

해운시황 포커스

통권 201호 (2014.02.17~02.21)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 | 편집: 해운시장분석센터 | 02)2105-2758

121-915 서울시 마포구 매봉산로 45 (KBS미디어센터빌딩 16층)

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



뉴스 & 이슈

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



해양금융종합센터 약간 아쉽다



- ▶ 최근 세계 제5위의 해운강국인 우리나라 해운산업이 극도의 유동성 위기를 겪고 있음
 - 국내 1위 한진해운은 자금난을 견디기 어려워 최근 LNG선 7척을 포함하여 벌크전용선 36척을 사모펀드에 매각하였으며, 대한항공 그룹에 인수되는 절차를 밟고 있음
 - 2위인 현대상선은 지난 11일 LNG 운송사업부문을 IMM 인베스트먼트사에게 1조 1천억 원에 매각하였음. 현대상선의 LNG 운송사업부는 총 10척의 LNG선이 한국가스공사와 최장 2028년까지 장기운송계약을 맺어 운영하고 있어 수익성이 안정된 사업부임
- ▶ 이와 같이 국내 해운업계가 극심한 자금난을 겪고 이유는 글로벌 경제위기에 따른 해운경기 침체가 장기간 계속되고 있기 때문임. 그러나 올해부터 세계 경제 회복과 함께 해운경기도 회복될 것으로 기대되고 있어 올해 우리 해운업계는 제2의 도약을 할 수 있는 좋은 기회임
 - 그러나 국내 해운업계는 극심한 자금난을 해소하기 위해 이른바 'Cash Cow' 사업부를 매각하고 있어 해운경기 회복시 혜택을 볼 수 없을까 우려되고 있음
- ▶ 우리 해운업계는 위기 때마다 이러한 사례를 반복하고 있음. 1998년 외환위기(IMF) 때 한진해운은 유동성 확보를 위해 컨테이너선 20여척을 그리스 선주에 매각하였으며, 현대상선도 구조조정 당시 자동차운반선 사업을 해외에 매각한 바 있음
 - 이번에도 한진해운과 현대상선은 'Cash Cow'로 꼽히는 벌크전용선 및 LNG 사업부문을 매각하였음. 해운위기가 올 때마다 이런 식으로 고수익을 창출하는 사업을 매각할 경우 국내 대표 선사들의 글로벌 위상과 경쟁력이 저하될 것으로 우려됨
- ▶ 이에 따라 정부는 올해 2월 19일 금년 하반기에 해운보증기금을 설립하고 선박금융을 전담할 해양금융종합센터를 만들어 부산에 설치할 것이라고 발표하였음
 - 해운보증기금은 정부출연 2,700억원과 업계 등 자체 조달 2,800억원으로 5,500억원 규모로 운용됨
 - 신설되는 해운보증기구는 선박건조와 관련하여 선박의 담보가치, 선박운용에 따른 미래 현금흐름 등을 토대로 한 후순위채무나 지분투자자에 대한 보증지원 업무를 담당
 - 해양금융종합센터는 수출입은행, 무역보험공사, 한국산업은행의 선박금융 관련 조직을 통합하여 9월에 부산에 설치되며, 센터에 부행장급 임원이 상주하면서 선박금융 관련 업무를 담당할 예정이며, 효율적인 의사결정을 위해 운영협의체를 구성함
- ▶ 정부의 지원도 한계가 있고, 다른 산업과의 형평성을 고려할 때 '선박금융공사' 설립에서 '해양금융종합센터'로 설치로 지원방향을 전환한 것은 해운산업 지원에 대한 획기적이고 결단이라 할 수 있음
 - 다만 박근혜 대통령이 대선후보 시절에 '선박금융공사'의 설립을 공약한 바 있으나 당선 후에 대출기능을 삭제한 '해양금융종합센터'로 귀결되었으며 업계에서 바라는 영구채 발행 보증도 제외되었다는 점에서 아쉬움을 남겼음
- ▶ 물론 '해양금융종합센터'의 설치가 유동성 악화에 시달리는 국내 해운산업에 많은 도움이 될 것으로 판단됨. 앞으로 '해양금융종합센터'에서 대출기능도 수행하고 회사채 발행도 보증할 수 있도록 기능이 확대되어 업계에서 바라는 만큼 실질적인 지원을 할 수 있는 전문 해양금융기관으로 발전하기를 기대함

