

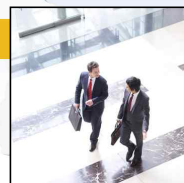
해운시황 포커스

통권 211호 (2014.05.05.~05.09)

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)



미국과 러시아의 가스수출 경쟁, 에너지 운송시장에 대변혁 가져오나?



- ▶ 지난 5월 6일 로마에서 개최된 G7 에너지 장관들이 우크라이나 크림반도 사태와 관련하여 러시아의 가스 무기화를 저지하는데 협력하기로 결정하였음
 - G7은 유럽의 러시아에 대한 천연가스와 석유 의존도를 낮출 수 있는 대안을 마련하는데 합의하였음. 또한 신재생 에너지 등의 공급원을 다양화하여 러시아에 대한 압력을 강화해 나갈 것으로 전망되고 있음
- ▶ 러시아에 대한 최대의 압력수단은 셰일가스로 미국은 셰일가스 개발을 통해 에너지 조달비용을 대폭 낮추어 미국내 제조업의 활성화를 이루고 있으며, 셰일가스의 수출확대를 통해 에너지 수출국으로 변모하고 있음
 - 셰일가스 혁명으로 미국은 이미 세계 최대 가스생산국이 되었으며, 지난 3월 자유무역협정(FTA) 체결국 뿐만 아니라 비체결국에 대해서도 가스 수출의 가능성을 열어 주는 가스수출 확대계획을 마련하였음
- ▶ 반면 러시아는 중국과의 가스 공급계약에 공을 들이고 있음. 지난 9일 블룸버그통신 보도에 따르면 러시아 푸틴 대통령이 중국에 장기간 가스를 공급하는 계약을 체결하기 위해 노력하고 있다고 보도하였음
 - 러시아는 금년 말까지 중국과의 가스 공급계약을 체결하고 극동에서 중국 동북지방으로 이어지는 곳에 가스관을 설치할 계획임. 만일 이 계약이 성공할 경우 러시아는 2018년부터 30년간 380억㎥의 천연가스를 중국에 수출할 방침임. 이는 중국이 지난해 사용한 총 가스소비량의 25%에 해당함
- ▶ 향후 미국과 러시아의 가스수출 경쟁은 국제 에너지 운송시장에 대변혁을 가져올 것으로 예상됨. 전통적 에너지인 석유에 대한 의존도가 낮아지고 가스에 대한 수요가 급증하면서 세계 에너지 운송시장에 있어 가스가 새로운 '블루칩'으로 등장하고 있음
 - 이러한 징조가 벌써 나타나고 있음. 미국의 LPG 수출증가는 중동지역의 LPG 수출증대를 초래하여 VLGC 운임이 사상 최고에 이르렀음. 금년 2월 중동-극동 항로 VLGC 운임은 톤당 42달러에 불과했으나 4월말 부터 중동-극동 항로 운임이 사상 최대인 톤당 137.5달러, 용선료는 12만달러(일)을 기록하였음
- ▶ 미국과 러시아의 가스수출 경쟁은 국제 경제적 영향력을 강화하려는 양국의 정치적 목적이 결합되어 장기간 진행될 것으로 전망되고 있으며, 이는 국제 에너지 교역패턴과 운송시장의 구조도 변화시킬 것으로 전망됨
 - 그동안 원유가 최대 에너지원이었으나 앞으로 가스의 비중이 갈수록 높아질 것으로 예상되고 있어 VLCC 및 제품선 시장의 수요감소를 초래할 수 가능성이 있음
 - 또한 미국-유럽, 미국-아시아, 러시아-아시아 등 새로운 가스 수송루트가 활성화되어 에너지 운송시장의 구조와 경쟁질서가 크게 변화할 것으로 예상됨

