

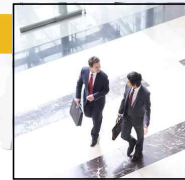
# 해운시황 포커스

통권 241호 (2015.01.19~01.23)

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)



### 저유가가 과연 오래갈까? 유가반등에 따른 운임대책 대책 필요



- ▶ 작년 하반기부터 시작된 유가하락이 계속되어 불과 몇 달만에 국제유가가 배럴당 100달러대에서 40달러 수준으로 급락하였음. 지난 몇 년간 국제유가는 100달러대 이상의 고유가를 유지하고 있었으며 사우디아라비아 등 OPEC가 생산과 공급을 통제하여 가격을 조절할 수 있었음. 그러나 장기적인 고유가는 세계 각국의 에너지 소비절감 정책, 원유 생산시설의 지속적인 확대, 셰일가스 및 오일 등 대체에너지 개발을 촉발하여 결과적으로 공급과잉을 초래하였음. 즉 최근 유가하락은 전 세계적 석유소비 감소, 생산시설 확대, 셰일자원 개발 등에 따른 공급과잉이 심화된 결과로 나타난 것으로 보아야 할 것임
- ▶ 그러나 최근 석유 소비가 급격히 감소한 것이 아니며, 생산시설 역시 급격히 증가한 것이 아니며, 북미 셰일오일이 본격적으로 수출되는 상황이 아니라는 점에서 몇 달만에 유가가 절반 이상 하락한 것은 경제적 요인으로만 설명하기 어려움. 이는 국제유가의 수준을 결정하는 것은 경제적 요인뿐만 아니라 원유 생산국과 소비국의 정치적 역학관계에 따른 인위적인 통제가 많은 영향을 미치고 있음을 의미함
  - 수많은 국제정치, 에너지 분야의 전문가들은 국제유가가 단기간에 대폭 하락한 이유로 미국과 러시아의 갈등, 사우디아라비아와 이란의 갈등, 미국과 사우디아라비아의 경쟁 등이 복합적으로 작용한 결과로 보고 있음
- ▶ 또한 이들 전문가들은 미국은 저유가로 작년 3/4분기 GDP 성장이 5%에 이르고 고용이 목표치를 초과할 만큼 경제가 호전되고 있고, 사우디아라비아는 종교적 갈등관계에 있는 이란을 재정적으로 압박하고 미국의 셰일자원 개발을 늦추는 효과를 얻을 수 있다는 점에서 저유가 기조를 유지할 동기가 충분하다고 말하고 있음
  - 이것은 미국, 사우디아라비아 등 석유 생산대국이 유가의 흐름을 인위적으로 통제하는 것이 가능하며, 현재의 저유가도 양국이 정치·경제적 목적을 달성할 경우 다시 고유가 상태로 전환시킬 수 있음을 의미함
- ▶ 한편 저유가의 장기화가 세계 경제에 결코 좋지 않다는 점에서 미국, 러시아, 사우디아라비아, 이란 등은 정치적 갈등의 해소를 모색할 가능성도 제기되고 있음. 이러한 경우 미국, 사우디아라비아는 원유 공급축소를 통해 국제유가 상승을 도모할 것으로 예상되고 있음. 왜냐하면 고유가로 전환될 경우 미국은 신성장산업인 셰일자원 개발을 촉진하는 효과를 기대할 수 있고, 사우디아라비아는 원유수입 증대를 기대할 수 있기 때문임
  - 미국과 사우디아라비아의 입장에서는 저유가든 고유가든 이익을 얻을 수 있다는 점에서 현재의 저유가 기조가 오래가지 않을 가능성을 염두에 두어야 함
- ▶ 현재의 저유가가 고유가로 전환될 경우, 해운기업은 자금의 저유가 상황 보다 더 어려운 상황에 직면할 수 있음. 현재 해운시장이 화주 우위의 시장이라는 점에서 저유가로 인한 운항원가 절감 부분은 화주에게 돌아갈 가능성이 크고, 유가가 반등할 때에도 연료비 증가 부분을 화주에게 받는 것이 쉽지 않을 것으로 예상됨
  - 따라서 해운기업들은 현재의 저유가 상황에서 운임을 방어하는 것도 중요하지만 유가가 반등할 경우 적절한 운임을 받을 수 있는 방안을 모색하는 것이 필요함. 그 어느 때 보다 해운기업들간의 협력이 더욱 필요한 상황임

