

해운시황 포커스

통권 222호 (2014.07.28~08.01)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 원장 | 편집: 해운시장분석센터 | 02)2105-2954

121-915 서울시 마포구 매봉산로 45 (KBS미디어센터빌딩 16층)

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



뉴스 & 이슈

박성화 연구원 (shpark83@kmi.re.kr)



국내해운사 체감 경기, 울들어 최저



- ▶ BDI가 연중 최저치를 기록하고 있는 가운데 7월 국내해운기업의 업황 BSI가 60으로 연중 최저치를 경신, 선사들의 체감경기도 매우 어려운 것으로 조사됨
 - 건화물선 업황 BSI는 55(전월비-13)를 기록 가장 어려운 부문으로 조사됨
 - 유조선 부문은 VLCC 중동-일본간 상황이 조금씩 회복되고 있으나 업황 BSI는 52(전월비-8)를 기록하여 국내 선사들은 여전히 회복을 체감하지 못하는 것으로 보임
 - 반면 컨테이너 부문은 근해선사들 중심으로 업황이 좋아졌다고 응답한 기업의 수가 많아 100을 기록함
- ▶ 이처럼 금년 7월 건화물선 업황이 크게 하락한 것은 주로 선복증가와 계절적 수요감소로 파악되고 있음. 특히 케이프는 선복증가와 대서양수역의 철광석 물동량 둔화, 파마낙스와 수프라막스는 석탄 물동량 둔화가 업황 하락의 결정적 요인으로 작용하였음
- ▶ 경영 측면에서는 채산성 85(전월비 +2), 자금사정 78(-4), 매출 80(-3)로 모든 항목에서 여전히 어려움을 겪고 있는 것으로 나타났음. 이는 건화물선 부문에서 7월 지속적인 운임하락에 따라 나타난 것으로 판단됨
 - 다만 컨테이너선의 경우 채산성 108, 자금사정 108, 매출 100을 기록, 전 항목에 걸쳐 양호한 모습을 보이고 있음. 특히 매출은 작년 10월부터 지속적으로 100 이상을 유지하고 있음. 이처럼 컨테이너선 경영지표가 양호한 것은 올해 2분기 들어 컨테이너 물동량이 지속적으로 증가하고 있기 때문임

7월 해운업 경기실자지수 조사 결과			
구분	7월		8월 전망
	BSI	전월비	
업 황	60	-11	63
채산성	85	+2	77
자금사정	78	-4	81
매출	80	-3	80

- ▶ 한편 8월달 BSI 전망을 보면 국내 해운업은 건화물선 물동량 회복 지연에 따른 매출 부진 및 자금부족으로 여전히 경영개선을 기대하기는 어려울 것으로 예상됨
 - 즉 국내 해운기업들은 8월에도 해운업 업황에 대해 큰 기대를 하고 있지 않은 것으로 나타났음