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



건화물선 시장, 태평양 수역을 중심으로 소폭 반등

- ▶ 최근 BDI는 1,160p(2월 19일)를 기록, 전주 대비 74p(7%) 상승
 - 케이프 운임은 전주 대비 1,405달러/일(17%) 상승하며 9,626달러/일을 기록하여 반등
 - 파나마크스 운임은 전주 대비 134달러/일(1%) 하락
 - 수프라막스는 전주 대비 1,261달러/일(13%) 상승하며 시황호전에 기여했으나, 핸디사이즈는 1% 상승에 그침
 - FFA 시장은 선형별 현물시장 분위기가 전파되면서 3월 물의 경우 케이프 및 수프라막스는 전주 대비 4%, 14%씩 상승했으나, 파나마크스는 9% 하락. 2분기 물의 경우 케이프가 18,250달러/일을 기록하며 전주 대비 12% 상승하였으며, 수프라막스도 7% 상승. 그러나 파나마크스 및 핸디사이즈 2분기 물은 보합세
- ▶ 케이프 선형은 호주 철광석 물동량이 유입 많아지면서 운임이 소폭 반등하였으나 브라질 철광석 및 대서양 항로의 물동량 유입이 부진한 모습
 - 케이프 선형에 절대적 영향을 미치는 중국의 철광석 수입은 금년도 호조를 보일 것으로 전망됨
 - Lloyd's List는 호주 Fortescue Metals Group의 CEO 인터뷰 기사와 호주 에너지 자원국 전망에 근거하여, 중국이 경제성장률이 둔화되더라도 도시화 등에 따른 철강재 대량소비 및 호주산 수입 철광석의 공급 증대로 가격이 낮게 형성되어 중국 철광석 수입 물동량은 안정적으로 증가할 것으로 전망
- ▶ 파나마크스 선형은 태평양 수역에서 호주 석탄 물동량이 시황지지세 역할을 하는 반면 대서양 수역은 신규 물동량 유입이 제한되면서 운임하락 압력이 가중
 - 남미 곡물 시즌을 앞두고 공선 운항이 증가하면서 상대적으로 태평양 수역에서는 선박 부족, 대서양 수역에서는 선박과잉이 연출되는 모습
 - 다만 현물운임이 저조한 실적을 보이는 가운데, 6개월 정기용선료가 16,000달러/일을 상회하는 것으로 보고되는 등 정기용선시장은 상대적으로 호조세
- ▶ 수프라막스 이하 선형은 태평양 수역에서 인도네시아-인도, 인도네시아-중국 석탄 화물이 다수 유입되는 등 시황이 호전되었으나, 대서양 수역은 물동량 유입이 제한적
 - 지난 1월 인도네시아가 미가공 광석(보크사이트, 니켈 등)의 수출제한 조치를 취하면서 중소형 선형에는 악재가 되고 있으나 중장기적으로 중국이 호주, 인도 등의 대체 공급지를 찾을 경우 톤-마일 증대효과가 있을 것으로 기대



