

해운시황 포커스

통권 213호 (2014.05.19~05.23)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 | 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)



에코쉽 발주붐으로 단기적으로 공급과잉 우려



- ▶ 머스크사가 5월 21일 발표한 2014년 1분기 경영실적에 따르면 당기순이익이 전년 동기 대비 53 % 증가한 12억 700만달러를 기록하였음. 특히 컨테이너선 부문의 순이익은 전년 동기 대비 2.2배로 나타나 비수기인 1분기 실적으로는 사상 최고치를 기록하였음
 - 동사 컨테이너선 부문의 1분기 실적을 자세히 보면, 전년 동기 대비 매출액은 2% 증가한 64억 6300만달러, 순이익은 2.2배인 4억 5400만달러를 기록함
 - 동기간 평균 운임이 FEU당 2628 달러로 5% 하락했으나 운항비용이 9% 감소하고 적재량은 7% 증가한 220만FEU를 기록하여 순이익이 대폭 증가함. 특히 연료비가 1억 3800만달러 감소하여 순이익 증가에 기여한 것으로 나타났음
- ▶ 대부분의 정기선사들이 적자를 면치 못하는 가운데 머스크가 이처럼 대규모 이익을 실현하고 있는 것은 다른 정기선사들 보다 일찍 에코쉽을 확보해 왔던 노력이 결실을 맺고 있기 때문임
 - 머스크는 2011년 대우조선해양에 18,270TEU급 20척을 발주하였으며, 2014년 현재까지 6척을 인도받았음. 동 선박은 규모의 경제, 친환경성, 에너지 효율성을 모두 만족시켜 '트리플 E'란 별칭을 얻었으며, 적재능력을 16% 증가시키면서도 연료소비는 10% 절감(하루 50톤)할 수 있는 선박으로 알려짐
- ▶ 세계 해운시장이 아직 본격적인 회복에 이르지 못한 상황에서 에코 디자인을 적용한 초대형 선박의 발주가 계속 증가하고 있음. 초대형 에코쉽은 컨테이너선에만 한정되는 것이 아니라 에코 디자인을 적용한 VLCC도 발주붐이 일어나고 있음
 - 지난 5월 13일 영국 클락슨 발표자료에 따르면 VLCC 신조선가가 1억 100만달러를 기록하여 2008년 5월 이후 29개월만에 1억달러를 돌파하였음. 대우조선해양이 지난해 그리스 Almi Tankers S.A사에 319,000DWT급 친환경 VLCC 2척을 인도한 이후 VLCC 시황이 약세임에도 불구하고 친환경 VLCC 발주가 증가하고 있음
- ▶ 이미 에코쉽의 비용절감 효과가 입증된 상황에서 전세계 해운시장에 있어 초대형 에코쉽의 등장이 가속화될 것임. 더구나 IMO의 온실가스, SOx, NOx 등 배출규제가 금년부터 시작되었다는 점에서 초대형 에코쉽이 가장 강력한 경쟁력을 가지는 선박이 될 것임
 - VLCC의 경우 선사들이 장기 시황부진에 따라 신조선 발주를 자제해 수급 균형이 가까워졌으나 에코쉽 열풍이 VLCC에도 일어나기 시작했다는 점에서 향후 선종을 가리지 않고 에코쉽이 주류를 이루는 시대가 멀지 않았음
- ▶ 최근의 초대형 에코쉽 발주붐이 올해도 계속될 것이라는 점에서 기존 선박이 상당량 해체되지 않는 한 앞으로 선종을 가리지 않고 선박공급 과잉현상이 나타날 것임
 - 초대형선박 경쟁이 극심한 컨테이너선은 물론 VLCC도 금년에 발주되는 초대형 에코쉽으로 인해 내년에 선박공급 과잉을 심화시킬 가능성이 있다는 점에서 선사들의 전략적 대응이 필요함

