

해운시황 포커스

통권 284호 (2016.01.11~01.15)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 원장 | 감리: 김우호 본부장 | 051)797-4633

49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26 한국해양수산개발원

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



뉴스 & 이슈

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

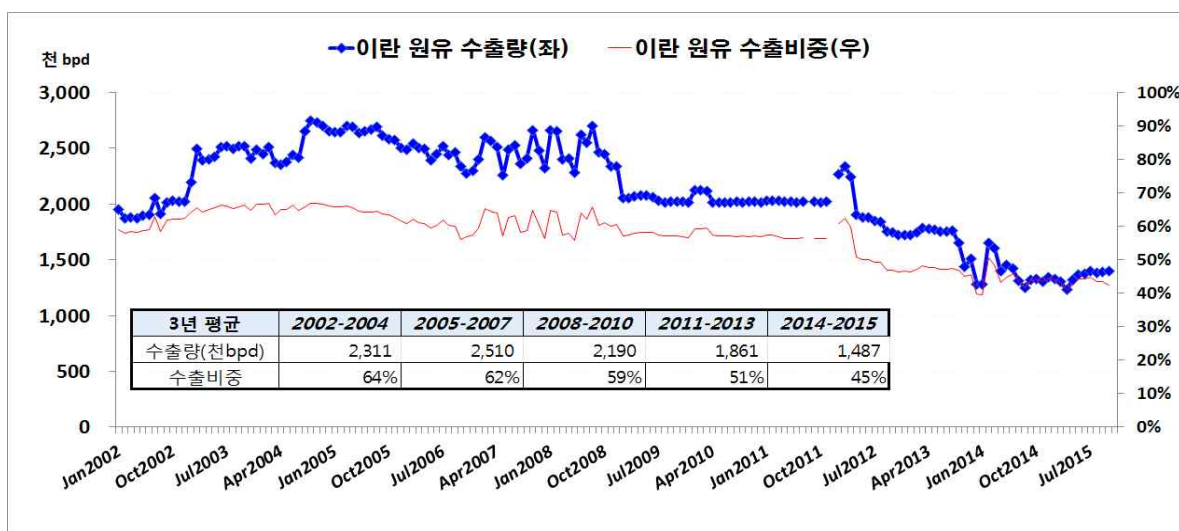


이란의 석유수출 재개, 유조선 시장에 긍정적으로 작용할 전망



- ▶ 이란의 원유수출 재개로 인한 해상물동량 증가효과가 공급과잉 일부를 상쇄하여 유조선 시장에 긍정적인 요인으로 작용할 전망이다
 - 메흐다 알살리 OPEC 이란 대표는 1월 16일 인터뷰에서 경제제재가 해제되자마자 산유량을 50만bpd 증가시키고 빠른 시일 안에 50만bpd를 더 생산하겠다는 계획을 밝히는 등 이란의 원유 생산량 회복이 빠르게 이루어질 것으로 예상
 - 이란의 원유 생산량이 제재 이전 수준을 회복할 경우 이에 따른 물동량 증가가 이란의 VLCC 투입량보다 5~30% 많을 것으로 예상됨. 또한 원유재고가 충분하여 증산이 늦어져도 수출은 증가할 것으로 예상되어 중동발 VLCC 운임에 긍정적으로 작용할 전망이다
- ▶ 이란의 국제사회 복귀로 중동 국가간 원유수출 경쟁이 본격화됨에 따라 현물시장에서 유가 변동성이 확대, 원유 저장수요 기회가 보다 확대될 전망이다
 - 원유 현물가격 급락으로 발생하는 저장수요 기회가 지속될 가능성이 높고, 이로 인해 VLCC 선대가 일정부분 흡수되어 공급압박을 다소 상쇄할 것으로 예상
- ▶ 이란의 원유 수출은 생산량 회복속도에 맞춰 제재 이전수준인 230~250만bpd 수준까지 점진적으로 회복될 전망이다
 - 경제제재 이전 이란의 원유 생산량은 400만bpd 수준으로 이중 수출비중은 60%를 넘었으나 현재 생산량 대비 45% 수준인 약 150만bpd에 머무르고 있음. 그러나 원유 생산량 증가로 수출도 점진적으로 제재 이전 수준으로 회복될 것으로 예상
 - 따라서 80~100만bpd 수출 증가분이 예상되며 이는 VLCC 23~28척 수준에 해당
 - 현재 원유재고량은 최대 6,000만배럴로 전해지며 월평균 10% 수준의 수출증가가 이어진다면 연내에 모두 소진할 것으로 예상됨