		금주 (02.19)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,160	(75)	1,084	2,113	1,336	698	2,337	1,205
	BCI	1,690	(142)	1,154	3,733	1,940	1,209	4,329	2,103
	BPI	1,282	(-42)	1,282	1,780	1,461	651	2,096	1,187
	BSI	1,068	(130)	928	1,330	1,088	664	1,562	821
	BHSI	678	(13)	665	773	705	410	821	562
		(02.14)							
용선료(1년, \$/day)	Capesize	19,750	(-)	14,700	19,750	17,666	9,250	20,000	12,768
	Panamax	15,000	(-125)	13,500	15,125	14,625	7,750	14,125	10,099
	Handymax	11,000	(250)	10,250	11,000	10,571	7,500	10,625	8,648
		(02.19)							
운임(\$/day)	Capesize	9,626	(1,375)	7,912	35,316	13,927	4,205	42,211	14,163
	Panamax	10,295	(-300)	10,295	14,188	11,659	5,163	16,728	9,312
	Supramax	11,170	(1,362)	9,708	13,902	11,375	6,938	16,333	10,200
	Handysize	9,810	(233)	9,577	11,083	10,153	6,108	11,757	8,150

컨테이너선 시장

김태일 부연구위원 (ktizorro@kmi.re.kr)



정기선사, 얼라이언스 및 M&A 등 경쟁체제 변화로 시황 대응

- ▶ 중국 컨테이너선운임지수인 CCFI는 전주 대비 5.7p 상승한 1,170.59p, 컨테이너선 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 2.0p 상승한 504.4p를 기록했다
- ▶ 연초 선대 개편 등 주요 선사들의 움직임이 보이고 있는 가운데, 아직 시황 분위기는 본격적인 방향성이 나타나지 않고 있음
 - 중국발 유럽항로 운임지수는 전주 대비 0.6% 하락했으며, 지난 주는 미주항로가 크게 올라 미서안항로는 2.9% 급등했으며, 동안항로는 1.4% 상승했음
 - 상해발 운임은 약세를 보였는데, 유럽항 운임은 전주 대비 TEU당 188달러 하락한 1,414달러를 기록했으며, 미서안항로는 전주 대비 FEU당 67달러 하락한 2,041달러, 미동안항로는 63달러 하락한 3,363달러를 기록했음
 - 전반적인 시황은 강보합세를 보이고 있으나 아직 본격적인 성수기 시즌으로 돌입하지는 않은 것으로 보임
- ▶ 올해 선진국 경기가 양호할 것이라는 예상으로 해운시장의 회복 기대도 다소 높아지고 있음. 특히 미국 경기는 긍정적 시각이 많아 양적완화에 대한 압력이 지속되고 있음
 - 그러나 미국의 양적 완화로 인해 신흥국의 경기의 변동성이 커지고 있는 상황이 우려됨
 - 선진국 교역의 대부분이 신흥국과 선진국 간에 이루어지고 있어 신흥국의 경기 하락시 해상시장에 커다란 영향을 미칠 것으로 예상됨
- ▶ 최근 정기선사들의 움직임이 빨라지고 있는 데, 독일 Hapag-Lloyd사가 칠레 CSAV의 컨테이너선 사업부분을 인수하기 위한 의향서가 체결되었다는 소식이 있음
 - 또한 Evergreen이 아시아-유럽 항로에서 CKYH와 공동 운항에 공식적으로 합류하여 얼라이언스 체제에 편입되어 CKYH 규모가 확대될 전망이다
 - 더구나 기존 얼라이언스인 G6는 선대 확대 운항계획을 FMC에 승인을 요청한 상태이며, 4월 초 이러한 계획이 승인되면 변경된 내용에 따라 운항에 들어갈 계획임



		금주 (02.14)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1,171	(5.7)	1,098	1,171	1,141	976	1,152	1083
	유럽항로	1,686	(-10.0)	1,507	1,696	1,628	1,027	1,530	1351
	미서안항로	1,028	(28.9)	976	1,028	995	953	1,189	1066
	일본항로	836	(-7.1)	774	843	810	719	857	771
	한국항로	610	(-35.4)	610	650	636	565	690	616
	동남아항로	838	(-25.7)	776	838	809	781	916	842
(02.12)									
용선지수(HRCI)		504.4	(2.0)	498	505	502	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	670	690	680	730	730
		수입	560	(-)	560	580	570	610	615
	한중(All in)	수출	309	(-)	309	309	309	374	321
		수입	469	(-)	469	469	469	494	473
	동남아(All in)	수출	750	(-)	750	750	780	880	798
		수입	550	(-)	550	550	540	640	558

