

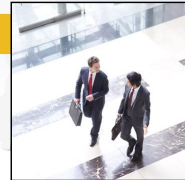
# 해운시황 포커스

통권 237호 (2014.12.08~12.12)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 원장 | 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)



### 건화물선 시장, 대형 화주들의 영향력 더욱 커져



- ▶ 세계 건화물선 시장에서 대형 화주들의 영향력이 확대되고 있는 반면 전통적 의미의 운항 선사의 입지가 축소되고 있음. 대형 화주들은 선박소유와 용선에 있어 활용되는 전략은 각 회사마다 차이를 보이고 있으나 대체로 선박을 소유하기보다 용선을 적극적으로 사용하여 해운시장에 강력한 영향을 미치고 있음.
- ▶ 미국 카길(Cargill)은 1865년 설립된 세계 최대 곡물교역업체로 식품, 에너지, 금융업에 사업을 확장하고 65개 국가에 사업장을 두고 있는 글로벌 기업임. 카길은 세계 곡물 유통의 40%를 차지하고 있으며 아울러 곡물뿐만 아니라 에너지 자원 수송에 필요한 건화물선 및 유조선 시장에서 막대한 영향력을 행사하고 있음
  - 카길은 2012년 자체 물동량이 2억 톤(건화물선 500척 규모)에 달했으며, 2013년 약 350척의 건화물선을 용선하여 해운시장에서 강력한 영향력을 행사한 바 있음. 또한 카길은 해운부문에 운송비 절감과 함께 수익창출을 같이 도모하기 위해 해상운임선도거래(Forward Freight Agreement, FFA) 시장을 적극적으로 활용하고 있음.
- ▶ 스위스 글렌코어(Glencore)는 앵글로-스위스 계통의 다국적 원자재 교역업체이자 광산기업으로 포춘지(Fortune)의 500대 기업에서 20위에 기록되는 글로벌 기업이며 항상 200척 이상의 선박을 용선하고 있을 정도로 해운시장에 대한 영향력이 큰 기업임.
  - 동사는 에스티 해운(ST Shipping)이라는 자회사를 싱가포르에 두고 있으며, 에스티 해운은 자사선대의 규모는 크지 않으나 용선을 통해 해운시장에 막대한 영향을 미치고 있음. 나아가 연료탄(steam coal)의 세계 최대 공급자로서의 지위를 활용하여 연료탄 해상운임에 강력한 영향을 미치고 있음.
- ▶ 브라질의 발레(Vale)도 400,000 DWT급 발레막스(Valemax) 35척을 소유 또는 장기용선을 통해 운영하고 있다. 발레사는 초호황기인 2007~2008년 운임이 고공행진을 하던 시기에 단기 운송 시장에 대한 의존도를 낮추고 자사선 또는 장기용선을 통해 초대형선을 이용한 규모의 경제를 추진하였음.
  - 동사는 철광석 수출경쟁국인 호주에 비해 중국까지 운항거리가 멀어 수출경쟁력 강화를 위해 초대형선박을 통한 규모의 경제를 추진하게 되었음. 다시 말해서 발레는 초대형선박을 활용, 자사의 공급사슬(supply chain) 전체의 비용을 절감하여 회사 전체의 이윤을 안정적으로 확보하는 전략을 실행하고 있음.
- ▶ 이처럼 대형 화주들이 선박을 소유하기보다 용선을 선호하는 이유는 선박 소유에 따르는 대규모 투자에 수반되는 재무적 위험 보다 FFA와 같은 헤징수단을 활용하여 용선시장에서 부담하는 위험이 작다고 판단하기 때문임.
  - 실제로 호주의 BHP사는 과거 대규모 자본을 선박에 투자한 바 있으나 수익률이 기대보다 저조하고 선박과잉으로 운임이 하락하여 결국은 해운을 포기하였음. 따라서 대형 화주들은 직접적으로 선박을 소유하기보다 용선을 적극적으로 활용하여 향후 해운시장에 미치는 영향이 더욱 커질 것으로 예상됨.

