

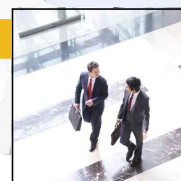
해운시황 포커스

통권 203호 (2014.03.03~03.07)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 | 편집: 해운시장분석센터 | 02)2105-2758

121-915 서울시 마포구 매봉산로 45 (KBS미디어센터빌딩 16층)

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



뉴스 & 이슈

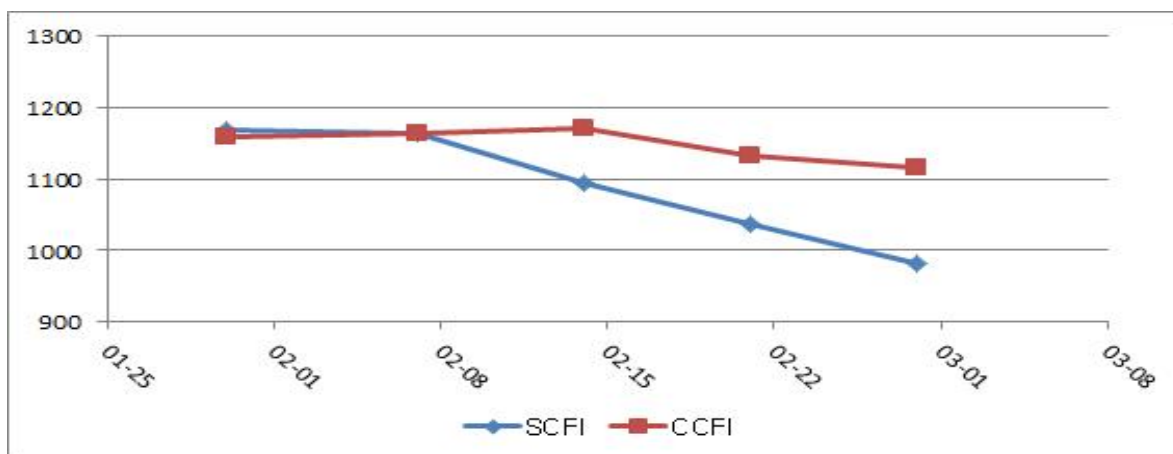
전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



정기선 시장, 선박공급 증가율 작년 보다 낮아 시황회복 기대



- ▶ 2014년 들어 컨테이너선 시장은 2월 둘째주까지 상승세 또는 보합세를 보였으나 3주째부터 운임이 하락하는 추세를 보이고 있음
 - CCFI는 금년 1월 3일 1,098.37p에서 출발하여 2월 14일 1,170.59p까지 상승하였으나 2월 28일 1,115.2p까지 하락하였음
 - SCFI는 금년 1월 3일 1,176.12p에서 출발하여 2월 7일 1,164.7p까지 상승하였으나 2월 28일 981.06p까지 하락하였음



- ▶ 이처럼 컨테이너 운임이 상승세에서 하락세로 반전된 것은 중국 경제의 불안정성, 미국 테이퍼링에 따른 신흥국 금융불안 등이 세계경제의 본격 회복을 막고 있기 때문임. 또한 2월이 전통적인 비수기라는 점에서 운임하락은 어느 정도 예견된 상황임
 - 그러나 IMF는 금년 세계경제 성장률을 작년 보다 0.7% 상승된 3.7%, 내년 성장률을 3.9%로 전망하고 있어 컨테이너선 시장의 시황회복을 긍정적으로 볼 필요가 있음
 - 금년 세계 경제는 상저하고의 성장을 보일 것으로 예상되며, 내년까지 안정적인 성장세를 보일 것으로 예상됨. 이에 따라 컨테이너선 시장은 올해 하반기부터 수요 회복이 예상되며 내년까지 계속 성장추세를 유지할 것으로 판단됨
- ▶ 작년 세계 컨테이너 선박량은 1,714만TEU로 전년 대비 5.6% 증가하였으나 금년과 내년의 인도량이 작년에 비해 상당히 적어 선박공급 증가율이 작년 보다 낮은 수준으로 예상됨
 - 또한 선박의 인도예정량은 발주잔량의 80%로 할 경우 금년 118만TEU, 2015년 119만TEU로 예상되고 2013년 130만TEU에 비해 작아 해체량이 전년 수준을 유지할 경우 선박공급 증가율은 작년 보다 낮은 4%대 후반으로 예상됨
- ▶ 이에 따라 올해 컨테이너 시장은 하반기부터 본격적인 수요 회복과 함께 선박공급 증가율이 작년 보다 낮다는 점에서 운임상승이 기대됨
 - 다만 운임상승 폭은 금년 2분기 및 4분기에 개최될 미주항로운임협상(GRI)에서 결정될 가능성이 높음

