

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)



지속적인 물동량 증가로 컨테이너선 운임 점진적 상승

- ▶ 컨테이너 물동량 회복세가 금년 2월 이후 계속되고 있음. 초대형선박 인도와 캐스케이딩에 따라 선박공급이 과잉상태에 있음에도 불구하고 지속적인 물동량 증가가 최근 컨테이너선 시장의 운임 수준을 지지하는 역할을 하고 있는 것으로 판단됨
 - 금년 들어 1만TEU급 이상 ULCS 준공 및 인도가 본격화되고 있고, 북미 및 남미항로에 8천TEU급, 주요 역내항로에 4,000~5,000TEU급 선박이 캐스케이딩되어 전반적으로 공급과잉이 심화되고 있으나 물동량 증가로 운임하락이 억제되는 양상
- ▶ 영국 CTS(Container Trades Statistics, Ltd)에 따르면 금년 5월 세계 컨테이너 물동량은 작년 5월 대비 5.7 % 증가한 1,153만 7천를 기록함. 금년 2월 물동량이 작년 2월 대비 소폭 증가한 이후 6월까지 지속적인 상승세를 보이고 있음
 - 미국 제폴(Zepol)사에 따르면 금년 5월 작년 5월 대비 7.5% 증가한 119만 6천TEU를 기록하였음. 이에 따라 북미항로에서 서비스를 제공하는 TSA 회원사의 아시아발 북미 동안행 컨테이너선의 소속률이 최근 90%를 넘고 있어 선박공급 증가에도 불구하고 전체적인 수급은 안정세에 도달한 것으로 나타났음
- ▶ 일본해양센터에 따르면 아시아-유럽 항로 W/B는 금년 1분기 물동량이 작년 동기 대비 7.3% 증가한 354만TEU를 기록하였으며, 금년 4월도 작년 4월 대비 8% 증가하는 등 2분기에도 지속적인 증가세를 보일 것으로 예상되고 있음
 - 또한 IADA(Intra-Asia Discussion Agreement) 소속 선사에 따르면 아시아 역내 금년 1분기 물동량은 작년 1분기 대비 3.6% 증가한 345만 8천TEU를 기록하였음
- ▶ 영국 클락슨에 따르면, 작년 세계 컨테이너 물동량은 1억 6,050만TEU로 2008년에 비해 20%도 증가하지 못한 반면 동기간 선박공급은 40% 이상 증가하였음. 지난 몇 년간 선박 공급 증가율이 물동량 증가율을 크게 상회하여 세계 컨테이너선 시장이 운임약세를 면치 못하고 있었음
 - 그러나 클락슨에 따르면 올해 상반기 세계 컨테이너선 건조량은 813,000TEU로 작년 상반기 대비 0.3% 증가에 그쳤고, 금년 5월까지 선박 해체량은 작년 동기 대비 27% 증가한 212,000TEU로 역대 최고 수준을 보여 공급과잉이 완화되는 추세를 보임
 - 이처럼 컨테이너선의 공급과잉이 완화되는 상황에서 올해 컨테이너 물동량 증가추세를 고려할 때 금년 하반기 컨테이너선 운임은 상승기조에 들어섰다고 볼 수 있음
- ▶ 영국 CTS가 지난 7월 9일 발표한 5월 세계컨테이너운임지수(2008년 12월=100)는 85로 4월과 동일하였음. 작년 세계컨테이너운임지수는 전반적으로 하락추세를 보였으나 금년 들어 지속적인 물동량 증가에 힘입어 소폭이지만 점진적인 상승세를 보이고 있음
 - 현재 물동량 추세를 고려할 때 금년 하반기에도 지속적인 물동량 증가가 예상되는 바, 운임이 얼마나 올라갈 것인지 주목됨

