

해운시황 포커스

통권 231호 (2014.10.13~10.17)

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)



세일가스 개발이 가져 오는 해운시장의 변화



- ▶ 최근 에너지 분야의 수많은 전문가들이 세일가스 개발이 가스의 수요를 증가시키는 중대한 요인이라고 말하고 있음. 이들은 향후 에너지 수요는 2025년까지 계속 증가할 전망이나 원유의 비중이 낮아지고 가스의 비중이 높아질 것으로 예상하고 있음
 - 세일가스는 천연가스 보다 채굴하기 어려워 제대로 활용되지 못했으나 세일가스를 채굴할 수 있는 신기술이 개발되었으며, 세일가스의 잠재적 매장량이 향후 200년간 세계 에너지 수요를 감당할 수 있을 것이라는 예측이 나오고 있음
- ▶ GE Energy에 따르면 2012년 세계 에너지 수요에 있어 석유 31%, 석탄 28%, 가스 23%의 비중을 차지했으나 2025년에는 석유 27%, 석탄 27%, 가스 26%로 가스가 주력 에너지로 부상할 전망이다
 - 동사는 향후 10년 후 세계 가스 생산량이 지금보다 4,000만톤 이상 증가할 것으로 예상하였으며, 가스 수요는 동북아시아, 인도를 중심으로 중심으로 증가하며 이중에서 50% 정도가 중국에서 소비될 것이라고 예측
 - 아울러 IEA(International Energy Agency)에서도 향후 세계 에너지 수요에 있어 석유의 비중이 낮아지고 천연가스의 비중이 높아질 것으로 전망하고 있음. IEA는 중국 등 동북아시아, 인도, 중동지역에서 가스수요가 크게 증가하고, 2035년까지 증가가 예상되는 가스 생산량 중에서 절반 이상을 미국에서 생산되는 세일가스가 차지할 것으로 전망
- ▶ 미국 EIA(Energy Information Administration)와 IEA 전망을 종합해 보면 장기적으로 세계 에너지믹스가 석유의 수요증가 둔화, 석탄의 수요감소, 가스의 수요증가의 방향으로 변화하고 있음
 - 세계 석유수요는 장기적으로 중국과 신흥국 등 非OECD 주도로 증가할 전망이나 중국 경제성장률 둔화, 환경규제 강화 등으로 천연가스 수요가 석유수요를 대체할 가능성이 있어 세계 석유수요 증가는 갈수록 둔화될 것으로 전망
 - 세계 최대 석탄 수요국인 중국과 인도는 2035년 각각 21%, 29%의 석탄수요 감소가 예측되고 있어 2020년 이후 세계 석탄교역량은 별로 증가하지 않을 것으로 예상
 - 가스는 세일가스 생산증가, 기후변화협약 등에 의해 석유와 석탄 보다 높은 증가율이 예상되며, 수요 증가는 중국, 인도 등 非OECD 국가들이 주도할 것으로 전망
- ▶ 향후 세계 에너지수요 비중을 보면 석유는 하락, 석탄은 유지, 천연가스는 높아지는 방향으로 변화될 것으로 예상됨. 이와 같이 에너지믹스가 변화될 경우 장기적으로 에너지 수송 수요에 있어서도 많은 변화를 초래할 것으로 판단됨
 - 장기적으로 원유와 석탄의 운송수요는 증가세가 크게 둔화되거나 감소할 수 있는 반면 천연가스의 운송수요는 갈수록 증가할 것으로 전망
- ▶ 이와 같이 원유와 석탄의 향후 물동량이 둔화될 것으로 예상됨에 따라 VLCC와 건화물선은 장기적인 시황침체가 우려되는 반면 LNG 운반선은 지속적인 수요증가에 따라 장기적으로 양호한 시황을 보일 것으로 전망됨
 - 또한 LNG 가격이 석유 보다 저렴한 가운데 장기적으로 현재 수준 보다 더 낮아질 것으로 예상되고 있어 LNG 연료선박의 비용상 이점이 더욱 커질 것으로 예상됨. 따라서 세계 선대에서 LNG 연료선박의 비중이 갈수록 높아질 것으로 전망됨

