

# 해운시황 포커스

통권 235호 (2014.11.10~11.14)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 원장 | 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)



### 2M이라는 강자에 맞서는 법



- ▶ 세계 컨테이너선시장은 올해와 내년에 1만TEU급 이상 ULCS 준공 및 인도가 피크를 이룰 것으로 예상되며, 나아가 1만TEU급 미만의 선형이 각 항로에서 계단식으로 전배될 가능성이 높아 원양항로와 역내항로 모두 공급과잉이 심화될 것으로 우려됨
  - 최근 국내외 해운분석전문기관들은 컨테이너선 시장의 본격적인 시황회복은 2017년에 가능할 것으로 전망하고 있음. 또한 이들은 공급과잉이 심화되는 상황에서 극소수 상위 선사들만이 이익을 창출하고 대부분의 선사들이 적자에서 벗어나지 못할 것으로 전망하고 있으며, 이러한 시장여건에서 선사들이 생존하기 위해서는 지속적인 비용절감능력을 갖추어야 한다고 말하고 있음
- ▶ 현재 세계 경제는 극심한 불황(depression)에서 회복(recovery)단계에 있으나 미국만 경제회복을 보이고 있을 뿐 유럽 경제의 부진과 중국의 경제성장률 하락으로 세계 경제가 본격적으로 회복되지 못하고 있다는 점에서 향후 2~3년간 물동량 증가율은 둔화될 전망이다. 이와 같이 수요가 부진한 상황에서 공급과잉의 심화는 수급여건을 더욱 악화시켜 무한경쟁을 초래할 것이며, 선사들은 가격순응자(price taker)로 전락할 수밖에 없음
  - 그러나 이렇게 수급여건이 열악한 상황에서 머스크 등 일부 선사들은 여전히 고수익을 창출하고 있으며, 머스크 등 상위 선사와 나머지 선사들의 경쟁력 및 수익능력 격차가 더욱 커지고 있음. 머스크사의 3분기 실적자료에 따르면, FEU당 단위비용은 2012년 3,054달러에서 2014년 3분기 2,597달러로 2년도 되지 않은 기간에 비용을 15% 줄인 것으로 나타났음
- ▶ 머스크와 같이 완벽한 코스트 리더십을 가진 선사와 단독으로 경쟁하는 것이 가능한가 또는 세계 1, 2위 선사 간 결합한 2M에 대해 현재의 얼라이언스체제로 대응하는 것이 가능한가에 대한 심도 있는 검토와 논의가 필요함
  - 최근 중국의 China Shipping과 China Merchants가 터미널 개발과 금융, 해운부문에서 전략적 제휴를 하기로 합의하였음. China Merchants는 금년 8월 정부의 지시에 따라 Sinotrans&CSC와 초대형 유조선을 운항하는 JV를 설립하였고, China Shipping은 연초 Cosco, Sinotrans & CSC와 중국-일본 간 컨테이너서비스를 공동 운항하는 C3 얼라이언스를 구축한 바 있음. 또한 COSCO에서도 올해 초 China Shipping과 해운과 터미널 운영, 육상물류, 조선, 선박수리 등에서 협력을 모색하는 협약을 체결한 바 있음
- ▶ 중국 선사들이 전략적 제휴, 공동운항, 협력을 도모하는 배경은 해운시장 침체를 극복하고 2M이라는 강자에 대응하기 위해 협력을 강화하는 데 있음. 물론 이러한 협력이 가능했던 것은 중국이 사회주의국가이고 중국 해운산업이 국영선사 중심으로 되어 있기 때문임
  - 그러나 중국 선사들이 전략적 제휴, 공동운항, 터미널 등 물류사업에서의 협력은 독자적으로 비용절감에 나서는 것 보다 비용절감효과가 훨씬 더 클 것으로 예상됨
  - 국적선사들도 독자적으로 비용절감을 통해 생존하기 보다는 국적선사 간에 M&A를 제외한 모든 측면에서 협력을 강화하여 공동 생존하는 방안을 모색하는 것이 필요함

