

해운시황 포커스

통권 199호 (2014.02.03~02.07)

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)



해운시장 전망, 아직은 비관할 만한 상황이 아니다



- ▶ 최근 세계 경제는 갑자기 혼돈 양상을 보이고 있음. 지난해 말까지 세계 경제가 본격적으로 회복할 것이라는 낙관적 전망이 대세였음. 그러나 미국의 한파에 따른 산업생산 감소, 중국의 성장을 저하, 신흥국의 금융불안 등이 세계 경제를 흔들고 있음
 - 그러나 이코노미스트는 비관론에 빠질 필요는 없다고 주장하고 있음. 미국의 경제 회복세가 완연하지 않다고 해서 '교착상태'에 빠졌다고 볼 수는 없고, 중국의 경제 성장률이 둔해졌다고 해서 '불황에 빠졌다'고 볼 수 없기 때문임
- ▶ 미국 경제지표가 부진한 것은 미 대륙에 몰아친 혹한 때문일 수 있다는 점과 중국 정부도 경기 침체에 대응하여 유동성 공급을 증대하고 있다는 점에서 세계 경제를 지나치게 비관적으로 볼 필요는 없다고 판단됨
 - 또한 중국은 물론 신흥국에서도 경제성장이 심각하게 저하될 경우 각국의 중앙은행이 일본과 유럽과 같이 유동성 공급 확대, 양적 완화 등을 위해 적극적인 통화정책을 펼칠 가능성이 있다는 점을 고려해야 할 것임
- ▶ 현재 세계 경제가 흔들리는 상황에 있으나 대체로 세계 경제는 작년 보다 호전될 것이라는 의견이 다수라는 점에 주목할 필요가 있음
 - 미국은 1월 한파로 인한 일시적 경기후퇴를 극복하고 상저하고의 경제성장이 예상되고 있고, 유럽과 일본은 완만하지만 경기회복세가 뚜렷하다는 점에서 세계 해운시장에 긍정적인 신호가 될 수 있음
 - 또한 중국도 경제성장을 저하가 예상되나 여전히 7%대의 안정적 성장이 예상되고 있어 철광석, 석탄 등 주요 벌크화물의 수요는 예년과 큰 차이가 없을 것으로 예상됨
- ▶ 최근 1개월간 여러 가지 악재로 글로벌 해운경기는 먹구름이 가득 끼여 있으나 이것이 올해 내내 지속될 것으로 판단할 수 없음
 - 금년 BDI는 1월 8일 1,826에서 2월 5일 1,086으로 4주간 760p 하락하였으나 이것은 호주와 브라질 기상재해로 인한 출광석 출하 지연, 선박인도량 급증, 철광석 가격 약세에 따른 거래 감소, 중국의 철광석 재고증가 및 춘절에 따른 조강생산 감소 등의 요인이 겹쳐 발생한 것으로 판단됨
 - 그러나 중국 춘절이 끝나면서 파나마맥스를 중심으로 BDI가 다시 상승한 것으로 나타나고 있음. 노르웨이 Fernley에 따르면 건화물선 시황이 단기 저점을 지나 상승세로 돌아설 것으로 예상하고 있음
- ▶ 현재 세계 경제의 변동성이 커지고 있고 해운시장도 많은 영향을 받고 있으나 올해 전반적으로 세계 경제와 해운시장은 회복할 것으로 예상됨. 따라서 현재 글로벌 해운시장이 불안정성을 보인다고 해서 금년 전체 해운시황을 비관적으로 볼 수 이유는 없음
 - 다만 해운시장이 얼마 만큼 회복할 것인가 보다 올해 이후 해운시장의 수급구조가 어떻게 달라질 것인가를 살펴 보는 것이 중요함. 2013년 발주선박이 약 2천척(벌크선 약 900척)으로 많았다는 점에서 금년 하반기부터 시장의 수급구조를 살펴 보고 대비해 나가는 것이 중요함

