

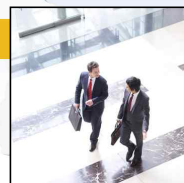
# 해운시황 포커스

통권 225호 (2014.08.18~08.22)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 원장 | 감리: 김우호 본부장 | (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)



### 건화물선 시황, 연말까지 계속 상승할 가능성 높다



- ▶ 금년 8월 건화물선 시황이 지속적으로 상승하고 있음. BDI는 8월 1일 751에서 8월 22일 1,088까지 지난 3주간 45%의 급등세를 보였음
  - 케이프 운임은 8월 2주차 평균 8,440달러(일)에서 4주차 평균 15,346달러(일)을 기록하여 2주만에 80%의 폭등세를 보여 건화물선 시황 전체의 상승을 견인하였음. 또한 파나막스도 8월 2주차 평균 4,845달러(일)에서 4주차 평균 6,602달러(일)를 기록하여 2주만에 36% 급증하였음
- ▶ 이와 같이 8월에 들어 건화물선 시황이 급등한 것은 물동량이 증가하기 시작하는 시점에서 선박공급 압력이 작년에 비해 적기 때문임
  - 금년 1~7월까지 중국의 철광석 수입량은 작년 동기 대비 18% 증가한 5억 3,960만톤으로 금년 철광석 수입량은 작년(8억 1,941만톤) 보다 약 1억톤 증가한 9억 2,500만톤으로 전망되고 있음. 금년 상반기 철광석 메이저들의 철광석 수출량을 보면 호주 리오 틴토의 금년 상반기 철광석 수출량은 전년 동기 대비 20% 증가한 1억 4,240만톤으로 사상 최고치이며, 브라질 발레사의 2분기 철광석 수출량도 사상 최대를 경신하였음
  - 반면 선박공급 압력은 크게 줄었음. 특히 케이프는 작년까지 신조선의 공급압력이 최고치에 달했으나 올해는 수급상황이 매우 양호함. 금년 1-7월의 케이프 사이즈 준공은 65척, 해체 18척으로 순증이 48척에 불과하여 2010년 이후 연평균 약 200척씩 증가한 것에 비해 공급압력은 크게 줄었음
- ▶ 게다가 가을부터 건화물선 시장이 계절적 성수기에 접어든다는 점에서 건화물선 시황이 더욱 나아질 것으로 예상되고 있음
  - 금년 말까지 호주와 브라질의 철광석 생산이 크게 증가하여 수출물량도 증가할 전망이다. 특히 예년과 같이 연말에 브라질 철광석의 밀어내기식 수출물량이 많아질 경우 대서양 유역에서 이용가능한 케이프 선박이 줄어 들어 운임상승 압력이 커질 것으로 보임
  - 또한 중국 항만의 철광석 재고량이 1억 1천만톤을 초과함에도 불구하고 철광석 수입이 계속 증가하고 있음. 이는 수입철광석의 가격이 중국산 철광석 보다 저렴하고(현재 95달러/톤 수준) 품질도 훨씬 높기 때문에 철광석 수입가격이 톤당 100달러 이하를 유지하는 한 항만재고나 중국산 철광석 보다 수입철광석을 사용할 가능성이 높음
  - 석탄의 경우 유럽 항만의 석탄재고량은 4월 이후 최저치를 기록하고 있고, 인도 화력발전소의 석탄재고도 매우 낮은 수준을 유지하고 있어 8월부터 유럽과 인도의 석탄수요가 다시 증가할 것으로 예상됨. 이에 따라 파나막스도 시황상승이 예상됨
- ▶ 금년 4분기에 브라질과 호주의 철광석 수출량이 최대치를 기록할 것으로 예상됨, 브라질과 호주 메이저들은 금년말까지 철광석 생산시설을 추가로 확대할 예정으로 있어 연말에 수출량이 크게 증가할 것으로 예상됨
  - 작년 4분기 케이프 운임은 평균 27,841달러(일)를 기록하였으나 올해 4분기는 운임은 작년에 비해 물동량은 증가하고 공급압력은 감소한다는 점에서 약 3만달러(일) 수준을 기록할 것으로 전망