건화물선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



케이프 대폭 하락으로 전체 시황 하락

- ▶ 최근 BDI는 935p(10월 15일)를 기록하여 전주 대비 56p(5.7%) 하락하였음
 - 케이프는 전주 대비 1,662달러(일)(16.8%) 하락한 8,203달러(일)을 기록하면서 전체 시황 하락을 주도
 - 파나마스 운임은 전주 대비 321달러(일)(4.2%) 상승한 7,282달러(일)를 기록
 - 수프라막스는 4.9% 하락한 9,873달러(일), 핸디사이즈도 3.4% 하락한 7,389달러(일) 기록
 - 반면 FFA 시장은 케이프를 제외하고 안정세로 돌아섰음. 케이프 10월물은 7.6% 하락한 12,173달러(일), 4분기물은 8.2% 하락한 14,495달러(일)을 기록함. 파나마스 10월물은 2.1% 상승한 8,613달러(일), 4분기물은 4.4% 상승한 13,126달러(일)을 기록하였으며, 수프라막스는 10월물은 1.0%, 4분기물 2% 상승하였음
- ▶ 케이프는 브라질 철광석 물동량이 증가하기 시작했으나 중국 석탄수요 부진으로 하락세가 지속 되었으나 단기 저점에 대한 인식이 확산되고 있어 운임하락 폭은 제한될 것으로 예상됨
 - 태평양수역은 브라질 철광석 수요가 나타나면서 하락세가 완화되었으나 선박확보 움직임이 줄어들면서 운임 하락
 - 대서양수역은 철광석 물동량이 약간 증가했음에도 불구하고 중국의 석탄수요 부진으로 운임하락세 지속
 - 최근 단기 저점에 이르렀다는 인식이 높아지고 있고 선주들의 운임하락에 대한 저항이 커지고 있음
- ▶ 파나마스는 양대 수역에서 수요가 살아나면서 운임반등에 성공하였음
 - 태평양수역은 북태평양지역 곡물과 동호주 석탄 물동량 증가로 운임 상승
 - 대서양수역은 발틱해 지역 석탄수요가 살아나면서 운임상승세로 전환되었음
 - 곡물과 석탄의 물동량이 증가하는 가운데 신조 인도량이 감소하고 있어 운임상승 압력이 커지고 있는 상황
- ▶ 수프라막스는 양대 수역에서의 물동량이 둔화되는 반면 선박량이 증가하여 수급여건이 3주 연속 운임 하락세를 보임
 - 태평양수역은 인도네시아 석탄수요가 늘었으나 동남아지역 선박량 증가로 운임 하락
 - 대서양수역은 미걸프 지역 곡물 수요가 줄어든 반면 선박량이 증가하여 운임 하락



		금주 (10.15)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	935	(-56)	723	2,113	1,094	698	2,337	1,205
	BCI	1,376	(-256)	1,150	3,733	1,915	1,209	4,329	2,110
	BPI	909	(40)	419	1,780	936	651	2,096	1,187
	BSI	944	(-49)	659	1,330	943	664	1,562	982
	BHSI	506	(-17)	355	773	534	410	821	562
(10.10)									
용선료(1년, \$/day)	Capesize	12,500	(-2,000)	12,500	25,938	19,450	9,250	20,000	12,768
	Panamax	10,500	(-)	9,875	15,125	12,515	7,750	14,125	10,099
	Handymax	10,500	(-500)	-2,000	13,750	11,484	8,750	12,500	10,034
(10.15)									
운임(\$/day)	Capesize	8,203	(-1,662)	7,912	35,316	13,423	4,205	42,211	14,163
	Panamax	7,282	(321)	3,362	14,188	7,500	5,163	16,728	9,312
	Supramax	9,873	(-511)	6,886	13,902	9,868	6,938	16,333	10,200
	Handysize	7,389	(-261)	5,337	11,083	7,855	6,108	11,757	8,150

컨테이너선 시장

백영미 전문연구원 (yuongmibaek@kmi.re.kr)