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



건화물선, 케이프 운임 10,000달러(일) 재돌파

- ▶ 최근 BDI는 1,022p(5월 7일)를 기록, 2주전 대비 66p(7%) 상승
 - 케이프 운임은 2주전 대비 3,257달러/일(34%) 상승하여 12,874달러/일을 기록하며 시황상승을 견인
 - 파나마스 운임도 2주전 대비 225달러/일(3%) 상승하며 6,982달러/일을 기록
 - 수프라막스는 2주전 대비 포함세, 핸디사이즈는 3% 하락
 - FFA 시장은 시장의 기대와는 달리 현물시장의 약세가 지속되면서 하락 압력을 받고 있음. 5월물의 경우 케이프가 2주전 대비 21% 급락한 12,625달러/일을 기록하고 수프라막스도 11% 하락하여 9,900달러/일을 기록함. 3분기물은 케이프가 8% 하락한 22,125달러(일)을 기록하면서 시황회복 기대감이 낮아지고 있으며 파나마스 및 수프라막스도 각각 10%, 5% 하락
- ▶ 케이프 선형은 부활절 이후 선주들이 추가적인 운임하락에 저항하는 가운데 태평양 수역은 포함세, 대서양 수역은 상승세를 시현
 - 태평양 수역은 호주 철광석 물동량이 꾸준히 유입되면서 운임이 소폭의 등락은 있었으나 추가 하락을 저지한 것으로 판단
 - 대서양 수역은 대서양 R.V. 운임이 신규물동량(석탄, 철광석) 유입과 함께 상승하면서 4,000달러(일) 수준의 용선료 운임이 11,000달러(일)로 상승
 - 아울러 브라질→아시아 항로에 다수의 물동량이 유입되면서 케이프 운임상승에 기여
 - 한편 브라질 Vale사는 국제 철광석시장에 있어 10년 전과 달리 공급이 수요를 넘어서는 상황으로 평가하고 있음. 그러나 올해 국제 철광석시장이 공급과잉에 따른 가격의 하향 안정화로 중국의 철광석 수입물동량은 안정적 증가세를 보일 것으로 기대
 - 다만 최근 중국에서 철광석 담보대출에 대한 규제가 엄격해지면서 추가 수입여력이 낮아지고, 1억 1천만톤을 상회하는 철광석 재고 부담도 단기적 수입억제 요인임
- ▶ 파나마스 선형은 대서양 R.V. 항로의 곡물 유입이 두드러진 가운데, 남미의 일부 곡물 물동량도 대서양 수역의 운임회복에 도움을 준 것으로 평가
 - 태평양 수역은 호주, 인도네시아 석탄이 일부 유입되었으나, 노동절 등 휴일의 영향과 함께 포함세를 시현
- ▶ 수프라막스 이하 선형은 태평양 수역의 인도네시아 석탄이 일부 유입되고, 대서양항로에서 곡물 물동량이 일부 관찰되었으나, 운임침체를 벗어나지는 못함

		금주 (05.07)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,022	(79)	930	2,113	1,279	698	2,337	1,205
	BCI	1,681	(81)	1,154	3,733	2,109	1,209	4,329	2,103
	BPI	869	(-2)	777	1,780	1,173	651	2,096	1,187
	BSI	920	(1)	908	1,330	1,073	664	1,562	821
	BHSI	509	(-4)	509	773	650	410	821	562
(05.02)									
용선료(1년, \$/day)	Capesize	21,125	(-)	14,700	25,938	21,032	9,250	20,000	12,768
	Panamax	13,375	(125)	13,000	15,125	14,410	7,750	14,125	10,099
	Handymax	10,500	(-)	10,250	11,500	10,861	7,500	10,625	8,648
(05.07)									
운임(\$/day)	Capesize	11,829	(2,826)	7,912	35,316	15,100	4,205	42,211	14,163
	Panamax	6,92	(-20)	6,268	14,188	9,404	5,163	16,728	9,312
	Supramax	9,622	(16)	9,496	13,902	11,142	6,938	16,333	10,200
	Handysize	7,564	(-69)	7,564	11,083	9,478	6,108	11,757	8,150

컨테이너선 시장

백영미 전문연구원 (yuongmibaek@kmi.re.kr)



