

해운시황 포커스

통권 207호 (2014.03.31~04.04)

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)



국제 LNG 운송수요 증가에 발빠르게 대응하는 일본 NYK



- ▶ 일본 선사인 NYK는 증가하는 국제 LNG 운송수요 증가에 대비하여 LNG 플랜트 개발사업에 참여하는 동시에 LNG 운반선을 대대적으로 확보할 계획을 갖고 있음
 - NYK는 3월 27일 2014~2018년 중기 경영계획을 발표하였음. 그 내용을 보면 LNG 운송 사업에 5,300억엔을 투자하고, 벌크선 및 컨테이너선은 선대 규모를 축소하는 것으로 되어 있음
 - NYK는 LNG 운반선을 현재 67척에서 2018년말까지 100척으로 증가시키는 반면 컨테이너선은 99척에서 85척, 케이프 사이즈는 126척에서 100척으로 감축할 계획임
 - 반면 국적선사인 현대상선은 유동성 악화에서 벗어나기 위해 부득이하게 LNG 사업부의 매각을 진행하고 있음
- ▶ 미국 에너지성은 지난 2월 11일 일본 미쓰이물산 등이 참여하는 루이지애나주 캐머런에서의 LNG 수출프로젝트를 허가했다고 발표하였음. 미국은 LNG 수출을 FTA 체결국에 한정하고 있지만 셰일가스 생산 확대로 FTA 비체결국에도 수출을 확대하고 있음
 - 이 프로젝트는 미국 에너지기업 샬프라 에너지가 사업주체로 미쓰이물산 외에 미쓰비시상사와 NYK가 참여하고 있음. 향후 20년간 매년 약 1,200만톤의 LNG 수출이 허가되어 2017년 수출을 개시할 계획임
- ▶ 최근 러시아의 크림반도 합병으로 미국과 러시아가 대립하고 있음. 미국은 유럽이 러시아에 대한 에너지 의존도가 높아 효과가 큰 제재조치를 취하기 어렵다고 판단하고 유럽에 셰일가스 수출을 본격화하는 방안을 검토하고 있음
 - 반면 러시아는 미국과 유럽에 대항하기 위해 아시아에 천연가스 수출을 늘림으로써 서방세계의 경제제재 조치에 대응하려고 하고 있음
 - 이에 따라 미국과 러시아의 가스수출 경쟁이 본격화될 것으로 예상되며, 이는 해운기업에 새로운 기회가 될 것으로 판단됨
- ▶ 또한 러시아가 국가적 차원에서 추진하고 있는 야말 LNG 프로젝트도 국제 LNG 운송수요를 증가시킬 것으로 전망됨. 야말 LNG 프로젝트는 러시아 민영가스회사 노바텍사가 추진하는 250억달러 규모의 초대형 에너지 개발사업임
 - 노바텍사가 추진하는 야말 LNG 프로젝트는 러시아 서시베리아지역 야말반도에 연간 생산량 1,650만톤 규모의 LNG 플랜트를 건설하는 사업으로 동 사업이 완공될 경우 국제 LNG 운송수요가 크게 증가할 전망임
- ▶ LNG 운송사업은 통상 장기운송계약을 체결하고 있어 안정된 수익이 보장되는 사업으로 요즘과 같이 벌크선과 컨테이너선의 시황이 불안정한 상황에서 선사의 수익감소를 방어할 수 있는 소위 'Cash cow'의 역할을 할 수 있음
 - 비록 국적선사들이 현재의 유동성 악화에서 벗어나는 것도 중요하나 앞으로 안정적인 수익을 확보하고 사업포트폴리오를 다각화해야 한다는 점에서 국제 LNG 운송시장에 대한 많은 관심을 갖고 대책을 마련해야 할 것임