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



건화물선 시장, 케이프 호조세가 시황회복을 견인

- ▶ 최근 BDI는 1,391p(3월 5일)를 기록, 전주 대비 169p(14%) 상승
 - 케이프 운임은 전주 대비 6,729달러/일(54%) 상승한 19,269달러(일)을 기록, 시황회복을 견인하면서 20,000달러/일 수준에 근접
 - 파나마스 운임은 전주 대비 807달러/일(9%) 하락하며 8,476달러/일 기록
 - 수프라막스는 전주 대비 2% 상승, 핸디사이즈는 2% 하락
 - FFA 시장은 케이프 운임평가치가 크게 상승함. 케이프 3월물은 전주 대비 5,257달러(일) 상승한 23,125달러(일)를 기록하여 현물 운임의 추가 상승여력이 있음을 시사하고 있음. 케이프 2분기물은 25,500달러/일(17%) 상승한 반면에 2월물 및 3월물 타 선형은 하락 또는 보합세를 보이고 있음
- ▶ 케이프 선형은 전 항로에 걸쳐 상승 분위기
 - 태평양 수역에서는 서호주 철광석 물동량이 활발히 유입되고 있으며, 대서양 수역은 대서양 R.V. 물동량 증가로 동반 상승
 - 양 수역에 걸쳐 물동량 호조세가 기대되는 가운데 운임 회복에 대해 긍정적으로 전망
- ▶ 파나마스 선형은 양 수역에 걸쳐 하락세 시현
 - 대서양 수역은 남미 곡물시즌에 맞춰 공선운항 선박 유입에 따른 선박과잉으로 하락세를 보이고, 태평양 수역은 인도네시아 파나마스 석탄 수요가 감소하면서 운임이 하락
- ▶ 수프라막스 이하 선형은 인도네시아발 중국행 석탄 물동량이 운임 상승에 기여한 가운데, 대서양 수역은 남미 곡물시즌 기대에 따른 공선운항 선박 유입으로 인해 운임 하락
- ▶ 중국의 전국인민대표회의에서 올해부터 철강설비를 축소하겠다는 발표가 나오면서 향후 철광석, 원료탄 등의 수입 물동량의 움직임에 대한 영향에 주목할 필요가 있음
 - 올해 2,700만톤 수준의 철강설비 축소(기존 생산능력의 2.7%)가 계획되는 것으로 알려 지고 있는 가운데, 이로 인한 철광석, 원료탄 수요감소가 우려됨
 - 그럼에도 불구하고 중국 정부의 환경규제 강화 등으로 고품질 철광석에 대한 수요가 꾸준히 증가할 것으로 전망되면서 철광석 수입량은 대체로 증가세를 이어갈 전망
 - 3월 5일 기준 FFA 시장에서는 케이프의 3분기물 28,625달러/일, 4분기물 34,625달러/일을 기록하는 등 올해 케이프 운임은 상저하고가 될 것으로 기대



		금주 (03.05)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,391	(169)	1,084	2,113	1,315	698	2,337	1,205
	BCI	2,596	(684)	1,154	3,733	1,953	1,209	4,329	2,103
	BPI	1,053	(-101)	1,053	1,780	1,391	651	2,096	1,187
	BSI	1,116	(19)	928	1,330	1,091	664	1,562	821
	BHSI	661	(-13)	661	773	698	410	821	562
		(02.28)							
용선료(1년, \$/day)	Capesize	23,240	(1,868)	14,700	23,240	18,697	9,250	20,000	12,768
	Panamax	15,125	(125)	13,500	15,125	14,722	7,750	14,125	10,099
	Handymax	11,250	(-)	10,250	12,250	11,004	7,500	10,625	8,648
		(03.05)							
운임(\$/day)	Capesize	17,350	(4,810)	7,912	35,316	13,753	4,205	42,211	14,163
	Panamax	8,476	(-807)	8,476	14,188	11,121	5,163	16,728	9,312
	Supramax	11,666	(194)	9,708	13,902	11,407	6,938	16,333	10,200
	Handysize	9,613	(-156)	9,577	11,083	10,060	6,108	11,757	8,150