< 이란의 원유 수출 추이 >



출처: JODI, Oil World Database

- ▶ 이란은 현재 37척의 VLCC를 보유하고 있으며, 이중 장기운송 및 저장용 수요를 제외한 투입가능한 선박은 약 20척으로 예상됨. 이란은 VLCC 37척(1,147만DWT)을 보유, 세계 VLCC 선대의 5.7%를 차지하고 있음
 - 2012년 EU 경제제재에 따라 유럽 보험사들이 이란 국적선사 보험인수 거부로 대부분의 선대가 중국, 일본, 인도항 등에 국한된 운항을 하거나 저장수요로 활용되고 있음
 - 향후 원유 수출량이 증가하면서 이란의 VLCC 선대도 유조선 시장에 복귀할 것으로 예상되며, 2016년 VLCC 공급증가율 7%에 더해져 공급과잉 요인이 될 것으로 예상
 - 이란 VLCC 선대가 세계 선대 증가에 더해질 경우 페르시아만 30일 대기선박 수를 10% 정도 증가시켜(연평균 110척 수준) 운임하락 요인의 하나가 될 전망

< 이란의 원유운반선 선대 현황 >

구분	1995~1999	2000~2004	2005~2009	2010 이후	계
아프라막스		5척(495,725dwt)			5척(495,725dwt)
수프라막스	2척 (319,362 dwt)	3척 (469,361 dwt)	4척 (656,616 dwt)		9척 (1,445,339 dwt)
VLCC	5척 (1,494,335 dwt)	10척 (2,988,138 dwt)	10척 (3,178,436 dwt)	12척 (3,813,467 dwt)	37척 (1,1474,376 dwt)
계	7척 (1,813,697 dwt)	18척 (3,983,224 dwt)	14척 (3,835,052 dwt)	12척 (3,813,467 dwt)	51척 (13,415,440 dwt)

출처: Clarkson



건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



공급과잉 누적과 물동량 부족으로 BDI 연일 최저치 갱신

- ▶ 최근 BDI는 373p(1월 15일)를 기록하여 전주 대비 56p 하락함
 - 케이프는 1,595달러(일)를 기록하며 전주 대비 1,135달러(일) 하락
 - 파나마스는 전주 대비 417달러(일) 하락하며 3,049달러(일) 기록
 - 수프라막스는 369달러(일) 하락한 4,125달러(일), 핸드사이즈는 157달러(일) 하락한 3,604달러(일) 기록
 - FFA 시장의 경우 케이프와 파나마스는 2월물 및 1분기물이 현물운임보다 높아 현물운임 상황 조정이 기대됨. 케이프는 2월물이 825달러(일) 하락한 2,675달러(일), 1분기물이 800달러(일) 하락한 2,700달러(일)을 기록함. 파나마스는 2월물이 375달러(일) 하락한 3,275달러(일), 1분기물이 300달러(일) 하락한 3,400달러(일)을 기록함. 수프라막스는 2월물이 275달러(일) 하락한 4,100달러(일), 1분기물이 212달러(일) 하락한 4,188달러(일)을 기록함
- ▶ 케이프는 전반적인 공급과잉으로 운임 하락세를 기록함
 - 태평양 수역은 주 후반 서호주 철광석 물동량이 유입되어 운임하락이 진정되는 듯 했으나 전반적으로 운임이 하락했으며, 대서양 수역도 브라질 철광석 물동량 유입이 전주 대비 증가했음에도 불구하고 선복과잉으로 운임하락을 막기에는 역부족
 - 한편, 지난 12월 중국 철광석 수입 물동량이 사상 처음으로 9,000만톤을 상회(9,627만톤)했음에도 불구하고 당시의 운임하락을 막지 못하였음
- ▶ 파나마스도 대기 선박에 비해 물동량이 부족하여 운임이 하락세를 지속함
 - 태평양 수역은 동호주 석탄 유입이 저조한 수준이고, 인도네시아 석탄 물동량 유입은 다소 있었으나 운임상승으로는 이어지지 못함. 대서양 수역은 석탄 보다는 곡물 물동량 유입이 양호했으나, 물동량 규모 자체가 부진하여 운임하락이 이어짐
- ▶ 수프라막스는 물동량 부족으로 운임하락세가 증가하며 최저치 갱신이 우려되는 상황임



