

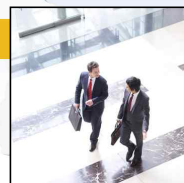
# 해운시황 포커스

통권 214호 (2014.05.26~05.30)

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)



### 해운시장 저성장기, 지속적인 비용절감으로 돌파해야



- ▶ 현재 글로벌 해운시장에서 선사들이 치열한 운임경쟁을 벌이고 있는 상황에서 선사간 운임 수준이 거의 차이가 없다는 점에서 비용절감이 가능한 선사가 시장경쟁을 주도하고 수익을 얻고 있음
  - 다른 선사들 보다 초대형선박 확보가 빨랐던 머스크는 2013년 1분기 이후 호황기에 버금가는 이익을 누리고 있는 반면 국적선사들은 2012년 4분기 이후 연속 영업손실을 기록하여 머스크와 국적선사들의 수익성 차이가 갈수록 커지고 있음
  - 지난 1분기 세계 1위 정기선사인 머스크는 영업이익이 전년 동기대비 2배 이상 증가한 4억 5,400만달러를 기록, 금융위기 이후 가장 뛰어난 실적을 보였음. 머스크는 동기간 운임이 5% 하락했음에도 불구하고 운항비용을 9% 줄이고, 적재량은 7% 늘려 이익을 증가시키는 데 성공하였음
  - 반면 국적선사들도 초대형선박을 도입하여 수익성을 개선했으나 여전히 적자에 머무르고 있음. 한진해운은 금년 1분기 622억원 영업손실을 기록했으나 연료비를 전년 동기 대비 21.4% 줄여 손실을 전년 동기 대비 37.2% 줄였음. 이는 2012년부터 13,000TEU 초대형선박 도입을 통해 연료소비 효율성을 개선한 데 따른 것으로 판단됨
- ▶ 세계 해운시장은 비용경쟁력을 중심으로 하는 경쟁질서가 자리를 잡았다는 점에서 지속적으로 운항비용을 줄일 수 있는 선사들이 해운시장을 주도할 것으로 예상됨. 한국투자증권 조사자료에 따르면 금년 1분기 머스크의 FEU당 운항비용은 한진해운에 비해 28% 낮은 것으로 나타나 머스크의 비용경쟁력이 압도적으로 높다는 것을 알 수 있음
  - 글로벌 선사들은 지난 몇년간 비용 절감을 위해 지속적으로 초대형선박을 확보해 왔으며 이러한 추세는 계속될 것임. 특히 2014년 13,000TEU급 이상은 222만TEU이나 발주잔량이 154만TEU로 향후 70%가 늘어날 예정임
- ▶ 이제는 예전과 같이 물동량이 증가하면 운임을 인상하여 수익성을 확대하는 시대는 지나간 것으로 판단됨. 앞으로는 수송수요와 관계없이 지속적으로 운항비용을 줄일 수 있는 능력을 확보하는 것이 불황기에도 안정적인 수익을 확보할 수 있는 대안이 될 것임
  - 이러한 관점에서 머스크는 해운 불황을 극복할 수 있는 가장 확실한 대안을 제시했다고 볼 수 있음. 머스크는 다른 선사들 보다 먼저 공격적으로 초대형선박에 투자하여 해운시장을 선점해 왔으며 안정된 수익성을 바탕으로 초대형선박 투자를 가속화할 것임
  - 반면 국적선사들은 아직도 유동성 문제로 초대형선박 확보에 적극적으로 나서지 못하고 있어 세계 해운시장에서의 점유율 하락이 우려되고 있음. 장기간 수익성 악화에 시달려온 국적선사들이 초대형 선박 위주의 에코십을 확보하는 것이 결코 쉽지 않음. 이것이 바로 정부가 국적선사들의 초대형선박 확보를 적극적으로 지원해야 하는 이유임

