

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)



### 아시아 역내항로도 선박이 커지고 있다



- ▶ 최근 대형선사들이 아시아 역내항로에 대한 서비스를 개편하면서 기존 선박 보다 규모가 대형선박을 투입하는 사례가 증가하고 있음
  - 이는 아시아-유럽항로 등 기간항로에 1만TEU급 이상 초대형선 투입이 증가하면서 예상되었던 것으로 아시아 역내항로에 4,000~5,000TEU급 선박들이 전배되는 현상이 나타나고 있음
- ▶ NYK, K-Kine, 하이팩 로이드는 금년 3월 중순부터 일본-싱가폴, 일본-자카르타 항로에서 공동운항에 의한 서비스를 개시하면서 아시아 역내항로에서는 비교적 대형선박인 4,200 TEU급 4척을 투입해 Weekly 서비스를 제공하기로 하였음
  - 서비스 개편 이전에 NYK와 K-Kine은 동 항로에 2600TEU급 4척을 운항하고 있었으나 비교적 운송수요가 많고 안정적인 항로를 중심으로 4,000TEU급 선박을 투입하여 비용 경쟁력 강화를 도모하고 있음
  - 또한 NYK는 일본-태국항로를 시작으로 5,000TEU급 투입할 계획이며, AP-몰러 머스크 그룹 산하의 MCC도 금년 3월 말부터 NYK와 공동으로 일본과 중국, 홍콩, 태국을 연결하는 서비스를 개시하면서 5000TEU급 3척(MCC 2척, NYK 1척)을 투입할 계획임
- ▶ 아시아 역내항로는 아직도 1,000~2,000TEU급 선박이 주류를 이루고 있으나 1,000~2,000TEU급 선박들은 노후선박이 많아 대형선박으로의 교체가 모색되고 있음
  - 그동안 아시아지역 항만에 입항하는 근해항로 운송선박의 평균 선형이 크게 확대되어 온 것으로 나타났음. 아시아 역내 선사의 컨테이너선박의 평균 규모는 1997년 539TEU에서 2010년 1,500TEU로 크게 확대되었음
  - 부산항의 경우에도 아시아항로의 선박 대형화 추세가 계속되고 있음. 특히 동남아항로는 평균 규모가 2010년 1,500TEU에서 2013년 2,100TEU로 확대된 것으로 나타났음
- ▶ 향후 아시아-유럽, 아시아-북미,대서양 등 기간항로에서 P3, G6, CYHKE 등 얼라이언스를 중심으로 초대형선박 투입이 증가하면서 그동안 기간항로에서 운항되었던 4,000~5,000TEU급 선박들이 주요 역내 항로로 전배될 가능성이 더욱 높아지고 있음
  - 또한 3대 얼라이언스들이 경쟁하는 기간항로의 경우 수익성을 확보하는 것이 쉽지 않을 것이라는 점에서 대형 선사들이 물동량이 많은 아시아 역내항로로 눈을 돌리고 있는 것도 선박 대형화를 촉진하는 요인이 될 것임
- ▶ 한편 아시아 역내항로는 화물의 이동 자체가 유럽항로와 북미항로의 서비스 루트 변화에 영향을 받고 있으나 피더네트워크가 많고 복잡하여 선박 대형화가 쉽지 않다는 견해도 있음. 즉 아시아 주요 항만의 항만시설 규모에 따라 중소형 선박이 필요한 항로가 많아 일률적인 선박 대형화가 어렵다는 주장도 나오고 있음
  - 그러나 비교적 수요가 많고 안정적인 노선에 대해서는 대형 선사간, 대형 선사와 중소형 선사간의 공동배선을 통해 선박 대형화가 진행되고 있다는 점에 주목할 필요가 있음
  - 국적 근해선사의 경우, 비교적 물동량이 많고 수익성이 높고 수요가 안정적인 항로에서 선박 대형화가 진행될 가능성에 대비하는 것이 필요함