		금주 (01.15)	(전주비)	2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	373	(-56)	373	473	425	471	1,511	719
	BCI	198	(-145)	198	472	339	311	2,604	1,026
	BPI	381	(-53)	381	466	428	408	1,179	695
	BSI	394	(-36)	394	449	425	448	993	665
	BHSI	245	(-11)	245	267	255	260	488	365
(01.15)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	4,725*	(-)	4,725	4,725	4,725	4,500	10,850	7,627
	Panamax	5,375	(-450)	5,375	5,825	5,675	5,825	8,875	7,492
	Handymax	5,000	(250)	4,750	5,000	4,833	4,750	9,500	7,606
(01.15)									
운임(\$/day)*	Capesize	1,595	(-1,135)	1,595	3,853	2,719	2,594	19,499	6,977
	Panamax	3,049	(-417)	3,049	3,722	3,418	3,258	9,403	5,561
	Supramax	4,125	(-369)	4,125	4,699	4,427	4,681	9,770	6,964
	Handysize	3,604	(-157)	3,604	3,920	3,753	3,900	7,239	5,381

* 1월8일 자료임

컨테이너선 시장

류희영 연구원 (hyryu@kmi.re.kr)



운임조정 국면으로 2주연속 운임하락

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 35.9p 상승한 770.9p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 65.7p 하락한 680.2p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주와 같은 449p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 192달러 하락한 740달러, CCFI는 전주 대비 761p 상승한 931.3p를 기록하였음
 - 작년 12월말 중국 춘절에 대한 기대감으로 운임이 대폭 상승하였으나 올해 들어 2주 연속 하락하면서 당분간 운임약세가 예상됨. 선사들은 1월 중순 GRI를 추진할 계획이나 현재 소식통이 높지 않아 성공 가능성이 높지 않음
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 81달러 하락한 1,417달러, 미동안이 전주 대비 85달러 하락한 2,457달러를 기록했으며, CCFI는 미서안이 1.9p 상승한 763.5p, 미동안이 54.5p 상승한 901.5p를 기록함
 - 작년 12월말 선사들의 GRI 시도가 성공하여 운임이 대폭 상승한 후 올해 들어 운임 조정 움직임이 강해지면서 상해발 북미항로의 운임이 2주 연속 하락함. 선사들은 1월 중에 GRI를 시도할 예정이나 성공여부는 미지수임
- ▶ 한편 미국 제폴(Zepol)사에 따르면 작년 아시아발 미국행 수출물동량은 전년 대비 2.6% 증가한 1,477만TEU로 역대 최대의 물동량을 기록하였음. 2014년 물동량은 전년 대비 5.9% 증가한 반면 2015년은 2.6% 증가에 그쳐 증가율이 현저히 둔화되었음. 또한 2015년 10월, 12월 물동량은 전년 동월 대비 감소한 것으로 나타나 물동량 증가에 한계가 나타나지 않을까 우려되고 있음
 - Drewry에 따르면 올해 상반기 파나마운하 확장 개통으로 1만TEU급 선박 전배가 늘어날 경우 선사간 집하경쟁이 치열해져 운임약세가 오래갈 것으로 예상됨