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



케이프 운임하락과 파나마스 반등세 둔화로 시황 하락

- ▶ 최근 BDI는 863p(7월 9일)를 기록, 전주 대비 27p(3%) 하락함
 - 케이프 운임은 전주 대비 2,685달러(일)(19%) 하락한 11,745달러(일)을 기록
 - 파나마스 운임은 전주 대비 1,787달러(일)(46%) 상승한 5,677달러(일)을 기록하여 운항변동비(OPEX)에 근접
 - 수프라막스는 1% 상승한 반면 핸디사이즈는 2% 하락
 - FFA 시장은 전 섹터에 걸쳐 하락세임. 8월물의 경우 케이프 18%, 파나마스 13%, 수프라막스 10%, 핸디사이즈 6% 하락하였음. 4분기물은 대형선 위주로 하락세이며 케이프 및 파나마스 모두 11% 하락하였음. 반면 수프라막스와 핸디사이즈는 보합세임
- ▶ 케이프는 호주 철광석 물동량의 꾸준한 유입이 있었으나, 브라질 철광석 물동량 유입이 부진하여 하락세를 보임
 - 중국 항만의 철광석 재고가 여전히 1억 1천만톤을 초과하고 있어 추가수입 여력이 높지 않음. 특히 중국 철광석 수입가격이 톤당 90달러대를 보이면서 저렴한 가격으로 고품질 철광석 수입을 확대시킬 요인이 있으나 중국 트레이더들이 항만의 재고 철광석을 수입가보다 낮은 가격에 할인판매하여 철광석 추가 수입이 억제되는 상황
 - 그럼에도 불구하고 지난 6월 중국의 철광석 수입물동량이 7,457만톤을 기록하여 중국의 철광석 수입 수요는 여전히 견조한 모습
- ▶ 파나마스는 태평양, 대서양 양 수역에서 지난주 상승하는 분위기였으나 시간이 지날수록 상승세가 둔화되는 모습을 보임
 - 태평양 수역에서는 인도네시아, 호주 석탄 물동량 유입이 운임반등으로 이어졌고, 대서양 수역에서는 Front Haul 물동량 및 대서양 R.V. 항로 물동량 유입이 시황상승의 모멘텀으로 작용
 - 한편 운임이 매우 낮은 상황에서 선주들의 운임협상력이 서서히 높아지고 있으나 8월물 FFA 평가치가 6,700달러(일) 수준에 머물고 있어 단기적으로 운임회복이 쉽지 않음
- ▶ 수프라막스는 7,000달러(일)을 저지선으로 운임하락이 멈추는 양상이지만 핸디사이즈는 지난 3월 이후 지속적으로 운임이 하락하는 모습을 보이고 있음
 - 수프라막스는 태평양의 인도, 극동항 화물 유입과 남아프리카항 화물 유입으로 소폭이지만 운임반등에 성공

		금주 (07.09)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	863	(-27)	846	2,113	1,187	698	2,337	1,205
	BCI	1,648	(-351)	1,154	3,733	1,971	1,209	4,329	2,103
	BPI	710	(225)	443	1,780	1,063	651	2,096	1,187
	BSI	684	(7)	687	1,330	996	664	1,562	821
	BHSI	397	(-11)	433	773	600	410	821	562
		(07.04)							
용선료(1년, \$/day)	Capesize	17,000	(-1,250)	14,700	25,938	20,666	9,250	20,000	12,768
	Panamax	10,625	(500)	10,125	15,125	13,537	7,750	14,125	10,099
	Handymax	8,500	(-)	8,500	11,500	10,509	7,500	10,625	8,648
		(07.09)							
운임(\$/day)	Capesize	11,745	(-2,685)	7,912	35,316	14,100	4,205	42,211	14,163
	Panamax	5,677	(1,787)	3,362	14,188	8,208	5,163	16,728	9,312
	Supramax	7,150	(75)	7,062	13,902	10,165	6,938	16,333	10,200
	Handysize	5,936	(-148)	5,936	11,083	8,588	6,108	11,757	8,150

컨테이너선 시장

백영미 전문연구원 (yuongmibaek@kmi.re.kr)