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



케이프 운임 10,000달러/일 붕괴

- ▶ 최근 BDI는 1,086p(2월 5일)를 기록, 2주전 대비 236p(18%) 하락하였음
 - 케이프 운임은 2주전 대비 4,369달러/일(35%) 하락하여 8,221달러/일을 기록하며 시장 하락을 주도
 - 파나마스 운임도 같은 기간 1,500달러/일(13%) 하락하여 10,429달러/일 기록
 - 수프라막스는 16% 하락, 핸디사이즈는 5% 하락
 - FFA 시장은 2월 물 평가치가 2주전 대비 5~12% 하락. 그러나 2분기 물은 케이프가 8%, 파나마스 2% 상승하여 현물 운임과 다른 움직임을 보였고, 핸디사이즈는 5% 하락
- ▶ 전 선형에 걸쳐 중국의 춘절 연휴로 성약활동이 부진하였음
 - 케이프 선형의 경우 호주의 홍수 및 사이클론 발생이 추가 악재로 작용한 가운데, 메이저 광산의 화물 반출이 부진한 것으로 알려짐
 - 특히 철광석 가격이 123달러/톤 수준으로 연초 대비 8% 가량 떨어지면서 철광석 매입세가 둔화된 것이 선박수요 둔화로 이어진 것으로 해석됨
 - 아울러 지난 1월 중국의 항만 철광석 재고량이 9,000만 톤을 상회하면서 추가적인 철광석 확보 유인이 감소한 것도 상황에 부정적 요인
 - 파나마스 선형은 태평양/대서양 양 수역에서 물동량 유입이 부진한 가운데, 미국 석탄 화물이 일부 유입되었으나 상황회복으로 이어지기에는 역부족. 남미 곡물시즌 기대감으로 공선운항이 증가하는 가운데, 메이저 곡물기업들이 기간용선을 확보하는 움직임을 보이면서 상황회복에 대한 기대감이 형성되는 것으로 이해됨
- ▶ 케이프 및 파나마스 선형의 2분기 이후 FFA 평가치는 2주전 대비 오히려 상승함
 - 전체적으로 FFA 시장 및 기간용선시장에서는 현재의 운임하락이 일시적인 것으로 평가하는 것으로 해석됨

[케이프 및 파나마스의 현물운임, FFA 평가치, 기간용선료]

구분	현물운임 (2.5)	FFA 평가치(2.5)			기간용선료(1.31)	
		2Q	3Q	4Q	6개월	1년
케이프 (증감)	8,221 (-4,369)	16,250 (1,200)	22,225 (1,050)	28,375 (1,200)	21,000 (-1,000)	23,500 (750)
파나마스 (증감)	10,429 (-1,500)	14,350 (275)	12,825 (775)	14,825 (1,150)	16,500 (-1,375)	14,500 (-625)

		금주 (02.05)		(전 주비)			2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장												
운임지수	BDI	1,086	(-62)	1,084	2,113	1,426	698	2,337	1,205			
	BCI	1,544	(13)	1,513	3,733	2,092	1,209	4,329	2,103			
	BPI	1,307	(-62)	1,307	1,780	1,522	651	2,096	1,187			
	BSI	948	(-108)	948	1,330	1,132	664	1,562	821			
	BHSI	677	(-23)	677	773	718	410	821	562			
		(1.31)										
용선료(1년, \$/day)	Capesize	18,912	(2,562)	14,700	18,912	16,832	9,250	20,000	12,768			
	Panamax	14,500	(-250)	13,500	15,125	14,450	7,750	14,125	10,099			
	Handymax	10,500	(-)	10,250	10,750	10,450	7,500	10,625	8,648			
		(02.05)										
운임(\$/day)	Capesize	8,221	(-261)	7,912	35,316	16,002	4,205	42,211	14,163			
	Panamax	10,429	(-493)	10,429	14,188	12,136	5,163	16,728	9,312			
	Supramax	9,909	(-1,134)	9,909	13,902	11,840	6,938	16,333	10,200			
	Handysize	9,719	(-1,319)	9,719	11,083	10,339	6,108	11,757	8,150			

컨테이너선 시장

김태일 부연구위원 (ktizorro@kmi.re.kr)



