

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 네트워크 무산. 안심할 만한 상황 아니다



- ▶ 중국 상무부는 5월 17일 반독점심의회를 개최하여 Big 3의 동맹체인 P3 네트워크에 대해 불허판정을 내렸으며, 머스크는 P3 네트워크 추진을 중단한다고 발표하였음
 - 중국 상무부에 따르면 P3 네트워크를 불허한 이유는 “이미 막강한 경쟁력을 갖춘 기업들이 경쟁력을 과도하게 높여 시장을 지배하려는 행위는 시장의 공정경쟁에 영향을 준다”고 판단하였기 때문임
 - 그러나 중국이 P3 네트워크를 불허한 실제 이유는 중국의 해운업 보호에 맞춰져 있는 것으로 판단됨. 세계 해운경기 악화로 중국 선사인 COSCO는 지난 3년간 연평균 100억위안의 적자를 기록중이며, CSCL도 작년 26억 5,000만위안 적자를 기록하였음
- ▶ 글로벌 3대 선사인 머스크, MSC, CMA-CGM이 P3 네트워크를 설립하려고 했던 목적은 기존 얼라이언스와 글로벌 선사들에 대해 지속적인 비용경쟁적 우위를 확보하면서 서비스의 지역적 범위를 확대하려는 데 있다고 판단됨
 - 초대형선박을 갖춘 3대 선사도 단독으로는 다양한 노선에서 서비스를 제공하기 어려우나 동맹체를 구성할 경우 기존 선박만으로 서비스 루트를 확대하는 동시에 ‘규모의 경제’를 통한 비용경쟁력을 더 높일 수 있기 때문임
- ▶ 세계 컨테이너선 시장의 점유율은 2014년 2분기 기준으로 P3 41%, 얼라이언스(G6, CYHKE) 42.5%, 독립선사 16.5%로 P3 소속인 3대 선사들도 단독으로는 기존 얼라이언스에 대해 압도적인 경쟁우위를 갖기 어려움
 - 아시아-유럽항로의 경우, 점유율은 G6와 머스크가 19%대, CYHKE가 18%대, MSC가 15%, CMA-CGM 11%로 머스크를 제외하면 기존 얼라이언스가 MSC와 CMA-CGM를 앞서고 있다는 점에서 P3 네트워크의 설립목적이 무엇인지 알 수 있음
- ▶ 앞으로 세계 해운시장은 선종을 가리지 않고 지속적인 비용우위를 가진 선사가 시장을 선도하는 구조가 더욱 심화될 것이라는 점에서 세계 3대 선사들은 비용경쟁적 우위를 지킬 수 있는 대안을 계속 모색할 것으로 예상됨
 - 예를 들어 G6, CYHKE와 같은 방식으로 얼라이언스를 설립하여 중국 정부의 승인을 얻어내는 방안을 추진할 가능성이 있음. 이러한 경우, 세계 3대 선사로 구성된 얼라이언스의 비용경쟁력은 기존 얼라이언스와 독립선사를 압도할 수 있을 것으로 판단됨
- ▶ P3 네트워크가 중단되어 세계 컨테이너선 시장은 당분간 2개 얼라이언스, 3대 선사, 기타 독립선사가 경쟁하는 현재의 경쟁체제를 유지할 것으로 예상됨. 그러나 현재의 경쟁체제 하에서도 지속적인 비용우위를 가진 선사가 시장을 주도해 가는 것은 변함이 없음
 - 국적선사들의 입장에서 P3 네트워크가 중단된 것은 경쟁환경이 더 악화되는 것을 피한 것으로 보아야 하며, 경쟁상황이 개선된 것이 아님. 따라서 국적선사들은 P3 네트워크 중단에 불구하고 비용경쟁력을 강화하기 위한 노력을 계속해야 할 것임

