

해운시황 포커스

통권 223호 (2014.08.04~08.08)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 원장 | 편집: 해운시장분석센터 | 02)2105-2954

121-915 서울시 마포구 매봉산로 45 (KBS미디어센터빌딩 16층)

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



뉴스 & 이슈

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



글로벌 선사들의 합종연횡 어디까지 갈 것인가?



- ▶ 중국의 불허로 P3 네트워크가 무산되자 머스크와 MSC는 M2를 결성기로 하였음. M2는 P3와 같이 공동 운영조직인 별도 법인은 설립하지 않으나 양사가 합의하여 네트워크를 관리할 계획임
 - 양사는 내년초 출범을 위해 각국 정부로부터 승인을 준비 중에 있음. 머스크는 총 110척, 120만TEU를 MSC는 75척, 90만TEU로 총 185척, 210만TEU를 투입함. 서비스 항로는 총 21개로 아시아-북유럽 6개, 아시아-지중해 4개, 아시아-북미 6개, 북유럽-미국 3개, 지중해-미국 2개로 예정하고 있음
- ▶ M2에 대해 여전히 중국의 승인여부가 M2의 출범을 결정하게 될 것임. 중국 정부는 M2에 대해 여전히 부정적 시각을 갖고 있으나 P3 네트워크를 불허할 때와 같은 논리를 적용하기 쉽지 않을 것으로 보임
 - 덴마크 씨인텔 컨설팅(SealIntel Consulting)에 따르면 M2는 P3 네트워크와 달리 G6나 CKYHE와 매우 유사한 형태의 얼라이언스이고, 게다가 COSCO가 참여하고 있는 CKYHE의 북미항로 점유율은 30%를 넘고 G6 점유율은 35%라는 점에서 유럽항로에서 32%의 점유율을 가진 M2를 불허하는 것은 형평성에 맞지 않음
- ▶ 한편 M2에서 배제된 CMA-CGM과 아랍계 선사인 UASC 및 중국 선사인 CSCL의 얼라이언스 구축 가능성이 제기되고 있음. 아직 현실화되지 않았으나 CMA-CGM 역시 경쟁력 유지를 위해 새로운 얼라이언스 구축에 나설 것으로 예상됨
 - Seatrade Global 7월 11일자 기사에서 알파라이너는 M2, G6 및 CKYHE 소속의 11개 선사, 최근 합병이 결정된 Hapag-Lloyd와 CSAV를 제외하면 CMA-CGM의 얼라이언스 체결상대로 UASC와 CSCL 밖에 없다고 주장
- ▶ 또한 M2 결성에 위기감을 느낀 Hapag-Lloyd도 덩치 키우기에 나섰다. 세계 6위 독일선사 Hapag-Lloyd와 칠레선사인 CSAV의 정기선부문 통합이 지난 7월 5일 미국 법무부(DOJ) 및 연방거래위원회(FTC)에서 승인되었음
 - 양사는 지난 7월 4일 각국 규제당국의 승인을 조건으로 사업통합에 대해 서로 구속력 있는 계약을 체결하였으며, 주요국 규제당국의 승인을 얻은 시점에서 실질적인 통합작업을 시작할 예정
- ▶ 이미 컨테이너선 시장에는 G6와 CKYHE의 2개 대형 얼라이언스가 존재하고 있고, 여기에 M2와 CMA-CGM이 주도하는 새로운 얼라이언스가 가세할 경우 글로벌 컨테이너선 시장은 거대 얼라이언스들이 지금 보다 더욱 치열하게 경쟁하게 될 것이며, 얼라이언스에 참여하지 않는 소수 독립선사들의 입지는 더욱 좁아질 것으로 예상됨
 - 앞으로 세계 컨테이너선 시장은 규모의 대형화를 통한 비용경쟁이 갈수록 치열해질 것이라는 점에서 비용경쟁력을 높이기 위한 다양한 형태의 제휴나 얼라이언스를 구축하려는 움직임이 커질 것으로 전망