아시아 지역 연휴 이후 소폭의 물동량 증가 전망

- ▶ 중국 컨테이너선운임지수인 CCFI는 전주 대비 9.8p 상승한 1,158.2p, 컨테이너선 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 1.4p 하락한 504.0p를 기록했다
- ▶ 아시아지역의 연휴 도래 이전 재고 물량이 늘면서 주요 항로의 운임이 견조세를 보였음
 - 중국발 유럽항로 운임지수는 전주 대비 1.7% 상승했으며, 미주항로는 미서안과 동안항로가 각각 0.5% 상승하였음
 - 이 같은 추세와 달리 상해발 유럽항 운임은 전주 대비 TEU당 18달러 하락한 1,580달러를 기록했으며, 미서안항로는 전주 대비 약보합세를 보여 FEU당 2달러, 미동안항로는 1달러 하락하였음
 - 아시아지역 연휴가 지나면 다시 물량이 늘 것으로 예상되나 중국은 춘절 기간 제조기업들의 휴무가 길어 물동량이 많이 증가할 것으로 기대하기 어려움
- ▶ 미국의 고용지표가 악화되고 있는 것으로 나타났는데, 지난 1월 민간고용이 17.5만명 증가하여 전월 대비 22만명 감소한 것으로 나타남
 - 로이터에 따르면, 유럽의 경우 복합구매관리자지수(PMI)가 52.9를 기록해 2011년 6월 이후 30개월 동안 최고치를 기록해 경기호전세를 보이고 있음
 - 미국의 경우 양적완화 감축 속도가 높아지고 있어 남미 신흥국들의 금융불안이 갈수록 커지고 있으며, 이로 인해 세계 금융시장도 점점 불안이 커지고 있음
- ▶ 아시아/유럽항로 운항선사들이 운항비용을 상쇄하지 못하고 있다는 이유로 운임 인상을 지속적으로 화주들에게 요구하고 있는 상황임
 - 대표적으로 OOCL, 한진해운, Hapag-Lloyd 등이 3월 중에 다시 운임을 인상할 계획인 것으로 알려짐
 - 유럽항로의 경우 경기호전에도 불구하고, 당분간 초대형선박 투입에 따른 공급 증대로 운임의 약세도 배제하지 못할 것으로 예상됨



				2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
금주 (01.30)									
(전주비)									
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1158	(9.8)	1,098	1,158	1,130	976	1,152	1083
	유럽항로	1674	(27.2)	1,507	1,674	1,603	1,027	1,530	1351
	미서안항로	1005	(5.4)	976	1,005	988	953	1,189	1066
	일본항로	822	(11.6)	774	822	798	719	857	771
	한국항로	650	(5.5)	629	650	639	565	690	616
	동남아항로	813	(7.9)	776	816	802	781	916	842
(1.29)									
용선지수(HRCI)		504.0	(-1.4)	498	505	491	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	(-)	670	690	680	730	730	730
		수입	(-)	560	580	570	610	620	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 - 중국 연휴에 따른 성약 감소로 운임 및 수익 급락

- ▶ 가용선박 부족과 서아프리카 아프리카스 시장의 반사이익으로 급등하였던 VLCC 수익이 중국 연휴와 함께 성약이 감소하며 다시 급락하는 롤러코스터 장세를 보이고 있음
 - VLCC 평균 수익은 20,387 달러(일)로 전주 대비 28,549달러(58.3%) 하락하였으며 운임지수는 WS 47.5로 2014년 고점대비 24.5p(34.0%) 하락하였음
 - 1월 30일 기준 페르시아만 가용 선박은 87척으로 전주 대비 13척 감소하였으며 전년 동기 대비 38척 적은 수준임
 - 항로별 수익은 '중동-아시아' 항로 66~67%, '중동-미국' 항로 52%, '중동-유럽' 항로 47% 하락하였음. 서아프리카 시장도 수익이 43%~61% 하락하였음
 - 1월 마지막 주 국제유가는 중동 불안(리비아, 이라크 테러활동), 미국의 양적완화 축소 및 신흥시장 위기, 중국 경제 성장 우려 등 악세요인이 우세하였음(브렌트유, 두바이유 ↓, WTI ↑)
 - 한편 선박유는 한국, 일본, L.A를 제외하고 주요 항만에서 상승하였음