물동량 증가 및 GRI 효과로 2주 연속 운임 상승

- ▶ 중국 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 5p 상승한 1097.1p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 70.7p 상승한 1,129.4p를 기록하였음. 반면 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 1.1p 하락한 537.6p를 기록함
- ▶ 아시아-유럽 항로는 SCFI가 전주 대비 285.6p 상승한 1,416p, CCFI는 48.2p 상승하여 1466.4p를 기록하여 전반적으로 상승하였음
 - 성수기 시즌의 운임인상 효과와 GRI가 실현되면서 높은 수준으로 운임이 상승함.
 - 그러나 Lloyds에 따르면, 아시아-유럽 항로에서 운임의 추가상승은 기대하기 어려울 것으로 예상됨. 북유럽과 지중해 항로에서 일부 선사들이 7월 중순에서 8월1일 사이 500~1000달러 인상하는 GRI 계획을 발표했으나 6월 두번의 GRI 계획이 재조정되었던 사례를 볼 때 이번의 GRI가 제대로 실현될 가능성이 높지 않음
- ▶ 아시아-북미 항로는 상해발 운임의 경우 미서안항로가 전주 대비 TEU당 72달러 상승한 1,841달러, 미동안항로는 전주 대비 TEU당 307달러 상승한 3,598달러를 기록하였고, CCFI의 경우 미서안항로가 7.4p 하락한 946p, 미동안항로가 6.6p하락한 1,244p를 기록하였음
 - TSA가 7월초에 발표한 GRI 효과가 나타나면서 미서안항로에서 4.1%, 미동안항로에서 9.3% 운임이 상승한 것으로 나타났음
 - 또한 TSA는 8월 1일 시행되는 GRI 계획을 발표할 예정이나 현재 운임변동성이 높고 선박 공급 과잉이 계속되고 있어 그대로 실현되기는 어려울 것으로 예상
- ▶ 한편 머스크와 MSC는 2015년부터 2M 체제의 VSA(Vessel Sharing Agreement)를 10년간 시행하겠다고 발표함. Lloyds에 따르면, 두 선사는 장기적인 효율성 향상과 비용감축을 위해 공정거래법상에 위배되지 않는 범위 내에서 제휴 서비스를 구성한 것으로 나타났음
 - 2M은 185척 선박을 공유하고 아시아-북유럽, 아시아-지중해, 아시아-미서안, 아시아-미동안, 북유럽-아시아, 지중해-북미 등 6개 항로에서 선박공유 서비스를 시행할 예정



		금주 (07.04)	(전주비)	2014년			2013년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합	1,097	(5.0)	1,040	1,171	1,100	976	1,152	1083	
	유럽항로	1,466	(48.2)	1,368	1,696	1,488	1,027	1,530	1351	
	미서안항로	946	(-7.4)	946	1,032	986	953	1,189	1066	
	일본항로	617	(-9.2)	617	843	765	719	857	771	
	한국항로	714	(-19.0)	610	749	685	565	690	616	
	동남아항로	863	(6.0)	754	863	812	781	916	842	
(07.09)										
용선지수(HRCI)		537.6	(-1.1)	498	542	518	458	511	491	
운임	한일(All in)	수출	750	(-)	670	750	678	730	730	730
		수입	610	(-)	540	610	558	610	620	615
	한중(All in)	수출	363	(-)	309	363	332	309	374	321
		수입	537	(-)	469	537	498	469	494	473
	동남아(All in)	수출	800	(-)	750	800	777	780	880	798
		수입	600	(-)	550	600	577	540	640	558

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 운임급등에 따른 부담이 존재하지만 양호한 흐름 지속