컨테이너선 시장

김태일 부연구위원 (ktizorro@kmi.re.kr)



비수기 약세장에도 불구하고 올해 전반적으로 운임상승이 예상

- ▶ 중국 컨테이너선운임지수인 CCFI는 전주 대비 18.8p 하락한 1,115p, 컨테이너선 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 2.8p 하락한 505.9p를 기록했다
 - 중국발 유럽항로 운임지수는 전주 대비 54p 하락하였으며, 지난해 미서안항로는 15.5p 상승한 반면 동남아항로는 54p 하락하여 혼조세를 보였음
 - 상해발 운임은 여전히 약세를 보였음. 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 123달러 하락한 1,110달러를 기록했으며, 미서안항로는 전주 대비 FEU당 93달러 하락한 1,852달러, 미동안항로는 38달러 하락한 3,256달러를 기록했음
 - 전반적으로 시황은 약세를 보였으나 이는 2월이 전통적인 비수기라는 점에서 나타나는 현상으로 판단됨
- ▶ 미국의 2월 경제지표를 살펴 보면, 2월 ISM 제조업 지수가 1월 51.3에서 2월 53.2로 반등하면서 경기회복에 대한 기대감이 커지고 있음
 - 미국은 흑한에도 불구하고 전반적인 미국의 소비심리는 호전되고 있음. 미국 소비자 신뢰지수는 금년 1월 80.7을 기록하여 최근 8개월간 최대치를 기록한 바 있으며, 2월에는 1월보다 약간 하락한 78.1을 기록함
 - 유럽중앙은행(ECB)이 추가 부양책 시행을 미루고 있음에도 불구하고 EU 집행위원회는 유로존 성장률을 0.1% 상향조정하였음. 일본은 주요 생산성 지표(1월 산업생산, 4분기 설비투자)가 상승하며 경기회복 기대를 나타냄
 - 중국은 양회에서 국가의 균형 발전, 공해대책, 산업의 고부가가치화를 주요 전략으로 채택할 것으로 예상되며, 성장률 7.5%를 목표로 제시하여 소비 진작을 위한 후속조치가 나올 것으로 예상됨
- ▶ 금년 2월 컨테이너선 시장의 운임약세는 전통적으로 1분기가 비수기라는 점에서 어느 정도 예상할 수 있는 현상이었음
 - 올해 정기선 시장은 미국 경제의 호조와 유럽경제의 회복 가시화로 원양항로 중심으로 해상 물동량 증가와 이에 따른 운임인상이 가능할 것으로 보임
 - 또한 2분기와 4분기에 있을 미주항로운임협상(GRI)에서 운임상승이 예상되며, 여기서 결정된 운임상승 폭이 금년 정기선 시장의 시황을 결정할 것으로 예상됨



				2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1,115	(-18.8)	1,098	1,171	1,137	976	1,152	1083
	유럽항로	1,541	(-54.0)	1,507	1,696	1,615	1,027	1,530	1351
	미서안항로	1,032	(15.5)	976	1,032	1,002	953	1,189	1066
	일본항로	821	(15.9)	774	843	810	719	857	771
	한국항로	636	(-24.8)	610	661	639	565	690	616
	동남아항로	767	(-50.1)	767	838	805	781	916	842
(03.05)									
용선지수(HRCI)		505.9	(-2.8)	498	509	504	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	670	690	680	730	730
		수입	560	(-)	560	580	570	610	615
	한중(All in)	수출	309	(-)	309	309	309	374	321
		수입	469	(-)	469	469	469	494	473
	동남아(All in)	수출	750	(-)	750	750	780	880	798
		수입	550	(-)	550	550	540	640	558