# 건화물선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



## 수요부진과 선복량 증가로 운임하락 계속

- ▶ 최근 BDI는 1,327p(11월 12일)를 기록하여 전주 대비 137p(9.4%) 하락하였음
  - 케이프는 전주 대비 3,518달러(일)(14.8%) 하락한 22,863달러(일)를 기록하여 대폭 하락
  - 파나마스 운임은 전주 대비 729달러(일)(9.3%) 하락한 9,080달러(일)를 기록
  - 수프라막스는 1.7% 하락한 9,131달러(일), 핸디사이즈도 1.6% 하락한 6,561달러(일) 기록
  - FFA 시장은 전반적으로 하락세를 벗어나지 못하였음. 케이프 11월물은 18.4% 하락한 16,371달러(일), 2015년 1분기물도 10.4% 하락한 16,167달러(일)를 기록함. 파나마스 11월물은 6.8% 하락한 7,848달러(일), 2015년 1분기물은 5.4% 하락한 14,032달러(일)를 기록하였으며, 수프라막스는 11월물은 2.1% 하락, 2015년 1분기물은 0.6% 하락함
- ▶ 케이프는 모든 항로에서 수요 감소에 따라 운임이 하락하였음. 즉 예상보다 수요가 둔화되면서 나타나는 시황하락으로 상당기간 운임악세가 지속될 가능성도 있음
  - 태평양 수역은 리오틴토, BHP 등 서호주 철광석 메이저들이 지난주에 이어 계속 호가를 낮추고 있어 하락세가 지속
  - 대서양 수역은 브라질 발레사의 수출물량이 나오고 있음에도 불구하고 용선주들의 운임 인하 압력으로 운임조정에 들어간 모습
  - 양대 수역에서 수요가 둔화되는 상황이 당분간 계속될 가능성이 높아 용선자 중심의 시장 상황이 지속될 전망
- ▶ 파나마스는 태평양 수역에서는 수요 부진, 대서양 수역에서는 선복량 증가로 2주 연속 운임하락세를 보였음
  - 태평양 수역은 미국 걸프지역 곡물수요가 수프라막스로 분산되고 중국의 석탄수입 제한에 따른 수요 감소로 운임 하락
  - 대서양 수역은 선박들이 지중해에서 북유럽으로 이동하면서 선복이 증가하고, 미국 걸프 지역 곡물과 인도의 석탄수입 감소로 수급상황이 악화
  - 양대 수역에서 수요 부진과 선복량 증가로 운임하락이 예상되나 하락폭은 제한적
- ▶ 수프라막스는 대서양 수역에서 공급과잉이 이어져 지속적인 시황하락에서 벗어나지 못함
  - 태평양 수역은 인도네시아 석탄수출이 계속되어 전주와 비슷한 수준 유지
  - 대서양 수역은 미국 걸프지역과 북유럽의 선복량이 증가하여 시황하락 계속



		금주 (11.12)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>건화물선 시장</b>									
운임지수	BDI	1,327	(-137)	723	2,113	1,112	698	2,337	1,205
	BCI	3,229	(-473)	1,150	3,781	2,008	1,209	4,329	2,110
	BPI	1,133	(-91)	419	1,780	955	651	2,096	1,187
	BSI	873	(-15)	659	1,330	939	664	1,562	982
	BHSI	451	(-6)	355	773	529	410	821	562
		(11.07)							
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	14,500	(-500)	12,000	25,938	18,977	9,250	20,000	12,768
	Panamax	10,875	(-250)	9,875	15,125	12,343	7,750	14,125	10,099
	Handymax	9,750	(-250)	9,750	13,750	11,656	8,750	12,500	10,034
		(11.12)							
운임(\$/day)	Capesize	22,863	(-3,518)	7,912	35,316	14,024	4,205	42,211	14,163
	Panamax	9,080	(-729)	3,362	14,188	7,645	5,163	16,728	9,312
	Supramax	9,131	(-157)	6,886	13,902	9,824	6,938	16,333	10,200
	Handysize	6,567	(-108)	5,337	11,083	7,772	6,108	11,757	8,150

# 컨테이너선 시장

백영미 전문연구원 (yuongmibaek@kmi.re.kr)