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC - 운임 및 수익이 상승세를 이어가고 있으나 지속여부는 미지수

- ▶ VLCC 시장이 다시 평균 수익 40,000달러/일 수준을 회복하며 롤러코스터 장세를 연출하고 있으나 고점 인식으로 성약 건수 감소, 수에즈막스로 전환 수요 발생
 - VLCC 평균 수익은 41,406달러(일)로 전주 대비 12,970달러(45.6%) 상승하였고, 운임 지수는 WS 62.5로 전주와 같은 수준을 유지하였음
 - 2월 둘째주 페르시아만 30일 가용 선박은 98척으로 전주 대비 17척 증가하였으나 전년 동기 대비 19척 적은 수준임
- ▶ 항로별 수익은 '중동-아시아' 항로 81~86%, '중동-미국' 항로 74%, '중동-유럽' 항로 61% 상승하였으며 서아프리카 시장도 수익이 6%~32% 상승하였음
 - 2월 둘째주 국제유가는 아프리카 원유 생산 차질 우려, IEA의 수요량 증가전망, OECD 재고량 감소 등의 상승요인과 미국의 경기지표 악화, 북해유전 가동 재개 등 하락요인이 혼재(브렌트유 ↑, 두바이유 ↑, WTI ↓)
 - 선박유는 주요 항만에서 상승반전하며 강보합세를 나타냄



제품선 - 선복량 과잉으로 전반적인 약세 시장이 지속되고 있음

- ▶ 대서양, 아시아 시장 모두 약세를 이어가는 가운데 지난주에 이어 'USG-ECSCA' 수익이 전주대비 15% 증가
 - MR 탱커 평균 수익은 10,152 달러(일)로 전주 대비 1,058 달러(9.4%) 하락하였으며 '싱가폴-일본' 항로 운임은 WS 105.0으로 전주대비 변동 없음
 - 항로별 수익은 'UKC-USAC' 34%, 'UKC-WAF' 28%, '싱가폴-일본'은 32%, '인도-일본' 1% 하락하였음
 - 2월 14일 기준 미국 정제가동률은 86.8%이며 원유 재고는 5주 연속 증가하였음. 휘발유 재고는 전주대비 소폭 증가하였으며 중간유분 및 중유는 6주 연속 감소함. 수입량은 원유 7,421,000 bpd(barrels per day), 제품유 1,656,000 bpd를 기록함
- ▶ 미국의 1월 경기지표(1월 소매판매, 1월 제조업 생산)가 예상치를 하회하였으나 2월 소비자 신뢰지수는 예상치를 상회하며 시장의 우려를 다소 완화시킴
 - 유럽은 '13년 4/4분기 GDP 증가율이 예상치를 상회하며 최근 경기 회복에 대한 기대를 높여가고 있음
 - 일본은 1월 경기동향지수 ↓, 1월 소비자신뢰지수 ↓, '13년 12월 경상적자 확대에 아베 노믹스에 대한 우려 지속
 - 2014년 세계 경기 회복에 따른 시장 개선에 대한 기대가 높으나 신흥시장 통화위기를 비롯한 불안요인이 커지고 있음

(전주비) 2월평균 2014년 2013년
최저 최고 평균 최저 최고 평균

유조선 시장		(02.14)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	41,406	(12,970)	34,921	20,387	48,936	35,662	1,351	47,297	16,103
	MR	10,152	(-1,058)	10,681	10,152	12,522	11,591	7,216	18,266	12,736
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	26,000	(500)	25,750	25,500	27,000	26,357	18,000	28,000	19,837
	MR	15,000	(-)	15,000	15,000	15,250	15,143	13,500	15,000	14,351
		(02.19)								
운임지수(WS)	VLCC	62.5	(-)	57.5	42.5	72.0	55.6	30.0	65.0	40.1
	MR	105.0	(-)	105.0	100.0	112.5	106.6	100.0	170.0	125.9

