

# 해운시황 포커스

통권 202호 (2014.02.24~02.28)

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)



### 건화물선 시장, 단기 저점을 지나 회복세 이어갈듯



- ▶ 금년 1월에 접어들자마자 지속적으로 하락세를 보였던 BDI가 2월 둘째주부터 계속 상승하고 있어 건화물선 시장에 대한 전망을 밝게 하고 있음
  - BDI 지수는 2013년 12월 12일 2,337p를 기록한 이후 연속 10주간 하락하여 금년 2월 7일 1,091p까지 하락하였으나 그 이후 다시 상승하여 2월 26일 1,222p를 기록함
- ▶ 이처럼 건화물선 시장이 극적인 하락과 상승을 보이는 등 혼조세를 보였던 것은 여러 가지 요인이 겹쳐서 발생한 것으로 판단됨
  - 그동안 BDI가 단기간에 급격히 하락했던 것은 계절적 요인과 기상 재해에 원인이 있었다고 볼 수 있음. 즉 매년 1월 선박인도가 집중되고 철광석 가격 하락으로 거래가 감소하는 상황에서 호주와 남미의 대형 광산에 홍수가 발생하여 철광석 반출이 지연된 것이 운임하락을 부추기는 결정적인 요인이 되었음
  - 또한 올해는 중국의 춘절이 예년 보다 빠른 1월말에 시작되었다는 것과 중국 항만들의 철광석 재고가 많았다는 점이 건화물선 시장 악화를 더욱 부추긴 것으로 판단됨
- ▶ 그러나 금년 2월 7일 BDI가 1,091p를 기록한 이후 BDI는 다시 상승세를 거듭한 결과 2월 27일 1,250p를 기록하여 건화물선 시장이 저점을 통과, 회복기로 접어든 것으로 보는 전망들이 나오고 있음
  - 특히 건화물선 시장의 운임상승은 Cape가 주도하고 있으며, Cape의 시장상승은 저점을 통과했다는 인식으로 선물시장에서 매수세가 증가하며 나타난 현상으로 보임
- ▶ 한편 Clarkson은 올해 2월 금년도 건화물선의 수요 증가율을 4.3%, 선박공급 증가율은 4.4%로 전망하였음
  - 특히 수요에 있어 금년도 철광석 물동량 9%, 석탄은 6% 증가할 것으로 전망하고 있어 Cape 시장의 운임상승에 대한 기대감이 커짐
  - 반면 파나막스 및 수프라막스의 경우 2012~2013년에 걸쳐 발주된 선박들이 금년부터 점차 인도될 예정에 있어 공급증대에 따른 운임하락의 압력을 받을 것으로 예상됨
- ▶ 더구나 건화물선 시장에 막대한 영향력을 행사하는 중국의 금년도 경제성장률도 예년 수준을 유지하고, 세계 경제 전반적으로 호조가 예상된다는 점에서 건화물선 시장이 회복세를 이어갈 것으로 보임
  - 중국은 올해 3월 전인대에서 경제성장 목표를 제시하고, 이를 달성하기 위한 주요 추진 정책을 제시할 것으로 예상됨. 시진핑 주석과 리커창 총리 등은 7.5% 내외의 성장률을 합리적이라고 말하고 있어 다양한 경기부양 대책이 나올 수 있음을 시사
- ▶ 따라서 미국, 유럽 등 선진국의 본격적인 경기회복과 중국의 경제성장을 유지 등으로 인해 금년도 건화물선 시장은 작년의 부진을 탈피하고 반등세에 진입한 것으로 예상됨
  - 선형별로 볼 때 금년의 건화물선 시장은 Cape가 주도할 것으로 예상되며, 파나막스와 수프라막스는 공급증가에 따라 운임상승을 기대하기 어려울 것으로 예상됨