## 운임조정 움직임과 수급여건 악화로 인한 운임 하락

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 25.6p 상승한 1043.9p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 49.5p 하락한 1062.5p를 나타내었음. 또한 용선료 지수인 HRCI도 전주 대비 1.3p 상승한 543.7p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 137달러 하락한 1,175달러, CCFI는 전주 대비 94.6p 상승한 1278.0p를 기록하여 혼조세를 보임
  - 상해발 유럽행 운임은 지난주 TEU당 615달러 급등한 것에 대한 화주들의 반발로 운임 조정이 일어나면서 다시 하락, CCFI는 일부 선사들의 GRI가 반영되어 크게 상승
  - 유로존이 비수기인 상황에서 인플레이션율이 하향조정(0.7→0.5%)되고, 주요 국가들의 경제지표가 부정적으로 나타나 수급여건이 악화될 것으로 예상
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 61달러 하락한 1,927달러, 미동안이 107달러 하락한 3,941달러를 기록하였고, CCFI는 미서안이 22.2p 하락한 970.7p, 미동안이 11p 상승한 1,355.8p로 전체적으로 하락세를 보임
  - 미서안 항만의 경우 노동자의 재계약 문제와 항만혼잡이 해결되지 못하여 운임이 하락하였으나 11월 15일 일부 선사가 GRI를 시행하면서 11월 하반기 약간 상승할 전망
  - 또한 국제유가가 하락하는 등 운항 여건이 개선되고 있고 추수감사절에 따른 수요증가로 11월 시황개선 예상
- ▶ Lloyds에 따르면, 에버그린 등 일부 선사들은 벅커유 가격이 추가로 하락할 경우 slowsteaming 전략을 중단할 가능성이 있음
  - 에버그린은 화주들의 화물운송 시간 단축에 대한 요구가 높아짐에 따라 운항속도를 높이는 방안을 고려하고 있음
  - 그러나 머스크 등에서는 선박공급 과잉이 여전히 심각하여 아직은 운항속도를 향상시키기 어렵다고 주장



			금주 (11.07)	(전주비)	2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		1043.9	(25.6)	1,018	1,171	1,093	976	1,152	1,082
	유럽항로		1278.0	(94.6)	1,183	1,696	1,450	1,027	1,530	1,354
	미서안항로		970.7	(-22.2)	934	1,032	982	953	1,189	1,061
	일본항로		664.8	(4.4)	597	843	717	719	857	773
	한국항로		682.2	(-16.3)	610	749	692	565	690	617
	동남아항로		833.0	(-66.8)	754	905	835	781	916	841
			(11.12)							
용선지수(HRCI)			543.7	(7.1)	479	544	525	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	730	(-20)	670	750	706	730	730	730
		수입	600	(-10)	540	610	579	610	620	613
	한중(All in)	수출	363	(-)	309	363	344	309	374	317
		수입	537	(-)	469	537	513	469	494	472
	동남아(All in)	수출	800	(-)	750	800	786	780	880	809
		수입	600	(-)	550	600	586	540	640	569

## 유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



### VLCC, 극동행 운임의 단기급등에 따른 조정

- ▶ 중동지역 성약건수가 다소 소강상태를 보이며 운임이 전주 대비 소폭 하락하였음. 계절 수요에 따라 운임하락 폭은 제한적일 것으로 예상되나 연료유가격 하락으로 반등 폭 역시 크지 않을 것으로 예상됨
  - VLCC 평균 운임수익은 44,761달러(일)로 전주 대비 2,092달러(4.9%) 증가한 반면 중동-일본 운임지수는 WS 55.0로 전주 대비 1.5p(2.7%) 하락
  - 11월 12일 페르시아만 30일 가용선박은 95척으로 전주 대비 3척(3.1%) 감소하였으며, 전년 동기 대비 20척(26.7%) 증가한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 1~4%, 중동-유럽 6% 감소하였으며 중동-미국은 변동 없음. 반면 서아프리카시장은 중국행 10%, 인도행이 3%, 미국행 16% 증가하였음
  - 선박유(380cst) : 지난주 반등하였던 세계 주요 항만들이 반등하였으나 다시 하락세로 반전됨. 특히, 유럽이 전주대비 6% 대의 높은 하락률을 기록하였음