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC - 전반적으로 성약활동이 부진하면서 운임하락세 지속

- ▶ 중동 및 서아프리카 시장 모두 활동이 저조한 가운데 수급조정이 이루어지고 있음. 3월 5일까지 페르시아만 3월물 성약건수는 74건이며 이는 지난달의 2/3 수준임.
 - VLCC 평균 수익은 28,070달러(일)로 전주 대비 6,211달러(18.1%) 하락하였고, 운임 지수는 50.0 WS 로 전주 대비 5.0p(9.1%) 하락하였음
 - 2월 넷째주 페르시아만 30일 가용 선박은 109척으로 전주 대비 4척 증가, 전년 동기 대비 4척 많은 수준임
- ▶ 항로별 수익은 '중동-아시아' 항로 23~26%, '중동-미국' 항로 14%, '중동-유럽' 항로 12% 하락하였으며 인도항을 제외한 서아프리카 시장도 수익이 12~17% 하락하였음.
 - 2월 넷째주 국제유가는 시리아, 수단의 원유생산 차질 우려, 우크라이나 전쟁위험 고조, 위안화 급등과 중국 부채 등 하락요인이 우세한 가운데 약보합세를 나타냄(브렌트유↓, 두바이유↓, WTI↑)
 - 선박유(380cst)는 지난주 상승세를 이어가지 못하고 L.A를 제외한 주요 항만에서 모두 전주 대비 하락 반전함



제품선 - 대서양 시장의 운임 반등, 아시아 시장도 보합권

- ▶ 지난주 아시아 시장의 반등에 이어 대서양 시장도 2월초 남미행 화물집중으로 수급불균 형이 발생, 'UKC-USAC' 수익이 148% 급등하였음
 - MR 탱커 평균 수익은 13,048 달러(일)로 전주 대비 1,897 달러(17.0%) 상승하였으며 '싱가폴-일본' 항로 운임은 110.0 WS 로 보합세를 나타내었음
 - 항로별 수익은 'UKC-USAC' 148%, 'UKC-WAF' 73% 급등한 반면 'USG-ECSCA' 수익은 전주대비 3% 감소하며 하락세를 이어감. 반면 '싱가폴-일본', '인도-일본' 항로는 각각 3% 상승하였음.
 - 2월 28일 기준 미국 정제가동률은 87.4%이며 원유 재고는 7주 연속 증가하였음. 휘발유 재고는 전주대비 감소세를 이어갔으며 중유도 감소한 반면 중간유분은 증가세를 이어가고 있음. 수입량은 원유 7,112,000 bpd, 제품유 1,902,000 bpd를 기록함
- ▶ 중국의 신용팽창에 대한 강도 높은 구조조정, 성장을 담보는 신흥국 통화위기와 더불어 2014년 기대했던 시황개선에 가장 큰 부담으로 작용하고 있음
 - 미국의 2월 경제지표가 (2월 서비스업 PMI, 2월 소비자신뢰지수↓, ISM 제조업 지수↑), EU 집행위원회는 유로존 성장률을 0.1% 상향조정하였으나 디플레 우려도 공존하고 있어 선진국 경제의 회복추이를 면밀히 지켜볼 필요가 있음
 - 중국 2월 제조업 지표는 기대 이하를 나타내고 있으나, 일본은 생산성 지표(1월 산업생산, 4분기 설비투자)가 상승하며 경기회복 기대를 나타냄

(전주비) 2월평균 2014년 2013년
최저 최고 평균 최저 최고 평균

유조선 시장		(02.28)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	28,070	(-6,211)	33,048	20,387	48,936	34,665	1,351	47,297	16,103
	MR	13,048	(1,897))	11,390	10,152	13,048	11,704	7,216	18,266	12,736
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	26,000	(-)	25,875	25,500	27,000	26,278	18,000	28,000	19,837
	MR	15,000	(-)	15,000	15,000	15,250	15,111	13,500	15,000	14,351
(03.05)										
운임지수(WS)	VLCC	50.0	(-5.0)	56.9	42.5	72.0	55.0	30.0	65.0	40.1
	MR	110.0	(-)	106.3	100.0	112.5	107.3	100.0	170.0	125.9