물동량 둔화와 캐스케이딩으로 운임하락 지속

- ▶ 중국발 컨테이너 운임지수인 CCFI는 전주 대비 28.9p 하락한 1058.8p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 24.8p 하락한 911.0p를 나타내었음. 또한 용선료 지수인 HRCI도 전주 대비 6.5p 하락한 533.5p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 84달러 하락한 738달러, CCFI는 전주 대비 74.3p 하락한 1,308.76p를 기록하여 전반적으로 하락세를 보임
 - 중국 국경절 이후 GRI 시도가 무산되어 8월 첫주 대비 운임이 절반 수준으로 급락
 - 유럽경기 위축으로 수입물량 증가세가 둔화되고 4분기 신규 초대형선 투입량이 늘어날 것으로 전망되고 있어 11월 실시될 예정인 GRI 효과도 크지 않을 것으로 예상
- ▶ 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 39달러 하락한 1.891달러, 미동안이 40달러 하락한 4,045달러를 기록하였고, CCFI는 미서안이 1p 상승한 978.9p, 미동안이 5.7p 하락한 1,344.4p를 기록하여 전반적으로 하락하였음
 - 계절적으로 비수기인 상황에서 유럽항로에서 북미항로로 대형선 캐스케이딩으로 운임 하락세 지속
 - TRA가 11월 LA/롱비치 FEU당 300달러, 동안/걸프해 FEU당 750달러 인상안을 발표하였으나 실제 운임상승에 크게 영향을 미치지 못할 예상
- ▶ 세계 컨테이너시장에서 선복량과 선박크기가 동시에 확대되고 있음
 - 금년 10월 12척의 신규 선박 투입으로 82,000TEU의 선복량이 늘어나 9월에 이어 선복량이 계속 증가하였으며 10월 기준 세계 컨테이너선대는 5,035척, 1,780만TEU임
 - 또한 향후 3년간 16,000TEU급 이상 초대형선박 인도량이 3배 이상 증가할 것으로 전망되고 공급과잉이 심화될 것으로 예상



		금주 (10.10)	(전주비)*	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1,059	(-28.9)	1,040	1,171	1,100	976	1,152	1,082
	유럽항로	1,309	(22.4)	1,368	1,696	1,471	1,027	1,530	1,354
	미서안항로	979	(1.0)	934	1,032	983	953	1,189	1,061
	일본항로	699	(22.4)	597	843	721	719	857	773
	한국항로	691	(-19.5)	610	749	692	565	690	617
	동남아항로	905	(40.2)	754	899	831	781	916	841

* 9.26-10.10 운임차이임

		(10.15)							
용선지수(HRCI)		533.5	(-6.5)	498	542	526	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	750	(-)	670	750	702	730	730
		수입	610	(-)	540	610	576	610	613
	한중(All in)	수출	363	(-)	309	363	342	309	317
		수입	537	(-)	469	537	511	469	472
	동남아(All in)	수출	800	(-)	750	800	785	780	809
		수입	600	(-)	550	600	585	540	569

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC : 중동과 서아프리카 시장 모두 강세 지속

- ▶ 중동과 서아프리카시장 모두 수요가 증가, 성약건수는 전주 대비 62% 증가하여 4월 이후 가장 높은 수준을 기록함. 계절적 수요가 본격화 되는 시기로 당분간 높은 운임수준을 이어갈 전망이다. 유가하락에 따른 OPEC 감산 가능성으로 변동성은 클 것으로 예상됨
 - VLCC 평균 운임수익은 24,427달러(일)로 전주 대비 7,799달러(46.9%) 증가하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 45.0으로 전주 대비 1.0p(2.3%) 증가
 - 10월 08일 페르시아만 30일 가용선박은 120척으로 전주 대비 9척(8.1%) 증가하였으며, 전년 동기 대비 31척(34.8%) 증가한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 52~56%, 중동-미국은 3,469%, 중동-유럽은 192% 증가하였음. 서아프리카 시장은 중국항 41%, 인도항 44%, 미국항 19% 증가하였음
 - 선박유(380cst) : 북미, 유럽, 아시아 항만 대부분이 두자릿수 낙폭을 보이며 크게 하락하였음



