

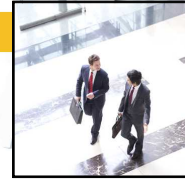
# 해운시황 포커스

통권 208호 (2014.04.07~04.11)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 | 감리: 김우호 본부장 | (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)



### P3 네트워크, 중국과 보조를 맞추는 대응 필요



- ▶ 지난 3월 22일 미국 FMC는 머스크라인(덴마크), MSC(스위스), CMA CGM(프랑스)가 결성하는 P3 네트워크를 승인하였음. 현재 이들 3개사는 EU, 중국, 우리나라에 P3 네트워크 신고서를 접수한 상태로 승인을 기다리고 있음
  - P3는 255척(260만TEU)을 아시아-유럽, 아시아-태평양, 대서양 노선 등에 투입할 계획이며, 이를 위해 영국 런던에 3개사 직원 200여명을 파견해 별도 법인을 설립하고 운항 센터로 활용할 계획임
- ▶ 국내 해운업계에서는 P3 네트워크가 출범하면 사실상 3개 기업이 합병한 것과 같은 효과가 발생할 것으로 보고 있음. 특히 이들은 부두인력과 항만터미널, 내륙운송사업자 등과 공동계약을 맺고, 선박 연료유를 공동 구입하는 등 3사간 비용, 물량, 품질 등이 동일해져 공정경쟁을 저해할 것으로 주장하고 있음
  - 또한 P3가 출범한 이후 터미널 공동활용, 선박연료유 공동구매 등과 같은 경쟁저해 행위를 사후 규제한다고 해도 효과가 없을 것이라는 주장도 있음. 왜냐하면 P3가 출혈경쟁을 통해 시장을 장악하고 독과점적 가격정책을 취할 경우 국적 선사는 물론 화주들도 손실을 입을 가능성이 크다고 보기 때문임
- ▶ 그러나 FMC가 승인한 P3 네트워크의 선박공유협정(VSA)에서는 비용절감을 위한 터미널의 활용에 대해서는 협의가 가능할 뿐 국내 해운업계에서 우려하는 터미널운영 일원화, 선박연료유 공동구매에 대한 승인내용이 없어 사실상 기존의 얼라이언스의 선박공유와 큰 차이가 없음
  - 또한 FMC는 P3 네트워크의 사업활동을 감시하는 새로운 모니터링 프로그램을 도입하기로 하였음. 새로운 모니터링 프로그램은 P3 선사들이 정기적으로 운항, 스케줄, 업무규칙 등에 대해 FMC에 보고할 것을 의무화하였음. 나아가 FMC는 경쟁을 위협할 수 있는 제3자(터미널, 하역사, 서비스 공급자 등)와 관련된 운임을 모니터링할 계획임
- ▶ EU의 경우 미국과 같은 '사전승인제'가 아니고, 엄격한 사후 관리·감독을 원칙으로 하기 때문에 P3 네트워크 승인은 무난할 것으로 예상됨. 그러나 P3가 EU의 요구(가격담합 금지, 항로감축 금지 등)를 이행하지 않을 경우 EU가 제재할 것으로 예상됨
  - 중국은 중국선주협회가 반대를 표명하고 있으나 중국 상무부는 아직 공식적인 입장을 표명하지 않고 있음. 다만 KMI 상해연구센터의 조사에 따르면 중국은 P3 승인 후에 P3 네트워크 사업활동에 대한 관리·감독을 강화하고 경쟁저해 행위를 제재하는 방향으로 나아갈 가능성이 있으며, 이러한 경우 관리·감독은 중국 교통운수부가 담당할 것으로 예상됨
- ▶ P3가 FMC에 제출하여 승인 받은 선박공유협정(VSA)은 기존 얼라이언스의 선박공유협정과 큰 차이가 없어 P3 네트워크 자체를 경쟁제한적 결합으로 간주하기 어려운 측면이 있음. 이에 따라 P3 네트워크에 대한 외국의 대응방향을 참고하여 우리나라의 대응방향을 신중히 결정하는 것이 중요함
  - 특히 우리나라와 같은 입장에 있는 중국의 P3 네트워크에 대한 대응방향을 고려하여 중국과 보조를 맞추는 방향으로 대응방향을 모색하는 것이 필요함