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



수프라막스 운임상승으로 건화물선 시황 소폭 상승

- ▶ 최근 BDI는 759p(8월 6일)를 기록, 전주 대비 5p(1%) 상승
 - 케이프 운임은 전주 대비 324달러(일)(4%) 하락한 8,440달러(일)을 기록
 - 파나막스 운임은 전주 대비 133달러(일)(3%) 하락한 4,845달러(일)을 기록하여 계속해서 운항변동비(OPEX)를 하회
 - 수프라막스는 7% 상승하여 8,024달러(일), 핸디사이즈는 보합세
 - FFA 시장은 수프라막스를 제외하고 모두 하락함. 8월물의 경우 수프라막스는 9% 상승한 8,875달러(일)를 기록한 반면 케이프는 12% 하락한 10,100달러(일), 파나막스는 11% 하락한 5,500달러(일), 핸디사이즈는 17% 하락하여 5,750달러(일)을 기록함. 4분기물도 케이프 4%, 파나막스 3% 하락한 반면 수프라막스는 5% 상승함
- ▶ 케이프는 지난 주까지 서호주 철광석 물동량이 꾸준히 유입되고, 브라질 철광석 물동량도 일부 유입되는 것으로 알려졌으나 이번 주 들어 서호주 철광석 물동량 유입도 주춤하고 브라질 Front Haul 철광석 유입도 부진하면서 운임이 하락함
 - 한편 남아프리카공화국 Richard Bay의 유럽 및 아시아 수출석탄 물동량이 일부 유입된 것으로 알려졌으나 운임회복으로는 이어지지 못함
 - 또한 대서양 T.A. 항로의 물동량 부족과 동 수역의 선박과잉이 지속적으로 케이프 운임 반등의 저해요인으로 작용
 - 반면 FFA 4분기 평가치가 여전히 20,000달러(일)을 넘어서고 있는 것을 볼 때 중국의 철강생산이 사상 최고 수준에 근접하고 있고 하반기 브라질의 철광석 수출이 본격적으로 증가할 것으로 기대되면서 시장참여자들은 케이프 운임이 4분기에 반등할 것으로 기대
- ▶ 파나막스는 대서양 수역에서 R.V. 항로와 Front Haul 항로에서 물동량이 일부 유입되었으나 태평양 수역에서는 중국 석탄 수요부족으로 선박과잉문제가 심화되어 파나막스 전체적으로 4,800달러(일) 수준에서 운임이 보합세를 보임
- ▶ 수프라막스는 유럽 대륙, 지중해, 흑해지역의 물동량 유입이 호조세를 보이면서 상승분위기를 보였음
 - 태평양 수역도 인도네시아->중국 석탄 물동량 유입이 주춤하였지만, 니켈광석 물동량 등의 유입으로 상승분위기로 전환



		금주 (08.06)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	759	(5)	723	2,113	1,109	698	2,337	1,205
	BCI	1,153	(-47)	1,153	3,733	1,867	1,209	4,329	2,103
	BPI	609	(-16)	419	1,780	970	651	2,096	1,187
	BSI	767	(63)	659	1,330	934	664	1,562	821
	BHSI	358	(2)	355	773	557	410	821	562
(08.01)									
용선료(1년, \$/day)	Capesize	17,500	(-2,000)	14,700	25,938	20,209	9,250	20,000	12,768
	Panamax	10,125	(0)	9,875	15,125	13,097	7,750	14,125	10,099
	Handymax	10,500	(250)	10,000	13,750	12,032	7,500	10,625	8,648
(08.06)									
운임(\$/day)	Capesize	8,440	(-324)	7,912	35,316	13,415	4,205	42,211	14,163
	Panamax	4,845	(-133)	3,362	14,188	7,774	5,163	16,728	9,312
	Supramax	8,024	(663)	6,886	13,902	9,774	6,938	16,333	10,200
	Handysize	5,350	(-5)	5,337	11,083	8,180	6,108	11,757	8,150

컨테이너선 시장

백영미 전문연구원 (yuongmibaek@kmi.re.kr)