# 건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



건화물선, 모든 선형에서 운임 회복세

- ▶ 최근 BDI는 1,453p(3월 12일)를 기록, 전주 대비 62p(4%) 상승
  - 케이프 운임은 전주 대비 1,203달러/일(6%) 상승하며 20,472달러/일을 기록
  - 파나마스 운임은 전주 대비 396달러/일(5%) 상승하며 8,872달러/일 기록
  - 수프라막스는 전주 대비 4% 상승, 핸디사이즈는 1% 상승
  - FFA 시장은 대형선 위주로 큰 하락세를 보임. 4월물은 케이프가 전주 대비 3,700달러/일(15%) 하락, 파나마스는 10% 하락함. 3분기물도 케이프는 2,625달러/일(9%) 하락, 파나마스는 4% 하락. 수프라막스 이하 선형은 보험세를 보임
- ▶ 케이프 선형은 호주 메이저들의 물동량이 꾸준히 유입되는 가운데, 브라질→중국 철광석 물동량 유입과 대서양 R.V. 물동량 유입으로 호조세를 보임
  - 그러나 중국의 신용 위축과 1억 톤을 상회하는 항만의 철광석 재고량은 향후 철광석 물동량 증가에 부정적 영향을 미칠 것으로 우려됨
  - ※ 지난 2월 중국 철광석 수입물동량은 6,124만 톤을 기록함. 이는 지난해 같은 기간에 비해서는 11.9% 증가한 것이나, 사상 최고치를 기록했던 지난 1월에 대비해서는 27.0% 감소한 것임
  - 한편 중국 수입 철광석 가격이 104달러/톤까지 하락하면서 향후 물동량 창출효과에 대한 의견이 갈리고 있음. 낙관론자들은 낮은 수입 철광석 가격이 수입 물동량 증대로 이어질 것으로 기대하고 있지만, 비관론자들은 전반적인 수요 위축에 따른 가격 하락으로 해석하면서 물동량 증가에 부정적 영향을 미칠 것으로 해석
- ▶ 파나마스 선형은 인도네시아 석탄 물동량 유입이 운임에 긍정적 영향을 미쳤으나, 대서양 수역의 신규 물동량 창출이 미흡하여 본격적인 회복세를 보이지는 못함
  - 남미 곡물 시즌에 대한 기대감으로 공선운항이 지속되는 가운데, 케이프 운임이 파나마스 운임의 2배를 넘어서면서 케이프 화물 분할로 파나마스 수요가 일부 증가하는 현상을 보이기도 함
- ▶ 수프라막스 이하 선형은 동남아 석탄 물동량으로 태평양 수역은 운임 상승이 나타난 반면, 대서양 수역은 물동량 부족으로 여전히 약세를 보임
- ▶ 파나마스 이하 선형에서 남미 곡물 시즌에 대한 기대감으로 대서양으로 향하는 공선선박이 늘어나며 상대적으로 태평양 수역의 선박은 줄어드는 상황에서, 태평양 수역의 신규 물동량이 꾸준히 유입되면서 양 수역 간의 시황이 괴리되는 움직임이 나타나고 있음



		금주 (03.12)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>건화물선 시장</b>									
운임지수	BDI	1,453	(62)	1,084	2,113	1,335	698	2,337	1,205
	BCI	2,600	(4)	1,154	3,733	2,048	1,209	4,329	2,103
	BPI	1,102	(49)	1,053	1,780	1,361	651	2,096	1,187
	BSI	1,159	(43)	928	1,330	1,096	664	1,562	821
	BHSI	668	(7)	661	773	694	410	821	562
		(03.07)							
용선료(1년, \$/day)	Capesize	25,938	(2,698)	14,700	25,938	19,421	9,250	20,000	12,768
	Panamax	15,000	(-125)	13,500	15,125	14,750	7,750	14,125	10,099
	Handymax	11,500	(250)	10,250	11,500	10,800	7,500	10,625	8,648
		(03.12)							
운임(\$/day)	Capesize	20,472	(1,203)	7,912	35,316	14,765	4,205	42,211	14,163
	Panamax	8,872	(396)	8,476	14,188	10,882	5,163	16,728	9,312
	Supramax	12,118	(452)	9,708	13,902	11,458	6,938	16,333	10,200
	Handysize	9,742	(129)	9,577	11,083	10,023	6,108	11,757	8,150

