

# 해운시황 포커스

통권 206호 (2014.03.24~03.28)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 | 편집: 해운시장분석센터 | 02)2105-4981

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

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



## 뉴스 & 이슈

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



### 갈수록 늘어나는 에코쉽, 향후 해운시황을 주도?



- ▶ 최근 세계 해운시장에서는 선박의 연료효율성을 극대화하여 연료소비를 줄여 주는 에코쉽 건조와 중고선 매매가 크게 증가하고 있음
  - 에코쉽은 선박의 연비를 개선하고 연료소비를 줄여 줌으로써 운항원가를 절감하는 방안으로 주목을 받고 있음
  - 케이프 사이즈 선박시장에서 연비 성능이 뛰어난 에코쉽이 용선비를 끌어 올리고 있음. 금년 2월 이후, 1년물 용선료에서 에코쉽이 기존 케이프 선박들보다 일간 2,000~4,000 달러를 웃도는 고가의 성약을 기록하였음
  - 용선료에는 연료비와 항비가 포함되지 않아 에코쉽을 용선하는 선주가 연료비 절감혜택을 누리게 되어 에코쉽의 용선료는 연료비 절감분이 프리미엄으로 추가됨
- ▶ 글로벌 1위 선사인 머스크는 2012년 1분기 5억 9,900만달러의 순손실을 2분기 이후 흑자로 전환되었음. 2012년 전체 매출은 전년대비 8% 증가한 270억달러이며, 순이익은 4억 6,100만달러를 기록해 흑자로 전환되었음.
  - 머스크가 글로벌 해운경기 침체에도 불구하고 흑자를 달성할 수 있었던 것은 10년 전부터 꾸준히 투자해 온 에코쉽을 통한 운항비 절감효과가 컸기 때문임. 머스크는 에코쉽을 통한 연비개선을 위한 전사적인 노력의 결과로 운임약세에도 흑자를 달성하고 있음
- ▶ 스콜피오 탱커사(Scorpio Tankers)는 2012년부터 연료 고효율 MR탱커와 VLGC를 공격적으로 발주하고 있음. 스콜피오 탱커는 2012년 초부터 2013년 말까지 70여척의 신조선을 발주하였음. 스콜피오 탱커가 공격적으로 신조선을 발주한 이유는 에코쉽의 연비개선 효과가 커서 운임하락 시기에도 높은 용선료와 수익성 확보가 가능하기 때문임
  - 또한 벌크선에도 에코쉽 발주 붐이 점차 나타나고 있음. 일본 나무라 조선소는 2013년 개발된 에코쉽 선형 'HB34E'으로 30척의 핸드사이즈 벌크선 신조계약을 확보하였음. 이를 선사별로 보면 MUR 쉬핑홀딩스와 대만 위즈덤쉬핑이 각각 4척, 베르게 벌크가 6척, 일본 선주가 2척을 발주하였음
- ▶ 향후 환경규제 강화로 인해 신조선 발주시장에서 에코쉽의 비중이 갈수록 높아질 전망이다. 2010년 NOx Tier 2 적용을 앞두고 신조선 발주가 크게 늘어난 바 있음. 올해 시작된 EEDI, 2015년 이후 Ox 규제 강화, 2016년 시작되는 NOx Tier 3, 2017년 시작 예정인 MBM 등으로 인해 신조선 발주에서 에코쉽의 비중이 더욱 높아질 것임
  - 중고선 매매시장에서도 선박의 연비를 중심으로 거래가 형성되고 있으며, 용선료 역시 연비를 중심으로 결정되는 양상을 보이고 있음
- ▶ 해운시황의 약세가 길어질수록, 그리고 환경규제가 강화될수록 전세계 선대에서 에코쉽의 비중이 갈수록 높아질 전망이다. 에코쉽은 환경규제의 충족과 연비개선을 통한 운항원가 절감을 목적으로 나온 선박으로 향후 세계 해운시장의 주력선대가 될 가능성이 높음
  - 앞으로 연비가 우수한 에코쉽을 많이 보유한 선사들이 시장리더로 부상할 가능성이 높고, 해운시황도 에코쉽의 수급여건에 따라 변동하는 형태로 달라질 가능성이 있음
  - 향후 에코쉽이 해운시황을 주도하는 시대가 올 수도 있음. 국적선사들은 에코쉽은 선택 사항이 아닌 생존을 위한 필수사항으로 다가오고 있음을 유념하고 에코쉽 확보에 전사적인 노력을 기울여야 할 것임

