

<내가 경험한 부정기선 해운>

부정기선 시장에 대한 전반적인 이해를 돕기 위한 목차는 다음과 같다.

- 목 차 -

1. 부정기선의 개념과 특징
2. 우리나라 부정기 용선영업의 시초
3. 부정기 선박의 운영 형태
4. 부정기선 시장의 주요 선박과 화물
5. 사업의 안정성을 확보하고 시장의 변동성을 최소화하기 위한 경영 전략
6. 해운 경영에 어려움을 초래하는 사례

1. 부정기선의 개념과 특징

1-1. 부정기선의 개념

부정기선은 일정한 시간과 장소(항구)가 정해져 있지 않은 상태에서 특정 화주의 특정 화물 운송 수요에 따라 선박이 이동하면서 해상 화물 운송이 이루어진다. 부정기선은 특정 운송 수요와 무관하게 일정한 시간에 일정한 지역으로 정해진 일정에 따라 선박이 이동하며 화물을 운송하는 정기선과 구분된다.

1-2. 부정기선의 주요 특징

- 1) 포장되지 않은 대량의 벌크 화물인 원유, 석탄, 곡물, 철광석 등 원자재를 주로 적재한다.
- 2) 불특정 다수 선주의 선박과 다수 화주의 화물 운송 수요가 존재하는 완전경쟁시장이다.
- 3) 계절적 요인, 기상이변, 정치적 외부 환경에 따라 수요가 불안정하고 불규칙적이다.
- 4) 수요의 변동에 따른 선박의 탄력적 운영이 가능하다.
- 5) 화물, 항로, 계약의 형태 등이 다양하게 존재한다.

2. 우리나라 부정기 용선영업의 시초

2-1. 1970년 이전의 용선영업

1970년 이전, 우리나라의 부정기선 용선영업은 활발하지는 않았지만 소형선 위주의 용선영업이 이루어졌다.



★ 1963년 7월 24일 한국 기술진에 의해 최초로 건조된
화물선인 신양호(고려해운)의 진수식이 부산에서 거행되는
모습 (출처:국가기록원)

2-2. 1970년대 용선영업

우리나라의 부정기선 용선영업은 1970년대 화물을 운송하기 위해 선박을 용선한 것으로부터 본격적인 시작이 이루어졌다. 그 근간이 되는 화물은 다음과 같다.

- 1) 포항제철이 수입하는 철광석과 석탄
- 2) 중동으로 수출되는 포스코 철강제품
- 3) 한국으로 수입되는 철강스크랩
- 4) 일본의 종합상사 Marubeni 또는 Nisho Lwai
- 5) 프랑스 LDC의 곡물 등

2-3. 1980년대 이후의 용선영업

1980년에 들어서자 순수한 의미의 국제용선영업이 시작되었다. 1980년 후반 1990년대 초반에 선박을 1년 이상 정기 용선하는 용선영업이 본격적으로 시작되었다.

3. 부정기 선박의 운영(계약) 형태

부정기 선박의 계약은 화물 운송이라는 전통적인 항해 용선 계약에서부터 선박을 용선 또는 대선하는 형태의 계약까지도 포함하는 개념으로 확장되었다.

3-1. 항해 운송 계약 (Voyage Charter)

항해 운송 계약은 선주가 화주의 화물을 특정 항구에서 특정 항구까지 운송해주기로 하는 화물 운송 계약이다. 운임은 톤(USD/MT) 기준으로 정해지며 일반적인 계약의 형태는 다음과 같다.

1) SPOT

SPOT은 시장에 나와 있는 화물 운송 수요에 따라 한 항차 단위 계약이다.

예) 180,000MT Iron Ore In Bulk, Port Hedland, Australia to Pohang, Korea March 1-15, USD 10.00/MT

2) COA (Contract of Affreightment)

COA는 수 개의 화물 운송 계약을 통해 화주의 요구에 따라 선박을 배선한다.

예) 7 X 180,000MT Iron Ore In Bulk, Australia to China Jan. - Dec. 2021 USD 8.00/MT

1년 간 7개 항차 운송 계약을 톤당 8불로 계약하고, 화주가 요청하는 선적 기일에 선박을 배선한다.