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



케이프는 태평양, 파나마스는 대서양을 중심으로 시황 상승

- ▶ 최근 BDI는 754p(7월 30일)를 기록, 전주 대비 27p(4%) 상승
 - 케이프 운임은 전주 대비 208달러(일)(2%) 상승한 8,764달러(일)을 기록
 - 파나마스 운임은 전주 대비 319달러(일)(7%) 상승한 4,978달러(일)을 기록, 아직은 운항 변동비(OPEX)에 못미치고 있으나 시황 저점에서 선주들의 운임하락에 대한 저항이 커지면서 소폭 상승
 - 수프라막스는 7% 상승한 반면 핸디사이즈는 2% 하락
 - FFA 시장은 8월물의 경우 현물운임 상승이 제한되면서 하락 조정되고 있는 데 케이프가 1% 하락한 11,500달러(일), 파나마스는 3% 하락한 6,150달러(일)을 기록한 반면 수프라막스는 4% 상승한 8,175달러(일) 기록함. 4분기물의 경우 브라질의 철광석 수출 증대와 9, 10월 북미 곡물시즌에 대한 기대감이 유지되면서 수프라막스 이상 선형에서 1%~4% 소폭 상승한 반면 핸디사이즈는 1% 하락함
- ▶ 케이프는 호주 철광석 물동량 유입이 수요 지지세 역할을 하는 가운데 태평양에서 태풍이 발생하여 일부 선박의 운항 차질이 발생하여 선박흡수 효과가 나타나 소폭의 상승세를 유지함
 - 그러나 여전히 브라질->동아시아(중국) Front Haul 물동량과 대서양 R.V. 물동량 유입이 부진하면서 케이프 시황 상승의 걸림돌로 작용
 - 아울러 석탄 물동량의 유입이 부진한 것도 시황상승의 억제요인
 - 한편, 현물운임이 10,000달러(일)에도 미치지 못하는 가운데 4분기물이 20,000달러(일)을 상회하는 Contango 현상이 지속되고 있어 여름시즌 이후 브라질->동아시아(중국) 철광석 화물의 본격적으로 유입되면 시황상승의 모멘텀이 형성될 것으로 기대
- ▶ 파나마스는 대서양 R.V. 항로에서 미국·남미->유럽 곡물 물동량 유입이 활발해지면서 운임 상승으로 전환됨
 - 일부 Front Haul 화물 유입도 대서양수역 운임상승에 기여
 - 반면 태평양 수역에서는 물동량 유입이 부진한 가운데 선주들의 협상력이 현저히 약화된 모습을 보이고 있으며, 일부 선박의 개선도 이루어지고 있는 것으로 알려짐
- ▶ 수프라막스는 지중해, 흑해지역 물동량 유입이 호조세를 보였으며 미국 걸프만->극동아시아, 브라질->유럽 물동량 유입 또한 시황지지세 역할을 한 것으로 평가됨
 - 특히 태평양 수역에서는 신규 니켈 물동량 유입이 시황에 긍정적 영향을 미침



		금주 (07.30)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	754	(27)	723	2,113	1,121	698	2,337	1,205
	BCI	1,200	(2)	1,154	3,733	1,891	1,209	4,329	2,103
	BPI	625	(41)	419	1,780	982	651	2,096	1,187
	BSI	704	(43)	659	1,330	941	664	1,562	821
	BHSI	356	(-5)	356	773	564	410	821	562
(07.25)									
용선료(1년, \$/day)	Capesize	19,500	(4,500)	14,700	25,938	20,299	9,250	20,000	12,768
	Panamax	10,125	(250)	9,875	15,125	13,196	7,750	14,125	10,099
	Handymax	10,250	(250)	10,000	13,750	12,083	7,500	10,625	8,648
(07.30)									
운임(\$/day)	Capesize	8,764	(208)	7,912	35,316	13,582	4,205	42,211	14,163
	Panamax	4,978	(319)	3,362	14,188	7,874	5,163	16,728	9,312
	Supramax	7,361	(451)	6,886	13,902	9,843	6,938	16,333	10,200
	Handysize	5,355	(-82)	5,355	11,083	8,278	6,108	11,757	8,150

컨테이너선 시장

백영미 전문연구원 (yuongmibaek@kmi.re.kr)