## 건화물선 시장

류희영 연구원 (hyryu@kmi.re.kr)



### 케이프 끝없는 상황 부진

- ▶ 최근 BDI는 911p(12월 10일)를 기록하여 전주 대비 168p(15.6%) 하락하였음.
  - 케이프는 전주 대비 5,372달러(일)(46%) 하락한 6,294달러(일)를 기록하며 대폭 하락
  - 파나마스 운임은 전주 대비 488달러(일) (5.5%) 하락한 8,347달러(일)를 기록
  - 수프라막스는 246p (2.4%) 하락한 10,040달러(일), 핸디사이즈도 33p (0.5%) 하락한 7,202달러(일) 기록
  - FFA 시장은 대부분의 선형에서 지속적인 하락세를 보임. 수프라막스만이 DEC14월에 가장 높은 수준을 보이며 소폭 상승하였으며, 파나마스와 핸디막스는 저조한 거래 실적으로 소폭 하락
- ▶ 케이프는 국제 철광석가격 하락에 따른 화주들의 생산지연과 브라질 철광석 수출량 감소로 인해 대폭 운임이 하락하였음.
  - 태평양수역은 서호주 철광석 메이저들이 시장을 주도하면서 하락세가 지속
  - 대서양수역은 발레사의 극심한 수출부진에 따라 브라질-극동 간 철광석 물동량이 크게 감소하면서 대폭 하락
  - 양대 수역에서 수요가 부진한 반면 가용선박이 많아 당분간 시황회복이 어려울 전망
- ▶ 파나마스는 석탄수요의 침체가 심화되는 상태에서 케이프와 수프라막스의 화물분산에 따라 하락세가 지속되었음.
  - 태평양수역은 석탄 물동량 유입의 부진으로 석탄 항로가 지속적인 침체 현상 보임
  - 대서양수역은 남미 항로에 선박량이 많이 유입되어 상승세가 둔화
  - 양대 수역에서 신규 수요의 부진으로 약보합세가 지속될 것으로 예상
- ▶ 수프라막스의 경우 태평양에서는 석탄운송 항로가 물동량 증가를 보이는 반면 대서양에서는 곡물운송 항로가 수요가 부진하여 양대 수역의 시장상황이 차이를 보이고 있음
  - 태평양수역은 인도네시아-인도 및 동호주에서의 석탄물동량 증가로 소폭의 상승세를 보임
  - 대서양수역은 미겔프 지역의 석탄 및 곡물 선적량의 감소로 약세를 보임
  - 양대 수역에서 크리스마스를 앞두고 선주들이 장거리항로 위주로 계약을 체결하려는 움직임을 보이면서 약보합세 지속



		금주 (12.10)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>건화물선 시장</b>									
운임지수	BDI	911	(-168)	723	2,113	1,117	698	2,337	1,205
	BCI	979	(-698)	979	3,781	2,031	1,209	4,329	2,110
	BPI	1,047	(-61)	419	1,780	965	651	2,096	1,187
	BSI	960	(-24)	659	1,330	940	664	1,562	982
	BHSI	494	(-4)	355	773	525	410	821	562
(12.05)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	10,000	(-3,750)	10,000	25,938	18,484	9,250	20,000	12,768
	Panamax	10,250	(-125)	9,875	15,125	12,182	7,750	14,125	10,099
	Handymax	9,750	(-)	9,750	13,750	11,500	8,750	12,500	10,034
(12.10)									
운임(\$/day)	Capesize	6,294	(-5,372)	6,294	35,316	14,202	4,205	42,211	14,163
	Panamax	8,347	(-488)	3,362	14,188	7,729	5,163	16,728	9,312
	Supramax	10,040	(-246)	6,886	13,902	9,831	6,938	16,333	10,200
	Handysize	7,202	(-33)	5,337	11,083	7,702	6,108	11,757	8,150