		금주 (01.15)	(전주비)	2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	770.9	(35.9)	735	771	735	713	1,079	874
	유럽항로	931.3	(76.1)	855	931	893	736	1,349	994
	미서안항로	763.5	(1.9)	762	764	763	746	1,054	900
	일본항로	622.8	(2.9)	620	623	621	608	714	651
	한국항로	573.6	(-10.6)	574	584	579	552	725	626
	동남아항로	637.4	(7.0)	630	637	634	611	884	718
		(01.13)		2016년			2015년		
용선지수(HRCI) *		449.0	(-6.0)	-	-	-	449	783	629
운임	한일(All in)	수출	690	(-)	690	690	660	710	674
		수입	570	(-)	570	570	570	600	572
	한중(All in)	수출	313	(-)	313	313	313	363	346
		수입	403	(-)	403	403	403	537	492
	동남아(All in)	수출	760	(-)	760	760	760	760	760
		수입	580	(-)	580	580	580	580	580

* 12월23일 자료임

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, '중동-아시아' 운임 작년 10월말 수준으로 급락

- ▶ 1월 성약건수 저조와 2월 시장에 대한 우려가 나타나 최근 급등했던 지난 1주일 동안 40% 급락, 당분간 수급요인에 민감하게 반응하며 운임 변동성이 높을 것으로 예상됨
 - VLCC 평균 운임수익은 51,205달러(일)로 전주 대비 35,635달러(41.0%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS57.5로 전주 대비 30.0p(34.3%) 하락
 - 1월 13일 페르시아만 30일 가용선박은 97척으로 전주 대비 2척(2.1%) 증가하였으며 전년 동기 대비 28척(22.4%) 감소
 - 연료유 가격은 주요항만에서 모두 큰 폭의 하락세를 나타내었음
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 45,184~54,718 달러/일(40~47%▼), 중동-미국 59,374 달러/일(34%▼), 중동-유럽 56,281 달러/일(28%▼) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 52,144 달러/일(36%▼), 미국항 65,252 달러/일(33%▼), 인도항 66,486 달러/일(32%▼) 기록

[01월 15일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라만카	푸자이라	상가포르	홍콩	일본
\$/톤	112.5	139.5	134.0	158.0	117.5	130.0	137.5	139.0	152.5	167.5	177.5
W/W	-7.0%	-7.6%	-10.1%	-	-9.6%	-13.3%	-12.7%	-4.8%	-9.0%	-10.7%	-12.3%



제품선, LR 운임이 하락 전환으로 평균운임 하락

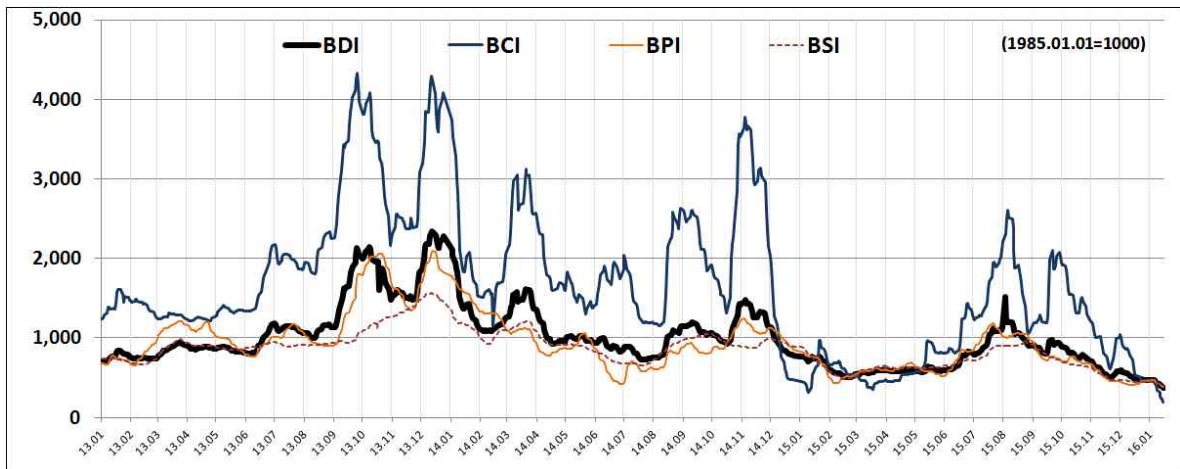
- ▶ 대서양시장 : 북해시장은 지난주에 이어 운임이 상승을 이어가고 있으며 미겔프 시장은 약세를 이어갔음. 북해시장의 강세가 미겔프만 선복량 흡수 유인이 되고 있어 다음 주 대서양 시장 운임 역전이 기대됨
- ▶ 아시아시장 : LR 운임이 하락반전하였으나 나프타 수요에 따른 강세는 당분간 지속될 것으로 예상됨. MR 시장은 큰 변동 없이 소폭 상승하였음
 - 제품선 평균 운임수익은 18,705달러(일)로 전주 대비 147달러(0.8%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 136.0으로 전주 대비 1.5p(1.1%) 하락하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 22,260 달러/일(8%▲), 북해-서아프리카 25,961 달러/일(4%▲), 미겔프-북해 11,534 달러/일(16%▼), 미겔프-남미동안 22,980(10%▼) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 23,241 달러/일(7%▼), LR2 31,003달러/일(11%▼) 기록. MR은 싱가포르-일본 12,568 달러/일(-), 인도-일본 14,821달러/일(3%▲)