# 건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



건화물선, 케이프시장의 현저한 약세로 시황하락 지속

- ▶ 지난주 BDI는 1,061p(4월 9일)를 기록, 전주 대비 212p(17%) 하락하였음
  - 케이프 운임은 전주 대비 5,087달러/일(29%) 하락하여 12,588달러/일을 기록
  - 파나마크스 운임도 전주 대비 593달러/일(8%) 하락하며 6,402달러/일을 기록
  - 수프라마크스는 전주 대비 9%, 핸디사이즈는 8% 하락
  - FFA 시장은 케이프 및 핸디사이즈 하락폭이 컸음. 5월물의 경우 케이프가 전주 대비 19% 하락하며 17,675달러(일), 핸디사이즈는 17% 하락하며 9,250달러(일)를 기록한 반면에 파나마크스 및 수프라마크스는 보험세를 보였음. 또한 3분기물의 경우 케이프가 7%, 핸디사이즈가 6% 하락한 반면 파나마크스 및 수프라마크스는 소폭 상승함
- ▶ 케이프 선형은 서호주 철광석 물동량이 꾸준히 유입되고 있음에도 불구하고 대서양수역 물동량 부족이 심각하여 전체 시황을 급격히 냉각시키고 있음
  - 특히 대서양 R.V 항로의 물동량 부족으로 3월 20일 고점(25,600달러/일) 대비 70%가 하락하면서 7,675달러(일)을 기록하며 OPEX(운항변동비) 수준의 운임을 보임
  - 태평양 R.V.는 물동량 유입이 있음에도 불구하고 케이프 전체 시장의 운임하락세 영향으로 3월 20일 고점(25,955달러/일) 대비 46% 하락한 13,900달러(일) 수준의 운임을 기록
  - 중국 항만의 철광석 재고량이 1억 1천만톤을 상회하는 가운데, 재고확대에 기여한 트레이더들의 원자재 담보대출의 위험성과 트레이더 규제 움직임이 수입물동량 증대에 부정적인 요인으로 작용할 것으로 판단되며, 근월물 FFA 평가치 하향 조정 등으로 케이프 시장은 단기적으로 어려움이 예상
- ▶ 파나마크스 선형은 남미 곡물 유입이 기대에 미치지 못하는 부진을 보이는 가운데, 태평양수역의 석탄 유입도 둔화되면서 현물 운임평균이 운항변동비 수준에 그침
  - 아울러 인도지연된 선박이 연초에 꾸준히 시장에 유입되면서 운임하락 압력을 키우는 것으로 보고됨
  - 이 같은 현물시장 움직임에도 불구하고, 1년 기간용선시장은 거래는 부진하지만 용선료 수준이 14,000달러/일을 기록하여 대비를 이룸
- ▶ 수프라마크스 이하 선형도 태평양 수역의 석탄 물동량이 부진한 가운데, 인도네시아 원광석(니켈, 보크사이트) 수출금지로 운임이 하락하고, 대서양 수역 또한 남미 곡물이 기대치에 미치지 못하면서 운임이 하락됨

		금주 (04.09)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>건화물선 시장</b>									
운임지수	BDI	1,061	(-206)	1,029	2,113	1,348	698	2,337	1,205
	BCI	1,946	(-478)	1,154	3,733	2,205	1,209	4,329	2,103
	BPI	794	(-49)	787	1,780	1,249	651	2,096	1,187
	BSI	949	(-89)	928	1,330	1,099	664	1,562	821
	BHSI	571	(952)	571	1,562	692	410	821	562
(04.04)									
용선료(1년, \$/day)	Capesize	23,250	(-1,250)	14,700	25,938	20,898	9,250	20,000	12,768
	Panamax	14,000	(-875)	13,500	15,125	14,759	7,750	14,125	10,099
	Handymax	11,000	(-500)	10,250	11,500	10,964	7,500	10,625	8,648
(04.09)									
운임(\$/day)	Capesize	12,588	(-5,087)	7,912	35,316	16,213	4,205	42,211	14,163
	Panamax	6,402	(-1,257)	6,402	69,346	10,891	5,163	16,728	9,312
	Supramax	9,925	(-1,167)	9,708	13,902	11,495	6,938	16,333	10,200
	Handysize	8,500	(-735)	8,375	11,083	9,855	6,108	11,757	8,150