해운시장 주요동향



머스크 라인, 효율적인 선대 운영에 힘입어 2013년 순이익 증가

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 세계 최대 선사인 덴마크의 AP Moller-Maersk의 2013년 순이익은 38억 달러로 이는 2012년 40억 달러보다 2억 6,100억 달러 감소한 수준임
 - 정기선 부분은 운임하락에도 불구하고 화물증가 및 비용 감소로 순이익이 2012년 4억 4,600만 달러에서 2013년 150억 달러로 크게 증가하였음
 - 2013년 선대 규모는 260만 TEU로 2012년 대비 0.2% 증가하였는데 이는 18,000 TEU 급 선박 4척을 인수하였기 때문이며 2015년까지 28.8만 TEU를 추가로 인수 예정
 - APM 터미널은 물동량이 3% 증가하면서 순이익이 2012년 대비 9.8% 증가한 7억 7,000만 달러를 기록함
 - 러시아와 브라질의 항만 투자수익도 전체 수익증가에 크게 기여함
- ▶ 반면 유조선의 경우 적자를 기록하였는데, 순이익 감소의 주요 원인은 원유가격 하락으로 인한 원유사업 부진과 구조조정에 실패한 탱커사업 부진으로 알려짐
 - 머스크 탱커 사업은 2012년 3억 1,500만 달러 적자에 이어 2013년에도 3억 1,700만 달러의 적자를 기록하였음
 - 그러나 2013년 24척의 탱커선을 매각하고, APM 터미널이 가진 지분을 매각하여 2억 6,100만 달러를 회수, 적자를 줄일 수 있었음
 - 또한 2014년 15척의 VLCC를 매각, 11척의 용선선을 방출할 예정임

(출처:Lloyd's List, 2014. 02. 27.)



북미 지역의 한파로 인해 내륙으로 가는 컨테이너 화물 운송 차질

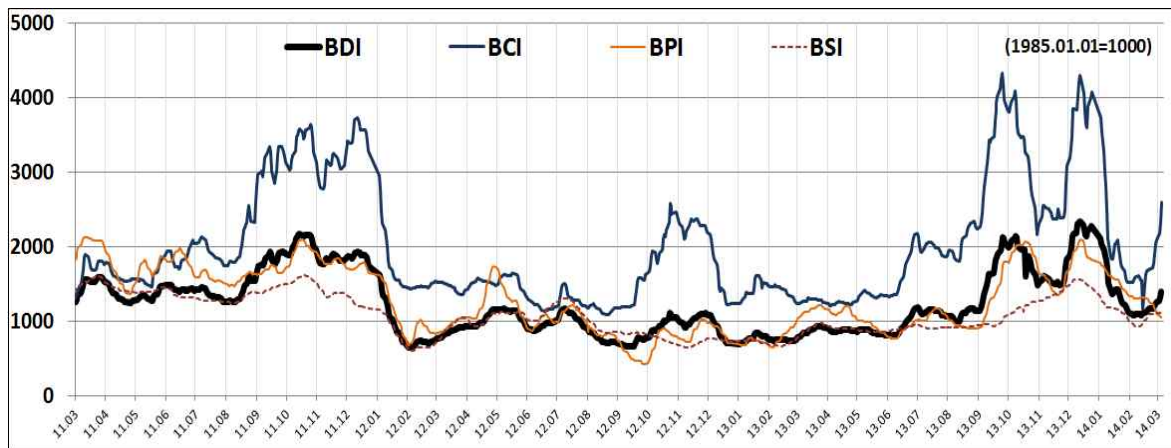
윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 북미 지역을 덮친 한파의 영향으로 2월 현재까지 시카고 등 중서부행 철도수송이 운송 회사나 노선별 차이가 있으나 전반적으로 2~5일 지연되고 있음
 - 눈에 띄는 지연 노선은 한랭지인 캐나다 경유 노선과 서해안 북부(PNW) 경유 노선 등인데 이는 추위로 브레이크가 잘 듣지 않는 것을 막기 위해 화차 열을 통상보다 짧게 해 발생하는 화물체류 때문임
 - 한편으로 기후가 온난한 로스앤젤레스, 롱비치 등 북미 서해안 남부(PSW) 노선에서도, 동서 철도의 접속 지점에서 혼란→화차가 내륙부에 체류→서해안 항만으로 복귀 지연의 악순환이 발생
- ▶ 아시아-미국간의 인터모달 수송에서 서부 철도 2개사(BNSF, UP)와 동부 철도 2개사(CSX, NS)의 4개 사가 담당하여 운행
 - 미시시피강을 경계로 동서로 철도 회사가 구분되지만, 상호 노선 운행을 위해 서해안 양하의 컨테이너를 중서부·동부로 수송하는 것은 가능
 - 이러한 경우, 서부 철도의 더블 스택 트레인에 적재된 컨테이너를 도중에 동부 철도로 접속해야 하기 때문에 시카고 등이 주된 접속 지점이 되고 있음