# 건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



## 건화물선, 케이프 운임하락으로 전체 시황도 하락

- ▶ 최근 BDI는 1,496p(3월 26일)를 기록, 전주 대비 74p(5%) 하락
  - 케이프 운임은 전주 대비 2,099달러(일)(9%) 하락, 21,896달러(일)을 기록하여 시황하락을 주도하고 있음
  - 파나마스 운임도 전주 대비 454달러(일)(5%) 하락하며 8,561달러(일)을 기록함
  - 수프라막스도 전주 대비 2% 하락한 반면 핸디사이즈는 2% 상승함
  - FFA 시장은 중대형선 시장이 크게 하락하는 모습을 보였음. 케이프 4월물의 경우 전주 대비 6,875달러(일)(26%), 파나마스 4월물도 전주 대비 2,475달러(일)(21%) 하락함. 3분기물의 경우 수프라막스가 전주 대비 1,525달러/일(11%) 하락하였으며, 케이프 및 파나마스는 각각 8%, 9% 하락함
- ▶ 케이프 선형은 지난주 후반까지 태평양/대서양 양 수역에서 중국 수요세의 영향으로 운임이 상승했으나, 이번주 들어 하락세로 전환되었음
  - 이번주 들어 태평양 수역의 호주 메이저 광산의 물동량이 다수 유입되었으나 운임상승으로 이어지기에는 역부족
  - 남아공 물동량도 일부 유입되었으나 운임 지지에는 실패
  - 대서양 수역의 브라질 물동량과 대서양 R.V. 물동량은 타 수역에 비해 상대적으로 적게 유입되면서 운임하락 압력이 가중
  - 전 수역에 걸쳐 운임하락이 진행되면서 미래 운임 기대치를 반영하는 FFA 시장도 크게 하락하는 모습을 보였음
  - 지난 3월 14일 기준, 중국 항만 철광석 재고량이 1억 1천만톤을 상회하는 것으로 나타나 재고확보에 따른 시황상승 모멘텀은 기대하기 어려운 것으로 해석됨
- ▶ 파나마스 선형은 태평양 수역의 경우 호주 석탄물동량 유입 등이 운임지지세 역할을 했지만, 대서양 수역의 경우 남미와 미국의 곡물 물동량 유입에도 불구하고 공선운항 선박의 진입이 많아 운임약세를 보임
- ▶ 중국의 공해저감 정책이 향후 건화물선 물동량 흐름에 미치는 영향을 주목해야 함
  - 철광석의 경우, 저품질 중국산 보다 호주, 브라질의 고품질 수입철광석 사용이 늘어 톤
  - 마일 효과가 클 것으로 기대되고, 석탄의 경우 저품질 인도네시아산을 대체하여 호주 및 남아공 등의 수입수요가 증가될 경우 역시 톤-마일 증가효과가 있을 것으로 기대됨



		금주 (03.26)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>건화물선 시장</b>									
운임지수	BDI	1,496	(-74)	1,084	2,113	1,369	698	2,337	1,205
	BCI	2,761	(-221)	1,154	3,733	2,185	1,209	4,329	2,103
	BPI	1,062	(-58)	1,053	1,780	1,318	651	2,096	1,187
	BSI	1,180	(-20)	928	1,330	1,112	664	1,562	821
	BHSI	672	(5)	661	773	691	410	821	562
		(03.21)							
용선료(1년, \$/day)	Capesize	25,108	(-392)	14,700	25,938	20,402	9,250	20,000	12,768
	Panamax	15,125	(-)	13,500	15,125	14,813	7,750	14,125	10,099
	Handymax	11,500	(-)	10,250	11,500	10,917	7,500	10,625	8,648
		(03.26)							
운임(\$/day)	Capesize	21,896	(-2,099)	7,912	35,316	16,148	4,205	42,211	14,163
	Panamax	8,561	(-454)	8,476	14,188	10,553	5,163	16,728	9,312
	Supramax	12,340	(-210)	9,708	13,902	11,630	6,938	16,333	10,200
	Handysize	9,947	(151)	9,577	11,083	9,997	6,108	11,757	8,150