# 컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



## 컨테이너, 운임조정 시기에 돌입하여 운임약세 지속

- ▶ 중국 컨테이너선운임지수인 CCFI는 전주 대비 28.4p 하락한 1,087p, 컨테이너선 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 0.9p 하락한 505.0p를 기록했다
- ▶ 미국, 유럽 등 선진국의 경기회복 조짐에도 불구하고 컨테이너 운임은 아직 반등의 기미를 보이지 않고 있음
  - 중국발 유럽항로 운임지수는 전주 대비 43p, 미서안항로는 30.7p, 미동안항로는 6.4p 하락하여 일제히 하락세를 보였음
  - 상해발 운임은 여전히 약세를 보였음. 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 122달러 하락한 988달러를 기록했으며, 미서안항로는 전주 대비 FEU당 68달러 하락한 1,784달러, 미동안항로는 70달러 하락한 3,137달러를 기록했다
  - 이번 주에도 컨테이너 시장에 막대한 영향을 미치는 선진국들의 경제불안으로 시황은 전반적으로 약세를 보였음
- ▶ 미국의 2월 경제지표를 살펴 보면, 2월 생산자물가지수(PPI)가 전월 대비 0.1% 하락하였으나 3월 소비자심리지수는 전월 81.6에서 82.0으로 상승할 전망이며, 산업생산지수도 4.5에서 6.0으로 크게 상승할 전망이다
  - 미국은 경제지표가 상승하는 가운데 미국 연방준비제도는 이번달 18일에 열리는 연방공개시장위원회에서 양적 완화를 추가로 100억달러 추가 축소할 것으로 예상되고 있음
  - 우크라이나 크림반도 분리독립 운동에 대한 유럽의 대러시아 경제제재가 자칫 유럽과 러시아간 경제냉전을 초래할 가능성이 커지고 있음. 유럽의 대러시아 경제제재 강도가 커질수록 양쪽의 경제적 타격이 우려되고 있음
  - 중국은 2월 산업생산 증가율이 8.6%로 2009년 9월 이후 최저치를 기록하였고, 고정자산투자 증가율도 17.2%로 2002년 1월 이후 최저치를 기록하는 등 금년 1분기 성장률이 양회에서 결정한 목표치인 7.5% 보다 낮을 것으로 예상됨
- ▶ 금년 3월에도 컨테이너선 운임약세가 지속되고 있는 것은 최근 세계경제의 불안정성이 커지고 있다는 데에서 영향을 받고 있지만 운임조정측면에서도 바라 볼 필요가 있음
  - 작년 4분기 이후 금년 2월 중순까지 컨테이너 운임이 지속적으로 상승하는 추세를 보였기 때문에 현재 운임 조정세에 돌입했다는 분석도 나오고 있음



				2014년			2013년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
금주 (03.07)				(전 주비)						
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		1,087	(-28.4)	1,098	1,171	1,132	976	1,152	1083
	유럽항로		1,498	(-43.0)	1,498	1,696	1,603	1,027	1,530	1351
	미서안항로		1,001	(-30.7)	976	1,032	1,212	953	1,189	1066
	일본항로		829	(8.8)	774	843	812	719	857	771
	한국항로		646	(9.7)	610	661	640	565	690	616
	동남아항로		762	(-5.1)	762	838	801	781	916	842
(03.12)										
용선지수(HRCI)			505.0	(-0.9)	498	509	504	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	670	690	680	730	730	730
		수입	560	(-)	560	580	570	610	620	615
	한중(All in)	수출	309	(-)	309	309	309	309	374	321
		수입	469	(-)	469	469	469	469	494	473
	동남아(All in)	수출	750	(-)	750	750	750	780	880	798
		수입	550	(-)	550	550	550	540	640	558