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



건화물선, 태평양 수역 화물 유입에도 불구하고 모든 선형에서 운임 하락

- ▶ 최근 BDI는 1,273p(4월 2일)를 기록, 전주 대비 223p(15%) 하락하였음. 현물시장에서 케이프 운임은 크게 하락하였으나 FFA 시장에서 케이프 하락세는 소폭에 그치고 있음.
 - 케이프 운임은 전주 대비 4,221달러(일)(19%) 하락한 17,675달러(일)을 기록하며 20,000달러(일) 밑으로 하락
 - 파나마크스 운임도 전주 대비 1,566달러(일)(18%) 하락하며 6,995달러(일)을 기록
 - 수프라마크도 전주 대비 11% 대폭 하락, 핸디사이즈도 7% 하락
 - FFA 시장은 파나마크스와 수프라마크 하락세가 두드러짐. 파나마크스 및 수프라마크 4월물은 각각 전주 대비 18%, 17% 하락하였으나, 케이프는 4% 하락에 소폭에 그침. 3분기물의 경우 케이프는 2% 상향 조정되었으나, 파나마크스는 10% 대폭 하락
- ▶ 케이프 선형은 양 수역에 걸쳐 운임이 하락하였으나, 물동량 흐름은 차이를 보였음
 - 태평양수역의 경우 서호주의 철광석 물동량이 꾸준히 유입되면서 운임상승의 기대감도 있었지만, 가용선박이 많아 운임이 상승탄력을 받지 못하고 하락
 - 대서양수역은 대서양 R.V. 물동량 및 아시아 향 Front Haul 물동량 유입이 부족한 가운데 태평양수역에 비해 운임하락 폭이 컸음
 - 아울러 중국의 철광석 재고량이 1억 1천만톤을 상회하고 있어 향후 상황에는 부정적인 요인으로 작용할 것으로 예상
 - 케이프시장의 변동성이 커지면서 기간용선시장의 움직임이 현저히 둔화되는 양상
- ▶ 파나마크스 선형도 태평양수역의 경우 호주 석탄물동량, 인도네시아→인도 석탄물동량이 유입되었으나 선복과잉에 따라 운임이 하락함
 - 대서양항로는 신규 물동량 유입이 부진하면서 운임이 대폭 하락하고, 용선료 수준이 OPEX(운항변동비)를 하회하고 있음. 이에 따라 선박을 정선 또는 계선하는 사례가 나타나고 있음
- ▶ 수프라마크 이하 선형도 양 수역에 걸쳐 운임이 하락하였음
 - 대서양수역의 경우, 미국 곡물물동량 유입이 부족하여 공선운항 선박이 증가하면서 운임 하락 압력이 가중되었고 남미 곡물물동량 유입도 기대에 미치지 못하면서 운임이 하락
 - 태평양수역의 경우 인도네시아 석탄물동량이 일부 유입되었으나, 운임하락을 막기에는 역부족



		금주 (04.02)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,273	(-223)	1,084	2,113	1,367	698	2,337	1,205
	BCI	2,418	(-343)	1,154	3,733	2,211	1,209	4,329	2,103
	BPI	867	(-195)	867	1,780	1,289	651	2,096	1,187
	BSI	1,047	(-133)	928	1,330	1,111	664	1,562	821
	BHSI	621	(-51)	621	773	687	410	821	562
		(03.28)							
용선료(1년, \$/day)	Capesize	24,500	(-608)	14,700	25,938	20,717	9,250	20,000	12,768
	Panamax	14,875	(-250)	13,500	15,125	14,817	7,750	14,125	10,099
	Handymax	11,500	(-)	-608	11,500	10,135	7,500	10,625	8,648
		(04.02)							
운임(\$/day)	Capesize	17,675	(-4,221)	7,912	35,316	16,364	4,205	42,211	14,163
	Panamax	6,995	(-1,566)	6,995	14,188	10,325	5,163	16,728	9,312
	Supramax	10,948	(-1,392)	9,708	13,902	11,614	6,938	16,333	10,200
	Handysize	9,252	(-695)	9,252	11,083	9,961	6,108	11,757	8,150

컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



컨테이너, 세계 경제 회복으로 금년 2분기 운임상승 예상

- ▶ 중국 컨테이너선 운임지수인 CCFI는 전주 대비 18.2p 하락한 1,050p를 보인 반면 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 138p 상승한 1,067.4p를 기록하였음. 또한 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 0.8p 상승한 501.1p를 기록했음
- ▶ 금주 컨테이너선 시장은 중국발 운임은 하락, 상해발 운임은 상승하여 전체적으로 혼조세를 보였음
 - 중국발 유럽항로 운임지수는 전주 대비 47.0p 하락한 반면 미서안항로는 2.0p, 미동안항로는 0.9p 상승한 것으로 나타났음
 - 상해발 운임은 유럽행은 상승, 미국행은 하락하였음. 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 371달러 상승한 1,214달러를 기록한 반면 미서안항로는 전주 대비 FEU당 41달러 하락한 1,824달러, 미동안항로는 15달러 하락한 3,278달러를 기록하였음
- ▶ 미국의 고용지표가 크게 개선되고 있음. 금년 2월 고용자는 17만 5천명, 3월 20만명이 증가하여 2개월 연속 증가한 것으로 나타남. 반면 실업률은 3월 현재 6.6%를 기록하여 2월에 비해 0.1% 낮아졌음
 - 미국의 3월 ISM 제조업지수는 2월 보다 0.5p 상승한 53.7p를 기록하였고, 자동차 판매량도 전년 2월 대비 5.7% 증가한 154만대를 기록하여 소비심리가 회복되고 있음.
 - 유로존은 금융시장 불안이 진정되고 있으나 디플레이션 우려가 커지고 있어 ECB가 경기 부양을 위한 대책을 마련하고 있음. ECB는 기준금리 및 예금금리 인하, 추가적 저금리 장기대출프로그램(LTRO) 제공, 채권매입 등 양적 완화 등을 검토하고 있음
 - 중국 국무원은 인프라 투자에 대해 올해 첫번째 미니 부양책을 마련하였음. 중서부 낙후 지역 철도건설을 위해 1,500억위안(한화 25조 4,430억원) 규모의 채권을 발행하고, 중소기업에 대한 소득세를 50% 줄이는 중소기업 세제혜택 방안을 마련하였음
- ▶ 전통적 비수기인 1분기가 끝나고 컨테이너 선사들이 4월 운임인상에 나서고 있어 유럽항로와 북미항로 모두 운임상승이 기대되고 있음
 - 또한 세계 여러 경제전망기관들이 미국과 유럽의 경제회복을 낙관하고 있어 금년 2분기 컨테이너 운임은 1분기에 보다 높은 수준을 보일 것으로 예상됨



				2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
금주 (03.28)									
(전주비)									
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1,050	(-18.2)	1,050	1,171	1,117	976	1,152	1083
	유럽항로	1,393	(-47.0)	1,393	1,696	1,563	1,027	1,530	1351
	미서안항로	1,000	(2.0)	976	1,032	1,001	953	1,189	1066
	일본항로	823	(-7.8)	774	843	816	719	857	771
	한국항로	639	(10.5)	610	661	638	565	690	616
	동남아항로	754	(-49.4)	754	838	797	781	916	842
(04.02)									
용선지수(HRCI)		504.1	(-0.8)	498	509	504	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	670	690	673	730	730
		수입	560	(-)	560	580	563	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, 4월 성약건수 증가로 운임 반등

- ▶ 지난주 성약건수는 작년 동기 대비 33% 증가하며 양호한 모습을 보였으나 페르시아만 선복과잉, 화주의 하위 선종 대체 움직임으로 큰 폭의 운임상승이 제한되고 있음
 - VLCC 평균 수익은 13,106 달러(일)로 전주 대비 1,389 달러(9.6%) 하락하였고, 중동-일본 운임지수는 WS 39.5로 전주 대비 2.5p(6.8%) 상승
 - 4월 2일 페르시아만 30일 가용선박은 123척으로 전주 대비 변동 없으나, 작년 동기 대비 20척(19%)으로 여전히 많은 수준
- ▶ 항로별 수익은 중동-아시아 11~19%, 중동-미국 9%, 중동-유럽 1% 하락하였으나 서아프리카 시장은 미국항이 13% 하락한 것을 제외하고 0~17% 상승하였음
 - 3월 넷째주 국제유가는 중국 경기지표 하락에도 우크라이나 사태, 리비아와 나이지리아 생산차질, 미국 원유재고 감소로 강세 마감(브렌트유 ↑, 두바이유 ↑, WTI ↑)
 - 선박유(380cst)는 지난주 반등했던 포스, L.A, 필라델피아, 싱가포르 항이 다시 하락 반전한 반면 로테르담, 파나마, 휴스턴, 푸자이라 항에서 반등하며 혼조 양상을 보임