제품선 - 선복량 공급 과잉으로 인해 운임 방어가 어려운 상황

- ▶ 대서양시장 수요가 견고하지만 선박이 지속적으로 공급되면서 평균 수익은 답보상태를 나타냄. 아시아 시장은 전반적인 공급 과잉 하에 등락을 거듭하고 있음
 - MR 탱커 평균 수익은 11,244 달러(일)로 2014년 고점 대비 278 달러(10.2%) 하락함. '싱가폴-일본' 항로 운임은 WS 105.0으로 전주대비 5.0p(5.0%) 상승하였음
 - 항로별 수익은 'UKC-USAC' 2%, 'UKC-WAF' 5%, '싱가폴-일본' 및 '인도-일본' 각각 1%씩 상승하였음
 - 미국 정유사의 정제 가동률은 88%를 기록하였으며 원유 재고가 2주 연속 증가하였음. 휘발유, 증류연료유(난방유 등), 중유 모두 전주대비 재고량이 감소하였음. 반면 제품류 출하량은 중유를 제외하고 증가하였음
 - 미국은 양적완화 축소 속도를 예정대로 유지하는 가운데 1월 경기지표(ISM 제조업지수, 12월 공장주문, 민간고용)가 예상보다 저조하고 부채한도 협상에 대한 우려가 나타남.
 - 유럽의 경우 경기회복 신호(1월 복합 PMI 지수, CPI 상승 등)가 나타나고 있는 가운데 유럽중앙은행 추가 부양조치에 대한 기대가 형성되고 있음
 - 일본은 경상수지 적자폭이 사상최대임에도 내각의 점진적 경기 회복 평가가 있었음
 - 2014년 세계 경기 회복에 따른 시장 개선에 대한 기대가 높으나 신흥시장 통화위기를 비롯한 불안요인이 커지고 있어 운임도 당분간 하락세를 보일 전망이다

		(전주비)		1월평균	2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균

유조선 시장		(01.31)								
Average	VLCC	20,387	(28,549)	35,958	20,387	48,936	35,958	1,351	47,297	16,103
Earnings										
(\$/day)	MR	11,244	(-96)	11,956	11,244	12,522	11,956	7,216	18,266	12,736
용선료	VLCC	26,000	(1,000)	26,600	26,000	27,000	26,600	18,000	28,000	19,837
(1년,\$/day)	MR	15,250	(-)	15,200	15,000	15,250	15,200	13,500	15,000	14,351
(02.05)										
운임지수(WS)	VLCC	47.5	(-)	54.4	42.5	72.0	53.3	30.0	65.0	40.1
	MR	105.0	(5.0)	107.5	100.0	112.5	107.1	100.0	170.0	125.9

해운시장 주요동향



KG 펀드 소액투자자들, 최초로 선박펀드 단체손해배상 제기

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ KG 펀드 산하 2척에 대한 400 명의 소액 투자자가 독일 NordLB 은행을 상대로 소송을 제기하였음
 - 이들은 소송에서 NordLB 은행이 해당 선박들의 운항을 중지시켜 투자자들에게 수백만 유로의 손해를 입었다고 주장
 - 로이즈에 따르면 “은행측에서는 이 소송은 공정하지 못한 처사로 법정까지 가게 된다면 충분히 방어할 수 있을 것으로 판단한다”고 전함
- ▶ 그동안 선박펀드에 있어 이러한 종류의 소송이 나올 가능성이 높다는 의견들이 있었으나 실제로 소송으로 이어진 것은 이번이 최초임
 - 만약 투자자들이 승소할 경우 선박금융에 큰 비중을 차지하는 독일 은행들에게 심각한 영향을 미칠 것으로 예상됨
 - 소송에 걸린 선박은 KG 펀드가 투자한 일반화물선 Pride of Madrid 호와 Pride of Paris 호이며, 2척 모두 독일 선사 Beluga가 운영하였으나 동사가 2012년 파산하면서 선박에 대한 지급불능이 선언되었음
 - 이에 따라 주로 노후 연금을 투자한 700여명의 KG 펀드 투자자에게 1,800만 유로의 손실이 발생
- ▶ 투자자의 대부분은 지급불능이 불필요한 조치였다고 주장하고 있음. 이와 유사한 사안에 대해 다른 은행들은 구제계획을 마련하고 있기 때문임