- ▶ 운임급등에 따른 부담이 존재하나 거래량이 양호하게 유지되며 높은 운임수준을 유지하고 있음. 중동발 7월물 성약건수는 현재까지 111건이며 추가수요도 기대되는 상황임
 - VLCC 평균 운임수익은 24,420달러(일)로 전주 대비 623달러(2.5%) 하락하였으나 중동-일본 운임지수는 WS 49.5로 전주 대비 1.0p(2.1%) 상승
 - 7월 9일 페르시아만 30일 가용선박은 103척으로 전주 대비 6척(6.2%) 증가하였으나 전년 동기 대비 5척(4.6%) 감소한 수준
- ▶ 항로별 운임수익을 보면, 중동-아시아 7~13%, 중동-미국 8%, 중동-유럽은 6% 감소한 반면 서아프리카 시장은 2~4% 증가하며 강세를 유지하였음
 - 선박유(380cst) : 유럽항만들은 약세를 이어가고 있으며 북중미 및 아시아항만들도 지난 2주간의 상승분을 대부분 반납하며 하락세로 반전
- ▶ OPEC 석유공급은 2014년 2,970만bpd, 2015년 2,940bpd로 각각 전년 대비 50만bpd, 30만 bpd 감소할 것으로 전망
 - 세계 석유수요는 2014년 110만bpd, 2015년 120만bpd로 증가할 전망이나 non-OPEC의 비전통석유 생산이 더욱 증가하며 OPEC 공급이 감소할 것으로 예상됨. 이에 따라 원유 운송로도 중동 항로 위주에서 점차 다변화될 가능성이 높음



제품선, 제품유 차익거래 감소로 '미걸프-북해' 운임 하락

- ▶ 유럽-미동부 휘발유가격 하락으로 인한 차익거래 기회가 감소하면서 '미걸프-북해' 항로 운임이 WS 130으로 하락함. 아시아에서는 LR1과 경쟁으로 MR운임 소폭 하락함
 - 제품선 평균 운임수익은 8,325달러(일)로 전주 대비 844달러(9.2%) 하락하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 107.5로 전주 대비 2.5p(2.3%) 하락
 - 항로별 운임수익은 북해-미동안은 20%, 북해-서아프리카 5% 증가하였으나 미걸프-남미 동안은 37% 감소하였음. 싱가포르-일본, 인도-일본은 각각 4%, 26% 증가하였음
- ▶ 7월 04일 기준 미국 정제가동률은 91.6%이며 원유재고는 전주 대비 237만배럴(전략적 비축유 제외) 감소한 3억 8,257만배럴을 기록함
 - 휘발유 재고는 2억 1,432만배럴로 감소하였으며 중간유분은 1억 2,177만배럴, 중유는 3,651만배럴을 기록하였고, 수입량은 원유 7,285(k)bpd, 제품유 1,803(k)bpd를 기록
- ▶ 아시아 정제마진이 2010년 이후 최저치로 하락하면서 향후 가동률 저하, 수출 감소로 이어질 것으로 우려되고 있음
 - 2013년 4분기 사우디아라비아의 종합정제시설 가동과 미국, 러시아의 제품유 수출증가로 인해 아시아 지역의 제품유 공급증가, 유럽 수입수요 감소가 발생
 - 하반기 제품유 수출감소로 이어질 경우 제품선 시장에 부정적 영향이 나타날 수 있음

		(전주비)		7월평균	2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(07.04)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	24,420	(-623)	24,420	7,670	48,936	21,681	1,351	47,297	16,103
	MR	8,325	(-844)	8,325	7,041	12,862	9,804	7,216	18,266	12,736
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	25,000	(1,500)	25,000	23,500	27,000	25,444	18,000	28,000	19,837
	MR	14,500	(500)	14,500	14,000	15,250	14,852	13,500	15,000	14,351
		(07.09)								
운임지수(WS)	VLCC	49.5	(1.0)	49.0	32.5	72.0	45.1	30.0	65.0	40.1
	MR	107.5	(-2.5)	108.8	100.0	115.0	109.9	100.0	170.0	125.9

