해운시황 포커스

통권 205호 (2014.03.17~03.21)

▌한국해양수산개발원 ▌발행: 김성귀 ▌편집: 해운시장분석센터 ▌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)

중국 경제의 불안정에도 건화물선 시장은 안정적 성장 기대

- '차이나 리스크'가 세계 경제의 적신호로 대두하고 있음. 중국 해관총서에 따르면 금년 2월 수출액은 1,140억 9400만 달러로 전년 동기간 대비 18.1% 떨어졌고 무역수지도 흑자를 예상했지만 오히려 229억 8,900만 달러 적자로 나타났음
  - 1~2월 산업생산은 전년 동기 대비 8.6% 증가하는 데 그쳐 지난해 12월(9.7%)에 크게 못 미쳤음. 또한 SOC 등에 투입되는 고정자산 투자증가율이 17.9%로 2001년 이후 가장 낮았고, 소매판매 증가율도 작년 12월보다 1.8% 포인트 하락한 11.8%에 불과했음
- 금년 3월 7일 태양광업체 상하이차오르(上海超日)가 10억 위안의 회사채 이자 8,980만 위안을 지급하지 못해 디폴트를 선언했고, 14일에는 산시하이신철강도 대출금을 상환하지 못해 디폴트 위기를 맞았고, 18일에는 중국 부동산 개발회사인 저장싱룬즈예(興潤置業)가 35억 위안(6,095억원)의 채무를 갚지 못해 부도를 냈음
  - 또한 그림자금융 부실문제도 표면화되고 있음. 중국의 그림자금융은 2009년을 기점으로 급속히 증가하였음. 중국 인민은행은 그림자금융 총액은 2013년말 30조 5,000억위안(GDP 54%), 금년 말에는 39조 6,000억 위안에 이를 것으로 추정하고 있음
- 반면 중국 경제의 불안에 대한 과도한 우려는 불필요하다는 의견도 있음. 차이나 리스크가 커지는 만큼 중국 정부의 대응도 점차 강력해 질 것으로 예상됨
  - 중국 리커창(李克强) 총리는 3월 13일 전인대 폐막 기자회견에서 중국 정부는 국가부채와 그림자금융에 대한 통제력을 갖고 있으며, 국가부채의 상당 부분은 투자성 부채이며, 그림자금융이 외환위기로 번지지 않도록 부채규모를 제한할 것임을 강조
  - 또한 그림자금융에 대한 중국 정부의 통제력이 유지되고 있고, 중국 정부가 공식적으로 성장률 목표 7.5%를 제시한 만큼 이를 달성하기 위한 경기부양 대책을 시행할 가능성이 높아 현재 차이나 리스크는 크게 우려할 수준이 아님
- 최근 중국 경제의 둔화로 건설경기가 침체하면서 대표적 해상운송 화물인 철강재 소비가 줄어 들게 되어 철광석 가격이 금년 들어 22% 하락하였음. 그러나 국제 철광석 가격의 하락은 중국의 철광석 수입을 촉진하는 측면이 있음
  - 중국산 철광석 생산비용이 호주, 브라질 등에 비해 2배 가량 높고, 품질도 호주나 브라질에 비해 나빠 철광석 수입량은 계속 증가할 것이라는 전망이 나오고 있음
- 중국 차이나 한킹 홀딩스의 CEO인 판 규청에 따르면, 중국의 철광석 1톤 생산비용이 약 457위안인 반면 1톤 수입비용은 40~60%에 불과하며, 2013년 전체 수요의 72%를 수입에 의존했으나 2016년에는 전체 수요의 77%를 수입에 의존할 것으로 전망함
  - 한편 스위스 최대 은행인 UBS에 다르면 금년 중국의 철강생산 규모는 7억 9,900만톤에 달하며, 철광석 수입량은 8억 4,200만톤에 이를 것으로 전망하였음
- 목표 성장률 7.5%를 달성하기 위해 중국 정부가 경기부양 대책을 시행할 가능성이 높고, 철광석 수입량도 작년 보다 증가할 것이라는 전망을 고려할 때 차이나 리스크가 올해 건화물선 시장에 미치는 영향은 크지 않을 것으로 예상됨

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)