# 건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



## 물동량 증가로 모든 선형에서 운임 상승세 지속

- ▶ 최근 BDI는 1,061p(8월 20일)를 기록, 전주 대비 190p(22%) 상승함
  - 케이프 운임은 전주 대비 4,443달러(일)(41%) 상승한 15,346달러(일)을 기록하여 건화물선 전체 운임 상승을 견인
  - 파나마스 운임은 전주 대비 1,241달러(일)(23%) 상승한 6,602달러(일)을 기록
  - 수프라막스는 8% 상승한 9,537달러(일), 핸드사이즈도 7% 상승한 5,917달러(일) 기록
  - FFA 시장은 케이프를 중심으로 평가치가 급상승함. 케이프는 9월물이 전주 대비 3,750달러(일)(21%) 상승한 21,500달러(일), 4분기물은 전주 대비 2,875달러(일)(12%) 상승한 26,875달러(일)을 기록하여 여전히 강한 Contango(미래 기대운임이 현재 운임보다 높은 현상)를 유지하고 있음. 반면 파나마스는 9월물이 3% 증가한 9,150달러(일), 4분기물은 5% 증가한 11,600달러(일)을 기록하였으며, 수프라막스 이하 선형은 보합세임
- ▶ 케이프는 지난 주 서호주→중국, 브라질→중국 철광석 물동량이 다수 시장에 유입되면서 운임 상승에 크게 기여하였음
  - 최근 중국 항만의 철광석 재고량이 1억 1천만톤을 초과한 상황에서도 철광석 물동량 증가에 따라 작년 하반기와 같은 운임상승이 가능할지에 대한 논의가 활발
  - 중국의 철강생산이 사상 최고치에 근접하고 있다는 점에서 철광석 수요가 견고하고 수입 철광석이 국내산 철광석에 비해 품질이 훨씬 높아 철강생산원가를 낮추는 효과가 있기 때문에 수입철광석 수요가 지속적일 것으로 전망
  - 또한 예년과 같이 하반기로 갈수록 브라질 철광석 밀어내기 수출이 증대될 경우, 중국의 항만재고량이 많음에도 불구하고 케이프 운임상승은 가능할 것으로 판단됨
  - 다만 중국 항만의 재고 철광석이 상대적으로 높은 가격에 수입되었기 때문에 현재 낮은 수입가격이 지속될 경우(현재 95달러/톤 수준) 재고 소진에 상당 기간이 소요될 것으로 예상되며, 본격적인 재고소진이 발생하면 케이프 운임은 하향 조정될 우려가 있음
- ▶ 파나마스는 대서양 수역에서의 물동량 유입과 태평양 수역의 석탄 물동량 증가 등으로 운임이 상승하였음
  - 이러한 운임상승세 전환과 함께 선주의 협상력이 갈수록 커지고 있음



		금주 (08.20)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>건화물선 시장</b>									
운임지수	BDI	1,061	(190)	723	2,113	1,097	698	2,337	1,205
	BCI	2,380	(834)	1,150	3,733	1,859	1,209	4,329	2,103
	BPI	828	(154)	419	1,780	955	651	2,096	1,187
	BSI	912	(67)	659	1,330	929	664	1,562	821
	BHSI	399	(26)	355	773	546	410	821	562
		(08.15)							
용선료(1년, \$/day)	Capesize	19,500	(2,000)	14,700	25,938	20,105	9,250	20,000	12,768
	Panamax	11,000	(1,000)	9,875	15,125	12,939	7,750	14,125	10,099
	Handymax	10,750	(0)	10,000	13,750	11,955	7,500	10,625	8,648
		(08.20)							
운임(\$/day)	Capesize	15,346	(4,443)	7,912	35,316	13,319	4,205	42,211	14,163
	Panamax	6,602	(1,241)	3,362	14,188	7,649	5,163	16,728	9,312
	Supramax	9,537	(698)	6,886	13,902	9,724	6,938	16,333	10,200
	Handysize	5,917	(368)	5,337	11,083	8,020	6,108	11,757	8,150

# 컨테이너선 시장

백영미 전문연구원 (yuongmibaek@kmi.re.kr)