		(전주비)		2016년			2015년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(01.15)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	51,205	(-35,635)	51,205	93,982	77,342	25,546	105,379	60,180
	MR	18,705	(-147)	18,705	19,413	18,990	14,713	31,089	21,604
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	57,500	(-)	57,500	59,000	58,000	38,000	59,000	48,433
	MR	19,000	(500)	18,500	19,000	18,667	14,500	20,500	17,731
		(01.15)							
운임지수(WS)	VLCC	57.5	(-30)	57.5	87.5	72.5	29.0	90.0	63.5
	MR	132.5	(-5)	132.5	137.5	135.0	107.5	172.0	132.7

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

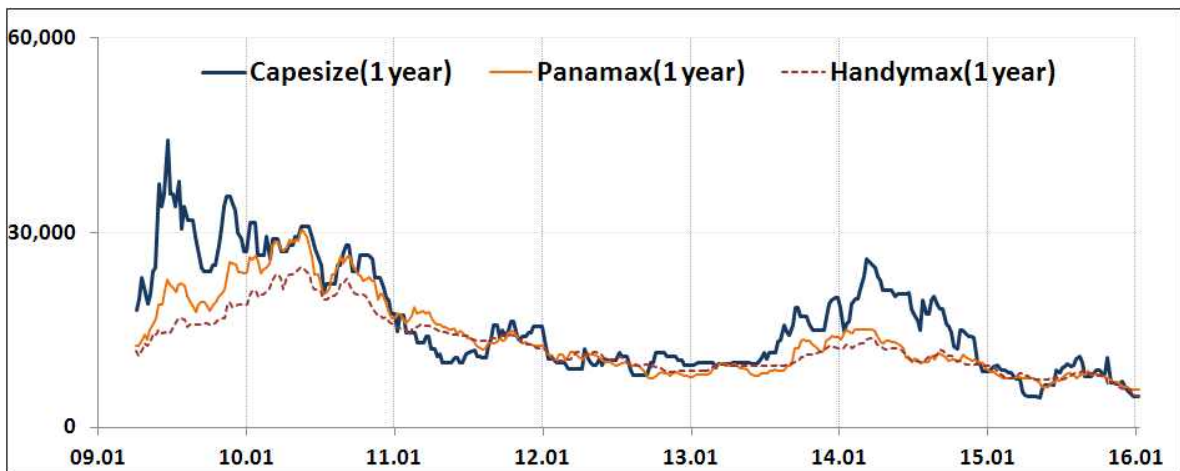
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