# 컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



## 컨테이너, 선사들의 운임인상으로 4월 운임반등 예상

- ▶ 중국 컨테이너선 운임지수인 CCFI는 전주 대비 6.8p 하락한 1,069p를 보였으나 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 15.9p 하락한 929.4p를 기록하였으며, 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 4.8p 상승한 504.9p를 기록했음
- ▶ 이번주 컨테이너 시장은 유럽항로의 운임하락으로 전반적으로 하락세를 보였으나 북미항로는 상승세를 보였음
  - 중국발 유럽항로 운임지수는 전주 대비 13.0p 하락한 반면 미서안항로는 2.9p, 미동안항로는 6.6p 상승한 것으로 나타났음
  - 상해발 운임은 계속 약세를 보이고 있음. 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 45달러 하락한 843달러를 기록하였음. 미서안항로는 전주 대비 FEU당 66달러 하락한 1,865달러를 기록한 반면 미동안항로는 6달러 상승한 3,293달러를 기록했음
- ▶ 다우존스에 따르면 지난 2월 미국의 개인소비지출과 개인소득은 전월 대비 각각 0.3%, 0.2% 증가한 반면 연준이 주목하는 인플레이션은 여전히 목표치 2%를 밑돌고 있어 경기회복에 대한 기대감이 커지고 있음
  - 2월 개인소지비출(PCE) 가격지수는 전년 대비 0.9% 상승하였으며, 음식류와 에너지를 제외한 근원 PCE 가격지수는 1.1% 상승하였음
  - 유럽연합(EU) 집행위원회는 3월 유로존 경기기대지수가 전월보다 1.2p 상승한 102.4를 기록했다고 발표하였음. 이는 시장예상치인 101.4를 상회한 수준이며, 지난 2011년 7월 이후 32개월 만의 최고치로 11개월 연속 상승세를 기록하였음
  - 중국의 올해 1~2월 투자증가율은 17.9%로 2002년 12월 이후 최저치를 기록했고, 소비증가율은 11.8%로 전년 동기대비 0.5% 하락했고, 수출은 4.3% 감소하였음. 그러나 리커창 총리가 부양대책 시행을 언급하면서 경기회복에 대한 기대감이 높아지고 있음
- ▶ 글로벌 1위 선사인 Mearsk가 4월 유럽항로 운임을 FEU당 1,050달러 인상을 계획하고 있고, TSA 회원사들도 4월 15일 북미항로 운임을 FEU당 300달러 인상할 계획으로 있어 4월 컨테이너선 운임상승이 예상됨
  - 따라서 오랫동안 하락세를 계속해 왔던 유럽항로는 물론 북미항로도 운임 반등세에 접어들 것으로 기대됨



		금주 (03.21)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>컨테이너선 시장</b>									
운임지수(CCFI)	종합	1,069	(-6.8)	1,069	1,171	1,122	976	1,152	1083
	유럽항로	1,440	(-13.0)	1,440	1,696	1,577	1,027	1,530	1351
	미서안항로	998	(2.9)	976	1,032	1,001	953	1,189	1066
	일본항로	831	(4.7)	719	843	815	719	857	771
	한국항로	628	(-9.2)	610	661	638	565	690	616
	동남아항로	803	(2.6)	762	838	801	781	916	842
(03.26)									
용선지수(HRCI)		504.9	(4.8)	498	509	674	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	670	690	564	730	730
		수입	560	(-)	560	580	309	610	615
	한중(All in)	수출	309	(-)	309	309	469	309	374
		수입	469	(-)	469	469	750	469	494
	동남아(All in)	수출	750	(-)	750	750	550	780	798
		수입	550	(-)	550	550	540	640	558