## 유럽경기 부진으로 운임상승 확신 곤란

- ▶ 중국발 컨테이너 운임지수인 CCFI는 전주 대비 2.1p 하락한 1,110p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 50.8p 하락한 1,120.8p를 기록하였음. 또한 용선료 지수인 HRCI도 전주 대비 2.4p 하락한 531.3p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽 항로의 경우, 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 143달러 하락한 1,198달러, CCFI는 9.7p 하락한 1,460p를 기록하며 계속 하락하였음
  - 유럽의 제조업경기지수(PMI)와 소비자신뢰지수(CCI)가 동반하락으로 인한 교역량 증가 둔화, 머스크의 동서항로 장기용선계약 감소 등의 악재가 있는 가운데 일부 선사들이 9월 1일 GRI를 시도할 예정이나 운임상승을 확신하기 곤란
- ▶ 아시아-북미 항로의 경우, 북미행 운임은 미서안항로가 전주 대비 FEU당 80달러 하락한 2,109달러, 미동안항로가 9달러 하락한 4,178달러, CCFI는 미서안항로가 13.7p 상승한 988p, 미동안항로가 6.7p 하락한 1,317p를 기록하여 전반적으로 하락세를 보였음
  - 미서안항로 운임이 3.7% 하락하였으나 작년 동기 대비 9% 상승하였고, CCFI도 13p 상승한 것은 미국 경기 회복으로 서부지역 항만의 컨테이너 물동량 증가와 지난 15일 일부 선사가 시행한 GRI 효과로 판단
  - 또한 9월에도 TSA 소속 선사들의 GRI가 예정되어 있어 미국행 운임상승 예상
- ▶ TSA는 태평양항로를 대상으로 9월 1일 추가 GRI를 권고하였음. TSA는 FEU당 최소 600달러 인상을 권고하였으며, 8월과 달리 태평양항로 모든 항로에서 실시될 예정임

			금주 (08.15)	(전 주비)	2014년			2013년		
					최저	최 고	평균	최저	최 고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		1,110	(-2.1)	1,040	1,171	1,100	976	1,152	1,083
	유럽항로		1,460	(-9.7)	1,368	1,696	1,482	1,027	1,530	1,351
	미서안항로		988	(13.7)	934	1,032	981	953	1,189	1,066
	일본항로		597	(-20.2)	597	843	737	719	857	771
	한국항로		712	(-12.4)	610	749	692	565	690	616
	동남아항로		870	(-5.3)	754	899	824	781	916	842
(08.20)										
용선지수(HRCI)			531.3	(-2.4)	498	542	522	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	750	(-)	670	750	689	730	730	730
		수입	610	(-)	540	610	567	610	620	615
	한중(All in)	수출	363	(-)	309	363	337	309	374	321
		수입	537	(-)	469	537	504	469	494	473
	동남아(All in)	수출	800	(-)	750	800	781	780	880	798
		수입	600	(-)	550	600	581	540	640	558

## 유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



### VLCC, 2개월만에 다시 WS 50을 회복

- ▶ ‘중동-일본’ 항로 운임이 지난 6월 24일 이후 2개월만에 다시 WS 50을 회복, 주중 최대 56까지 상승하였음. 8~9월물 성약이 바뀌는 시점에 화주의 관망과 선박 집중으로 변동성이 커질 가능성이 있으나 본격적인 계절수요로 운임강세가 기대됨
  - VLCC 평균 운임수익은 33,066달러(일)로 전주 대비 12,192달러(58.4%) 상승하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 53.0으로 전주 대비 3.0p(6.0%) 상승
  - 8월 20일 페르시아만 30일 가용선박은 107척으로 전주 대비 15척(16.3%) 증가하였으며, 전년 동기 대비 10척(8.5%) 감소한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 78~86%, 중동-미국은 75%, 중동-유럽 44%, 서아프리카 시장은 33~48% 증가하였음
  - 선박유(380cst) : 유럽은 로테르담을 제외하고 하락 지속. 북중미는 상승하였으나 상승폭이 크지 않음. 아시아는 싱가포르를 제외하고 하락 지속