컨테이너, 대형선사의 GRI 효과로 아시아-유럽 항로 운임 급등

- ▶ 중국발 컨테이너 운임지수인 CCFI는 전주 대비 2.7p 하락한 1,066p를 기록하였으며, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 75.7p 상승한 1,144p를 나타냄. 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 5.1p(1.0%)상승하여 529.4p를 기록함
 - 이번주 컨테이너 시장은 미서안항로 운임하락에도 불구하고 상해발 유럽행 및 중국발 미동안항로 운임이 크게 상승하여 전체적으로 상승세를 보였음
 - 중국발 유럽항로 운임지수는 전주 대비 9.8p, 미동안항로는 2.9p 하락한 반면 미서안항로는 20.9p 상승하였음. 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 221달러 상승한 1,305달러를 기록한 반면 미서안항로는 전주 대비 FEU당 9달러 하락한 1,913달러, 미동안항로는 운임이 동결된 3,328달러를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽 항로는 중국발 유럽행 운임하락에 불구하고 상해발 유럽행 운임이 대폭 상승하면서 전반적으로 상승세를 보였음
 - 상해발 유럽행 운임이 대폭 상승한 것은 Maersk와 CMA-CMG가 이번주 운임을 TEU당 500달러 인상할 계획이 시장에 반영되어 나타난 것으로 판단됨. 그러나 이번주 운임이 대폭 상승했음에도 불구하고 금년 1월 평균 운임 대비 20% 이상 하락한 수준임
 - 또한 아시아-북유럽 항로 운항선박의 규모가 점차 커지고 있고(1월 11,000TEU, 2월 11,050TEU, 3-4월 11,230TEU), 물동량 역시 3월 6% 증가하였고 4~5월에도 6% 수준의 물동량 증가가 예상됨
 - 한편 금년 4월 아시아-북유럽 항로에서 CKYHE가 운항계획을 조정하였으나 운항계획 조정이 물동량에 미치는 영향이 적어 운임수준에 영향을 주지는 못함
- ▶ 아시아-북미 항로는 중국발 미동안항로 운임상승에도 불구하고 중국발 미서안항로, 상해발 미서안항로 운임하락으로 전반적으로 혼조세를 보임.
 - Drewry에 따르면 최근 아시아 주요 도시에 거주하는 중산층의 미국산 육류 선호도가 커져 미국발 아시아행 냉동컨테이너 물동량이 증가하고 있음. 이처럼 아시아행 육류화물 수송 수요가 증가하고 있으나 선박공급이 부족하여 냉동컨테이너 운임상승이 예상됨



		금주 (05.02)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1,066	(-2.7)	1,040	1,171	1,102	976	1,152	1083
	유럽항로	1,368	(-9.8)	1,393	1,696	1,517	1,027	1,530	1351
	미서안항로	984	(-2.9)	976	1,032	997	953	1,189	1066
	일본항로	760	(-25.3)	760	843	812	719	857	771
	한국항로	734	(-14.8)	610	749	666	565	690	616
	동남아항로	802	(-11.6)	754	838	798	781	916	842
(05.07)									
용선지수(HRCI)		531.9	(2.5)	498	532	510	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	670	690	672	730	730
		수입	540	(-)	540	580	560	610	615
	한중(All in)	수출	309	(-)	309	363	315	309	374
		수입	469	(-)	469	537	477	469	494
	동남아(All in)	수출	800	(-)	750	800	765	780	798
		수입	600	(-)	550	600	565	540	558

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 아시아지역 연휴로 인한 성약건수 감소로 운임 약세