3) CVC (Consecutive Voyage Contract)

CVC는 특정 선박이 정해지지 않은 상태에서 선적 기일(Lay/Can)이 정해지면 그 기일에 맞춰 선박을 투입하는 형태이다. 계약의 이행을 위해 특정 선박이 지정되어 연속적으로 특정 화주의 화물을 운송하는 형태의 CVC는, 용어의 차이는 있으나 COA의 일종이다. 예) 선주와 화주는 선박 Cape A를 이용하여 화주가 원하는 화물을 지정되는 항구로 연속해서 운송해주고 사용료로 일일 USD15,000 을 보장하는 운임을 받기로 하는 계약

3-2. 기간 용선 계약 (Time Charter)

기간 용선 계약은 선박을 제3자에게 빌려주는 형태의 계약으로 용선료는 일 기준으로 정해진다. 예) USD10,000/Day

1) BBC (Bare Boat Charter, 나용선 계약, 선박임대차 계약)

BBC는 선주(재무적 선박투자자)는 선박을 도입한 후 선박 자체만을 용선자에 대선하여 주고, 용선자가 선원, 관리 등 운항에 필요한 모든 권한을 갖는 형태의 계약이다. 선주는 선박 가치 상승 및 일정 기간 동안 안정적인 수익 확보를 기대하고, 용선자는 대규모 자본 투자 없이 선박을 점유, 운영하길 원하는 경우에 적합한 형태이다.

2) BBC HP (Bare Boat Charter Hire Purchase,

선박취득조건부 나용선 계약)

BBC HP는 계약 기간 종료 후 용선자가 해당 선박을 취득할 수 있는 권한이 부여된 계약으로 전용선 계약을 위해 일반적으로 행해지는 형태이다.

3) Time Charter (정기 용선 계약)

Time Charter는 부정기 용/대선 시장에서 활발하게 행해지는 계약으로, 선박 건조의 자금 부담 없이 타인의 선박을 활용하여 해운 영업을 하고자 하는 용선자에 대여(대선)해주는 형태이다.

① One Time Charter (One TCT, One Time Charter Trip,

한 번의 화물 운송에 해당하는 기간만 계약)

화주와 화물 운송계약을 하였으나 적정 선박이 없는 경우, 시장에서 해당 화물 운송을 위해 선박을 필요로 하는 용선자에 대여(대선)하는 형태이다.

예) Panamax(74K, DWT) ONE TCT from Brazil to China round voyage with Grain at USD 15,000/day, Duration about 70 days

② Period Time Charter (6개월부터 수 년 기간으로 계약,

6개월, 1년, 2년, 3년 등)

수 개의 화물 운송 계약(COA, CVC)은 있으나 적정 선박이 부족한 용선자나, 시장의 상승을 기대하는 용선자에 대여(대선)하는 형태이다.

예) Supramax(56K,DWT) Time Charter for about 5/7 months at USD13,000/day, Delivery 1 - 5 March, China

3-3. 지수연동 계약 (Index Link)

지수연동 계약은 화주(용선자)들이 선호하는 형태의 계약으로, 계약 당시 용선료나 운임을 특정하지 않고 동등한 선박 또는 동일한 항로의 시장 가격을 적용하기로 하는 계약 형태이다. 즉, 계약 쌍방이 시장의 변동성에 따라 유리 또는 불리한 계약의 위험성을 회피하고자 할 때의 계약 형태로 주로 1년 이내의 기간에서 이루어진다.

주로 Cape, Panamax, Supramax 용선 계약, 호주 및 브라질과 중국 간의 철광석 운송계약 등 부정기 Bulk 선형이 대상이며 발틱해운거래소(Baltic Exchange)에서 발행하는 Baltic Index(BDI, BCI, BPI, BSI 등)를 적용한다.

예) Cape W.Australia - China, 170K 10% more or less Iron Ore, 1-15 March, Freight to be average of BCI Route C5 From 1-15 March 21

예) Panamax 74K Time Charter for 1 year, for Hire, BPI 4TC Rate to be applied.



★ 영국 런던에 위치한 발틱해운거래소

3-4. 전용선 계약 (Dedicated Charter)

전용선 계약은 통상 선박의 도입부터 폐선까지 특정 화주의 화물 운송 계약에 투입되는 형태이다. 초기에는 계획 조선의 형태가 일반적이었으나, 최근에는 계약 기간이 10년, 15년 등 다양화되면서 중고선 등을 활용하는 경향이 증가하고 있다.