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



케이프 시장, 국제 철광석가격 하락 및 중국 수입감소로 운임하락

- ▶ 최근 BDI는 988p(5월 21일)를 기록, 전주 대비 14p(1%) 하락
 - 케이프 운임은 전주 대비 757달러/일(7%) 하락하여 9,912달러/일을 기록
 - 파나마스 운임은 전주 대비 682달러/일(9%) 상승하며 8,448달러/일을 기록
 - 수프라막스 및 핸디사이즈는 각각 2%, 4% 하락
 - FFA 시장은 대형선박을 중심으로 현물시장 운임약세가 지속되면서 대폭 하락함. 6월물의 경우 케이프는 전주 대비 26% 하락한 12,250달러(일), 파나마스는 14% 하락한 8,750달러(일)를 기록하였으며, 3분기물은 케이프가 22% 하락한 17,800달러(일), 파나마스가 13% 하락한 10,100달러(일), 수프라막스 이하 선형은 3%~10% 하락함
- ▶ 케이프는 서호주 철광석 물동량이 지속적으로 유입되면서 지난주 후반까지 운임이 소폭 상승하였으나, 이번주 들어 다시 운임이 하락하는 양상
 - 서호주 철광석 물동량을 제외하고 브라질-중국 Front Haul 물동량, 아시아-유럽 Back Haul 물동량, 태평양 R.V. 물동량 등의 유입이 저조하여 운임 하락압력이 가중
 - 한편 철광석 국제가격이 100달러/톤 아래로 하락함. 지난 19일 철함유율 62% 철광석 국제가격이 98.50달러/톤, 7월물 선물 또한 97.75달러/톤을 기록함. 이는 최대 수입국인 중국의 항만재고량이 1억 1천만톤을 넘어서고, 철강산업 과잉설비 해소를 위한 노력이 진행되면서 철광석 수입증가세가 둔화된 상황에서 호주 등 철광석 수출국의 생산능력이 확충되면서 가격이 하락한 것으로 판단됨
 - 그러나 국제 철광석가격 하락에도 불구하고 철광석 가격이 호주 광산업체의 고품질 철광석 생산비용을 여전히 상회하는 것으로 평가되고 있음. 이에 따라 낮아진 가격으로 고품질 철광석 수입이 가능하여 머지않아 중국의 수입물동량 확대에 이어질 것으로 기대됨
- ▶ 파나마스는 남미의 곡물 물동량 유입으로 대서양 R.V. 항로 운임과 아시아행 Front Haul 항로 운임이 상승하는 등 전반적으로 운임이 상승탄력을 받고 있음
 - 그러나 현물시장과 달리 FFA 시장에서는 파나마스 운임평가치가 전주대비 10% 이상 하락하는 모습을 보이면서 향후 운임의 향방은 쉽게 예측하기가 어려움
- ▶ 수프라막스 이하의 경우 태평양수역은 인도네시아 석탄화물이 일부 유입되었으나 인도의 문순계절 시작으로 성약이 부진
 - 반면 대서양수역은 남미 및 미국 걸프만 지역에서 물동량이 증가하고 있음



		금주 (05.21)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	988	(-14)	930	2,113	1,250	698	2,337	1,205
	BCI	1,354	(-142)	1,154	3,733	2,046	1,209	4,329	2,103
	BPI	1,056	(123)	777	1,780	1,153	651	2,096	1,187
	BSI	884	(-20)	884	1,330	1,049	664	1,562	821
	BHSI	480	(-17)	480	773	634	410	821	562
		(05.16)							
용선료(1년, \$/day)	Capesize	20,200	(-1,000)	14,700	25,938	20,999	9,250	20,000	12,768
	Panamax	13,125	(-)	13,000	15,125	14,281	7,750	14,125	10,099
	Handymax	10,500	(-)	10,250	11,500	10,825	7,500	10,625	8,648
		(05.21)							
운임(\$/day)	Capesize	9,912	(-757)	7,912	35,316	14,654	4,205	42,211	14,163
	Panamax	8,448	(682)	6,268	14,188	9,245	5,163	16,728	9,312
	Supramax	9,242	(-206)	9,242	13,902	10,964	6,938	16,333	10,200
	Handysize	7,095	(-319)	7,095	11,083	9,256	6,108	11,757	8,150

컨테이너선 시장

백영미 전문연구원 (yuongmibaek@kmi.re.kr)