높은 소석률에도 불구하고 운임하락세

- ▶ 중국 컨테이너 운임지수인 CCFI는 전주 대비 4.1p 상승하여 1,092.2p, 상해 운임지수인 SCFI는 전주 대비 19.3p 하락한 1,060.7p를 기록함. 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 3.9p 하락한 536.1를 기록함
- ▶ 아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 27달러 하락한 1,203달러, CCFI는 0.8p 하락하여 1,444p를 기록하여 전반적으로 하락세를 보임
 - SSE(Shanghai Shipping Exchange)에 따르면 이번주 운임 수준은 작년 동일 시기에 비해 147달러 하락한 수준이나 금년 평균 운임이 1,272달러로 작년 보다 21% 높기 때문에 우려할 만한 수준은 아님
- ▶ 아시아-북미 항로의 경우 상해발 북미행은 미서안항로가 전주 대비 FEU당 18달러 하락한 1,765달러, 미동안항로는 전주 대비 3달러 하락한 3,578달러를 기록한 반면 CCFI는 미서안항로가 1.5p 하락한 934.1p, 미동안항로가 30.3p 상승한 1,278.4p를 기록함
 - 이번주 아시아-북미 항로의 운임은 전반적으로 하락세를 보였으나 8월 예정되어 있는 GRI로 인해 운임상승 기대
- ▶ Lloyds에 따르면, 이번주 아시아-북미 및 아시아-유럽 항로의 소석률이 90~95%를 보이며 만선에 가까운 선복량과 빠듯한 운항스케줄을 소화하고 있음
 - 그러나 중국-일본 항로는 평균 소석률이 60% 수준을 보이며 전주에 이어 운임 최저점을 지속하고 있고, 아시아 역내항로의 운임이 전반적으로 하락세를 보이고 있음
- ▶ 한편 최근 컨테이너선 시장에 대한 투자가 확대될 조짐을 보이고 있음. 과거 컨테이너선 시장에 상대적으로 관심이 적었던 Navios Partners, Capital product Partners, Diana shipping 등 그리스 자본이 건화물선 및 유조선 시장에서의 악화된 현금흐름 개선을 위해 컨테이너선 투자를 확대시키고 있음



			금주 (07.25)	(전 주비)	2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)		종합	1,092	(4.1)	1,040	1,171	1,099	976	1,152	1083
		유럽항로	1,445	(-0.8)	1,368	1,696	1,484	1,027	1,530	1351
		미서안항로	934	(-1.5)	934	1,032	981	953	1,189	1066
		일본항로	604	(0.1)	604	843	750	719	857	771
		한국항로	733	(28.0)	610	749	690	565	690	616
		동남아항로	888	(-11.5)	754	899	819	781	916	842
(07.30)										
용선지수(HRCI)			536.1	(-3.9)	498	542	521	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	750	(-)	670	750	683	730	730	730
		수입	610	(-)	540	610	562	610	620	615
	한중(All in)	수출	363	(-)	309	363	334	309	374	321
		수입	537	(-)	469	537	501	469	494	473
	동남아(All in)	수출	800	(-)	750	800	779	780	880	798
		수입	600	(-)	550	600	579	540	640	558

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 수급균형에 따른 양호한 흐름 지속

- ▶ 성약건수가 증가하며 '중동-일본' 항로가 2개월 만에 다시 WS 50을 넘어섰음. 서아프리카 시장 선복수요 증가로 인해 중동항로 선복량이 상당 부분 흡수되어 VLCC 운임강세가 유지되고 있음
 - VLCC 평균 운임수익은 28,123달러(일)로 전주 대비 5,340달러(23.4%) 상승하였으나 중동-일본 운임지수는 WS 48.0로 전주 대비 0.5p(1.0%) 하락
 - 7월 30일 페르시아만 30일 가용선박은 106척으로 전주 대비 3척(2.9%) 증가하였으며, 전년 동기 대비 1척(1.0%) 증가한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 27~29%, 중동-미국 8%, 중동-유럽은 13% 증가하였음. 서아프리카 시장은 16~38% 증가하였음
 - 선박유(380cst) : 유럽, 북중미, 아시아항만 모두 하락세를 멈추고 상승 반전하는 가운데 필라델피아항은 하락세를 지속하고 있음