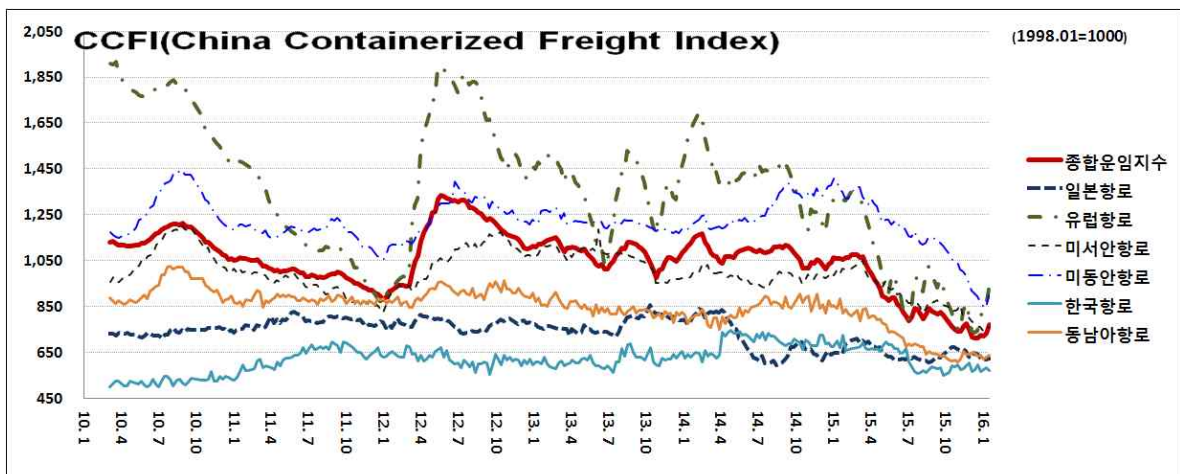
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



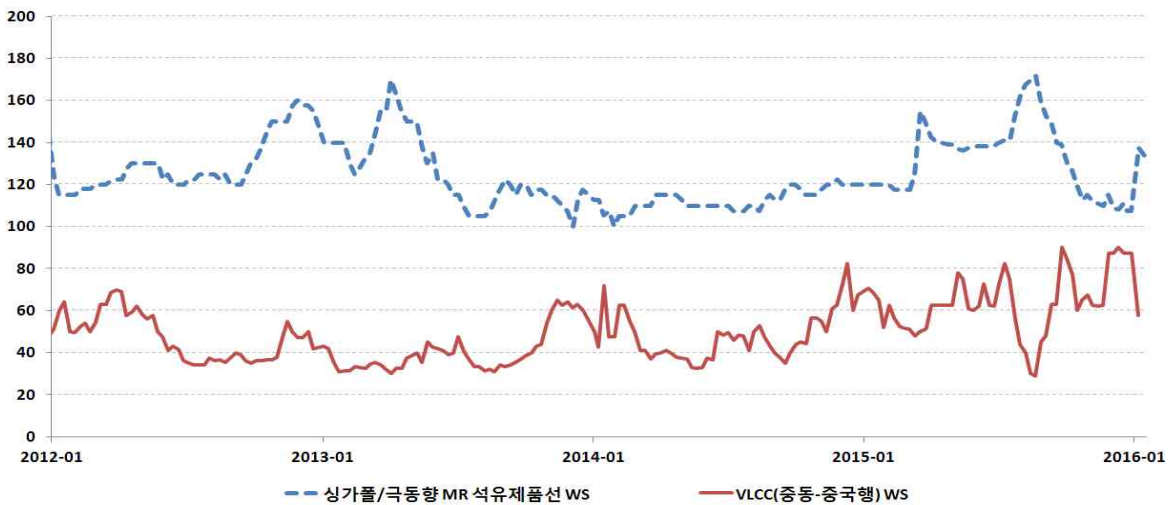
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