건화물선, 케이프 운임 상승이 시황상승 주도

- 최근 BDI는 1,570p(3월 19일)를 기록, 전주 대비 117p(8%) 상승
  - 케이프 운임은 전주 대비 3,523달러/일(17%) 상승하며 23,995달러/일을 기록하여 시황 상승을 견인
  - 파나막스 운임은 전주 대비 143달러/일(2%) 소폭 상승하며 9,015달러/일을 기록
  - 수프라막스는 전주 대비 4% 상승, 핸디사이즈는 1% 상승
  - FFA 시장은 현물시장의 상승세를 반영하여 케이프 선형의 상승세가 두드러지게 나타남. 4월물은 케이프의 경우 전주 대비 5,500달러/일(26%) 상승하였으나, 파나막스 이하 선형은 보합세를 기록하였으며, 3분기물의 경우 케이프는 전주 대비 1,825달러/일(7%) 상승한 반면, 타 선형은 보합세를 보임
- 케이프 선형은 지난주 중반 일시 급락 이후 안정세를 보이다 이번 주 중반부터 서호주 철광석 물동량이 다수 유입되면서 상승세를 이어감
  - 남아공, 브라질, 대서양 R.V. 물동량 유입이 늘어나면서 전 수역에 걸쳐 시황 상승세를 보임
  - 현물운임이 급격히 상승하면서 현물운임과 선물운임의 차이가 대폭 줄어들면서 소위 Forward curve의 기울기가 감소함에 따라 시장의 운임상승 기대감이 실현될 가능성이 높아진 것으로 판단됨
- 파나막스 선형은 지난 주 다수 유입되던 남미 곡물 물동량이 금주 들어 유입세가 줄어들면서 시황회복으로 이어지지 못함
  - 한편, 태평양 수역은 호주 및 태평양 R.V. 물동량 유입이 긍정적 효과를 미치는 가운데, 남미 곡물시즌으로 다수의 선박이 빠져나가면서 운임이 소폭 상승함
- 수프라막스 이하 선형은 인도네시아 석탄 및 남미 곡물 시즌 물동량 유입이 긍정적 영향을 미침
- 건화물선 시장의 상승세를 주도하는 케이프 선형의 최대 수요처인 중국 철광석 수입 전망은 여러 가지 부정적 요인에도 불구하고 전반적으로 긍정적이라고 볼 수 있음
  - 지난 2월 중국의 수출이 지난해 동기 대비 18% 감소하면서 경기후퇴 우려가 있고, 철광석 재고량이 1억 톤을 상회하고 철강재 소비가 증가하지 않는 있다는 점이 부정적 요인이나
  - 중국산 철광석 생산비용이 외국 보다 2배 정도 높은 상황에서 호주와 브라질의 고품질 철광석의 가격이 하락했다는 점에서 철광석 수입량이 작년 보다 증가할 전망

		금주 (03.19)	(전주비)	2014년 최저	2014년 최고	2014년 평균	2013년 최저	2013년 최고	2013년 평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,570	(117)	1,084	2,113	1,350	698	2,337	1,205
	BCI	2,982	(382)	1,154	3,733	2,113	1,209	4,329	2,103
	BPI	1,120	(18)	1,053	1,780	1,338	651	2,096	1,187
	BSI	1,200	(41)	928	1,330	1,104	664	1,562	821
	BHSI	667	(-1)	661	773	692	410	821	562
		(03.14)							
용선료(1년, $/day)	Capesize	25,500	(-438)	14,700	25,938	19,974	9,250	20,000	12,768
	Panamax	15,000	(-)	13,500	15,125	14,773	7,750	14,125	10,099
	Handymax	11,500	(-)	10,250	11,500	10,864	7,500	10,625	8,648
		(03.19)							
운임($/day)	Capesize	23,995	(3,523)	7,912	35,316	15,403	4,205	42,211	14,163
	Panamax	9,015	(143)	8,476	14,188	10,708	5,163	16,728	9,312
	Supramax	12,550	(432)	9,708	13,902	11,546	6,938	16,333	10,200
	Handysize	9,796	(54)	9,577	11,083	10,002	6,108	11,757	8,150

컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)