해운시장 주요동향



황산화물 규제에 대한 선사간 협력체 'Trident Alliance' 출범

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ IMO 황산화물 규제 이행을 강화하기 위해 유럽 주요 해운사들이 추진했던 'The Trident Alliance'가 공식적으로 출범하였음
 - 'The Trident Alliance'는 선사와 선주가 황산화물 규제에 따른 이행력 제고를 위해 공통의 관심사를 나누고 확대하는데 협력하고자 하는 협력체임
 - 동 협력체는 이해를 같이하는 다른 그룹들과 파트너를 확대해 나갈 예정임
- ▶ 회원사 CEO들은 황산화물 규제를 준수하고 강화해 나가는 데 협력할 것을 약속하는 이행각서(Statement of Commitment)에 서명하였음
 - 현재 협력체 회원사는 American Roll-on Roll off Carrier, EUKOR Car Carriers Inc, Hoegh Autoliners, J. Lauritzen, Maersk, Rickmers-Line, Stena, Torvald Klaveness, UECC, Unifeeder, Wallenius Wilhelmsen Logistics임
 - Wallenius Wilhelmsen Logistics사 부사장인 Roger Strevens가 초대 회장으로 선출
(출처: International Shipping News, 2014.07.08)



미국의 콘덴세이트 생산량, 2019년 180만bpd로 확대

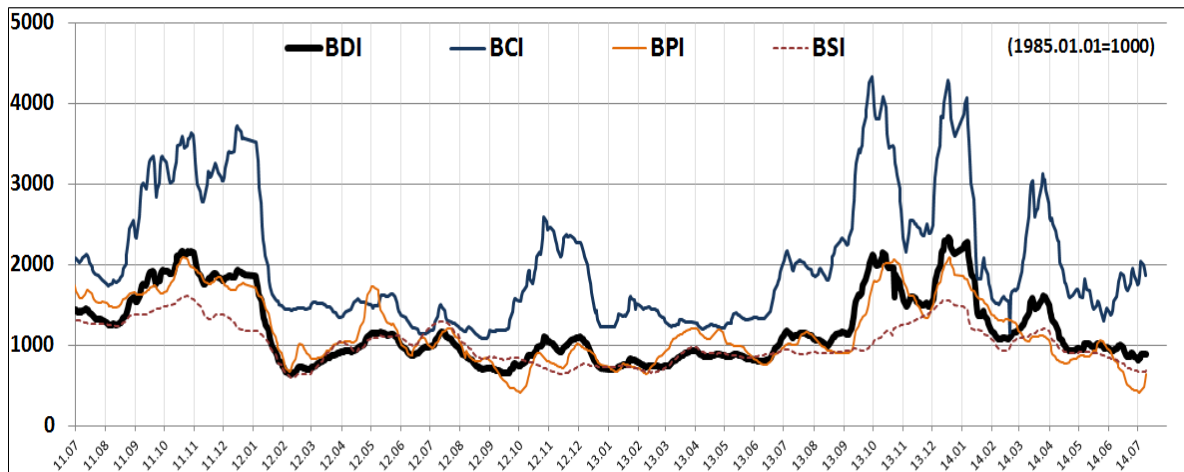
윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 에너지 조사·분석 기업인 플라츠(Platt's)는 7월 8일 개최한 '도쿄 석유포럼'에서 미국의 콘덴세이트 생산량은 2014년 130만bpd 수준에서 2019년 180만bpd로 확대될 것으로 예측하였음
 - 플라츠의 마크 창 시니어 매니저는 "현재 시점에서 미국 내 여론으로 보아 전면적인 원유 금수 해제는 어려울 것으로 보이며, 단기적인 시점에서는 게임 체인저가 되지 않을 것"이라고 분석한 후 "다만 미국 정부의 방침전환의 첫걸음으로 평가할 수 있다"고 평가
 - 또한 공급 증가에 대응하려면 정제 설비인 콘덴세이트·스플리터 증설과 나프타의 수출 증가가 필요하다고 설명
- ▶ 플라츠에 따르면 셰일오일 증산으로 북미의 원유 생산량은 2014년 1,300만bpd에서 2019년까지 1,600만bpd로 확대될 전망이다
 - 캐나다가 중질유를 생산하는 반면 미국 원유는 대부분 경질유나 콘덴세이트임. 미국은 경질 원유 정유능력이 부족하여 경질유 잉여가 발생
 - 그러나 원유 생산량 증가에 따라 북미의 원유 수입은 감소세를 나타내고 있음. 마크 창에 따르면 수입량은 2010년 800만bpd에서 2014년에 500만bpd, 2019년까지 300만bpd 정도로 수입이 감소할 전망이다

(출처: Marinavi, 2014.07.09.)