## 건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



### 건화물선, 파나막스 운임하락이 전체 시황하락 주도

- ▶ 최근 BDI는 954p(5월 28일)를 기록, 전주 대비 34p(3%) 하락
  - 케이프 운임은 전주 대비 163달러(일)(2%) 상승하여 10,075달러(일)을 기록
  - 파나막스 운임은 전주 대비 921달러(일)(11%) 하락한 7,527달러(일)을 기록하며 시황하락을 주도
  - 수프라막스도 4% 하락하였으며 핸디사이즈는 보합세
  - FFA 시장은 현물시장의 하락세가 두드러진 파나막스 선형이 크게 하향 조정되는 모습을 보였음. 파나막스 6월물이 15% 하락하여 7,450달러/일, 3분기물이 7% 하락하여 9,350달러(일)을 기록함. 타 선형은 6월물의 경우 보합세를 보였으며, 3분기물은 수프라막스가 4% 하락하고, 타 선형은 보합세임
- ▶ 케이프는 서호주 철광석 물동량이 수요 지지세의 중심 역할을 지속함
  - 가시화되고 있던 호주 Hedland항의 예선파업이 지난주 목요일 30일간 유예기간을 가질 것으로 알려지면서 철광석 수출 차질에 대한 우려감이 당분간 없어진 것도 시황 지지세 역할을 한 것으로 판단
  - 대서양수역에서는 브라질 철광석 물동량 유입이 일부 있었으나 여전히 선복 대비 수요가 부족한 상황이고, 대서양 R.V. 항로의 물동량 유입도 부진이 지속
- ▶ 파나막스는 대서양 수역의 물동량 부족이 운임하락의 주요 요인임
  - 남미 곡물 시즌에도 신규 물동량이 기대에 미치지 못하며, 대서양 수역 전체적으로도 신규 물동량 유입이 매우 미미한 양상임. 특히 대서양 북부지역의 물동량 부족이 심각한 상황으로 나타남
  - 태평양수역은 물동량 대비 선복과잉으로 운임이 하락하였으나 대서양수역에 비해서는 상대적으로 상황이 양호한 편임
  - 최근 다소 양호한 흐름을 보이던 태평양 북부 R.V.도 신규 물동량 유입이 감소하면서 운임이 하락하고 있으며, 호주와 인도네시아 인근의 태평양 남부 R.V.도 선복과잉으로 운임이 하락압력을 받는 상황임
- ▶ 수프라막스 이하의 경우 태평양, 대서양 양 수역에서 운임이 약세를 보였음
  - 태평양수역의 경우 싱가포르 인근에 선복이 집중되었으나 신규 물동량 유입이 부족하여 운임이 하락



		금주 (05.28)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>건화물선 시장</b>									
운임지수	BDI	954	(-34)	930	2,113	1,239	698	2,337	1,205
	BCI	1,405	(-51)	1,154	3,733	2,019	1,209	4,329	2,103
	BPI	940	(-116)	777	1,780	1,146	651	2,096	1,187
	BSI	846	(-38)	846	1,330	1,041	664	1,562	821
	BHSI	481	(1)	480	773	628	410	821	562
(05.23)									
용선료(1년, \$/day)	Capesize	20,500	(300)	14,700	25,938	20,975	9,250	20,000	12,768
	Panamax	12,875	(-250)	12,875	15,125	14,214	7,750	14,125	10,099
	Handymax	10,500	(-)	10,250	11,500	10,810	7,500	10,625	8,648
(05.28)									
운임(\$/day)	Capesize	10,075	(163)	7,912	35,316	14,467	4,205	42,211	14,163
	Panamax	7,527	(-921)	6,268	14,188	9,191	5,163	16,728	9,312
	Supramax	8,849	(-393)	8,849	13,902	10,886	6,938	16,333	10,200
	Handysize	7,106	(11)	7,089	11,083	9,171	6,108	11,757	8,150

# 컨테이너선 시장

백영미 전문연구원 (yuongmibaek@kmi.re.kr)



