

# 해운시황 포커스

통권 218호 (2014.06.30~07.04)

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)



### P3 무산후 글로벌 Big 3의 행보



- ▶ 글로벌 Big 3인 Maersk, MSC, CMA-CGM이 P3를 설립하고자 했던 목적은 기존의 얼라이언스와 글로벌 선사들에 대해 지속적으로 비용측면의 경쟁적 우위를 확보하면서 서비스 범위를 확대하려는데 있었음
  - P3가 출범했다면 P3는 세계 컨테이너선 시장의 41%를 점유하면서 점유하면서 '규모의 경제'를 통해 독점금지법상 위배되지 않는 범위내의 시장지배력을 행사할 수 있었음. 그러나 P3는 유럽항로에서 46.7%의 점유율을 갖고 있어 중국이 P3를 불허하는 빌미를 주게 되어 결국 P3가 무산되었음
- ▶ 중국이 P3를 불허함으로써 중국 2대 선사와 국적선사들이 소속된 G6와 CKYHE는 상대적인 반사이익을 누릴 것이라는 의견이 있었음. G6와 CKYHE의 점유율 합쳐도 42.5%로 공정거래법을 위배하지 않는 범위 내에서 시장에서의 경쟁력을 유지할 수 있기 때문임
  - P3의 승인거절로 글로벌 Big 3는 비용감축을 통한 수익률 향상 실패로 추가하락이라는 고전을 겪고 있지만 G6와 CKYHE는 서비스 공유를 확대하여 경쟁력을 더욱 높여 나갈 것으로 예상되고 있음. P3 출범계획이 발표된 이후 G6는 미서안항로와 대서양항로에서 제휴범위를 확대하였고, CKYH도 Evergreen을 포함시켜 제휴그룹을 확장하는 등 대응 방안을 마련한 바 있음
- ▶ 이처럼 P3가 무산되면서 G6와 CKYHE의 경쟁력이 상대적으로 강화되면서 글로벌 Big 3도 독점금지법을 위배하지 않는 범위내에서 새로운 제휴방법을 모색할 수 밖에 없는 상황이 되었음. 이에 따라 글로벌 Big 3가 독점금지법에 위배되지 않는 범위의 항로를 중심으로 P3 서비스를 재구성하여 승인심사를 다시 신청할 가능성이 제기되고 있음
  - 글로벌 Big 3는 시장점유율에 있어 문제가 제기되지 않은 북미와 유럽항로를 중심으로 당초 계획된 서비스를 진행할 가능성이 높음. Drewry에 따르면 아시아-북미와 아시아-지중해 항로는 3사가 통합서비스를 유지하고, 아시아-북유럽, 북유럽-미국, 지중해-미국 항로에서는 양자가 제휴서비스를 추진할 가능성이 있음. 따라서 중국의 P3 불허가 초대형 얼라이언스의 등장을 막기 어려울 것으로 판단됨
- ▶ 글로벌 Big 3는 단기적으로 수익달러의 비용감축으로 수익구조를 개선시킬 방법을 상실하였기에 향후 지속적인 비용절감 방안을 모색할 것임. 또한 중국의 P3 서비스 불허로 Big 3의 서비스 항로와 횡수가 줄어드는 것은 아니기에 3사는 아시아-북미와 아시아-유럽항로에서 양자 또는 3자간 선박공유와 슬롯교환을 확대하는 방향으로 서비스항로 조정작업에 착수할 것으로 예상됨
  - 결국 글로벌 Big 3의 P3 모델이 무산된 것이지 Big 3간의 새로운 얼라이언스가 무산된 것이 아니라고 판단됨. 글로벌 Big 3는 기존의 상호 제휴관계를 확장·발전시키면서도 독점금지법을 피해 나갈 수 있는 새로운 형태의 얼라이언스를 추진할 가능성이 있음
- ▶ 한편 글로벌 Big 3는 P3 네트워크가 없어도 이미 강력한 비용경쟁력을 갖춘 시장선도자들이기 때문에 G6와 CKYHE 소속선사나 독립선사들에 비해 높은 수익을 달성할 것으로 예상되고 있음
  - 비록 P3 무산으로 국적선사들이 초대형선박 확보와 서비스항로 증편 등에 필요한 시간을 벌었으나 당분간 운임경쟁이 더욱 치열해질 것이라는 점에서 국적선사들은 비용경쟁력 확보를 위해 전력을 기울여야 할 것임