GRI 효과로 대폭적인 운임 상승

- ▶ 중국발 컨테이너 운임지수인 CCFI는 전주 대비 4.2p 상승하여 1096p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 134.6p 상승한 1,195.4p를 나타냄. 반면 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 2.8p 하락한 533.3p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽 항로의 경우, 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 252달러 상승한 1,455달러, CCFI는 16.2p 상승한 1,461p를 기록하여 크게 상승하였음
 - SSE(Shanghai Shipping Exchange)에 따르면 지난 8월 1일부터 시행된 GRI로 인해 7월 첫째주 이후 한달만에 운임이 21% 상승
 - 아시아-유럽 항로는 올해 들어 21주간 하락하였으나 10주간 높은 상승률을 기록하여 작년 평균 1,090달러 보다 높은 운임수준(올해 평균 1,278달러)을 유지
- ▶ 아시아-북미 항로의 경우 북미행 운임은 미서안항로가 전주 대비 FEU당 433달러 상승한 2,198달러, 미동안항로가 609달러 상승한 4,187달러, CCFI는 미서안항로가 25.5p 상승한 959.6p, 미동안항로가 7.6p 하락한 1270.8p를 기록하여 전반적으로 상승하였음
 - Lloyds에 따르면 8월 TSA 인상안(FEU당 600달러 인상)이 반영되면서 SCFI가 2013년 3월 이후 최대치인 12.7% 상승
- ▶ 한편 Lloyds에 따르면 현재 컨테이너 수급전망이 긍정적으로 나타나고 있어 앞으로 컨테이너선 시장의 펀드멘탈이 향상될 것으로 예상됨



		금주 (08.01)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1,096	(4.2)	1,040	1,171	1,099	976	1,152	1,083
	유럽항로	1,461	(16.2)	1,368	1,696	1,483	1,027	1,530	1,351
	미서안항로	960	(25.5)	934	1,032	981	953	1,189	1,066
	일본항로	609	(5.0)	604	843	746	719	857	771
	한국항로	723	(-10.0)	610	749	691	565	690	616
	동남아항로	862	(-26.3)	754	899	821	781	916	842
(08.06)									
용선지수(HRCI)		533.3	(-2.8)	498	542	522	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	750	(-)	670	750	685	730	730
		수입	610	(-)	540	610	564	610	615
	한중(All in)	수출	363	(-)	309	363	335	309	321
		수입	537	(-)	469	537	502	469	473
	동남아(All in)	수출	800	(-)	750	800	779	780	798
		수입	600	(-)	550	600	579	540	558

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 이드연휴로 대폭 하락

- ▶ VLCC 운임이 이드연휴*에 따른 성약건수 감소와 선박과잉으로 크게 하락하였음. '중동-아시아' 운임은 WS 50 수준에서 물량이 축소되고 선박집중이 반복됨에 따라 추가상승에 어려움을 겪고 있음
 - VLCC 평균 운임수익은 22,408달러(일)로 전주 대비 5,715달러(20.3%) 하락하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 41.0로 전주 대비 7.0p(14.6%) 하락
 - 8월 6일 페르시아만 30일 가용선박은 100척으로 전주 대비 6척(5.7%) 감소하였으며, 전년 동기 대비 12척(10.7%) 감소한 수준

* 이드(eid): 이드알피트르(eid-al fitr)의 줄임말로 라마단 금식이 끝나는 것을 기념하는 축제

- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 20~21%, 중동-미국 22%, 중동-유럽은 22% 감소, 서아프리카 시장은 14~24% 감소하였음
 - 선박유(380cst) : 지난주 반등했던 필라델피아, 푸자이라항 등 일부를 제외하고 유럽, 북중미, 아시아 항만 대부분이 다시 하락세로 전환