## 유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



### VLCC, 중동-아시아 운임 연중 최저수준으로 하락

- ▶ 중동-아시아 항로 운임이 작년 10월 이후 최초로 WS 40 이하를 기록하였음. 또한 페르시아만 선복량 누적 많아 현재 성약수준으로는 운임반등으로 이어지기 어려운 상황임
  - VLCC 평균 수익은 14,495달러(일)로 전주 대비 3,405달러(19.0%) 하락하였고, 중동-일본 운임지수는 WS 37.5로 전주 대비 3.5p(8.5%) 하락하였음
  - 3월 26일 페르시아만 30일 가용선박은 123척으로 전주 대비 2척 감소하였으나, 전년 동기 대비 21척 많은 수준임
- ▶ 항로별 수익은 중동-아시아 31~33%, 중동-미국 18%, 중동-유럽 20% 하락하였으며 서아프리카 시장도 미국행을 제외하고 14~27% 하락하였음
  - 3월 셋째 주 국제유가는 우크라이나 사태, 리비아 생산차질에도 달러화 가치 강세, 미국 원유재고 증가로 상승요인이 희석되며 강보합세 마감(브랜트유↓, 두바이유↑, WTI↑)
  - 선박유(380cst)는 전반적으로 하락세를 지속하는 가운데 포스, L.A, 필라델피아, 싱가포르, 홍콩 항에서 반등 움직임이 나타남



### 제품선, 북대서양시장 선복량 증가로 운임하락

- ▶ 선복량 증가로 북대서양시장 운임이 하락하였으나 브라질, 아르헨티나의 나프타, 디젤 수요 증가로 이번 주 후반부터 수급개선 효과가 나타날 전망이다
  - MR 탱커 평균 수익은 11,552 달러(일)로 전주 대비 943 달러(7.5%) 하락하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 115.0로 5.0p(4.5%) 상승하였음
  - 항로별 수익은 UKC-USAC 27%, UKC-WAF 13%, USG-ECSA 4% 하락하였음. 싱가포르-일본, 인도-일본 항로도 각각 2%, 15% 하락하였음
  - 3월 21일 기준 미국 정제가동률은 86.0%이며 원유재고는 10주 연속 증가하였음. 휘발유 재고는 4주 연속 감소하고 있으며 중간유분은 전주대비 상승, 중유는 소폭 감소함. 수입량은 원유 7,617 (k)bpd, 제품유 1,887 (k)bpd를 기록함
- ▶ 선진국 경기회복 기대감에도 불구하고 미국 테이퍼링으로 인한 신흥국 통화위기 가능성, 중국 경제의 급작스런 둔화 등 2014년 시황개선에 큰 부담으로 작용하고 있음
  - 중국은 지표하락 등 경기에 대한 우려가 지속되고 있으나 정부의 경기부양책 시행 가능성도 높아짐에 따라 향후 경기 둔화에 따른 물동량 감소가 나타날지는 추이를 지켜볼 필요가 있음



		(전주비)		3월평균	2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>유조선 시장</b>		<b>(03.21)</b>								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	14,495	(-3,405)	18,919	14,495	48,936	30,728	1,351	47,297	16,103
	MR	11,552	(-943)	12,010	10,152	13,048	11,781	7,216	18,266	12,736
		<b>(03.26)</b>								
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	26,000	(-1,000)	26,667	25,500	27,000	26,375	18,000	28,000	19,837
	MR	15,000	(-)	15,000	15,000	15,250	15,083	13,500	15,000	14,351
운임지수(WS)	VLCC	37.5	(-3.5)	42.4	37.5	72.0	51.5	30.0	65.0	40.1
	MR	115.0	(5.0)	111.3	100.0	115.0	111.3	100.0	170.0	125.9

## 해운시장 주요동향



### 인도네시아 수출입 금지로 중국의 니켈 수입 반감

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 금년 2월 중국의 니켈광석 수입량은 358만톤으로 전월 대비 51% 감소하였음
  - 세부적으로는 인도네시아 310만톤(전월 대비 49%), 필리핀 48만톤(전월 대비 56%) 감소하였음
  - 인도네시아는 자원수출의 고부가가치화를 목적으로 올해 1월 12일부터 광물원석 수출을 금지하여 니켈, 보크사이트, 동 원석의 해상물동량이 급감하였음
  - 이에 앞서 중국은 물량 확보를 위해 작년 9월부터 월 700만 톤 이상의 수입 페이스를 유지하였기 때문에 감소폭이 크게 나타남
- ▶ 핸디맥스 태평양시장은 인도네시아 수출입 금지를 앞두고 중국의 막바지 광석수입 물동량 증가로 작년 11월 중순부터 운임이 상승하여 13,000 달러(일)까지 상승함
  - 그러나 연초 이후 중국행 화물감소로 2월 상순 5,000 달러(일)까지 하락하였으나 인도네시아-인도 석탄운송량 증가로 현재 13,000 달러까지 급속히 회복되었음