### 제품선, 아시아 MR 시장 강세로 평균 운임수익 상승

- ▶ 미걸프만 운임이 크게 하락하였음. 미국의 높은 정제가동률에도 수출이 중남미향 단거리에 국한되어 선박 회전률이 높음. 미걸프만 2주 가용선박은 59척으로 과잉 상황 지속
- ▶ 중동발 LR Round Trip이 증가하여 아시아 전반적으로 선박량이 감소하고 MR로 화물전환(Split)이 나타나 MR 운임상승으로 이어지고 있음
  - 제품선 평균 운임수익은 8,311달러(일)로 전주 대비 1,016달러(13.9%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 112.5으로 전주 대비 5.0p(4.7%) 상승
  - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-서아프리카 32% 증가하였으나 북해-미동안은 1%, 미걸프-북해 86.7%, 미걸프-남미동안은 18% 감소
  - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1은 2%, LR2는 2% 증가하였으며 싱가포르-일본, 인도-일본 MR은 각각 34%, 45% 증가
- ▶ 8월 15일 기준 미국 정제가동률은 93.4%이며 원유재고는 전주 대비 447만배럴(전략적 비축유 제외) 감소한 3억 6,255만배럴을 기록함
  - 휘발유 재고는 2억 1,327만배럴로 증가하였으며 중간유분은 1억 2,154만배럴, 중유는 3,549만배럴을 기록하였고, 수입량은 원유 7,459(k)bpd, 제품유 2,278(k)bpd를 기록

(전주비) 8월평균

		2014년			2013년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균

유조선 시장		(08.15)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	33,066	(12,192)	25,449	7,670	48,936	22,437	1,351	47,297	16,103
	MR	8,311	(1,016)	7,740	7,041	12,862	9,437	7,216	18,266	12,736
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	29,000	(0)	28,667	23,500	29,000	25,879	18,000	28,000	19,837
	MR	14,000	(-)	14,000	14,000	15,250	14,705	13,500	15,000	14,351
(08.20)										
운임지수(WS)	VLCC	53.0	(3.0)	48.0	32.5	72.0	45.5	30.0	65.0	40.1
	MR	112.5	(5.0)	110.0	100.0	115.0	109.8	100.0	170.0	125.9

## 해운시장 주요동향



### 세일가스 혁명으로 초대형에탄수송선(VLEC) 수요 급증

윤재웅 연구원 ([jwoong01@kmi.re.kr](mailto:jwoong01@kmi.re.kr))

- ▶ VLEC가 새로운 가스 수송수요로 주목을 끌고 있음. 미국의 에탄수출 증가를 노려 인도 리라이언스인더스트리가 세계 최초로 VLEC 선대를 구성할 예정임
  - 세일가스 혁명으로 미국산 에탄의 가격경쟁력이 높아져 유럽이나 인도, 아시아행 거래량이 증가할 것으로 기대되며 향후 3년간 40~60척의 VLEC 필요
  - 에탄은 천연가스 등에 포함되는 가연성 가스로 메탄이나 프로판, 부탄과 같은 탄화수소 일종으로 에틸렌의 제조원료로 쓰이고 있음
- ▶ 메탄은 LNG, 프로판과 부탄은 LPG의 형태로 운송하지만 에탄은 지금까지 대규모 해상 운송수요가 없어 대형선박이 존재하지 않았음
  - 그러나 미국의 세일혁명에 수반해 최근 에탄거래 증가 가능성이 높아지고 있음
  - 에탄은 에틸렌 원료 이외의 용도가 적고 공급과잉으로 낮은 가격을 유지하고 있어 에틸렌 원료로서 경합하는 나프타에 비해 가격경쟁력 높아지고 있음
- ▶ 다우·케미컬 등 미국 화학품 대기업이 미국 걸프지역에서 에탄 원료의 에틸렌 플랜트 신설을 잇따라 계획, 유럽이나 인도, 아시아행 에탄수출 계획도 진행되고 있음
  - 인도의 리라이언스는 7월, 삼성중공업에 VLEC 최대 6척을 발주하였음. 선형은 8만 7000m³ 급이며 선가는 1억 2000만달러/척에 2016~17년에 걸쳐 인도 예정임
  - 한편 미국 투자가 월버·로스씨가 인수하는 네비게이터·홀딩스도 VLEC 선대를 계획

(출처: Marinavi, 2014.08.20.)