제품선, 북대서양 'Triangular'* 운임상승으로 평균 수익 포함세 유지

- ▶ 남미의 가솔린, 디젤수요 증가와 휴스턴항의 선박충돌로 인한 LR급 선박통제로 북대서양 MR 시장이 강세를 나타냄. 극동의 나프타 수요가 아시아시장 수익을 방어하고 있음
 - 제품선 평균 수익은 11,549 달러(일)로 전주 대비 3달러 하락하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 115.0로 전주 대비 변동 없음
 - 항로별 수익은 북해-미동안이 10% 상승한 반면, 북해-서아프리카 1%, 미걸프-남미동안은 2% 하락하였음. 싱가포르-일본, 인도-일본은 각각 2%, 10% 상승
 - 3월 28일 기준 미국 정제가동률은 87.7%이며 원유재고는 11주 만에 감소하였음. 휘발유 재고는 5주 연속 감소하고 있으며 중간유분은 전주대비 소폭 증가, 중유는 감소함. 수입량은 원유 6,831 (k)bpd, 제품유 1,670 (k)bpd를 기록함

*Triangular는 '북해-미동안-미걸프-북해' 항로를 말함

- ▶ 중동과 인도의 정제설비 증설과 미국의 셰일가스로 인한 나프타 가격경쟁력으로 극동해운-마일이 증가하는 반면 아시아 역내 MR 시장은 경쟁이 치열해 지고 있음
 - 일본은 정제능력 감소로 제품유 수입이 증가할 전망이며, 한국도 가격이 저렴한 미국, 인도, 중동산 나프타 수입이 증가할 전망

				(전주비)	3월평균	2014년			2013년		
						최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(03.28)									
Average Earnings	VLCC	13,106	(-1,389)	17,466	13,106	48,936	29,373	1,351	47,297	16,103	
(\$/day)	MR	11,549	(-3)	11,895	10,152	13,048	11,763	7,216	18,266	12,736	
용선료		(04.02)									
(1년,\$/day)	VLCC	26,000	(-)	26,500	25,500	27,000	26,346	18,000	28,000	19,837	
	MR	15,000	(-)	15,000	15,000	15,250	15,077	13,500	15,000	14,351	
운임지수(WS)		(04.02)									
	VLCC	39.5	(2.5)	42.3	37.0	72.0	50.6	30.0	65.0	40.1	
	MR	115.0	(-)	111.3	100.0	115.0	108.8	100.0	170.0	125.9	

해운시장 주요동향



석탄 해상물동량 2018년까지 2억 4,400만톤 증가 전망

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 국제에너지기구(IEA) 케이스케 사다모리 에너지시장·안보국장은 일본 에너지경제연구소가 주관한 「석탄의 중기시장 보고」 강연에서 석탄 해상물동량 전망치를 제시함
 - 인도네시아와 호주의 수출 견인으로 발전용 석탄(Steaming Coal) 해상물동량은 2018년까지 2억 4,400만톤(28%) 증가할 것으로 전망
 - 천연가스 가격이 내려가고 있지만 석탄을 대체하기는 어려우며 중국, 인도, 동남아시아 수요증가로 수입물동량이 지속적으로 증가할 전망
 - 석탄은 과거 에너지량 환산 기준으로 천연가스와 비슷한 수요를 보였으나 2000년 중반 이후 중국의 경제발전과 함께 수요가 확대되어 지금 현재는 석유와 비슷한 수요량을 나타내고 있음
- ▶ 이산화탄소 배출이 가장 큰 문제로 지적되고 있으나 비용우위로 인해 아시아 중심의 수요 확대가 예상됨
 - 케이스케 사다모리 국장에 따르면 탄소배출권 가격이 150달러(톤)에 이르러야 천연가스의 전환수요가 발생하나 현재 배출권이 7달러(톤)에 불과하다는 점에서 석탄 수요는 상당 기간 계속 증가할 전망
 - 2012년 중국의 석탄소비량은 세계 소비의 절반을 차지할 정도로 많았으나 향후 발전효율 개선, 대기오염 문제로 석탄 소비를 조정할 가능성이 있음
 - 미국의 셰일가스 혁명으로 석탄 수요가 감소하였으나 감소분이 수출로 전환되기 보다 폐광으로 이어지고 있어 국제시장에 미치는 영향은 미미할 것으로 예상