## 컨테이너, 6월 아시아-유럽항로 GRI 시도로 운임상승 예상

- ▶ 중국 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 0.7p 상승한 1,097p를 기록한 반면 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 46p 하락한 1,115p를 나타냄. 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 2.9p(0.5%) 상승하여 534.1를 기록함
  - 이번주 컨테이션 시장은 중국발 유럽항로를 제외하고 중국발 미국행, 상해발 유럽행 및 미국행 운임이 하락하여 전반적으로 운임이 하락
- ▶ 아시아-유럽 항로의 경우 중국발 유럽행이 전주 대비 21.5p 상승하였으나 상해발 유럽행 운임이 5월 중반 이후 계속 하락하여 접어 들어 전반적으로 하락세를 보임
  - 상하이 해운거래소에 따르면, 아시아-유럽 항로 운임은 금년 1월 이후 32.7% 하락한 TEU당 577달러 감소하였으나 전년 동기 대비 85% 상승한 것으로 나타나 올해 아시아-유럽 항로 상황이 나아질 것임을 시사
- ▶ 아시아-북미 항로의 경우 상해발 미서안항로가 전주 대비 TEU당 64달러 하락한 1,923달러, 미동안행은 전주 대비 40달러 하락한 3,384달러를 기록하였고, 중국발 미서안행은 7p, 미동안행은 7.1p 하락하여 모든 항로에서 운임이 하락하였음
  - 아시아-북미 항로 운임이 하락한 것은 계절적인 수요감소가 반영된 것으로 판단되나 상해 해운거래소에 따르면 6월 아시아-북미 운임이 상승할 것으로 예상
- ▶ Lloyds에 따르면, P3가 서비스 개시를 가을로 연기한 것은 중국의 VSA 승인지연 외에도 성수기에 일시적 선박공급 과다에 따른 운임하락을 우려했기 때문이라고 함
  - P3가 기존 계획에 따라 금년 6월에 서비스를 개시할 경우, 성수기(7-8월)에 일시적으로 선박공급이 급증하여 단기간 수익성 악화가 나타날 것으로 우려했기 때문으로 판단
- ▶ 한편 JOC에 따르면 머스크는 아시아-유럽 항로 운임을 6월1일부터 300~600달러, 하 이팍 로이드는 6월 9일부터 TEU당 750달러, NYK는 6월 15일부터 TEU당 940~1,880달러 인상할 것으로 나타나고 있어 6월 아시아-유럽 항로 운임이 크게 상승할 전망



		금주 (05.23)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>컨테이너선 시장</b>									
운임지수(CCFI)	종합	1,097	(0.7)	1,040	1,171	1,100	976	1,152	1083
	유럽항로	1,430	(21.5)	1,368	1,696	1,502	1,027	1,530	1351
	미서안항로	969	(-7.0)	969	1,032	995	953	1,189	1066
	일본항로	706	(-5.4)	706	843	799	719	857	771
	한국항로	727	(-17.5)	610	749	676	565	690	616
	동남아항로	809	(-39.4)	754	848	802	781	916	842
(05.28)									
용선지수(HRCI)		534.1	(2.9)	498	534	513	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	670	690	672	730	730
		수입	540	(-)	540	580	556	610	615
	한중(All in)	수출	363	(-)	309	363	324	309	374
		수입	537	(-)	469	537	488	469	494
	동남아(All in)	수출	800	(-)	750	800	771	780	880
		수입	600	(-)	550	600	571	540	640

## 유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



### VLCC, 성약건수 감소 및 선박공급 과잉으로 지속적인 운임 하락세

- ▶ 페르시아만 5월물 성약건수 잠정 집계가 112건으로 2010년 2분기 이후 최저치를 기록하였으나 서아프리카 수에즈막스 운임이 급등하며 VLCC 운임방어에 일조함
  - VLCC 평균 수익은 8,268달러(일)로 전주 대비 814달러(9%) 하락하였고, 중동-일본 운임지수는 WS 32.5로 전주 대비 0.5p(1.5%) 하락
  - 5월 21일 페르시아만 30일 가용선박은 119척으로 전주 대비 1척(0.8%) 감소하였으나 전년 동기 대비 39척(48.8%) 증가한 수준
- ▶ 항로별 평균 수익은 중동-아시아 19~36%, 중동-유럽 22%, 중동-미국 7% 하락함. 또한 서아프리카 시장은 1~15% 상승하였으나 중국행은 18% 하락하며 약세를 지속함
  - 선박유(380cst)는 대부분의 항만이 강보합세를 이어가는 가운데 L.A 휴스턴은 전주 대비 약세를 기록
- ▶ 중동지역의 운임회복을 위해서는 6월물 성약이 140건 이상이 필요하지만 현재 추세로는 120건 정도가 예상됨에 따라 단기적으로 운임회복이 쉽지 않을 전망이다
  - 최근 사우디아라비아 석유장관의 발언에 따라 현재(5월) 950만 bpd 수출량을 3월 수준인 980만 bpd로 늘린다고 하더라도 6월 성약건수는 120건 전후가 예상