## 건화물선 시장



### 케이프 제외 모든 선형 대폭 하락

- ▶ 최근 BDI는 720p(1월 23일)을 기록하며 전주 대비 21p(2.8%) 하락하였음
  - 케이프는 7,006달러(일)을 기록하여 전주 대비 1,061달러(일)(17.8%) 상승
  - 파나마스는 5,465달러(일)을 기록하여 전주 대비 592달러(일)(9.8%) 하락
  - 수프라막스는 6,794달러(일)을 기록하여 전주 대비 9.3%, 핸디사이즈 역시 5,732달러(일)을 기록하여 전주 대비 8.9% 하락
  - FFA 시장은 지난주와 달리 대부분의 선형에서 하락세를 기록함. 케이프는 현물시장의 상승세와는 달리 대부분의 물에서 하락세를 보였으며, 파나마스 역시 대부분 하락세를 보였음. 수프라막스 및 핸디사이즈의 경우 저조한 거래량으로 인해 소폭 하락세를 보임
- ▶ 케이프는 호주와 브라질의 철광석 메이저들이 시장에 복귀하면서 철광석 수요가 증가한 데 힘입어 계속 상승하고 있음
  - 태평양수역은 서호주-극동간 철광석 수출이 본격적 회복세를 보이며 대폭적인 운임상승으로 이어졌음
  - 대서양수역은 브라질-중국간 철광석 수요가 발생하게 시작하였고, 중남미-유럽간 석탄 수요가 유지되고 있어 운임상승세 강화
- ▶ 파나마스는 미걸프 곡물시장이 계절적 비수기로 접어들었고, 중국의 석탄수입 부진으로 운임하락세로 전환됨
  - 태평양수역은 중국의 석탄수입 부진과 가용선복 증가로 운임 하락
  - 대서양수역은 미걸프 곡물과 유럽 석탄수요 발생에도 불구하고 가용선복이 증가하면서 운임 하락
- ▶ 수프라막스는 지난주와 마찬가지로 신규 수요가 발생하지 않은 상황에서 용선주들의 운임인하 압력이 커지면서 운임 약세가 지속되고 있음
  - 태평양수역은 지난주와 비슷한 석탄수요를 보였으나 용선주들의 운임인하 요구 심화
  - 대서양수역은 미걸프 곡물수요 감소에 따라 운임 하락세 지속



		금주 (01.23)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>건화물선 시장</b>									
운임지수	BDI	720	(-21)	709	771	746	723	2,113	1,105
	BCI	887	(267)	311	971	580	472	3,781	1,974
	BPI	685	(-74)	685	827	761	419	1,780	964
	BSI	650	(-66)	650	884	762	659	1,330	939
	BHSI	380	(-38)	380	488	435	355	773	524
(01.23)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	9,500	(125)	8,550	9,500	9,094	8,550	25,938	17,934
	Panamax	8,200	(-225)	8,200	8,875	8,875	9,000	15,125	12,035
	Handymax	8,750	(-500)	8,750	9,500	9,250	9,500	13,750	11,389
(01.23)									
운임(\$/day)	Capesize	7,006	(1,061)	3,315	7,863	5,283	3,670	35,316	13,802
	Panamax	5,465	(-592)	5,465	6,591	6,072	3,362	14,188	7,718
	Supramax	6,794	(-693)	6,794	9,239	7,966	6,886	13,902	9,825
	Handysize	5,732	(-558)	5,732	7,239	6,517	5,337	11,083	7,685

