

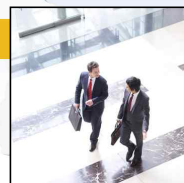
# 해운시황 포커스

통권 215호 (2014.06.09~06.13)

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)



**컨테이너, 초대형선박 증가에도 불구하고 물동량 증가로 운임상승 전망**



- ▶ 아시아-북미, 아시아-유럽 등 주요 원양항로에서 물동량이 증가하여 성수기를 맞이하는 하반기에도 컨테이너선 운임이 계속 상승할 전망이다
  - 최근 미국의 뚜렷한 경제성장과 유럽의 본격적인 경제회복으로 금년 상반기 양대 항로의 물동량은 전년 대비 크게 증가한 것으로 나타나 올해 글로벌 선사들의 수익성이 전년에 비해 개선될 것으로 예상됨
- ▶ 일본해사센터(www.jpmac.or.jp)에 따르면 금년 1~3월 아시아 18개국 대미 수출 물동량은 전년 동기 대비 4.8 % 증가한 332만TEU를 기록하였고, 미국 통계회사 제폴(Zepol)사는 금년 4월 아시아 10개국 대미 수출물동량은 작년 4월 대비 8.5% 증가한 115만TEU를 기록하였다고 발표함
  - 제폴(Zepol)사에 따르면 금년 5월 아시아 10개국의 대미 수출컨테이너 물동량은 전년 동월 대비 7.5 % 증가한 1,196,000TEU로 월간 물동량으로 2008년말에 발생한 리먼 쇼크 이전 수준의 물동량을 기록함. 금년 5월 국가별 북미항로 물동량은 중국이 작년 5월 대비 9% 증가한 74만 5천TEU로 62.3%를 차지하였고, 한국은 5.7% 증가한 12만 6천TEU, 홍콩은 13.7% 증가한 8만 9천TEU, 싱가포르 12.7% 증가한 5만 4천TEU를 기록한 것으로 나타났음
  - 또한 일본해사센터에 따르면 아시아-유럽 W/B 1분기 물동량이 작년 1분기 대비 7.3% 증가한 354만TEU를 기록하였고, 4월도 8% 이상 물동량이 증가하여 2분기 물동량도 작년 2분기를 초과할 것으로 전망되고 있음
- ▶ 클락슨에 따르면 양대 항로에서 물동량 증가세가 뚜렷하게 증가할 것으로 예상되는 반면 금년도 양대 항로의 선박량 증가율은 아시아-북미 항로 4.5%, 아시아-유럽 항로 4.8%로 전망됨. 즉 금년도 수급은 양대 항로에서 수요증가율이 공급증가율을 초과하여 작년 보다 운임이 상승할 것으로 예상됨
  - 나아가 성수기 할증료를 고려하는 경우 컨테이너선 운임상승 폭이 더 커질 가능성도 배제할 수 없음
- ▶ 다만 금년 가을에 출범할 예정인 P3 네트워크 등장으로 운임상승 폭이 제한적일 것으로 보는 견해도 있음. 특히 P3 네트워크의 등장으로 유럽항로는 1만TEU급 이상의 초대형선박이 집중될 가능성이 높아 운임상승 폭은 북미항로에 비해 작을 것으로 예상됨. 또한 북미항로의 경우에 파나마운하 확장공사 이후에 맞춰 P3 네트워크가 유럽항로에서 운항중인 ULCS 미만의 선박들을 북미항로로 캐스케이딩할 가능성이 있다는 점에서 운임상승 폭이 작아질 가능성이 있음
  - 그러나 금년 내에는 초대형선박 증가와 캐스케이딩이 많지 않고, 올해 물동량 증가율이 높아 금년 하반기 운임상승이 예상