제품선, 대서양시장 선박량 과잉으로 운임하락

- ▶ 미겔프발 물동량 증가에 대한 기대로 선박량이 집중되어 2주 가용선박이 63척으로 연중 최고치를 기록하고, 북해시장은 미동안 휘발유가격 하락으로 수출물량이 감소하면서 운임 하락세를 면치 못함
- ▶ 중동 이드연휴로 중동발 거래량이 감소하였으나 LR 운임은 전반적으로 강세를 유지하고 있음. 또한 극동아시아도 MR 선박량 감소로 '극동-싱가폴' 항로 운임상승이 기대됨
 - 제품선 평균 운임수익은 7,615달러(일)로 전주 대비 525달러(6.4%) 하락하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 110.0으로 전주 대비 변동사항 없음
 - 항로별 운임수익은 북해-서아프리카 3% 증가하였으나 북해-미동안은 17%, 미겔프-북해, 미겔프-남미동안은 각각 20% 감소하였음. 싱가포르-일본, 인도-일본은 각각 1% 증가함
- ▶ 8월 1일 기준 미국 정제가동률은 92.4%이며 원유재고는 전주 대비 176만배럴(전략적 비축유 제외) 감소한 3억 6,562만배럴을 기록함
 - 휘발유 재고는 2억 1,385만배럴로 증가하였으며 중간유분은 1억 2,492만배럴, 중유는 3,513만배럴을 기록하였고, 수입량은 원유 7,563(k)bpd, 제품유 1,299(k)bpd를 기록

		(전주비)		8월평균	2014년			2013년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (08.01)										
Average Earnings (\$/day)	VLCC	22,408	(-5,715)	22,408	7,670	48,936	22,145	1,351	47,297	16,103
	MR	7,615	(-525)	7,615	7,041	12,862	9,542	7,216	18,266	12,736
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	28,000	(0.0)	28,000	23,500	28,000	25,677	18,000	28,000	19,837
	MR	14,000	(0.0)	14,000	14,000	15,250	14,750	13,500	15,000	14,351
(08.06)										
운임지수(WS)	VLCC	41.0	(-7.0)	41.0	32.5	72.0	45.2	30.0	65.0	40.1
	MR	110.0	(0.0)	110.0	100.0	115.0	109.8	100.0	170.0	125.9

해운시장 주요동향



미얀마-중국 원유 및 가스 파이프라인 완공

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 미얀마 서안과 중국 남서부 위난지역을 연결하는 파이프라인이 완공되어 올해말 운영을 앞두고 있음
 - ‘미얀마-중국’ 파이프라인 프로젝트는 원유와 가스관으로 구성되었으며 가스관은 이미 작년에 완공되어 운영중에 있음
 - 2개의 파이프라인은 매년 원유 200백만톤, 천연가스 20억m³를 운송할 수 있으며 소유권은 30년후 미얀마 정부에 귀속될 예정
- ▶ 중국, 미얀마, 대한민국, 인도의 6개 기업이 동 프로젝트에 참여하였고, 2개 합작회사를 설립하여 개발해 왔음
 - 중국석유천연가스공사(China National Petroleum Corporation; CNPC)가 합작회사의 총괄 책임을 맡아 운영하고 있음
 - 작년 미얀마에 투자된 해외자금은 35억달러로 최고치를 기록하였으며, 올해 1~2월에 10억달러가 직접투자형태로 유입되었음
 - 파이프라인 완공으로 양국간에 1억명 이상이 혜택을 입을 것으로 기대되며 CNPC사는 발전소, 의료, 교육 등 약1500만 달러를 지역복지프로그램에 투자한 것으로 전해짐

(출처 : CNTV, 2014.08.07.)



이집트 정부, 수에즈운하 확장계획 발표

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 이집트 정부가 현지시간 5일, 수에즈운하 확장계획을 발표하였음
 - 기존 수에즈운하에 병행하는 형태로 총연장 45마일(약 72킬로)의 새로운 운하를 건설하는 것으로 건설비용은 약 40억달러가 예상되며 공기는 5년 이내를 목표로 함
 - 이집트정부의 입장에서 수에즈운하는 중요한 외화획득 수단으로서 이집트정부는 운하 확장에 따른 통과가능 선박수를 증대하여 외화수입을 증대를 도모
- ▶ 수에즈 운하는 총연장이 약 160킬로이며 이중에서 4개 복선구간 약 80킬로를 제외하고 나머지는 단선 구간임
 - 건설비용은 해외용자가 아닌 국내에서 조달할 것으로 밝히고 있으나 구체적인 확장건설 시기나 자금조달 목표 등은 밝히지 않았음
 - 이집트 정부에 따르면 수에즈운하 통행료 수입은 연간 약 50억달러로 관광산업이 침체되어 있는 이집트에게 매우 중요한 외화수입원이 되고 있음
 - 이집트 정부는 운하확장이 완공되면 2023년까지 통행료 수입이 135억달러까지 늘어날 것으로 예상하고 있음

(출처 : Marinavi, 2014.08.07.)