# 컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



## 유럽항로 상승, 북미항로 하락으로 혼조 양상

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 1.8p 하락한 1,055.5p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 36.4p 상승한 1,091.5p를 기록함
  - 또한 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 12.1p 상승한 556p를 기록
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 248달러 상승한 1,256달러, CCFI는 전주 대비 1.3p 상승한 1,316.8p를 기록하여 상승세를 보였음
  - 선사들이 1월 15일 TEU당 500~800달러를 인상한다는 GRI를 시행한 바 있으며 중국 춘절 연휴전 밀어내기 물량이 나오면서 운임이 급상승
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 26달러 하락한 2,063달러, 미동안이 1달러 상승한 4,748달러를 기록하였고, CCFI는 미서안이 25.3p 상승한 1,108p, 미동안이 12.3p 하락한 1,352.7p를 기록하여 하락세를 보였음
  - 지난주 TSA가 권고한 FEU당 600달러를 인상하는 GRI가 반영되어 북미항로 양안 모두 운임이 대폭 상승하였으나 이번 주 운임조정 움직임으로 다시 하락
- ▶ 또한 중국 춘절을 앞두고 물동량 증가에 대비하여 2월 1일자로 유럽항로는 TEU당 300달러, 북미항로는 FEU당 400달러의 성수기 할증료(PSS : Peak Season Surcharge) 부과를 예고하여 금년 2월까지 운임강세가 예상됨
- ▶ 유럽항로, 북미항로 등 동서항로의 물동량이 2015년에도 안정적인 증가세를 보일 것으로 예상되고 있음
  - 일본 해사센터에 따르면 2014년 1~11월 아시아 18개국의 미국 수출 물동량은 전년 동기 대비 5.8% 증가한 1,347만TEU로 역대 최고치를 기록하였으며, 금년 1~10월 아시아발 유럽행 물동량은 전년 동기 대비 8.9% 증가한 1,290만TEU를 기록



			금주 (01.23)	(전주비)	2015년			2014년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		1057.5	(-1.8)	1,057	1,061	1,059	1,017	1,171	1,085
	유럽항로		1316.8	(1.3)	1,315	1,319	1,317	1,177	1,696	1,420
	미서안항로		1018.0	(25.3)	993	1,018	1,006	934	1,032	983
	일본항로		646.6	(-4.8)	647	651	649	597	843	705
	한국항로		752.2	(52.3)	673	725	700	610	749	692
	동남아항로		822.7	(-61.0)	823	884	850	754	905	839
			(01.21)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)			557.7	(1.7)	544	558	553	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	690	(-)	690	710	695	670	750	708
		수입	580	(-)	580	600	585	540	610	581
	한중(All in)	수출	363	(-)	363	363	363	309	363	346
		수입	537	(-)	537	537	537	469	537	516
	동남아(All in)	수출	760	(-)	760	760	760	750	800	787
		수입	580	(-)	580	580	580	550	600	587

## 유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



### VLCC, 2월 성약이 시작된 가운데 운임 조정 지속

- ▶ 2월 성약이 시작된 가운데 운임은 고점에서 소폭 하락하였음. 유가 하락에 따른 VLCC Storage\* 수요가 기대되지만 아직 시장에 영향을 주고 있지는 않은 상황
  - \*VLCC Storage: 원유를 단기간 저장할 목적으로 VLCC를 용선하는 것
- VLCC 평균 운임수익은 69,505달러(일)로 전주 대비 296달러(0.4%) 감소하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 68.5로 전주 대비 2.0p(2.8%) 감소하였음
- 1월 21일 페르시아만 30일 가용선박은 110척으로 전주대비 7척(2.6%) 증가하였으며 전년 동기 대비 8척(7.8%) 증가한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 0~2% 증가하였으나 중동-유럽 2%, 중동-미국 1% 감소하였음. 서아프리카 시장은 인도항이 16% 증가하였으나 미국항 1%, 중국항은 3% 감소하였음

### [01.16일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라말파	푸자이라	상가포르	홍콩	일본
\$/톤	243.0	271.0	272.0	270	265.5	270.5	292.5	291.0	282.5	286.0	336.0
W/W	0.4%	3.0%	4.6%	-5.3%	3.1%	-0.7%	-3.3%	0.7%	0.7%	1.2%	-2.9%