### 제품선, 북해시장의 성약건수 증가로 평균 운임 상승

- ▶ 미걸프 시장의 선박공급이 증가하며 운임부담으로 작용한 반면 상대적으로 수급균형이 양호한 북해시장이 성약건수 증가와 함께 강세를 나타냄
  - 제품선 평균 수익은 7,971달러(일)로 전주 대비 613달러(8.8%) 상승하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 110.0로 전주와 동일
  - 항로별 수익은 전주 대비 북해-미동안은 20%, 싱가포르-일본은 1% 하락한 반면 북해-서아프리카 31% 미걸프-남미동안은 27%, 인도-일본은 5% 상승
- ▶ 5월 23일 기준 미국 정제가동률은 89.9%이며 원유재고는 전주 대비 166만배럴(전략적 비축유 제외) 증가한 3억 9,295만배럴을 기록함
  - 휘발유 재고는 2억 1,158만배럴로 감소하였으며 중간유분은 1억 1,608만배럴, 중유는 3,754만배럴을 기록하였고, 수입량은 원유 7,809(k)bpd, 제품유 2,017(k)bpd를 기록
- ▶ 유럽지역의 가스오일(경유, 항공유 등)이 원활하게 공급되면서 경유가격 하락으로 인해 차익거래가 감소할 가능성이 제기되고 있음
  - 러시아와 미국으로부터의 수입과 역내 생산으로 공급이 충분해 지면서 ARA(암스테르담-로테르담-앤티워프) 가스오일 현물과 선물 가격차이가 작년 겨울이후 가장 적은 수준을 나타내 계절적 수요를 앞두고 단기적으로 미걸프-북해 항로의 성약건수에 부정적인 영향을 줄 수 있을 것으로 판단됨

(전주비) 5월평균					2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>유조선 시장 (05.23)</b>										
Average Earnings (\$/day)	VLCC	8,268	(-814)	11,292	8,268	48,936	23,583	1,351	47,297	16,103
	MR	7,971	(643)	7,703	7,328	13,048	10,432	7,216	18,266	12,736
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	23,500	(-1,500)	24,750	23,500	27,000	25,929	18,000	28,000	19,837
	MR	14,500	(-250)	14,688	14,500	15,250	15,012	13,500	15,000	14,351
(05.28)										
운임지수(WS)	VLCC	32.5	(-0.5)	35.0	32.5	72.0	45.8	30.0	65.0	40.1
	MR	110.0	(-)	110.0	100.0	115.0	110.0	100.0	170.0	125.9

## 해운시장 주요동향



### 유휴 컨테이너선박 최근 2년내 최저 수준

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ Lloyd's List Intelligence가 컨테이너선의 계선량을 조사하기 시작한 이후 금년 5월 유휴 컨테이너선의 비율이 가장 낮은 수준으로 떨어졌음
  - 현재 컨테이너선 유휴 선복량은 전체의 1.7%(301,759TEU/253척)를 차지하고 있으며, 이는 2012년 5월 2.3%(359,476TEU), 2013년 2.4%(395,476TEU)에 비해 크게 낮은 수치임
- ▶ 유휴 선복량은 전통적으로 3월에 최고조에 이르며 선사들은 3분기 성수기가 다가올 때에 맞추어 서서히 유휴 선박의 투입량을 증가시키고 있음
  - 금년 컨테이너선 유휴 선복량이 2013년 수준에 비해 낮아진 것은 선박 해체량이 크게 증가했기 때문임(Alphaliner는 금년 해체량 40만TEU 전망)
  - Alphaliner에 따르면 올해 1분기 컨테이너선 해체량은 160,649TEU로 전년 동기 대비 30.3% 증가하였으며, 이에 따라 계선률이 30개월 만에 최저 수준을 기록
- ▶ 올해 660,000TEU가 신규로 인도예정임에도 불구하고 10월까지 지속될 성수기를 맞이하여 초대형선박을 중심으로 수요가 회복되고 있음
  - 이와 함께 캐스캐이딩으로 인해 계선량이 증가했던 파나막스급도 작년에 비해 선박공급이 증가하고 있음. 이는 용선료에도 반영되어 2월 7,000달러(일)로 최저를 기록한 이후 현재 10,000달러(일)을 넘는 수준을 기록