선박의 도입과 동시에 장기 계약이 이루어짐에 따라 시장 변동성에 따른 위험이 없고 회사의 재무 안정성 측면에서 긍정적이나, 마진이 적고 미래 시장 상승에 따른 추가 이익을 기대할 수 없다.

국적선사 대부분은 국내의 주요 화주인 포스코, 한국전력, 한국가스공사 및 민자 발전사와 다수의 전용선 계약을 갖고 있다. 전용선 계약은 특정 화주와 장기간에 걸친 계약으로 일반적인 부정기선 시장에서의 화물 운송 계약과는 구분되는 개념이다.

4. 부정기선 시장의 주요 선박과 화물

2020년 기준, 전 세계 해상 물동량은 약 115억 톤으로, 화물 운송 선박은 약 6만 2천 척에 달하고 있다. 주요 화물 수출국 및 화주는 다음과 같다.

주요 화물 수출국 및 화주	
철광석, 석탄 주요 수출국	브라질 VALE
	호주 BHP, RIO TINTO
	인도네시아 부미리소시스 등
곡물 교역량의 주요 국가	미국 CARGILL, ADM
	프랑스 LOUIS DREYFUS
	남미 BUNGE

Dry Bulk Carriers

Demand - Major trade lanes



4-1. 벌크선 (Dry Bulk Carrier)

벌크선은 일반적인 Dry bulk 화물 운송용 선박으로 약 1만 2천 척이 매년 약 50억 톤의 화물을 해상으로 운송한다.

1) Valemax (400K, DWT)

브라질 화주인 Vale의 철광석 전용 운송 선박이다.

2) VLOC (200~300K, DWT), Cape (180K DWT)

대형 화물인 철광석, 석탄 등을 브라질, 호주 등지로부터 한국, 중국, 일본 및 유럽으로 운송한다.

3) Kamsarmax (82K, DWT), Panamax (74K DWT),

Supramax (56K DWT), Handy(20K~45K, DWT)

중형 화물인 곡물, 석탄, 철광석, 철재, 골재, 비료, 원목 등을 미국, 남미, 호주, 인도네시아, 아프리카, 인도 등지로부터 아시아 및 유럽 등으로 운송한다.



★ 브라질 화주 Vale의 철광석 전용 운송 선박 Valemax

4-2. 탱커선 (Tanker)

탱커선은 석유 및 석유 제품의 해상 운송용 선박으로 약 1만 2천 척의 선박이 매년 약 30억 톤의 화물을 운송한다.

1) Crude Tanker

주요 선형으로는 VLCC(300K DWT), Suezmax(150K, DWT), Aframax(105K,DWT) 가 있다. 주요 항로는 중동, 미국, 아프리카로부터 중국 등 아시아, 유럽으로 운송한다.



★ Arctic Aframax

2) Product Tanker (Clean, Dirty)

주요 선형으로 LR1,2(55K~75K,DWT), MR(35K~40K,DWT), Panamax(55K,DWT), Handy(30K,DWT)가 있다. 주요 항로는 중동, 미국, 아프리카로부터 아시아, 유럽으로 운송한다.

3) 가스선 (Gas Carrier)

가스선은 LNG, LPG의 해상 운송용 선박으로, 약 2천 1백 척으로 매년 약 5억 톤의 화물을 미국, 중동 등지로부터 아시아, 유럽 지역으로 운송한다.



★ 1994년 현대중공업이 건조한 한국 최초 LNG선
현대상선(HMM의 전신)의 현대 유토피아

4) 케미칼선 (Chemical Carrier)

케미칼선은 석유 화학 제품 운송용 선박으로 약 4천 척의 선박이
해상 화물 운송에 활용되고 있다.