해운시장 주요동향



Evergreen사 CKYH 얼라이언스 합류 합의

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ P3 네트워크에 출범에 대응하여 글로벌 선사들의 움직임이 빨라지는 가운데 Evergreen사가 CKYH 얼라이언스 가입을 협상 중인 것으로 전해짐
 - Evergreen 관계자에 따르면 최종 합의는 하지 않았지만 논의가 상당히 진척되고 있으며 세부사항을 조율하고 있는 중
- ▶ Evergreen이 CKYH 얼라이언스에 가입할 것이라는 소문의 발원지는 한진해운으로 '13년 12월 동사를 멤버로 초청하고자 하는 의사를 표시하면서 부터임
 - CKYH 얼라이언스는 Cosco, K-line, Yang Ming Marine Transportation, 한진해운으로 구성되어 있으므로 Evergreen은 세계 4번째 정기선사로 876,046TEU의 선복량을 보유
 - Evergreen과 CKYH는 8개의 '아시아-북유럽'항로를 공동으로 서비스하고, 4개 '아시아-지중해'항로에 선복 교환, 선박 공유 협정을 맺고 있음
 - 미국 동부에는 3개 항로에 선박을 공급중이고 이중 1개는 G6와 공동운항을 하고 있음. 또한 미국 서부에서는 6개 항로에 선박을 공급중이며 이중 4개를 운항하고 있음(Zim, Maersk, CSCL, MOL, Cosco, 한진해운이 선복 임차형태로 서비스)
- ▶ 과거 Evergreen은 얼라이언스 가입을 거절하고 수년간 독립선사로 다른 선사, 얼라이언스와 파트너 관계를 지속하였음
 - 그러나 지난 몇 년동안 입장에 변화가 생겼으며 '13년 11월 얼라이언스 가입도 고려할 수 있음을 밝혔음
 - Evergreen이 CKYH에 가입함으로써 Evergreen도 P3 네트워크, G6의 대서양 및 아시아-미서부 항로확대 계획에 대응할 수 있을 것으로 판단됨

(출처:Lloyd's List, 2014. 02. 19.)



파나마 운하 확장 공사 중단, 3~5년 지연 가능성 대두

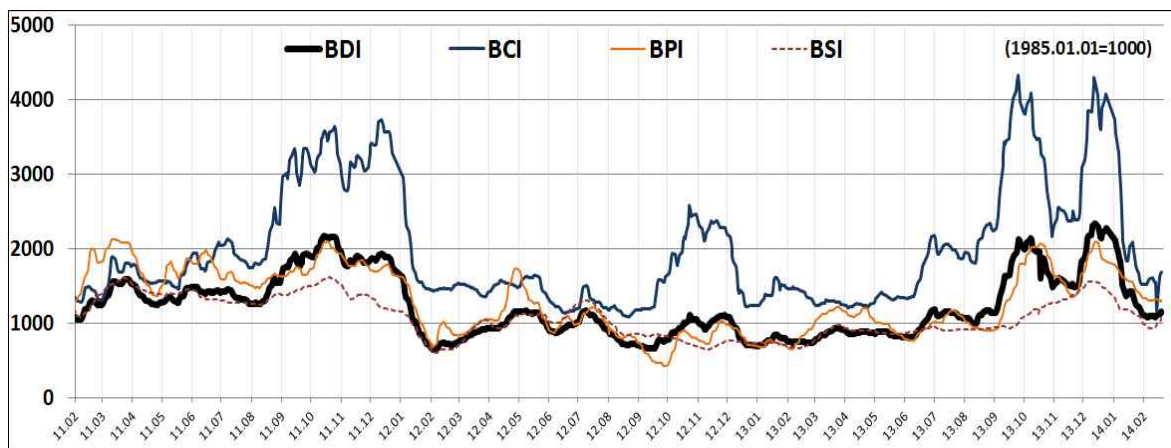
윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 파나마운하 확장공사를 맡은 컨소시엄 GUPC가 현지 시간 5일, 건설예산 초과분 부담을 둘러싼 파나마 운하청(ACP)과의 대화가 결렬되어 공사를 중단한다고 발표
 - 파나마 운하청이 예산 초과분 지불을 거부하면서 강하게 반발, 사태 해결방안이 보이지 않고 있음
 - 2015년 개통을 목표로 진행되어 온 파나마운하 확장공사가 이대로 양자의 대화가 진행되지 않는다면 3~5년 더 지연되리라는 지적도 있음
- ▶ 컨소시엄 GUPC가 작년말 ACP에 16억 달러의 예산초과분 지불을 요구하였으나 ACP가 당초 예산분 밖에 인정할 수 없다며 강하게 반발하며 공사 속행을 요구
 - 쌍방이 대화를 계속하였으므로 2월 4일 최종 합의가 결렬되어 GUPC가 공사를 중단
 - GUPC측은 이번 결렬로 인해 1만명 이상의 고용이 사라질 뿐 아니라 문제가 해결되지 않으면 확장 완료가 3~5년 지연된다고 지적하며 파나마 운하청을 압박
- ▶ 파나마운하 확장공사 프로젝트는 총 52억 달러의 대공사로 이중에서 GUPC는 태평양측 및 대서양측의 2개소에 건설하는 「제3갑문(교문)을 32억 달러에 수주하였음