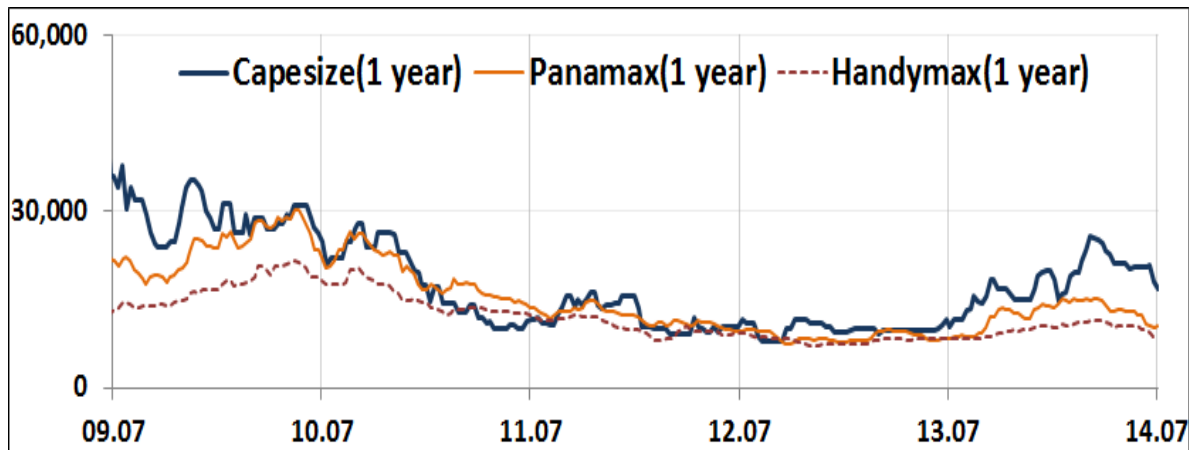
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

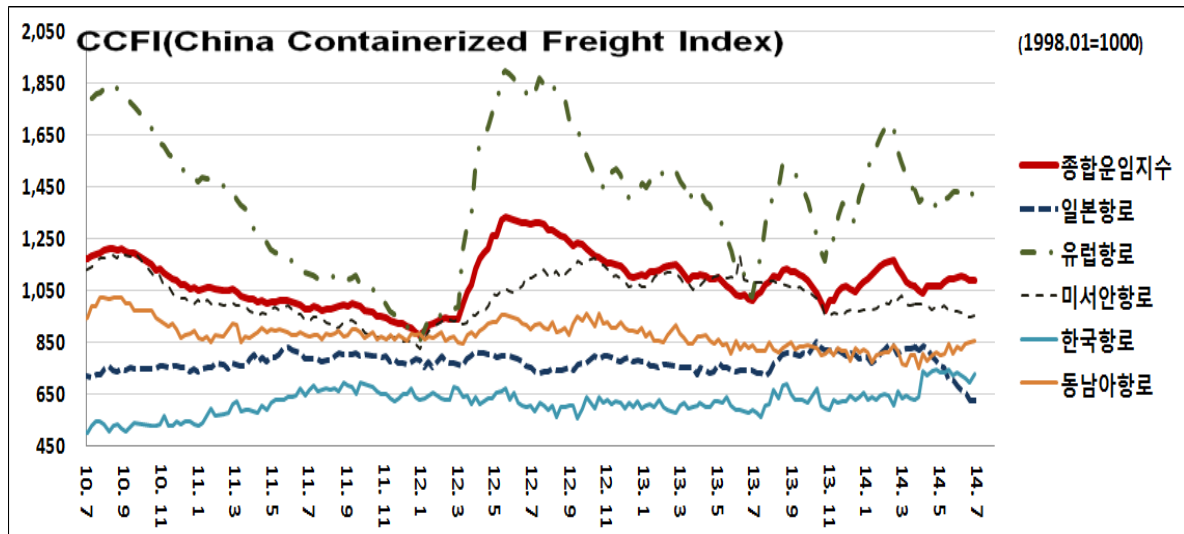
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