# 컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



## 컨테이너, 2분기 미국경제 호조 전망으로 미주행 운임상승 예상

- ▶ 중국 컨테이너선 운임지수인 CCFI는 전주 대비 10.8p 하락한 1,040p를 보인 반면 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 2.6p 하락한 1,065p를 기록하였음. 또한 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 12.7(2.5%) 상승한 516.8p를 기록하였음
- ▶ 금주 컨테이너선 시장은 유럽행 운임은 상승, 미주행 운임은 하락하여 전체적으로 혼조세를 보였음
  - 중국발 유럽항로 운임지수는 전주 대비 18.6p, 미서안항로는 1.0p 상승한 반면 미동안항로는 6.2p 하락한 것으로 나타났음
  - 상해발 운임은 유럽행은 상승, 미국행은 하락하였음. 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 28달러 상승한 1,242달러를 기록한 반면 미서안항로는 전주 대비 FEU당 16달러 하락한 1,808달러, 미동안항로는 16달러 하락한 3,262달러를 기록하였음
- ▶ 미국 WSJ가 이코노미스트 48명을 대상으로 설문조사를 실시한 결과, 이들 대부분은 금년 2분기 실질 GDP 성장률이 1분기(1.5%)의 2배인 3%대를 기록할 것으로 전망하였음. 이들은 미국 경제의 70%를 차지하는 민간소비와 고용시장 회복을 미국 경기 회복의 근거로 제시하였음
  - 지난달 26일 발표한 미국의 2월 내구재 주문은 전월대비 2.2% 증가하였고, 자동차 판매량이 지난 3월 154만대를 기록해 전년 동기 대비 5.7% 증가하였고, 지난주 신규 실업수당 청구건수가 전주 대비 32,000건 줄어든 30만건으로 7년만에 최저 수준을 기록
  - 유럽의 경우 ECB 드라기 총재가 디플레이션(물가하락)과 유로 강세에 대처하기 위해 유로존(유로화 사용 18개국)에 양적 완화 시행 준비에 들어갔으며, 양적 완화 이전에 금리를 인하할 것이라고 밝혔음
  - 중국은 3월 수출이 6.6% 감소하여 2개월 연속 하향세를 보였음. 산업생산 증가율은 작년 12월 9.7%에서 금년 1~2월 8.6%, 소매판매 증가율은 작년 12월 13.6%에서 금년 1~2월 11.8%로 둔화되었음. 이에 따라 금년 1분기엔 경제성장률은 7.3%에 그칠 전망
- ▶ 지난 주에 이어 유럽항로가 연속 2주간 운임이 상승한 것은 머스크 등 선사들이 운임을 인상한 효과가 지속된 것으로 판단됨
  - 또한 미주항로는 컨테이너선시장이 성수기인 2분기에 접어들었다는 점과 미국의 2분기 경제 성장 호조로 운임상승이 예상



				2014년			2013년			
금 주 (04.04)				(전 주비)						
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		1,040	(-10.8)	1,040	1,171	1,111	976	1,152	1083
	유럽항로		1,412	(18.6)	1,393	1,696	1,552	1,027	1,530	1351
	미서안항로		1,001	(1.0)	976	1,032	1,001	953	1,189	1066
	일본항로		838	(14.2)	774	843	817	719	857	771
	한국항로		739	(100.0)	610	739	646	565	690	616
	동남아항로		807	(53.4)	754	838	798	781	916	842
(04.09)										
용선지수(HRCI)			516.8	(12.7)	498	517	505	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	670	690	673	730	730	730
		수입	560	(-)	560	580	563	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	800	(50)	750	800	754	780	880	798
		수입	600	(50)	550	600	554	540	640	558