(출처: Marinavi, 2014.03.27.)



### FMC의 P3 모니터링 프로그램, 화주들 지지의사 표명

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ The European Shipper's Council과 Global Shippers Forum은 미국 FMC의 P3 네트워크 모니터링 프로그램 개설을 환영한다는 입장을 밝힘
  - 특히 '지속적인 모니터링'의 일환으로 보고의무를 강화한 것에 대해 높이 평가하였으며, FMC가 P3의 이유 없는 운임인상과 서비스 저하에 빠르게 대응할 수 있도록 보고시스템을 설계하였다고 평가
  - 모니터링 프로그램에는 주간 선복량에 영향을 줄 수 있는 서비스 및 배선 취소를 미리 보고하도록 하고 있음
- ▶ ESC는 동 프로그램을 환영하면서도 비경쟁적인 행위에 대해 더욱 명확히 규정할 필요가 있다고 지적함
  - FMC에 따르면 비합리적인 서비스 저하 및 운임인상이 발생할 경우 D.C 관할하에 민사소송을 제기할 것이라고 함
  - ESC는 직항횟수의 감소를 모니터링 하는 것이 필요한데 이는 환적서비스가 강화될 경우 (화주)비용 상승과 운송시간이 늘어나기 때문임
  - 이밖에도 동 프로그램에는 상시의사소통 시스템 마련, 개별항로의 독립성 및 네트워크 센터의 자율성 활동 보고, 제3자와 연계한 비경쟁활동 감시 등이 있음
- ▶ 한편 2015년 일몰되는 컨소시엄에 관한 EU 규칙 때문에 많은 관심이 브뤼셀로 모이고 있으며 당국은 갱신과 폐지 사이에서 갈등하고 있음
  - GSF는 이와 관련하여 '경쟁에 관한 EU 가이드라인'을 반영한 새로운 법률안을 제공하였으며 EU 법에 따라 P3에 적절한 조치가 행해지기를 희망한다고 밝힘

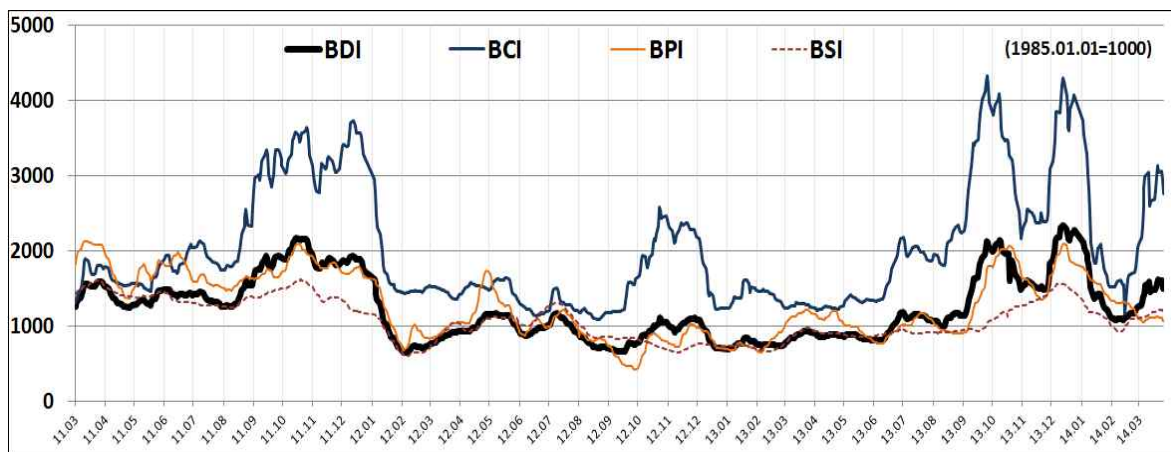
(출처: Lloyd's List, 2014. 03. 21.)