제품선, 성약건수 감소로 미걸프발 MR 운임 하락

- ▶ 미걸프발 MR 운임이 무차익 거래 감소, LR1 수요증가, 선복공급 과잉으로 하락한 반면, 북해 운임은 크게 상승하였음. 아시아에서는 LR급 운임증가로 MR수요가 증가, 운임상승 기대감이 형성되고 있음
 - 제품선 평균 운임수익은 8,140달러(일)로 전주 대비 193달러(2.4%) 상승하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 110.0으로 전주 대비 2.5p(2.3%) 상승
 - 항로별 운임수익을 보면 북해-미동안은 1,049%, 북해-서아프리카 21%, 인도-일본은 4% 증가한 반면 미걸프-남미동안은 30%, 싱가포르-일본은 4% 감소
- ▶ 7월 25일 기준 미국 정제가동률은 93.5%이며 원유재고는 전주 대비 370만배럴(전략적 비축유 제외) 감소한 3억 6,737만배럴을 기록함
 - 휘발유 재고는 2억 1,824만배럴로 증가하였으며 중간유분은 1억 2,672만배럴, 중유는 3,610만배럴을 기록하였고, 수입량은 원유 7,744(k)bpd, 제품유 1,675(k)bpd를 기록

		(전주비) 7월평균			2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(07.25)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	28,123	(5,340)	25,776	7,670	48,936	22,136	1,351	47,297	16,103
	MR	8,140	(193)	7,953	7,041	12,862	9,607	7,216	18,266	12,736
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	28,000	(1,000)	26,500	23,500	28,000	25,600	18,000	28,000	19,837
	MR	14,000	(0.0)	14,188	14,000	15,250	14,775	13,500	15,000	14,351
		(07.30)								
운임지수(WS)	VLCC	48.0	(0.5)	48.1	32.5	72.0	45.3	30.0	65.0	40.1
	MR	110.0	(2.5)	108.5	100.0	115.0	109.8	100.0	170.0	125.9

해운시장 주요동향



컨테이너선 정시성 2013년보다 낮은 수준

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 최근 정기선사 컨설팅회사인 SealIntel가 'Global Liner Performance'에 기고한 보고서에 따르면 6월 정시성은 75.6%로 5월 75.3% 대비 소폭 상승하였으나 전년 동월 78.4% 대비 2.8%p 감소하였음
 - 선사별로는 머스크라인, 함브루크수드, 한진이 각각 87.2%, 85.2%, 78.9%로 상위를 차지하였음
 - Zim, NYK, MSC는 하위권을 기록하였으나 Zim은 5월 대비 정시성이 개선되었음
- ▶ '아시아-북유럽' 항로에서 G6의 정시성이 경쟁선사들에 비해 뒤처지는 것으로 나타났음
 - 이와 같이 G6의 정시성이 뒤떨어진 이유는 정시성 유지 또는 향상을 위해 높은 연료비 부담을 감당해야 하기 때문임
 - 최근 12개월 동안 '아시아-북유럽' 노선에서 G6 선사들은 평균 41%의 정시성을 나타내 하위권을 기록
 - 반면 United Arab Shipping Co, 한진, K-Line, 머스크라인은 각각 69%, 71%, 75%, 97%를 나타내며 상위권을 기록

(출처: Lloyd's List, 2014. 08. 01.)