제품선 : 미걸프만 선복량 개선으로 대서양 시장 운임 상승

- ▶ 대서양시장 : 미걸프만의 선복량 감소, 남미행 단거리 항차 증가로 동지역 운임이 크게 상승하였음. 미걸프만 2주 가용선박은 37척으로 전주대비 5.7% 증가하였으나 전년 동기 46척에 비해 크게 감소한 수준임
- ▶ 아시아시장 : 중동 성지순례휴일로 주초반 성약건수가 저조하였으나 주 후반 극동행 LR1 운임이 상승하며 상승분위기로 전환되었음
 - 제품선 평균 운임수익은 13,094달러(일)로 전주 대비 1,004달러(8.3%) 증가하였으나 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 115.0로 전주 대비 2.5p(2.1%) 하락하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 32% 감소하였으나 북해-서아프리카만 6%, 미걸프-북해 114%, 미걸프-남미동안 98% 증가하였음
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1은 20%, LR2는 4% 증가하였음. MR 싱가포르-일본은 6%, 인도-일본은 6% 증가하였음
- ▶ 10월 10일 기준 미국 정제가동률은 88.1%이며 원유재고는 전주 대비 892만배럴(전략적 비축유 제외) 증가한 3억 7,057만배럴을 기록함
 - 휘발유 재고는 2억 537만배럴로 감소하였으며 중간유분은 1억 2,462만배럴, 중유는 3,498만배럴을 기록하였고, 수입량은 원유 7,740(k)bpd, 제품유 1,373(k)bpd를 기록

	(전주비)	10월평균	2014년			2013년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균

유조선 시장		(10.10)								
Average Earnings	VLCC	24,427	(7,799)	20,528	7,670	48,936	21,688	1,351	47,297	16,103
(\$/day)	MR	13,094	(1,004)	12,592	7,041	13,094	9,632	7,216	18,266	12,736
용선료	VLCC	30,500	(-)	30,500	23,500	31,000	26,659	18,000	28,000	19,837
(1년,\$/day)	MR	14,000	(250)	13,875	13,750	15,250	14,543	13,500	15,000	14,351
(10.15)										
운임지수(WS)	VLCC	45.0	(1.0)	43.0	32.5	72.0	44.8	30.0	65.0	40.1
	MR	115.0	(-2.5)	117.5	100.0	120.0	111.0	100.0	170.0	125.9

해운시장 주요동향



컨테이너선시장의 운임 방향에 대한 불확실성 증가

백영미 전문연구원 (youngmibaek@kmi.re.kr)

- ▶ 세계 컨테이너선시장의 수급 불안정이 커지고 있어 운임변화의 방향을 예측하기 어려워지고 있음
 - 유럽경기 위축으로 컨테이너선시장 수요에 적합한 수준의 공급량을 정확히 예측하기 힘든 상황임. 또한 현재 신규 선박의 인도량 증가로 선박량이 증가하고 있으나 선박해체량이 증가하지 않아 2015년 공급과잉이 심화될 것으로 전망되고 있음
 - 이에 따라 선사들은 2014년 인도예정이던 선박 인도시기를 2015년으로 지연시켜 선박 공급 조정을 시도하고 있음
- ▶ 공급과잉 심화에 따라 선사들은 운임경쟁에 대비하여 비용절감에 초점을 맞추고 있음
 - 선사들은 비용절감을 통해 수익성을 확보하는 방향으로 전략을 모색하고 있으며, 비용절감을 위해 선사들간에 제휴를 통해 비즈니스 네트워크 최적화하고 규모의 경제를 극대화하는 방향으로 전략을 마련
- ▶ 한편 중국 제조업의 활성화가 세계 컨테이너선시장의 회복에 주요한 요인이 될 것으로 예상되고 있음. 즉 단기적으로 중국 제조업 생산제품 수출량이 컨테이너선시장의 미래를 결정할 것으로 전망되고 있음
 - 그러나 장기적으로 중국의 높은 임금상승률과 중국 화폐가치 상승으로 제조국으로서의 역할이 낮아져 동남아시아 국가로 제조공장 이전이 증가할 가능성이 있음. 이러한 경우 장기적으로 중국발 물동량 증가가 불확실함

(BIMCO, 2014 10.16.)