아시아-유럽항로 하락한 반면 아시아-북미항로 운임은 상승

- ▶ 중국발 컨테이너 운임지수인 CCFI는 전주 대비 10.3p 상승한 1096.51p를 보였으며, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 1.7p 하락한 1161.39p를 나타냄. 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 4p(0.8%) 상승하여 531.2를 기록함
 - 이번주 컨테이너 시장은 상해발 유럽항로와 중국발 미동안항로의 운임은 하락, 상해발 미국항로와 중국발 유럽항로 및 미서안항로 운임은 상승하여 혼조세를 보였음
- ▶ 아시아-유럽 항로의 경우 상해발 유럽항로는 전주 대비 TEU당 \$114 하락한 \$1,287을 나타내었으나 중국발 유럽항로는 전주 대비 5.4p 상승하여 전체적으로 혼조세를 보임
 - 최근 Maersk는 아시아-유럽 항로에서 운송수요가 1분기 2배 이상 증가하면서 운임을 인하한 것으로 알려지고 있음. 글로벌 선사들은 GRI를 통해 인상한 운임을 최근 수요가 빠르게 증가하면서 운임을 다시 하향 조정한 것으로 판단됨
- ▶ 아시아-북미 항로의 경우 상해발 미서안항로는 전주 대비 FEU당 80달러 상승한 1,987달러, 미동안항로는 전주 대비 FEU당 108달러 상승한 3,424달러를 기록함. 반면 중국발 미서안항로는 18.8p 하락, 미동안항로는 15.5p 상승하여 전반적으로 혼조세를 보임
 - Drewry에 따르면 지난 1분기 미서안항로의 물동량이 하락세인 반면 미동안항로에서는 물동량이 증가함에 따라 아시아-북미 항로의 서비스 조정이 동안항로를 중심으로 진행되어 온 것으로 판단됨
- ▶ 한편 P3 네트워크의 서비스 개시가 계획 보다 3개월 지연된 금년 가을부터 시작될 것으로 예상됨. 이는 P3 네트워크의 선복공유협정(VSA)이 아직 중국과 아시아 국가들로부터 승인을 받지 못했기 때문임
 - 이처럼 P3 네트워크의 서비스 개시가 늦어지면서 G6, CYHKE 등 기존 얼라이언스 소속 선사들은 P3 서비스 개시에 대한 대응책을 마련할 수 있는 시간을 벌게 되었음. P3 서비스는 중국의 승인 여부에 따라 구체적인 개시 시점이 결정될 것으로 예상됨



		금주 (05.16)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1,097	(10.3)	1,040	1,171	1,101	976	1,152	1083
	유럽항로	1,408	(5.4)	1,368	1,696	1,505	1,027	1,530	1351
	미서안항로	976	(-18.8)	976	1,032	996	953	1,189	1066
	일본항로	712	(-43.2)	712	843	804	719	857	771
	한국항로	745	(7.9)	610	749	673	565	690	616
	동남아항로	848	(42.6)	754	848	801	781	916	842
(05.21)									
용선지수(HRCI)		531.2	(4.0)	498	532	512	458	511	491
운임	한일(All in)	수출		670	690	672	730	730	730
		수입		540	580	557	610	620	615
	한중(All in)	수출		309	363	323	309	374	321
		수입		469	537	486	469	494	473
	동남아(All in)	수출		800	800	770	780	880	798
		수입		600	600	570	540	640	558

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC : 주요항로 운임이 연중 최저치를 기록하며 약세를 지속