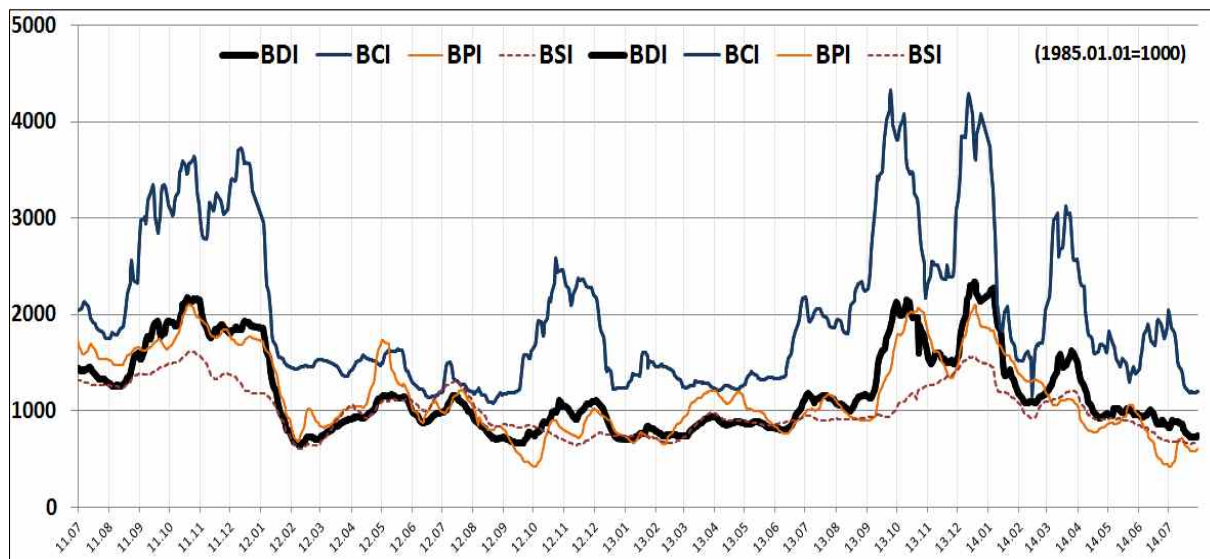
피닉스 탱커즈와 드리안 LPG, 세계 2위 규모의 VLGC Pool 결성

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 일본 MOL의 싱가포르 자회사 피닉스 탱커즈와 그리스 선사 드리안 LPG가 VLGC 풀을 결성하여 내년 1월 싱가포르와 런던을 거점으로 영업을 개시할 예정임
 - 양 회사를 합친 VLGC 운항 규모는 신조 발주잔량을 포함해 33척으로 세계 최대 BW그룹의 38척에 이어 세계 2위의 선대를 구축하게 됨
 - MOL은 피닉스 탱커즈를 통해 공유선박을 포함한 VLGC 9척을 운항하고 있으며, 이 중에서 스포트(spot)로 운항중인 7척은 카타르 국영선사 나키래트 산하 걸프 LPG 보유의 4척과 함께 'LPG 글로벌 트랜스포트'를 형성하여 운항하고 있음
 - 드리안 LPG는 작년 10월 모나코 선사 스킨피오탱커즈로부터 VLGC 발주잔량 11척을 구입, 사업 규모를 급격히 확대하였으며 현재 VLGC에서 기존선 4척과 신조 발주잔량 18척이 있음
- ▶ VLGC 시장에서는 미국의 셸가스 수출에 따른 LPG 화물량 증가추세에 대응해 작년부턴 유럽선사들의 합종연횡이 진행중임
 - 작년 5월 BW그룹이 머스크탱커스의 VLGC 선대 10척을 매수해 선대 규모를 38척(신조 발주잔량 8척 포함)으로 확대
 - 노르웨이 스트르트닐슨과 사우디 산가스의 합작회사 아반스가스는 작년 11월 프런트라인으로부터 VLGC 발주잔량 8척을 구입, 기존 6척과 합해 선대 규모를 14척으로 확대

(출처: Marinavi, 2014. 08. 01.)