### 에볼라 바이러스로 인해 서아프리카행 제품선 리스크 증가

윤재웅 연구원 ([jwoong01@kmi.re.kr](mailto:jwoong01@kmi.re.kr))

- ▶ 서아프리카에서 확산되고 있는 에볼라 바이러스로 인해 제품선의 서아프리카행 운항리스크가 커지고 있음
  - 일부 유럽 선주는 정선·검역 등 리스크가 실현되었을 경우를 대비해 용선료 할증 규정이나 안전한 대체항 지정을 용선계약에 넣도록 용선자(Charterer)에게 요구
  - 현재 선박에 구체적인 영향은 없으나 감염이 확대될 경우 서아프리카 항로에서의 운항 회피나 프리미엄 용선료를 요구하는 움직임이 커질 가능성이 있음
  - 제품선 관계자에 따르면 현재는 리스크를 경계하고 있는 단계지만 가능한 서아프리카 항로를 제외시키는 실정
- ▶ '유럽-서아프리카' 항로 MR 운임은 지난 주말을 기준으로 WS 120 수준으로 전주 대비 10p 상승하였음
  - 일일 용선료는 8,500달러 내외로 전주 대비 2,000달러 상승하였으며, 향후 서아프리카 항로회피 움직임이 확산될 경우 운임상승으로 이어질 가능성이 있음
  - 에볼라 바이러스는 서아프리카 리베리아, 시에라레오네, 기니 3개국을 중심으로 감염이 확대되고 있으며 공기 감염이 없어 기항으로 선원에 감염될 리스크는 낮음
- ▶ 한편 에볼라 바이러스에 따른 VLCC의 운항리스크는 낮은 것으로 파악되고 있는데 서아프리카 원유는 바다의 해상터미널에서 적하역 되기 때문에 감염에 상대적으로 안전함

(출처: Marinavi, 2014.08.20.)



머스크, 중국과 EU FTC에 2M 얼라이언스 승인요청 안하기로

백영미 전문연구원 (youngmibaek@kmi.re.kr)

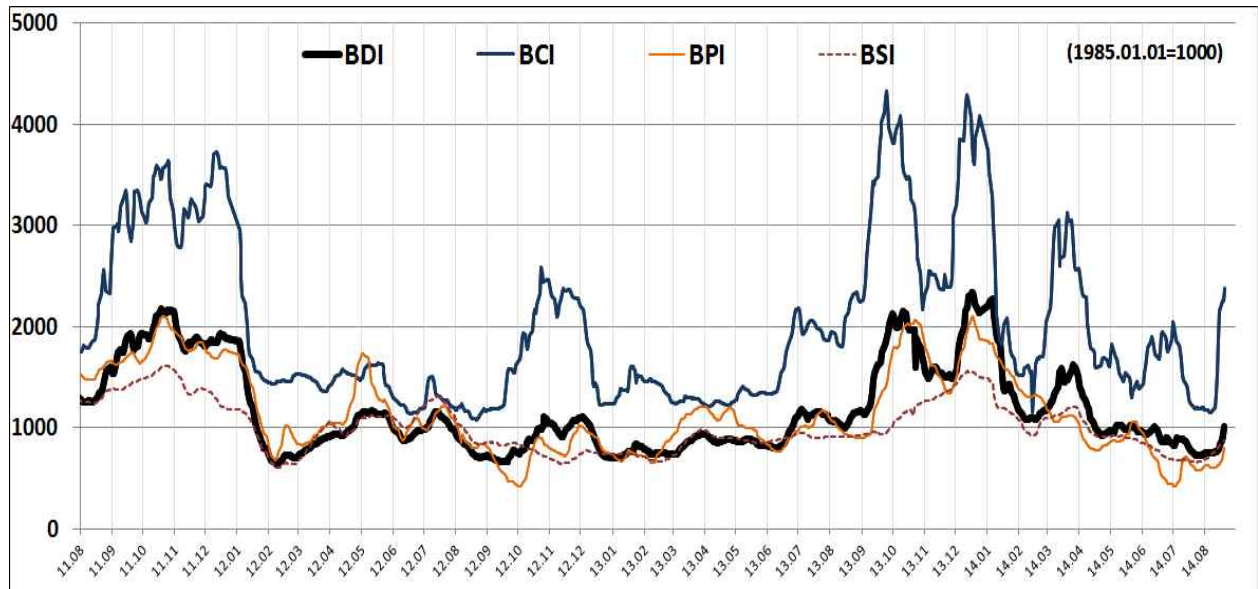
- ▶ 머스크와 MSC는 2M 얼라이언스 VSA에 대해 중국과 EU FTC(Fair Trade Commission) 승인이 불필요하다고 주장하였음
  - 머스크 CEO인 Nils Andersen은 중국과 EU로부터 반독점 여부의 승인이 불필요하다고 발표하였음
- ▶ 2M 얼라이언스의 항로는 P3보다 간소화된 서비스 항로이며 자체 검토 결과 유럽항로에 있어 반독점법에 위배되지 않아 문제가 없다는 의견을 보이고 있음.
  - 한편 중국 언론이 반독점에 대해 강경한 태도를 취해 2M을 반경쟁 행위로 의심하고 여론을 조성할 있으나 중의 법률상 서비스 거부권의 범위에 대한 명시가 없음
- ▶ 또한 2M은 P3와는 달리 각사가 선박을 독립적으로 운영하고 VSA의 표준을 제공할 예정 이어서 P3처럼 합병으로 간주할 수 없기 때문에 반독점법에 위배되지 않다는 주장함