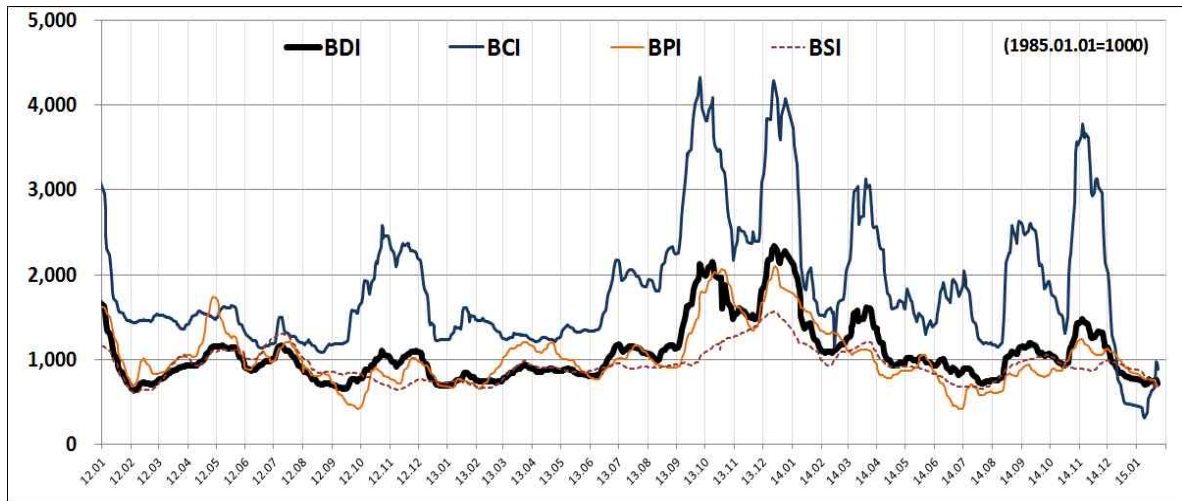


### 제품선, 성약건수 감소하며 전반적으로 운임 약세

- ▶ 대서양 시장: 북해시장은 성약건수가 감소하며 선복량이 증가하고 있음. 미걸프만 시장은 유럽의 경유 재고가 증가함에 따라 유럽항 운임이 하락하고 있음
- ▶ 아시아 시장: LR1이 약세를 지속한 반면 LR2는 주 후반 운임이 크게 반등하며 낙폭을 감소시켰음. MR back-haul(극동-싱가폴) 성약이 증가하였으나 운임은 보합을 나타냄
  - 제품선 평균 운임수익은 23,964달러(일)로 전주 대비 -1,655달러(6.5%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 120.0로 전주 대비 변동없음
  - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 16%, 북해-서아프리카 6% 감소하였으며 미걸프-북해 41%, 미걸프-남미동안 6% 감소하였음
  - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 12%, LR2 5% 감소하였음. MR은 싱가포르-일본, 인도-일본 모두 전주대비 변동 없음

				(전주비)	1월평균	2015년			2014년		
						최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>유조선 시장</b>		<b>(01.23)</b>									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	69,505	(-296)	66,270	56,538	69,801	65,270	7,670	66,395	27,287	
	MR	23,964	(-1,655)	25,587	23,964	27,620	25,587	7,041	26,313	12,361	
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	52,500	(-)	45,750	38,000	52,500	45,570	23,500	40,000	28,115	
	MR	15,250	(-)	15,313	15,250	15,500	15,313	13,750	15,500	14,630	
		<b>(01.21)</b>									
운임지수(WS)	VLCC	68.5	(2.0)	68.8	67.5	70.5	68.8	32.5	82.5	47.7	
	MR	120.0	(-)	120.0	120.0	120.0	120.0	100.0	122.5	112.5	