(출처: Marinavi, 2014.03.25.)



인도네시아 가스공사 PT Pertamina, 해운 자회사 설립 예정

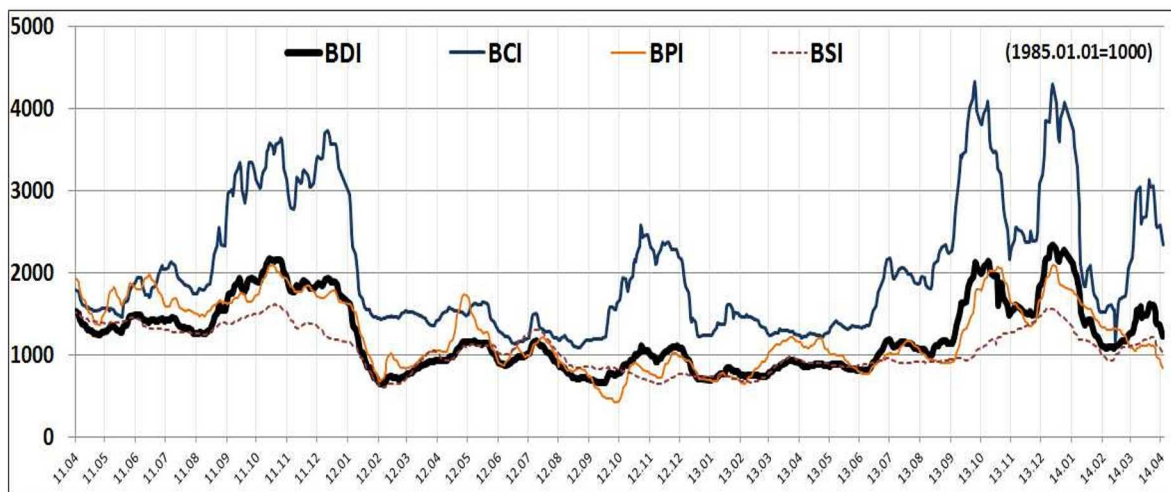
윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 인도네시아 가스공사 PT Pertamina는 아시아 메이저 에너지사로 입지를 공고히 하기 위해 해운 자회사 설립을 계획중임
 - 자회사명은 Pertamina Shipping으로 2014년 7월 출범 예정이며 향후 인도네시아의 자원 및 원료 수출입 운송을 담당할 예정
- ▶ 현재 Pertamina가 이용하는 선박은 201척으로 이중 59척을 자사선으로 운영하고 있으며 향후 6년내 자사 탱커 선대를 100대로 확대할 계획임
 - Pertamina는 최근 인수한 알제리와 이라크 유전 등으로부터 원활한 원유 수송을 위한 해운 선대 강화 필요성을 주장하고 있음
 - Pertamina Shipping은 수백만 달러를 투자하여 장기 목표인 'go-ocean' 달성을 위한 박차를 가할 예정이며, 모기업이 아시아 에너지사로 도약하는데 중요한 역할을 할 예정
- ▶ Pertamina는 자사 해운사를 보유함으로써 운송비용을 절감할 수 있을 것으로 보임
 - 현재 Pertamina Shipping의 출범은 행정적인 절차를 거의 마무리하고 몇개의 면허 취득만을 남겨놓고 있음

(출처: Fariply 24, 2014. 04. 04.)