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



파나막스 선령 물동량부진으로 시황 급락

- ▶ 최근 BDI는 867p(6월 18일)를 기록, 전주 대비 11p(11%) 하락하였음
 - 케이프 운임은 전주 대비 1,527달러(일)(11%) 하락하여 12,700달러/일을 기록
 - 파나막스 운임은 전주 대비 1,493달러(일)(27%) 하락한 3,953달러(일)을 기록하며 운항 변동비(OPEX)에도 미치지 못하는 상황이며, 2012년 10월 이후 최저치를 기록
 - 수프라막스 및 핸디사이즈도 각각 8%, 5% 하락
 - FFA 시장은 현물시장 하락세를 반영하여 모든 선형이 하락세임. 특히 파나막스는 7월물 파나막스 운임 평가치가 10% 하락한 5,375달러(일), 4분기물은 11% 하락한 10,025달러(일)을 기록함. 또한 수프라막스는 7월물 6%, 4분기물 7% 하락하여 앞으로 시장운임에 부정적인 영향을 미칠 것으로 보이며, 케이프와 핸디막스도 1%~4% 하락함
- ▶ 케이프는 지난 주에 이어 브라질 철광석 물동량이 시장에 유입되고, 서호주 철광석 물동량도 유입되었으나 선복과잉으로 운임이 하락하였음
 - 브라질-아시아 항로의 경우 물동량 유입이 계속되고 있으나 아직은 선주의 협상력 보다 용선주의 협상력이 우위에 있어 물동량 유입에 따른 운임상승이 제한되고 있는 모습임. 아울러 대서양 R.V. 항로가 선복과잉으로 운임약세를 보이는 것이 케이프 시장의 운임상승에 제약요인으로 해석됨
 - 한편, 중국 항만의 철광석 재고량이 여전히 1억 1천만톤을 상회하는 가운데 중국 금융당국이 투기적 철광석 수입에 신용장 개설을 못하게 하는 것으로 알려져 철광석 수입에는 부정적 영향을 미치는 것으로 판단됨
- ▶ 파나막스는 대서양 R.V. 운임이 1,000달러(일), 태평양 R.V. 운임이 4,000달러(일) 수준으로 FH 항로를 제외하고 운임이 운항변동비를 하회하고 있음
 - 이에 따라 대서양 수역을 중심으로 선박이 개선되는 상황이 발생
 - 태평양의 경우 인도 문순시기로 인해 인도네시아-인도 항로의 석탄 물동량이 부족하고, 대서양의 경우 남미 곡물시즌이 거의 끝나가는 동시에 유럽의 석탄수요가 부진한 것이 시황부진의 주요 요인임
- ▶ 수프라막스 이하에서는 양대 수역에서의 물동량 부진에 따라 운임이 하락함
 - 태평양 수역의 경우 인도네시아 석탄 물동량 유입이 부진하였으며, 대서양의 경우 미국 Gulf만-유럽 항로 물동량이 일부 유입되었으나 시황상승으로는 이어지지 못함



		금주 (06.18)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	867	(-106)	858	2,113	1,200	698	2,337	1,205
	BCI	1,767	(-97)	1,154	3,733	1,975	1,209	4,329	2,103
	BPI	492	(-186)	492	1,780	1,089	651	2,096	1,187
	BSI	715	(-59)	715	1,330	1,008	664	1,562	821
	BHSI	443	(-26)	443	773	607	410	821	562
		(06.13)							
용선료(1년, \$/day)	Capesize	25,500	(5,000)	14,700	25,938	21,124	9,250	20,000	12,768
	Panamax	10,875	(-1,375)	10,875	15,125	13,922	7,750	14,125	10,099
	Handymax	10,000	(-)	10,000	11,500	10,729	7,500	10,625	8,648
		(06.18)							
운임(\$/day)	Capesize	12,700	(-1,527)	7,912	35,316	14,195	4,205	42,211	14,163
	Panamax	3,953	(-1,493)	3,953	14,188	8,734	5,163	16,728	9,312
	Supramax	7,472	(-617)	7,472	13,902	10,542	6,938	16,333	10,200
	Handysize	6,613	(-357)	6,613	11,083	8,891	6,108	11,757	8,150