# 건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



## 케이프 운임 10,000달러/일 수준 회복

- ▶ 최근 BDI는 1,222p(2월 26일)를 기록, 전주 대비 62p(5%) 상승
  - 케이프 운임은 전주 대비 2,914달러/일(30%) 상승하며 12,540달러/일을 기록하여 시장 회복을 견인
    - ※ 2월 21일 10,144달러/일을 기록하며 다시 10,000달러/일 수준을 회복
  - 파나마스 운임은 전주 대비 1,012달러/일(10%) 하락하며 10,000달러/일 붕괴
  - 수프라막스는 전주 대비 3% 상승, 핸디사이즈는 보합세
  - FFA 시장은 케이프 운임 평가치가 크게 상승한 반면, 이외 선형은 하락 또는 보합세. 3월 물의 경우 케이프는 3,100달러/일(21%) 상승, 2분기 물은 3,583달러/일(20%) 상승. 파나마스 3월 물은 13%, 수프라막스는 5% 각각 하락
- ▶ 케이프 선형은 지난주에 이어 호주 철광석 물동량의 유입이 활발해 지면서 운임 상승에 기여
  - 한편 브라질 철광석 물동량도 제한적이지만 시장에 유입되면서 태평양 수역의 호조세와 동조하여 운임이 상승
- ▶ 파나마스 선형은 인도네시아 석탄 물동량 유입이 다소 정체되었지만, 남미 곡물 시즌으로 대서양 수역으로 선박이 이동하면서 상대적으로 운임 하락폭이 제한적임
  - 그러나 대서양 수역은 남미 곡물 시즌에 대한 기대감으로 선박이 집중적으로 모이면서 공급과잉에 따라 운임이 저조한 상황
- ▶ 수프라막스 이하 선형은 인도네시아 → 인도 석탄, 중국의 석탄 수입 물동량 유입으로 운임이 안정세를 보인 반면, 대서양 수역의 경우 남미 곡물 시즌에 대한 기대감으로 선박 쏠림이 발생하면서 운임 회복에 부정적 영향
- ▶ ACM Shipping사는 최근 시장 전망자료에서 2분기 및 3분기 케이프 운임이 20,000달러/일을 상회하고, 4분기에는 약 35,000달러/일 수준의 운임을 보일 것으로 전망함
  - 특히 4분기 케이프 운임 호조의 원인으로 호주 광산기업의 철광석 채굴능력 확대를 지목
  - 이 같은 전망은 최근 BHP Billiton에서, 중국의 정치경제적 상황이 철강산업 수요 증가에 우호적이지는 않지만, 강화되고 있는 철강산업의 환경규제로 인해 고품질의 호주/브라질 철광석 수입이 증가할 것이라는 전망과 맥을 같이하는 것임
  - 아울러 국제 철광석 공급능력 확대는 수입 철광석의 가격 하락으로 이어져 중국의 철광석 수입 증대요인이 될 것으로 판단



		금주 (02.26)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>건화물선 시장</b>									
운임지수	BDI	1,222	(62)	1,084	2,113	1,317	698	2,337	1,205
	BCI	1,912	(222)	1,154	3,733	1,917	1,209	4,329	2,103
	BPI	1,154	(-128)	1,154	1,780	1,430	651	2,096	1,187
	BSI	1,097	(29)	928	1,330	1,089	664	1,562	821
	BHSI	674	(-4)	665	773	702	410	821	562
		(02.21)							
용선료(1년, \$/day)	Capesize	21,372	(1,622)	14,700	21,372	18,129	9,250	20,000	12,768
	Panamax	15,000	(-)	13,500	15,125	14,672	7,750	14,125	10,099
	Handymax	11,250	(250)	10,250	11,250	10,656	7,500	10,625	8,648
		(02.26)							
운임(\$/day)	Capesize	12,540	(2,914)	7,912	35,316	13,537	4,205	42,211	14,163
	Panamax	9,283	(-1,012)	9,283	14,188	11,421	5,163	16,728	9,312
	Supramax	11,472	(302)	9,708	13,902	11,384	6,938	16,333	10,200
	Handysize	9,769	(-41)	9,577	11,083	10,110	6,108	11,757	8,150

# 컨테이너선 시장

김태일 부연구위원 (ktizorro@kmi.re.kr)