# 컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



## 양대 메인항로, GRI 예고로 운임상승 기대

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 17p 하락한 1,037p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 30.7p 하락한 919.0p를 나타내었음. 반면 용선료 지수인 HRCI도 전주 대비 2.2p 상승한 544.5p를 기록하였음.
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 20달러 하락한 719달러, CCFI는 전주 대비 49.9p 하락한 1,214.2p를 기록하여 4주 연속 하락세를 보였음.
  - 작년 11~12월 상해발 유럽행 운임은 TEU당 평균 1,300달러로 현재 운임수준 보다 580달러 높았다는 점에서 선사들의 운임 인상 의지가 강함. 선사들은 12월말 크리스마스를 앞두고 12월 중순 TEU당 500~700달러를 인상하는 GRI를 계획하고 있음
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 80달러 하락한 1,825달러, 미동안이 58달러 하락한 4,020달러를 기록하였고, CCFI는 미서안이 4.7p 하락한 985.6p, 미동안이 2.4p 하락한 1,335.1p로 2주 연속 하락세를 보였음.
  - 미서안 항만의 노조 태업에 의한 항만혼잡으로 TSA가 11월 17일 혼잡할증료를 부과하기로 하였으나 FMC 견제로 무산된 바 있음. TSA는 항만혼잡에 따른 선사들의 추가비용 부담이 갈수록 커지고 있기 때문에 비수기인 12월 15일 이례적으로 FEU당 1,000달러를 인상한다는 GRI를 예고하였음
- ▶ 최근 국내외 해운시황 전망기관에서 밝히고 있는 컨테이너선 시장을 종합해 보면 내년도 컨테이너선 시장의 상황은 그리 밝지 못한 것으로 판단됨.
  - 지난 12일 NYK 발표에 따르면 내년도 세계 컨테이너 물동량은 Drewry 5.2%, Clarkeson 6%, 증가, Global Insight 4.3% 증가할 것으로 전망하였음. 특히 Drewry가 발표한 내년 컨테이너선 시장 전망에서 아시아-북유럽항로 물동량 증가는 3.5%로 나타나 유럽항로 상황이 어두울 것으로 예상됨
  - 또한 NYK에 따르면 선박공급은 14년 8월말 총 5,078척으로 전년 대비 96만TEU 증가한 것으로 나타났는데, ULCS가 244척, 316만 9000TEU으로 전년 대비 30.8% 증가하여 ULCS의 비중이 더욱 높아졌음



			금주 (12.05)	(전 주비)	2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		1,030.1	(-17.0)	1,018	1,171	1,089	976	1,152	1,082
	유럽항로		1,214.2	(-49.9)	1,183	1,696	1,433	1,027	1,530	1,354
	미서안항로		985.6	(-4.7)	934	1,032	982	953	1,189	1,061
	일본항로		616.9	(-7.0)	597	843	710	719	857	773
	한국항로		725.3	(-0.1)	610	749	693	565	690	617
	동남아항로		860.5	(15.8)	754	905	838	781	916	841
			(12.10)							
용선지수(HRCI)			544.5	(2.2)	498	546	526	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	730	(-)	670	750	708	730	730	730
		수입	600	(-)	540	610	580	610	620	613
	한중(All in)	수출	363	(-)	309	363	346	309	374	317
		수입	537	(-)	469	537	515	469	494	472
	동남아(All in)	수출	800	(-)	750	800	787	780	880	809
		수입	600	(-)	550	600	587	540	640	569

## 유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



### VLCC, '중동-일본' 운임 3년래 최고점 기록

- ▶ 주 초반 조정 움직임을 나타내던 VLCC 시장은 주 후반 다시 강세를 나타내며 '중동-일본' 운임이 3년래 최고수준을 기록하였음.
  - VLCC 평균 운임수익은 55,971달러(일)로 전주 대비 2,797달러(5.0%) 감소하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 72.5로 전주 대비 10.0p(16.0%) 상승
  - 12월 03일 페르시아만 30일 가용선박은 82척으로 전주 대비 11척(11.8%) 감소하였으며, 전년 동기 대비 8척(8.9%) 감소한 수준
- ▶ 항로별 운임수익을 보면 중동-아시아 7%, 중동-유럽 4% 감소한 반면 중동-미국 1% 증가하였음.
  - 서아프리카 시장은 인도행이 4%, 미국행이 8% 감소하였으나 중국행은 1% 증가

