

해운시황 포커스

통권 210호 (2014.04.21.~04.25)

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)



LPG 시장, 공격적 발주에 대비하는 것이 필요



- ▶ 최근 LPG 해운시장은 가용 선박에 비해 수요가 크게 증가하면서 지속적인 운임상승세를 보이고 있음
 - Poten & Partners에 따르면 "LPG 공급이 천연가스 생산증가에 따라 해상운송 수요가 증가하고 있으나 수요에 비해 아직 가용선박(2014년 4월 150척)이 많지 않아 당분간 운임상승세를 지속할 것"으로 예상됨
- ▶ 또한 LPG 시장에서의 수요증가에 맞추어 유럽계 선사들은 NYSE(뉴욕증권거래소)나 유럽 주요 증권거래소에 IPO(신규주식 공개모집)를 통해 자금조달에 나서고 있으며 PE(사모펀드)들도 대형 VLGC 발주를 위한 자금조달에 적극적으로 나서고 있음
 - 이와 같이 유럽계 선사를 중심으로 VLGC 발주를 위한 자금조달이 활발해 진 것은 LPG 운송수요가 갈수록 증가할 것이라는 전망이 지배적이기 때문임
 - 그동안 미국, 유럽, 일본이 장기간 양적 완화를 하면서 풍부한 잉여자금을 보유한 투기 펀드들이 대형 VLGC를 유망한 투자처로 보고 장외시장을 통해 유조선이나 LPG 선사에게 투자하여 IPO시에 대규모 이익을 추구하는 것도 VLGC 발주를 부추기고 있음
- ▶ 2014년 들어 BW·LPG(노르웨이), 두리안 LPG(그리스), 아루도모아(아일랜드), 다이나가스(그리스) 등의 유럽계 선사들은 IPO를 통해 자금을 조달하여 VLGC를 신조 발주하거나 기존 선박을 매입하고 있음
 - BW·LPG(노르웨이)는 오슬로 증권거래소에서 2.8억달러를 조달하고 PE를 통해 확보한 자금으로 머스크와 스콜피오 탄카즈에서 VLGC 10척을 구입하였고, 프론트라인 2012도 사모펀드로 2.2억달러를 조달하여 LPG 선사인 아반가스의 지분 1/3을 매입하였음
- ▶ 한편 세계적인 유조선사인 스콜피오 탄카즈도 기존의 VLCC 대대적 확보에 만족하지 않고 VLGC 확보에도 나서고 있음. 스콜피오 탄카즈는 2013년 9월 뉴욕증권거래소에서 증자를 통해 9.5억 달러, 6월 및 9월 오슬로 장외시장에서 PE를 통해 5.5억달러를 조달하여 VLGC 11척을 포함하여 수십척의 유조선을 발주하였음
 - 스콜피오 탄카즈는 2014년 상반기에 뉴욕증권거래소에서 IPO를 통해 자금을 조달하여 VLGC와 VLCC를 계속 확대해 나갈 계획을 갖고 있음
- ▶ Poten & Partners에 따르면, 향후 LPG 운송수요가 지속적인 증가세를 보일 것으로 보이고 현재 가용선박이 많지 않은 것으로 판단되나 2014년부터 신조선 발주가 가파른 상승세를 보이고 있어 VLGC에 대한 공격적 발주에 대비하는 것이 필요함
 - 특히 사모펀드를 통한 자금조달이 VLGC 투기적 발주로 이어질 수 있다는 점에서 2013년부터 2014년 초까지 발주된 VLGC가 인도되는 2015년부터 LPG 운송시장에서의 선박공급의 흐름을 주목하고 공급과잉을 전제로 하여 경영대책을 마련하는 것이 필요함