### 제품선, 재정거래 증가로 미걸프만 운임 강세

- ▶ 대서양시장 : 재정거래 증가로 미걸프만 경유 수출물량이 증가하며 동지역 운임이 대폭 상승하였음. 2주 가용선박은 32척으로 전주대비 46.0% 감소하였음
- ▶ 아시아시장 : 극동행 LR2 운임이 조정 움직임을 보였으나 선복량은 적정수준을 유지하고 있음. MR 운임은 강보합을 유지하고 있으며 극동발 백홀(back-haul) 운임도 소폭 상승함
  - 제품선 평균 운임수익은 18,834달러(일)로 전주 대비 796달러(4.1%) 하락한 반면 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 120.0으로 전주 대비 2.5p(2.1%) 상승
  - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 7% 하락, 북해-서아프리카만 1% 하락하였으나 미걸프-북해 72% 상승, 미걸프-남미동안 25% 증가
  - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1은 7% 증가한 반면 LR2는 8% 하락하였음. MR 싱가포르-일본은 5%, 인도-일본은 4% 감소
- ▶ 11월 7일 기준 미국 정제가동률은 90.1%이며 원유재고는 전주 대비 174만배럴(전략적 비축유 제외) 감소한 3억 7,847만배럴을 기록함
  - 휘발유 재고는 2억 357만배럴로 증가하였으며 중간유분은 1억 1,685만배럴, 중유는 3,757만배럴, 수입량은 원유 6,877(k)bpd, 제품유 1,772(k)bpd를 기록

(전주비) 11월평균

				2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균

유조선 시장		(11.07)								
Average Earnings	VLCC	44,761	(2,092)	44,761	7,670	48,936	23,024	1,351	47,297	16,103
(\$/day)	MR	18,834	(-796)	18,834	7,041	19,630	10,399	7,020	18,189	12,625
용선료	VLCC	31,500	(-)	31,500	23,500	31,500	27,089	18,000	28,000	19,837
(1년,\$/day)	MR	14,750	(-)	14,750	13,750	15,250	14,550	13,500	15,000	14,351
		(11.12)								
운임지수(WS)	VLCC	55.0	(-1.5)	55.8	32.5	72.0	45.5	30.0	65.0	40.1
	MR	120.0	(2.5)	118.8	100.0	120.0	111.5	100.0	170.0	125.9

## 해운시장 주요동향



### 미국산 콘덴세이트 수출자유화 움직임

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 미국 정부의 콘덴세이트 수출허가가 추가로 나오지 않는 가운데 BHP Billiton은 지난주 텍사스산 콘덴세이트를 정제하여 제품화하였으며 장차 수출할 예정이라고 발표하였음
  - Sutherland Asbill & Brennan LLP 변호사 Dweck은 지난 3월 미국의 엔터프라이즈사가 콘덴세이트 수출허가를 받을 때 대리를 맡았던 변호사로 내년 초 더 많은 회사가 BHP의 선례를 따를 것이라고 주장
  - 또한 그는 정유사를 중심으로 콘덴세이트 제품화가 일반화되어 수출경쟁이 심화될 것이라고 전망
- ▶ EIA에 따르면 미국의 셰일자원 채굴증가로 콘덴세이트 생산량은 하루 65만배럴을 상회하고 있으나 지난 3월 이후 미국 상무부의 콘덴세이트 수출허가가 전무한 상태임
  - 콘덴세이트의 특성상 상온에서 부탄 및 프로판처럼 폭발하기 쉬운 제품이 기화하는 데 이글포드 지역의 콘덴세이트 생산자들은 이를 안정화시키는 정제시설을 설치하였음
  - 엔터프라이즈사와 파이어니어사는 미국 상무부가 이를 통과한 콘덴세이트를 제품유로 인정하도록 하는데 성공하였으며, 특히 엔터프라이즈사는 특정 정제시설이 아닌 안정화가 가능한 모든 정제시설을 통과하면 되도록 가능성을 열어 두었음
- ▶ BHP 선례를 포함하여 향후 안정화 작업을 진행한 제품유 콘덴세이트는 수출할 때 별도 허가를 필요로 하지 않게 될 것이라고 동 변호사는 설명하였음

(Bloomberg, 2014.11.17.)