컨테이너, 선사들의 운임인상 시도로 운임하락 폭 축소

- 중국 컨테이너선 운임지수인 CCFI는 전주 대비 11.4p 하락한 1,075p를 보였으나 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 10.9p 상승한 945.3p를 기록하였으며, 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 4.9p 하락한 500.1p를 기록했음
- 최근 9주간 컨테이너선 시장은 유럽항로의 대폭적인 운임하락으로 전반적으로 하락세를 보였으나 북미항로는 유럽항로에 비해 운임하락 폭이 훨씬 작았음
  - 중국발 유럽항로 운임지수는 전주 대비 44.8p, 미서안항로는 5.9p하락한 반면 미동안항로는 2.2p 상승한 것으로 나타났음
  - 상해발 운임은 여전히 약세를 보이고 있으나 미국행 운임은 9주만에 상승하였음. 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 100달러 하락한 888달러를 기록한 반면 미서안항로는 전주 대비 FEU당 147달러 상승한 1,931달러, 미동안항로는 101달러 상승한 3,287달러를 기록했음
- 3월 17일 미국 연준은 2월 산업생산이 전월대비 0.6% 증가하였다고 발표하였음. 이는 산업생산의 70%가량을 차지하는 공장생산 호조에 힘입은 결과로 2월 공장생산은 전월대비 0.8% 증가해 시장예상치(0.3% 증가)를 크게 상회하였음
  - 또한 미국 연준은 3월 엠파이어스테이트 제조업지수가 5.6을 기록했다고 발표했는데, 이는 전월 4.5와 시장예측치 5.4보다 높은 수준임
  - 우크라이나 크림반도 사태는 주민들의 압도적인 찬성으로 러시아 귀속이 사실상 결정됨에 따라 서방과 러시아간 긴장상황이 완화되는 양상을 보여 유럽 경제에 미치는 영향이 크지 않을 것으로 판단됨
  - 골드만 삭스는 금년 중국의 경제성장률을 당초 7.6%에서 7.3%로 하향 조정하였으나 최근 중국경제의 부진은 춘절에 따른 생산부진이 포함되어 있고 중국 정부가 추가 부양정책을 시행할 가능성을 고려할 때 경착륙을 우려하는 것은 시기상조임
- 금년 1월 셋째주부터 컨테이너선 운임하락 추세가 계속되고 있으나 3월중순부터 원양 정기선사들이 운임인상에 나서고 있어 운임하락 폭이 축소되거나 또는 반등세로 돌아설 것이라는 예상도 있음
  - 특히 상해발 유럽행 운임은 1월 17일 이후 TEU당 500달러 이상 하락하였고, 중국발 유럽행 운임지수도 같은 기간 약 160p(10%) 하락하여 선사들이 곧 운임인상에 나설 것으로 예상됨

			금주 (03.14)	(전주비)	2014년 최저	2014년 최고	2014년 평균	2013년 최저	2013년 최고	2013년 평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		1,075	(-11.4)	1,075	1,171	1,127	976	1,152	1083
	유럽항로		1,453	(-44.8)	1,453	1,696	1,590	1,027	1,530	1351
	미서안항로		995	(-5.9)	976	1,032	1,001	953	1,189	1066
	일본항로		826	(-2.9)	774	843	814	719	857	771
	한국항로		638	(-8.1)	610	661	639	565	690	616
	동남아항로		801	(38.4)	762	838	801	781	916	842
			(03.19)							
용선지수(HRCI)			500.1	(-4.9)	498	509	504	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	670	690	680	730	730	730
		수입	560	(-)	560	580	570	610	620	615
	한중(All in)	수출	309	(-)	309	309	309	309	374	321
		수입	469	(-)	469	469	469	469	494	473
	동남아(All in)	수출	750	(-)	750	750	750	780	880	798
		수입	550	(-)	550	550	550	540	640	558

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)

VLCC - 3월물 성약건수 기대이하로 마감, 단기간 운임반등 어려울 듯

- 지난 4주간 성약건수는 전년 동기간 대비 20% 낮은 수준을 기록하였으며, 향후 페르시아만 선복량 증가, 아시아 NCC* 유지보수 등으로 운임 반등이 어려울 것으로 예상
  - VLCC 평균 수익은 17,900달러(일)로 전주 대비 6,462달러(26.5%) 하락하였고, '중동-일본' 운임지수는 41.0 WS 로 전주 대비 변동 없음
  - 3월 19일 페르시아만 30일 가용선박은 125척으로 전주 대비 9척 증가, 전년 동기 대비 17척 많은 수준임