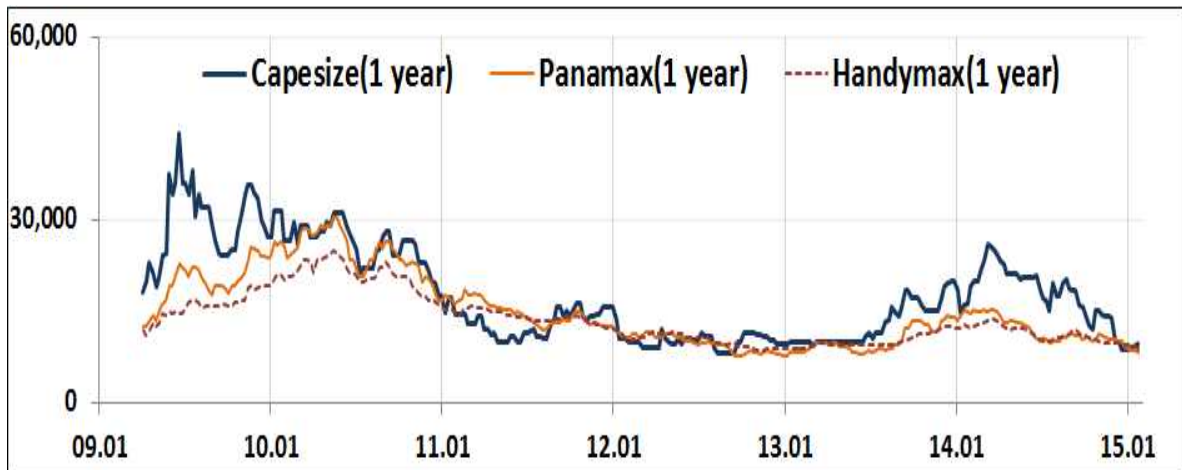
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

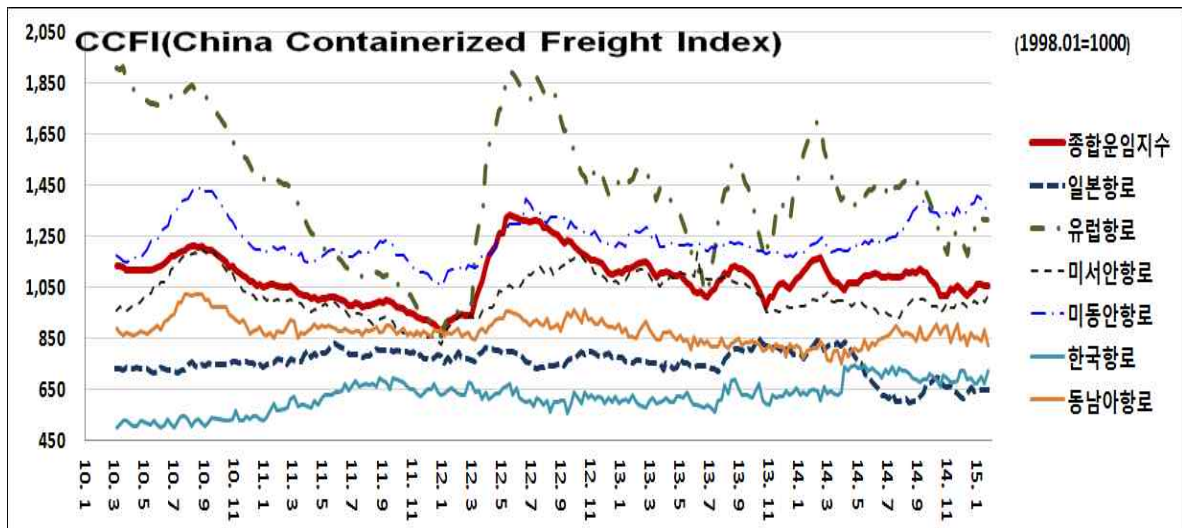
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



Clarkson.