### 머스크, 주요 사업부문에서 M&A시장 참여 모색

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 글로벌 최대 선사인 머스크는 최근 수익이 나지 않는 사업의 구조조정을 마치는 데로 M&A 대상을 물색할 예정이라고 전해지고 있음
  - 원유채굴과 항만운영사업까지 영위하고 있는 머스크의 Karl Thorngren M&A 수석은 최근 인터뷰를 통해 현재 운영하고 소유한 사업에만 집중할 것이며, 그 범위 내에서 규모를 2배로 키우는 것은 가능하다고 밝힘
- ▶ 머스크의 CEO인 Nils Smedegaard Andersen은 올해 초 머스크가 사업구조조정을 통해 확보한 현금 320억달러로 이를 현금으로 보유하기를 원하지 않다고 밝혔음
  - 그는 올해 8월 머스크 역사상 최초로 바이백(buy-back) 옵션 지분을 인수하는 데 보유현금을 사용했다고 밝혔음
- ▶ 머스크는 시장에서 1~3위의 점유율을 가진 사업에 집중할 수 있도록 투자회수프로그램을 진행하였으며 같은 관점에서 앞으로 회수보다 M&A에 초점을 둘 예정임
  - 특히 머스크는 석유시장에서 M&A 기회가 많을 것으로 예상하고 있음. 머스크는 석유시장서 메이저들의 철수가 오히려 머스크에 새로운 기회가 될 것으로 기대하고 있음

(Bloomberg, 2014.11.17.)



해상운임도 투자자산으로 볼 수 있다는 주장 제기

백영미 전문연구원 ([youngmibaek@kmi.re.kr](mailto:youngmibaek@kmi.re.kr))

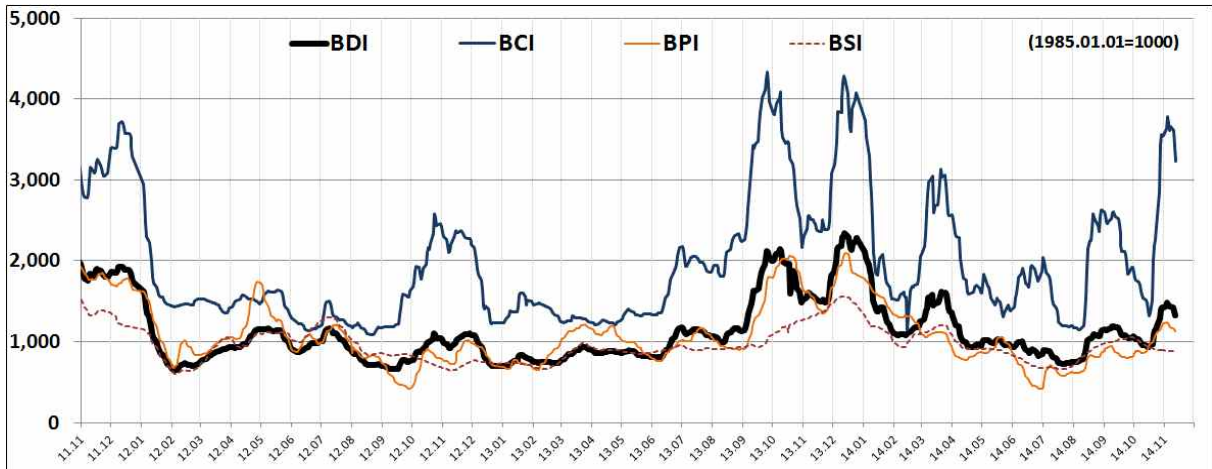
- ▶ 캠브리지대학 교수인 Karakitsos와 스코틀랜드 로열은행 해운부문 대표인 Varnavides는 해운시장, 특히 건화물선 선물운임시장에 대한 기관투자자의 투자 증가로 해상운임 결정의 수요/공급의 균형 메커니즘의 관점에서만 바라보기 어렵다고 주장하였음
  - 이들은 Maritime Economics, *A Macroeconomic Approach*, 2014. 6에서 해상운임도 자산으로 볼 수 있고 주식, 채권, 상품처럼 가격이 결정될 수 있다고 주장
  - 또한 이들은 시장의 펀드 멘탈과 투자자의 위험의 선호/회피의 경향에 따라 해상운임이 변화할 수 있다고 주장하며 2000년 이후 해운시장의 수요/공급만으로 운임변화를 설명하지 못한다는 점을 논거로 제시
- ▶ 이들은 미래 해운시장을 평가하는 관점은 단순히 선박공급 수준의 변화 보다는 운송수요를 기준으로 미래 트렌드를 추론하는 데 있다고 강조하였음
  - 다시 말해서 글로벌 자금이 어떻게 흘러가고, 글로벌 비즈니스 사이클이 해상운임 변화에 어떻게 영향을 미치는가를 파악하는 것이 중요함
  - 또한 해운시장의 예측과 비즈니스 계획이 갈수록 복잡해지고 있어 날씨와 주식과 같이 정확한 예측이 어려움