컨테이너선 시장

백영미 전문연구원 (yuongmibaek@kmi.re.kr)



아시아 역내 물동량 증가 기대

- ▶ 중국 컨테이너 운임지수인 CCFI는 전주 대비 6p 하락하한 1,103p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 13p 하락한 1,075.4p를 기록하여 전체적으로 약세를 보였음. 반면 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 6.9p 증가한 540.3p를 기록함
 - 최근 미국, 유럽 등 선진국의 각종 경제지표들이 하락세를 보이고 있고, IMF, 세계은행 등에서 세계경제 성장률을 하향 조정하고 있어 컨테이너선 시장에 당분간 약세가 예상
- ▶ 아시아-유럽 항로는 SCIF가 전주 대비 TEU당 19달러 상승한 1,202달러를 기록한 반면 CCFI는 전주 대비 13.7p 하락한 1,438.1p를 나타내 전체적으로 혼조세를 보였음
 - 다만 하이팩 로이드가 7월 9일 운임을 TEU당 1,000달러 인상을 예고하여 운임이 다시 반등할 가능성이 있음
- ▶ 아시아-북미 항로는 SCIF의 경우 미서안항로가 전주 대비 TEU당 41달러 하락한 1,761달러, 미동안항로가 전주 대비 TEU당 18달러 하락한 3,268달러를 기록하였고, CCIF의 경우 미서안항로가 전주 대비 17.8p 하락한 949.6p, 미동안항로가 전주 대비 7.3p 상승한 1,231.1p를 기록하여 전반적으로 하락함
 - 일부 선사들이 GRI를 시도하였음에도 불구하고 다른 선사들의 가격인하로 3주째 하락세를 보였음. 다만 COSCO가 7월 1일 아시아-인도-북미 서안항로 운임을 TEU당 300달러 인상할 계획을 발표하여 상승세로 전환될지 주목됨
- ▶ 지난 6월 17일 중국 정부가 P3 네트워크에 승인을 불허하였음. 이로 인해 Maersk, MSC, CMA-CGM의 수익구조 제고에 지장이 있을 것으로 예상되며, 이들 선사는 지속적인 비용 우위를 확보하기 위해 새로운 전략을 도모할 것으로 예상됨
- ▶ 한편 Drewry에 따르면 아시아 역내시장은 올해 저렴한 용선료와 화물량 증가를 바탕으로 수익성이 높은 항로로 부상하고 있음. 또한 JOC도 올해 물동량 증가율이 가장 높은 항로는 아시아 역내항로가 될 것으로 예상하고 있음



		금주 (06.13)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1,103	(-6.0)	1,040	1,171	1,101	976	1,152	1083
	유럽항로	1,438	(-13.7)	1,368	1,696	1,494	1,027	1,530	1351
	미서안항로	950	(-17.8)	950	1,032	991	953	1,189	1066
	일본항로	655	(-13.1)	655	843	783	719	857	771
	한국항로	712	(-11.8)	610	749	682	565	690	616
	동남아항로	847	(20.3)	754	848	806	781	916	842
(06.18)									
용선지수(HRCI)		541.8	(6.9)	498	540	515	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	670	690	730	730	730
		수입	540	(-)	540	580	610	620	615
	한중(All in)	수출	363	(-)	309	363	309	374	321
		수입	537	(-)	469	537	469	494	473
	동남아(All in)	수출	800	(-)	750	800	780	880	798
		수입	600	(-)	550	600	540	640	558