  * *NCC(Naphtha Cracking Center): 나프타 분해 시설*
- 항로별 수익은 '중동-아시아' 항로 32~33%, '중동-미국' 항로 12%, '중동-유럽' 항로 10% 하락하였으며 서아프리카 시장도 19~35% 하락하였음.
  - 3월 둘째주 국제유가는 2월 OPEC의 석유생산 증가와 중국의 경기둔화 우려로 약세로 마감(브랜트유↓, 두바이유↓, WTI↓)
  - 선박유(380cst)는 푸자이라, 일본을 제외하고 주요 항만에서 전주 대비 하락세를 지속

제품선 - 수급조건 개선되며 북대서양 및 아시아시장 운임 강보합세

- 시장이 남미행 수요 증가로 인한 수급개선 효과를 누리고 있으나 다시 UKC 중심으로 선복량이 증가하고 있기 때문에 운임의 추가상승은 어려울 전망임
  - MR 탱커 평균 수익은 12,495 달러(일)로 전주 대비 513 달러(4.3%) 상승하였으며 '싱가폴-일본' 항로 운임은 110.0 WS 로 4주연속 보합세를 나타내었음
  - 항로별 수익은 'UKC-USAC' 15%, 'UKC-WAF' 8% 상승하였으나 'USG-ECSA'는 9% 하락하였음. 반면 '싱가폴-일본', '인도-일본' 항로는 각각 16%, 28% 상승세를 이어감
  - 3월 14일 기준 미국 정제가동률은 85.6%이며 원유 재고는 9주 연속 증가하였음. 전주 대비 휘발유 재고가 상승한 반면 중간유분 및 중유는 감소함. 수입량은 원유 7,309,000 bpd, 제품유 1,815,000 bpd를 기록함
- 미국의 테이퍼링으로 인한 신흥국 통화위기의 촉발과 중국 경제의 급작스런 둔화로 금년 1분기 운임 회복은 쉽지 않을 것으로 예상됨
  - 미국은 경기 회복을 계기로 양적완화 축소 규모를 계속 100억 달러씩 증가시키는 한편 내년초 금리인상 가능성이 있음
  - 중국의 2월 수출 증가율이 전년대비 18.1% 하락하였고, 위안화 가치는 하락하는 등 어려움을 겪고 있어 중국 정부가 경기부양 대책 시행할 가능성이 높음

			(전주비)	3월평균	2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(03.14)								
Average Earnings ($/day)	VLCC	17,900	(-6,462)	21,131	17,900	48,936	32,204	1,351	47,297	16,103
	MR	12,495	(513)	12,239	10,152	13,048	11,801	7,216	18,266	12,736
용선료 (1년,$/day)	VLCC	27,000	(-)	27,000	25,500	27,000	26,409	18,000	28,000	19,837
	MR	15,000	(-)	15,000	15,000	15,250	15,091	13,500	15,000	14,351
		(03.19)								
운임지수(WS)	VLCC	41.0	(-)	44.0	41.0	72.0	52.6	30.0	65.0	40.1
	MR	110.0	(-)	110.0	100.0	112.5	107.7	100.0	170.0	125.9

해운시장 주요동향

파나마운하, ACP와 시공사 합의로 15년 말까지 완공

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- 파나마 운하청(ACP)과 운하 확장공사를 맡은 건설회사 컨소시엄 GUPC가 현지 시간 14일, 확장공사의 자금확보와 건설 지속에 합의했다고 발표하였음
  - 양자는 2015년 말까지 확장공사를 완성시키는 MOU를 체결함. 이에 다라 예산 초과분 부담을 둘러싸고 갈등 중이던 파나마 운하 확장공사가 다시 재개될 전망
- 이번에 양자가 합의한 내용은 제3갑문 공사에 ACP와 GUPC는 각각 1억 달러씩 비용을 부담한다고 명시하고 이외에도 GUPC는 PF로 4억 달러의 자금을 조달
  - 또한 GUPC는 먼저 부담한 7억 8000만 달러에 대해서, ACP가 지불을 18년까지 연기하는 것도 합의서에 명기함
- 파나마 운하확장 공사를 둘러싸고 작년말 GUPC측이 16억 달러의 예산 초과가 발생, ACP 측에 비용을 요구하였으나 ACP가 강하게 반발, 양자가 대립하며 공사가 중단되어 왔음

(출처: Marinavi, 2014.03.19.)