(출처: Lloyds Lists, 2014.05.29)



### 벌크선 중고선가 하락세 지속되며 건화물선 시황에 경계감 확산

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

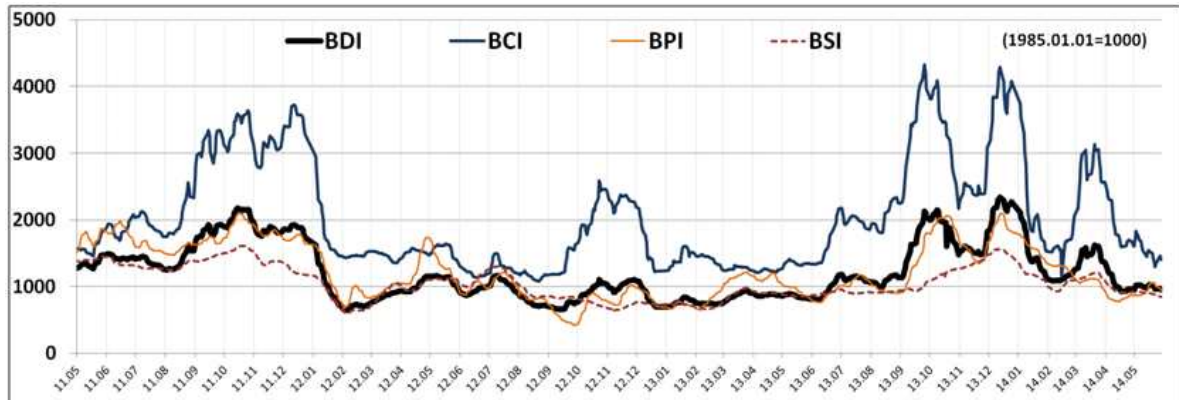
- ▶ 중고선 시장에서 중고 벌크선 가격이 하락세를 나타내고 있음
  - 최근 케이프사이즈 신조선 전매(resale), 선령 5년, 선령 15년 중고선 가격이 각각 100만달러 하락
  - 현재 중고 벌크선 가격은 케이프사이즈의 경우 신조선 전매가 6,300만달러, 선령 5년 중고선가 5,100만달러, 선령 15년 중고선가 2300만달러로 전주 대비 크게 하락한 반면 선령 10년 중고선가 3,700만달러로 전주 대비 보합세
- ▶ 지난주 소폭 하락한 중소형 중고 벌크선 시장은 전반적으로 보합세 유지
  - 파나막스는 신조선 전매가 3500만달러, 선령 5년은 2,650만달러, 선령 10년은 2,100만달러, 선령 15년은 1,350만달러를 기록
  - 핸디맥스는 신조선 전매가 3,250만달러, 선령 5년 50만달러 하락한 2,550만달러, 선령 10년 2000만달러, 선령 15년 1300만달러로 보합세 유지
  - 핸디사이즈는 신조선 전매가 2,600만달러, 선령 5년 2,050만달러, 선령 10년 1,500만달러, 선령 15년 1,000만달러로 보합세 유지
- ▶ 2013년 이후 신조발주 붐으로 2015~16년 선박공급 압력이 다시 강해질 것으로 전망되고 있고, 건화물선 시황의 선행지표가 되는 중고 벌크선가가 하락세를 보이면서 세계 해운 및 조선업계에서는 향후 건화물선 시황 하락에 대한 우려가 조금씩 확산되고 있음

(출처: Marinavi, 2014.05.29.)