# 건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



## 케이프 운임 상승 속, 파나막스 이하 선형의 운임 하락 지속

- ▶ 최근 BDI는 973p(6월 11일)를 기록, 전주 대비 14p(1%) 상승함
  - 케이프 운임은 전주 대비 2,811달러(일)(25%) 상승하여 14,227달러(일)을 기록
  - 파나막스 운임은 전주 대비 864달러(일)(14%) 하락하여 5,446달러(일)을 기록하며 운항 변동비(OPEX)에도 미치지 못하는 상황
  - 수프라막스 및 핸디사이즈도 각각 6%, 3% 하락
  - FFA 시장은 케이프 시장의 상승 전환에도 불구하고, 운임상승이 일시적인 것으로 평가되면서 전체 선형에서 운임 평가치가 하락함. 7월물의 경우 케이프는 전주 대비 11%, 파나막스는 19% 하락했으며, 4분기물도 케이프 및 파나막스 평가치가 각각 3%, 6% 하락
- ▶ 케이프는 서호주 철광석 물동량이 꾸준히 유입되는 가운데, 브라질 Vale사의 Front Haul 성약 수요가 시장에 다수 유입되면서 운임상승을 견인함
  - 그러나 이러한 브라질 수요가 지속되지 못하면서 주중 하향 조정을 받는 국면이 되었고, 미래 운임기대치를 대표하는 FFA 평가치에도 영향을 미치지 못한 것으로 평가
  - 한편, 최근 철광석 국제가격이 95달러(톤) 내외를 기록하면서 저가 매수기회로 해석되어 중국 수입수요가 일부 살아난 것으로 평가
  - 그러나 여전히 항만 철광석 재고량이 1억 1천만톤을 상회하고 있어 시황상승에 부정적 영향을 미치고 있으며, FFA 시장에서도 단기적으로 운임상승이 어려울 것으로 평가
  - 지난 5월 중국 철광석 수입물동량이 7,738만톤을 기록한 것은 중국 철광석 수입물동량이 여전히 시황지지세 역할을 하고 있음을 반증
- ▶ 파나막스는 전주에 이어 대서양 및 태평양 수역의 물동량 부족으로 운임이 하락함
  - 대서양수역은 남미와 미국 걸프만 신규 물동량 유입이 여전히 부족하고, 태평양수역은 인도네시아, 호주 석탄 물동량이 선복 대비 부족하여 여전히 운임이 약세
- ▶ 수프라막스 이하 선형에서는 남미 곡물 수요가 긍정적 요인으로 작용했으나 운임상승으로 이어지지 못했으며, 태평양수역은 중국 석탄수입 부진 등으로 운임이 하락함
  - 한편 인도네시아의 원광석 수출금지 효과로 인도네시아 내에 9개의 NPI(Nickel Pig Iron) 생산공장이 완공될 것으로 알려져 향후 니켈 원광석 및 NPI 물동량 변화가 중소형 시장에 미칠 영향이 주목



		금주 (06.11)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>건화물선 시장</b>									
운임지수	BDI	973	(14)	930	2,113	1,214	698	2,337	1,205
	BCI	1,864	(260)	1,154	3,733	1,986	1,209	4,329	2,103
	BPI	678	(-108)	678	1,780	1,113	651	2,096	1,187
	BSI	774	(-47)	774	1,330	1,020	664	1,562	821
	BHSI	469	(-15)	469	773	614	410	821	562
(06.06)									
용선료(1년, \$/day)	Capesize	20,500	(-)	14,700	25,938	20,933	9,250	20,000	12,768
	Panamax	12,250	(-250)	12,250	15,125	14,054	7,750	14,125	10,099
	Handymax	10,000	(-500)	10,000	11,500	10,761	7,500	10,625	8,648
(06.11)									
운임(\$/day)	Capesize	14,227	(2,811)	7,912	35,316	14,257	4,205	42,211	14,163
	Panamax	5,446	(-864)	5,446	14,188	8,927	5,163	16,728	9,312
	Supramax	8,089	(-491)	8,089	13,902	10,670	6,938	16,333	10,200
	Handysize	6,970	(-212)	6,970	11,083	8,987	6,108	11,757	8,150