## 유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



### VLCC - 3월물 시장활동 위축으로 운임약세 지속

- ▶ 저조한 성약건수, 페르시아만 선복량 증가로 운임의 약세가 지속되고 있음. 페르시아만 3월물 성약건수는 105건이 조금 넘을 전망으로 이는 지난달의 2/3 수준임
  - VLCC 평균 수익은 24,070달러(일)로 전주 대비 3,708달러(13.2%) 하락하였고, 운임 지수는 41.0 WS 로 전주 대비 9.0p(18.0%) 하락하였음
  - 3월 12일 페르시아만 30일 가용 선박은 116척으로 전주 대비 7척 증가, 전년 동기 대비 8척 많은 수준임
- ▶ 항로별 수익은 '중동-아시아' 항로 15~16%, '중동-미국' 항로 23%, '중동-유럽' 항로 19% 하락하였으며 서아프리카 시장도 수익이 보합(인도) 또는 12~17% 하락하였음.
  - 3월 첫째주 국제유가는 주초 우크라이나 분쟁으로 상승하였으나 2월 세계 석유공급 증가(이라크 생산회복 등)로 안정되며 강보합권으로 마감(브렌트유↑, 두바이유↓, WTI↑)
  - 선박유(380cst)는 L.A, 파나마를 제외한 주요 항만에서 전주 대비 하락세를 지속함



### 제품선 - 대서양 시장 운임은 소폭 조정, 아시아 시장 운임은 강보합세 유지

- ▶ 지난주 대서양시장의 운임 급등으로 이 지역 선복량이 증가하며 운임이 소폭 조정세를 보였음. 다만 상승세를 나타내었던 'USG-ECSCA' 운임은 큰 폭으로 하락하였음
  - MR 탱커 평균 수익은 11,982 달러(일)로 전주 대비 1,066 달러(8.2%) 하락하였으며 '싱가폴-일본' 항로 운임은 110.0 WS 로 3주연속 보합세를 나타내었음
  - 항로별 수익은 'UKC-USAC' 9%, 'UKC-WAF' 7% 하락하였으며 'USG-ECSCA'는 44% 급락하였음. 반면 '싱가폴-일본', '인도-일본' 항로는 각각 18%, 2% 상승세를 이어감
  - 3월 7일 기준 미국 정제가동률은 86.0%이며 원유 재고는 8주 연속 증가하였음. 휘발유 재고 및 중간유분은 전주대비 감소하였으나 중유는 증가함. 수입량은 원유 7,311,000 bpd, 제품유 1,844,000 bpd를 기록함
- ▶ 중국의 신용팽창에 대한 강도 높은 구조조정, 성장을 담보는 신흥국 통화위기와 더불어 2014년 기대했던 시황개선에 가장 큰 부담으로 작용하고 있음
  - 미국의 겨울철 흑한이 경제성장 속도를 둔화시켰을 것으로 추정되며, 정부의 경기부양과 저금리 지속의 의지가 나타난 한주였음. EU의 디플레 우려에 OECD도 추가 양적완화의 필요성을 지적하고 나서 선진국 추가 경기 부양책에 관심이 모아지고 있음
  - 중국 2월 경제지표(CPI, 단기금리 최저치 갱신)는 기대 이하를 나타내고 있으며, 일본도 소비세 인상과 함께 경제성장을 둔화가 우려되며 아시아 운송시장에 부정적 요인 증가

		(전주비)		3월평균	2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균

유조선 시장		(03.07)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	24,362	(-3,708)	24,362	20,387	48,936	33,634	1,351	47,297	16,103
	MR	11,982	(-1,066)	11,982	10,152	13,048	11,732	7,216	18,266	12,736
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	27,000	(1,000)	27,000	25,500	27,000	26,350	18,000	28,000	19,837
	MR	15,000	(-)	15,000	15,000	15,250	15,100	13,500	15,000	14,351
(03.12)										
운임지수(WS)	VLCC	41.0	(-9.0)	45.5	41.0	72.0	53.7	30.0	65.0	40.1
	MR	110.0	(-)	110.0	100.0	112.5	107.5	100.0	170.0	125.9