대규모 얼라이언스, 동서간 컨테이너선선 수급 안전성 강화

백영미 전문연구원 (youngmibaek@kmi.re.kr)

- ▶ Lloyds는 세계 컨테이너선 얼라이언스 대형화 추세가 향후 동서간 컨테이너선 수급구조 안정성에 상당히 기여할 것이라고 주장하였음
 - 왜냐하면 정기선 얼라이언스가 지향하는 비용 효율성으로 인해 아시아-유럽간의 교역 물동량의 98.5%에 해당하는 시장을 G6, CKHYE 등 대형 얼라이언스가 서비스할 수 있는 환경이 조성되었기 때문임
- ▶ 그러나 얼라이언스가 지향하는 컨테이너선의 초대형화가 동절기에는 일부 항로에 대해 서비스를 축소하는 현상을 초래할 수 있다는 분석이 제기되고 있음
- ▶ 아울러 일반적으로 수출화주 대다수가 정기적이고 안정적인 선박공급을 요구하고 있기 때문에 운항선박을 점차 줄여가면서 적정 수준의 선박량을 유지하는 것이 향후 시황침체를 극복할 수 있는 대안이 될 것이라는 의견도 있음

(출처 : Lloyds, 2014.08.04.)



컨테이너선 리스업의 성장

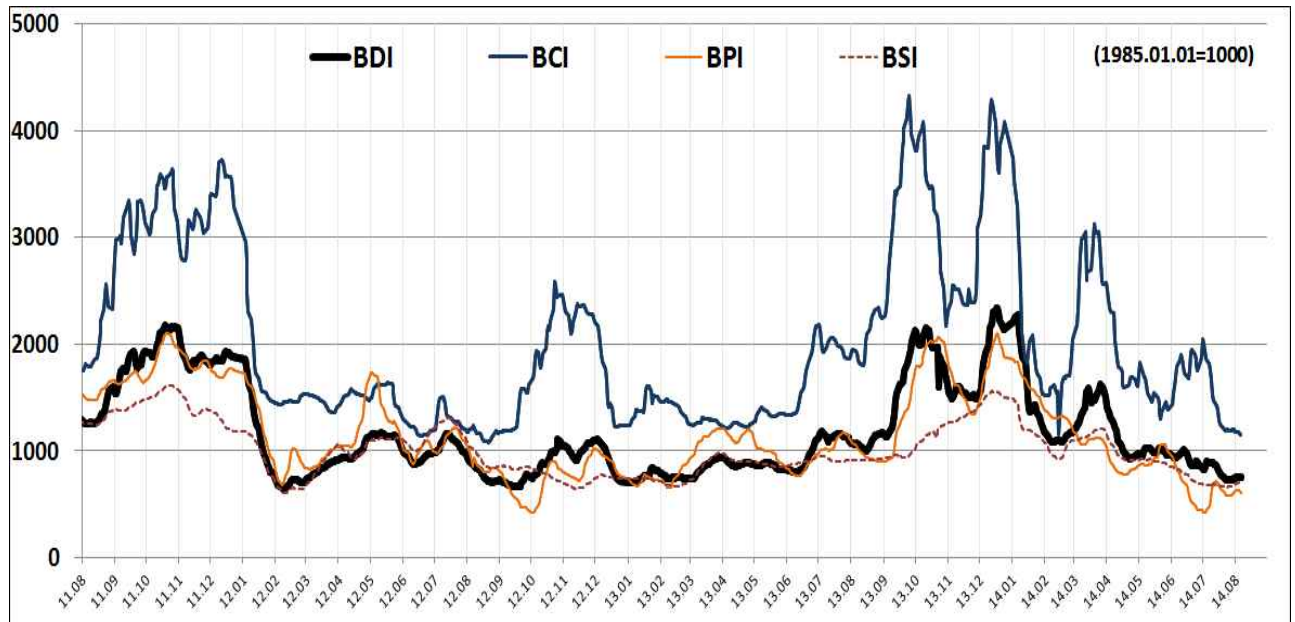
백영미 전문연구원 (youngmibaek@kmi.re.kr)