금년 시황 호전에도 불구하고 아시아계 선사들의 성과는 좋지 않을 듯

- ▶ 중국 컨테이너선운임지수인 CCFI는 전주 대비 36.6p 하락한 1,134.0p, 컨테이너선 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 0.6p 상승한 508.7p를 기록했다
- ▶ 연초 선대 개편 등 주요 선사들의 움직임이 보이고 있으나 정기선 시장의 운임추세가 어떤 방향으로 흘러갈지 아직은 명확하지 않음
  - 중국발 유럽항로 운임지수는 전주 대비 5.4% 하락했으며, 지난주 미서안항로는 1.2% 하락한 반면 동안항로는 0.4% 상승하여 혼조세를 보였음
  - 상해발 운임은 약세가 지속되고 있음. 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 146달러 하락한 1,264달러를 기록했으며, 미서안항로는 전주 대비 FEU당 96달러 하락한 1,945달러, 미동안항로는 69달러 하락한 3,294달러를 기록했다
  - 금년 2월 전반적으로 안정적 하락추세를 보이고 있는 가운데 주요 선사들은 서비스 개편 등을 통해 금년 3월 이후 운임상승을 도모하고 있음
- ▶ 미국의 신규 주택매매 건수가 2008년 7월 이후 최고치인 468,000건을 기록하며 주택 경기가 살아나고 있는 상황임. 또한 미국의 소비심리가 전반적으로 호전되고 있어 주택 매매 증가가 예상되고 있음
  - 유럽의 경우 독일의 경기가 호전되고 있는데, 독일의 민간연구소인 GfK가 발표한 3월 소비자 신뢰지수가 8.5를 기록하면서 7년 만에 최고치를 기록하였음
  - 중국은 상하이 자유무역지대가 운영 개시에 들어가면서 각종 금융서비스 등 조치들이 발표되고 있으며, 투자유치에 대한 기대가 높음
- ▶ 최근 P3 Network 출범과 함께 미국, 유럽 등 선진국 경기가 회복되고 있어 아시아계 대형 선사들은 유럽계 글로벌 선사들의 입지 강화를 우려하고 있음
  - 정기선 시장의 1~3위 선사들이 결성한 P3 Network 출범에 대해 세계의 이목이 집중되는 가운데, FMC는 P3측에 지난 2월 7일 추가정보를 요구, 45일간의 검토과정을 거치면서 승인 여부 판단을 유보한 상황임
  - 올해 정기선 시장의 시황이 호전될 것이라는 전망이 나오고 있으나 최근까지 운항원가가 높아 수익성이 낮았던 아시아계 선사들이 얼마나 과실을 얻을 수 있을지 우려가 큼



				2014년			2013년			
금 주 (02.21)										
(전 주비)				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)		종합	1,134	(-36.6)	1,098	1,171	1,140	976	1,152	1083
		유럽항로	1,595	(-91.6)	1,507	1,696	1,624	1,027	1,530	1351
		미서안항로	1,016	(-12.1)	976	1,028	998	953	1,189	1066
		일본항로	805	(-31.6)	774	843	809	719	857	771
		한국항로	661	(50.5)	610	661	639	565	690	616
		동남아항로	817	(-21.0)	776	838	810	781	916	842
(02.26)										
용선지수(HRCI)			508.7	(0.6)	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 - 급등에 따른 경계 심리로 운임하락세로 반전

- ▶ 급등했던 VLCC 시장이 경계심리에 따른 3월물 성약 감소, 수에즈막스 전환수요로 다시 하락하여 급등락 장세를 연출하였음
  - VLCC 평균 수익은 34,281달러(일)로 전주 대비 7,125달러(17.2%) 하락하였고, 운임 지수는 55.0 WS 로 전주 대비 7.5p(12.0%) 하락하였음
  - 2월 셋째주 페르시아만 30일 가용 선박은 105척으로 전주 대비 7척 증가하였으나 전년 동기 대비 3척 적은 수준임
- ▶ 항로별 수익은 '중동-아시아' 항로 15~16%, '중동-미국' 항로 15%, '중동-유럽' 항로 13% 하락하였으며 서아프리카 시장도 수익이 14~21% 하락하였음
  - 2월 셋째주 국제유가는 아프리카, 베네수엘라의 원유생산 차질 우려, 미국 한파로 인한 난방유 소비증가 기대 등 상승요인과 중국, 미국의 경기지표 악화 등 하락요인이 혼재하며 강보합세를 유지(브렌트유 ↑, 두바이유 ↑, WTI ↑)
  - 선박유(380cst)는 주요 항만에서 모두 전주 대비 상승세를 나타냄



