나타나는 것으로 전망되어 남미 효과를 반감시키는 요인이 될 것으로 예상된다.

그림 5. 미국 주간 옥수수 수출량 추이



한편 2013년 상반기 미국의 주간 옥수수 수출량은 전년 대비 절반가량인 약 32만 톤으로 전년 대비 50% 가량 감소함에 따라 매 주 Panamax 4~5개 정도의 항차가 줄어드는 효과를 나타내며 시황 하락 요인으로 작용했다. 그러나 작년 3분기 이후 증가세가 뚜렷하게 나타나는 한편 증가 폭도 예년에 비해 크게 나타나고 있어 특히 Panamax 시황에 긍정적인 요인으로 작용하고 있는 것으로 보인다.

그림 6. 미국 주간 대두 수출량 추이



미국의 주간 대두 수출량 추이를 살펴보면 옥수수와는 달리 뚜렷한 계절성을 보이고 있으며 특히 2013년 3분기 이후 증가폭이 빠르게 나타나는 한편 금년 초에는 브라질의 수출 또한 늘어나며 시황에 긍정적인 역할을 할 것으로 예상되고 있다.

4. 곡물 해상 운임 전망

금년 건화물선 시황은 대형선 중심으로 수급 개선이 이루어지는 동시에 작년 하반기부터 시작된 시황 회복이 계속 이어지며 건화물선 시황이 전반적인 상승세를 보일 것으로 예상되며 이에 따른 용선료와 운임은 아래와 같이 전망된다.

표 2. 2014년 곡물 운임 전망

단위: US\$/DAY or US\$/MT

기 간	B D I	Panamax 용선료	USG 운임	PNW 운임
2014년	1,480 Point	\$13,200	\$59.20	\$32.20

주: 캄보디아운용 자체 전망치임

단기적으로는 금년 1분기 시황 조정은 피할 수 없을 것으로 보이며 2분기 이후 중국의 원자재 수입이 늘어나며 건화물선 시황이 자연스럽게 회복할 것으로 전망되며 호주의 광산 개발이 완료되는 금년 하반기에 시황이 다시 한번 크게 상승할 가능성 또한 있어 보인다.

수역별로는 중국이 철광석에 이어 대두를 비롯한 곡물 수입 증가 속도가 매우 빠르게 나타남에 따라 태평양 수역의 가용 선박수가 늘어나는 반면 대서양 수역은 선박수가 줄어들며 서고동저 현상이 계속될 것으로 전망되며 이에 따라 USG 운임이 PNW 운임에 비해 고평가되는 현상이 고착화될 전망이다.

한편 금년 건화물선 시황은 대형 광산회사 및 곡물 메이저등 주요 대형 화주들과 대규모 선단을 보유한 선사들이 주도하는 한편 선물시장을 중심으로 유동성이 증가함에 따라 변동성 또한 크게 나타날 것으로 예상됨에 따라 적극적인 리스크 관리가 매우 중요한 시점으로 보인다.