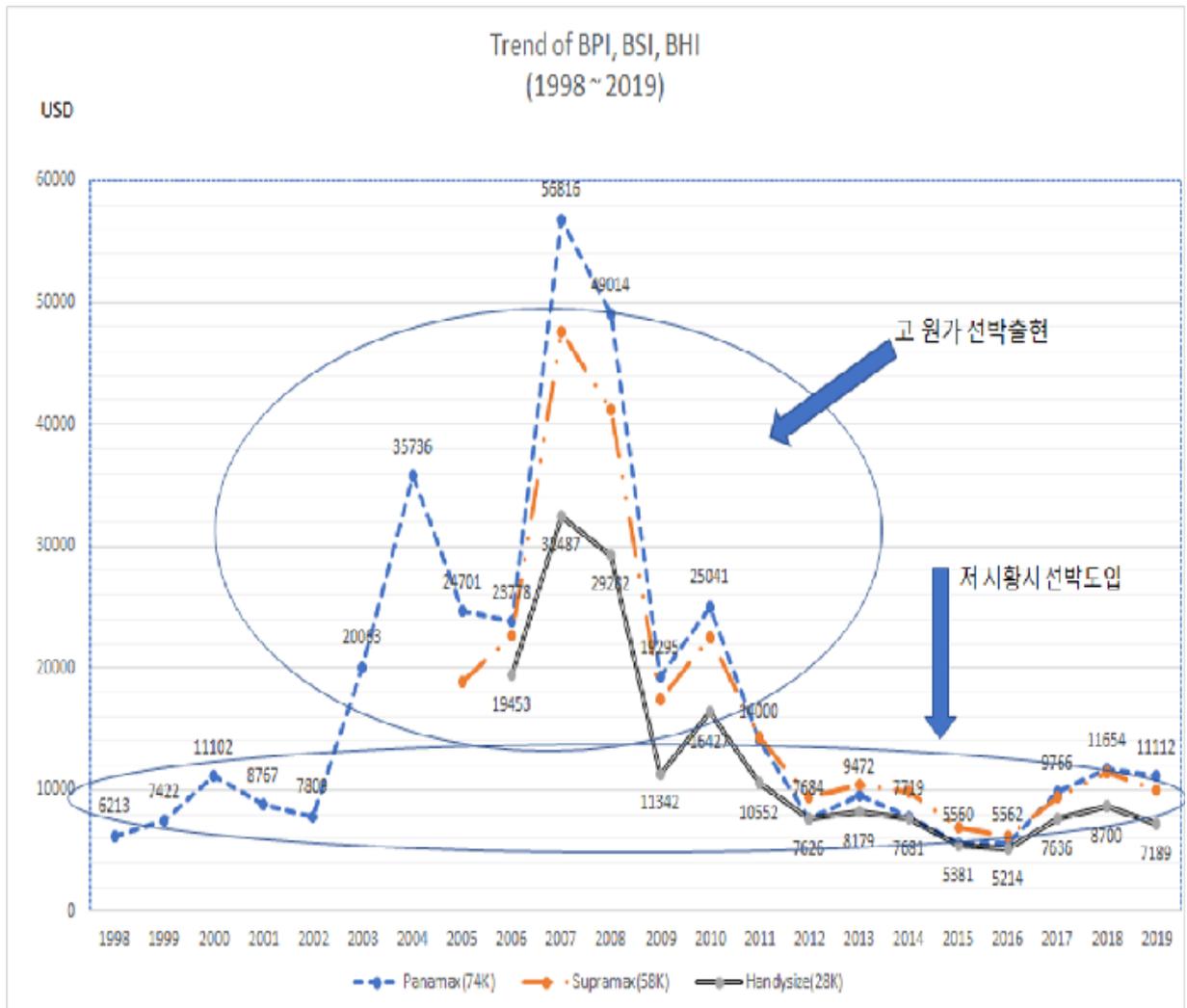


★ Stolt Perseverance 케미칼 탱커선

5. 사업의 안정성을 확보하고 시장의 변동성을 최소화하기 위한 경영 전략

5-1. 경쟁력 있는 선박 확보

저 시황 시기에 선박 도입은 원가 경쟁력을 확보하게 되어 약 25년이라는 장기간의 선박 사용기간에 발생할 수 있는 다양한 변수에도 생존할 수 있는 바탕이 된다.



5-2. 장기 계약의 비중 확대, Spot 영업 비중 축소

전용선 계약, CVC, COA 등을 활용하여 일정 기간 시장 변동성에 대비한다.

다국적 기업 입찰(QATAR LNG, SHELL, BP)에 적극 참여한다.

5-3. 지수연동 계약 활용 (Index Linked)

시장 여건으로 인해 장기 계약이 어려운 경우, 시장 가격을 적용한 계약을 통해 시장의 급변에도 계약 불이행의 위험을 최소화하고 안정적으로 선박을 운영한다.