### 제품선 - 아시아시장 중심으로 운임상승세 확산

- ▶ 대서양 시장은 'USG-UKC' 백홀 물량이 다소 살아나며 수익하락을 방어하였고 아시아 시장은 운임 및 수익이 상승세로 돌아섰음
  - MR 탱커 평균 수익은 11,151 달러(일)로 전주 대비 999 달러(9.8%) 상승하였으며 '싱가폴-일본' 항로 운임은 110.0 WS 로 전주대비 5.0p(4.8%) 상승하였음
  - 항로별 수익은 'UKC-USAC' 40%, 'UKC-WAF' 21% 하락하였으며 상승세를 이어가던 'USG-ECSCA' 수익도 전주대비 7% 감소하였음. 반면 '싱가폴-일본'은 8%, '인도-일본' 24% 상승하였음.
  - 2월 21일 기준 미국 정제가동률은 88.0%이며 원유 재고는 소폭 증가하며 6주 연속 증가하였음. 휘발유 재고는 전주대비 감소세를 이어갔으나 중간유분 및 중유는 증가함. 수입량은 원유 7,037,000 bpd, 제품유 1,601,000 bpd를 기록함
- ▶ 2014년 세계 경기 회복과 이에 따른 시황 개선에 대한 기대가 높으나 신흥시장 통화위기를 비롯한 불안요인들이 심리적인 부담으로 작용하고 있음
  - 미국의 2월 경기지표(2월 주택시장지수, 2월 엔파이어스테이트 제조업 지수)가 예상치를 하회하였으나 Markit 제조업 PMI 상승, 1월 컨퍼런스보드 경기선행지수 소폭 상승
  - 유럽은 최근 경기회복 전망에도 불구하고 유로존 디플레이션 우려가 계속되고 있어 유럽 중앙은행은 '마이너스 예치금리'를 통한 추가 경기부양책 시사
  - 중국 2월 HSBC 제조업 PMI는 전월 대비 하락하였으며, 일본은 1월 무역적자가 사상 최대치를 기록하는 등 19개월 연속 무역적자를 지속

		(전주비)		2월평균	2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>유조선 시장</b>		<b>(02.21)</b>								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	34,281	(-7,125)	34,708	20,387	48,936	35,489	1,351	47,297	16,103
	MR	11,151	(999)	10,838	10,152	12,522	11,536	7,216	18,266	12,736
		<b>(02.26)</b>								
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	26,000	(-)	25,833	25,500	27,000	26,313	18,000	28,000	19,837
	MR	15,000	(-)	15,000	15,000	15,250	15,125	13,500	15,000	14,351
운임지수(WS)	VLCC	55.0	(-7.5)	56.9	42.5	72.0	55.5	30.0	65.0	40.1
	MR	110.0	(5.0)	106.3	100.0	112.5	106.9	100.0	170.0	125.9