VLCC 시장은 회복할 수 있을 것인가?

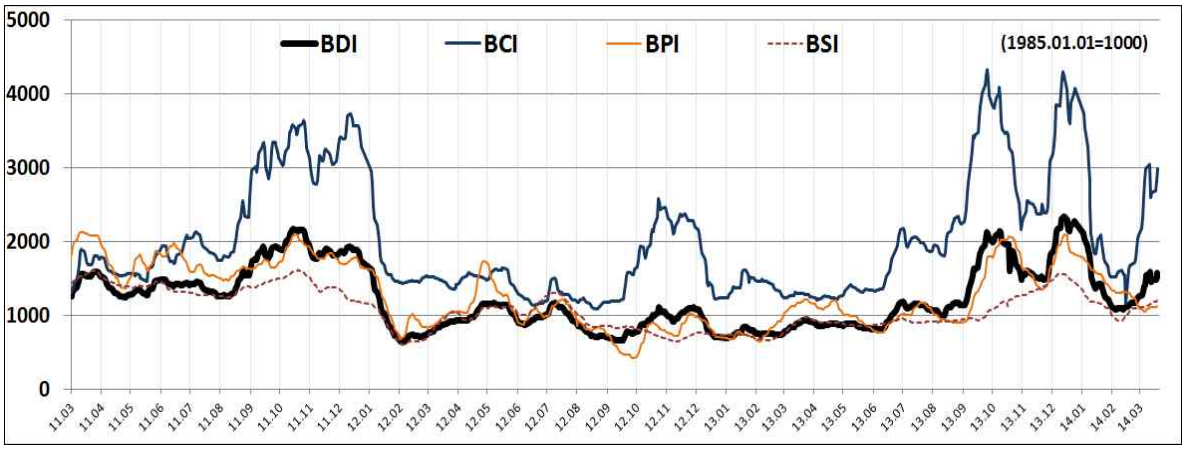
윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- 지난주 스콜피오 탱커사가 7척의 VLCC 계약을 판매하고 50만 달러의 수익을 거두었다고 발표하였음
  - 스콜피오 탱커사는 계약 당시부터 VLCC 인도에는 관심이 없었으며, 본연의 비즈니스인 제품선에 집중할 것이라고 전함
  - 이와 달리 실제로 선박 인도의사가 있는 선사는 향후 운영을 통한 수익을 거둘 수 있는가에 대하여 확신할 수 없는 상황임
- Marex Spectron에 따르면 현재 110여척의 VLCC가 페르시아만에서 화물을 유치하기 위해 각축을 벌이고 있음
  - 대표적 항로인 '중동-아시아' 현물 운임은 올해 초 60,000 달러/일에서 12,300달러(일) 하락하였으며 올해 세계 경기 회복과 함께 변동성 확대가 예상되고 있음
  - 반면 몇몇 전문가들은 현재의 저점이 원유 수요가 계절적인 요인으로 감소하기 때문에 여름까지 지속될 것이라고 전망하고 있음
- DVB 은행에 따르면 발주량을 2011년 수준으로 동결하고 상대적으로 선령이 낮은 선박도 폐선을 고려해야 불투명한 장기 운임전망을 개선할 수 있음
  - 그러나 세계 VLCC 선대가 이미 세대교체를 시행했기 때문에 상대적으로 낮은 선령이 많지 않음. 현재 VLCC 평균 선령은 8년 미만이며 40%(약 640척)가 5년 미만임. 반면 20년 이상 선령의 선박은 3% 밖에 되지 않음
  - 더구나 환경규제 강화로 2014년 이후 신조선 발주가 증가하고 있는 추세임. 클락슨에 따르면 발주잔량 86척 중 61척이 최근 1년 이내에 발주한 것임
- McQuilling Service사의 Tanker Market Outlook 2014-2018에 따르면 원유 수요는 2014년 4% 증가로 견고한 반면 2015년부터는 1% 증가로 급감할 전망임
  - 결국 선주들이 과감하게 폐선을 결정하고 발주량을 줄이지 않는 이상 현재 시황의 개선을 기대하기 어려움

(출처: Lloyd's List, 2014. 03. 19.).