## 유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



### VLCC, 4월 성약건수 양호한 수준을 유지하면 운임 반등세 지속

- ▶ 지난주 성약건수가 작년 동기 대비 35% 증가하면서 전주에 이어 양호한 흐름을 보이고 있음. 계절(여름) 및 아시아지역 정기보수 마무리 기간에 따른 수요 증가가 기대됨
  - VLCC 평균 수익은 16,872달러(일)로 전주 대비 3,766달러(28.7%) 상승하였고, 중동-일본 운임지수는 WS 42.5로 전주 대비 3.0p(6.8%) 상승
  - 4월 9일 페르시아만 30일 가용선박은 101척으로 전주 대비 22척 감소하였으며, 작년 동기 대비 같은 수준을 기록하였음
- ▶ 항로별 수익은 중동-아시아 32~46%, 중동-미국 41%, 중동-유럽 31% 상승하였으며 서아프리카 시장도 3~21% 상승하였음
  - 4월 첫째주 국제유가는 중국 경기둔화 우려에 따라 주초 하락세를 보였으나 리비아 수출 기대, 미국 실업지표 개선에 약보합으로 마감 (브렌트유↓, 두바이유↓, WTI↓)
  - 선박유(380cst)는 하락양상이 뚜렷한 가운데 아시아 항만(싱가폴, 홍콩, 한국)들의 하락 폭이 깊었음
- ▶ 아시아지역 정제시설 정기보수에 따라 4월 166만bpd, 5월 213만bpd 생산감소가 예상되고 일본은 6월에도 120만bpd 생산 감소가 예상되어 VLCC 운임에 부담으로 작용
  - 중국의 원유 수입증가로 4월 성약건수가 양호하게 나타나고 있으며, 향후 계절 수요, 정제설비 가동재개에 따른 재고보충 수요가 발생한다면 3Q에는 부담이 완화될 전망



### 제품선, 유럽 정제시설의 정기보수로 북대서양시장 정체

- ▶ 유럽 정제시설 정기보수로 북해시장이 위축된 가운데 미걸프-남미 운임만 상승세를 나타내었음. 중동시장 LR2 운임은 상승세이나 LR1은 MR과 short haul에서 경쟁하며 하락함
  - 제품선 평균 수익은 10,829 달러(일)로 전주 대비 720달러(6.2%) 하락하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 115.0로 전주 대비 변동 없음
  - 항로별 수익은 북해-미동안이 10%, 북해-서아프리카 12% 하락한 반면, 미걸프-남미동안은 35% 상승하였음. 싱가포르-일본, 인도-일본은 각각 5%, 15% 상승하였음
  - 4월 4일 기준 미국 정제가동률은 87.5%이며 원유재고는 다시 403만 배럴 증가하였음. 휘발유 재고는 6주 연속 감소하고 있으며 중간유분 및 중유는 전주대비 증가함. 수입량은 원유 7,312 (k)bpd, 제품유 1,807 (k)bpd를 기록함
- ▶ 일본의 정제설비 감소와 5~6월 정기보수로 인해 나프타, 휘발유 등 제품수입은 증가하고 수출은 감소할 전망이다
  - 2014년 일본의 정제능력은 395만 bpd로 '08년 최고치의 80% 수준이며 이로 인해 2014.4~2015.3까지 나프타 1,510만 배럴을 수입, 연료유 수출도 감소할 전망

		(전주비)		4월평균	2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>유조선 시장</b>		(04.04)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	16,872	(3,766)	16,872	13,106	48,936	28,480	1,351	47,297	16,103
	MR	10,829	(-720)	10,829	10,152	13,048	11,696	7,216	18,266	12,736
<b>용선료</b>		(04.09)								
(1년,\$/day)	VLCC	26,000	(-)	26,000	25,500	27,000	26,321	18,000	28,000	19,837
	MR	15,250	(250)	15,250	15,000	15,250	15,089	13,500	15,000	14,351
<b>운임지수(WS)</b>		(04.09)								
	VLCC	42.5	(3.0)	41.0	37.0	72.0	50.0	30.0	65.0	40.1
	MR	115.0	(-)	115.0	100.0	115.0	109.2	100.0	170.0	125.9