5-4. 운임선물거래 활용 (FFA, Forward Freight Aggrement)

계약 조건(당사자 신용, 운임 등)이 불안정한 경우, 수익이 확정되지 않아 시장 변동성에 노출된 경우에는 실물 시장에서 안정적, 확정적 수익이 확보될 때까지 FFA를 활용하여 간접적으로 수익을 확보하며 재무 안정성을 유지한다.

부정기선 시장의 세계적인 해운사들은 거의 모두가 FFA를 활용하여 시장의 변동성에 대비하며 경영하고 있다.

FFA는 유동성이 담보되어 실물 시장에서 거래가 어려운 경우에도 적절한 헤지 수단을 제공하고 있기 때문에 환, 원자재 선물 등과 같은 인식으로 접근할 필요가 있다.

6. 해운 경영에 어려움을 초래하는 사례

6-1. 계약에서 발생하는 위험성

1) 기간 용선 계약 ▶ 대선 계약 불법 파기

선박 인도 이후 일정 부분의 이익을 확보하는 용선료로 장기간(5~10년) 대선하였으나, 시장의 하락 등으로 계약이 파기되고 손해배상을 받지 못하는 경우 선주의 경영 악화를 초래한다.

예) 불법 반선 사례

2008년 고 시황(고가 선박 건조)시 D사는 Cape 선박을 일일 5만 불의 용선료로 G사와 5년간 대선 계약을 진행하던 중 세계 금융 위기로 인해 시장이 폭락하자, 용선자 G사는 선박을 불법 반선하였고 선주 D사는 당초 5만 불의 용선료 수익 대신 시장에서 약 3만 불의 수익만 획득하여 경영 상 큰 어려움을 겪었다.

이 경우, 용선자가 적정 손해배상을 해주지 않기 때문에 장기간 소송을 진행해야 하는 경우가 대부분이다.

또한, 불법 반선 시에 파생되는 문제로 용선자가 선박을 사용하면서 지급하지 않은 벙커 대금, 항만 사용료, 기타 선용품비 등을 선주가 대신 지급해야 하는 이중의 손해에 직면하는 경우도 많다.

이러한 비용을 지급하지 않은 경우 선박이 압류되는 경우도 발생한다.

예) 벙커 대금 미지급으로 인한 선박 압류 사례

탱커선 용선자인 D사는 용선기간의 일부를 제3자에게 재용선 계약을 하였는데, 제3자가 선박을 운영하면서 사용한 벙커 대금을 지불하지 않았고 벙커 업자는 대금 회수를 위해 해당 선박을 압류했다.

이에 따라 선주 및 1차 용선자가 벙커 대금 지불을 담보하고 압류를 해제함과 동시에 소송을 진행하게 되어 금전적, 시간적으로 회사에 큰 부담을 주었다.

2) 항해 용선 계약 ▶ 화물 운임 미지급

화주(용선자)의 재정 상태 악화 등으로 운임 미지급 상황이 발생한다.

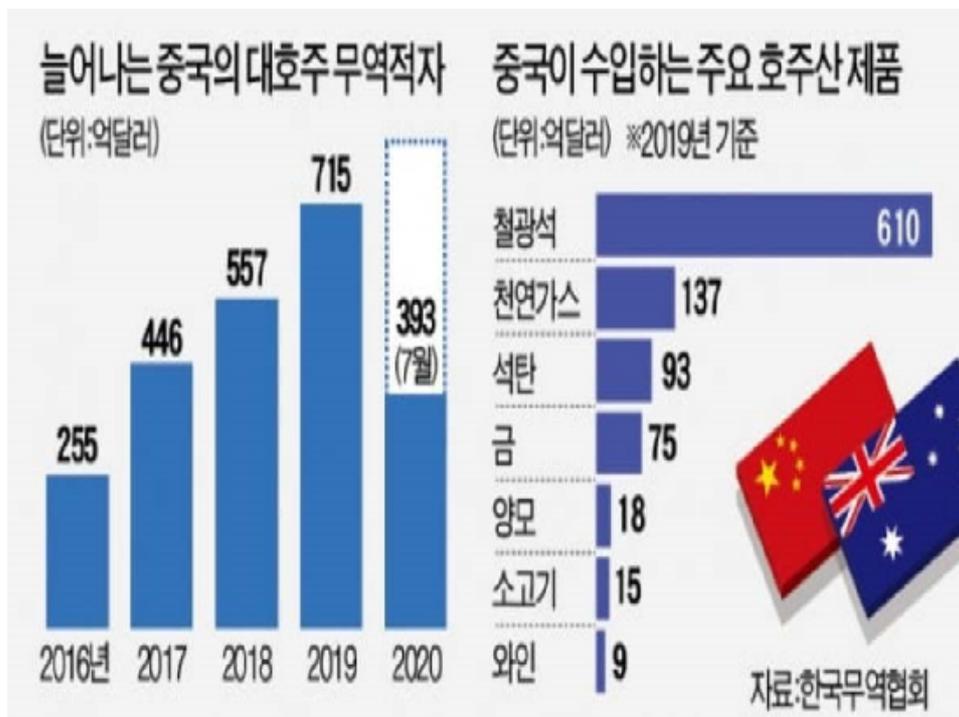
예) 선주와 화주의 중간 계약자인 제3자가 화주의 운임을 수취하고 선주에게는 지급하지 않는 경우, 선주는 화물 유치권 등 법적인 조치를 취해 권리를 회복해야 한다.