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 극동아시아 정제수요 살아나며 성약건수 증가

- ▶ 중국의 원유수요가 증가하면서 중동 및 서아프리카 성약건수가 전주 대비 2배 증가하였으나 그러나 중동지역 선복과잉이 심해 운임 추가상승이 어려운 실정임
 - VLCC 평균 수익이 12,127달러(일)로 전주 대비 2,999달러(32.9%) 상승하였음에도 불구하고 중동-일본 운임지수는 WS 36.5로 전주 대비 1.0p(2.7%) 하락
 - 6월 18일 페르시아만 30일 가용선박은 119척으로 전주 대비 2척(1.7%) 증가하였으며, 전년 동기 대비 18척(17.8%) 증가
- ▶ 항로별 평균 운임수익은 중동-아시아 62~100%, 중동-유럽 19%, 중동-미국 36% 상승하였으며 서아프리카 시장도 항로별로 다르나 최대 115%까지 상승하였음.
 - 선박유(380cst)의 경우, 유럽은 로테르담항이 반등하였으나 전반적으로 약세가 계속되고 있으며 북중미도 휴스턴을 제외하고 약세가 계속되고 있음. 반면 아시아항은 반등하였음
- ▶ 금년 3분기 계절수요에 따른 극동아시아 정제가동률 상승으로 VLCC 성약건수 증가가 기대되나 현재 선복과잉이 2012년 8월 이후 최고 수준을 나타내고 있음
 - VLCC는 금년 3분기 말까지 운임회복이 늦어질 가능성이 있으며, 최근 이라크 내전으로 인한 중동지역 공급저하 또한 시황개선의 악재로 작용



제품선, 대서양 시장 성약건수 증가에도 시황 개선 어려움

- ▶ 대서양 시장 성약건수가 전주와 비슷한 수준을 유지하여 운임상승 효과가 크지 않았음. 반면 미걸프 지역 2주간 가용선복량이 38척으로 전주 대비 32% 줄었음
 - 석유제품선 평균 수익은 8,034달러(일)로 전주 대비 655달러(7.5%) 하락하였으며, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 110.0로 전주와 동일
 - 전주 대비 항로별 수익은 북해-미동안 33%, 북해-서아프리카 12% 상승한 반면 미걸프-남미동안은 23%, 싱가포르-일본 14%, 인도-일본은 10% 하락
- ▶ 6월 13일 기준 미국의 정제가동률은 87.1%이며 원유재고는 전주 대비 58만배럴(전략적 비축유 제외) 감소한 3억 8,635만배럴을 기록함
 - 휘발유 재고는 2억 1,427만배럴로 증가하였으며 중간유분은 1억 1,939만배럴, 중유는 3,876만배럴을 기록하였고, 수입량은 원유 7,234(k)bpd, 제품유 2,038(k)bpd를 기록

		(전주비)		6월평균	2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(06.13)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	12,127	(2,999)	10,628	7,670	48,936	21,841	1,351	47,297	16,103
	MR	8,034	(-655)	8,362	7,148	12,862	10,007	7,216	18,266	12,736
		(06.18)								
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	23,500	(-)	23,500	23,500	27,000	25,625	18,000	28,000	19,837
	MR	14,250	(-250)	14,375	14,500	15,250	14,938	13,500	15,000	14,351
운임지수(WS)	VLCC	36.5	(-1.0)	35.7	32.5	72.0	44.6	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



유럽계 3사, 중국의 얼라이언스 불허로 P3 네트워크 추진 중단

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 머스크라인, MSC, CMA-CGM의 유럽 3사의 얼라이언스인 P3 네트워크에 대해 중국 상무부가 6월 17일 얼라이언스를 불허한다고 발표함
 - 유럽계 3사는 같은 날 각각 성명을 발표, “결정에 실망했다”라며 불만을 나타내었지만 중국 상무부 결정에 방침에 따를 것이라고 발표
- ▶ 중국 상무부는 아시아-유럽 항로에서 유럽 3사의 시장점유율이 46.7%에 이르고 있다면서 얼라이언스 결성에 의해 시장지배력이 더욱 커질 것이라고 지적함
 - 중국 상무부는 P3 네트워크 ‘거래의 집중’과 다른 기업에 대해 시장 진입장벽을 높이는 결과를 초래하여 시황에 영향을 미치기 때문에 P3 네트워크를 불허했다고 밝힘
 - 중국 상무부는 P3 네트워크의 승인 검토는 2013년 가을부터 시작되었으나 수차례의 검토를 거쳐 6월 17일 최종적으로 P3 네트워크를 불허한다고 공표하였음
- ▶ 한편 P3 네트워크 출범에 대비하여 G6는 회원사간 협조범위를 북미 동·서안, 대서양 각 항로까지 확대하였고, CKYH도 대만 Evergreen을 얼라이언스에 참가시키고 북미와 대서양 항로에서의 협조범위 확대에 대해서도 논의를 시작한 바 있음