# 건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



## 케이프 및 파나마스 운임 반등으로 전체 시황 반등

- ▶ 최근 BDI는 890p(7월 2일)를 기록, 전주 대비 44p(5%) 상승함
  - 케이프 운임은 전주 대비 1,642달러(일)(13%) 상승한 14,430달러/일을 기록
  - 파나마스 운임은 전주 대비 413달러(일)(12%) 상승한 3,890달러(일)을 기록하였음에도 불구하고 여전히 운항변동비(OPEX)에는 미치지 못하는 상황
  - 수프라막스 및 핸디사이즈는 각각 2%, 6% 하락
  - FFA 시장은 현물시장의 상승세를 반영하여 중대형선 위주로 상승세 전환되었음. 케이프는 7월물이 전주 대비 17% 상승, 4분기물이 9% 상승함. 파나마스는 7월물이 전주 대비 17% 상승한 5,725달러(일)를 기록했으나 운항변동비에 미치지 못하고 있고, 4분기물도 17% 상승한 10,900달러(일)를 기록함. 수프라막스는 소폭 상승, 핸디사이즈는 소폭 하락함
- ▶ 케이프는 지난주 후반, 이번주 초 상승세를 보였으나, 7월 2일(수)에는 잠시 주춤하는 양상
  - 브라질-중국 철광석 항로의 운임회복이 케이프 운임 반등의 모멘텀으로 작용
  - 서호주 철광석 물동량이 꾸준한 시황지지세 역할을 하고 있으나 동호주의 석탄 물동량 유입은 기대보다 부진한 실정
- ▶ 파나마스는 지난주 금요일을 끝으로 40일 동안의 하락세를 멈추고, 이번주 들어 소폭 반등에 성공하였음
  - 우선 운임이 사상 최저치에 근접하면서 선주들의 저항감이 커진 것이 반등의 주요 요인으로 판단
  - 아울러 대서양/태평양 양대 수역에서 일부 신규 물동량이 유입된 것도 운임반등에 기여
  - 한편, 파나마스 운임에 비해 케이프 운임이 2배 이상을 기록하면서 일부 케이프 화물이 분할되면서(cargo split), 파나마스 운임회복에 도움을 주고 있음
- ▶ 수프라막스도 운임이 바닥에 근접했다는 인식과 함께 선주들의 저항이 강해지고, 일부 신규 화물의 유입으로 이번주 들어 운임이 소폭 반등함
  - 대서양 R.V. 항로 및 극동 지역 운임 등이 반등세를 보임
- ▶ 핸디사이즈는 양대 수역 모두 신규 물동량 유입이 부진한 가운데 운임하락이 지속됨
  - 여름이 비수기라는 계절적 특성을 고려할 때 단기간 내에 핸디사이즈 운임이 반등하기 쉽지 않을 전망



		금주 (07.02)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>건화물선 시장</b>									
운임지수	BDI	890	(44)	846	2,113	1,187	698	2,337	1,205
	BCI	1,999	(200)	1,154	3,733	1,971	1,209	4,329	2,103
	BPI	485	(42)	443	1,780	1,063	651	2,096	1,187
	BSI	677	(-10)	687	1,330	996	664	1,562	821
	BHSI	408	(-25)	433	773	600	410	821	562
		(06.27)							
용선료(1년, \$/day)	Capesize	18,250	(-2,500)	14,700	25,938	20,807	9,250	20,000	12,768
	Panamax	10,125	(-500)	10,625	15,125	13,790	7,750	14,125	10,099
	Handymax	8,500	(-750)	8,500	11,500	10,587	7,500	10,625	8,648
		(07.02)							
운임(\$/day)	Capesize	14,430	(1,642)	7,912	35,316	14,173	4,205	42,211	14,163
	Panamax	8,523	(413)	3,477	14,188	8,523	5,163	16,728	9,312
	Supramax	10,417	(-111)	7,186	13,902	10,417	6,938	16,333	10,200
	Handysize	8,794	(-388)	6,472	11,083	8,794	6,108	11,757	8,150

# 컨테이너선 시장

백영미 전문연구원 (yuongmibaek@kmi.re.kr)



