

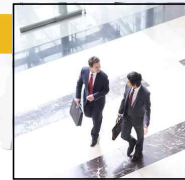
해운시황 포커스

통권 244호 (2015.02.09~02.13)

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)



국적선사들도 '선박 풀' 결성에 적극 나서야 한다



- ▶ 일본해사신문 2월 12일자 보도에 따르면, 그리스의 스타벌크(Star Bulk Carriers Corp.), 골든유니온(Golden Union Shipping Co S.A.), CTM(C Transport Maritime), 노르웨이의 골든오션(Golden Ocean Group Limited), 벨기에의 보시마르(Bocimar International NV) 등 5개 선사가 '케이프사이즈 차터링(Capesize Chartering Ltd.)'이라는 합작사를 설립한 것으로 나타났음
 - 노르웨이 선박왕 존 프레드릭슨이 운영하는 GOGL은 2월 10일 자사를 포함하여 유럽계 5대 벌크선사들이 케이프 선박 풀(Pool)을 결성한다고 발표하였음. 운항규모는 150척 정도이며, 이는 세계 케이프 선박량의 약 10%에 해당함
- ▶ 현재 세계 건화물선 시장은 소수의 대형 화주들이 시장을 지배하고 있어 개별선사들이 독자적으로 수요 부족에 의한 운임하락과 세계 각지의 화주로부터 발생하는 다양한 수요에 대응하기 어려운 실정임. 따라서 유럽 5대 벌크선사들이 '케이프사이즈 차터링'을 설립한 것은 역사상 최저점을 경신하고 있는 건화물선 시장에서 '규모의 경제'를 통해 비용을 절감하고 다양한 운송수요에 대응할 수 있는 능력을 갖추기 위한 것으로 판단됨
- ▶ 또한 미국 스콜피오사는 건화물선 시장침체와 유가하락에 따른 운임하락에 대응하기 위해 6만DWT급 울트라막스 선대의 비용경쟁력을 높이기 위해 다른 울트라막스 선주들과 선박 풀의 결성을 추진하고 있음. 울트라막스는 파나막스와 수프라막스 중간 선형으로 2016년까지 500척 이상이 인도될 것으로 예상됨. 이에 따라 스콜피오는 울트라막스 풀을 구성하여 선박량을 대형화하고 독자적인 운임협상력을 확보하려고 하고 있음
 - 한편 탱커선 시장에서도 일본 MOL이 주도하는 선박 풀이 부상하고 있음. MOL은 작년 11월 자사선 30척, 아사히 탱커 4척, 칠레 우루토라나부 6척, 미국 OSG 10척 이상이 투입되는 '클린 프로덕트·탄카즈 얼라이언스'를 결성한 바 있으며, 투입 선박은 MR급 60척 정도로 알려져 있음
- ▶ 향후 건화물선 및 유조선 시장에서도 선박 풀을 결성하여 운영하는 사례가 늘어날 것으로 예상됨. 건화물선 시장은 철저하게 수급상황에 따라 운임이 결정되는 완전경쟁시장이라는 점에서 최근 건화물선 시장의 급격한 하락은 개별선사의 노력만으로 대응할 수 없음
 - 앞으로 세계 해운시장의 저성장 구조와 공급과잉이 장기간 계속될 것으로 예상되는 바, 선사간 제휴를 강화하고 선박 풀을 확대해 나가는 것이 해운시황의 급격한 변동을 예방하는 사실상 유일한 수단이라고 볼 수 있음
- ▶ 이처럼 해외선사들이 건화물선 또는 유조선의 선박 풀을 결성하여 운영하고 있다는 점에서 국적선사들의 분발이 필요함. 향후 건화물선 시장에서 해외선사들이 운영하는 선박 풀과 국내 개별선사들이 경쟁해야 한다는 점에서 국적선사들간에 선박 풀에 대한 심도있는 논의 및 협상이 시급함. 즉 국적선사들은 상호간에 영업비밀 노출 등 어려움에도 불구하고 선박 풀의 운영을 생존의 관점에서 바라보고 추진해야 할 것임