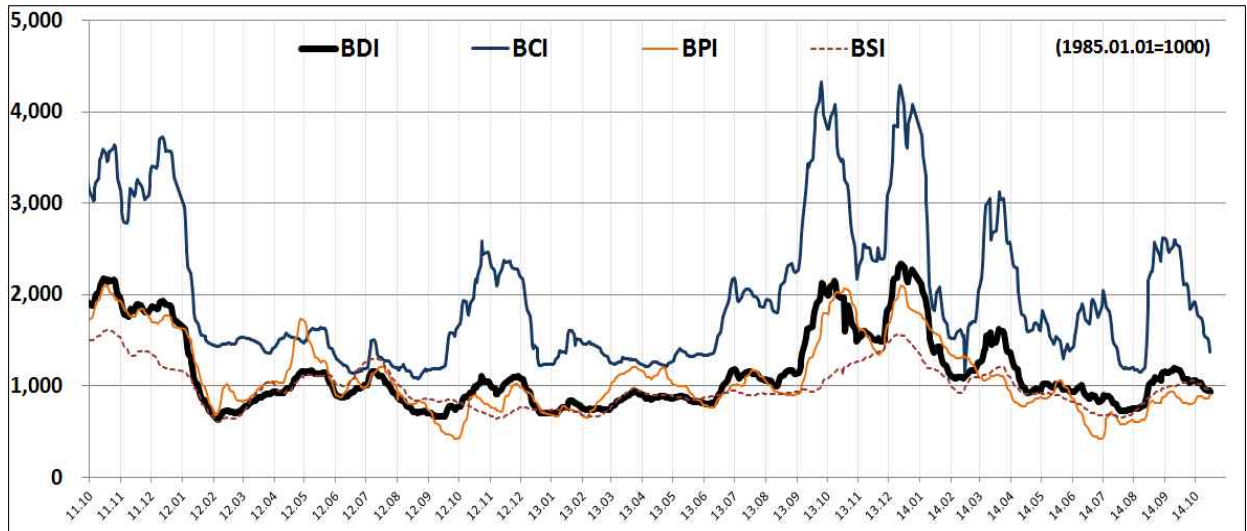
중국정부 새로운 교통세법 발표

백영미 전문연구원 (youngmibaek@kmi.re.kr)

- ▶ 중국 정부는 중국내에서 국제운송사업에 참여하는 외국선사에 대한 세금부과를 위한 신규 세법을 공표(세법 제37조 신설)하였음
 - 중국은 중국발 항로에서 운항하는 외국선사에게만 총수익의 1.25%를 법인세로 부과했으나 내년 8월부터 중국 항만에 입항하는 외국선사에게도 그 수익의 25%를 법인세로 부과하기로 하였음(법인세 부과는 T/C와 V/C에 따른 운임 기준으로 함)
- ▶ 현재 외국선사에 대한 신규 세법의 적용은 다음의 3가지로 검토되고 있음
 - 첫째, 일괄적으로 중국 국세청에 등록하고 현지 세법에 따라 법인세 납부
 - 둘째, 정확한 수익산출이 불가능한 경우에는 예상수익을 등록하고 이를 기준으로 법인세 납부(수익의 15% 이상, 수익금액에 대한 법인세 25% 일괄 부과. 이에 따라 총수익의 3.75% 이상이 세금으로 부과)
 - 셋째, 직접 국세청에 등록하지 않은 경우 총수익의 3.75%를 대리인을 통해 법인세 납부
- ▶ 중국내에서 외국선사에 대한 법인세 비중이 총수익의 1.25%에서 3.75%로 높아짐에 따라 외국선의 비용증가가 예상됨
 - Deloitte에 따르면 그리스와 같이 중국정부와 이중과세방지협약을 체결하고 있는 국가의 선사들은 예외조항이 적용될 수도 있어 단기적으로 유예 가능성이 있음

(출처: Hellenic Shipping News, 2014.10.14.)