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



건화물선, BDI 소폭 반등

- ▶ 최근 BDI는 956p(4월 23일)를 기록, 전주 대비 20p(2%) 소폭 반등함
 - 케이프 운임은 전주 대비 477달러/일(5%) 상승하여 9,617달러/일을 기록
 - 파나마스 운임도 전주 대비 376달러/일(6%) 상승하며 6,757달러/일을 기록
 - 수프라막스는 전주 대비 포함세, 핸디사이즈는 2% 하락
 - FFA 시장은 케이프와 파나마스 선형이 상반된 움직임을 보였음. 5월물의 경우 케이프는 전주 대비 10% 상승하여 16,075달러/일 기록하였으나, 파나마스는 전주 대비 9% 하락하여 8,325달러/일을 기록. 3분기물은 전 선형에 걸쳐 포함세를 나타냄
- ▶ 케이프는 태평양수역의 물동량이 꾸준히 유입되고 있으나 선복과잉에 따라 운임약세를 보이는 가운데 대서양 수역은 브라질 철광석 화물과 대서양 R.V. 항로의 석탄물동량 유입이 부진하면서 시장의 부정적 요인이 되고 있음
 - 시장개선의 두드러진 호재가 없는 가운데 부활절 휴일 이후에 시장분위기가 개선되면서 운임이 소폭 반등
 - 일부 선주들은 운임하락에 저항하며 성약을 미루거나 정선하는 것으로 알려지고 있음
 - 케이프 시장에 결정적 역할을 하는 중국의 철광석 수입 전망은 여전히 긍정적인 것으로 평가되는 분위기임
 - 1억 1천만톤이 넘는 항만 재고량이 큰 부담으로 작용하지만, 호주 Rio Tinto, BHP Billiton 등이 철광석 공급능력을 확대하여 국제 철광석 가격의 하향 안정화가 기대되며, 중국 국내 산에 비해 고품질인 호주산/브라질산 철광석의 경쟁력이 앞서는 것으로 평가되어 올해에도 중국 철광석 수입물동량은 시장지지세 역할을 할 것으로 기대됨
- ▶ 파나마스는 부활절 휴일 전후에 큰 변화를 야기할 모멘텀은 없으나 대서양 남미 곡물물동량이 호전되는 것으로 알려지는 가운데 운임이 소폭 상승함
 - 그러나 양 수역에 걸쳐 선복과잉이 여전하여 운임은 약세
 - 대서양 수역의 경우 낮은 운임에 성약하기 보다는 남미 곡물 유입 등으로 운임호전을 기대하며 정선하는 경우가 보고되고 있음
 - 한편, 최근에 인도 법원이 GOA 지역 철광석 채굴 금지를 해제한 것으로 보도되면서, 향후 인도 철광석 수출증가로 파나마스 이하 선형에 호재가 될 것으로 전망
- ▶ 수프라막스 이하 선형은 대서양 수역의 부진이 이어지는 가운데 태평양 수역은 일부 신규 화물(석탄 등)이 유입되면서 소폭의 회복세가 예상됨

		금주 (04.23)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	956	(20)	930	2,113	1,309	698	2,337	1,205
	BCI	1,674	(61)	1,154	3,733	2,152	1,209	4,329	2,103
	BPI	840	(48)	777	1,780	1,204	651	2,096	1,187
	BSI	911	(2)	908	1,330	1,081	664	1,562	821
	BHSI	524	(-12)	520	773	664	410	821	562
		(04.18)							
용선료(1년, \$/day)	Capesize	21,125	(-1,500)	14,700	25,938	21,020	9,250	20,000	12,768
	Panamax	13,000	(-125)	13,000	15,125	14,547	7,750	14,125	10,099
	Handymax	10,250	(-500)	10,250	11,500	10,906	7,500	10,625	8,648
		(04.23)							
운임(\$/day)	Capesize	9,617	(477)	7,912	35,316	15,567	4,205	42,211	14,163
	Panamax	6,757	(376)	6,268	14,188	9,649	5,163	16,728	9,312
	Supramax	9,527	(21)	9,496	13,902	11,299	6,938	16,333	10,200
	Handysize	7,795	(-186)	7,795	11,083	9,690	6,108	11,757	8,150

컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



컨테이너, 선사들의 GRI 및 파업활동료 부과료 운임상승 예상

- ▶ 중국 컨테이너선 운임지수인 CCFI는 전주 대비 2.9p 상승한 1,071p를 보였으며, 상해발 운임지수인 SCFI도 전주 대비 19.5p 하락한 1,048p를 기록하였음. 또한 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 4.3p(0.8%) 상승한 524.3p를 기록 하였음
- ▶ 금주 컨테이너 시장은 상해발 유럽행은 하락한 반면 상해발 미서안행, 중국발 미국행 운임이 상승하여 전반적으로 혼조세를 보였음
 - 중국발 유럽항로 운임지수는 전주 대비 11.3p, 미동안항로는 15.5p 하락한 반면 미서안 항로는 13.2p 상승한 것으로 나타났음
 - 상해발 운임은 유럽행은 하락, 미국행은 상승하였음. 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 79 달러 하락한 1,077달러를 기록한 반면 미서안항로는 전주 대비 FEU당 51달러 상승한 1,923달러, 미동안항로는 47달러 상승한 3,328달러를 기록하였음
- ▶ 미국의 4월 제조업 구매관리자지수(PMI)는 55.4를 기록, 제조업 지표가 확장세를 이어 갔으나 3월의 55.5와 시장전망치 56.0에 미치지 못하였음. 또한 미국 상무부에 따르면 3월 신규주택 판매건수는 384,000건으로 작년 7월 이후 최저치를 기록하였음
 - 반면 4월 고용지표는 3월 보다 개선될 것으로 예상되고 있음. 미국의 4월 신규 고용은 213,000명으로 3월에 비해 13,000명 증가할 것으로 예상되는 가운데 실업률도 6.6%로 3월에 비해 0.1% 하락할 것으로 예상됨
 - 유럽은 우크라이나 사태의 긴장이 커지면서 미국과 주요 유럽국의 대러시아 경제제재의 움직임 커지고 있음. 미국과 독일 등 서방과 러시아의 갈등이 커지면서 유럽은 에너지 뿐만 아니라 대러시아 무역에서도 차질이 예상됨
 - 중국 정부는 금년 3월 '신형 도시화계획'을 발표하였음. 동 계획은 농촌인구 2억명을 도시 로 이주시켜 도시화율 2020년 60%로 올린다는 것으로 매년 1조 위안을 투입하여 막대한 내수시장을 창출하여 경제난을 극복한다는 것이 주요 내용임
- ▶ 머스크, 하이팩로이드, MOL 등 정기선사들이 5월 상해발 북유럽항로 운임을 TEU당 500 달러 이상 인상할 계획으로 있어 아시아-유럽행 운임이 상승할 전망이다
 - 북미항로 운임은 4월달 TSA 소속 선사들의 운임인상 효과가 지속될 가능성이 있고, 미국서안 항만 파업에 대비하여 할증료를 FEU당 1,000달러를 계획하고 운임상승세가 계속될 전망



		금주 (04.18)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1,071	(2.9)	1,040	1,171	1,106	976	1,152	1083
	유럽항로	1,405	(-11.3)	1,393	1,696	1,534	1,027	1,530	1351
	미서안항로	979	(-15.5)	976	1,032	999	953	1,189	1066
	일본항로	797	(-28.0)	774	843	816	719	857	771
	한국항로	739	(17.1)	610	739	656	565	690	616
	동남아항로	804	(26.0)	754	838	797	781	916	842
(04.23)									
용선지수(HRCI)		524.3	(4.3)	498	524	507	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	670	690	673	730	730
		수입	560	(-)	560	580	563	610	615
	한중(All in)	수출	309	(-)	309	309	309	374	321
		수입	469	(-)	469	469	469	494	473
	동남아(All in)	수출	800	(-)	750	800	780	880	798
		수입	600	(-)	550	600	540	640	558

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC : 부활절 연휴에 따른 시장활동 축소로 운임 약세