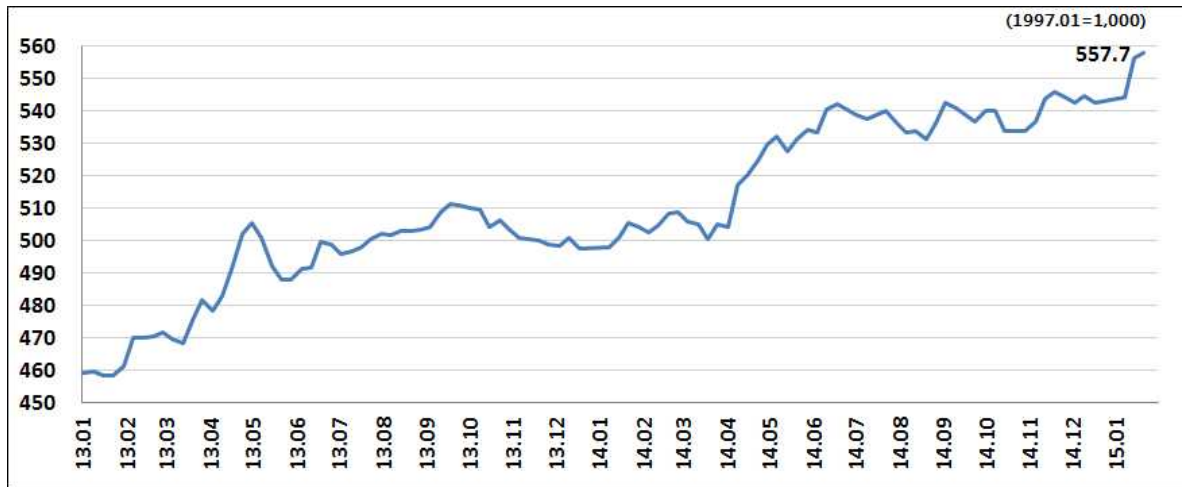
:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