## 해운시장 주요동향



### 2015년 황산화물 배출 규제에 대한 도덕적 해이 우려

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 내년 1월로 다가온 EU 황산화물 배출 규제에 대해 일부 선주들의 불복 움직임이 포착되고 있음
  - 2015년 1월부터 ECA(Emission Control Area)에 진입하는 모든 선박은 황 함유비가 0.1% 이하의 저유황유를 사용하거나 배출량을 동 수준으로 낮추어야 함
  - 이에 따라 선주들은 300달러/톤이 비싼 저유황유를 사용하거나 선박에 비싼 집진장치(Scrubber) 부착하거나 선박을 LNG 추진선박으로 교체하는 것이 필요함
- ▶ 덴마크 선주협회에 따르면 자신들은 화주에게 내년 물량에 대해 높아진 연료비를 고려하여 상승된 운임을 제시하고 있으나 이는 경쟁사가 제시하는 운임에 비해 매우 높은 가격임
  - 다시 말해서 경쟁사들은 ECA에서 기존 선박연료유를 그대로 사용하여 가격경쟁에서 승리하려는 속셈을 나타내고 있음
- ▶ 덴마크 선주협회 부회장 Jan-Fritz Hansen은 현재 벌금수준이 너무 낮아 황산화물 배출 규제를 어기는 것을 막기 힘들 것이라고 주장하였음
  - 기존 선박유로 영국해협을 지나 키엘(Kiel) 운하를 거쳐 발틱해로 진입하면 저유황유 사용에 비해 항차당 30만 달러를 절감할 수 있으나, 황산화물 배출규제 위반에 대해 부과하는 벌금은 27,000달러에 불과
- ▶ 덴마크 선주들은 이러한 문제를 해결하기 위해 유럽연합을 압박하고 있으나 항만국통제(Port State Control)에 있어 저유황유에 관한 집중적인 조사와 배출규제 위반에 대한 벌금 수준에 대해서는 회원국 간의 이해관계 차이로 논의되지 않고 있음

(출처:Lloyd's List, 2014. 02. 24.)



### 중국의 'PM2.5' 논란이 철광석 수입으로 이어질 가능성 기대

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

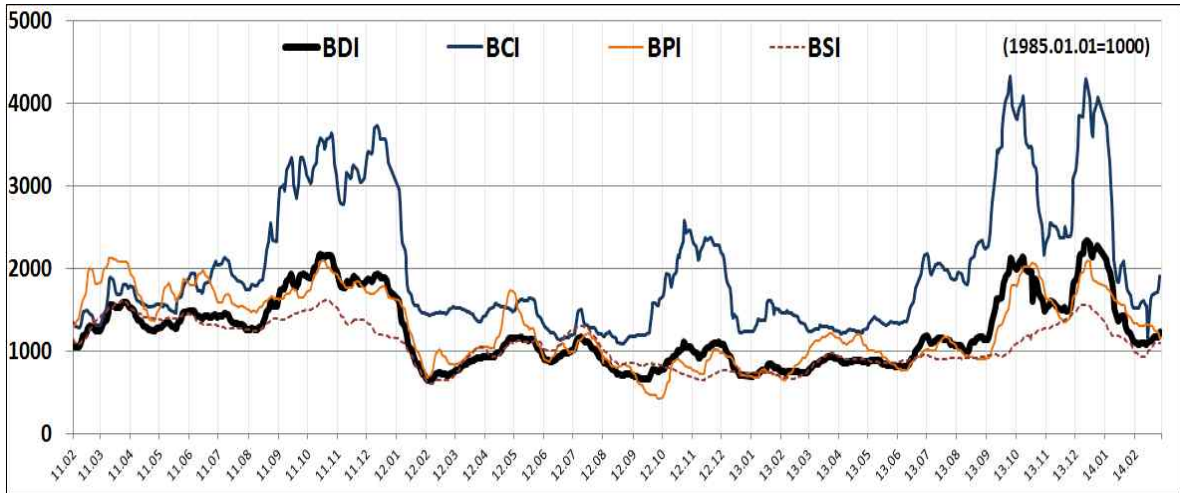
- ▶ 중국에서 건강 피해가 염려되고 있는 미소 입자물질 'PM2.5'와 관련하여 낮은 품위의 국내산 철광석의 사용이 환경을 악화시키고 있는 것은 아닌지에 대한 의구심 증폭
  - 중국이 환경대책으로 해외산 철광석 수입을 늘리면, 해운 시장에는 플러스로 작용할 전망
- ▶ 중국의 국내산 철광석의 철분 함유율은 20% 정도인 반면 브라질이나 인도산 철광석은 철분 함유율이 60% 정도라는 견해가 많음
  - 철강 메이커가 집중된 하북성 등에서 'PM2.5' 문제가 심각한 실정임. 이에 따라 앞으로 소결광의 원료에 낮은 품위의 중국산 철광석의 사용은 줄고 해외산 이용이 늘어날 전망
- ▶ 2013년의 중국의 소강 생산량은 전년 대비 8.2% 증가한 7억 7,521만톤, 철광석 수입량은 10% 증가한 8억 1,941만 톤으로 역대 최고를 기록했음
  - 중국의 수입 철광석은 케이프 사이즈 선박으로 수송되었으며, 철광석 수입증가가 해운 시장에는 플러스로 작용했음