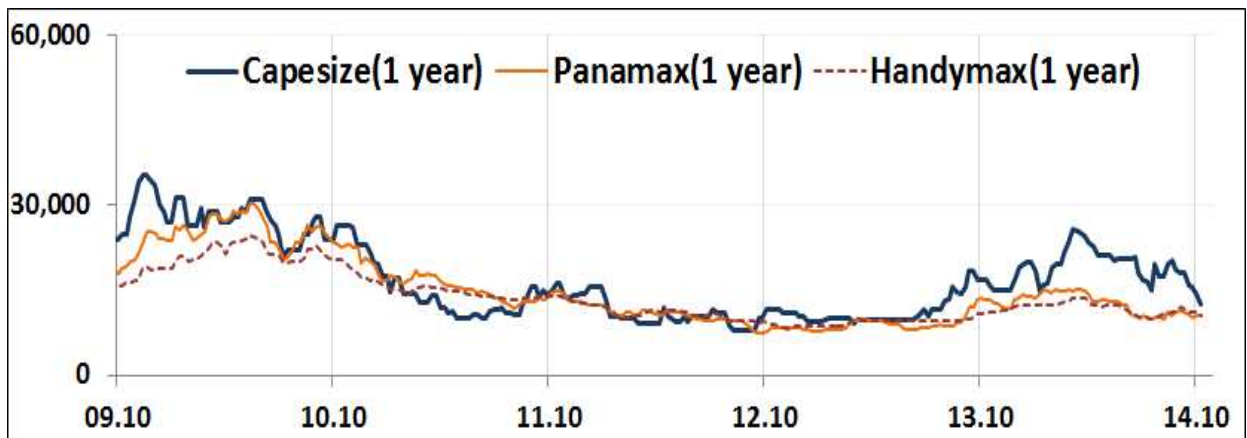
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

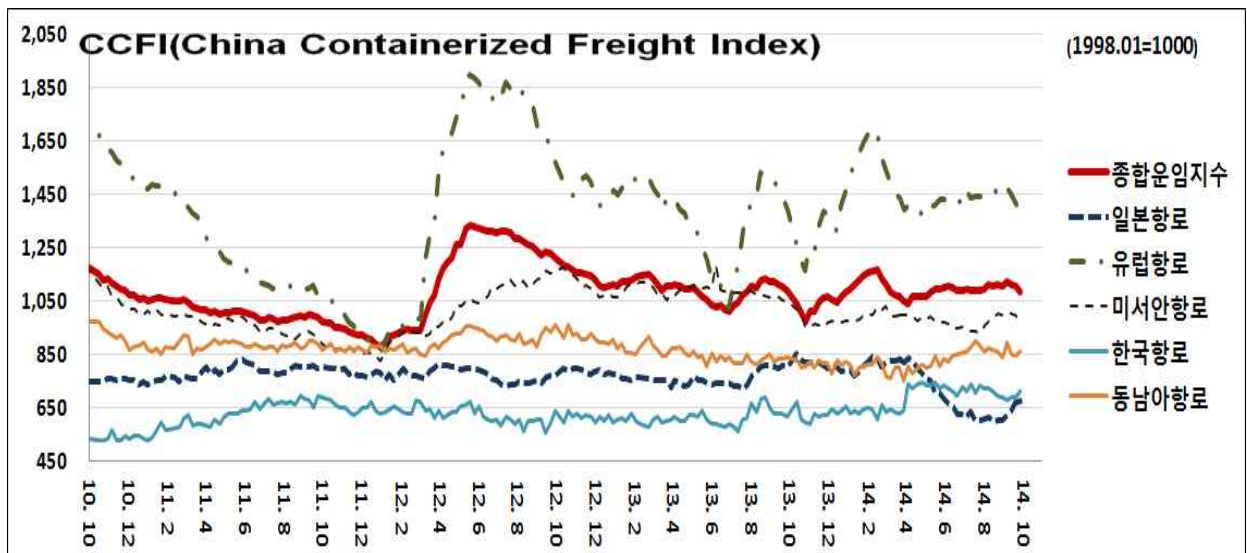
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