- ▶ 5월물 성약이 저조하게 진행되며 전 항로에 걸쳐 선복량 과잉이 나타남. 이번주 성약건수는 작년 동기 대비 50% 수준으로 주요항로 운임이 연중 최저치를 기록하였음
 - VLCC 평균 수익은 9,082달러(일)로 전주 대비 3,730달러(29.1%) 하락하였고, 중동-일본 운임지수는 WS 33.0로 전주 대비 4.0p(10.8%) 하락하였음
 - 5월 21일 페르시아만 30일 가용선박은 120척으로 전주 대비 1척(0.8%) 감소하였으나, 전년 동기 대비 43척(55.8%) 증가한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 35~43%, 중동-유럽 3%, 중동-미국 40% 하락하였고, 서아프리카 시장도 15~25% 하락하였음
 - 선박유(380cst)는 약세를 멈추고 대부분의 항만이 강보합세를 나타내고 있으나 일본항은 약세를 이어가고 있음
- ▶ 국제에너지기구의 5월 석유시장보고서에서 올해 세계 석유수요 전망을 7만 bpd 증가한 9,276만 bpd로 상향조정함에 따라 하반기 시황에 긍정적으로 작용할 전망
 - 4월 정제용량은 시설정비로 인해 7,540만 bpd로 연중 최저수준을 기록하였으나, 이후 8월까지 빠르게 회복할 것으로 전망되며 하반기 원유운반 수요가 개선될 전망



제품선 : 미걸프 지역 선복량 증가로 인한 평균 운임 약세

- ▶ 미걸프 성약건수가 전주대비 22% 증가하였음에도 선복량 누적으로 운임은 낮은 수준을 유지하고 있음. 환태평양 휘발유 수요로 극동 MR시장도 시황개선 기대감이 형성됨
 - 제품선 평균 수익은 7,328달러(일)로 전주 대비 497달러(6.4%) 하락하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 110.0로 전주 대비 변동 없음
 - 항로별 수익은 북해-미동안은 2% 하락 반전하였으며, 북해-서아프리카 27% 미걸프-남미동안도 27% 하락하였음. 싱가포르-일본, 인도-일본은 각각 전주대비 1% 하락하였음
- ▶ 5월 9일 기준 미국 정제가동률은 88.7%이며 원유재고는 전주 대비 723만배럴(전략적 비축유 제외) 감소한 3억 9,130만배럴을 기록함
 - 휘발유 재고는 2억 1,338만배럴로 증가하였으며 중간유분은 1억 1,628만배럴, 중유는 3,687만배럴을 기록하였고, 수입량은 원유 6,469(k)bpd, 제품유 2,240(k)bpd를 기록
- ▶ 6월 이후 제품선 시황개선 기대감으로 미걸프 지역의 선복량이 증가하고 있어 일시적인 공급과잉이 우려됨
 - TC14(미걸프-북해) FFA 6월 지표는 WS 86.4이며 3분기 WS 98.9, 4분기 WS 108.70으로 높은 기대감을 형성하고 있음
 - '남미-유럽', 'Triangular' 항로 기피가 뚜렷하며 미걸프지역 2주간 가용선박은 46척으로 선복량이 계속 증가하고 있음

(전주비) 5월평균

		2014년			2013년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균

유조선 시장		(05.16)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	9,082	(-3,730)	12,300	9,082	48,936	24,349	1,351	47,297	16,103
	MR	7,328	(-497)	7,614	7,328	13,048	10,555	7,216	18,266	12,736
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	25,000	(-250)	25,167	25,000	27,000	26,050	18,000	28,000	19,837
	MR	14,750	(-)	14,750	14,750	15,250	15,038	13,500	15,000	14,351
(05.21)										
운임지수(WS)	VLCC	33.0	(-4.0)	35.8	33.0	72.0	46.4	30.0	65.0	40.1
	MR	110.0	(-)	110.0	100.0	115.0	110.0	100.0	170.0	125.9