(출처: Marinavi, 2014.06.19.)



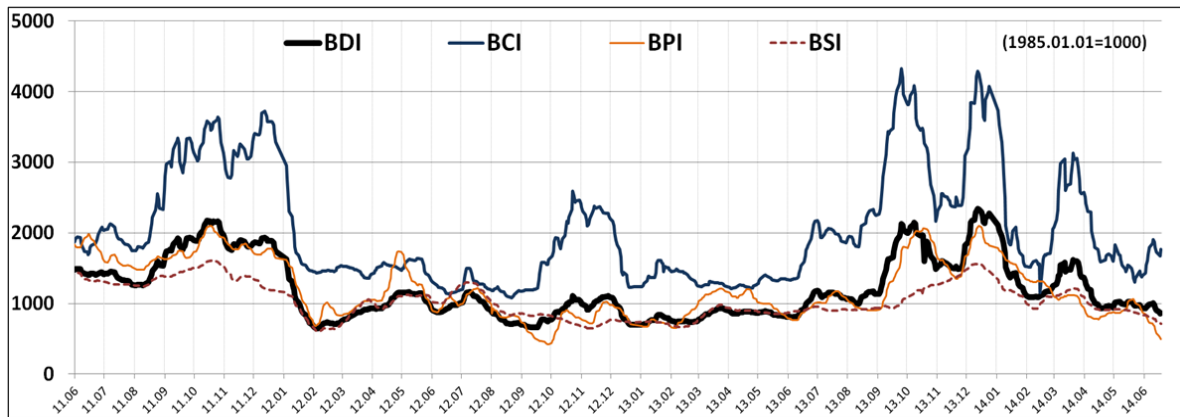
새로운 원유 운송로 ‘캐나다-아시아’ 항로 주목

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 캐나다가 ‘Northern Gateway’ 파이프라인 사업을 승인함에 따라 캐나다 서안 키티메트 항에서 아시아로 이어지는 원유운송로가 향후 10년 내에 개시될 전망이다
 - 캐나다 정부는 알버타지역 오일샌드를 추출하여 캐나다 서안으로 운송하는 파이프라인 사업을 허가함에 따라 이를 연결하는 730마일의 파이프라인이 건설될 예정
 - 최근 미국이 ‘Keystone XL’ 파이프라인 건설을 연기함에 따라 캐나다의 오일샌드 원유 수출감소를 우려했던 캐나다에서 수출 다변화의 측면에서 파이프라인의 중요성이 부각되고 있음
- ▶ ‘캐나다-아시아’ 항로가 개시될 경우 대서양 원유의 아시아행 운송수요가 증가하며 해운 시장에 긍정적인 요인으로 작용할 전망
 - 이 파이프라인을 통해 일간 52만 5,000bpd의 원유가 운송될 예정이며 이는 아프리카스(60만배럴) 1척을 가득 채울 수 있는 수량임
 - 또한 북미의 원유수출량이 크게 증가함에 따라 원유의 톤마일 증가, 선박수요 증가로 이어져 운임상승에 기여할 것으로 전망

(출처: Lloyds Lists, 2014.06.18)