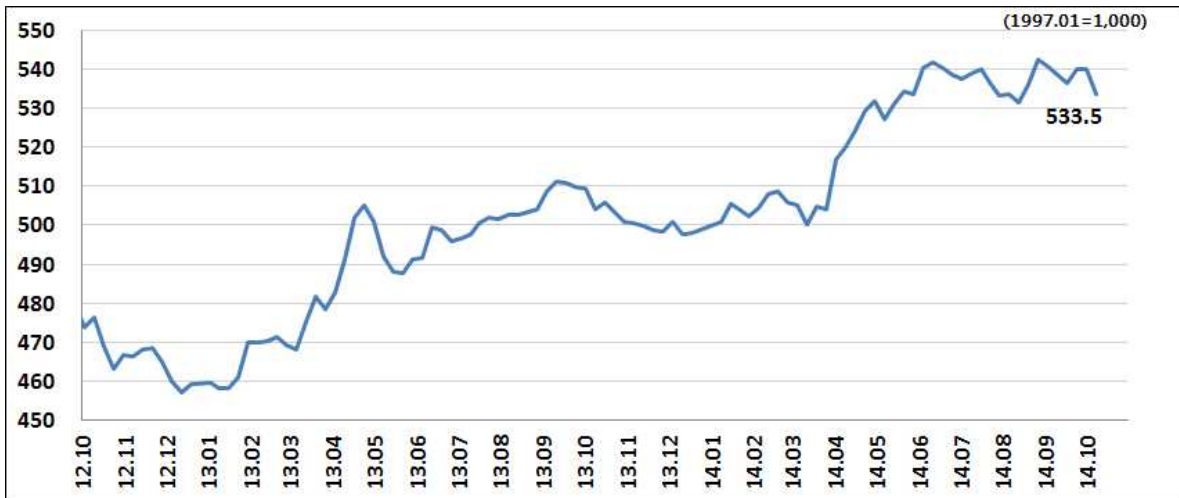
Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



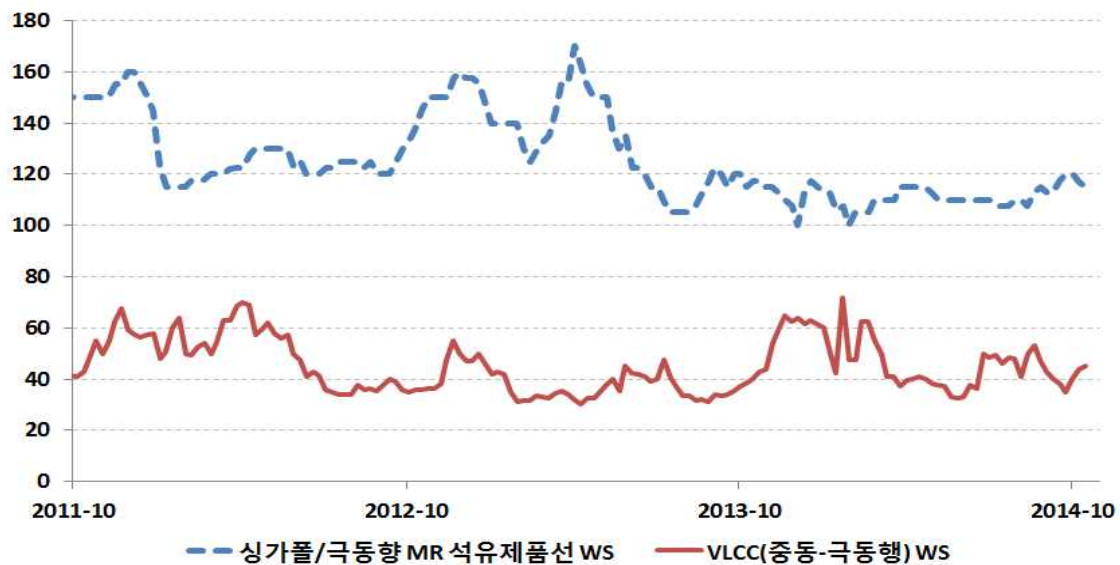
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