(출처: Marinavi, 2014.03.03.)

주요 해운지수 동향

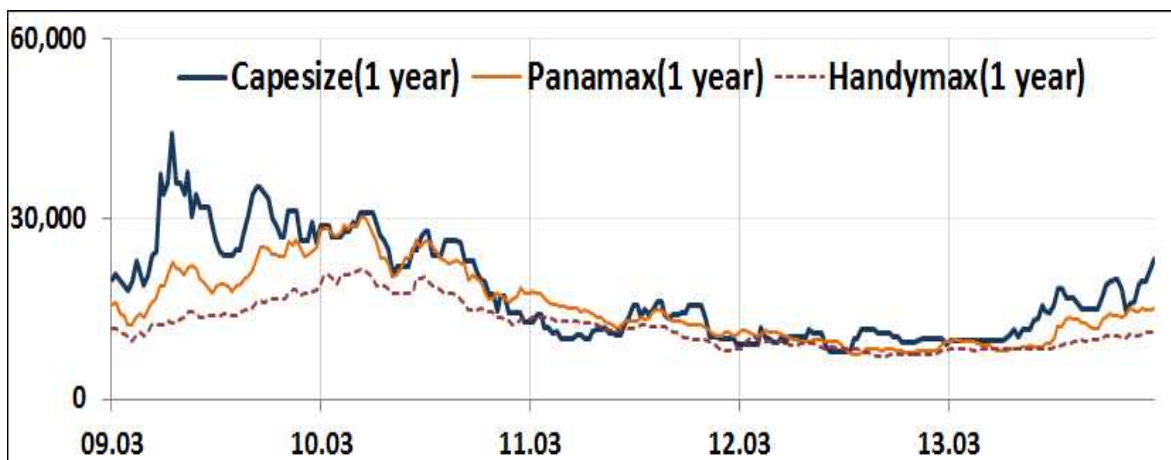
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

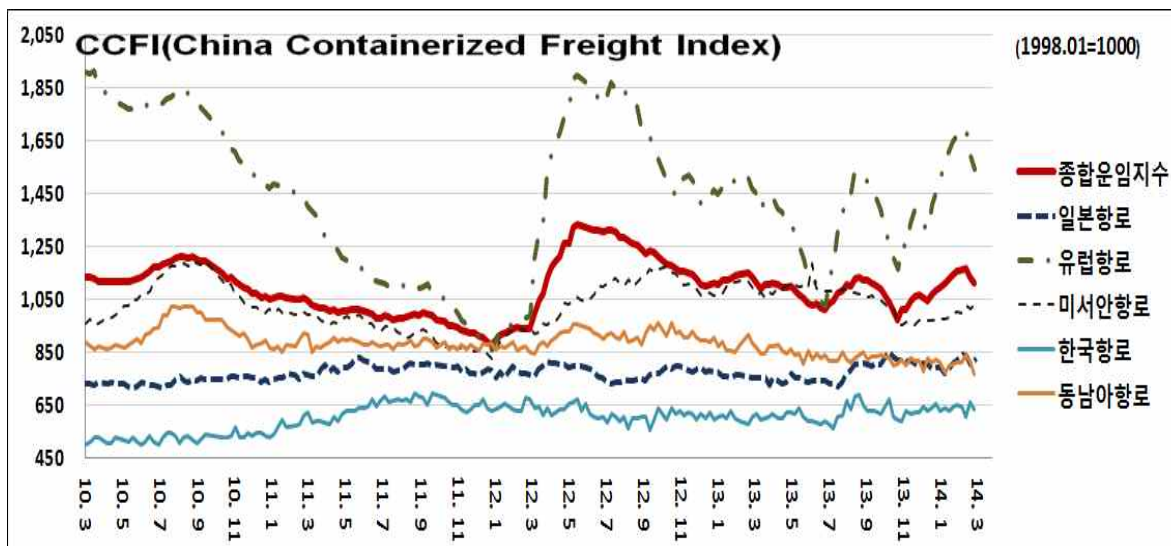
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