건화물선 시장



BDI, 역사상 최저치 530p 기록

- ▶ 최근 BDI는 530p(2월 13일)를 기록, 전주 대비 29p(5%) 하락
 - 이는 볼틱해운거래소가 1985년 1월 4일의 건화물선 운임시황을 1,000p로 규정한 이래, 역사상 최저치였던 1986년 8월초 BFI의 554p 기록을 깨는 역사상 최악의 시황이 진행 중이라는 것을 의미
 - 케이프는 5,117달러(일)을 기록하며 전주 대비 583달러(일) 10% 하락
 - 파나마스는 3,984달러(일)을 기록하며 전주 대비 554달러(일) 16% 소폭 반등
 - 수프라막스는 5,077달러(일) 기록하여 전주 대비 8% 하락, 핸디사이즈도 4,021달러(일)을 기록하여 전주 대비 11% 하락
 - FFA 시장은 케이프 선형은 급락, 파나마스는 약한 상승세, 중소형선은 약보합세를 나타냄. 케이프는 현물시장 약세를 반영하여 3월물은 전주 대비 20% 이상 급락하였고, 2분기물도 15% 하락. 파나마스는 현물시장이 소폭 반등하자 1~2% 상승. 수프라막스 이하 선형도 현물시장 약세를 반영하여 약보합세를 보임
- ▶ 케이프 용선료는 주초반 호주의 철광석 생산업체인 BHP, Rio Tinto, FMG 등에서 많은 물동량이 나오면서 잠시 상승하였으나 주 후반 물동량 유입이 저조한 가운데 브라질 등의 남미 물동량 유입이 전반적으로 부진하여 전주 대비 시황이 악화되었음
 - 운임약세가 지속되는 가운데 향후 신조선 인도에 따른 시황부진에 대한 우려가 커지면서 선박해체가 증가하고 있어 선박과잉 해소에 일정부분 기여할 것으로 판단
- ▶ 파나마스 선형은 변동운항비(OPEX)에 훨씬 미치지 못하는 저조한 운임으로 시황이 저점에 도달했다는 심리가 퍼지면서 운임이 소폭 반등
 - 태평양 수역에서는 호주와 인도네시아의 석탄 물동량 유입이 호재로 작용했으며
 - 대서양 수역에서는 남미와 미 걸프만에서의 유럽항 곡물 물동량 유입이 시황에 긍정적인 영향을 미침
 - 한편 지난 1월 중국의 석탄수입이 전년 동기 대비 감소하고, 중국 항만의 석탄재고량이 풍부한 것으로 알려져 건화물선 시황에 부정적인 영향을 미칠 것으로 우려
- ▶ 수프라막스 이하 선형에서는 인도네시아->인도 석탄 화물, 미국 걸프만의 물동량 유입 등이 있었으나, 과잉선박을 해소하고 운임상승으로 이어지기에는 역부족이었음



		금주 (02.13)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	530	(-29)	530	771	672	723	2,113	1,105
	BCI	630	(-59)	311	971	642	472	3,781	1,974
	BPI	499	(69)	428	827	637	419	1,780	964
	BSI	486	(-44)	486	884	662	659	1,330	939
	BHSI	268	(-33)	268	488	379	355	773	524
(02.13)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	8,750	(-)	8,550	9,500	8,982	8,550	25,938	17,934
	Panamax	7,500	(-50)	7,500	8,875	8,875	9,000	15,125	12,035
	Handymax	7,500	(-500)	7,500	9,500	8,679	9,500	13,750	11,389
(02.13)									
운임(\$/day)	Capesize	5,117	(-583)	3,315	7,863	5,536	3,670	35,316	13,802
	Panamax	3,984	(554)	3,418	6,591	5,081	3,362	14,188	7,718
	Supramax	5,077	(-464)	5,077	9,239	6,928	6,886	13,902	9,825
	Handysize	4,021	(-512)	4,021	7,239	5,689	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