### [12.5일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	판타나	푸자이라	상가포르	홍콩	일본
\$/톤	365.5	390	395	455	395	402.5	410	406.5	425	412.5	457.5
w/w	-8.9%	-9.9%	-8.1%	-4.2%	-3.4%	-6.9%	-9.4%	-8.9%	-5.6%	-7.5%	-4.1%



### 제품선, 전반적 약세이나 미겔프 MR 운임은 반등

- ▶ 대서양시장 : 북해지역은 운임강세에 따른 선복량 유입 등으로 운임조정이 발생한 반면 미겔프 지역은 남미행 물동량이 증가하며 운임강세를 보였음
  - 미겔프 지역 2주 가용선박은 57척으로 전주대비 50% 증가
- ▶ 아시아시장 : 주중 약세를 지속하던 LR 운임은 주 후반 거래량이 늘며 하락폭을 일정부분 상쇄함. MR은 아프리카 단거리 항차가 증가하였으나 운임이 전반적으로 약세.
  - 제품선 평균 운임수익은 24,571달러(일)로 전주 대비 637달러(2.5.0%) 감소하였으나 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 120.0로 전주 대비 변동 없음
  - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 22%, 북해-서아프리카 19% 감소하였으나 미겔프-북해 55%, 미겔프-남미동안 28% 증가하였음
  - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 5%, LR2 2% 감소하였음. 또한 MR은 싱가포르-일본 10% 증가하였으나, 인도-일본 3% 감소하였음

		(전주비)		12월평균	2014년			2013년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>유조선 시장</b>		<b>(12.05)</b>								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	52,971	(-2,797)	52,971	7,670	55,768	25,074	1,351	47,297	16,103
	MR	24,571	(-637)	24,571	7,041	25,208	11,411	7,020	18,189	12,625
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	33,000	(10.0)	33,000	23,500	33,000	27,531	18,000	28,000	19,837
	MR	15,000	(-)	15,000	13,750	15,250	14,577	13,500	15,000	14,351
				(12.10)	12월평균					
운임지수(WS)	VLCC	72.5	(1.5)	67.5	32.5	72.5	46.8	30.0	65.0	40.1
	MR	120.0	(-)	120.0	100.0	122.5	112.3	100.0	170.0	125.9

## 해운시장 주요동향



일본선박투자촉진회사(JSFI), 발족 2년 6개월 만에 해산

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 일본 조선 산업의 수주 촉진을 위한 파이낸스 조성 지원을 목적으로 설립된 일본선박투자 촉진회사(JSFI)가 12월 12일 해산하였음.
  - 동사는 2012년 4월 발족하여 2년 6개월 동안 세계 금융위기 이후 수주고갈 우려 속에서 일본 조선 산업의 세이프티 넷으로서의 기능을 수행
  - 최근 미국 및 유럽계 펀드자금의 해운시장 유입으로 일본 조선 산업이 대량 수주를 확보하였기 때문에 일단 역할을 끝냈다고 판단하여 해산을 결정
- ▶ JSFI는 2013~14년 일본 조선소의 수주고갈 문제에 대한 대응정책의 일환으로 국토교통성의 주도하에 조선소 20사, 금융 4사, 종합상사 3사의 출자로 발족하였음.
  - 동사는 조선기업의 Equity(자기자금), 국제협력은행(JBIC), 민간금융기관의 협조융자로 선박을 발주해 해외선사에 용선하는 것을 지향하였음
  - 그러나 2012년 가을 이후 선가하락과 세계적인 금융완화, 일본 건조선에 대한 재평가 등을 배경으로 유럽 선주를 중심으로 대량 발주가 일본 조선소에 이루어져 수주 촉진의 필요성이 적어졌음
- ▶ JSFI는 당초부터 안건 형성기간을 내년 3월까지의 3년간으로 설정하였기 때문에 12일의 임시 주주총회에서 해산을 결의, 내년 3월까지 청산절차를 종료할 예정임.