주요 해운지수 동향

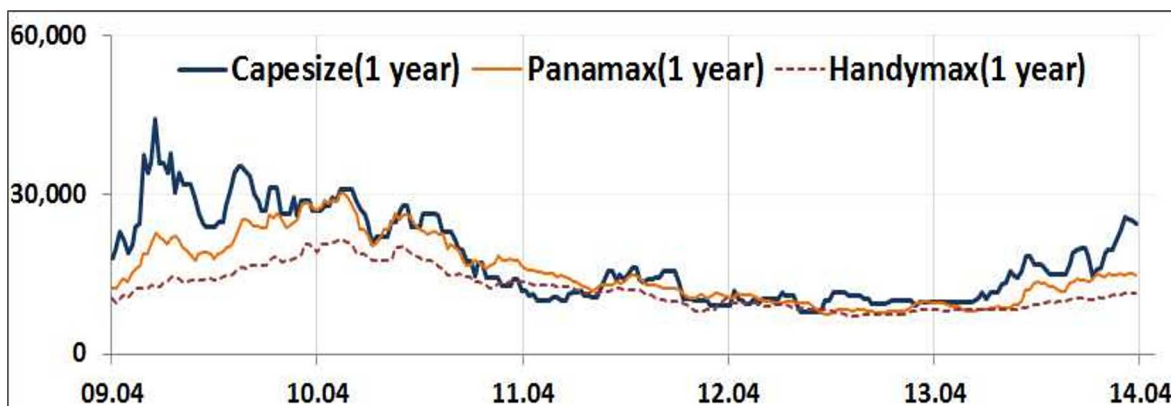
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

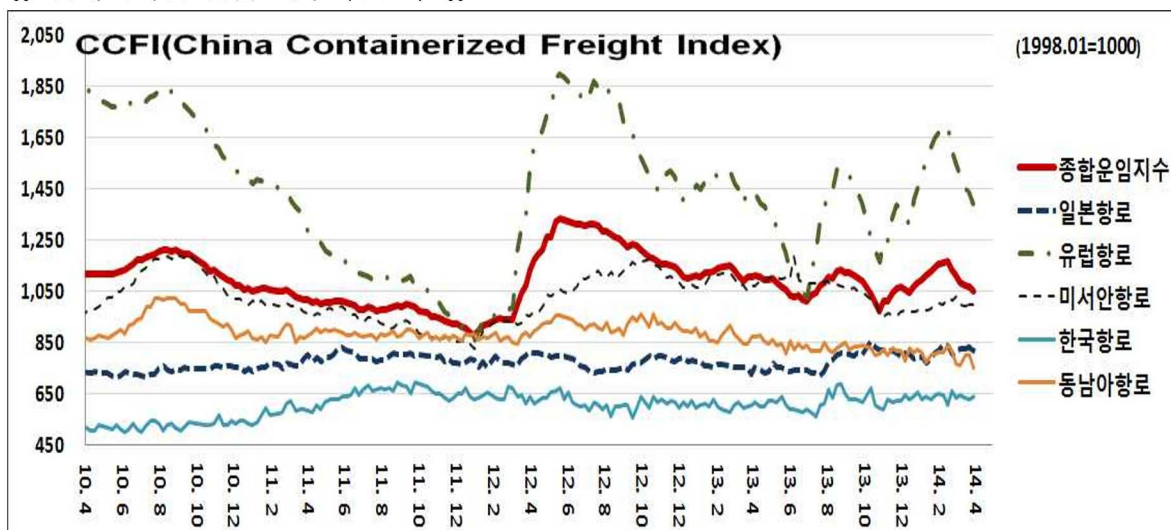
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