미국 서부지역 항만파업의 영향으로 미동안 운임상승 지속

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 13p 상승한 1,078.7p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 1.0p 상승한 1,088.3p를 기록함
 - 또한 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 0.6p 상승한 571p를 기록
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 54달러 하락한 1,003달러, CCFI는 전주 대비 19.6p 상승한 1,349.3p를 기록하여 혼조세를 보였음
 - 상해발 유럽행 항로는 중국 춘절을 앞두고 선적 물량이 줄어드는 상태에서 유가하락에 따른 비용 절감분이 운임에 반영되어 하락세
- ▶ 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 23달러 상승한 2,263달러, 미동안이 71달러 상승한 5,049달러, CCFI는 미서안이 0.7p 상승한 1,015.6p, 미동안이 25.2p 상승한 1,321.9p를 기록하여 상승세를 보였음
 - 서부지역 항만파업의 영향이 계속되면서 일부 선사들이 서부지역 항만 입항을 포기하는 사례가 나타나고 있음
 - 또한 미서안 항만파업이 장기화되면서 동부지역 항만으로 선적이 늘어나고 있어 미동안 운임이 5,000달러를 돌파하는 등 2011년 이후 최고치를 경신
- ▶ 미서안 항만 파업사태 장기화가 예상 보다 컨테이너선 시장에 강력한 미치고 있음. 미동안 항만으로 화물이동이 빨라지고 있고 지난주 태평양해사협회(PMA)가 미서안 항만의 폐쇄 가능성을 거론하면서 대체 선적지인 미동안 항만의 운임상승이 계속될 전망이다
 - 또한 서부지역 항만파업이 북미항로 물동량을 감소시킨 것으로 나타났음. 미국 통계서비스회사인 제포사에 따르면 올해 1월 아시아발 미국행 물동량은 101만 8천TEU로 작년 1월 대비 17% 감소한 것으로 나타났음. 특히 중국발 미국행 물동량은 올해 1월 60만 7천TEU로 작년 1월 대비 20% 감소하였음



				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1,078.7	(13.0)	1,057	1,079	1,064	1,017	1,171	1,085
	유럽항로	1349.3	(19.5)	1,314	1,349	1,324	1,177	1,696	1,420
	미서안항로	1016.3	(0.7)	993	1,018	1,011	934	1,032	983
	일본항로	705.8	(11.7)	647	706	673	597	843	705
	한국항로	666.9	(10.7)	660	725	682	610	749	692
	동남아항로	811.2	(-7.3)	811	884	836	754	905	839
				2015년			2014년		
용선지수(HRCI)				544	571	560	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	690	690	710	693	670	750	708
		수입	580	580	600	583	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, 거래량이 감소하며 운임은 약세를 나타냄

- ▶ 중국 춘절 연휴, 런던에서 개최되는 International Petroleum Week(IP Week) 포럼에 따라 2월은 전반적으로 시장이 관망세를 유지하며 거래량이 감소, 운임이 약세를 나타내고 있음
 - VLCC 평균 운임수익은 54,437달러(일)로 전주 대비 2,420달러(4.3%) 감소하였으나 중동-일본 운임지수는 WS 62.5로 전주 대비 10.5p(20.2%) 증가하였음
 - 2월 11일 페르시아만 30일 가용선박은 103척으로 전주대비 19척(10.7%) 감소하였으나 전년 동기 대비 22척(27.2%) 증가한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 전주대비 중동-아시아는 -3~1% 기록하였으며, 중동-유럽 5%, 중동-미국 14% 감소하였음. 서아프리카 시장은 중국항 5%, 인도항 13% 증가하였으나 미국항 9% 감소하였음

[2월 13일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라말파	푸자이라	상가포르	홍콩	일본
\$/톤	303.5	319.0	315.5	330.5	317.5	322.5	347.5	349.0	350.5	347.5	392.5
w/w	6.9%	1.6%	0.5%	1.1%	2.4%	1.7%	2.7%	3.7%	4.3%	1.0%	1.2%