(출처:Loyds, 2014.08.19.)





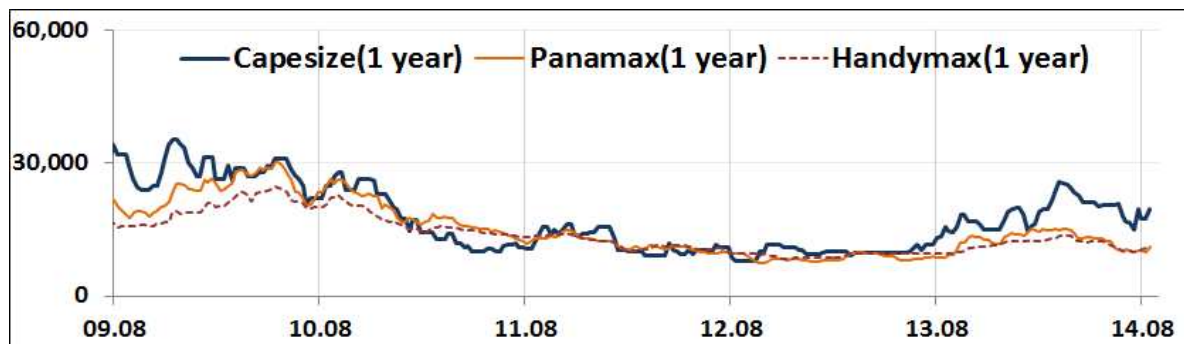
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

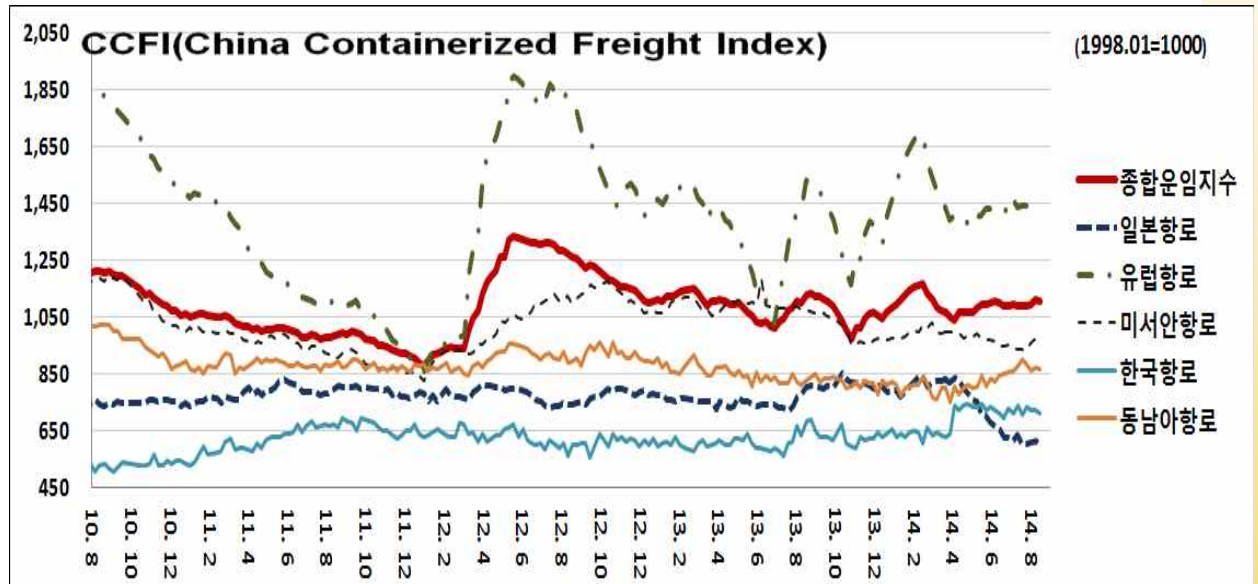
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