## Drewry 하반기 평균운임 작년 하반기 대비 하락 전망

- ▶ 중국발 컨테이너 운임지수인 CCFI는 전주 대비 1.4p 하락한 1092.1p를 기록한 반면 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 15.8p 상승한 1,058.7p를 나타냄. 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 1.6p 하락한 538.7p를 기록함.
- ▶ 아시아-유럽 항로의 경우 SCFI가 전주 대비 TEU당 14달러 하락한 1,106달러를 기록하였고, CCFI는 15p 하락하여 1418.2p를 기록하여 전반적인 하락세를 보였음
  - 금년 6월 유럽항로 운임은 5월 대비 7%의 하락한 것으로 나타났음. 이는 과잉공급이 지속되는 상황에서 6월 GRI 효과가 크지 않아 대폭적인 운임하락으로 이어짐
  - IHS Global Insight에 따르면 컨테이너선 시장이 성수기임에도 불구하고 운임 회복세를 기대할 만한 뚜렷한 상승요소가 없음
- ▶ 아시아-북미 항로의 경우 SCFI는 미서안항로가 전주 대비 TEU당 49달러 상승한 1,769달러, 미동안항로는 전주 대비 77달러 상승한 3,291달러, CCFI는 미서안항로가 1.7p 상승한 952.9p, 미동안항로가 8.2p상승한 1,231p를 기록하여 5주만에 상승하였음
  - 아시아-북미항로 운임이 5주만에 상승하였으나 SCFI의 경우 작년 동기간 대비 FEU당 17.3%(386달러) 낮은 수준
  - Drewry에 따르면 북미항로 운임은 성수기 추가운임만 반영된 것이며, 2주후 시행하기로 계획된 TSA 운임 인상도 예상보다 시장에 미치는 영향이 적을 것으로 예상
- ▶ Drewry는 금년 하반기 평균 운임이 작년 하반기 평균 운임 보다 낮을 것으로 전망하였음. 현재 지속적인 공급과잉으로 인해 운임이 하락할 전망이나 Slow steaming, 항로 재조정, 러시아 저가 벙커유 구매 등을 통한 운항비 절감이 가능하여 연평균 운임하락은 2.5%에 머물 것으로 예상됨



		금주 (06.27)	(전주비)	2014년			2013년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
<b>컨테이너선 시장</b>										
운임지수(CCFI)	종합	1,092	(-1.4)	1,040	1,171	1,100	976	1,152	1083	
	유럽항로	1,418	(-15.0)	1,368	1,696	1,489	1,027	1,530	1351	
	미서안항로	953	(1.7)	950	1,032	988	953	1,189	1066	
	일본항로	626	(-1.1)	626	843	771	719	857	771	
	한국항로	732	(33.5)	610	749	684	565	690	616	
	동남아항로	857	(5.8)	754	857	810	781	916	842	
(07.02)										
용선지수(HRCI)		538.7	(-1.6)	498	542	518	458	511	491	
운임	한일(All in)	수출	750	(80)	670	750	675	730	730	730
		수입	610	(70)	540	610	556	610	620	615
	한중(All in)	수출	363	(-)	309	363	331	309	374	321
		수입	537	(-)	469	537	496	469	494	473
	동남아(All in)	수출	800	(-)	750	800	776	780	880	798
		수입	600	(-)	550	600	576	540	640	558

# 유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



## VLCC, 모든 항로에서 운임강세 지속

- ▶ 지난주에 이어 운임강세가 계속되고 있으나 주말을 지나면서 운임급등에 따른 부담으로 물량이 감소하고 있음. 7월물 중동발 성약건수는 현재 75건으로 양호한 수준임
  - VLCC 평균 운임수익은 25,043달러(일)로 전주 대비 13,289달러(113.1%) 상승하였음에도 불구하고 중동-일본 운임지수는 WS 48.5로 전주 대비 1.5p(3.0%) 하락
  - 7월 02일 페르시아만 30일 가용선박은 97척으로 전주 대비 5척(5.0%) 감소하였으며, 전년 동기 대비 1척(1.0%) 감소한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 175~197%, 중동-미국 128%, 중동-유럽은 50%, 서아프리카 시장은 66~154% 상승하였음
  - 선박유(380cst) : 유럽은 계속 약세를 이어가고 있으나 북중미는 휴스턴을 제외하고 상승하였음. 아시아항만은 전체적으로 상승세이나 홍콩, 일본은 전주 대비 하락하였음
- ▶ 이라크 사태로 인한 원유공급 차질에 대한 우려가 여전히 존재하지만 이란과 사우디의 공급증가로 원유시장은 안정세를 찾아가고 있음
  - 2014년 5월까지 이란산 원유수입 상위 5개국의 수입량은 전년대비 25% 증가한 125만 bpd로 이란 핵협상 조건인 6개월 평균 100만 bpd 수출제한을 상회할 것으로 예상
  - 사우디의 8월물 원유공급가(OSP) 프리미엄은 2.05달러/배럴로 전월대비 0.2달러 낮은 수준이며, 브렌트/두바이 가격차가 비슷했던 작년 10월보다 1.35달러 낮은 수준