주요 해운지수 동향

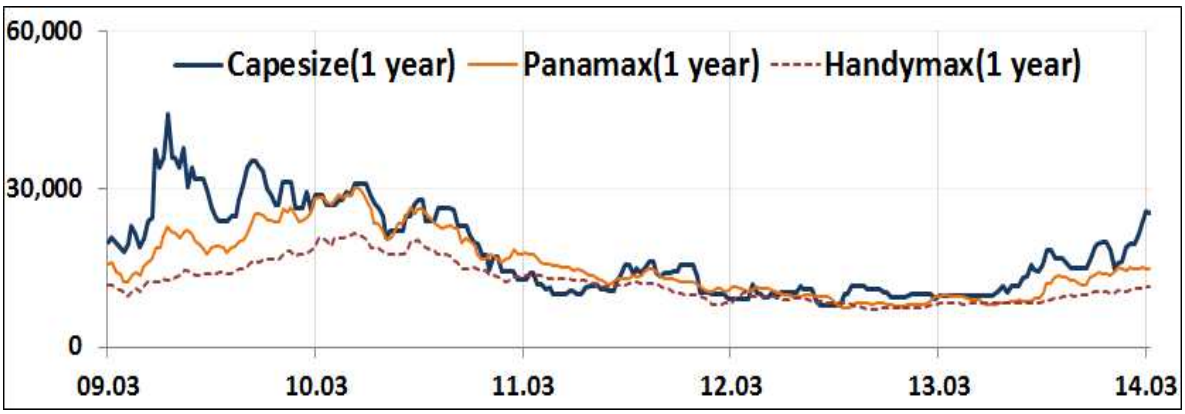
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