# 컨테이너선 시장

백영미 전문연구원 (yuongmibaek@kmi.re.kr)



## 6월초 시작된 GRI로 아시아-유럽항로 운임 반등

- ▶ 중국 컨테이너 운임지수인 CCFI는 전주 대비 5.5p 상승한 1,109p를 기록한 반면 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 20.2p 하락한 1,088p를 나타냄. 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 0.7p 하락한 533.4를 기록함.
- ▶ 지난주 아시아-유럽 항로는 CCFI가 전주 대비 18.5p 상승한 1,452p를 기록, SCFI는 전주 대비 TEU당 28달러 상승한 1,183달러를 기록하여 전주에 이어 상승기조를 이어감
  - 지난 4월 이후 물동량이 계속 증가하면서 6월초 시작된 GRI가 운임을 반등시킨 것으로 나타났으며, 7월에도 하팍 로이드에서 GRI 계획을 발표함. 하팍 로이드는 극동-북유럽 및 극동-지중해 항로의 운임을 TEU당 1,000달러 인상할 계획으로 있어 7월에도 운임 상승 예상됨
- ▶ 지난주 아시아-북미 항로는 CCFI의 경우 미서안항로는 전주 대비 6.7p 하락한 967.4p, 미동안항로는 13.9p 하락한 1,223.9p를 기록하였고, SCFI의 경우 미서안항로가 전주 대비 TEU당 63달러 하락한 1,802달러, 미동안항로는 전주 대비 TEU당 46달러 하락한 TEU당 3,286달러를 기록하여 계속 하락세를 보였음
  - 북미 항로는 6월 중순 성수기를 시작으로 운임약세에서 운임상승으로 전환될 것으로 전망되고 있음. 그러나 Drewry에 따르면, 선사들이 6월 GRI 수준을 400달러까지 계획하였으나 선사들의 운임경쟁이 이를 상쇄하여 절반 정도인 200달러 내외의 운임상승이 예상됨
  - 한편 COSCO에서 7월 아시아-북미서안항로 운임을 TEU당 240~300달러 인상할 계획으로 있어 다른 선사들의 GRI가 뒤따를 경우 7월에도 운임상승이 예상됨
- ▶ JOC에 따르면, P3 네트워크는 미국과 유럽에 이어 6월말까지 중국으로부터 승인을 받을 가능성이 높음. EU는 P3 서비스 개시 이후 협약조항 101에 위반되는 경우 제재를 가할 것이라고 발표함
  - 중국도 P3 네트워크를 승인하는 대신에 미국, EU와 같이 모니터링을 시행하여 공정거래 위반시 제재를 가할 것으로 예상됨



		금주 (06.06)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>컨테이너선 시장</b>									
운임지수(CCFI)	종합	1,109	(5.5)	1,040	1,171	1,101	976	1,152	1083
	유럽항로	1,452	(18.5)	1,368	1,696	1,497	1,027	1,530	1351
	미서안항로	967	(-6.7)	969	1,032	993	953	1,189	1066
	일본항로	668	(-17.1)	668	843	788	719	857	771
	한국항로	724	(-9.1)	610	749	680	565	690	616
	동남아항로	826	(-10.3)	754	848	804	781	916	842
(06.11)									
용선지수(HRCI)		540.3	(6.9)	498	540	515	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	670	690	672	730	730
		수입	540	(-)	540	580	555	610	615
	한중(All in)	수출	363	(-)	309	363	326	309	321
		수입	537	(-)	469	537	491	469	473
	동남아(All in)	수출	800	(-)	750	800	773	780	798
		수입	600	(-)	550	600	573	540	558