(IHS, 2014.11.13.)





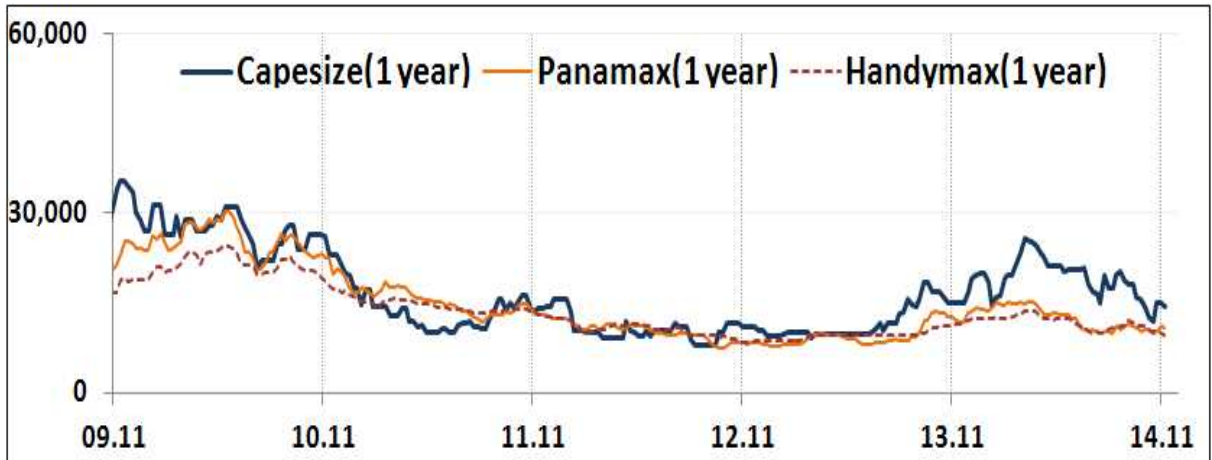
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

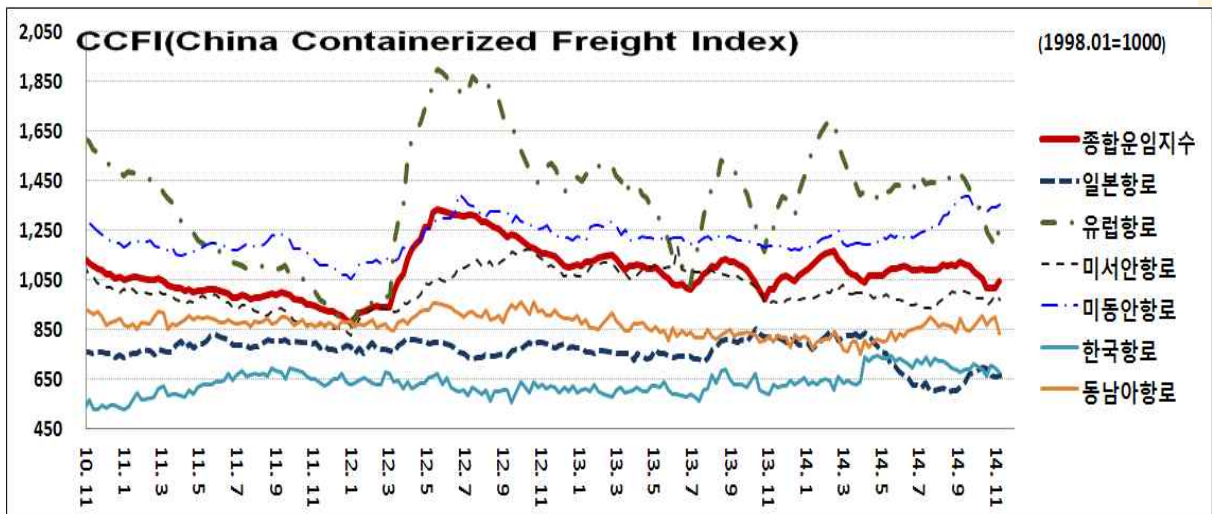
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