- ▶ 한국, 중국, 일본의 5월초 연휴로 인해 시장활동이 위축되며 전체 성약건수가 전년대비 24% 감소하였고, 유럽행 수에즈막스 수요 증가도 VLCC 운임에 부담으로 작용하였음
 - VLCC 평균 수익은 15,007달러(일)로 전주 대비 400달러(2.6%) 하락하였고, 중동-일본 운임지수는 WS 37.5로 전주 대비 0.5p(1.3%) 하락
 - 5월 7일 페르시아만 30일 가용선박은 119척으로 전주 대비 7척(6.0%) 증가하였으며, 작년 동기 대비 29척(32.0%) 증가한 수준
- ▶ 항로별 수익은 중동-아시아 2~3%(싱가폴행 제외), 중동-유럽이 2% 상승한 반면 중동-미국 항로는 14% 하락하였고, 서아프리카 시장은 0~14% 하락하며 약세를 나타내었음
 - 4월 다섯째주 국제유가는 우크라이나 동부지역 불안에도 불구하고 리비아 수출항 추가 재개, 중국의 경기둔화 우려에 따라 약보합 마감(브렌트유↓, 두바이유↓, WTI↓)
 - 선박유(380cst)는 전반적으로 약세를 나타낸 가운데 L.A 및 아시아 항만들이 반등
- ▶ 4월 이란의 원유 수출량은 110만bpd로 합의안을 이행하기 위해서는 향후 7월까지 평균 90만bpd 이하로 수출량이 감소할 전망이다
 - 3월까지 이란산 원유 수입량이 크게 증가하였던 아시아 수입국들은 4월부터 수입량을 줄이고 있으며 AG-아시아 VLCC 운임도 연중 최저치에 근접
 - 다만 이란과 P5+1의 이행안 준수 여부에 따라 8월 이후 수출량 증가가 기대



제품선, 미국-유럽간 석유제품 거래 증가로 대서양시장 운임 상승

- ▶ 미국-유럽간 제품유 차익거래*가 활발하게 진행되며 동지역 19주간 최대 거래량을 수반, Triangular 운임이 급등하였음. 반면 아시아시장은 연휴로 인해 약보합세를 나타냄
 - 제품선 평균 수익은 7,688달러(일)로 전주 대비 321달러(4.4%) 상승하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 110.0로 전주 대비 2.5p(2.2%) 하락
 - 항로별 수익은 북해-미동안은 37%, 북해-서아프리카 47% 상승하였으며 미걸프-남미동안은 11% 하락하였음. 싱가포르-일본은 1% 하락하였으나 인도-일본은 6% 상승
- * 미걸프(휴스턴)과 유럽(로테르담) 사이의 휘발유(경유)간 가격 차이에 따라 차익거래가 발생하는 경우
- ▶ 5월 2일 기준 미국 정제가동률은 90.2%이며 원유재고는 전주대비 178만배럴(전략적 비축유 제외) 감소한 3억 9,758만배럴을 기록함
 - 휘발유 재고는 2억 1,318만배럴로 2주 연속 증가하였으며 중간유분은 1억 1,400만배럴, 중유는 3,579만배럴을 기록
 - 수입량은 원유 6,885(k)bpd, 제품유 1,972(k)bpd를 기록
- ▶ 나이지리아가 6월중 휘발류 180만톤을 수입하기로 결정하여 5월중 서아프리카항 제품선 시장에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상됨

		(전주비)		4월평균	2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(05.02)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	15,007	(-400)	17,059	13,106	48,936	25,838	1,351	47,297	16,103
	MR	7,688	(321)	8,835	7,367	13,048	10,886	7,216	18,266	12,736
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	25,250	(-250)	25,750	25,250	27,000	26,153	18,000	28,000	19,837
	MR	15,125	(125)	15,125	15,000	15,250	15,090	13,500	15,000	14,351
		(05.07)								
운임지수(WS)	VLCC	37.5	(-0.5)	39.7	37.0	72.0	47.6	30.0	65.0	40.1
	MR	110.0	(-2.5)	114.5	100.0	115.0	110.0	100.0	170.0	125.9