## 해운시장 주요동향



### 18,000TEU급 초대형 선박 발주잔량 40척 돌파

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 프랑스 선사 CMA-CGM가 이미 발주한 컨테이너선 6척의 선형 변경을 결정하면서 당초 16,000TEU를 17,700TEU로 확대함
  - 이번에 CMA-CGM가 한국과 중국의 조선소에 3척씩 발주한 16,000TEU를 17,800TEU로 변경함으로써 머스크, MSC, CMA-CGM 등의 18,000TEU급 발주잔량은 42척으로 증가
- ▶ 18,000TEU급은 2010년 머스크라인이 처음으로 대우조선해양에 발주하였으며 당초 10척 플러스 옵션 20척이었지만, 최종적으로는 20척 발주됨
  - 머스크의 18,000TEU급 선박은 작년 6월 「머스크 맥키니 몰러」 호를 시작으로 잇달아 준공되었으며 이미 유럽항로에 18,000TEU급 6척이 취항하고 있음
  - 2013년 선대 정비 움직임이 가속, 아라비아만의 해안 6개국 합작회사 UASC가 현대중공업에 18,000TEU급 5척을 발주하고 옵션 1척을 행사하였으며, 중국 CSCL사도 동급 5척 발주후 옵션 행사로 1척을 추가 발주하였으며
  - 스위스의 MSC가 홍콩 어셋매니지먼트의 투자로, 18,000TEU급 6척 발주를 결정

(출처: Marinavi, 2014.04.04.)



### 화주의 얼라이언스 서비스 이용시 정보 비대칭이 가장 큰 과제

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 유럽 화주들에게 있어 정기선 얼라이언스 서비스를 이용하는 데 있어 정보비대칭 문제가 핵심 이슈로 떠오르고 있음
  - Jochen Gutschmidt 네슬레 글로벌 구매수석은 Containerisation International 세계정기선사 콘퍼런스에서 선복공유협정 및 얼라이언스 서비스를 이용할 때 당면하는 문제로 정보비대칭 문제를 제기하였음. 그는 얼라이언스가 복잡해지고 상대하는 선사들이 많아지면서 정보진행 속도가 느려지고, 정보비대칭 정도가 갈수록 커진다고 주장함
  - 실제 업무현장에서는 다음주 또는 그 다음 주에 무슨 일이 일어날지 확신할 수 없고, 정보가 각 조직을 거쳐 이동하는데 너무나 오래 걸리고 있음. 머스크 북유럽 담당인 Karsten Kildahl는 P3가 런던과 싱가포르에 계획하고 있는 네트워크 센터는 이러한 문제들을 완화할 것으로 기대하고 있다고 설명
- ▶ 이 밖에도 얼라이언스 내 선사들이 각각 다른 수준의 서비스를 제공하는 것, 선복 지정의 유연성이 부족한 점, 선사가 항만-항만간 서비스를 줄이는 점 등이 언급됨
  - 또한 얼라이언스는 고객지향 프로세스이지만 선사지향 선택이라고 지적하며 의사결정은 고객과 상의 없이 결정되며 일방적으로 통보됨
- ▶ 반면 얼라이언스의 이익도 언급되었는데 대표적으로, 허브터미널이 늘어나면서 복합운송 옵션이 늘어났다는 점임

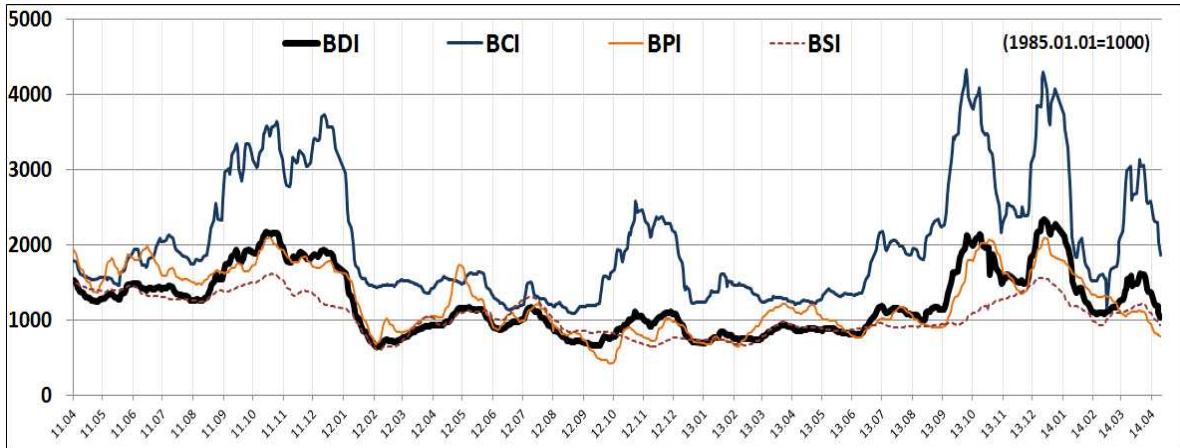
(출처: Lloyd's List, 2014. 04. 09.)