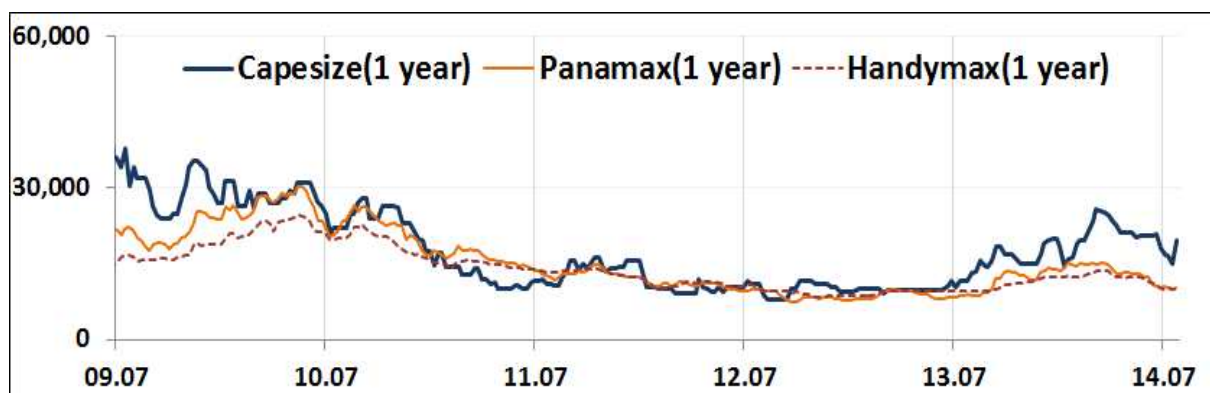
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

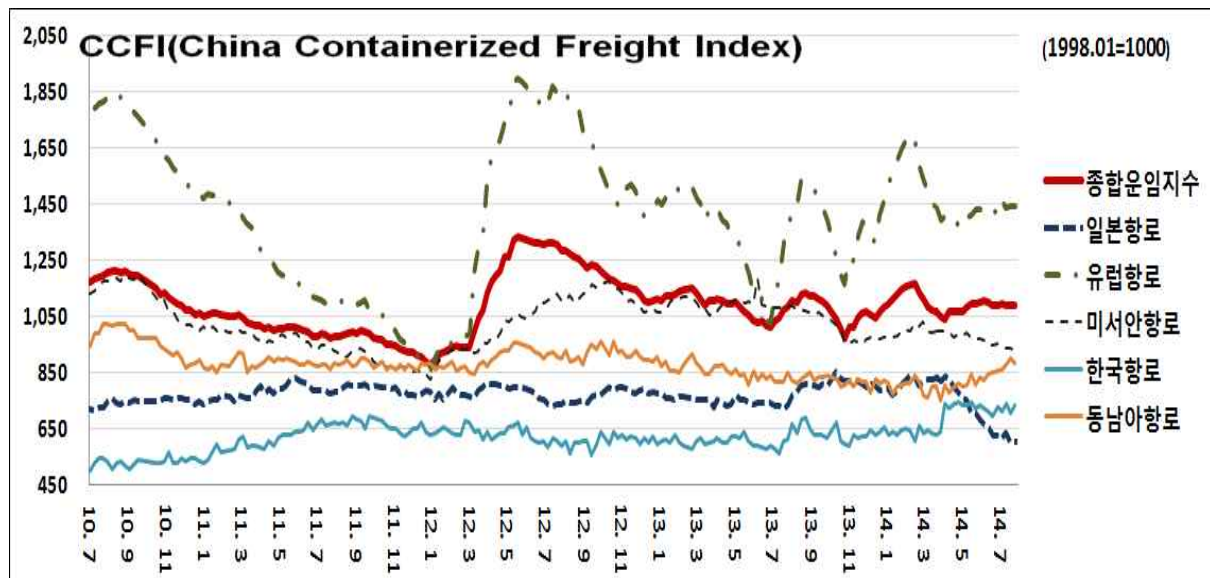
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