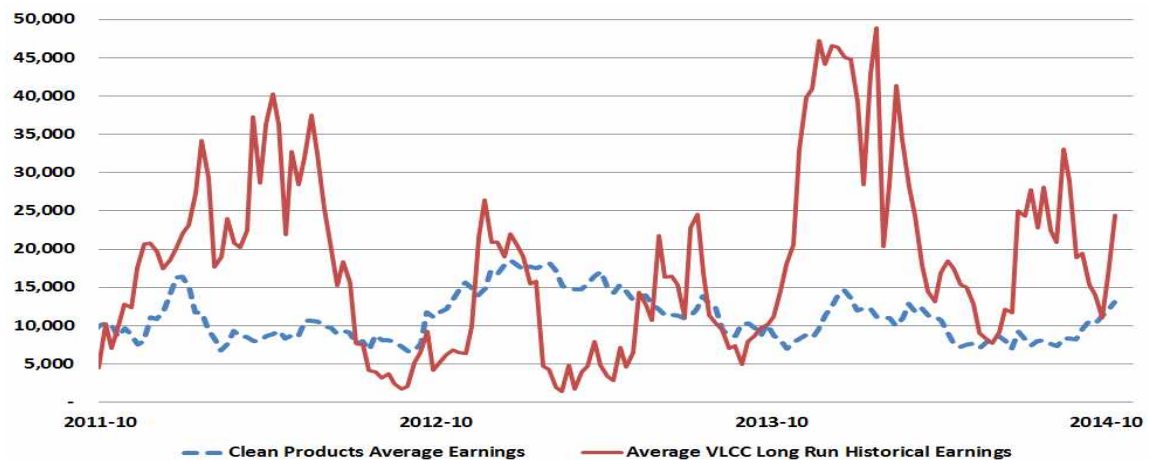
유조선 운임지수 (WS)



ICAP

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금 주 (전주비) 10월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (10.10)										
건화물선(5년)	Panamax	22.0	(-)	22.0	22.5	28.0	25.5	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	74.0	(-)	74.0	65.0	76.0	72.8	55.0	60.0	56.0
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.3	(-)	9.3	9.3	10.3	10.0	9.0	10.3	9.4

신조선 시장 (\$ Million) (10.10)										
건화물선	Panamax	29.5	(-0.3)	29.6	28.0	30.0	29.8	25.8	27.8	26.4
유조선	VLCC	98.0	(-)	98.0	94.0	101.0	98.7	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

연료유 (\$/Tonne) (10.10)										
380 CST	Rotterdam	506.0	(-29.5)	520.8	506.0	601.0	570.2	567.0	646.0	594.5
	Singapore	523.0	(-29.5)	537.8	523.0	622.0	595.8	591.0	667.5	615.7
	Korea	558.0	(-27.5)	571.8	558.0	662.5	624.0	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	541.0	(-28.5)	555.3	541.0	640.0	605.3	602.5	678.5	627.8

주요 원자재가 (\$) (10.10) 10월평균										
철광석*	국제價	79.3	-	79.3	79.3	135.0	105.3	112.6	158.3	134.9
	중국産	125.0	-	125.0	121.7	176.7	147.9	158.6	188.6	172.3
연료탄*	국제價	75.2	(-3.2)	76.3	75.2	100.4	82.6	96.2	100.2	97.9
	중국産	93.2	(2.6)	91.5	90.0	114.5	100.2	104.0	116.3	112.3
원료탄*	호주産	131.6	(0.2)	131.5	129.3	175.0	143.3	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	75.2	(0.1)	75.2	74.2	91.3	81.0	88.9	111.9	99.4
	중국産	134.0	(0.2)	134.0	132.4	185.0	146.3	181.1	184.6	182.7
곡물	대두(국제)*	922.5	(10.3)	929.5	957	1,646	1,308	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)*	498.5	(12.9)	503.3	474	843	622	605	791	683

* 9.30-10.10 운임차이임

국내 주요 항만 화물처리 (천톤)										
		6월	7월	8월	2011년 합계	2012년 합계	2013년 합계			
인천	수출	1,964	2,046	1,862	20,741	21,475	23,314			
	수입	7,121	7,736	7,215	87,919	88,225	89,325			
부산	수출	14,512	14,965	14,544	150,005	161,376	169,081			
	수입	12,687	12,778	12,985	131,509	137,314	144,214			
울산	수출	5,071	5,437	5,161	66,364	68,897	64,004			
	수입	7,728	8,351	8,102	104,273	105,220	103,879			
광양	수출	5,270	5,365	5,317	57,804	63,827	66,762			
	수입	11,292	12,251	10,934	131,521	142,212	142,820			