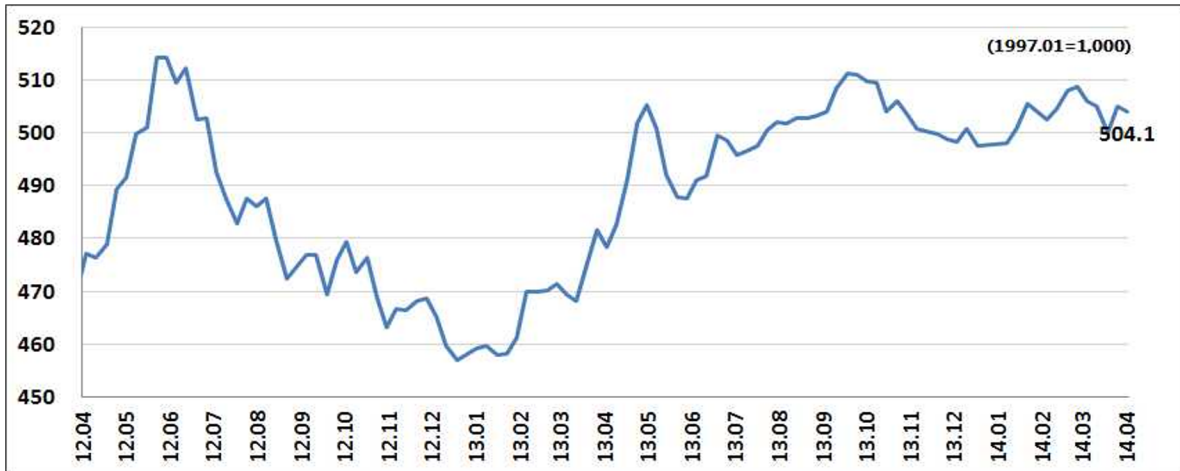
Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



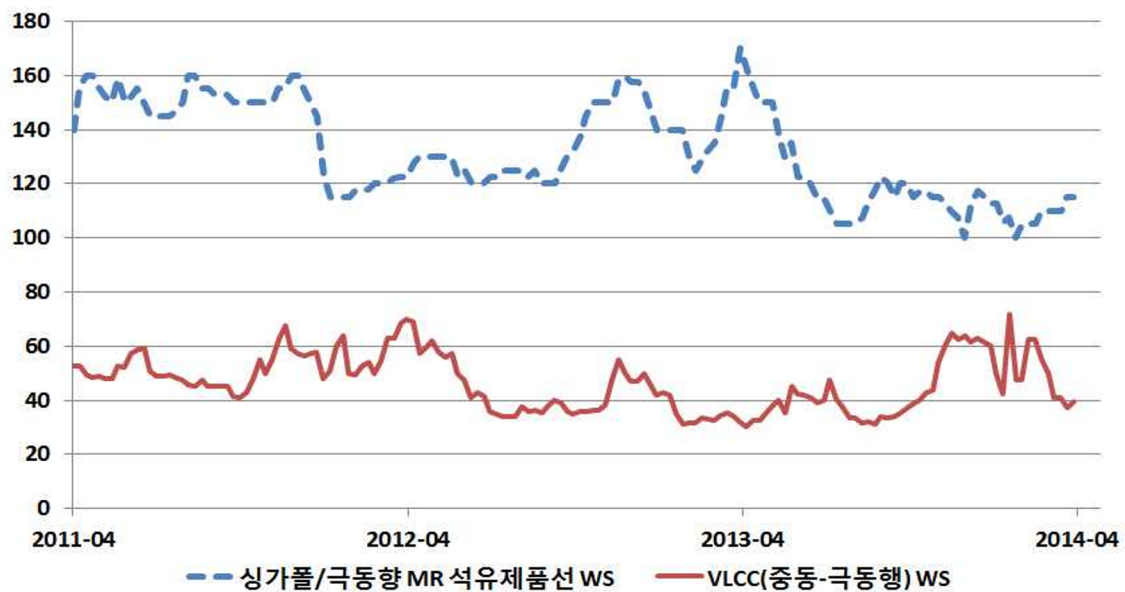
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