(출처: Marinavi, 2014.02.10.)

주요 해운지수 동향

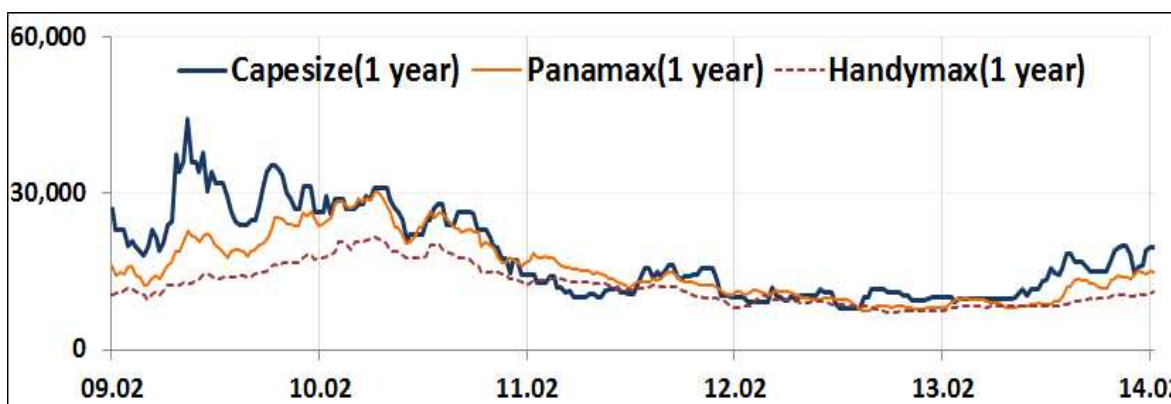
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