- ▶ 부활절 연휴에 따라 시장활동이 축소된 가운데 가용 선박이 늘어나 운임하락 압력으로 작용하고 있음. 5월은 정제설비 재가동에 따른 재고보충 수요로 성약건수 증가가 기대됨
 - VLCC 평균 수익은 17,487달러(일)로 전주 대비 983달러(5.3%) 하락하였고, 중동-일본 운임지수는 WS 40.0으로 전주 대비 1.0p(2.4%) 하락하였음
 - 4월 16일 페르시아만 30일 가용선박은 120척으로 전주 대비 3척(3.0%) 증가하였으며, 작년 동기 대비 14척(13.0%) 증가한 수준임
- ▶ 항로별 수익은 중동-아시아 9~13%, 중동-유럽 12% 하락하였으나 중동-미국 10% 상승하였음. 서아프리카 시장은 미국행이 10% 상승한 반면 중국행 및 인도행은 각각 5%, 16% 하락하였음
 - 4월 셋째주 국제유가는 주중 우크라이나 유혈사태, 시리아 화학무기 사용, 리비아 수출항 가동 지연 등 지정학적 이슈로 강보합 마감(브렌트유 ↑, 두바이유 ↑, WTI ↑)
 - 선박유(380cst)는 지난주 대비 강보합세를 나타내었으나 제노아, 한국, L.A는 하락하였음
- ▶ 인도의 3월 이란산 원유 수입량이 전년동기대비 120%, 전월대비 46% 급증하였음
 - 인도는 올해 이란산 원유를 전년도 대비 15% 감축한 900~950만톤을 수입할 예정이었으나 현재 추이로는 수입량이 줄어들 가능성이 낮음
 - 이란산 원유 수출이 증가함에 따라 페르시아만 VLCC 운임에 유리하게 작용할 전망



제품선 : 대서양 시장을 중심으로 운임 하락세 지속

- ▶ 지난주 대비 성약건수가 28% 이상 줄어들며 대서양 시장을 중심으로 운임 하락세. 유럽 정제시설 정비, 영업일 감소, 공선 운임 증가 등 MR 평균 수익은 년중 최저치 갱신
 - 제품선 평균 수익은 7,718 달러(일)로 전주 대비 1,706달러(18.1%) 하락하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 115.0로 전주 대비 변동 없음
 - 항로별 수익은 북해-미동안은 46%, 북해-서아프리카 22%, 미걸프-남미동안은 8% 하락하였음. 싱가포르-일본, 인도-일본은 각각 12% 하락하였음
 - 4월 18일 기준 미국 정제가동률은 91.0%이며 원유재고는 전주대비 352만 배럴(전략적 비축유 제외) 증가하였음. 휘발유 재고는 8주 연속 감소하고 있으며 중간유분과 중유는 전주 대비 증가함. 수입량은 원유 7,796 (k)bpd, 제품유 1,871 (k)bpd를 기록함
- ▶ 중국은 석유제품 재고증가 문제를 해결하기 위해 정제가동률 감축, 수출증대를 모색
 - 현재 중국 정제능력은 1,150만 bpd로 증가한 반면 소비는 감소하여, 정제 가동율을 70~80%로 낮추어 유지, 수출 증대를 모색(1~2월 경유 수출량이 이미 2014년 목표치 37% 상회)
 - 중국 제품유 수출량 증가가 일본의 수출 감소분을 어느 정도 대신하며 극동지역 제품선 시황에 긍정적으로 작용할 전망

		(전주비)		4월평균	2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(04.18)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	17,487	(-983)	17,610	13,106	48,936	27,167	1,351	47,297	16,103
	MR	7,718	(-1,706)	9,324	7,718	13,048	11,306	7,216	18,266	12,736
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	25,500	(-500)	25,833	25,500	27,000	26,250	18,000	28,000	19,837
	MR	15,000	(-250)	15,167	15,000	15,250	15,094	13,500	15,000	14,351
		(04.23)								
운임지수(WS)	VLCC	40.0	(1.0)	40.1	37.0	72.0	48.8	30.0	65.0	40.1
	MR	115.0	(-)	115.0	100.0	115.0	109.9	100.0	170.0	125.9