## 유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



### VLCC, '중동-극동' 항로 운임 최저점에서 반등 모색

- ▶ '중동-일본' 운임이 주중 연내 최저점을 지나 반등하며 소폭 개선되었음. '중동-미걸프' 운임은 WS 22를 기록하며 연중 최저치를 기록하였음
  - VLCC 평균 수익은 9,128달러(일)로 전주 대비 1,458달러(19.0%) 상승하였고, 중동-일본 운임지수는 WS 37.5로 전주 대비 4.5p(13.6%) 상승하였음
  - 5월 21일 페르시아만 30일 가용선박은 117척으로 전주 대비 2척(1.7%) 감소하였으나, 전년 동기 대비 19척(19.4%) 증가한 수준
- ▶ 항로별 평균 운임수익은 중동-아시아 68~308% 상승하였으나 중동-유럽 8%, 중동-미국 16% 하락하였음. 서아프리카 시장은 0~5% 상승하였음.
  - 선박유(380cst)는 대부분의 항만에서 약세를 멈추고 반등하였으나 L.A, 제노아, 파타마 등은 하락을 지속
- ▶ VLCC 성약건수가 개선되고 있으나 선박량 과잉이 아직도 심하여 운임개선이 8월까지 지연될 수 있음



### 제품선, 미걸프 지역 시황개선 기대 높아

- ▶ 미걸프 지역 성약이 지난주 대비 81% 증가하였으나 운임개선 효과는 크지 않음. 미걸프 지역 2주 가용선박량이 56척으로 선박과잉이 지속되고 있음
  - 제품선 평균 수익은 8,894달러(일)로 전주 대비 304달러(3.5%) 상승한 반면 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 110.0로 전주 대비 변동 없음
  - 항로별 수익은 전주대비 북해-미동안은 3%, 북해-서아프리카 2% 상승하였으나 미걸프-남미동안은 7% 하락하였음. 싱가포르-일본, 인도-일본은 각각 1% 상승하였음
- ▶ 6월 14일 기준 미국 정제가동률은 87.9%이며 원유재고는 전주 대비 260만배럴(전략적 비축유 제외) 감소한 3억 8,693만배럴을 기록함
  - 휘발유 재고는 2억 1,348만배럴로 증가하였으며 중간유분은 1억 1,895만배럴, 중유는 3,759만배럴을 기록하였고, 수입량은 원유 7,146(k)bpd, 제품유 1,682(k)bpd를 기록
- ▶ 미걸프지역의 시황개선이 기대
  - 러시아의 Ust Luga 정제시설 가동에 따른 경유공급 증가와 미국의 제품유 수출 증가로 하반기 유럽행 MR 선형의 수요증가 예상

		(전주비) 5월평균			2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>유조선 시장</b>		(06.06)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	9,128	(1,458)	10,568	7,670	48,936	22,263	1,351	47,297	16,103
	MR	8,894	(304)	7,901	7,354	13,070	10,298	7,216	18,266	12,736
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	23,500	(-)	24,500	23,500	27,000	25,717	18,000	28,000	19,837
	MR	14,500	(-)	14,650	14,500	15,250	14,967	13,500	15,000	14,351
		(06.11) 6월평균								
운임지수(WS)	VLCC	37.5	(4.5)	35.3	32.5	72.0	44.9	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



### 금년 아시아-유럽 항로 물동량 전년 동기 대비 5.8% 증가

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 아시아-유럽 항로는 4월 120만TEU를 기록하며 전년 동기 대비 5.2%의 성장을 보임
  - 현재까지 유럽 항로의 누적 물동량은 470만TEU로 전년 동기 대비 5.8% 증가
  - 지중해 서안 및 북아프리카항 물동량이 증가율이 가장 컸으며, 총 220,195TEU로 전년 동기 대비 6% 증가하였음
  - 북유럽항 물동량은 전년 대비 5.6% 증가한 789,531TEU를 기록하였으며 지중해 동안 및 흑해로 물동량은 2.5% 증가한 220,948TEU를 기록
- ▶ 올해 아시아-유럽 항로 물동량은 5~6% 증가할 것으로 예상되나 월별 물동량 증가율은 편차가 심하게 나타나고 있음
  - 금년 1월 8.5% 증가, 2월 중국 춘제연휴로 6.4% 감소, 3월 13.4% 증가, 4월 5.2% 증가하여 롤러코스터 증감률을 기록
  - 반면 유럽-아시아 귀로물량은 4월 554,000TEU에 이르며 전년 동기 대비 4.7% 감소