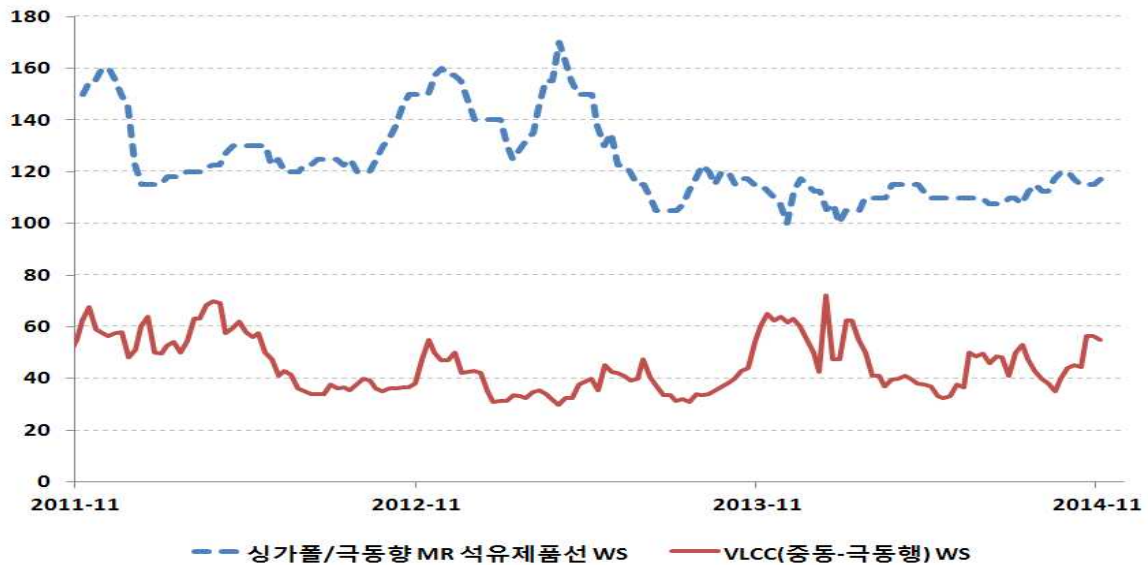
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