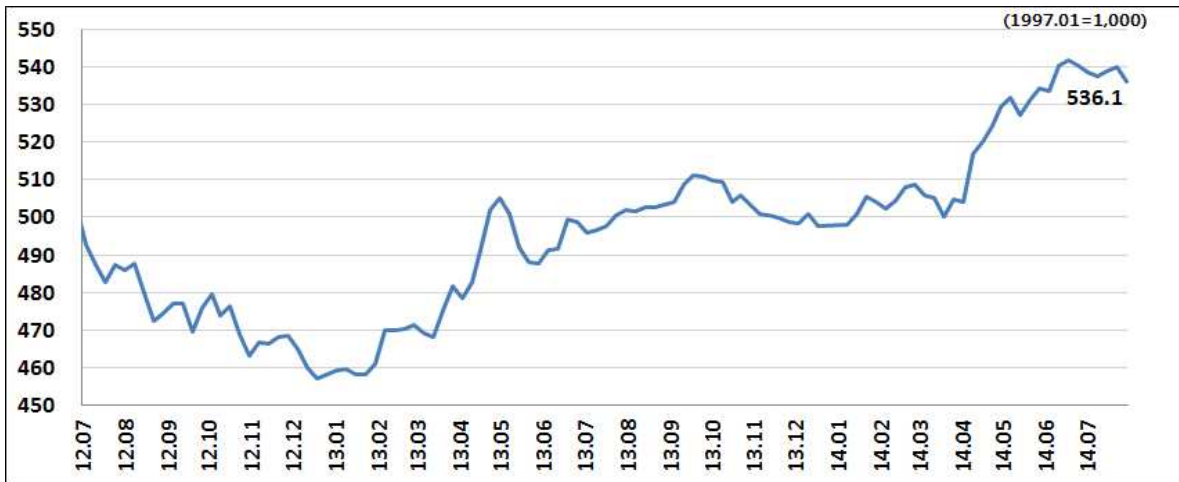
Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



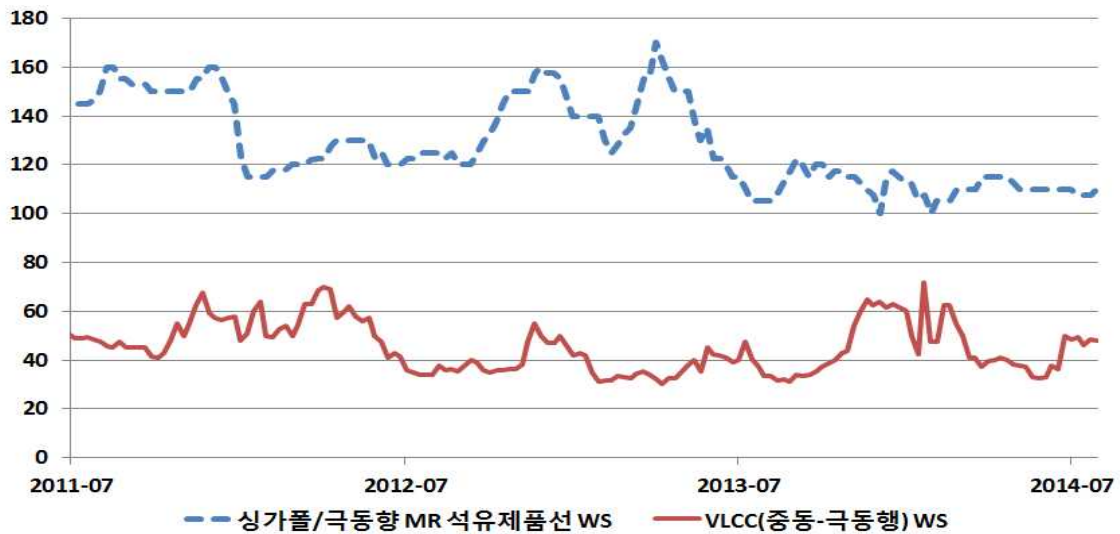
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