(출처: Lloyds Lists, 2014.06.09)



### P3 출범으로 동서 기간항로 3개 얼라이언스체제 구축

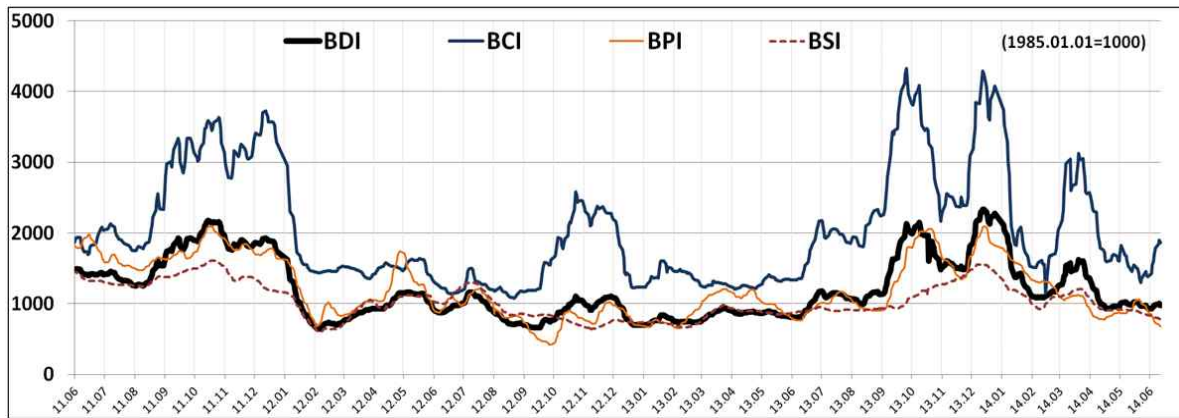
윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 글로벌 Big 3 선사들의 얼라이언스인 P3 네트워크(이하 P3)가 유럽의 독점금지법 규제 당국의 승인을 받으면서 다음으로 중국 규제당국의 승인을 앞두고 있음
  - P3 승인절차가 진행되는 가운데 G6는 서비스 항로를 확대하였고, CKYHE도 제휴선사간 제휴범위를 넓히고 있음
  - 컨테이너선 시장은 2012년 유럽항로를 중심으로 4대 세력으로 재편되었으나 불과 2년만에 다시 3개 얼라이언스 체제로 굳어지고 있음
- ▶ 이번 가을 출범을 계획하고 있는 P3는 2014년 6월 4일 EU 집행위원회에서 독점금지법 관련 심사가 종료되었음을 통지 받았음
  - P3는 이미 FMC에서 선박공유협정(VSA) 승인을 얻었기 때문에 다음으로 중국 경쟁당국의 승인을 기다리고 있음
  - P3는 당초는 2014년 2분기(4-6월) 출범을 목표로 하였으나 독점금지법 규제의 승인이 늦어 서비스 개시를 이번 가을로 늦추었음
- ▶ 금년 2월 CKYH와 대만 선사인 에버그린이 유럽 항로에서의 협력을 발표하면서 4월에 실제로 제휴가 이루어지기 시작하여 3개월 만에 동서 항로로 제휴범위가 확대된 것으로 나타났음
- ▶ 또한 G6도 금년 봄 이후 제휴 범위를 종래의 유럽 항로와 아시아-북미동안 항로에서 아시아-북미서안 항로와 대서양 항로로 확대하여 P3와 CKYHE에 앞서 동서 항로 전체로 협력 범위가 확대되었음

(출처: Marinavi, 2014.06.09.)