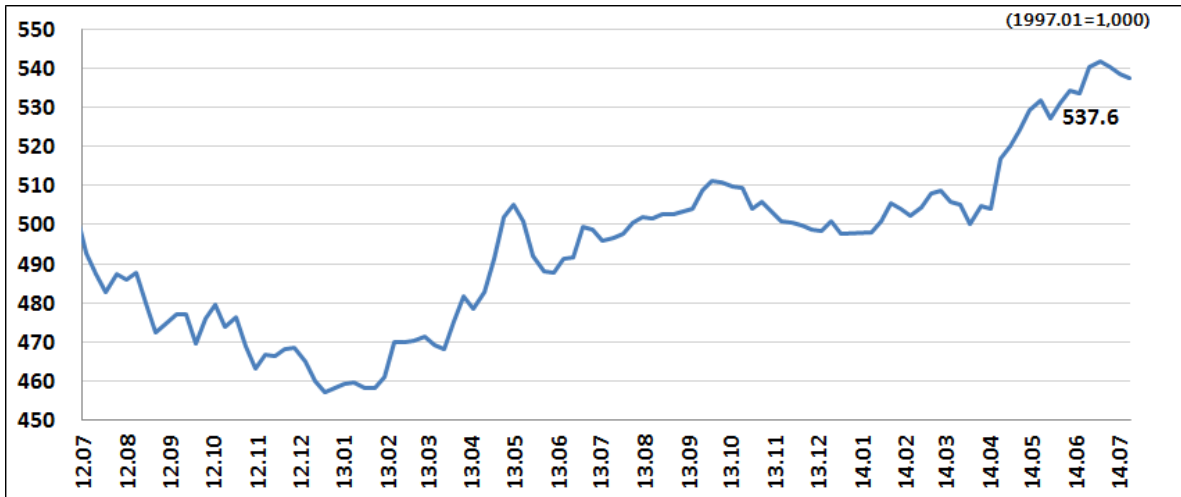
Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



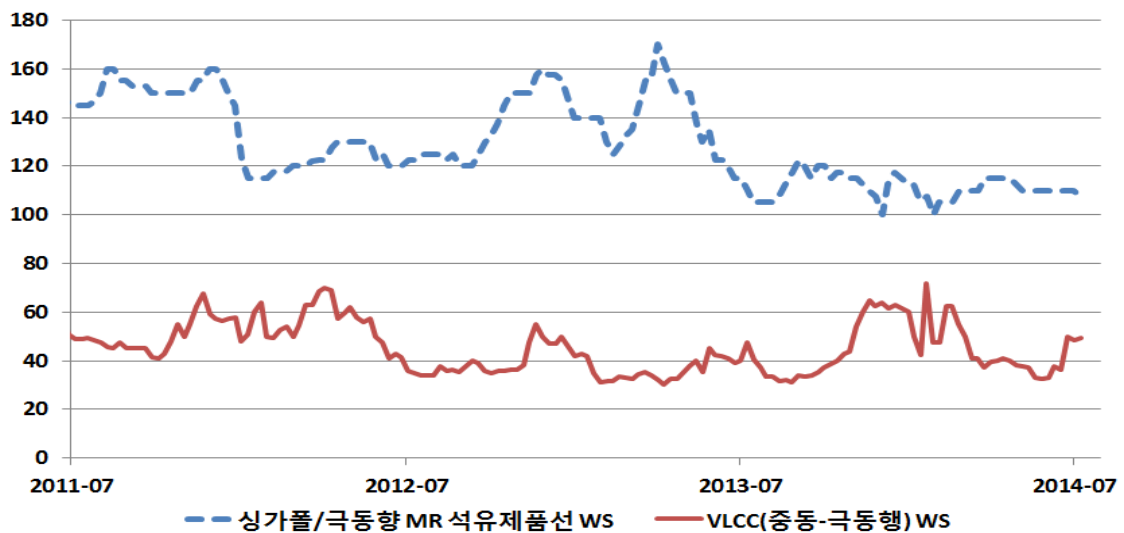
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