## 주요 해운지수 동향

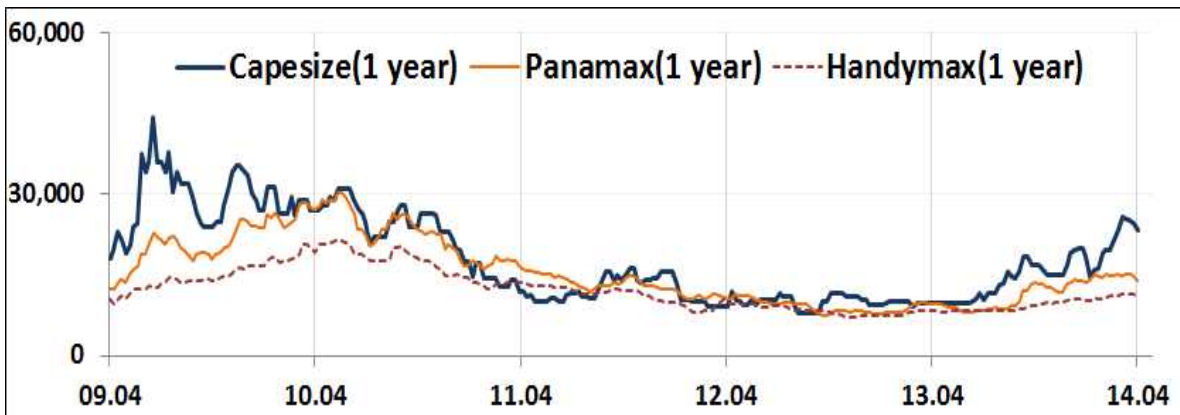
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

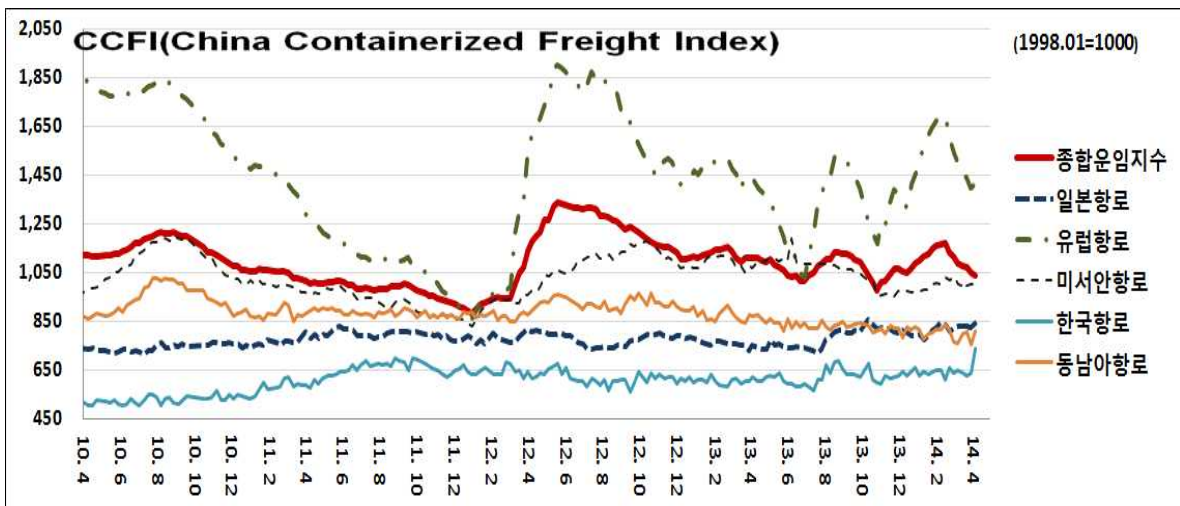
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