(출처: Marinavi, 2014.02.25.)



## 주요 해운지수 동향

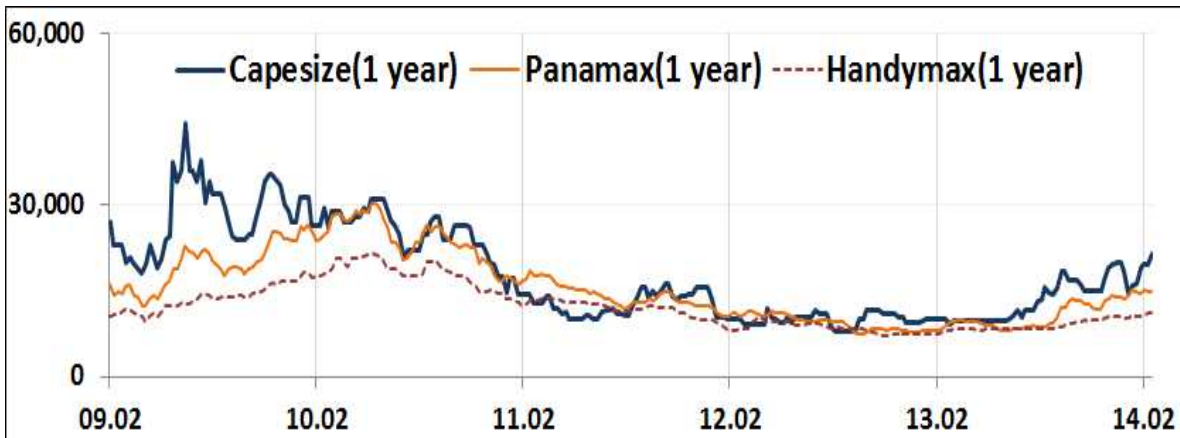
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

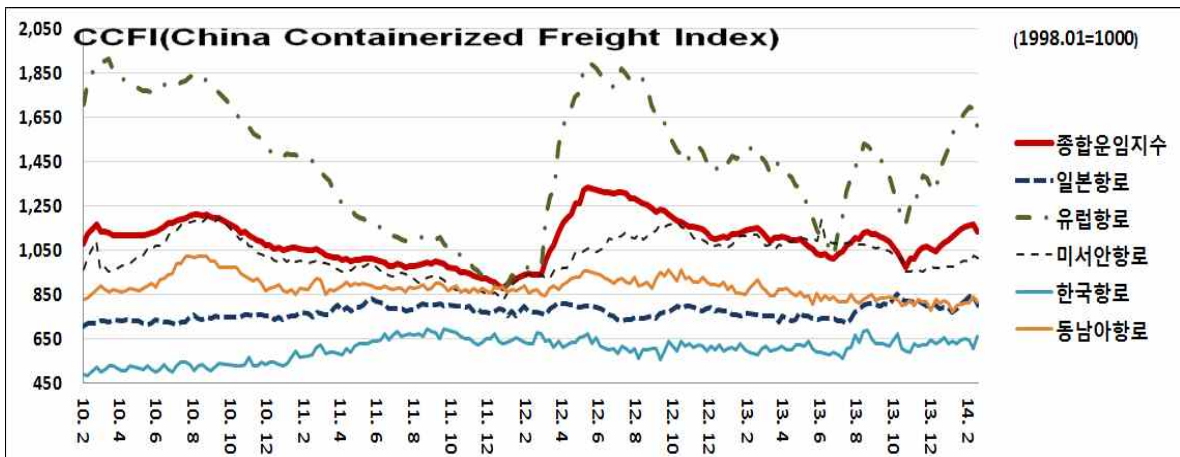
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