(출처: Lloyd's List, 2014. 01. 28.)



VLCC 신조 발주 증가로 2016년 VLCC 급증할 전망

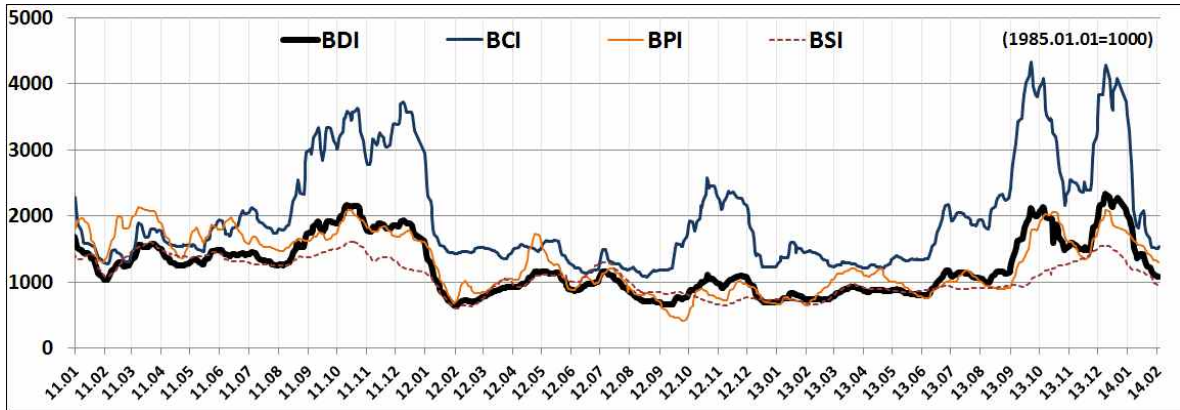
윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 캐피탈 쉽 매니지먼트(CSM), 메트로스타 매니지먼트 등 2개 벌크 선사가 연달아 각각 2척을 한국에 신조 발주
 - 마켓 관계자의 이야기를 종합하면, CSM은 30만 톤급 VLCC 2척을 2016년 완공 조건으로 대우조선해양에 신조 발주
 - 메트로스타는 옵션을 행사하여 30만 톤급 VLCC 2척을 현대중공에 추가 발주하였으며, 2016년 12월, 2017년 3월로 각각 인도할 예정
- ▶ VLCC의 신조 발주가 작년 가을부터 증가하고 있으나 장기적으로는 미국의 셰일오일 증산 등 구조적인 조정을 피할 수 없어 앞으로 신조 발주가 어디까지 이어질지 주목
 - 13년 9월에는 메트로스타가 2척(+옵션 2척)을 2015년 9월, 2016년 1월 완공 조건으로 현대중공에 발주함
 - 12월에는 DHT 홀딩스가 2척(+옵션 1척)을 2016년 4월, 7월 완공 조건으로 발주하고 옵션은 2014년 1월에 행사하였음
 - 같은 달 스킨피오 탱커스가 합계 7척(15-16년 준공 예정)을 대우와 현대삼호에 발주하였음
- ▶ 클락슨에 의하면 VLCC의 신조 발주 잔량은 2014년 1월 1일 현재 73척(2,290 DWT)이며 기존 선대 대비 신조선 발주 잔량 비율은 작년의 9%에서 12%로 상승하였음
 - 이 가운데 2015년 준공은 340만 DWT로 급감할 전망이지만, 최근 신조 발주의 영향으로 2016년 이후의 완공은 970만 DWT로 증가할 전망

(출처: Marinavi, 2014.02.04.)