(Marinavi. 2014. 12. 15.)



BHP, 2015년 중국의 철강소비 증가율 둔화 전망

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

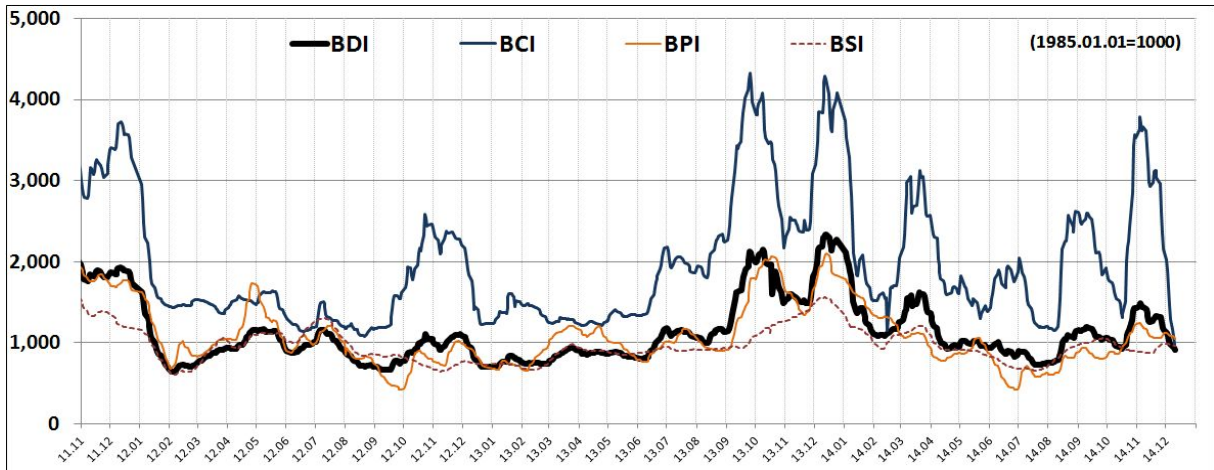
- ▶ 세계 철광석 메이저의 하나인 호주의 BHP 빌라톤사는 내년 중국의 철강소비 증가율이 둔화될 것으로 전망하고 자사의 전략을 공급과잉에 맞춰 수정하였음.
  - 동사의 CEO인 Andrew Mackenzie에 따르면 호주 정부는 생산 확대, 공급과잉에 따른 시장조정(Rebalancing)이 일어날 것을 예상하고 2011년 초부터 신규 광산개발을 허가하지 않고 있음
  - 이는 철광석 메이저 중에서 첫 번째로 중국의 철광석 수요 전망에 대한 회의를 나타내는 것으로 시장의 우려를 보여주는 신호임
- ▶ 그동안 철광석 메이저사들은 중국의 수요에 기대어 생산을 급격히 증가시켰으나 중국의 생산증가율이 3% 수준으로 감소하자 철광석 가격은 70달러/톤으로 하락한 바 있음.
  - BHP의 철광석 마케팅 부장인 Alan Chirgwin은 내년도 철강 수요증가율은 0.5~1.5%로 생산증가율보다 낮을 전망함
- ▶ 그러나 철광석 가격이 5년래 최저 수준으로 고비용의 중국 광산이 시장에서 퇴출되는 11월까지 중국 철광석 수입은 전년 대비 13.4% 증가한 8억 4,600만 톤 기록할 전망이다
  - 중국의 철광석 광산은 이미 가격경쟁력을 상실, 중국의 철광석 생산량은 2014년 2억 4,000만톤 수준으로 감소할 전망이며, 2015년 이후 2억 톤 수준의 생산이 전망

(Reuters. 2014.12.13.)