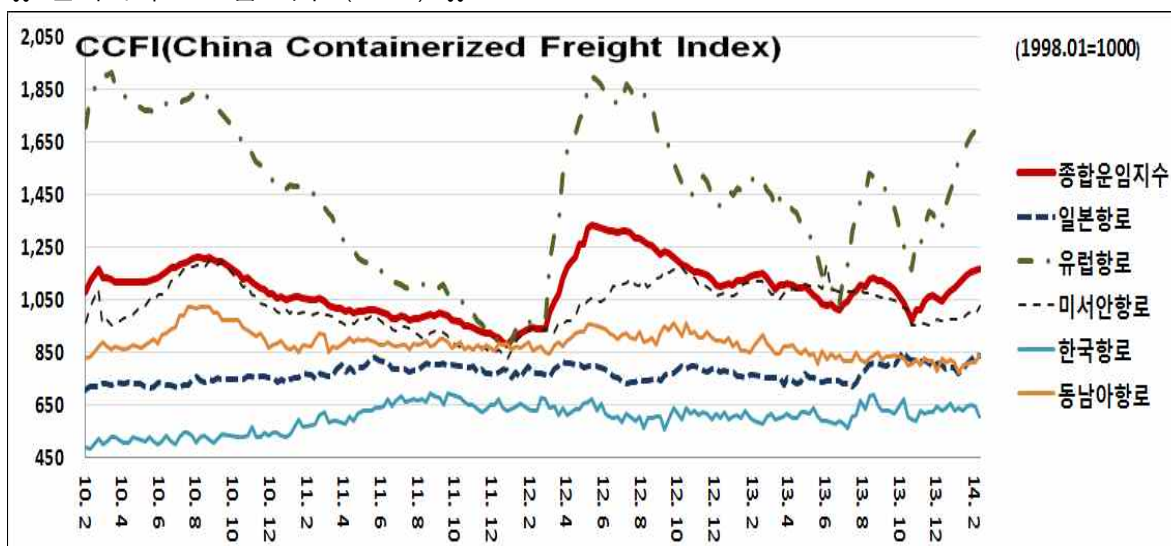
건화물선 용선료

\$/day



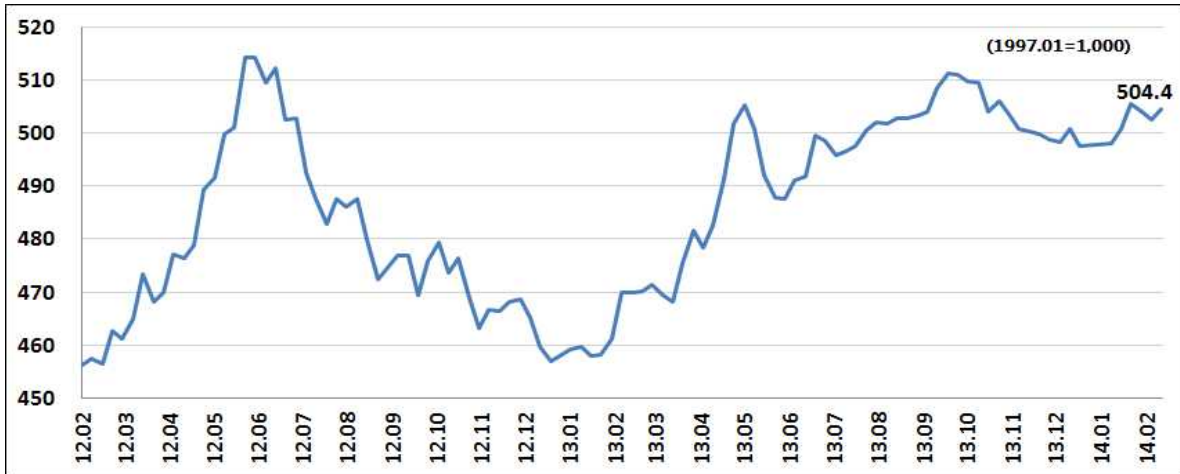
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