해운시장 주요동향



Hapag-Lloyd와 CSAV 컨테이너 부분 합병 결의

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 독일 선사 Hapag-Lloyd와 칠레 선사 Compañía Sud Americana de Vapores(CSAV)는 컨테이너 사업부분을 합병하는 계약을 체결
 - Hapag-Lloyd가 CSAV의 컨테이너부분을 인수하는 형태이며 새로 태어나는 Hapag-Lloyd는 세계 4위의 정기선사로 순위가 상승
 - 동 선사는 200여척의 선박과 총 100만 TEU 규모의 선대를 보유하게 되며 년 750만 TEU를 수송하고 90억 유로의 매출을 올리게 될 것임
- ▶ CSAV는 함부르크 시(HGV)와 Kühne Maritime 등과 더불어 새로운 Hapag-Lloyd의 대주주로 참여할 예정
 - 새로운 Hapag-Lloyd는 합병과 더불어 7억 4,000만 유로 규모의 증자를 기획하고 있는데 먼저 CSAV를 포함한 사모형태로 한번, 이후 상장을 통한 공모로 한번 진행할 예정
 - CSAV는 먼저 30%의 지분을 인도받고 이후 2억 5,900만 유로의 증자를 통해 34%까지 지분을 늘릴 예정임

(출처: Marinavi, 2014.04.18.)



유조선 발주 증가가 시황 회복의 걸림돌이 될 수 있어

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

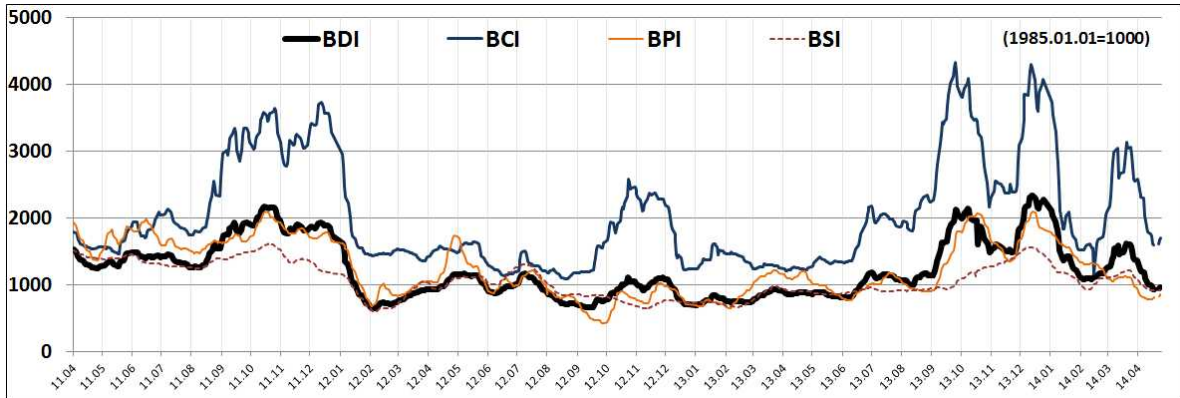
- ▶ 현재 페르시아-일본의 VLCC 운임은 평균 32,896 달러/일이며 이는 전년동기 21,133 달러/일에 비하여 매우 고무적인 수준으로 신조 발주의 동기가 되고 있음
 - 이는 VLCC 톤마일 증가에 따른 것으로 수에즈운하 서부에서 극동으로 이동하는 원유량이 증가하였으며, 한편 지난 3년간 신조발주량이 적었던 것도 일조하고 있음
- ▶ 2013년 선대 증가율은 2% 정도에 그쳤으며 2014년과 2015년에도 비슷한 증가율을 기록할 것으로 전망됨
 - 2013년에는 78,000 DWT 급 이상 대형 선박 인도량은 2012년의 47%수준으로 VLCC 29척, 수에즈막스 19척, 아프리카막스 16척임
 - 폐선도 활발하여 2013년도에는 78,000 DWT급 이상 탱커 48척(850만DWT)이 폐선되었고 이중 18척은 VLCC(530만 DWT) 임
- ▶ 세계 원유 소비량은 1960년 이후 연평균 2%의 증가하였으며 최대 소비국인 미국의 자급률이 높아지며 인도, 중국의 수입 증가가 그 차이를 겨우 대신하고 있음
 - 이탈리아 브로커인 Banchero Costar에 따르면 탱커 시장의 중장기 전망이 밝았던 것은 2015년까지 선대증가율이 2%를 넘지 않고 폐선이 지속된다는 가정 하에 나타난 것임
 - 그러나 2013년 4Q 이후 발주된 VLCC는 48척으로, 중고선 시장에 매물이 있는 상황에서 현재의 발주 증가는 시황에 도움이 되지 않을 것임