## 제품선, 미걸프 지역의 수요증가로 운임강세 지속

- ▶ 휘발유 수요증가, 미걸프 지역의 선박량이 감소하며 '미걸프-북해' 항로 운임이 2주 동안 158% 급등하며 운임상승을 이끌고 있음
  - 제품선 평균 수익은 9,169달러(일)로 전주 대비 2,128달러(30.2%) 상승한 반면 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 110.0로 전주 대비 변동 없음
  - 항로별 운임수익은 북해-미동안은 51% 하락한 반면 북해-서아프리카 74%, 미걸프-남미 동안은 248% 상승하였음. 싱가포르-일본, 인도-일본은 각각 2%, 41% 하락하였음
- ▶ 6월 27일 기준 미국 정제가동률은 91.4%이며 원유재고는 전주 대비 316만배럴(전략적 비축유 제외) 감소한 3억 8,494만배럴을 기록함
  - 휘발유 재고는 2억 1,374만배럴로 감소하였으며 중간유분은 1억 2,154만배럴, 중유는 3,702만배럴을 기록하였고, 수입량은 원유 7,265(k)bpd, 제품유 1,535(k)bpd를 기록

			(전주비)	6월평균	2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>유조선 시장</b>		<b>(06.27)</b>								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	25,043	(13,289)	14,513	7,670	48,936	21,576	1,351	47,297	16,103
	MR	9,169	(2,128)	8,233	7,041	12,862	9,861	7,216	18,266	12,736
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	23,500	(-)	23,500	23,500	27,000	25,462	18,000	28,000	19,837
	MR	14,000	(-)	14,188	14,000	15,250	14,865	13,500	15,000	14,351
		<b>(07.02)</b>								
운임지수(WS)	VLCC	48.5	(-1.5)	39.3	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

### NYK 세계 최초로 LNG 벙커링선박 발주

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ NYK, GDF 수에즈, 미츠비시상사는 한진중공업에 세계 최초 LNG 벙커링선박을 발주하였다고 수요일(7월 2일) 발표함
  - 동 선박은 2016년 인도되어 벨기에 쉘브뤼헤항에 투입될 예정이며, 화물탱크 용적은 5,100m³(LNG 2,500톤)으로 주로 북해와 발트해에서 LNG 추진선박의 연료를 공급할 예정임
  - 동 소유지분은 GDF 수에즈 50%, NYK 30%, 미츠비시상사 20%임
  - 내년 봄까지 3사는 LNG 해상연료 판매를 위한 합작회사(joint venture)를 설립할 예정
- ▶ NYK는 배출가스 규제로 인하여 유럽을 중심으로 LNG 해상연료 수요가 증가할 것으로 전망하고 있음
  - 이번에 발주한 LNG 벙커링선박은 연간 20만톤이 넘는 LNG 연료를 보급할 수 있으며 매출규모는 LNG 가격을 750달러(톤)으로 가정할 경우 1억 5,000만달러로 예상
- ▶ NYK 그룹은 이미 세계 최초로 LNG 추진 자동차운반선과 터그보트를 발주하며 환경친화적인 LNG 추진선박 활용에 노력하고 있음

(출처: Marinavi, 2014.07.03.)