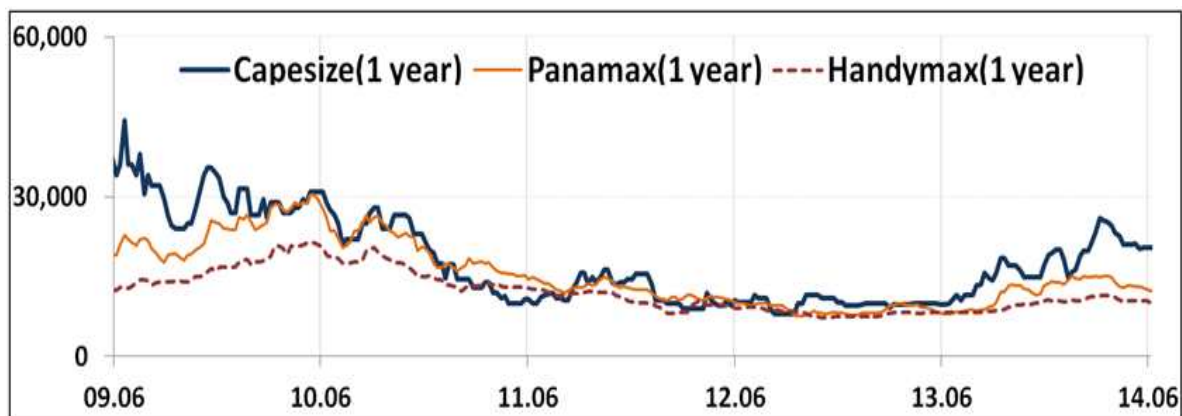
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

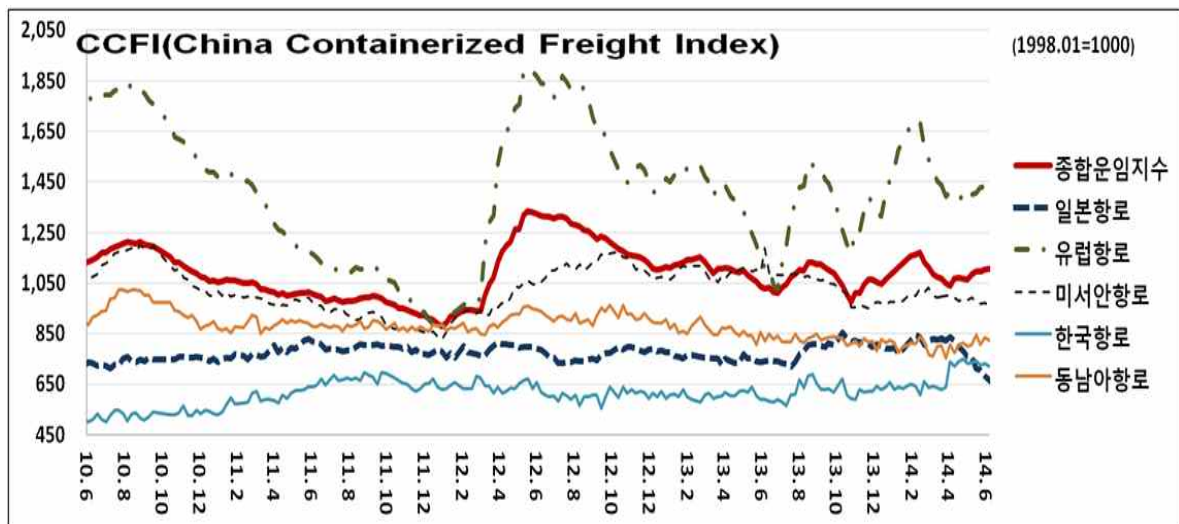
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