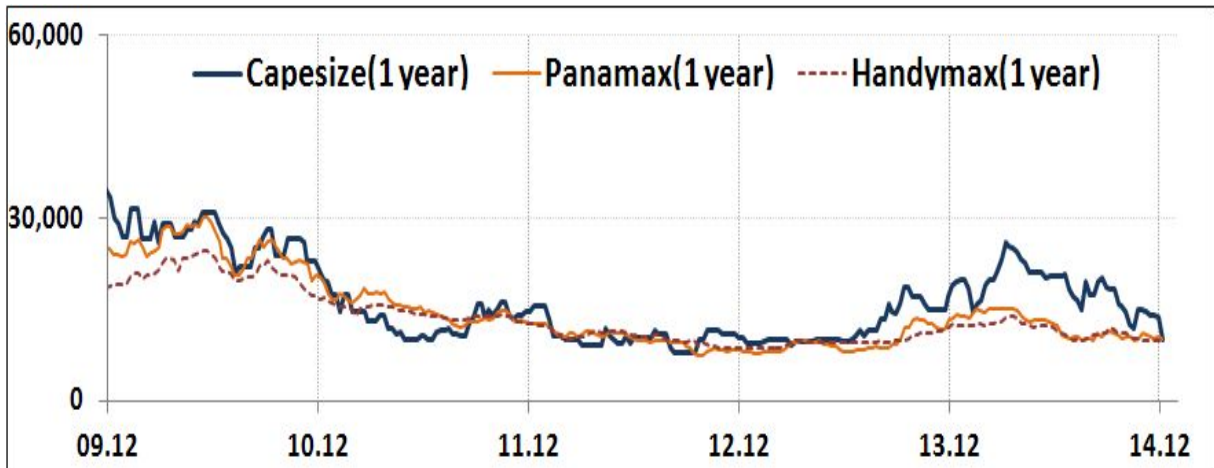
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

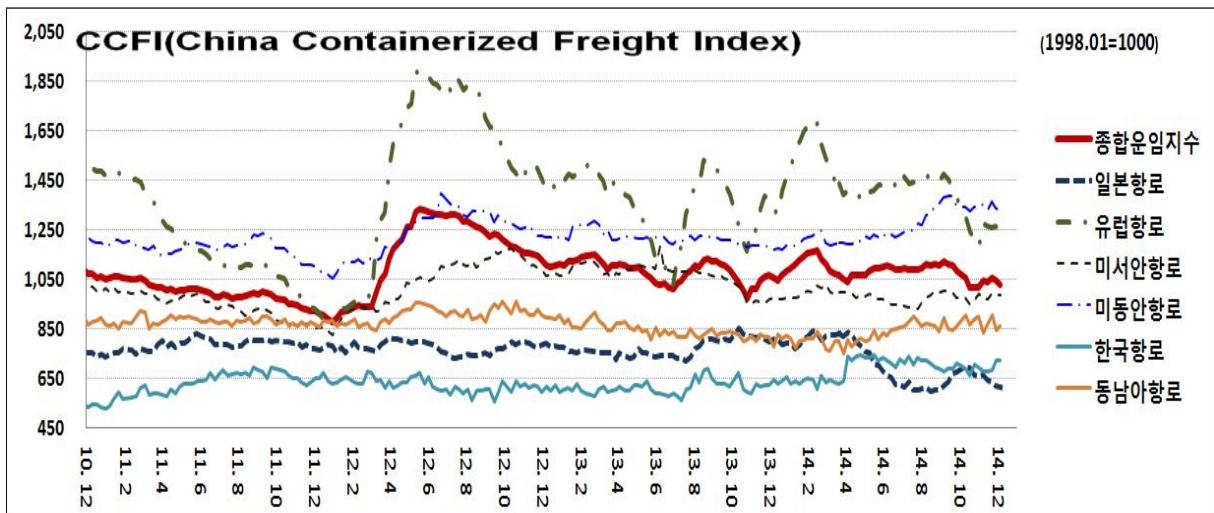
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