## 주요 해운지수 동향

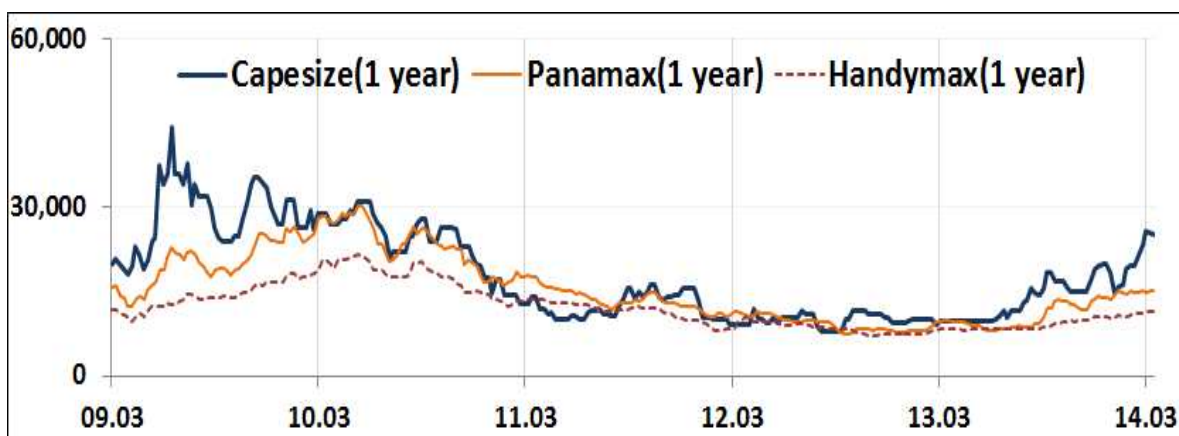
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

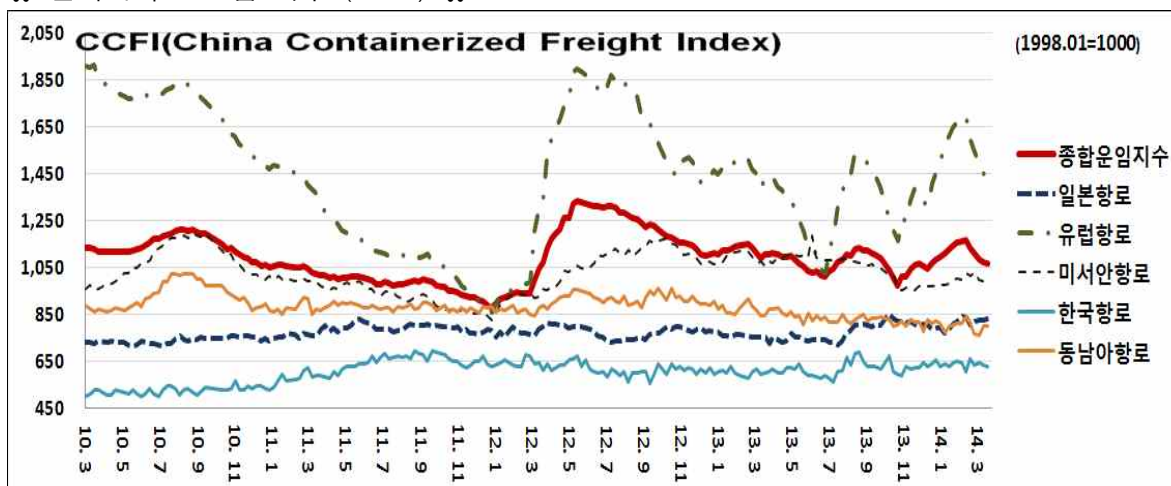
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