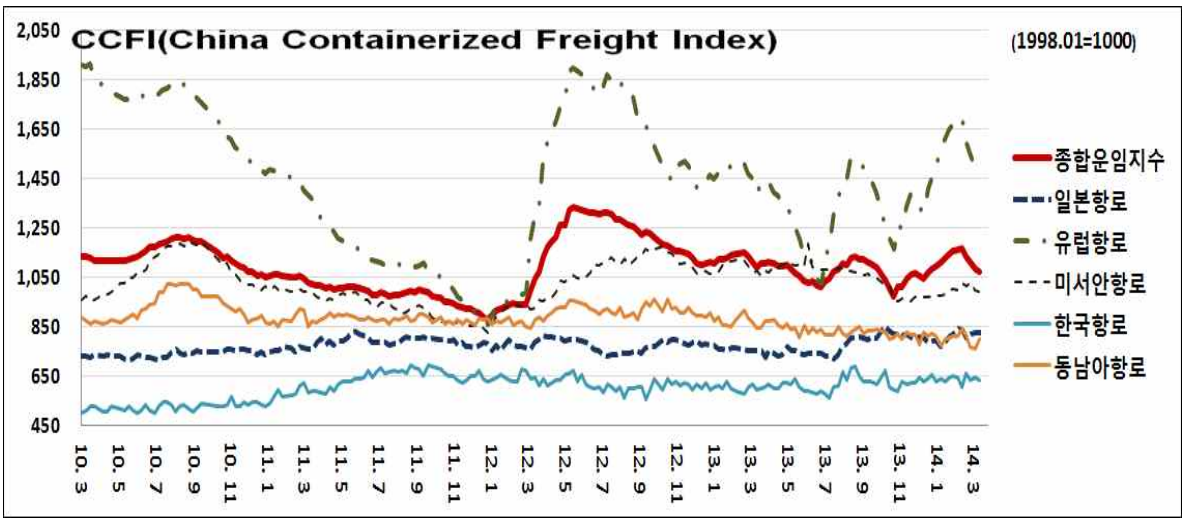
건화물선 용선료

$/day



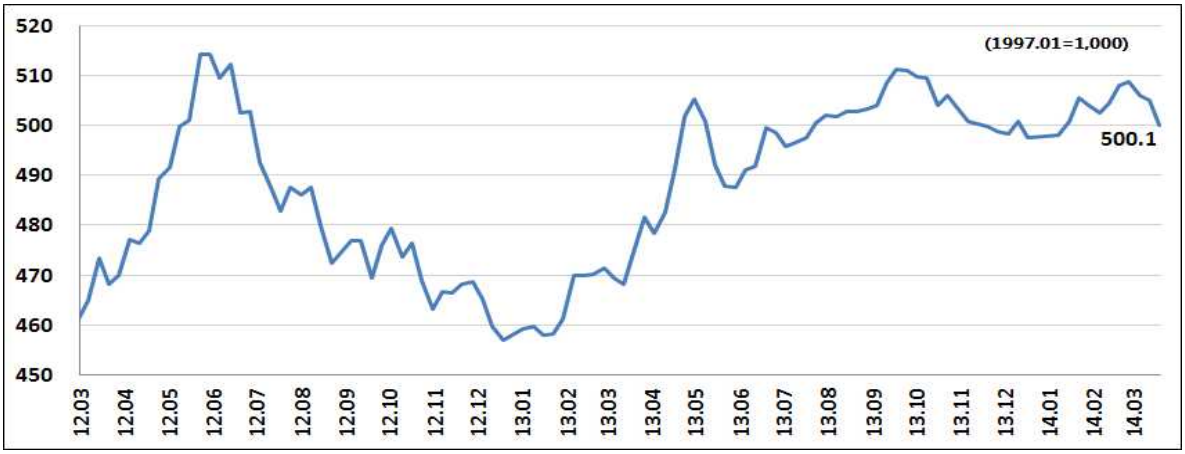
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



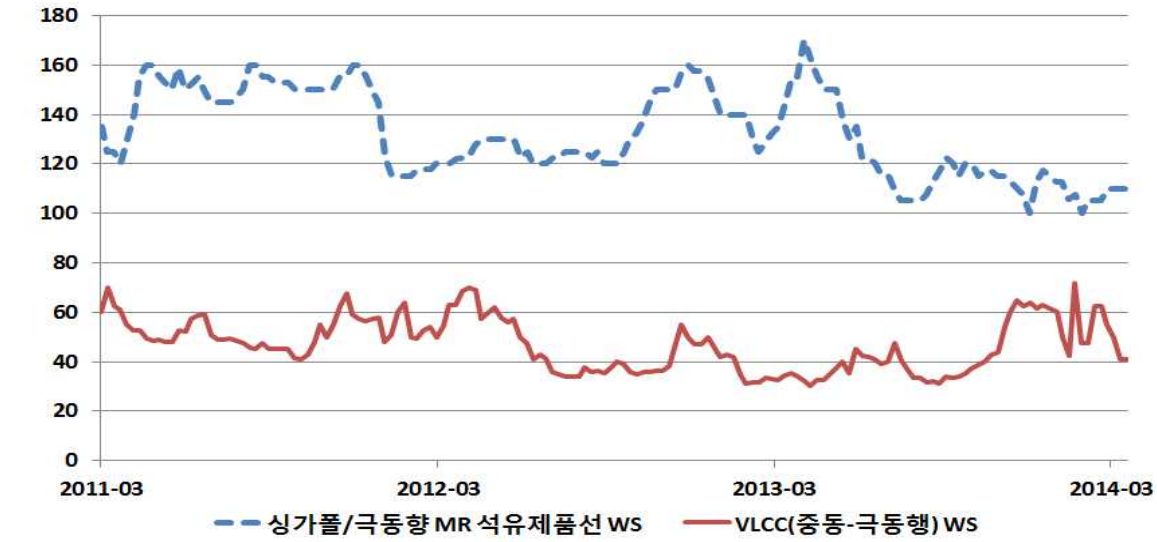
상해항운교역소.