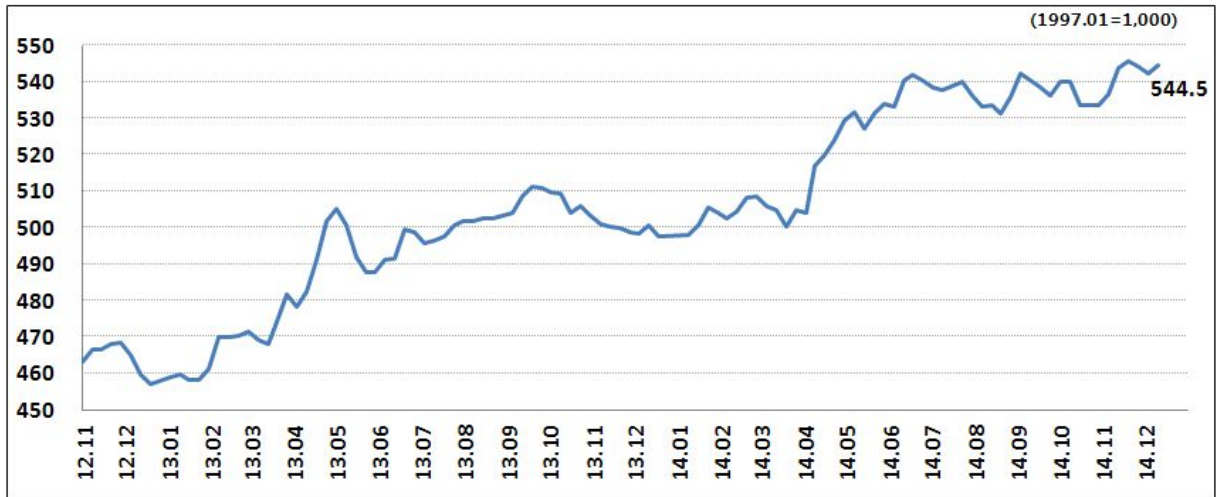
Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



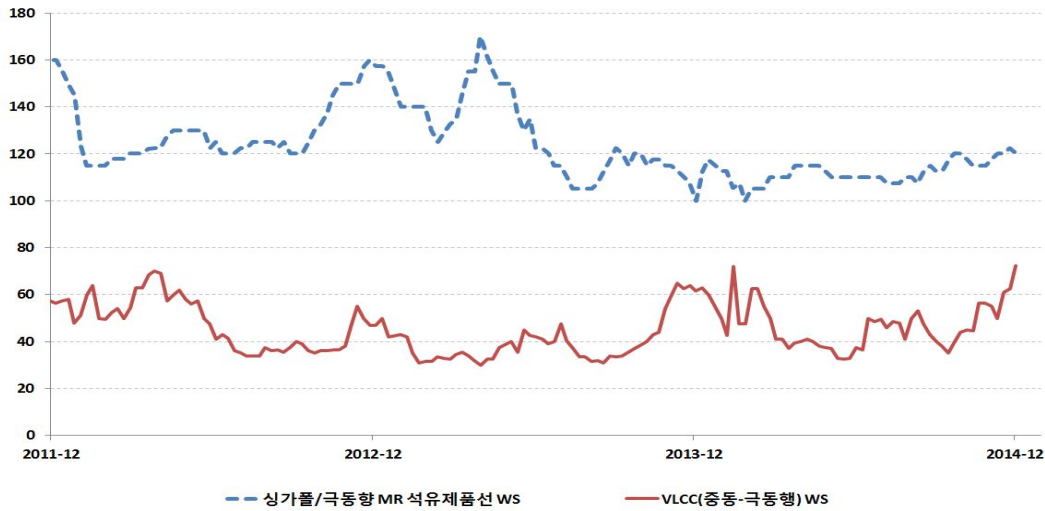
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