(출처: Fairplay 24, 2014. 04. 23.)



주요 해운지수 동향

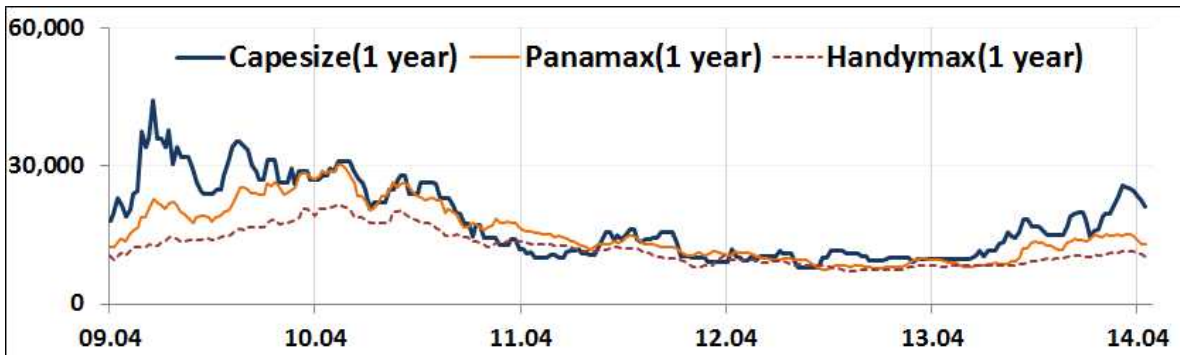
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