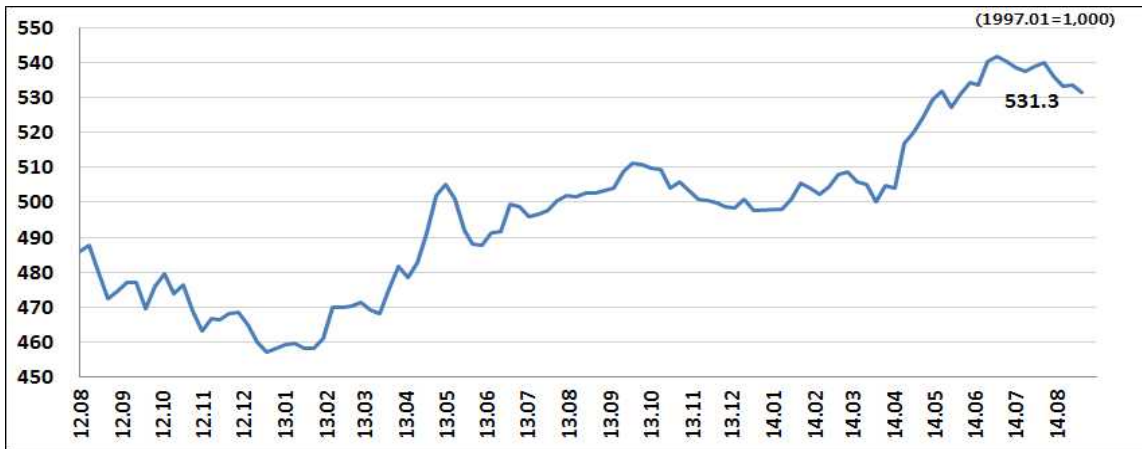
Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



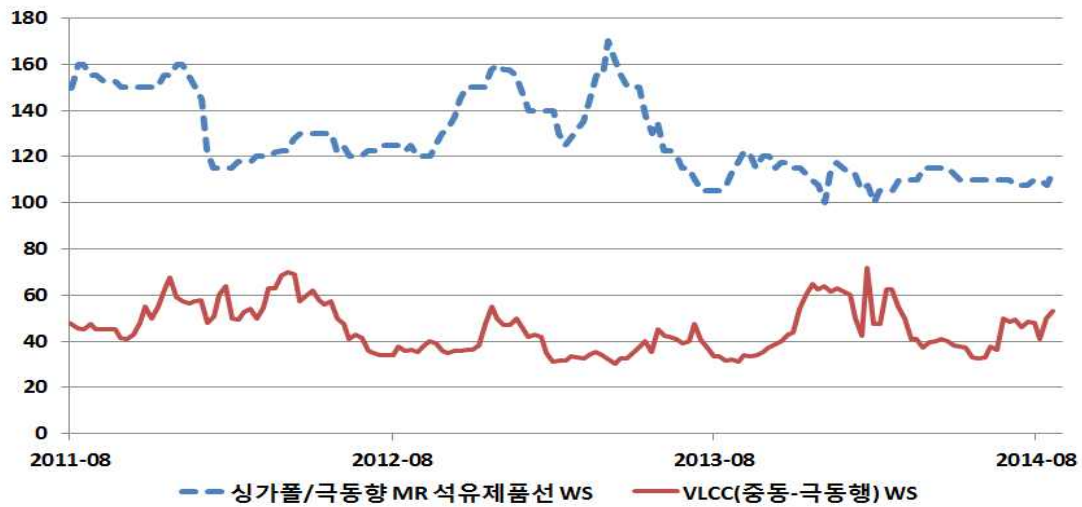
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