## 해운시장 주요동향



NYK, 황산화물(SOx) 규제 대응 위해 세계 최초로 LNG 연료 PCTC 2척 발주

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ NYK는 7일 유럽 역내 자동차 전용선 자회사인 UECC(United European Car Carrier)를 통해 카와사키 중공업과 3,800대급 자동차 전용선(PCTC) 2척을 발주함
  - 동 선박은 LNG와 중유를 모두 사용할 수 있는 듀얼 시스템을 채택한 세계 최초의 LNG 추진 자동차 전용선으로 북해·발트해 SOx 배출규제 강화에 대응하기 위해 발주
- ▶ 이번에 발주된 PCTC 2척은 카와사키 중공업 소속의 중국 조선소 NACKS(Nantong Cosco KHI Ship Engineering)에서 2016년 후반 준공 예정
  - 동 선박은 북해·발트해에서 운항될 예정이며 일반 중유선박에 비해 이산화탄소, 질소산화물, 황산화물, 미세먼지(PM) 등 배출물질이 거의 없음
  - 2015년 1월부터 북해·발트 해역에서 시행될 황산화물 배출규제 기준을 충분히 통과 할 수 있을 것으로 전망
  - 이외에도 아이스 클래스 1A 슈퍼를 적용, 겨울철에도 동 해역에서 연간 안정된 수송서비스를 제공하며 트럭이나 건설 기계 등의 대형 차량도 적재 가능하게 설계
- ▶ UECC는 유럽 역내 항로에서 1060~4750대급의 자동차선 23척을 운항중이며 1991년부터 NYK와 스웨덴 와레니우스가 5:5 비율로 출자하여 운영중임

(출처: Marinavi, 2014.03.10.)



2018년 최초로 24,000 TEU 선박이 운항될 예정

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

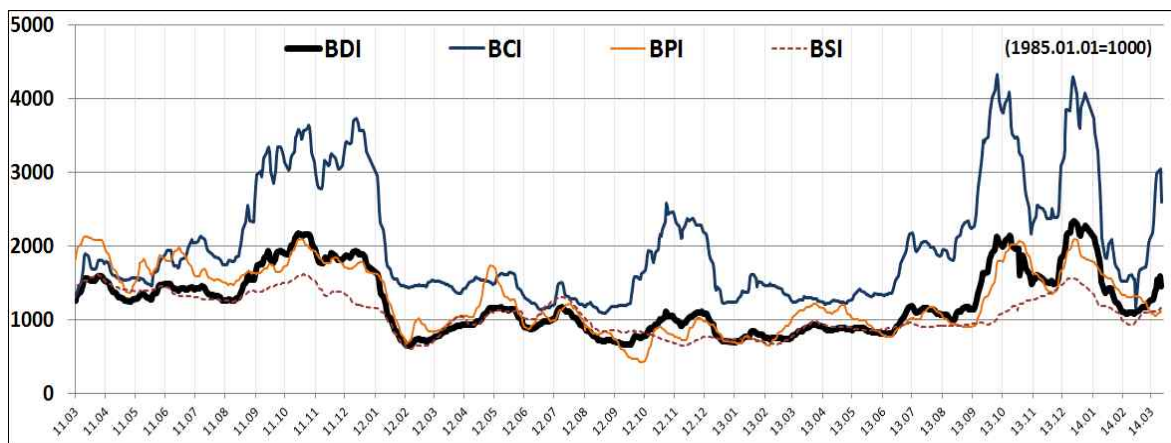
- ▶ 알리안츠보험의 Safety and Shipping Review에 따르면 2018년 24,000TEU급 선박이 최초로 서비스를 개시할 전망
  - 동 보고서의 예측모델에 근거하였을 때 컨테이너 선박 크기는 4~5년 주기로 약 30%씩 증가하는 것으로 나타남
- ▶ 동 보고서는 증가하는 컨테이너선의 규모 만큼 리스크도 증가하고 있다고 강조함
  - AGCS(Allianz Global Corporate and Specialty)의 Dr. Seven Gerhard는 초대형선박(Mega Ship)에서 발생하는 클레임의 규모는 엄청날 것이라고 지적
  - 일례로 항만 체선, 터미널 점유, 선박 사고시 구조 및 화물 보상 비용 등이 크게 증가할 것으로 예상됨
  - 초대형 선박에 있어 일반적인 사건이라고 해도 매우 큰 손실이 잠재될 수 있고, 그 판례도 찾기 힘들다고 Seven 박사는 지적하고 있음
- ▶ 해운산업의 또 다른 위험으로는 앞으로 발주가 증가할 것으로 예상되는 LNG 추진선박의 증가 추세임
  - AGCS의 컨설턴트, Rahul Khanna 선장은 LNG 취급에 있어 전문성 확보가 쉽지 않은 실정이며 관련 인력의 교육·훈련이 필요함을 강조