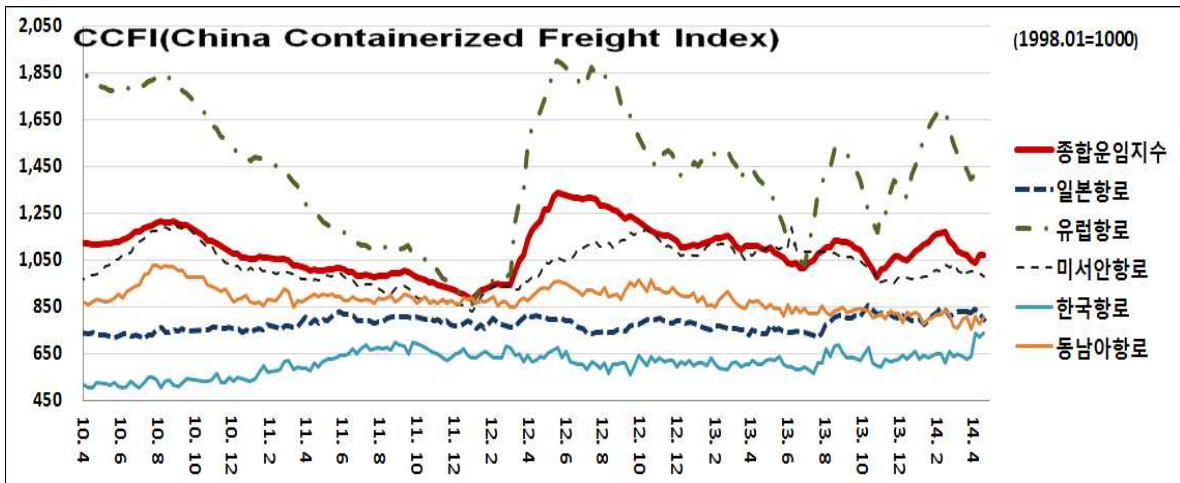
건화물선 용선료

\$/day



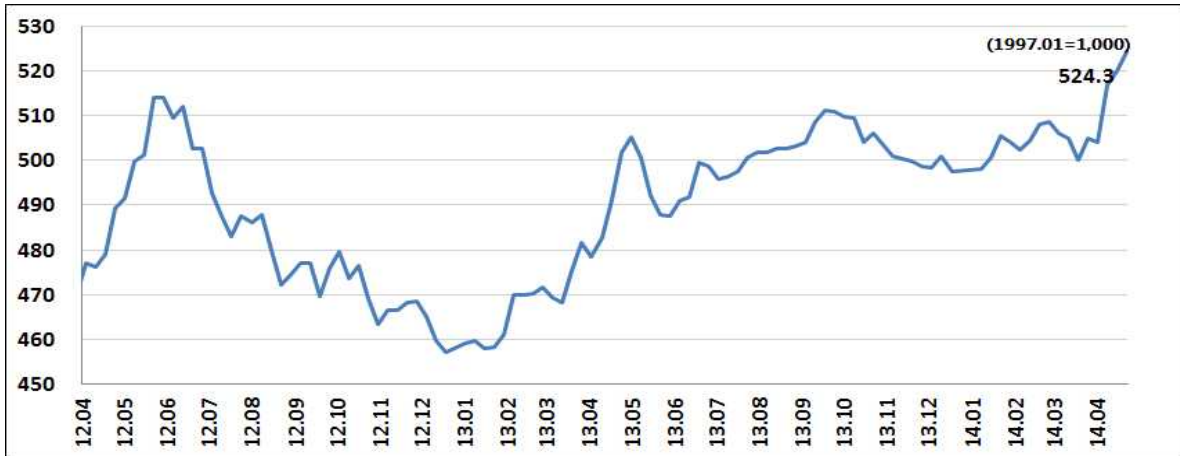
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



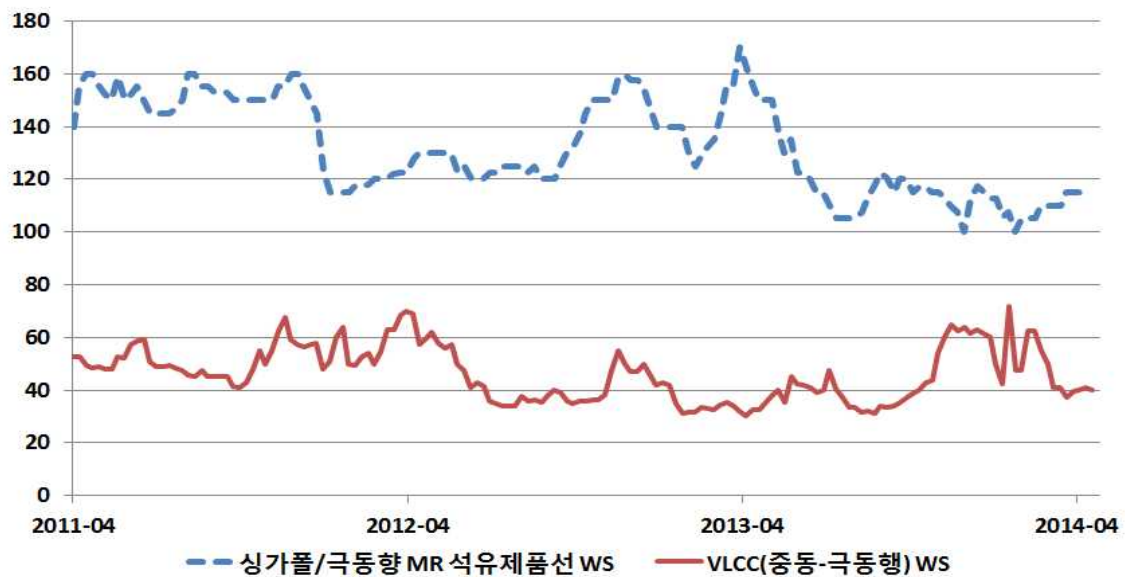
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