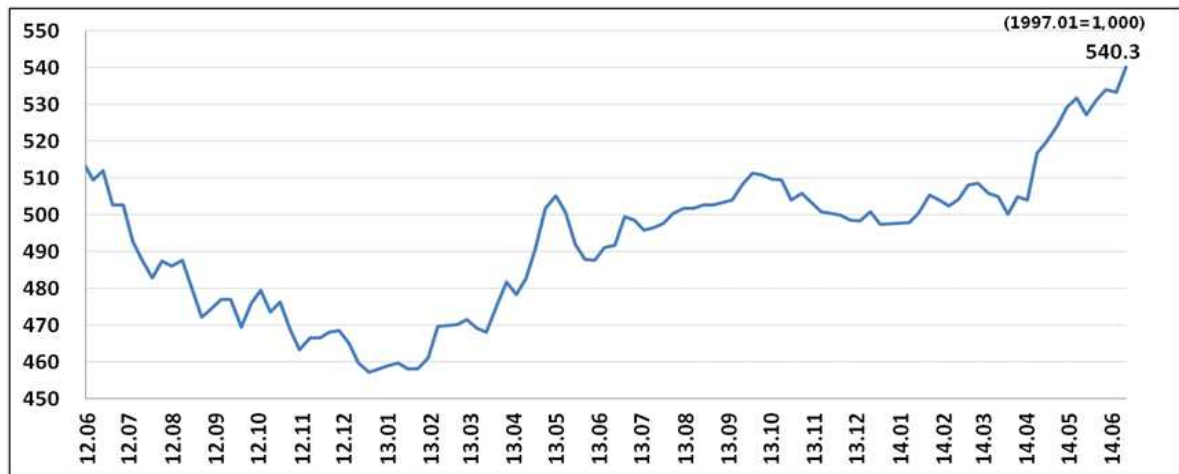
Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



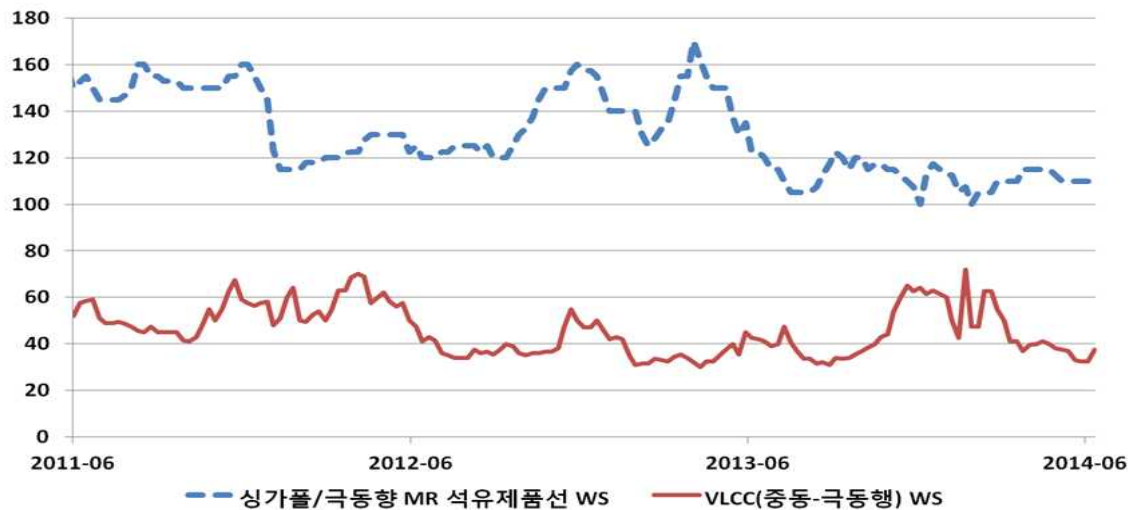
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