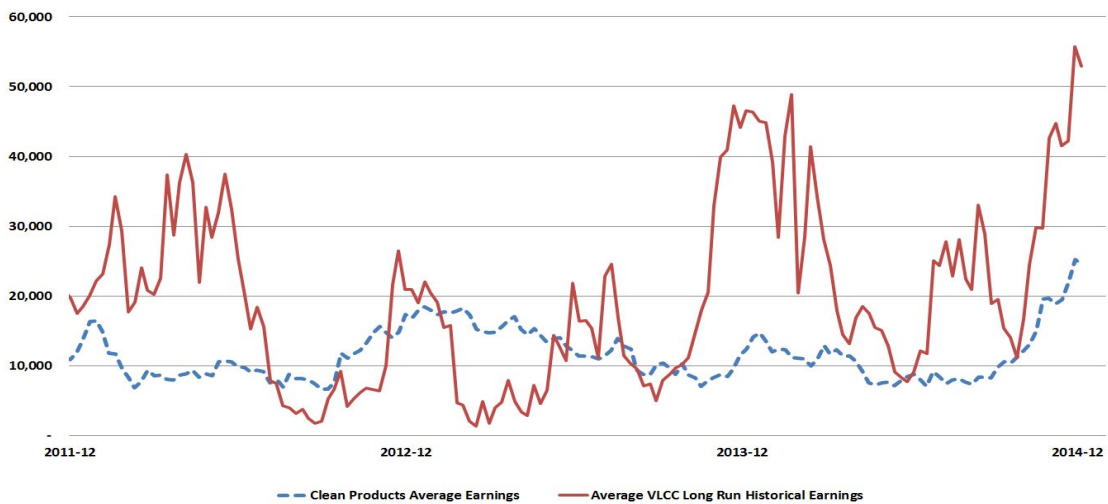
Lloyd's List.

유조선 운임지수 (WS)



ICAP

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



Clarkson.

# 주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금 주 (전주비) 12월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선 시장 (\$ Million) (12.05)</b>										
건화물선(5년)	Panamax	20.5	(-)	20.5	20.5	28.0	24.7	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	77.0	(-)	77.0	65.0	77.0	73.6	55.0	60.0	56.0
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	8.5	(-)	8.5	8.5	10.3	9.7	9.0	10.3	9.4

<b>신조선 시장 (\$ Million) (12.05)</b>										
건화물선	Panamax	29.0	(-)	29.0	28.0	30.0	29.5	25.8	27.8	26.4
유조선	VLCC	97.0	(-)	97.0	94.0	101.0	98.5	89.5	94.0	90.7
컨테이너선	Sub-Panamax	32.0	(-)	32.0	31.5	32.0	31.9	30.0	31.5	30.6

<b>연료유 (\$/Tonne) (12.05)</b>										
380 CST	Rotterdam	365.5	(-35.5)	365.5	365.5	601.0	546.7	567.0	646.0	594.5
	Singapore	425.0	(-25.0)	425.0	425.0	622.0	574.0	591.0	667.5	615.7
	Korea	442.5	(-27.5)	442.5	442.5	662.5	603.2	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	412.5	(-33.5)	412.5	412.5	640.0	582.5	602.5	678.5	627.8



<b>주요 원자재가 (\$) (12.05) 12월평균</b>										
철광석	국제價	69.9	(-3.5)	69.8	69.5	135.0	100.1	112.6	158.3	134.9
	중국産	113.3	(-3.4)	115.2	113.2	176.7	142.8	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	75.0	(-0.1)	74.9	74.9	100.4	81.3	96.2	100.2	97.9
	중국産	97.0	(0.7)	96.6	90.0	114.5	99.3	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주産	134.4	(-0.1)	134.4	129.3	175.0	141.7	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	75.0	(-0.1)	74.9	74.2	91.3	80.0	88.9	111.9	99.4
	중국産	133.8	(-0.1)	133.6	132.4	185.0	144.2	181.1	184.6	182.7
곡물	대두(국제)	1,053.5	(20.3)	1,029.9	910	1,646	1,259	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)	609.0	(31.8)	603.6	474	843	609	605	791	683