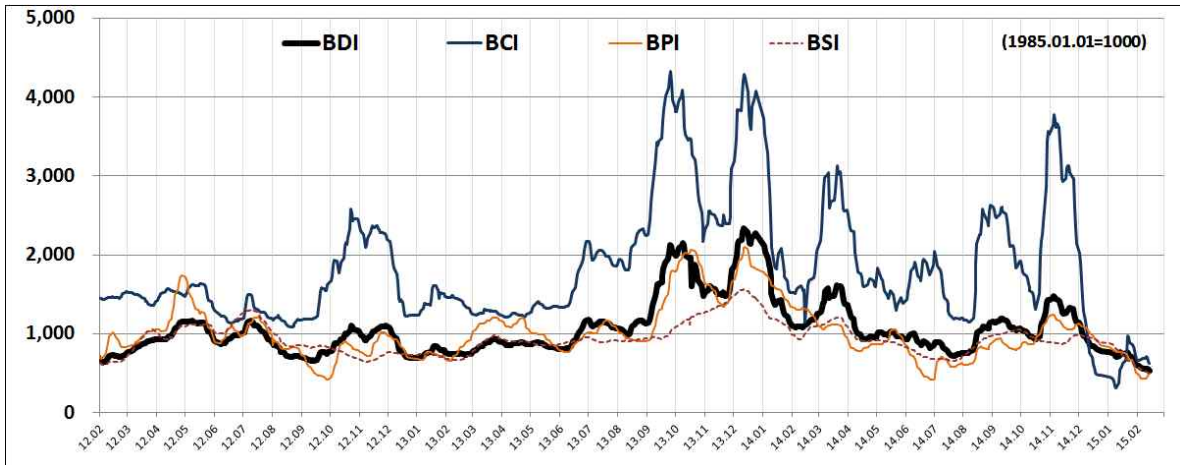


제품선, 시장이 소강상태를 나타내며 운임 약세 지속

- ▶ 대서양 시장: 거래량이 감소하며 북해발 운임의 추가하락이 나타났음. 미걸프 MR 성약건 수도 전주대비 20% 이상 감소하였으나 운임은 주초 저가인식에 따라 강하게 반등하였음
- ▶ 아시아 시장: 아시아 연휴에 따른 수요 감소로 LR 운임이 약세를 지속하였으며, 단거리 MR 운임도 하락세를 나타내었음
 - 제품선 평균 운임수익은 16,447달러(일)로 전주 대비 2,583달러(13.6%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 117.5로 전주 대비 2.5p(2.1%) 하락하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 16%, 북해-서아프리카 3% 감소하였으나 미걸프-북해 105%, 미걸프-남미동안 2% 증가하였음
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 2%, LR2 5% 감소하였음. MR은 싱가포르-일본, 인도-일본 각각 5%, 15% 감소하였음

(전 주비)				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (02.13)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	54,437	(-2,420)	54,437	69,801	62,741	7,670	66,395	27,287
	MR	16,447	(-2,583)	16,447	27,620	22,597	7,041	26,313	12,361
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	45,000	(-3,000)	38,000	52,500	46,571	23,500	40,000	28,115
	MR	15,000	(-)	15,000	15,500	15,179	13,750	15,500	14,630
(02.11)									
운임지수(WS)	VLCC	62.5	(10.5)	52.0	70.5	64.3	32.5	82.5	47.7
	MR	117.5	(-2.5)	117.5	120.0	119.6	100.0	122.5	112.5

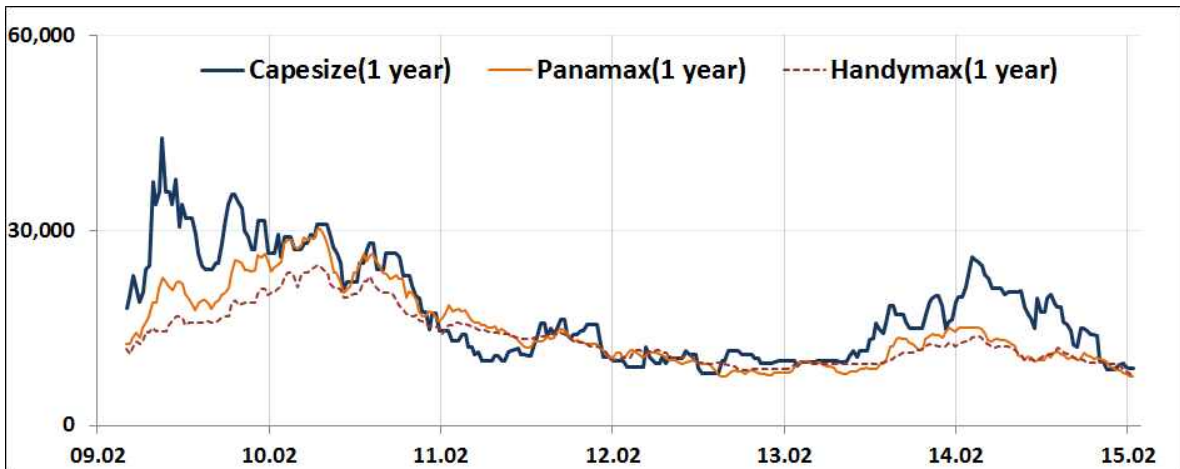
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