### 황산화물 규제 강화를 위한 유럽의 국제공조 강화

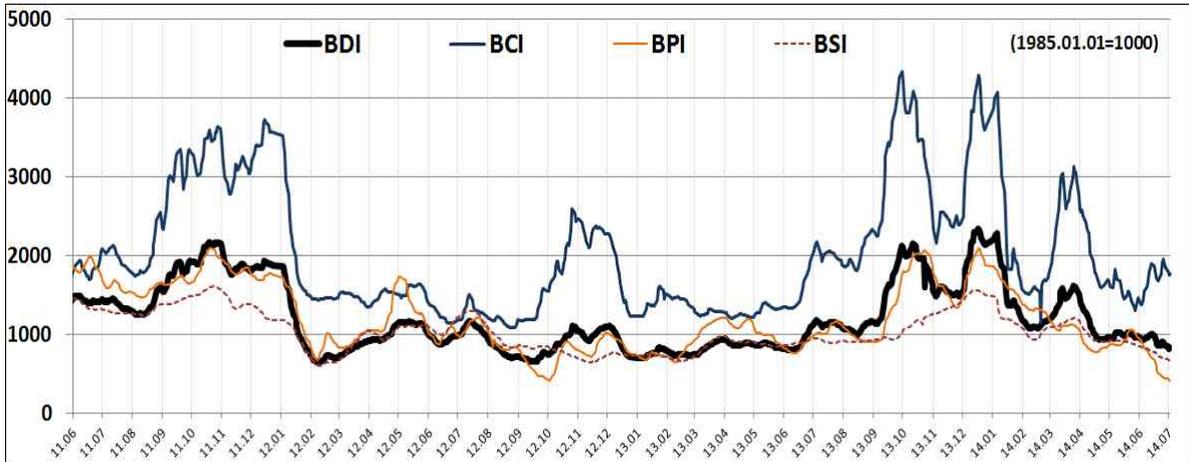
윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 북서유럽 국가들은 코펜하겐에서 회담을 갖고 선박의 황산화물 배출을 더 효율적으로 관리하기 위해 협력을 강화하기로 합의함
  - 회담 배경은 2015년 1월부터 시행되는 황산화물 규제강화에 관한 것으로, SECA(Sea of Emission Control Area)에 진입하는 선박은 저유황 연료를 의무적으로 사용해야 함
  - 저유황 연료는 일반연료보다 크게 비싸기 때문에 선사들이 규제를 무시하고 운항하고자 하는 경제적 유혹이 클 것으로 판단
- ▶ 북서유럽 국가들은 새로운 황산화물 규제를 효과적으로 적용시키기 위한 ‘이니셔티브’ 출범 및 발전에 합의하였음
  - 첫번째 목표는 타 유럽국으로 분위기 확산을 위해 ‘모범 사례집(best practice)’을 발간하는 것임. 또한 ‘지역별 선박검사 캠페인 시행’, ‘위반사례 정보공유’, ‘샘플링, 모니터링 방법 등 기술정보공유’, ‘국제·지역포럼에서 긴밀한 정책공조’를 합의하였음

(출처: International Shipping News, 2014.07.04)



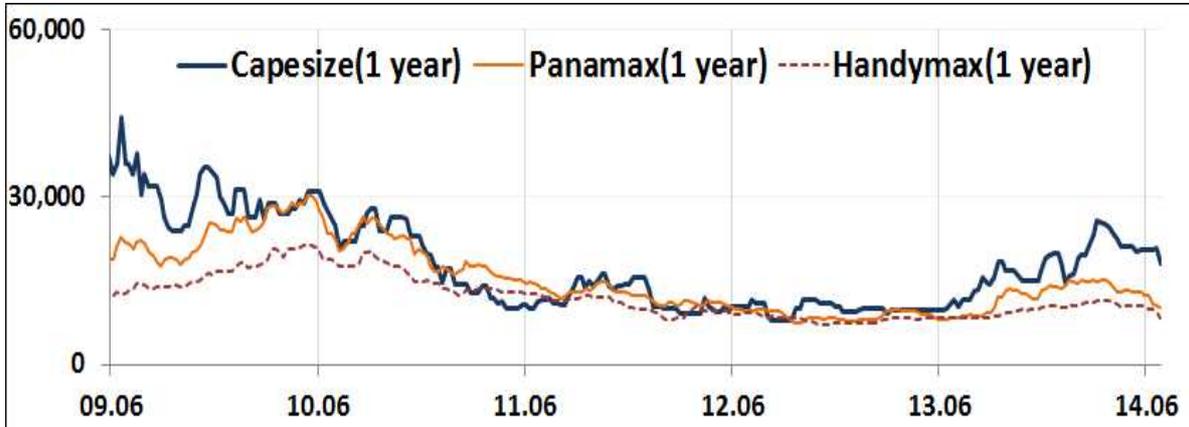
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