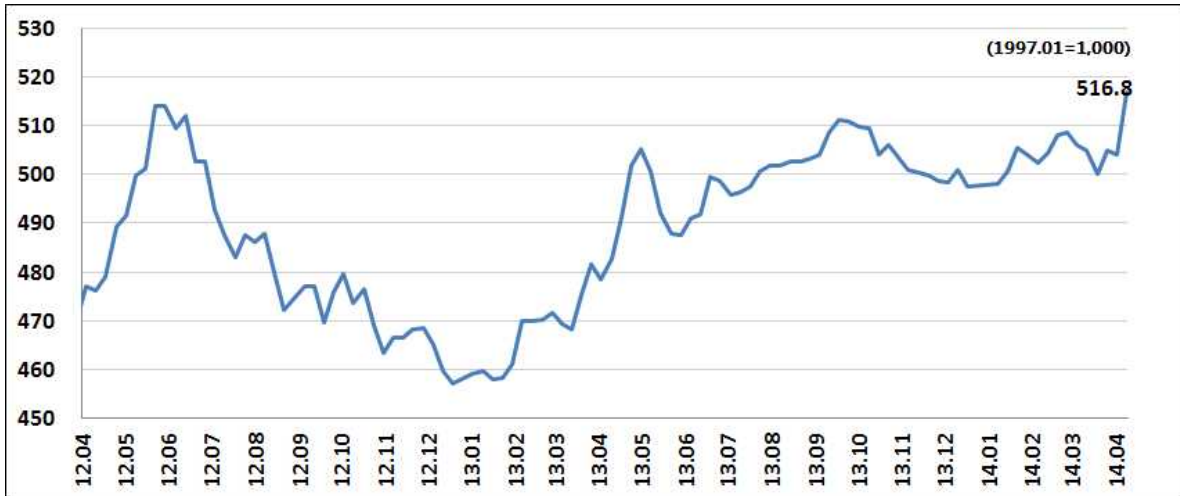
Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



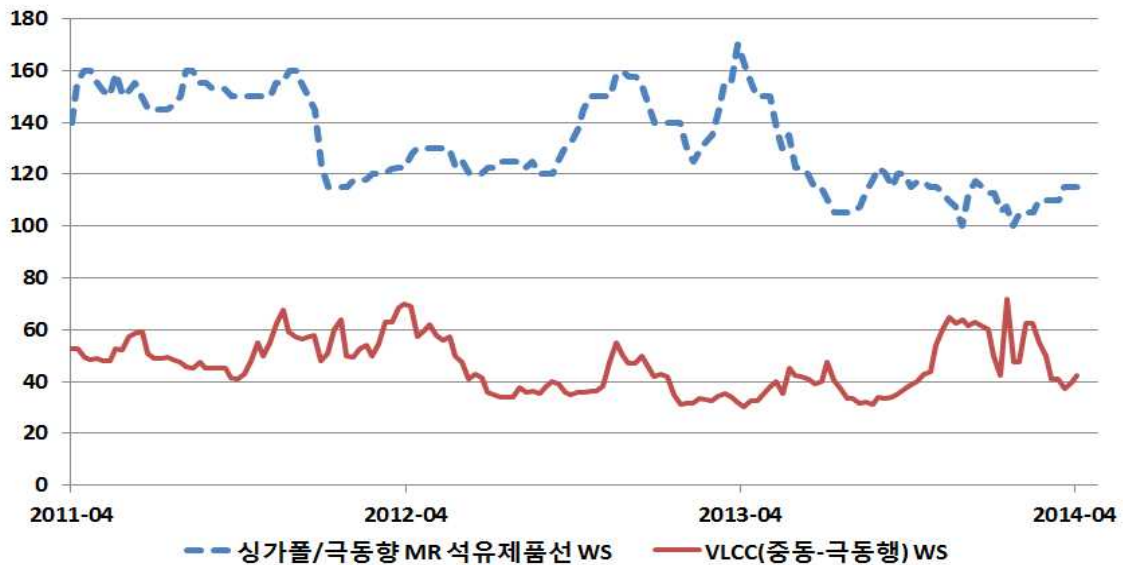
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