- ▶ 최근 Drewry가 발간한 컨테이너선 리스 보고서에 따르면 컨테이너선 리스업의 성장률이 높아지고 있음
 - 2013년 대비 올해 해운기업이 소유한 선박은 2% 증가한 반면 리스회사가 보유한 컨테이너선이 7.3% 증가하였음
 - 2009년 이후 4년간 해운기업들은 어려워진 선박금융을 통해 선박을 확보하기 보다는 리스형태를 통해 선박을 확보하는 사례가 많아졌음. 반면 세계 금융위기 이전인 2004~2008년 해운기업이 소유한 컨테이너선이 리스선박 수량보다 많았음
- ▶ 특히 현금흐름 악화로 중고선박 구매를 선호하는 해운기업들이 늘어난 것도 선박리스의 성장을 더욱 부추기고 있음
 - 특히 지난 4년간 전체 리스선박 중 냉동선의 증가율이 두 배로 늘어나면서 전체 선박리스시장의 30~40%를 점유하게 되었음
- ▶ Drewry는 앞으로 리스를 통한 컨테이너선 확보량이 계속 증가하여 해운기업이 직접 소유하는 선박 보다 많아질 것으로 전망하고 있음
 - 다시 말해서 해운기업들의 운임수입이 증가하여 신조선 투자가 늘어나지 않는 한 리스형태를 통한 선박확보가 갈수록 많아질 것으로 예상

(출처 : Drewry, 2014.08.06.)



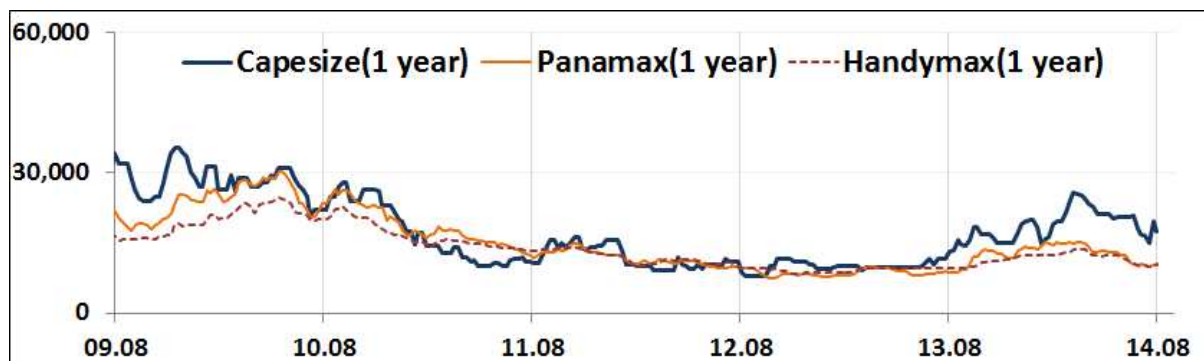
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