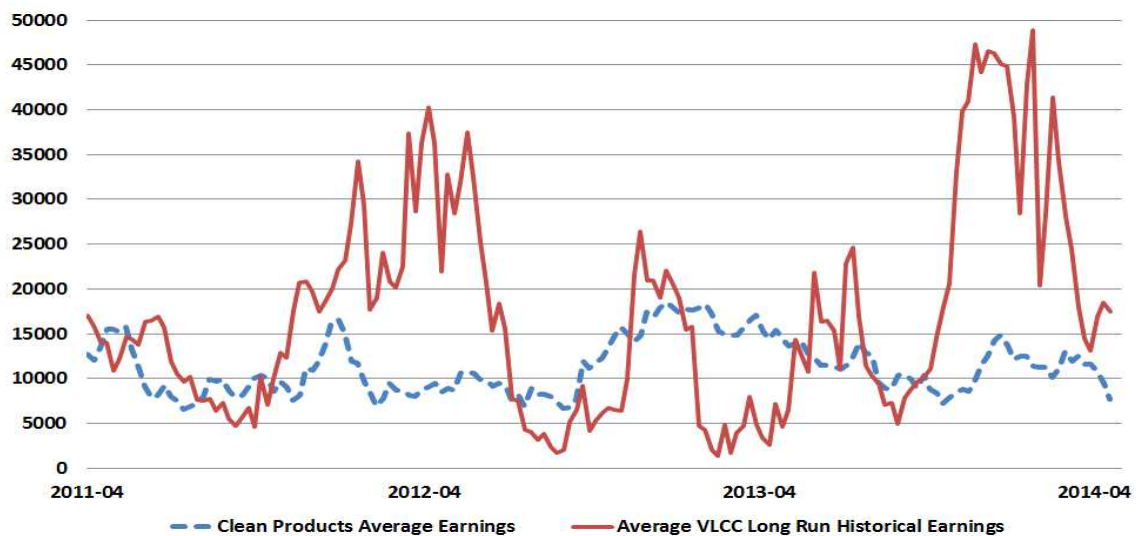
유조선 운임지수(WS)



Fearnleys

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금주 (전주비) 4월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (04.18)										
건화물선(5년)	Panamax	28.0	(-)	28.0	26.0	28.0	27.1	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	74.0	(-)	74.0	65.0	74.0	70.6	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

신조선 시장 (\$ Million) (04.18)										
건화물선	Panamax	29.8	(-)	29.6	28.0	29.8	29.1	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	100.5	(0.5)	100.0	94.0	100.5	97.7	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

연료유 (\$/Tonne) (04.18)										
380 CST	Rotterdam	583.0	(5.0)	578.7	563.0	590.0	575.4	567.0	646.0	594.5
	Singapore	594.0	(1.0)	590.3	584.0	622.0	608.2	591.0	667.5	615.7
	Korea	614.0	(-1.5)	614.0	612.5	662.5	639.8	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	609.0	(3.5)	604.3	598.5	640.0	618.5	602.5	678.5	627.8



주요 원자재가 (\$) (04.18) 4월평균										
철광석	국제價	116.3	(-0.2)	116.2	110.8	135.0	120.9	112.6	158.3	134.9
	중국産	158.6	(1.2)	157.6	157.1	176.7	167.6	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	77.3	(-0.2)	77.4	77.3	100.4	90.9	96.2	100.2	97.9
	중국産	102.3	(-0.2)	102.4	101.4	114.5	107.3	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주産	145.7	(-0.3)	146.0	145.7	175.0	160.3	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	88.6	(-0.2)	88.7	88.5	91.3	90.0	88.9	111.9	99.4
	중국産	132.0	(-0.3)	133.8	132.0	195.4	161.0	160.0	231.2	189.9
곡물	대두(국제)	1,514	(51.0)	1,484	1,269	1,646	1,380	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)	691.3	(-28.3)	687	551	742	629	605	791	683

국내 주요 항만 화물처리 (천톤)										
		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	