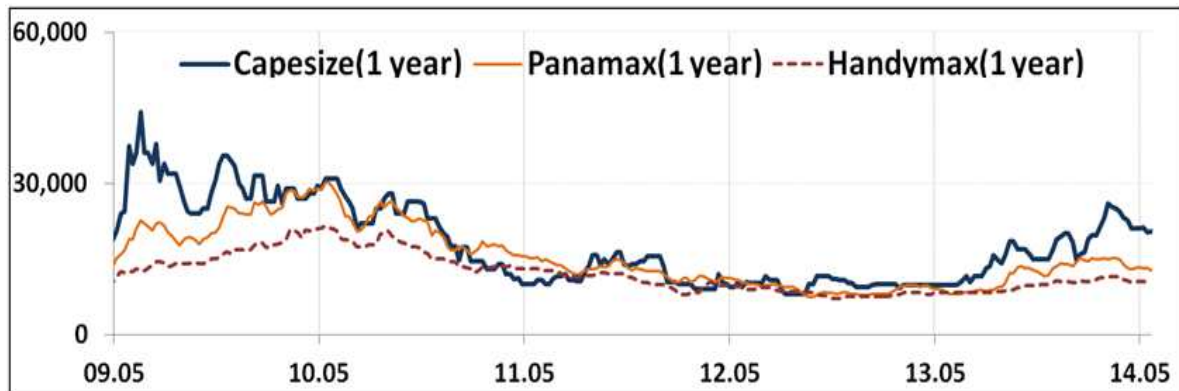
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

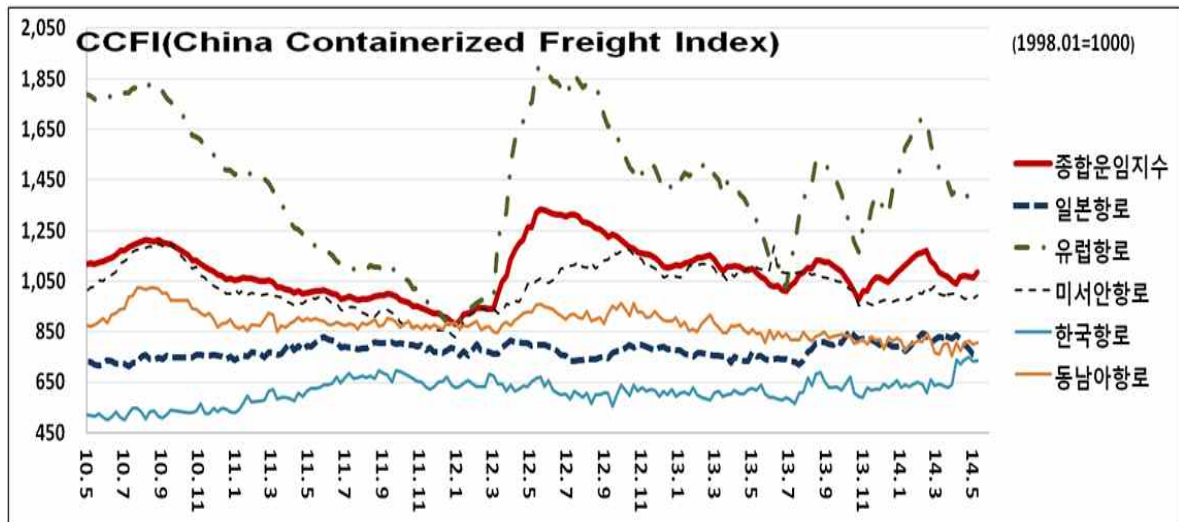
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