상해항운교역소

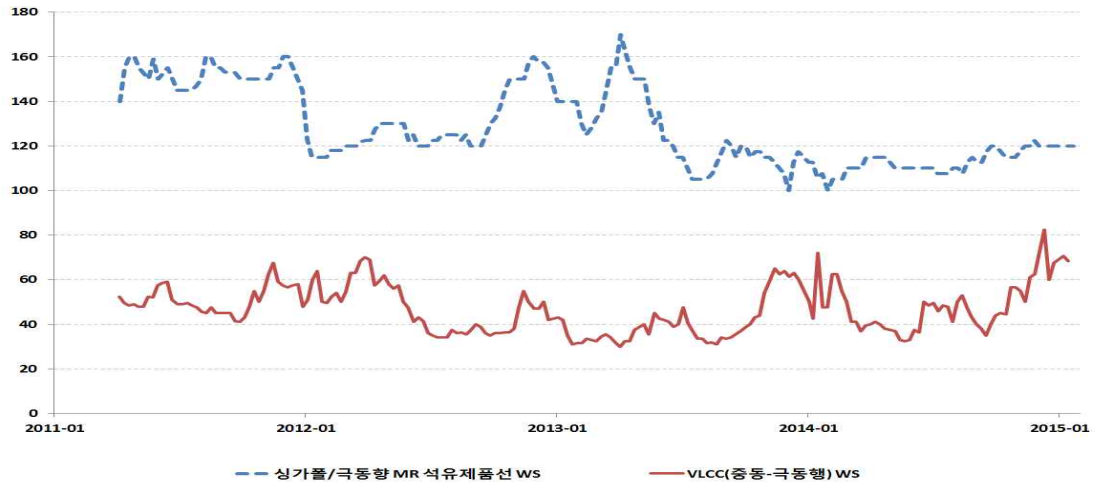


컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

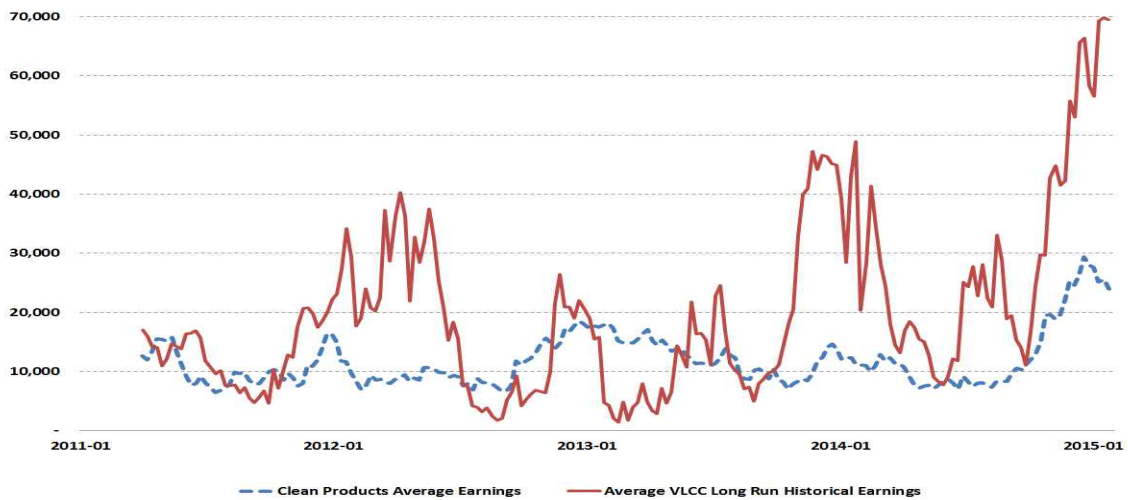
유조선운임지수(WS)



ICAP

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

# 주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 1월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선 시장 (\$ Million) (01.23)</b>										
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.3	19.0	20.0	19.3	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	81.0	(1.0)	80.3	80.0	81.0	80.3	65.0	77.0	73.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	8.5	(-)	8.5	8.5	8.5	8.5	8.5	10.3	9.7

<b>신조선 시장 (\$ Million) (01.23)</b>										
건화물선	Panamax	28.8	(-)	28.9	28.8	29.0	28.9	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	96.5	(-0.5)	96.8	96.5	97.0	96.8	94.0	101.0	98.4
컨테이너선	Sub-Panamax	31.5	(-0.5)	32.1	31.5	32.5	31.5	31.5	32.5	31.9

<b>연료유 (\$/Tonne) (01.23)</b>										
380 CST	Rotterdam	243.0	(1.0)	251.6	242.0	278.0	251.6	305.0	601.0	533.4
	Singapore	282.5	(2.0)	291.3	280.5	319.5	291.3	337.5	622.0	560.8
	Korea	296.0	(-10.0)	319.3	296.0	357.5	319.3	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	286.0	(3.5)	299.6	282.5	332.5	299.6	347.5	640.0	569.6

<b>주요 원자재가 (\$) (01.23) 1월평균</b>										
철광석	국제價	69.2	(0.9)	70.5	71.3	71.4	71.3	68.9	135.0	97.8
	중국産	98.1	(-0.3)	98.4	98.3	98.5	98.4	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	74.0	(-0.3)	74.2	74.1	74.2	74.2	74.0	100.4	80.8
	중국産	94.9	(-1.1)	95.8	95.9	96.0	96.0	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	132.7	(-0.5)	133.1	132.9	133.2	133.0	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	74.0	(-0.3)	74.2	74.1	74.2	74.2	74.0	91.3	79.6
	중국産	131.9	(-0.5)	132.3	132.1	132.4	132.2	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	985.3	(-17.8)	1,024.0	985	1,066	1,024	910	1,646	1,246
	밀(국제)	530.0	(-2.8)	554.4	530	592	554	474	843	609

<b>세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)</b>										
	2014년	9월	10월	11월	2011년	합계	2012년	합계	2013년	합계
ASEAN	수출	7,207	7,046	6,543	71,801		79,145		81,997	
	수입	4,650	4,889	3,930	53,121		51,977		53,339	
NAFTA	수출	6,895	8,105	8,031	70,864		72,395		76,983	
	수입	4,701	4,685	3,992	53,497		51,180		48,530	
EU	수출	3,714	4,289	3,440	55,806		49,421		48,857	
	수입	4,932	4,733	5,199	47,444		50,395		56,230	
BRICs	수출	15,211	16,182	14,625	168,965		167,628		178,083	
	수입	9,980	10,665	9,727	111,521		105,145		106,302	