주요 해운지수 동향

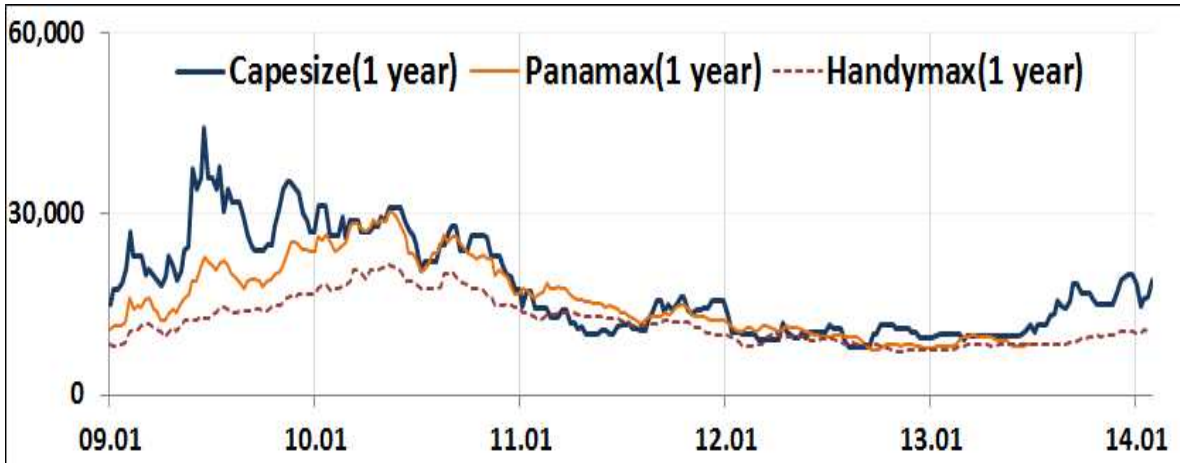
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

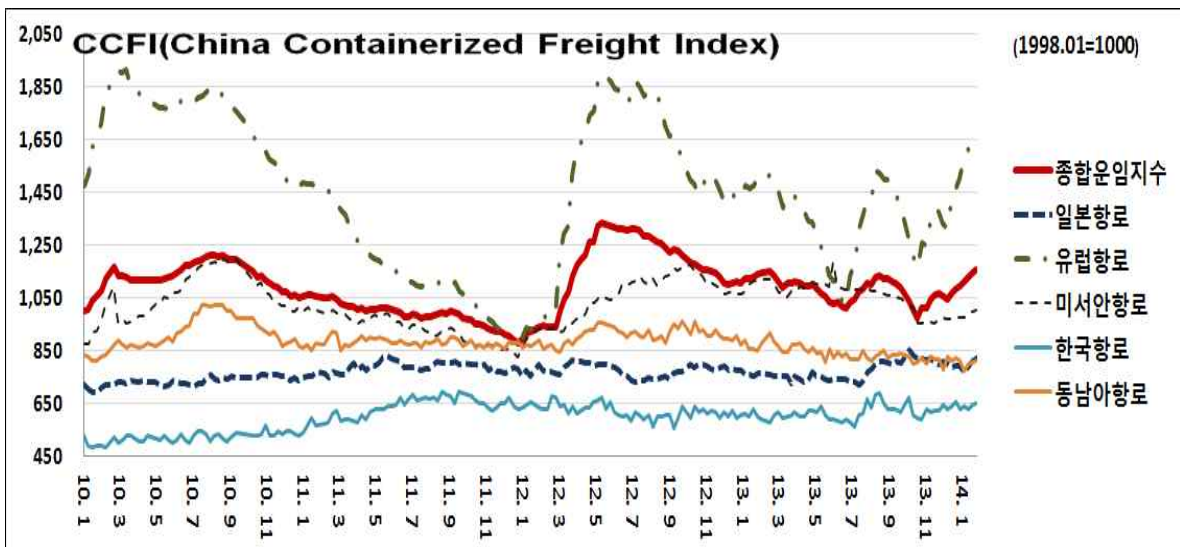
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