(출처: Fairplay 24, 2014. 03. 13.)



## 주요 해운지수 동향

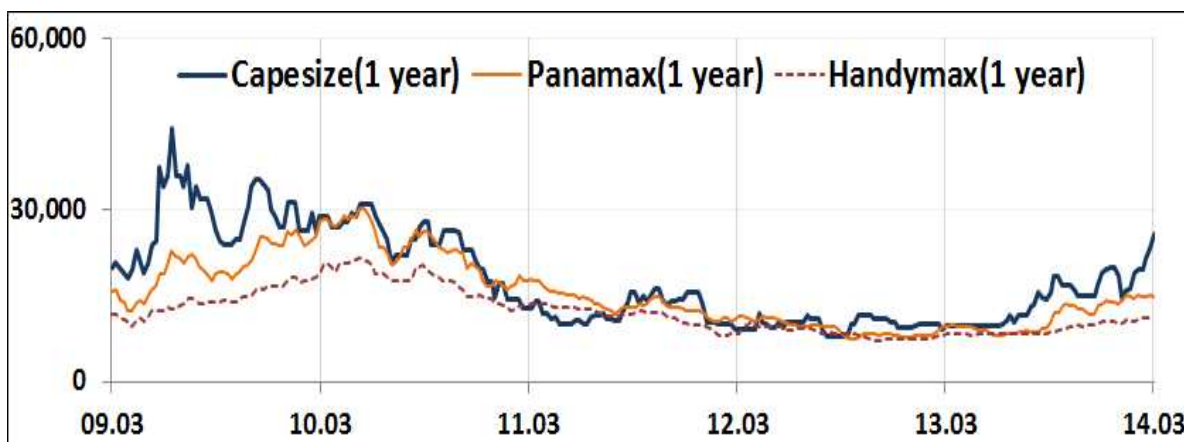
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