해운시장 주요동향



Moody's 세계해운산업 전망을 안정적으로 수정

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 2011년 6월부터 세계 해운산업에 대해 '부정적' 전망을 유지하였던 Moody's사가 최근 세계 해운산업 전망을 '안정적'으로 수정
 - 동사의 애널리스트인 Mariko Semetko에 따르면, 2014년 해운산업 총 EBITDA는 한자릿수의 안정적인 성장을 기록할 전망이며, 선박 공급과잉이 우려되지만 산업자체가 저점으로 판단되며 수급 차이도 악화되지 않을 것으로 판단된다고 밝힘
 - ※ EBITDA(earnings before interest, tax, depreciation and amortization)는 기업이 영업활동을 통해 벌어들인 현금창출 능력을 나타내는 수익성 지표로 이자비용, 법인세, 감가상각비를 공제하기 이전의 이익으로, 편의상 영업이익과 감가상각비를 더해서 구함
- ▶ 또한 동 보고서는 낮은 벙커유 가격, 감속운항, 효율성 향상 등 비용감소 항목으로 인해 해운산업의 수익이 향상될 것이라고 분석하고 있음
 - 해운시장 상황이 호황세로 전환되지는 않지만 악화되지는 않을 것이며, 현재 건화물선 운임은 개선된 움직임을 보이는 반면 컨테이너는 하락압력이 여전한 것으로 판단
 - 그 밖에 신조선 인도 지연 및 취소 등으로 인한 비용 감소와 노령선박과 비효율선박, 계선 선박의 폐선효과도 분석하고 있음

(출처: Sea-web, 2014.05.02)



이스라엘 Zim, G6와 손잡고 3개의 태평양 노선에 서비스 제공

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

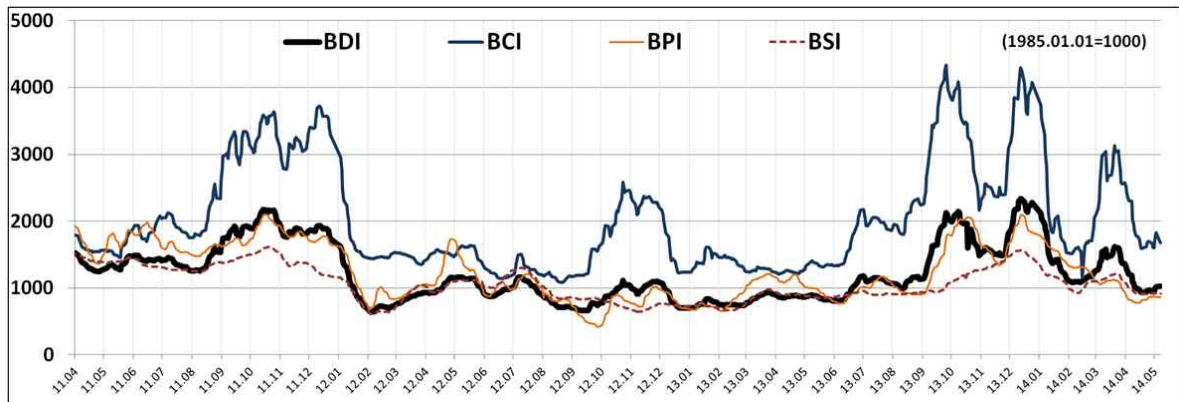
- ▶ 이스라엘 선사인 Zim은 G6 얼라이언스와의 제휴를 통해 태평양서안의 수요에 맞춰 서비스를 제공할 예정임
 - Zim은 G6 얼라이언스인 APL, 현대상선, MOL, Hapag-Lloyd, NYK Line, OOCL 과 파트너로 NP1, NP2, NP3 3개 노선 서비스를 6월부터 제공할 예정임. 그러나 그 형태가 선박 제공인지 선복공유인지는 명확하지 않음
- ▶ Zim은 현재 태평양서안 항로에서 2개의 서비스를 제공하고 있는데, ASI 서비스를 더해 운영하는 ZCP 서비스와 선복공유를 통한 에버그린 서비스임
 - 현재 ASI 서비스로 L.A와 오클랜드를 경유하지만 향후 남서해안에 서비스는 중단될 것으로 보이며, 대신 벤쿠버, 타코마, 시애틀을 이용할 예정
 - Zim에 따르면 벤쿠버와 타코마는 내륙으로의 철도연결이 원활하여 내륙항 환적 허브로 최고의 입지라고 밝힘
- ▶ 현재 P3, G6, CYHKE 등 3개 대형 얼라이언스가 파트너를 통해 네트워크를 조정하는 가운데 Zim은 G6와 협력관계를 선택함
 - 에버그린, China Shipping, United Arab shipping Co가 CKYHE와 손잡고 아시아-유럽 항로를 재편하는 동안 Zim은 G6와 미주항로를 재편하는 한편 China Shipping을 통해 제공하던 유럽서비스를 중단함

(출처: Lloyd's List, 2014. 05. 08.)