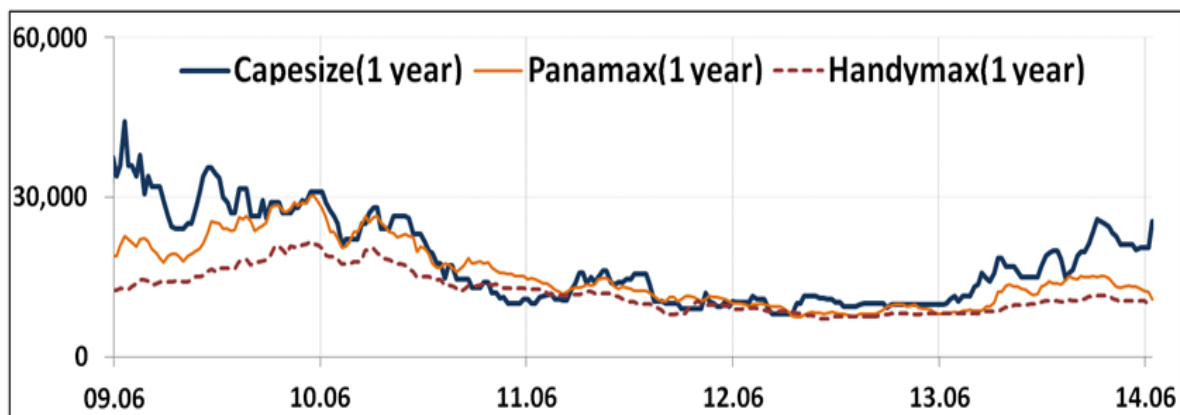
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

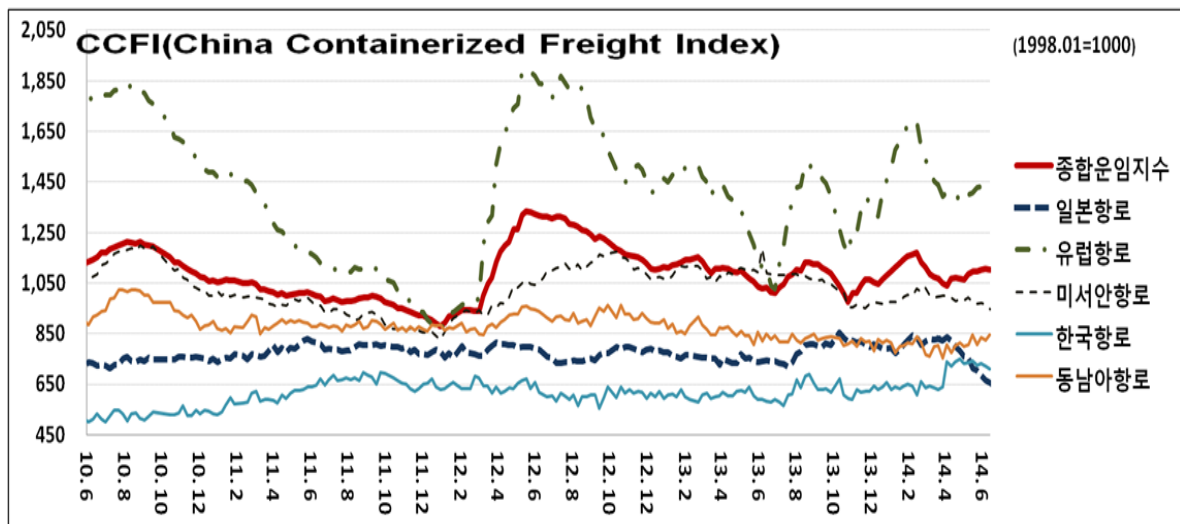
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