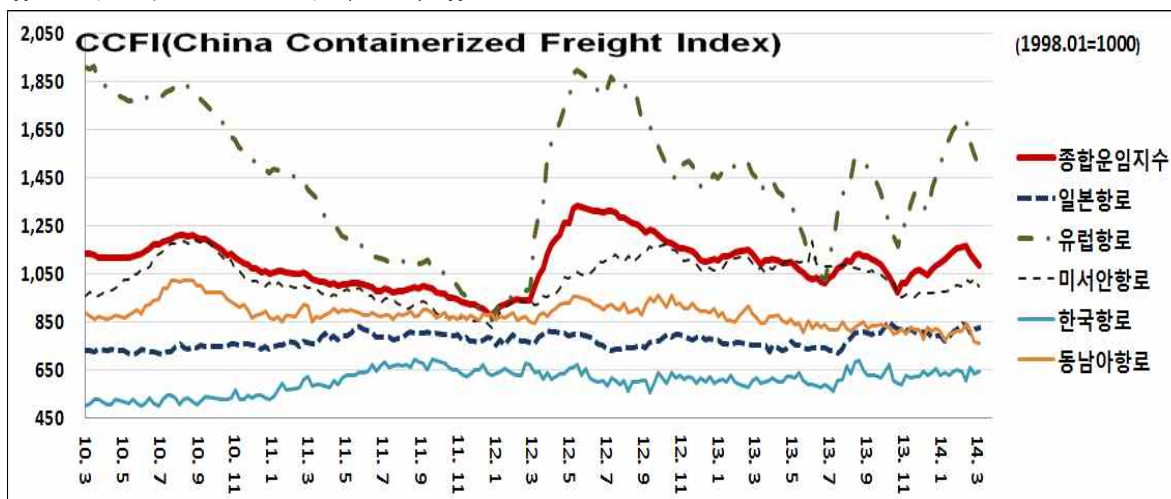
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



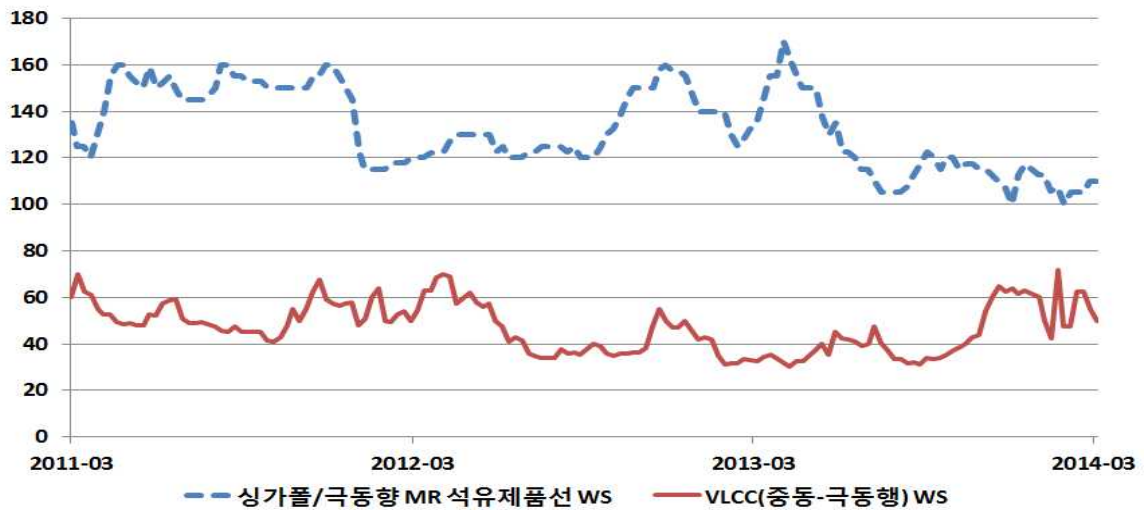
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