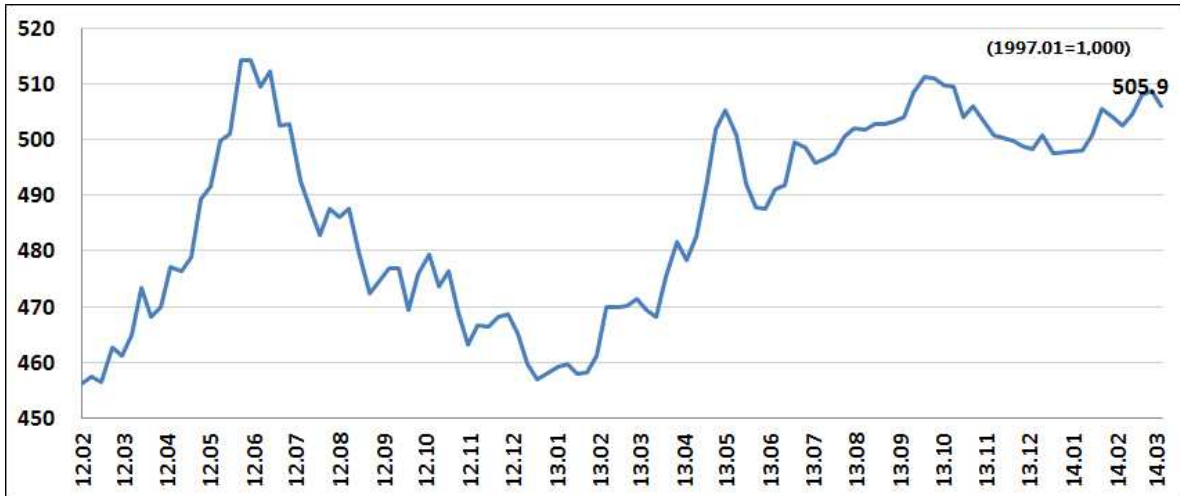
Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



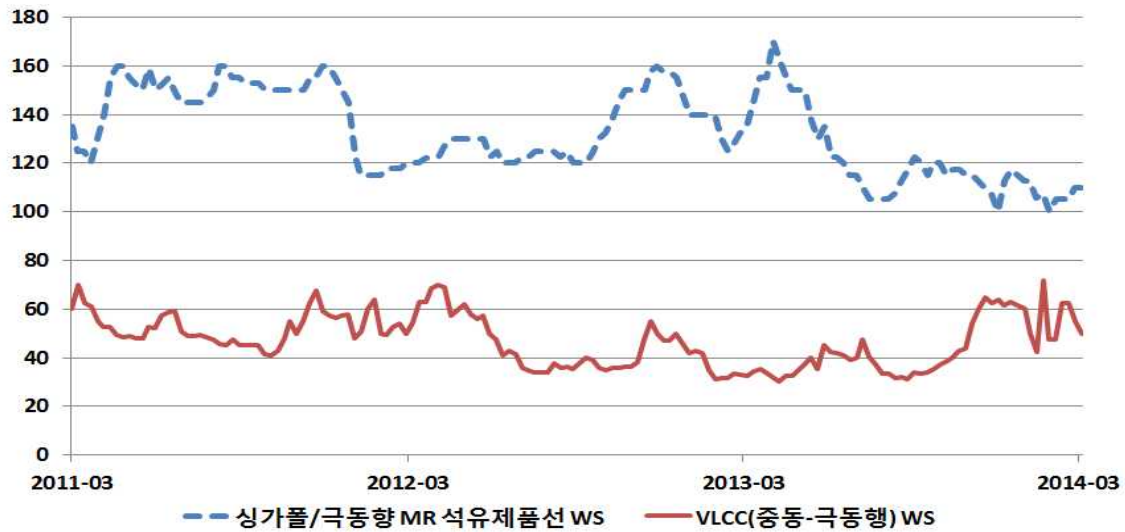
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