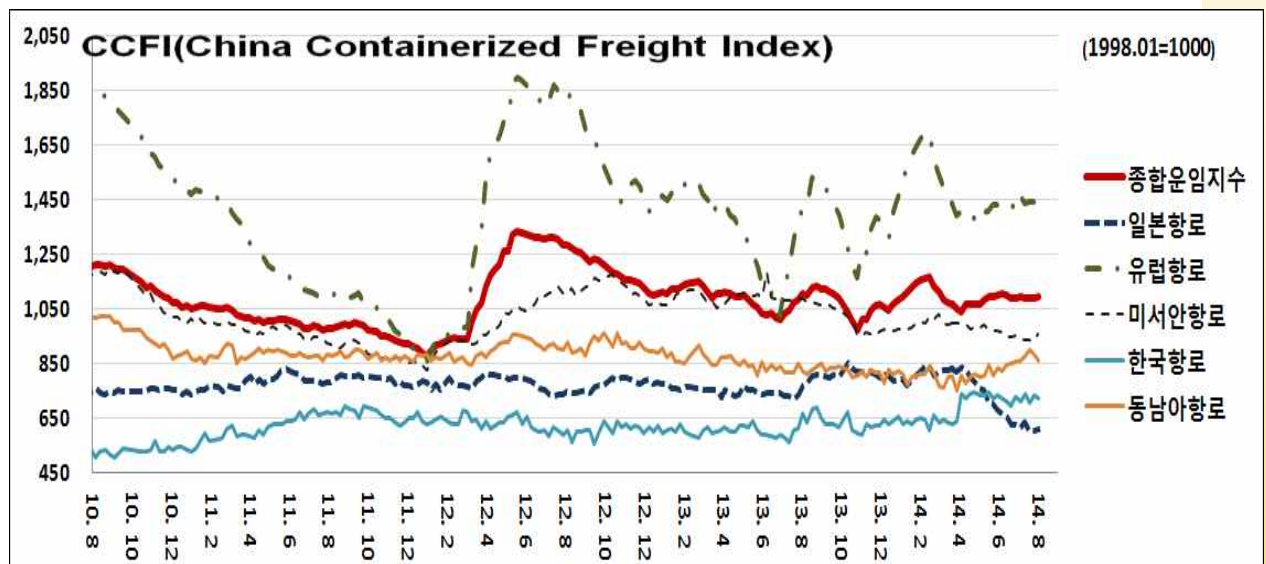
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



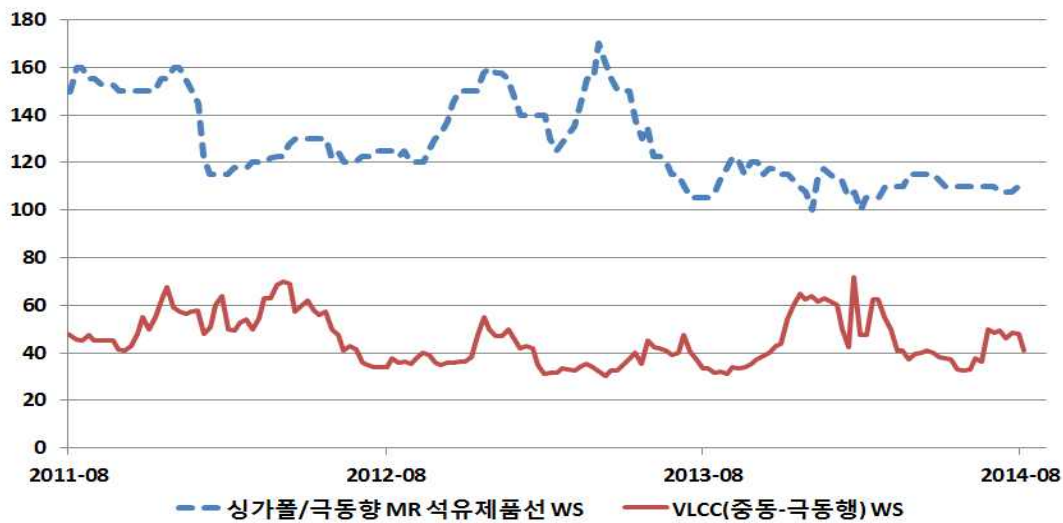
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