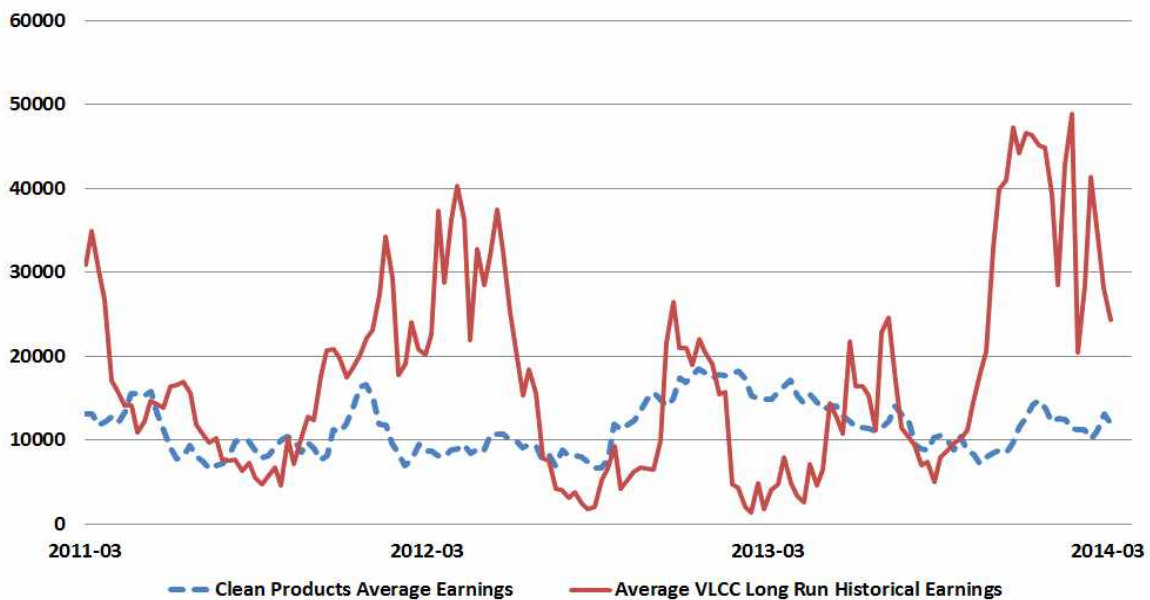
유조선 운임지수(WS)



Fearnleys

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

## 주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금 주 (전 주비) 2월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선 시장 (\$ Million) (03.07)</b>										
건화물선(5년)	Panamax	27.0	(-)	27.0	26.0	27.0	26.8	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	73.0	(1.0)	69.5	65.0	73.0	68.8	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

<b>신조선 시장 (\$ Million) (03.07)</b>										
건화물선	Panamax	29.3	(-)	29.2	28.0	29.3	28.9	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	98.5	(-)	98.0	94.0	98.5	96.4	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

<b>연료유 (\$/Tonne) (03.07)</b>										
380 CST	Rotterdam	578.0	(-4.0)	580.0	563.0	590.0	575.0	567.0	646.0	594.5
	Singapore	610.0	(-5.0)	618.0	604.0	622.0	614.5	591.0	667.5	615.7
	Korea	636.5	(-1.0)	644.9	636.5	662.5	651.3	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	618.0	(-1.5)	621.0	616.5	640.0	625.3	602.5	678.5	627.8



<b>주요 원자재가 (\$) (03.07) 3월평균</b>										
철광석	국제價	116.0	(-4.7)	116.8	116.0	135.0	126.0	112.6	158.3	134.9
	중국産	170.1	(0.3)	170	169.6	176.7	173.0	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	91.6	(0.2)	91.5	90.9	100.4	95.2	96.2	100.2	97.9
	중국産	103.1	(-3.1)	116.8	103.0	114.5	110.8	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주산	162.0	(-0.3)	161.8	161.4	175.0	167.7	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	90.0	(0.2)	89.9	89.7	91.3	90.8	88.9	111.9	99.4
	중국産	152.1	(-14.4)	153.3	152.1	195.4	177.3	160.0	231.2	189.9
곡물	대두(국제)	1,457	(43.2)	1,433	1,269	1,457	1,332	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)	646	(47.2)	641	551	646	590	605	791	683

<b>국내 주요 항만 화물처리 (천톤)</b>										
		01월	12월	11월	2013년 합계		2012년 합계	2011년 합계		
부산	수출	14,436	14,400	14,443	170,769		164,089	153,356		
	수입	13,242	13,077	11,826	153,786		147,950	140,978		
울산	수출	5,349	5,804	5,758	80,213		83,778	82,058		
	수입	9,553	8,048	9,026	110,788		113,193	111,695		
광양	수출	6,007	6,285	5,988	80,438		81,103	75,414		
	수입	13,580	12,319	12,704	154,594		156,238	144,514		