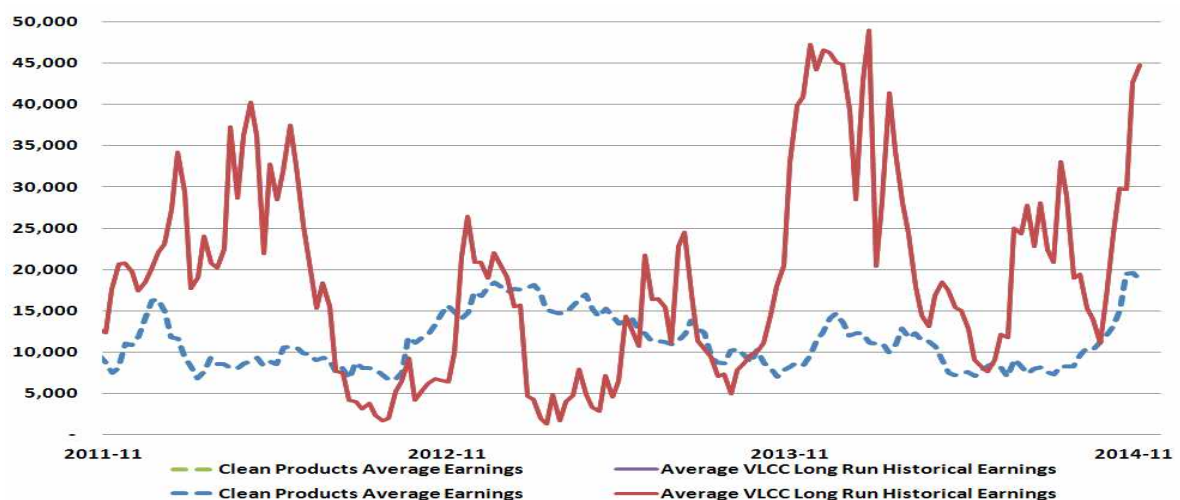
유조선 운임지수(WS)



ICAP

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.



# 주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금 주 (전주비) 11월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선 시장 (\$ Million) (11.07)</b>										
건화물선(5년)	Panamax	20.5	(-)	20.5	20.5	28.0	25.1	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	77.0	(-)	77.0	65.0	77.0	73.3	55.0	60.0	56.0
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.3	(-)	9.3	9.3	10.3	9.9	9.0	10.3	9.4

<b>신조선 시장 (\$ Million) (11.07)</b>										
건화물선	Panamax	29.5	(-)	29.5	28.0	30.0	29.6	25.8	27.8	26.4
유조선	VLCC	97.5	(-0.5)	97.5	94.0	101.0	98.6	89.5	94.0	90.7
컨테이너선	Sub-Panamax	32.0	(-)	32.0	31.5	32.0	31.9	30.0	31.5	30.6

<b>연료유 (\$/Tonne) (11.07)</b>										
380 CST	Rotterdam	435.0	(-31.5)	435.0	435.0	601.0	559.5	567.0	646.0	594.5
	Singapore	456.0	(-23.0)	456.0	456.0	622.0	584.3	591.0	667.5	615.7
	Korea	493.0	(-24.5)	493.0	493.0	662.5	614.7	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	467.0	(-22.5)	467.0	467.0	640.0	594.3	602.5	678.5	627.8

<b>주요 원자재가 (\$) (11.07) 11월평균</b>										
철광석*	국제價	76.75	(-3.6)	77.7	76.8	135.0	102.7	112.6	158.3	134.9
	중국産	122.1	(-1.0)	121.2	121.1	176.7	145.3	158.6	188.6	172.3
연료탄*	국제價	75.3	(-0.1)	75.4	75.2	100.4	81.9	96.2	100.2	97.9
	중국産	94.9	(-0.2)	95.0	90.0	114.5	99.67	104.0	116.3	112.3
원료탄*	호주産	131.7	(-1.9)	132.5	129.3	175.0	142.3	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	75.3	(-0.1)	75.4	74.2	91.3	80.4	88.9	111.9	99.4
	중국産	134.2	(-0.3)	134.3	132.4	185.0	145.1	181.1	184.6	182.7
곡물	대두(국제)*	1,040.3	(-6.3)	1,026.1	910	1,646	1,278	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)*	514.5	(-18.0)	525.7	474	843	613	605	791	683

국내 주요 항만 화물처리 (천톤)								
		2014년	7월	8월	9월	2011년 합계	2012년 합계	2013년 합계
인천	수출		2,046	1,862	1,991	20,741	21,475	23,314
	수입		7,736	7,215	7,724	87,919	88,225	89,325
부산	수출		14,965	14,544	14,141	150,005	161,376	169,081
	수입		12,778	12,985	13,187	131,509	137,314	144,214
울산	수출		5,437	5,161	5,299	66,364	68,897	64,004
	수입		8,351	8,102	8,266	104,273	105,220	103,879
광양	수출		5,365	5,317	5,066	57,804	63,827	66,762
	수입		12,251	10,934	10,526	131,521	142,212	142,820