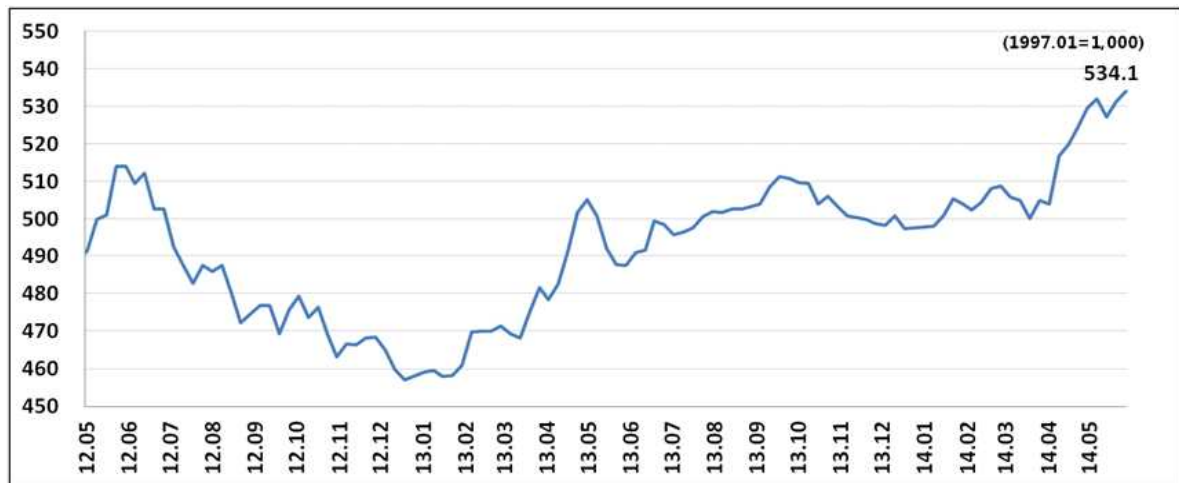
Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



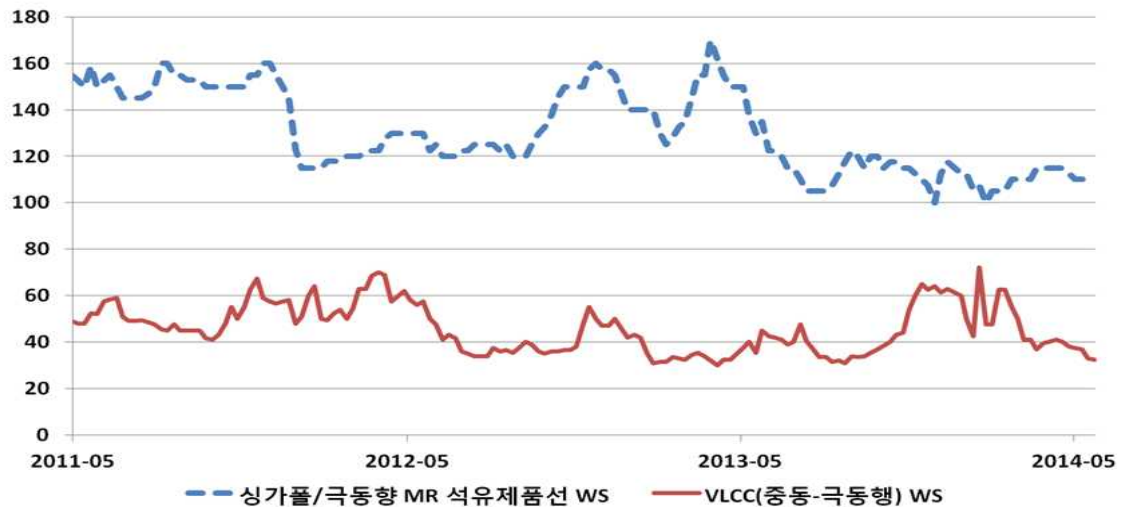
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