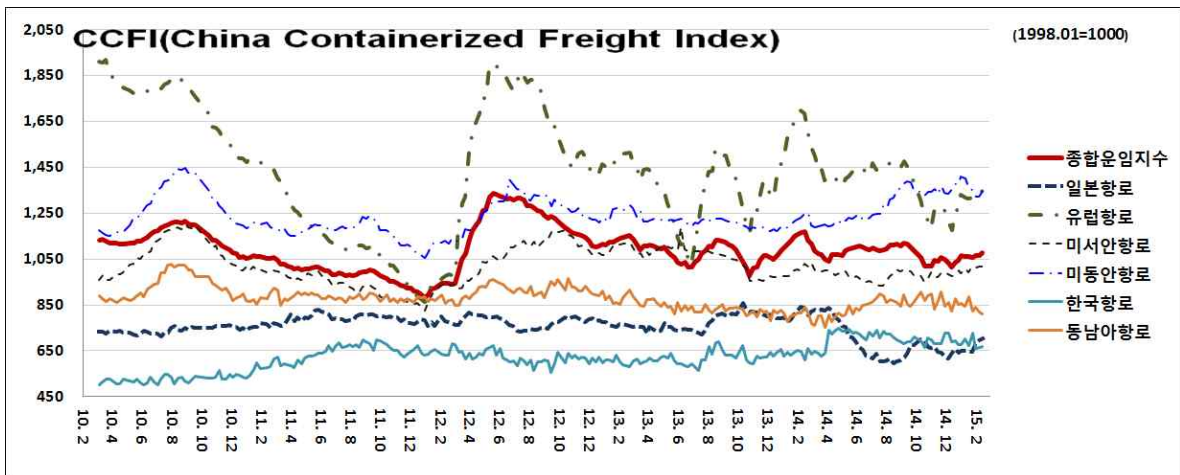
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



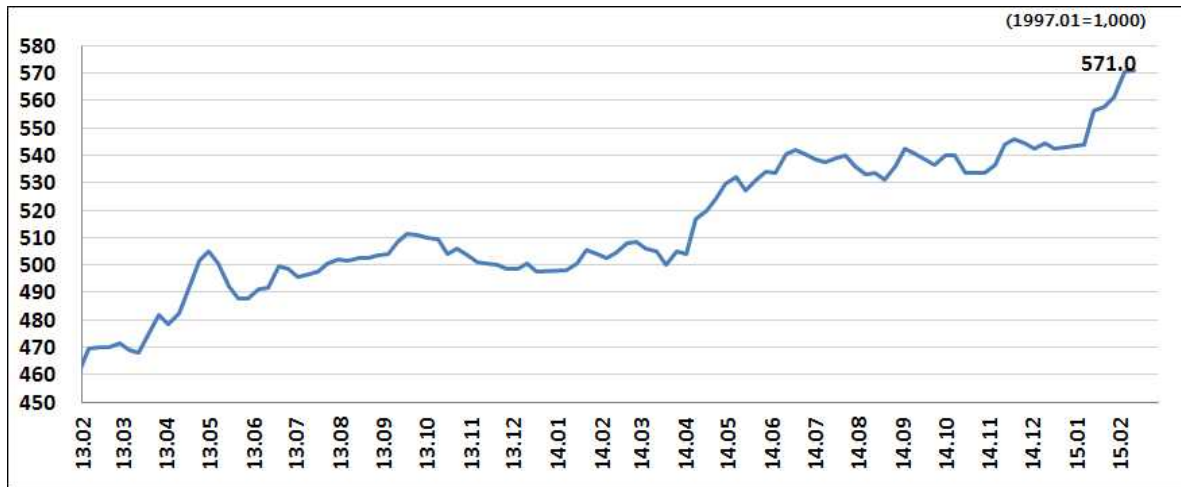
Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



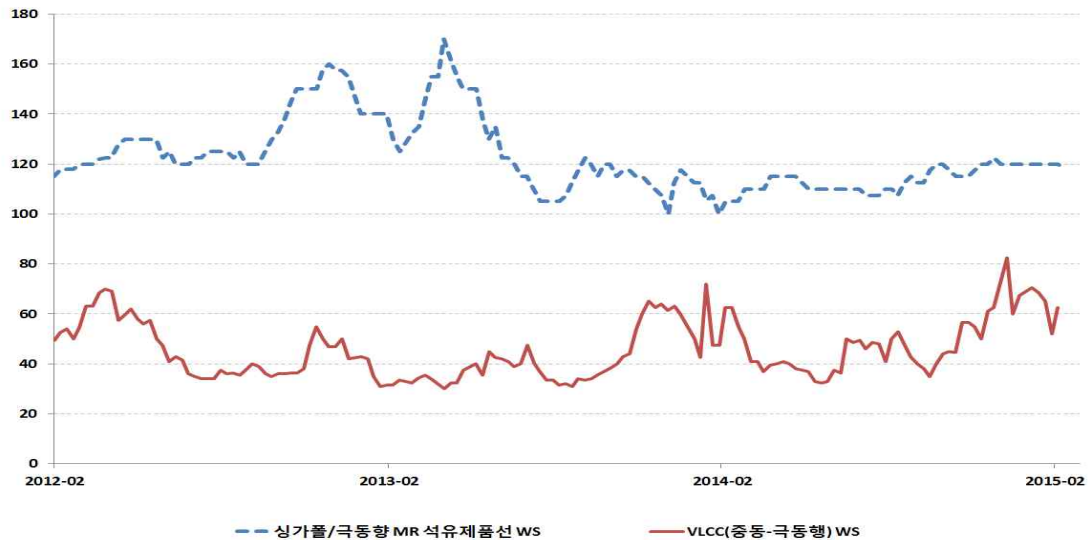
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