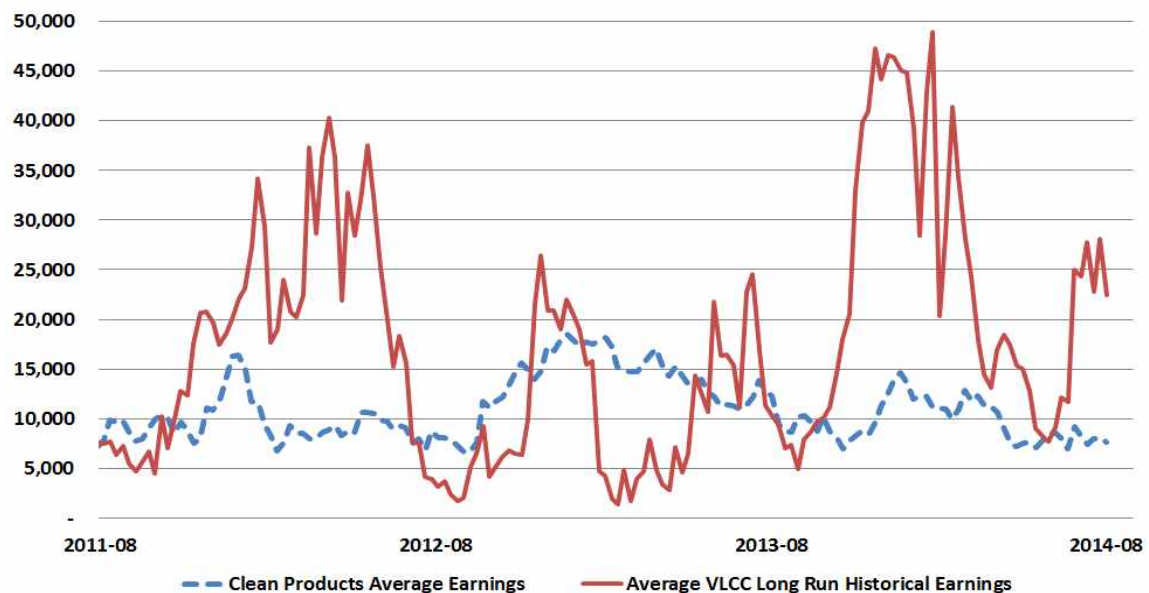
유조선 운임지수(WS)



Fearnleys.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금 주 (전주비) 8월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (08.01)										
건화물선(5년)	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	28.0	26.3	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	74.0	(-)	74.0	65.0	76.0	72.5	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) (08.01)										
건화물선	Panamax	29.8	(-0.2)	29.8	28.0	30.0	29.5	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	98.5	(-0.5)	98.5	94.0	101.0	98.9	89.5	94.0	90.7
컨테이너선	Sub-Panamax	32.0	(-)	32.0	31.5	32.0	31.8	30.0	31.5	30.6

연료유 (\$/Tonne) (08.01)										
380 CST	Rotterdam	570.0	(-9.0)	570.0	563.0	601.0	577.4	567.0	646.0	594.5
	Singapore	598.5	(-1.5)	598.5	584.0	622.0	602.5	591.0	667.5	615.7
	Korea	622.5	(-1.5)	622.5	605.0	662.5	631.5	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	600.0	(-4.5)	600.0	598.5	640.0	612.9	602.5	678.5	627.8

주요 원자재가 (\$) (08.01) 8월평균										
철광석	국제價	94.8	(-0.9)	94.8	91.0	135.0	109.8	112.6	158.3	134.9
	중국産	132.2	(0.3)	132.2	128.5	176.7	153.4	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	77.9	(0.2)	77.9	76.9	100.4	84.0	96.2	100.2	97.9
	중국産	96.5	(0.2)	96.5	95.6	114.5	103.2	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주産	130.6	(0.3)	130.6	129.3	175.0	147.0	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	74.6	(0.1)	74.6	74.2	91.3	82.9	88.9	111.9	99.4
	중국産	133.0	(0.3)	133.0	132.4	185.0	150.2	181.1	184.6	182.7
곡물	대두(국제)*	1,215.0	(2.8)	1,215.0	1,175	1,646	1,390	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)*	534.2	(-3.8)	534.2	520	843	656	605	791	683

국내 주요 항만 화물처리 (천톤)										
		4월	5월	6월	2011년 합계		2012년 합계		2013년 합계	
인천	수출	1,769	1,926	1,964	20,741		21,475		23,314	
	수입	7,428	6,976	7,121	87,919		88,225		89,325	
부산	수출	15,623	14,326	14,512	150,005		161,376		169,081	
	수입	13,530	12,908	12,687	131,509		137,314		144,214	
울산	수출	5,773	6,149	5,071	66,364		68,897		64,004	
	수입	8,608	9,058	7,728	104,273		105,220		103,879	
광양	수출	5,406	6,024	5,270	57,804		63,827		66,762	
	수입	12,704	12,564	11,292	131,521		142,212		142,820	