이런 경우는 제3자의 기만에 의한 경우가 대부분으로, 전적으로 신용에 의존해야하는 부정기선 시장에서의 화물 운송 계약 시에는 특히 상대방에 대한 신용도 확인이 매우 중요하다.

6-2. 외부 환경에 따른 위험성

1) 무역 분쟁 등 정치적 갈등에 따른 시장 왜곡

2020년 중국과 호주의 갈등으로 중국의 호주산 원자재 수입 금지 조치로 많은 선박이 항구에 묶이는 사태가 초래되었다.



2) 해적으로 인한 선박 나포 (말라카 해협, 소말리아 해역)

3) 선박의 불가동 손실 (Loss of earning) 발생

첨부 1. 벌크선 화물운송 계약의 종류 및 장단점

계약의 종류	계약 기간	장점	단점
SPOT	1항차 기준	단기 운영 운임 시장에서 선박 단기 도입 가능	선박의 시황 변동 위험에 노출
COA	1년, 2년, 3년 등 다양	시황 변동 위험 어느 정도 관리 가능 수익을 선확정	안정적 계약 이행을 위한 선대 확보 필요
CVC	5년 이상의 장기 (수행선박 지정됨)	시황 변동 위험성 최소화 수익의 선확정	금융 경쟁력, SM COST 경쟁력 확보 필요
INDEX 연계	1년, 2년, 3년 등 다양	선박 운영 안정성 확보 대형화주와의 계약으로 마케팅 능력 상승 BDCI 지수로 운임이 결정되므로 FFA(운임선물)로 위험성 Hedge 가능	시황 변동 위험에 노출

첨부 2-1. INDEX 연계 COA

1) 대상화물

석탄, 원유, 곡물 등 대량 화물이 주종을 이룬다.

2) 화주

대형 정유사, 대형 석탄 Trader(BHP, RIO TINTO 등), 일본 종합상사 등 Massive User 또는 대형 Trader가 있다.

3) 기간

통상 1년 단위 COA로 이루어지고 있다.

4) 물량

계약에 따라 변동하나 통상 월 1항차 혹은 선박을 지정하고 CVC 형태로 운영하기도 한다.

5) 운임

기존 COA는 운임이 화주와 선주 간의 합의로 선박 운항 전에 결정되나 INDEX(BDI지수)로 결정된다. 즉, 시장의 변동에 따라 운임이 결정된다.

첨부 2-2. INDEX 연계 COA 시 주의점

INDEX 연계 COA는 운임 결정 구조 합의 시 선주의 입장에서 상당한 주의를 요한다.

- 1) 화물의 선적기간을 화주가 선주에 통보함으로 SPOT 시장의 급변동 시 선주에게 불리하게 작용할 가능성이 높다.
- 2) 가운임을 사전에 합의하고 실질 정산 운임을 6개월 평균 혹은 1년 평균 등 운임 결정 기간을 넓힐 필요가 있다.

(약력) 김칠봉

현 (주)에스아이씨 부회장

전 한국선급 비상근 감사

경력

2018.12-2020.09 대한해운 대표이사 부회장

2017.01-2018.12 SM상선 대표이사

2016.12-2018.12 대한상선 대표이사

논문

2009 K-IFRS(한국채택 국제회계기준)에 근거한 기능통화 회계제도의
도입효과