해운시장 주요동향



국제해사기구(IMO), 컨테이너 중량검사 의무화

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ IMO에서 컨테이너 중량검사 의무화에 대한 합의가 도출되었으며 이는 11월에 개정·승인된 해상인명안전협약(SOLAS)에서 최종 채택이 예상됨
 - IMO 산하 해사안전위원회(MSC)는 선적조건으로 컨테이너 중량확인서를 제출해야 하는 해상인명안전협약 변경을 승인
 - 협약변경 승인은 2014년 11월 해사안전위원회에 의해 최종 채택된 후 2016년 7월에 발효될 예정이며, 동 위원회는 기업과 해상인명안전협약 체결국의 중량검사 이행지원을 위해 가이드라인이 포함된 회람(Circular)을 발간할 예정
- ▶ 컨테이너 중량검사 의무화는 대부분의 선주, 선사, 항만당국 및 기타 이해관계자의 폭넓은 지지를 받고 있으며, 오래 전부터 도입검토가 있었음
 - 2007년 MSC Napoli호 좌초를 계기로 세계선사협의회(WSC)와 국제해운회의소(ICS)가 컨테이너 중량검사 의무화를 추진하기 시작하여 아시아 화주들과 일부 회원국의 반발에도 불구하고 결국 IMO 차원에서 이러한 합의를 도출하였음
 - WSC CEO인 Christopher Koch는 "IMO는 컨테이너 중량검사 의무화를 채택함으로써 국제 운송산업에 의한 화물의 안전한 수송을 보장하기 위한 노력에 있어 지속적인 리더십을 입증했다"고 주장
- ▶ 또한 MSC는 복합운송컨테이너를 포함한 화물운반 단위적입 시행코드를 새로이 승인하였음
 - IMO/ILO/UNECE 가이드라인을 대체 할 새로운 시행코드는 이미 유엔 유럽경제위원회(UNECE)에 의해 승인되었으며, 현재 국제노동기구(ILO)의 승인이 진행될 예정

(출처: Lloyds Lists, 2014.05.19)



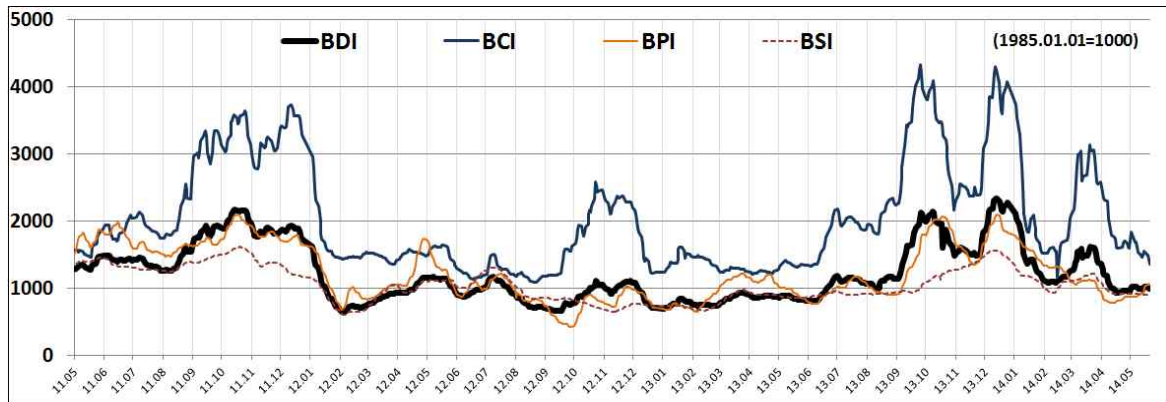
P3 서비스 중국의 승인지연으로 인해 가을 이후로 연기

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 머스크라인, MSC, CMA-CGM 3사로 구성된 P3 네트워크(이하 P3)가 현지시간 21일, 서비스 개시 시점이 2014년 가을 이후가 될 것이라고 발표하였음
 - 당초 올해 7월부터 서비스 개시가 전망되었으나 계획보다 3개월 이상 늦어진 것으로 각국의 경쟁규제 당국의 승인지연 때문인 것으로 추정됨
 - P3는 동서 기간 항로에서 압도적인 시장점유율을 차지하고 있어 그 규모로 인해 출범전부터 취항국가 경쟁규제 당국의 승인난항이 예상되었음
- ▶ P3는 작년 10월, 미연방해사위원회(FMC)에 선복공유협정(VSA) 신청을 신고했으나 추가 정보요구가 있어 승인이 오랫동안 지연된 바 있음
 - FMC는 지난 3월 24일 P3의 VSA를 승인했으나 중국은 P3 네트워크에 대해 반대의견이 많아 아직도 승인절차가 진행되지 않고 있음
 - EC는 반독점 행위에 대한 사후감독체제를 고수하고 있어 P3의 서비스 개시에 별다른 문제가 없을 것으로 예상됨
- ▶ 현재 중국은 P3의 VSA 신청을 접수한 상태에서 그치고 있으며, 심사기간이 어느 정도 어느 정도 소요될지 예측하기 어려움
 - 서비스 개시시기를 가을로 연기한 P3이지만, 중국의 승인 여부에 따라 서비스 개시를 재차 연기할 가능성도 있음

(출처: Marinavi, 2014.05.23.)