주요 해운지수 동향

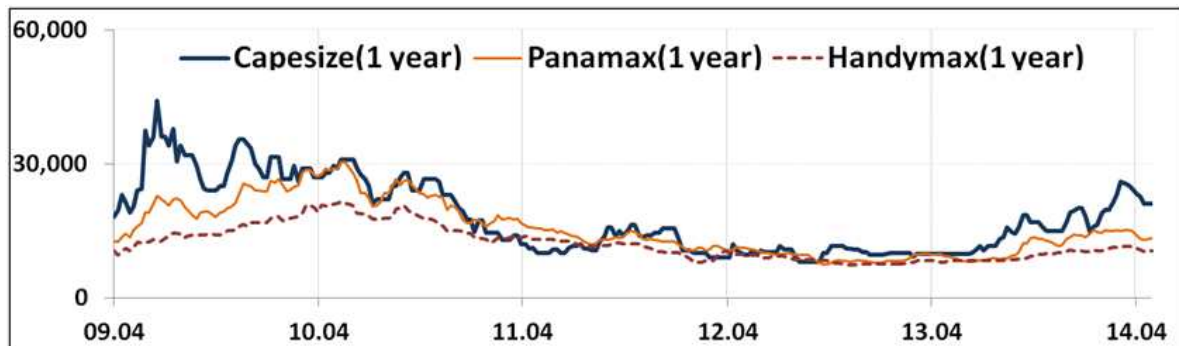
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