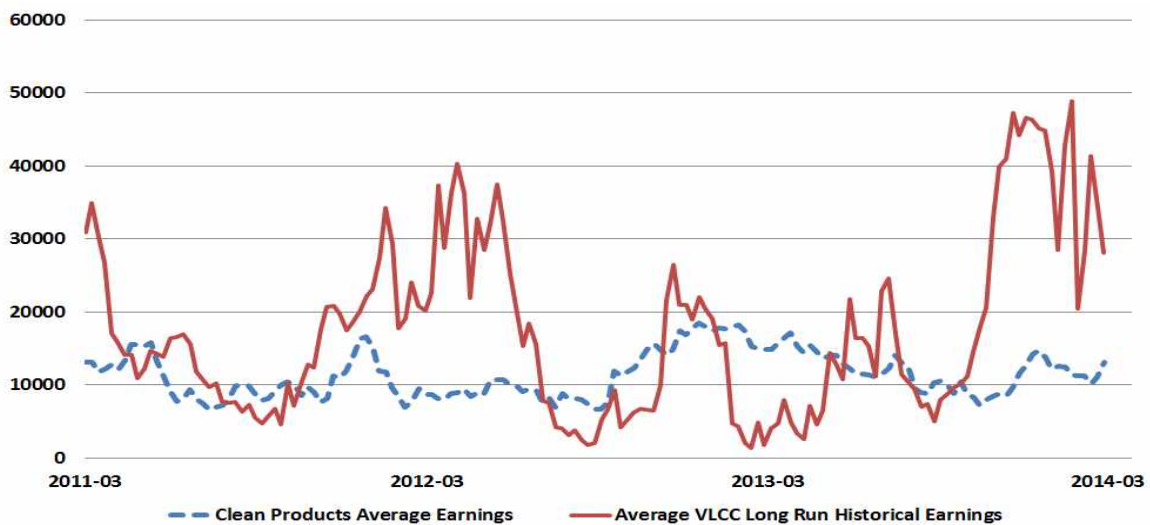
유조선 운임지수(WS)



Fearnleys

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금주 (전주비) 2월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (02.28)										
건화물선(5년)	Panamax	27.0	(-)	27.0	26.0	27.0	26.8	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	72.0	(2.0)	69.5	65.0	72.0	68.3	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) (02.28)										
건화물선	Panamax	29.3	(-)	29.2	28.0	29.3	28.8	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	98.5	(-)	98.0	94.0	98.5	96.2	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) (02.28)										
380 CST	Rotterdam	582.0	(-8.0)	580.0	563.0	590.0	574.7	567.0	646.0	594.5
	Singapore	615.0	(-7.0)	618.0	604.0	622.0	615.0	591.0	667.5	615.7
	Korea	637.5	(-12.5)	644.9	637.5	662.5	652.9	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	619.5	(-7.0)	621.0	616.5	640.0	626.1	602.5	678.5	627.8

주요 원자재가 (\$) (02.28)										
철광석	국제價	120.7	(-1.2)	121.2	120.5	135.0	127.3	112.6	158.3	134.9
	중국産	169.8	(-1.3)	171.5	169.8	176.7	173.5	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	91.4	(-0.7)	92.9	90.9	100.4	95.7	96.2	100.2	97.9
	중국産	106.1	(-0.8)	109.1	106.1	114.5	111.7	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주産	161.6	(-1.2)	165.2	161.6	175.0	168.6	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	89.8	(-0.7)	90.6	89.8	91.3	90.9	88.9	111.9	99.4
	중국産	166.5	(-4.6)	173.0	166.5	195.4	180.7	160.0	231.2	189.9
곡물	대두(국제)	1,414	(43.6)	1,352	1,269	1,414	1,322	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)	599	(-10.6)	596	551	620	585	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	