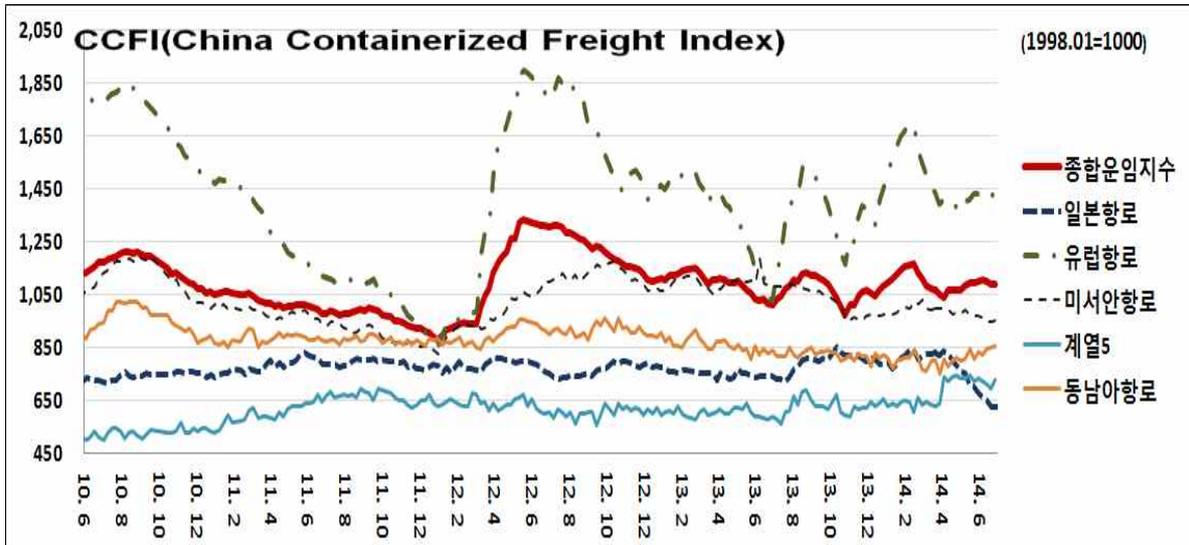
건화물선 용선료

\$/day



Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



상해항운교역소

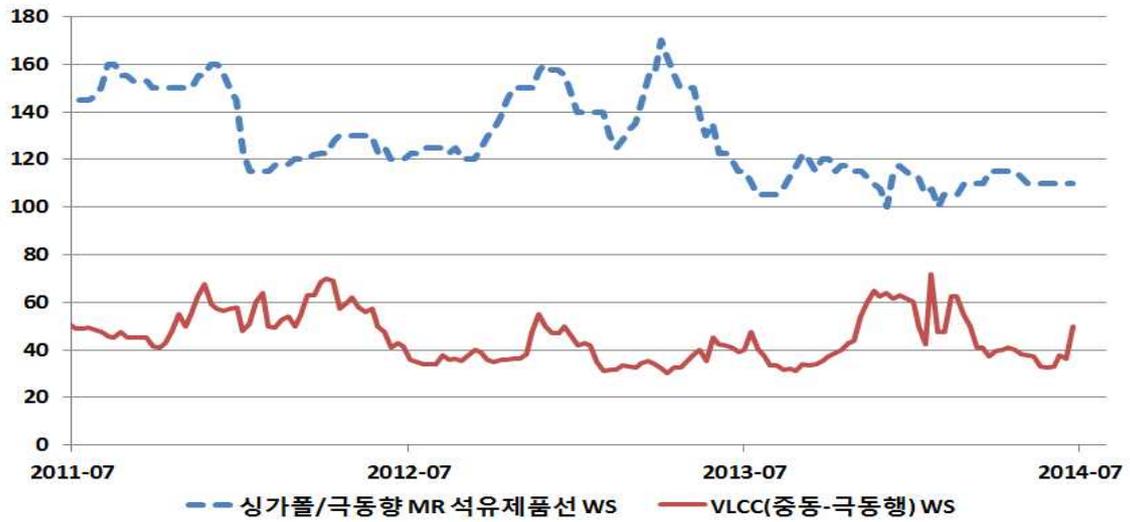


컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

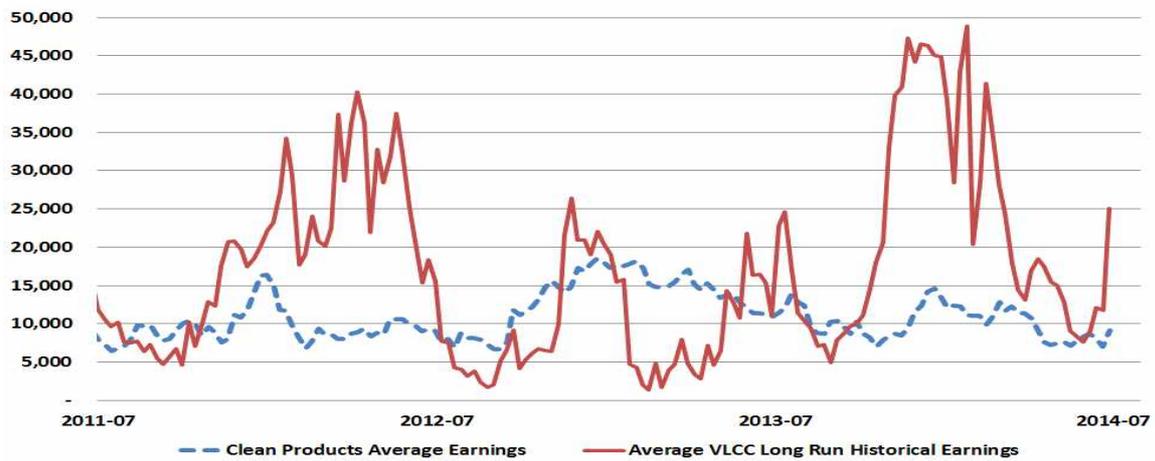
유조선 운임지수(WS)



Fearnleys.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

	금주 (전주비)	6월평균	2014년			2013년				
			최저	최고	평균	최저	최고	평균		
<b>중고선 시장 (\$ Million) (06.27)</b>										
건화물선(5년)	Panamax	24.0 (-1.5)	25.0	24.0	28.0	26.7	18.0	25.5	21.2	
유조선(5년)	VLCC	74.0 (-1.0)	74.5	65.0	76.0	72.2	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) (06.27)</b>										
건화물선	Panamax	30.0 (-)	30.0	28.0	30.0	29.4	25.8	29.0	27.0	
유조선	VLCC	100.0 (-0.5)	100.6	94.0	101.0	98.9	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) (06.27)</b>										
380 CST	Rotterdam	596.0 (-5.0)	590.3	563.0	601.0	578.0	567.0	646.0	594.5	
	Singapore	611.0 (8.5)	601.6	584.0	622.0	603.8	591.0	667.5	615.7	
	Korea	645.0 (7.5)	633.4	605.0	662.5	633.1	610.5	688.0	644.2	