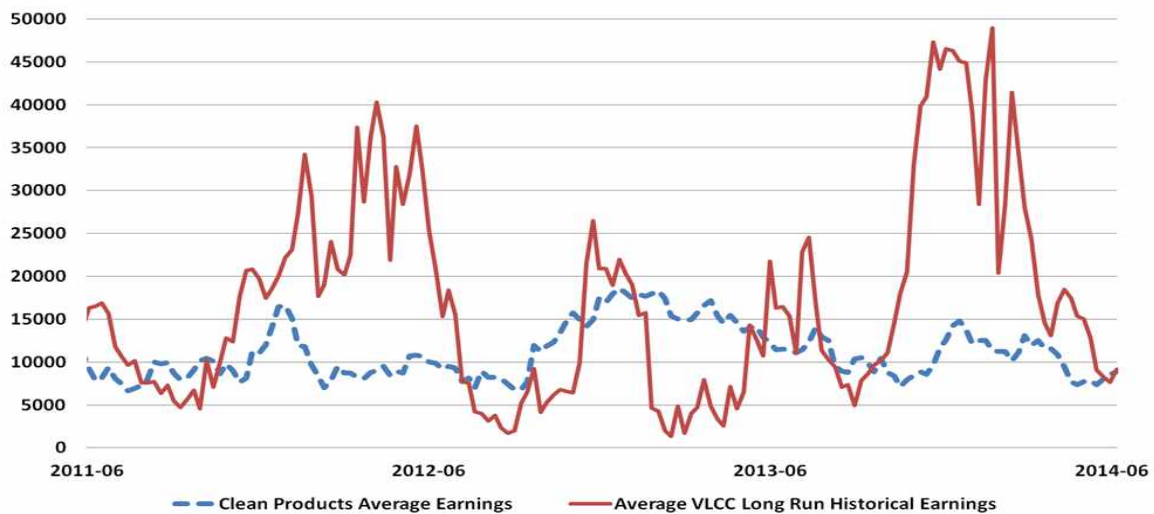
유조선 운임지수(WS)



Fearnleys.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

# 주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금 주 (전주비) 5월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선 시장 (\$ Million) (06.06)</b>										
건화물선(5년)	Panamax	26.5	(-)	26.7	26.0	28.0	27.0	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	75.0	(-)	75.2	65.0	76.0	71.9	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) (06.06)</b>										
건화물선	Panamax	30.0	(-)	29.8	28.0	29.8	29.3	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	101.0	(-)	101.0	94.0	101.0	98.7	89.5	94.0	90.7
컨테이너선	Sub-Panamax	32.0	(-)	32.0	31.5	32.0	31.8	30.0	31.5	30.6

<b>연료유 (\$/Tonne) (06.06)</b>										
380 CST	Rotterdam	578.0	(-3.0)	576.4	563.0	590.0	575.9	567.0	646.0	594.5
	Singapore	592.5	(-6.0)	594.6	584.0	622.0	603.6	591.0	667.5	615.7
	Korea	621.5	(-4.0)	616.6	605.0	662.5	632.5	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	605.5	(-3.0)	608.0	598.5	640.0	615.0	602.5	678.5	627.8

<b>주요 원자재가 (\$) (06.06) 6월평균</b>										
철광석	국제價	93.1	(-7.4)	92.3	91.0	135.0	115.9	112.6	158.3	134.9
	중국産	139.5	(-4.1)	141.3	139.5	176.7	161.8	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	77.0	(-)	76.9	76.9	100.4	86.6	96.2	100.2	97.9
	중국産	101.8	(-)	101.8	101.4	114.5	105.6	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주産	145.1	(-0.1)	145.1	144.9	175.0	155.6	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	88.2	(-)	88.2	88.1	91.3	89.5	88.9	111.9	99.4
	중국産	133.1	(-0.1)	133.1	132.0	195.4	152.3	160.0	231.2	189.9
곡물	대두(국제)	1,457.0	(-36.3)	1,476	1,269	1,646	1,413	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)	735.5	(12.5)	718	551	843	662	605	791	683

<b>국내 주요 항만 화물처리 (천톤)</b>										
		2월	3월	4월	2011년 합계		2012년 합계		2013년 합계	
부산	수출	13,110	15,601	15,610	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	