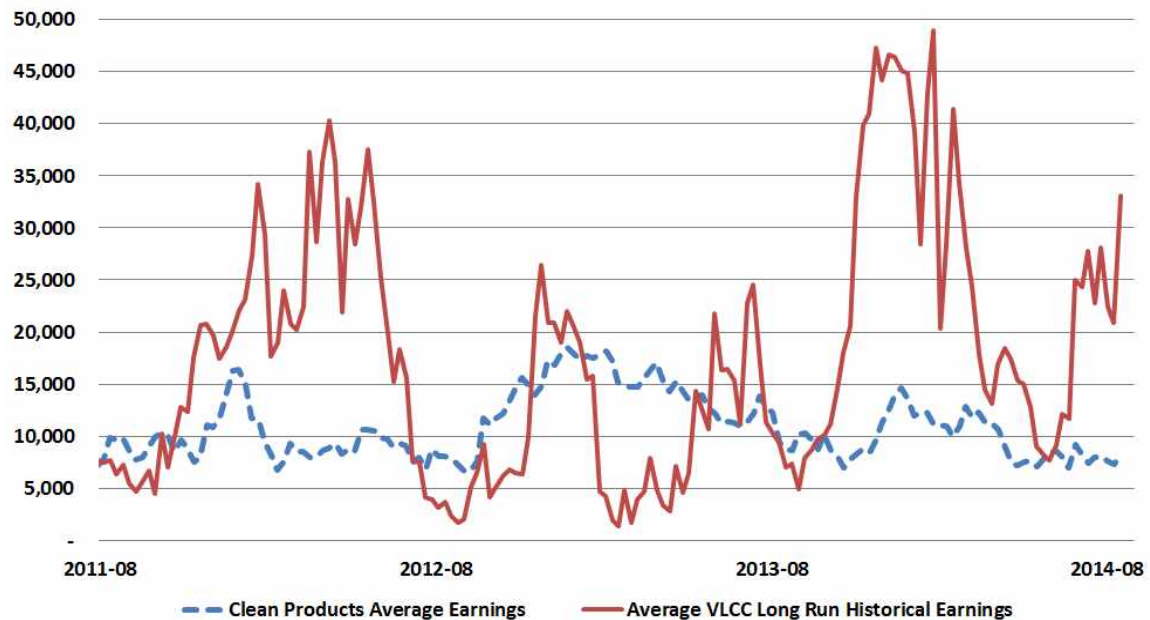
유조선 운임지수(WS)



Fearnleys.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.



# 주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금 주 (전주비) 8월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선 시장 (\$ Million) (08.15)</b>										
건화물선(5년)	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	28.0	26.1	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	74.0	(-)	74.0	65.0	76.0	72.6	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) (08.15)</b>										
건화물선	Panamax	29.8	(0.0)	29.8	28.0	30.0	29.5	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	98.0	(0.0)	98.2	94.0	101.0	98.8	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

<b>연료유 (\$/Tonne) (08.15)</b>										
380 CST	Rotterdam	563.0	(1.0)	565.0	562.0	601.0	576.5	567.0	646.0	594.5
	Singapore	595.5	(6.5)	594.3	584.0	622.0	601.9	591.0	667.5	615.7
	Korea	615.0	(-4.5)	619.0	605.0	662.5	630.7	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	588.0	(-6.5)	594.2	588.0	640.0	611.6	602.5	678.5	627.8

<b>주요 원자재가 (\$) (08.15) 8월평균</b>										
철광석	국제價	94.6	(-0.7)	94.9	91.0	135.0	108.8	112.6	158.3	134.9
	중국産	132.1	(-0.6)	132.3	128.5	176.7	152.0	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	78.3	(0.1)	78.1	76.9	100.4	83.6	96.2	100.2	97.9
	중국産	90.5	(0.1)	90.3	90.0	114.5	102.4	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주産	131.3	(0.2)	130.9	129.3	175.0	146.0	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	75.0	(0.1)	74.8	74.2	91.3	82.3	88.9	111.9	99.4
	중국産	133.7	(0.2)	133.4	132.4	185.0	149.1	181.1	184.6	182.7
곡물	대두(국제)*	1,102.4	(-182.2)	1,240.0	1,102	1,646	1,380	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)*	551.2	(2.0)	546.0	520	843	649	605	791	683

<b>국내 주요 항만 화물처리 (천톤)</b>										
		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	