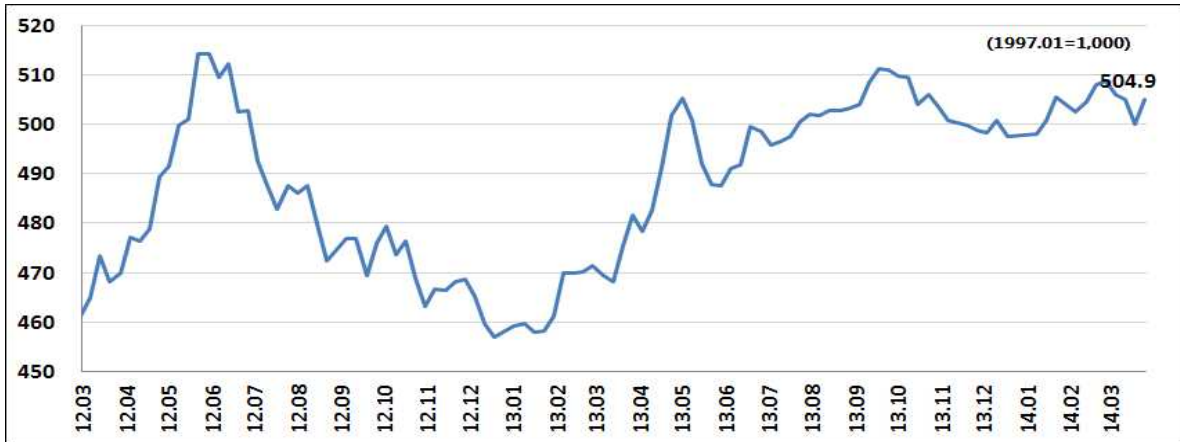
Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



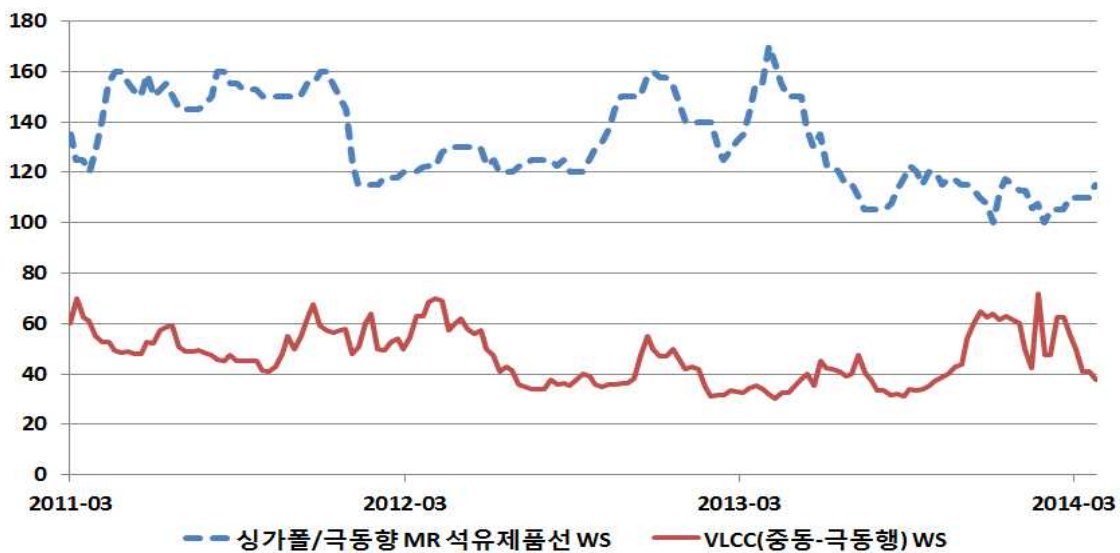
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