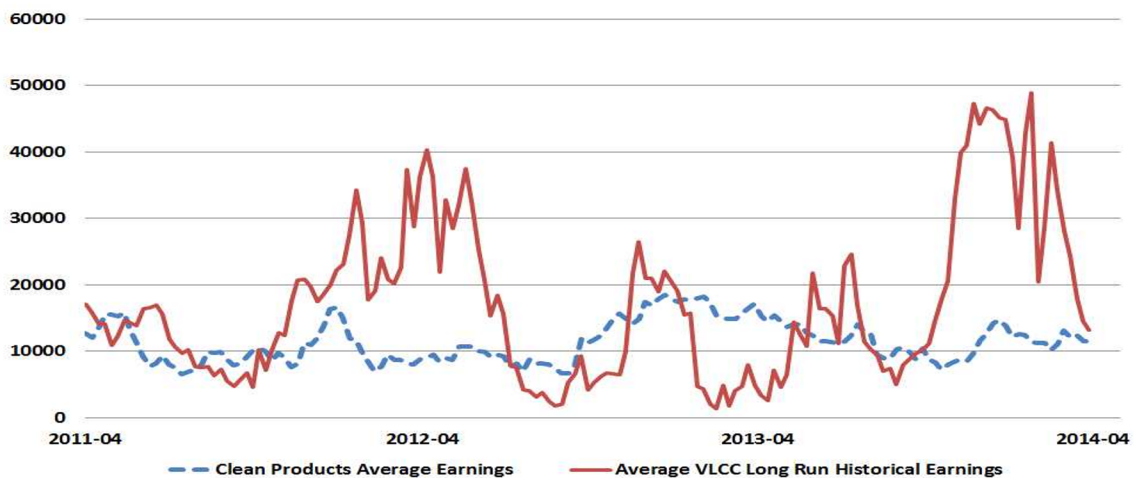
유조선 운임지수(WS)



Fearnleys

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금주 (전주비) 3월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (03.28)										
건화물선(5년)	Panamax	28.0	(1.0)	27.3	26.0	28.0	26.9	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	73.0	(-)	73.0	65.0	73.0	69.8	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) (03.28)										
건화물선	Panamax	29.5	(-)	29.4	28.0	29.5	29.0	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	99.5	(-)	99.1	94.0	99.5	97.1	89.5	94.0	90.7
컨테이너선	Sub-Panamax	32.0	(-)	31.8	31.5	32.0	31.6	30.0	31.5	30.6

연료유 (\$/Tonne) (03.28)										
380 CST	Rotterdam	575.0	(5.0)	574.5	563.0	590.0	574.6	567.0	646.0	594.5
	Singapore	602.5	(-7.0)	606.1	602.5	622.0	612.3	591.0	667.5	615.7
	Korea	625.0	(0.5)	629.6	624.5	662.5	645.8	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	610.5	(0.5)	612.1	610.0	640.0	621.8	602.5	678.5	627.8



주요 원자재가 (\$) (03.28) 3월평균										
철광석	국제價	111.1	(0.2)	112.9	110.8	135	122.2	112.6	158.3	134.9
	중국産	157.3	(-2.9)	164.2	157.3	176.7	170.1	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	90.4	(0.2)	91.0	90.1	100.4	94.0	96.2	100.2	97.9
	중국産	102.5	(1.0)	116.8	101.4	114.5	108.5	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주산	146.0	(0.3)	155.3	145.7	175.0	163.8	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	88.7	(0.2)	89.3	88.5	91.3	90.3	88.9	111.9	99.4
	중국産	137.1	(-4.5)	144.7	137.1	195.4	167.8	160.0	231.2	189.9
곡물	대두(국제)	1,436	(27.8)	1,419	1,269	1,457	1,352	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)	695	(2.2)	679	551	716	614	605	791	683

국내 주요 항만 화물처리 (천톤)										
		12월	01월	02월	2011년 합계		2012년 합계		2013년 합계	
부산	수출	14,400	14,436	13,108	153,356		164,089		170,769	
	수입	13,077	13,242	10,105	140,978		147,950		153,786	
울산	수출	5,804	5,349	5,112	82,058		83,778		80,213	
	수입	8,048	9,553	8,072	111,695		113,193		110,788	
광양	수출	6,285	6,007	5,106	75,414		81,103		80,438	
	수입	12,319	13,580	10,834	144,514		156,238		154,594	