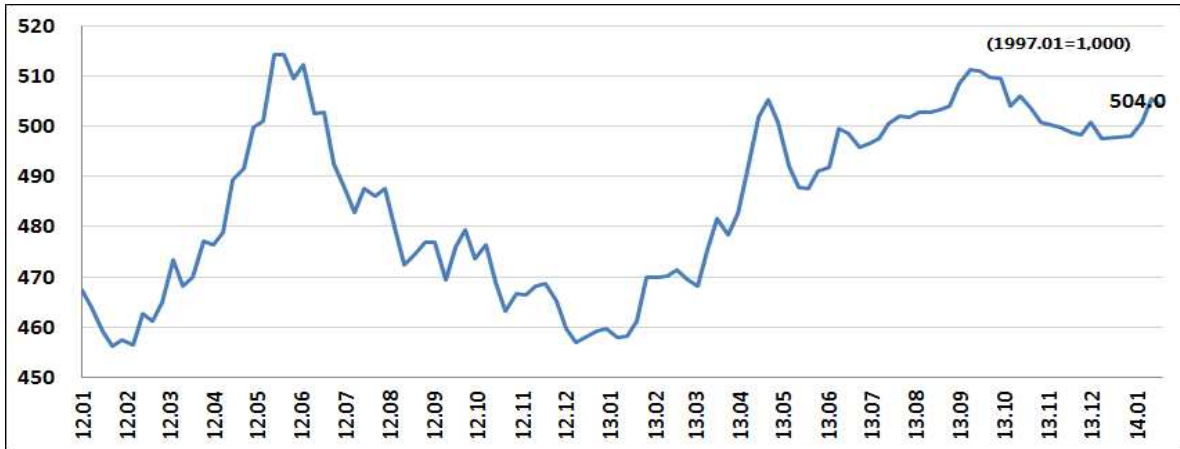
Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



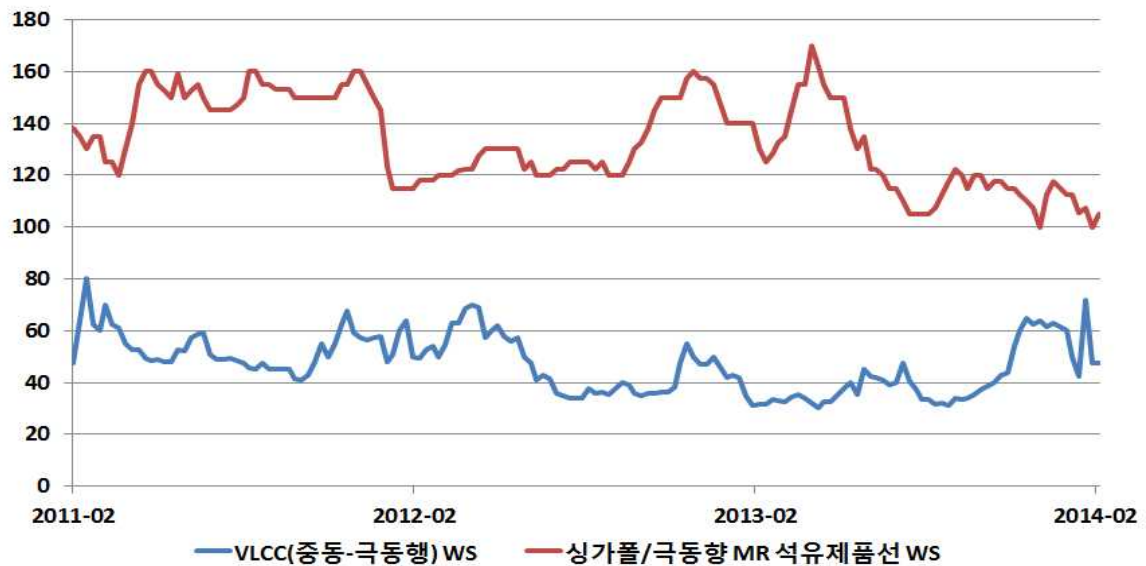
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