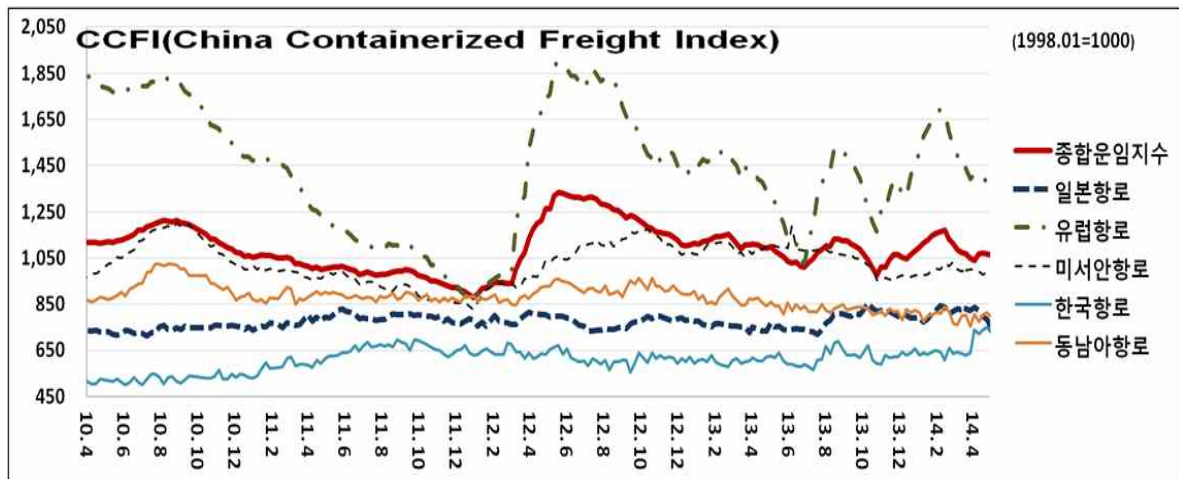
건화물선 용선료

\$/day



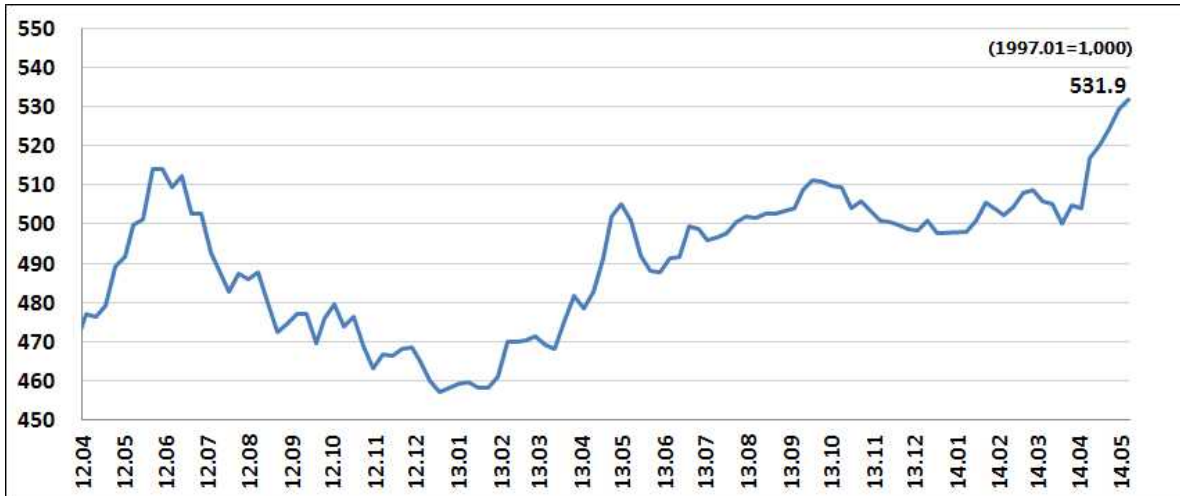
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



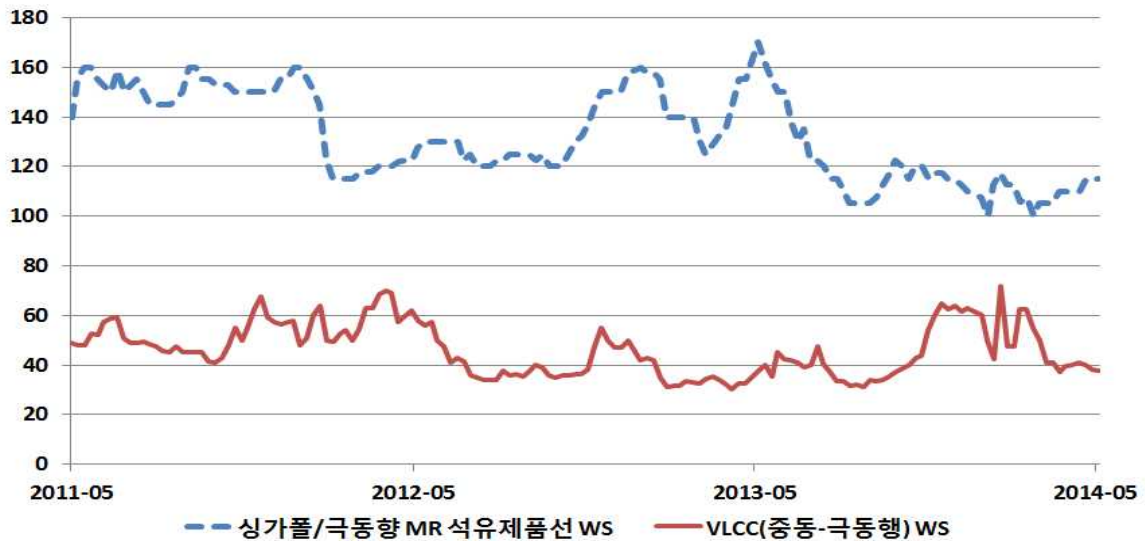
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