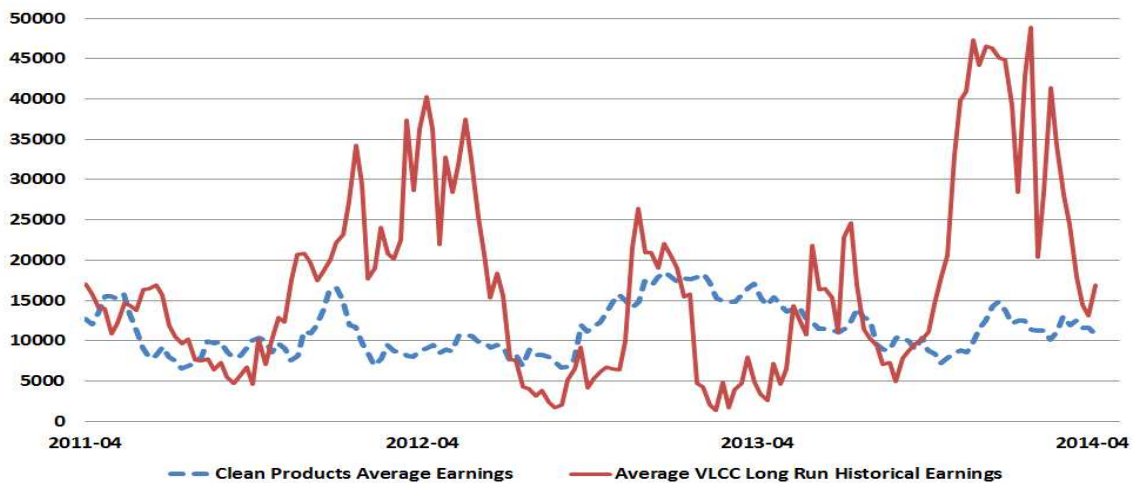
유조선 운임지수(WS)



Fearnleys

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

## 주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금주 (전주비) 4월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선 시장 (\$ Million) (04.04)</b>										
건화물선(5년)	Panamax	28.0	(-)	28.0	26.0	28.0	27.0	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	74.0	(1.0)	74.0	65.0	74.0	70.1	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) (04.04)</b>										
건화물선	Panamax	29.5	(-)	29.5	28.0	29.5	29.1	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	100	(0.5)	100.0	94.0	100.0	97.3	89.5	94.0	90.7
컨테이너선	Sub-Panamax	32.0	(-)	32.0	31.5	32.0	31.6	30.0	31.5	30.6

<b>연료유 (\$/Tonne) (04.04)</b>										
380 CST	Rotterdam	575.0	(0.0)	575.0	563.0	590.0	574.6	567.0	646.0	594.5
	Singapore	584.0	(-18.5)	584.0	584.0	622.0	610.3	591.0	667.5	615.7
	Korea	612.5	(-12.5)	612.5	612.5	662.5	643.4	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	598.5	(-12.0)	598.5	598.5	640.0	620.1	602.5	678.5	627.8



<b>주요 원자재가 (\$)</b>		(04.04)		4월평균						
철광석	국제價	115.6	(4.5)	116.1	110.8	135.0	121.6	112.6	158.3	134.9
	중국産	157.3	(0.0)	157.4	157.2	176.7	169.1	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	77.4	(-12.9)	77.5	77.4	100.4	92.9	96.2	100.2	97.9
	중국産	102.5	(0.0)	102.5	101.4	114.5	108.0	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주산	146.0	(0.0)	146.1	145.7	175.0	162.4	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	88.7	(0.0)	88.8	88.5	91.3	90.2	88.9	111.9	99.4
	중국産	137.1	(0.0)	137.2	137.1	195.4	165.3	160.0	231.2	189.9
곡물	대두(국제)	1,474	(37.3)	1,475	1,269	1,646	1,365	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)	675	(-25.9)	670	551	716	620	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	