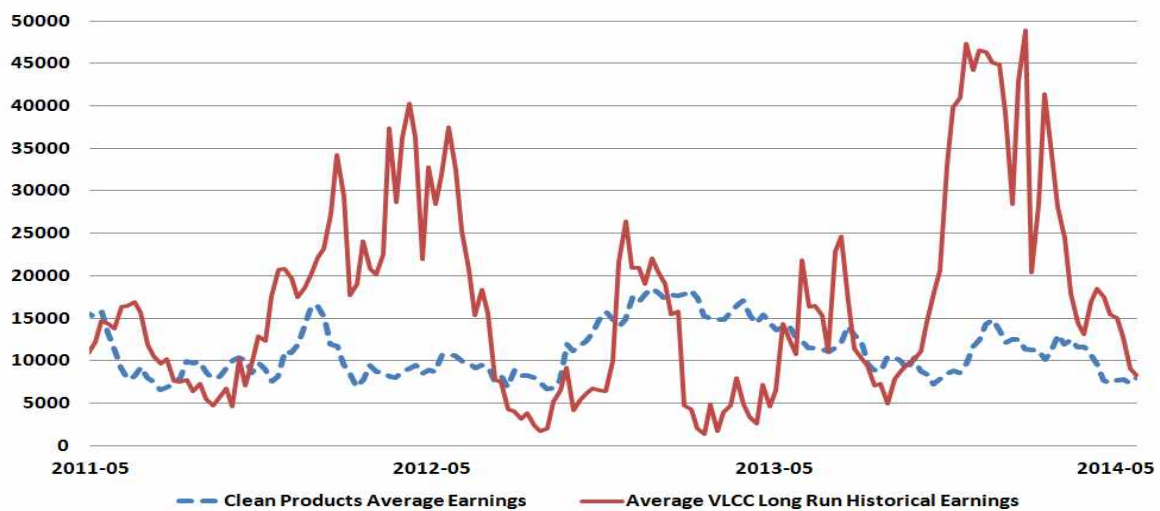
유조선 운임지수(WS)



Fearnleys.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

# 주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금 주 (전주비) 5월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선 시장 (\$ Million) (05.23)</b>										
건화물선(5년)	Panamax	26.5	(-)	26.8	26.0	28.0	27.0	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	75.0	(-1.0)	75.3	65.0	76.0	71.6	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

<b>신조선 시장 (\$ Million) (05.23)</b>										
건화물선	Panamax	29.8	(-)	29.8	28.0	29.8	29.3	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	101.0	(-)	101.0	94.0	101.0	98.4	89.5	94.0	90.7
컨테이너선	Sub-Panamax	32.0	(-)	32.0	31.5	32.0	31.7	30.0	31.5	30.6

<b>연료유 (\$/Tonne) (05.23)</b>										
380 CST	Rotterdam	584.0	(9.0)	575.3	563.0	590.0	575.5	567.0	646.0	594.5
	Singapore	599.0	(4.0)	593.6	584.0	622.0	604.4	591.0	667.5	615.7
	Korea	617.5	(-)	614.4	605.0	662.5	633.4	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	611.5	(4.0)	607.9	598.5	640.0	615.7	602.5	678.5	627.8

<b>주요 원자재가 (\$) (05.23) 5월평균</b>										
철광석	국제價	102.0	(-2.0)	104.3	102.0	135.0	117.7	112.6	158.3	134.9
	중국産	145.4	(-1.7)	148.6	145.4	176.7	163.7	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	77.1	(-)	77.2	76.9	100.4	87.5	96.2	100.2	97.9
	중국産	102.0	(-)	102.1	101.4	114.5	106.0	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주産	145.4	(-0.1)	145.5	144.9	175.0	156.6	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	88.4	(-)	88.4	88.1	91.3	89.6	88.9	111.9	99.4
	중국産	133.4	(-0.1)	133.5	132.0	195.4	154.2	160.0	231.2	189.9
곡물	대두(국제)	1,515.5	(50.5)	1,483	1,269	1,646	1,406	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)	745.0	(70.8)	760	551	843	657	605	791	683

<b>국내 주요 항만 화물처리 (천톤)</b>										
		2월	3월	4월	2011년 합계		2012년 합계		2013년 합계	
부산	수출	13,110	15,601	15,610	153,356		164,089		170,769	
	수입	10,105	13,616	13,526	140,978		147,950		153,786	
울산	수출	5,112	6,143	5,773	82,058		83,778		80,213	
	수입	8,072	9,495	8,608	111,695		113,193		110,788	
광양	수출	5,230	5,853	4,681	75,414		81,103		80,438	
	수입	11,842	13,456	11,543	144,514		156,238		154,594	