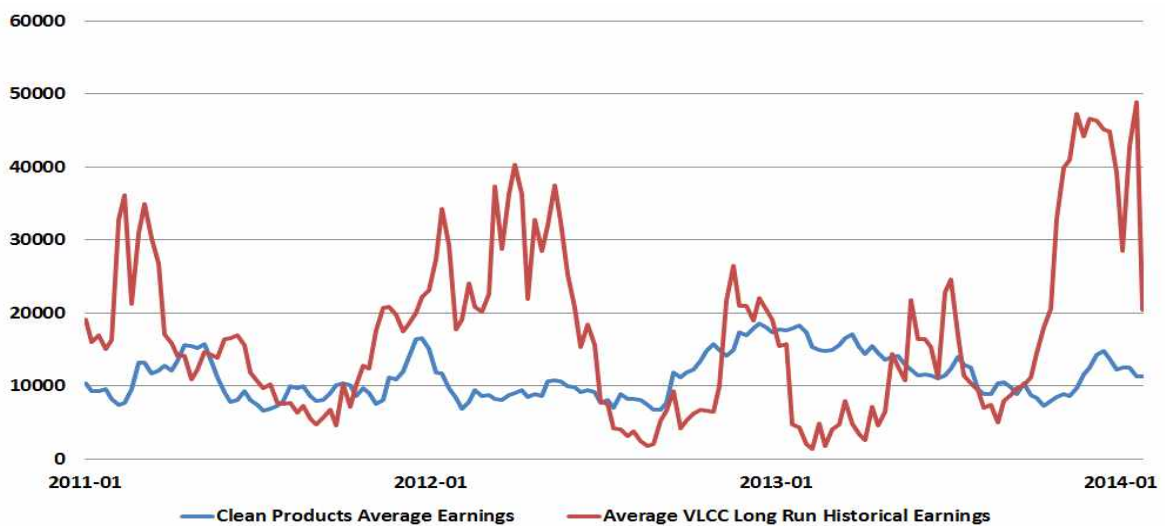
유조선 운임지수(WS)



Fearnleys

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금주 (전주비) 1월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (01.31)										
건화물선(5년)	Panamax	27.0	(-)	26.6	26.0	27.0	26.6	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	68.0	(-)	67.4	65.0	68.0	67.4	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) (01.31)										
건화물선	Panamax	29.0	(0.2)	28.6	28.0	29.0	28.6	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	96.0	(1.0)	94.7	94.0	96.0	94.7	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) (01.31)										
380 CST	Rotterdam	575.0	(10.0)	570.4	563.0	586.0	570.4	567.0	646.0	594.5
	Singapore	613.0	(-4.0)	612.6	604.0	619.5	612.6	591.0	667.5	615.7
	Korea	659.5	(-0.5)	659.4	657.5	662.5	659.4	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	634.0	(5.5)	630.1	622.5	640.0	630.1	602.5	678.5	627.8

주요 원자재가 (\$) (01.31)*										
철광석	국제價	128.9	(-1.7)	132.2	128.9	135.0	132.2	112.6	158.3	134.9
	중국産	173.2	(0.2)	175.0	173.0	176.7	175.0	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	95.3	(0.1)	98.0	95.2	100.4	98.0	96.2	100.2	97.9
	중국産	113.6	(0.2)	113.9	113.4	114.5	113.9	104.0	116.3	112.3
	호주産	173.2	(0.2)	173.8	173.0	175.0	173.8	162.4	195.4	178.8
원료탄	내륙(외몽고)	91.2	(0.1)	91.1	91.0	91.3	91.1	88.9	111.9	99.4
	중국産	189.0	(0.2)	189.5	188.7	195.4	189.5	160.0	231.2	189.9
곡물	대두(국제)	1,316	(12.8)	1,308	1,287	1,339	1,308	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)	563	(-5.6)	586	563	606	586	605	791	683

* 철광석, 연료탄, 원료탄은 01.29일자 가격임

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			