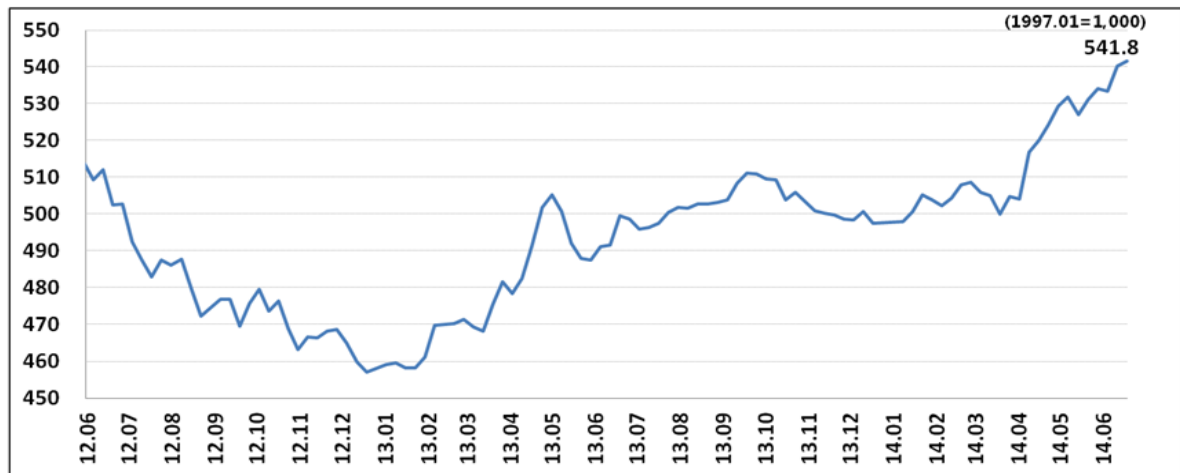
Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



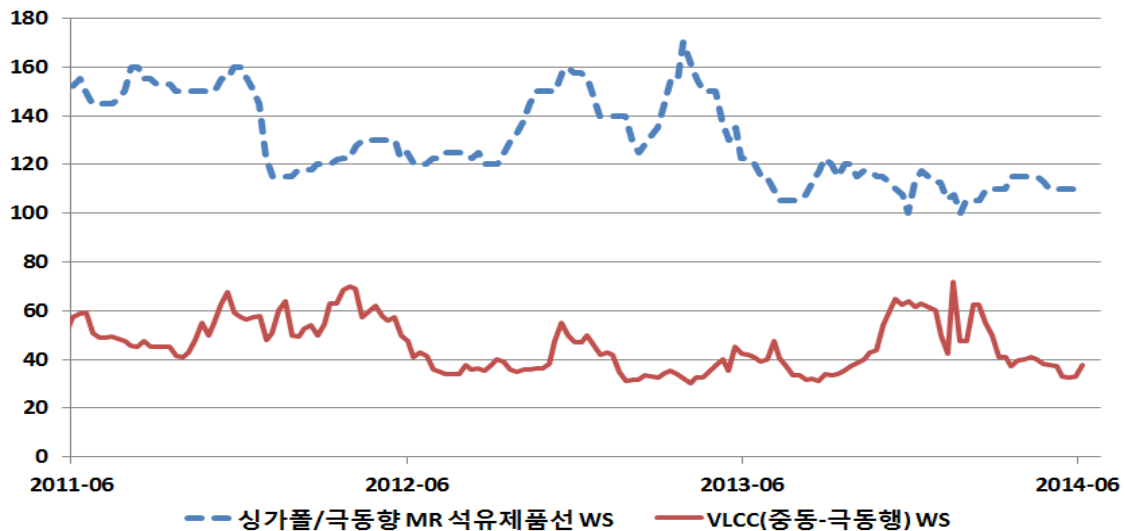
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