	Hong Kong	612.5 (-5.0)	611.5	598.5	640.0	614.8	602.5	678.5	627.8	

<b>주요 원자재가 (\$) (06.27) 6월평균</b>										
철광석	국제價	92.3 (0.6)	92.3	91.0	135.0	112.9	112.6	158.3	134.9	
	중국産	133.0 (0.2)	135.5	132.6	176.7	158.2	158.6	188.6	172.3	
연료탄	국제價	77.4 (0.1)	77.2	76.9	100.4	85.4	96.2	100.2	97.9	
	중국産	95.9 (0.1)	99.4	95.7	114.5	104.8	104.0	116.3	112.3	
원료탄	호주産	145.9 (0.2)	145.6	144.9	175.0	154.3	162.4	195.4	178.8	
	내륙(외몽고)	75.8 (-3.1)	78.0	75.6	91.3	84.5	88.9	111.9	99.4	
	중국産	127.4 (0.2)	128.0	127.0	195.4	149.0	160.0	231.2	189.9	
곡물	대두(국제)	1,432.0 (16.3)	1,439	1,269	1,646	1,415	1,259	1,613	1,407	
	밀(국제)	726.0 (5.3)	718	551	843	669	605	791	683	

<b>국내 주요 항만 화물처리 (천톤)</b>										
		3월	4월	5월	2011년	2012년	2013년	합계		
부산	수출	15,601	15,610	14,314	153,356	164,089	170,769			
	수입	13,616	13,526	12,855	140,978	147,950	153,786			
울산	수출	6,143	5,773	6,173	82,058	83,778	80,213			
	수입	9,495	8,608	9,058	111,695	113,193	110,788			
광양	수출	5,853	4,681	5,756	75,414	81,103	80,438			
	수입	13,456	11,543	11,510	144,514	156,238	154,594			