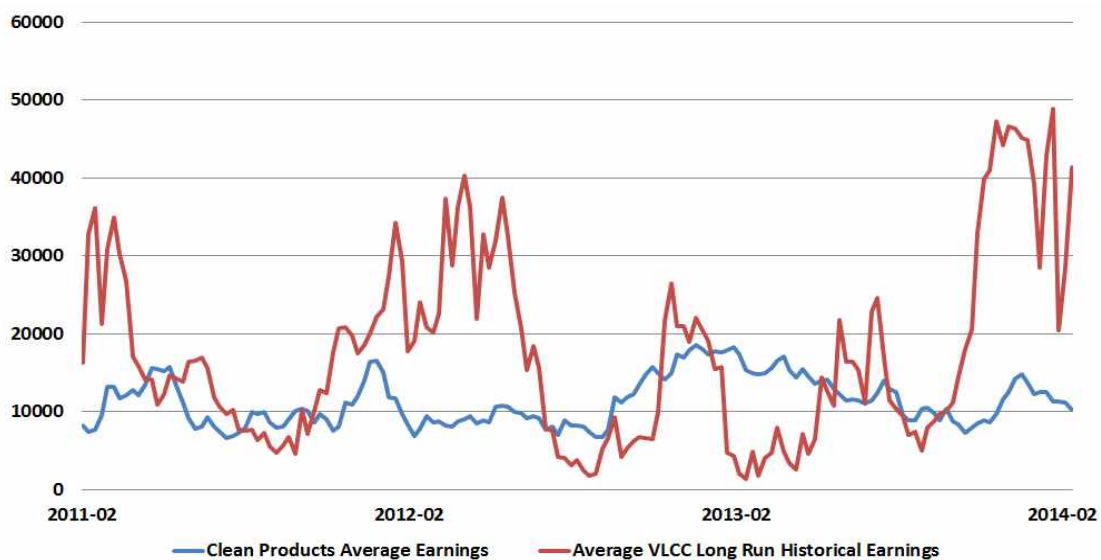
유조선 운임지수(WS)



Fearnleys

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금주 (전주비) 2월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (02.14)										
건화물선(5년)	Panamax	27.0	(-)	27.0	26.0	27.0	26.7	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	68.0	(-)	68.0	65.0	68.0	67.6	55.0	60.0	56.0
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	10.3	(-)	10.3	10.3	10.3	10.3	9.0	10.3	9.4

신조선 시장 (\$ Million) (02.14)										
건화물선	Panamax	29.3	(0.3)	29.1	28.0	29.3	28.7	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	98.0	(1.0)	97.5	94.0	98.0	95.5	89.5	94.0	90.7
컨테이너선	Sub-Panamax	31.5	(-)	31.5	31.5	31.5	31.5	30.0	31.5	30.6

연료유 (\$/Tonne) (02.14)										
380 CST	Rotterdam	577.0	(6.0)	574.0	563.0	586.0	571.4	567.0	646.0	594.5
	Singapore	618.5	(2.0)	617.5	604.0	619.5	614.0	591.0	667.5	615.7
	Korea	647.5	(3.0)	646.0	644.5	662.5	655.6	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	621.5	(5.0)	619.0	616.5	640.0	626.9	602.5	678.5	627.8

주요 원자재가 (\$) (02.14)										
철광석	국제價	121.0	(-0.5)	120.9	120.5	135.0	129.6	112.6	158.3	134.9
	중국産	171.8	(-0.9)	172.4	171.8	176.7	174.4	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	95.0	(-)	94.4	90.9	100.4	97.2	96.2	100.2	97.9
	중국産	110.7	(-2.6)	111.2	110.7	114.5	113.2	104.0	116.3	112.3
	호주産	167.7	(-0.1)	167.8	167.7	175.0	170.5	162.4	195.4	178.8
원료탄	내륙(외몽고)	90.9	(-)	90.9	90.9	91.3	91.1	88.9	111.9	99.4
	중국産	176.8	(-0.1)	176.9	176.8	195.4	184.5	160.0	231.2	189.9
곡물	대두(국제)	1,337	(6.0)	1,324	1,269	1,344	1,305	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)	598	(21.0)	585	551	606	578	605	791	683

국내 주요 항만 화물처리 (천톤)										
		12월	11월	10월	2013년 합계	2012년 합계	2011년 합계			
부산	수출	14,505	14,557	14,034	170,769	164,089	153,356			
	수입	13,825	12,750	12,953	153,786	147,950	140,978			
울산	수출	7,330	7,163	6,615	80,213	83,778	82,058			
	수입	9,580	8,576	9,911	110,788	113,193	111,695			
광양	수출	7,567	6,955	6,601	80,438	81,103	75,414			
	수입	13,214	12,726	12,833	154,594	156,238	144,514			