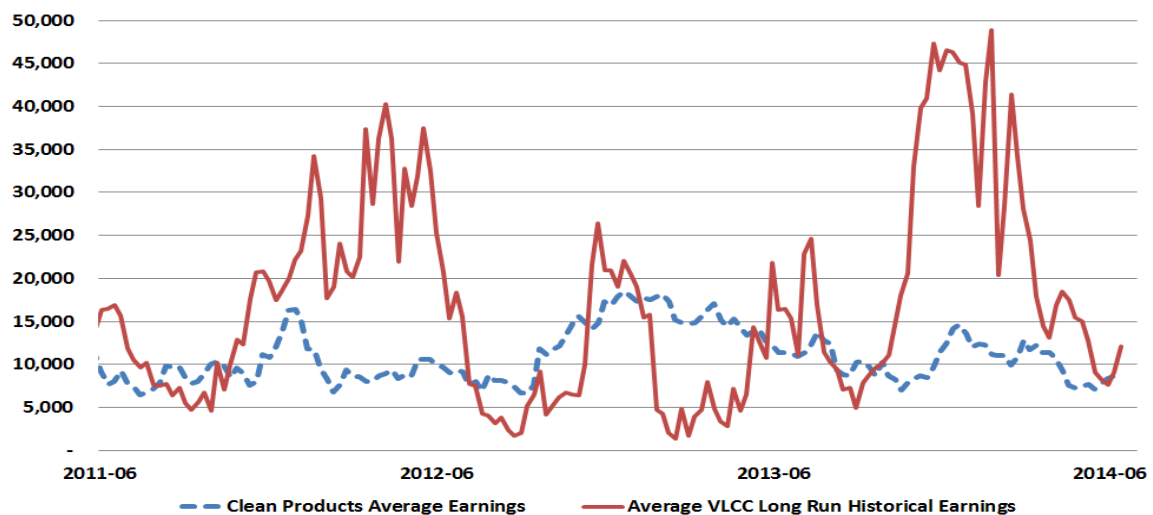
유조선 운임지수(WS)



Fearnleys.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금주 (전주비) 6월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (06.13)										
건화물선(5년)	Panamax	25.5	(-1.0)	26.0	25.5	28.0	26.9	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	75.0	(-)	75.0	65.0	76.0	72.0	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) (06.13)										
건화물선	Panamax	30.0	(-)	30.0	28.0	30.0	29.4	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	101.0	(-)	101.0	94.0	101.0	98.8	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) (06.13)										
380 CST	Rotterdam	586.0	(8.0)	582.0	563.0	590.0	576.3	567.0	646.0	594.5
	Singapore	600.5	(8.0)	596.5	584.0	622.0	603.5	591.0	667.5	615.7
	Korea	629.5	(8.0)	625.5	605.0	662.5	632.4	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	610.5	(5.0)	608.0	598.5	640.0	614.8	602.5	678.5	627.8

주요 원자재가 (\$) (06.13) 6월평균										
철광석	국제價	92.6	(-0.5)	92.7	91.0	135.0	114.9	112.6	158.3	134.9
	중국産	135.6	(-4.0)	137.9	135.0	176.7	160.6	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	77.5	(0.5)	77.1	76.9	100.4	86.1	96.2	100.2	97.9
	중국産	102.5	(0.6)	102.0	101.4	114.5	105.5	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주産	146.0	(0.9)	145.4	144.9	175.0	155.1	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	88.8	(0.6)	88.4	88.1	91.3	89.4	88.9	111.9	99.4
	중국産	133.9	(0.8)	133.4	132.0	195.4	151.5	160.0	231.2	189.9
곡물	대두(국제)	1,425.8	(-31.2)	1,459	1,269	1,646	1,414	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)	713.3	(-22.3)	717	551	843	665	605	791	683

국내 주요 항만 화물처리 (천톤)										
		2월	3월	4월	2011년 합계		2012년 합계		2013년 합계	
부산	수출	13,110	15,601	15,610	153,356		164,089		170,769	
	수입	10,105	13,616	13,526	140,978		147,950		153,786	
울산	수출	5,112	6,143	5,773	82,058		83,778		80,213	
	수입	8,072	9,495	8,608	111,695		113,193		110,788	
광양	수출	5,230	5,853	4,681	75,414		81,103		80,438	
	수입	11,842	13,456	11,543	144,514		156,238		154,594	