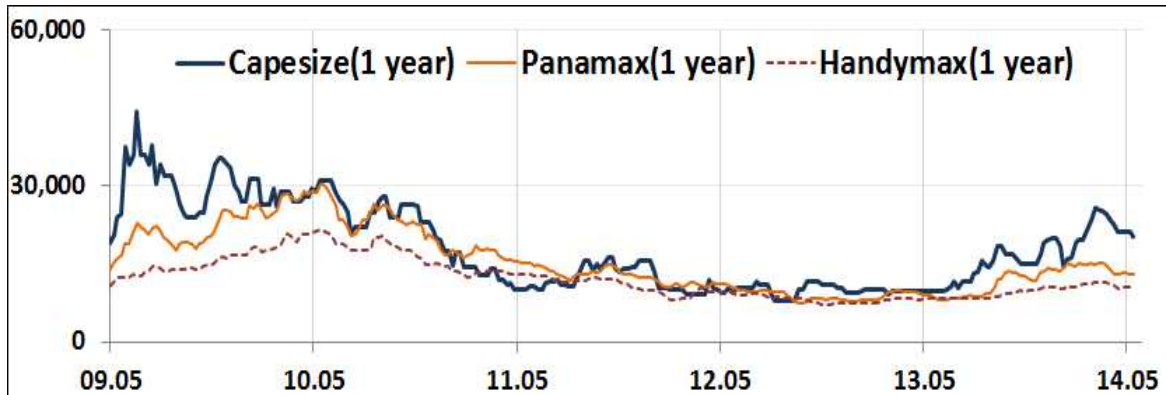
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

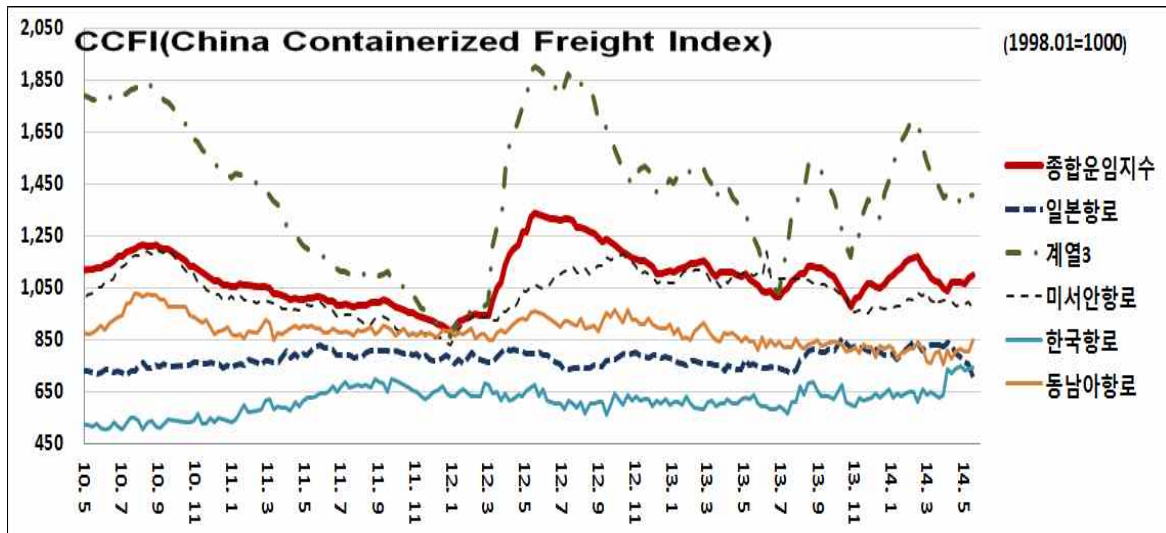
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