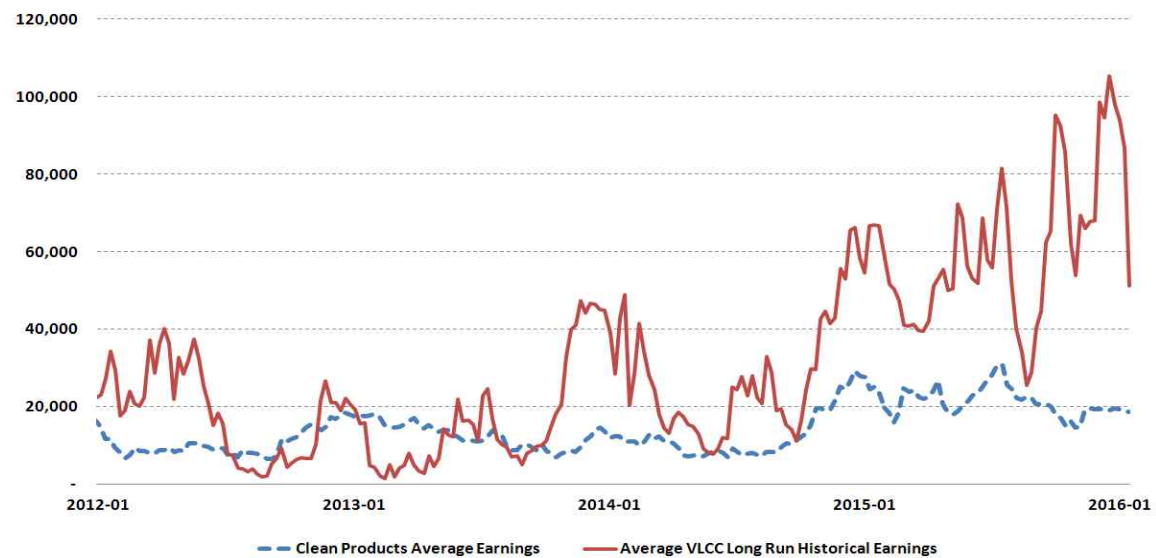
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2016년			2015년		
금주 (전주비) 1월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (01.15)										
건화물선(5년)	Panamax	14.0	(-)	14.0	14.0	14.0	14.0	14.0	18.0	16.9
유조선(5년)	VLCC	82.0	(-)	81.3	80.0	82.0	81.3	79.0	84.0	80.9
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	11.0	(-)	11.0	11.0	11.0	11.0	8.5	13.8	11.9

신조선 시장 (\$ Million) (01.15)										
건화물선	Panamax	25.8	(-)	25.8	25.8	25.8	25.8	25.8	28.5	26.6
유조선	VLCC	93.5	(-)	93.5	93.5	93.5	93.5	93.5	97.0	95.7
컨테이너선	Sub-Panamax	29.5	(-)	29.5	29.5	29.5	29.5	29.5	32.5	30.7

연료유 (\$/Tonne) (01.15)										
380 CST	Rotterdam	112.0	(-8.5)	124.5	112.5	140.0	124.5	133.5	359.5	265.2
	Singapore	152.5	(-15.0)	166.7	152.5	180.0	166.7	167.5	389.0	292.5
	Korea	182.5	(-5.0)	187.2	182.5	191.5	187.2	187.5	417.0	321.4
	Hong Kong	167.5	(-20.0)	185.7	167.5	202.0	185.7	187.5	402.5	301.7

주요 원자재가 (\$) (01.15) 1월평균										
철광석	국제價	41.2	(-1.1)	42.1	41.2	43.2	42.1	39.4	71.4	55.8
	중국産	65.4	(0.1)	65.4	65.0	65.6	65.4	65.6	98.8	90.3
연료탄	국제價	60.9	(0.1)	61.0	60.8	61.5	61.0	61.7	75.4	66.9
	중국産	65.4	(0.1)	65.6	65.3	66.1	65.6	66.4	96.4	79.6
원료탄	호주産	98.9	(-0.6)	99.8	98.8	100.7	99.8	101.1	133.6	117.6
	내륙(외몽고)	55.5	(0.1)	55.7	55.4	56.1	55.7	56.3	74.5	66.9
	중국産	96.6	(0.2)	96.9	96.5	97.6	96.9	98.0	132.8	122.7
곡물	대두(국제)	878.4	(-1.1)	881.0	865	899	881	856	1,066	944
	밀(국제)	473.8	(-4.8)	470.0	458	481	470	452	615	508

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
	'15년	09월	10월	11월	2012년	합계	2013년	합계	2014년	합계
ASEAN	수출	6,370	6,117	6,046	79,145		81,997		84,577	
	수입	3,942	4,144	3,517	51,977		53,339		53,418	
NAFTA	수출	6,804	7,210	6,380	72,395		76,983		86,048	
	수입	3,880	4,684	3,885	51,180		48,530		53,994	
EU	수출	4,429	3,749	5,171	49,371		48,857		51,658	
	수입	4,339	4,081	4,851	50,374		56,230		62,394	
BRICs	수출	13,899	14,435	13,150	167,628		178,083		177,122	
	수입	8,969	10,120	9,656	105,145		106,302		115,933	