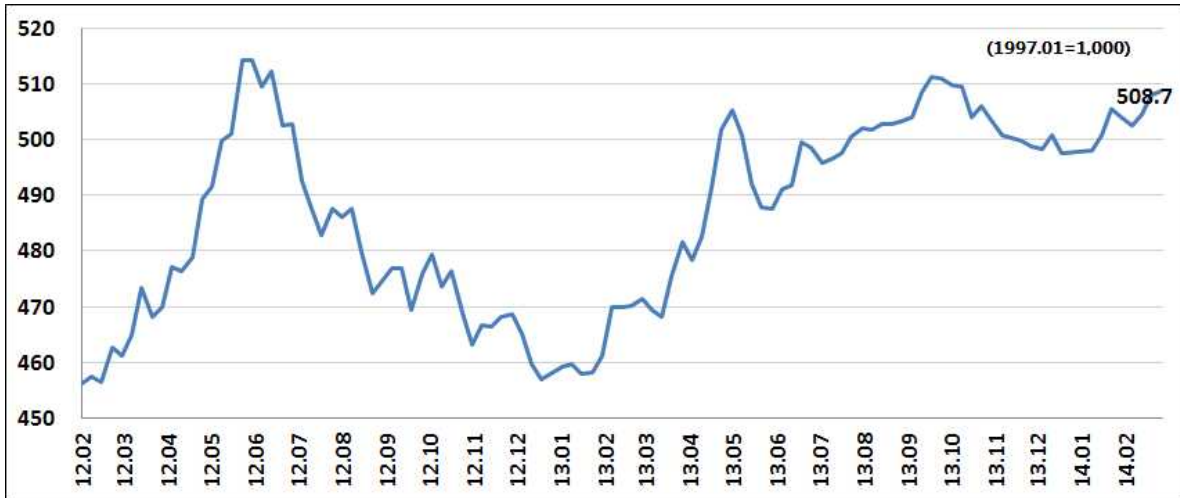
Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



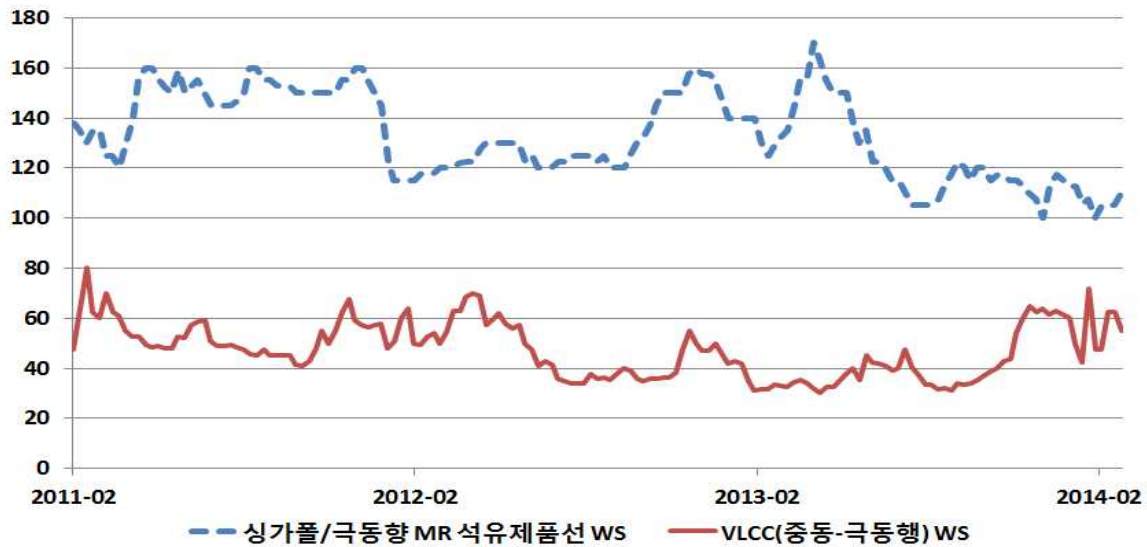
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