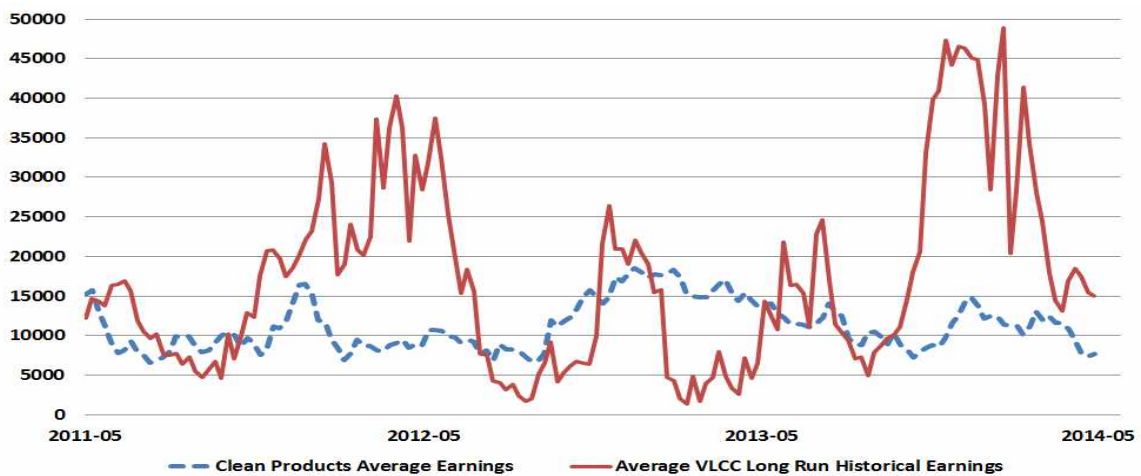
유조선 운임지수(WS)



Fearnleys

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금 주 (전주비) 4월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (05.02)										
건화물선(5년)	Panamax	27.0	(-)	27.8	26.0	28.0	27.1	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	74.0	(-)	74.0	65.0	74.0	70.9	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

신조선 시장 (\$ Million) (05.02)										
건화물선	Panamax	29.8	(-)	29.6	28.0	29.8	29.2	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	101.0	(0.5)	100.3	94.0	101.0	98.0	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) (05.02)										
380 CST	Rotterdam	571.0	(-8.0)	578.8	563.0	590.0	575.3	567.0	646.0	594.5
	Singapore	590.0	(2.5)	589.6	584.0	622.0	606.0	591.0	667.5	615.7
	Korea	605.0	(-1.5)	612.1	605.0	662.5	636.0	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	605.0	(2.5)	603.9	598.5	640.0	616.9	602.5	678.5	627.8

주요 원자재가 (\$) (05.02) 4월평균										
철광석	국제價	114.1*	(-1.0)	115.8	110.8	135.0	120.3	112.6	158.3	134.9
	중국産	153.7*	(-4.1)	157.4	153.7	176.7	166.5	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	76.9*	(-0.1)	77.3	76.9	100.4	89.5	96.2	100.2	97.9
	중국産	101.7*	(-0.1)	102.3	101.4	114.5	106.8	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주産	144.9*	(-0.1)	145.7	144.9	175.0	158.7	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	88.1*	(-0.1)	88.6	88.1	91.3	89.8	88.9	111.9	99.4
	중국産	132.9*	(-0.1)	133.6	132.0	195.4	158.2	160.0	231.2	189.9
곡물	대두(국제)	1,480.8	(-17.3)	1,489	1,269	1,646	1,393	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)	831.8	(56.1)	698	551	832	642	605	791	683

* *5.1(목)~2(금) 휴장으로 4.30(수) 자료임

국내 주요 항만 화물처리 (천톤)										
		1월	2월	3월	2011년 합계	2012년 합계	2013년 합계			
부산	수출	14,436	13,108	15,452	153,356	164,089	170,769			
	수입	13,242	10,105	13,469	140,978	147,950	153,786			
울산	수출	5,349	5,112	6,143	82,058	83,778	80,213			
	수입	9,553	8,072	9,484	111,695	113,193	110,788			
광양	수출	6,007	5,106	6,703	75,414	81,103	80,438			
	수입	13,580	10,834	13,237	144,514	156,238	154,594			