⁞⁞ 컨테이너선 용선지수 (HRCI) ⁞⁞



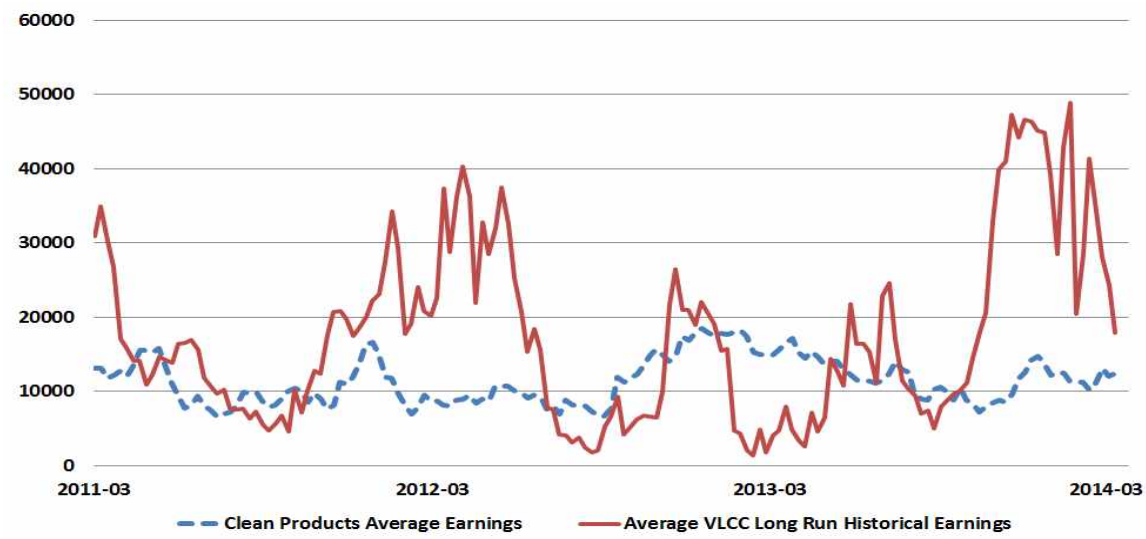
Lloyd's List.

⁞⁞ 유조선 운임지수(WS) ⁞⁞



Fearnleys

⁞⁞ VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings ⁞⁞ $/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

		금주	(전주비)	3월평균	2014년 최저	2014년 최고	2014년 평균	2013년 최저	2013년 최고	2013년 평균
중고선 시장 ($ Million)	(03.14)									
건화물선(5년)	Panamax	27.0	(-)	27.0	26.0	27.0	26.8	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	73.0	(-)	73.0	65.0	73.0	69.2	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)	(03.14)									
건화물선	Panamax	29.5	(0.2)	29.4	28.0	29.5	28.9	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	99.0	(0.5)	98.8	94.0	99.0	96.8	89.5	94.0	90.7
컨테이너선	Sub-Panamax	31.5	(-)	31.5	31.5	31.5	31.5	30.0	31.5	30.6
연료유 ($/Tonne)	(03.14)									
380 CST	Rotterdam	575.0	(-3.0)	576.5	563.0	590.0	575.0	567.0	646.0	594.5
	Singapore	602.5	(-7.5)	606.3	602.5	622.0	613.4	591.0	667.5	615.7
	Korea	632.5	(-4.0)	634.5	632.5	662.5	649.6	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	610.0	(-8.0)	614.0	610.0	640.0	623.9	602.5	678.5	627.8
주요 원자재가 ($)	(03.14)			3월평균						
철광석	국제價	111.7	(-4.3)	114.7	111.7	135.0	124.6	112.6	158.3	134.9
	중국産	163.8	(-6.3)	168.8	163.8	176.7	172.4	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	91.3	(-0.3)	91.4	90.9	100.4	94.8	96.2	100.2	97.9
	중국産	102.7	(-0.4)	116.8	102.7	114.5	110.0	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주산	161.4	(-0.6)	161.7	161.4	175.0	167.1	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	89.6	(-0.3)	89.8	89.6	91.3	90.7	88.9	111.9	99.4
	중국産	146.7	(-0.5)	149.6	146.7	195.4	173.9	160.0	231.2	189.9
곡물	대두(국제)	1,376	(-81.4)	1,412	1,269	1,457	1,338	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)	690	(44.0)	659	551	690	598	605	791	683

국내 주요 항만 화물처리 (천톤)

		01월	12월	11월	2013년 합계	2012년 합계	2011년 합계
부산	수출	14,436	14,400	14,443	170,769	164,089	153,356
	수입	13,242	13,077	11,826	153,786	147,950	140,978
울산	수출	5,349	5,804	5,758	80,213	83,778	82,058
	수입	9,553	8,048	9,026	110,788	113,193	111,695
광양	수출	6,007	6,285	5,988	80,438	81,103	75,414
	수입	13,580	12,319	12,704	154,594	156,238	144,514