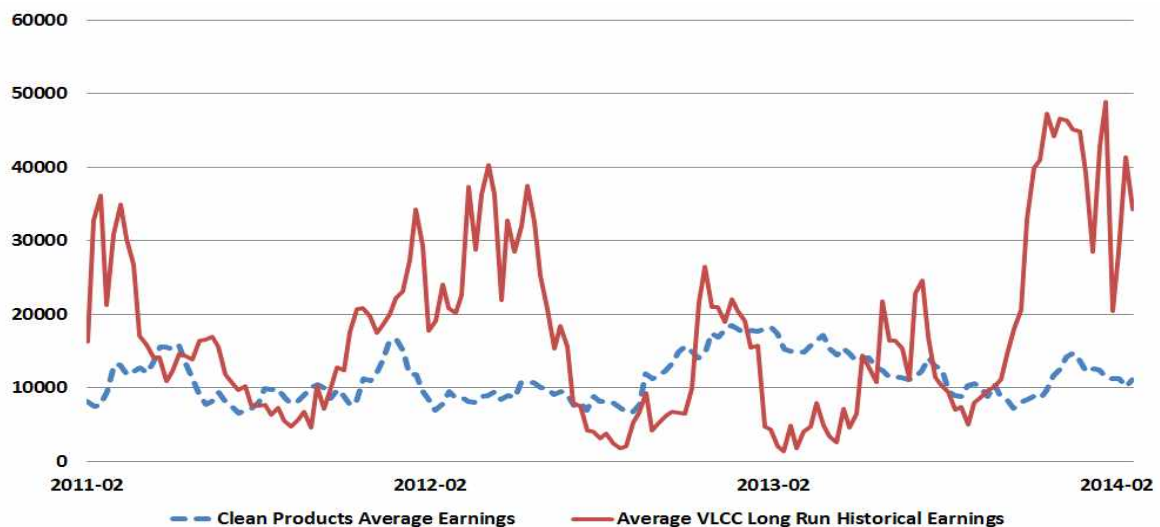
유조선 운임지수 (WS)



Fearnleys

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

## 주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선 시장 (\$ Million) (02.21)</b>										
건화물선(5년)	Panamax	27.0	(-)	27.0	26.0	27.0	26.8	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	70.0	(2.0)	68.7	65.0	70.0	67.9	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) (02.21)</b>										
건화물선	Panamax	29.3	(0.3)	29.2	28.0	29.3	28.8	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	98.5	(0.5)	97.8	94.0	98.5	95.9	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) (02.21)</b>										
380 CST	Rotterdam	590.0	(13.0)	579.3	563.0	590.0	573.8	567.0	646.0	594.5
	Singapore	622.0	(3.5)	619.0	604.0	622.0	615.0	591.0	667.5	615.7
	Korea	650.0	(2.5)	647.3	644.5	662.5	654.9	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	626.5	(5.0)	621.5	616.5	640.0	626.9	602.5	678.5	627.8

<b>주요 원자재가 (\$) (02.21)</b>										
철광석	국제價	121.9	(0.9)	121.3	120.5	135.0	128.3	112.6	158.3	134.9
	중국産	171.1	(-0.7)	172.1	171.1	176.7	174.0	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	92.1	(-2.9)	93.5	90.9	100.4	96.4	96.2	100.2	97.9
	중국産	106.9	(-3.8)	110.4	106.9	114.5	112.6	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주산	162.9	(-4.8)	166.6	162.9	175.0	169.6	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	90.5	(-0.4)	90.9	90.5	91.3	91.0	88.9	111.9	99.4
	중국産	171.1	(-5.7)	175.5	171.1	195.4	182.8	160.0	231.2	189.9
곡물	대두(국제)	1371	(33.2)	1,335	1,269	1,371	1,311	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)	610	(11.2)	593	551	620	582	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			