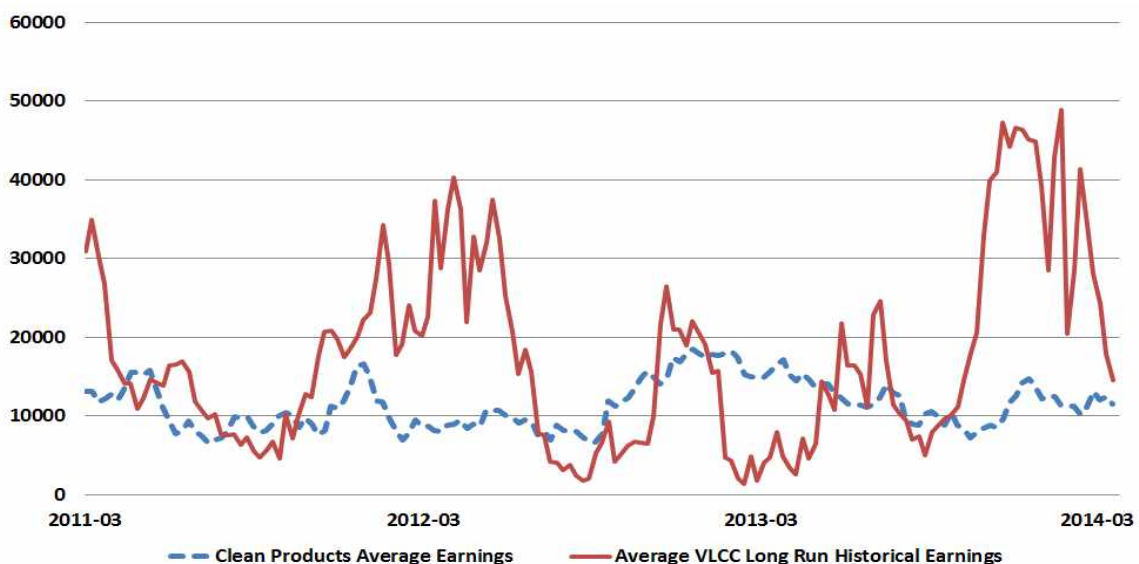
Lloyd's List.

유조선 운임지수(WS)



Fearnleys

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings \$/day



Clarkson.

# 주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금주 (전주비) 3월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선 시장 (\$ Million) (03.21)</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	(-)	73.0	65.0	73.0	69.5	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) (03.21)</b>										
건화물선	Panamax	29.5	(-)	29.4	28.0	29.5	29.0	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	99.5	(0.5)	99.0	94.0	99.5	96.9	89.5	94.0	90.7
컨테이너선	Sub-Panamax	32.0	(0.5)	31.7	31.5	32.0	31.5	30.0	31.5	30.6

<b>연료유 (\$/Tonne) (03.21)</b>										
380 CST	Rotterdam	570.0	(-5.0)	574.3	563.0	590.0	574.6	567.0	646.0	594.5
	Singapore	609.5	(7.0)	607.3	602.5	622.0	613.1	591.0	667.5	615.7
	Korea	624.5	(-8.0)	631.2	624.5	662.5	647.5	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	610.0	(-)	612.7	610.0	640.0	622.7	602.5	678.5	627.8



<b>주요 원자재가 (\$) (03.21) 3월평균</b>										
철광석	국제價	110.9	(-0.8)	114.7	110.9	135.0	123.3	112.6	158.3	134.9
	중국産	160.2	(-3.6)	168.8	160.2	176.7	171.4	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	90.2	(-1.1)	91.4	90.1	100.4	94.4	96.2	100.2	97.9
	중국産	101.4	(-1.2)	116.8	101.4	114.5	109.2	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주産	145.7	(-15.6)	161.7	145.7	175.0	165.6	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	88.6	(-1.1)	89.8	88.5	91.3	90.5	88.9	111.9	99.4
	중국産	141.7	(-5.0)	149.6	141.7	195.4	170.8	160.0	231.2	189.9
곡물	대두(국제)	1,407	(32.6)	1,414	1,269	1,457	1,346	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)	693	(3.0)	672	551	716	607	605	791	683

<b>국내 주요 항만 화물처리 (천톤)</b>										
		12월	01월	02월	2011년 합계		2012년 합계		2013년 합계	
부산	수출	14,400	14,436	13,108	153,356		164,089		170,769	
	수입	13,077	13,242	10,105	140,978		147,950		153,786	
울산	수출	5,804	5,349	5,112	82,058		83,778		80,213	
	수입	8,048	9,553	8,072	111,695		113,193		110,788	
광양	수출	6,285	6,007	5,106	75,414		81,103		80,438	
	수입	12,319	13,580	10,834	144,514		156,238		154,594	