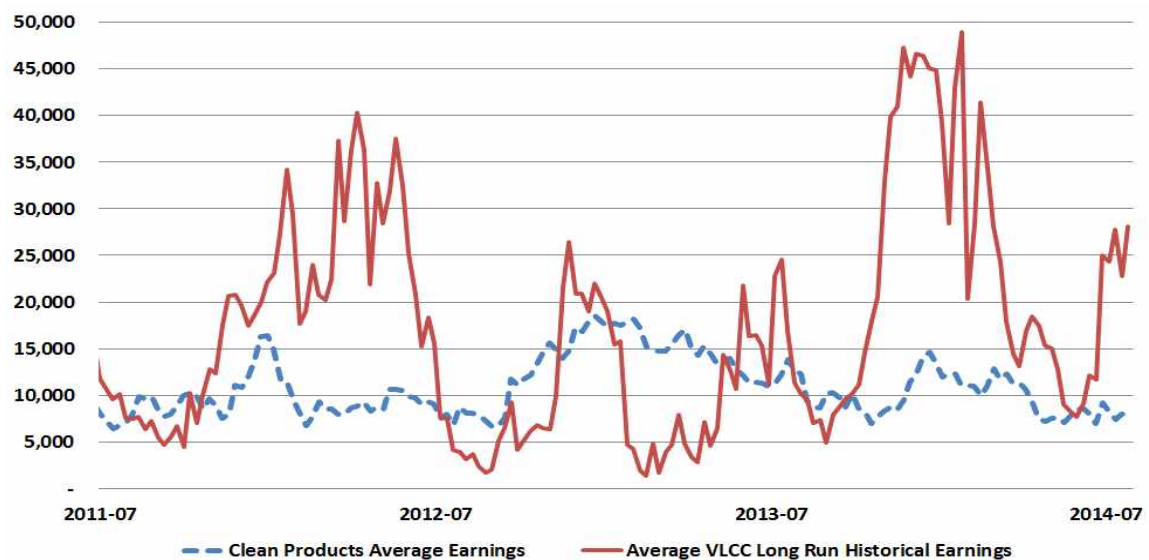
유조선 운임지수(WS)



Fearnleys.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금 주 (전주비) 7월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (07.25)										
건화물선(5년)	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	28.0	26.4	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	74.0	(-)	74.0	65.0	76.0	72.4	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) (07.25)										
건화물선	Panamax	30.0	(-)	30.0	28.0	30.0	29.5	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	99.0	(-)	99.1	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) (07.25)										
380 CST	Rotterdam	579.0	(7.0)	575.0	563.0	601.0	577.6	567.0	646.0	594.5
	Singapore	600.0	(7.5)	595.8	584.0	622.0	602.7	591.0	667.5	615.7
	Korea	624.0	(1.5)	623.8	605.0	662.5	631.8	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	604.5	(2.0)	603.9	598.5	640.0	613.3	602.5	678.5	627.8

주요 원자재가 (\$) (07.25) 7월평균										
철광석	국제價	95.6	(-0.3)	95.4	91.0	135.0	110.3	112.6	158.3	134.9
	중국産	131.9	(-0.5)	130.4	128.5	176.7	154.2	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	77.7	(0.2)	77.5	76.9	100.4	84.2	96.2	100.2	97.9
	중국産	96.3	(0.2)	96.1	95.6	114.5	103.5	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주産	130.3	(0.3)	130.9	129.3	175.0	147.6	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	74.5	(0.2)	75.1	74.2	91.3	83.2	88.9	111.9	99.4
	중국産	132.7	(0.3)	134.5	132.4	185.0	150.8	181.1	184.6	182.7
곡물	대두(국제)*	1,212.3	(35.7)	1,268	1,175	1,646	1,396	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)*	538.0	(5.8)	603	525	843	661	605	791	683

국내 주요 항만 화물처리 (천톤)										
		4월	5월	6월	2011년 합계		2012년 합계		2013년 합계	
인천	수출	1,769	1,926	1,964	20,741		21,475		23,314	
	수입	7,428	6,976	7,121	87,919		88,225		89,325	
부산	수출	15,623	14,326	14,512	150,005		161,376		169,081	
	수입	13,530	12,908	12,687	131,509		137,314		144,214	
울산	수출	5,773	6,149	5,071	66,364		68,897		64,004	
	수입	8,608	9,058	7,728	104,273		105,220		103,879	
광양	수출	5,406	6,024	5,270	57,804		63,827		66,762	
	수입	12,704	12,564	11,292	131,521		142,212		142,820	