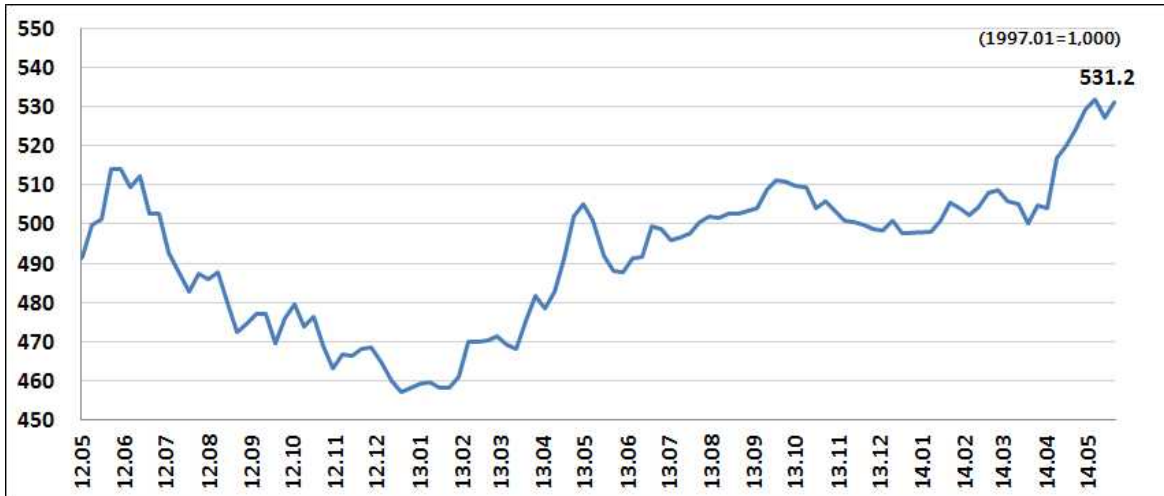
Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



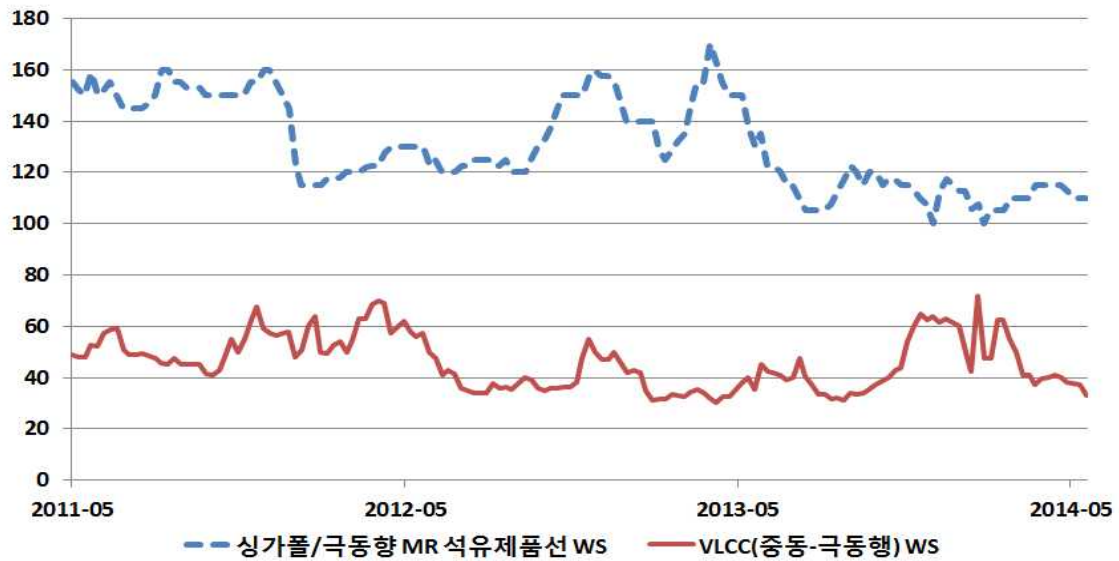
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