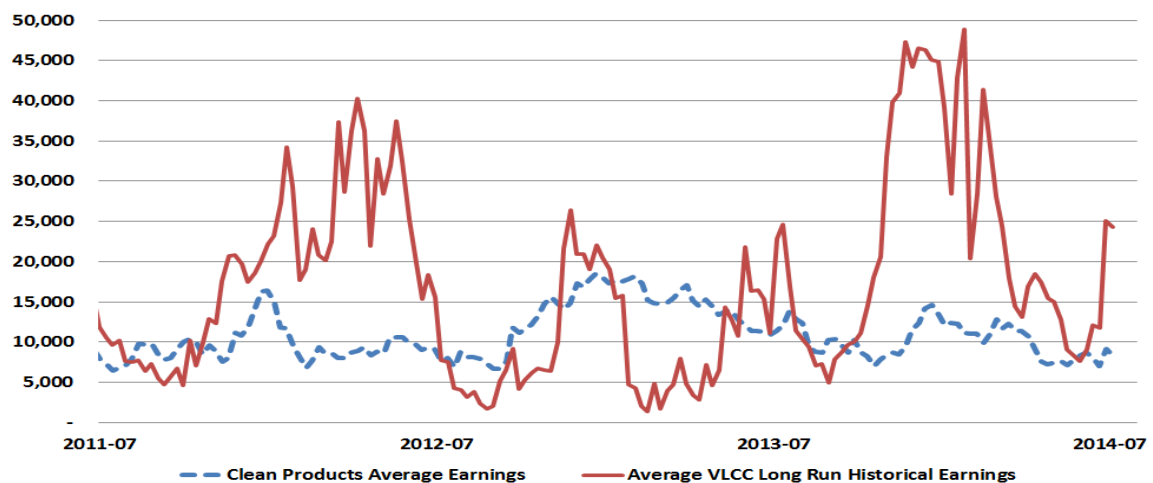
유조선 운임지수 (WS)



Fearnleys.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금주 (전주비) 7월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (07.04)										
건화물선(5년)	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	28.0	26.6	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	74.0	(-)	74.0	65.0	76.0	72.3	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) (07.04)										
건화물선	Panamax	30.0	(-)	30.0	28.0	30.0	29.4	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	99.5	(-0.5)	99.5	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

연료유 (\$/Tonne) (07.04)										
380 CST	Rotterdam	579.0	(-17.0)	579.0	563.0	601.0	578.0	567.0	646.0	594.5
	Singapore	597.5	(-13.5)	597.5	584.0	622.0	603.5	591.0	667.5	615.7
	Korea	627.5	(-17.5)	627.5	605.0	662.5	632.9	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	608.5	(-4.0)	608.5	598.5	640.0	614.6	602.5	678.5	627.8

주요 원자재가 (\$) (07.04) 7월평균										
철광석	국제價	95.3	(3.0)	94.7	91.0	135.0	112.1	112.6	158.3	134.9
	중국産	129.2	(-3.8)	129.2	129.1	176.7	157.1	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	77.5	(0.2)	77.5	76.9	100.4	85.1	96.2	100.2	97.9
	중국産	96.1	(0.2)	96.1	95.7	114.5	104.4	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주産	146.2	(0.3)	146.1	144.9	175.0	154.0	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	75.9	(0.2)	75.9	75.6	91.3	84.2	88.9	111.9	99.4
	중국産	127.6	(0.2)	127.6	127.0	195.4	148.1	160.0	231.2	189.9
곡물	대두(국제)*	1,387.0	(-44.3)	1,393	1,269	1,646	1,414	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)*	697.0	(-29.0)	693	551	843	670	605	791	683

*7.4(금) 시카고선물거래소 휴장으로 7.3(목) 자료임

국내 주요 항만 화물처리 (천톤)										
		3월	4월	5월	2011년 합계		2012년 합계		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	