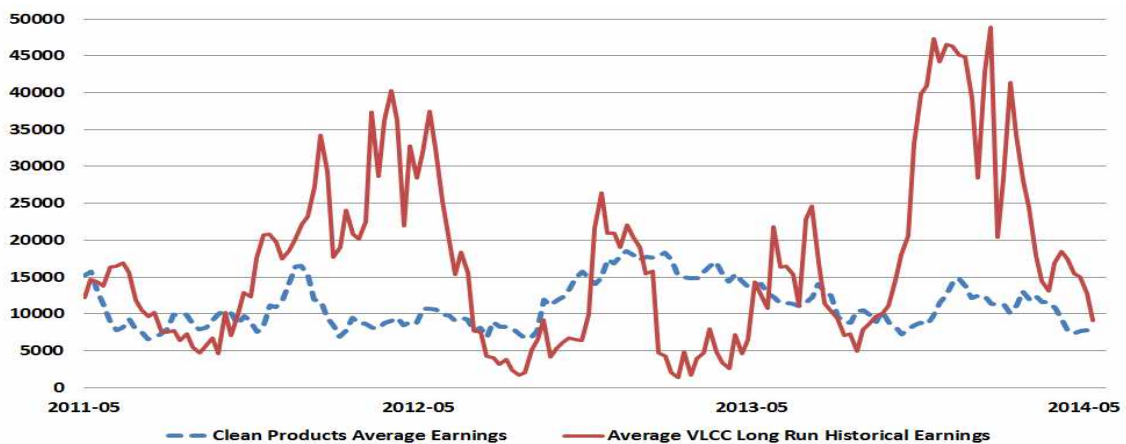
유조선 운임지수(WS)



Fearnleys.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금 주 (전주비) 5월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (05.16)										
건화물선(5년)	Panamax	26.5	(-0.5)	26.8	26.0	28.0	27.1	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	76.0	(-)	75.3	65.0	76.0	71.5	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) (05.16)										
건화물선	Panamax	29.8	(-)	29.8	28.0	29.8	29.3	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	101.0	(-)	101	94.0	101.0	98.3	89.5	94.0	90.7
컨테이너선	Sub-Panamax	32.0	(-)	32.0	31.5	32.0	31.7	30.0	31.5	30.6

연료유 (\$/Tonne) (05.16)										
380 CST	Rotterdam	575.0	(4.0)	572.3	563.0	590.0	575.1	567.0	646.0	594.5
	Singapore	595.0	(4.5)	591.8	584.0	622.0	604.7	591.0	667.5	615.7
	Korea	617.5	(-)	613.3	605.0	662.5	634.2	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	607.5	(-)	606.7	598.5	640.0	615.9	602.5	678.5	627.8

주요 원자재가 (\$) (05.16) 5월평균										
철광석	국제價	104.0	(-1.2)	105.1	104.0	135.0	118.6	112.6	158.3	134.9
	중국産	147.1	(-3.4)	150.1	147.1	176.7	164.7	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	77.2	(-0.1)	77.2	76.9	100.4	88.1	96.2	100.2	97.9
	중국産	102.1	(-0.1)	102.1	101.4	114.5	106.2	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주産	145.5	(-0.1)	145.5	144.9	175.0	157.2	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	88.4	(-0.1)	88.5	88.1	91.3	89.7	88.9	111.9	99.4
	중국産	133.5	(-0.1)	133.5	132.0	195.4	155.4	160.0	231.2	189.9
곡물	대두(국제)	1,465.0	(-36.0)	1,478	1,269	1,646	1,402	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)	674.3	(-144.8)	784	551	843	656	605	791	683

국내 주요 항만 화물처리 (천톤)										
		2월	3월	4월	2011년 합계		2012년 합계		2013년 합계	
부산	수출	13,110	15,601	33,253	153,356		164,089		170,769	
	수입	10,105	13,616	13,526	140,978		147,950		153,786	
울산	수출	5,112	6,143	5,773	82,058		83,778		80,213	
	수입	8,072	9,495	8,608	111,695		113,193		110,788	
광양	수출	5,230	5,853	4,681	75,414		81,103		80,438	
	수입	11,842	13,456	11,543	144,514		156,238		154,594	