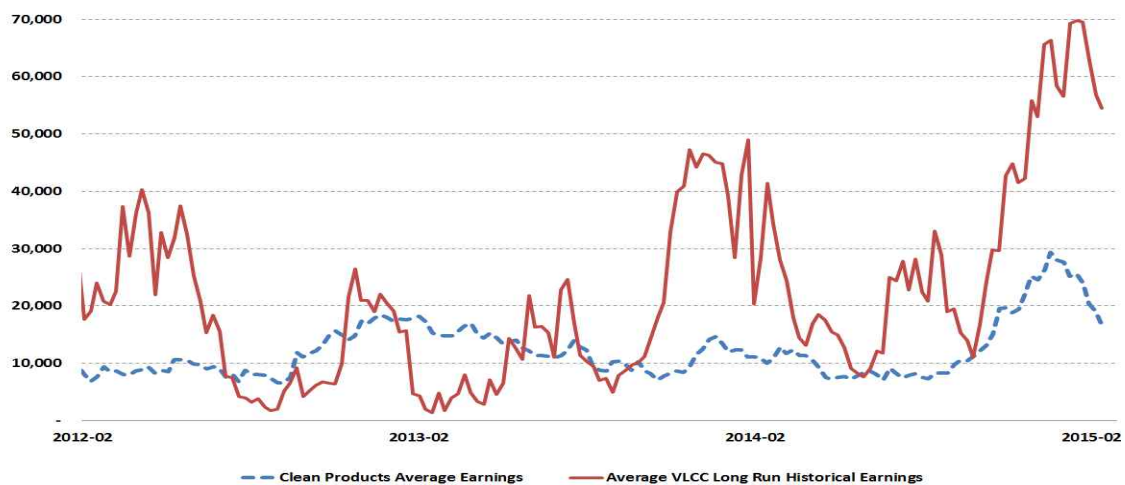
유조선운임지수(WS)



ICAP

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 2월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (02.11)										
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-1.0)	18.5	18.0	20.0	19.0	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	81.0	(-)	81.0	80.0	81.0	80.6	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

신조선 시장 (\$ Million) (02.11)										
건화물선	Panamax	28.5	(-)	28.5	28.5	29.0	28.8	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	96.5	(-)	96.5	96.5	97.0	96.6	94.0	101.0	98.4
컨테이너선	Sub-Panamax	31.5	(-)	31.5	31.5	32.5	31.9	31.5	32.5	31.9

연료유 (\$/Tonne) (02.11)										
380 CST	Rotterdam	303.5	(19.5)	293.8	242.0	303.5	262.6	305.0	601.0	533.4
	Singapore	350.5	(14.5)	343.3	280.5	350.5	304.9	337.5	622.0	560.8
	Korea	352.5	(4.0)	350.5	296.0	357.5	325.1	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	347.5	(3.5)	345.8	282.5	347.5	310.4	347.5	640.0	569.6

주요 원자재가 (\$) (02.11) 2월평균										
철광석	국제價	62.3	(0.4)	62.0	71.3	71.4	71.3	68.9	135.0	97.8
	중국産	98.0	(0.1)	97.8	98.3	98.5	98.4	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	73.9	(0.0)	73.8	74.1	74.2	74.2	74.0	100.4	80.8
	중국産	94.8	(0.1)	94.6	95.9	96	96	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	130.9	(0.1)	131.1	132.9	133.2	133	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	73.9	(0.0)	73.8	74.1	74.2	74.2	74.0	91.3	79.6
	중국産	131.7	(0.1)	131.5	132.1	132.4	132.2	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	1000.0	(14.5)	988.0	972	1,066	1,005	910	1,646	1,246
	밀(국제)	533.0	(6.0)	520.2	493	592	536	474	843	609

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
	2014년	10월	11월	12월	2011년	합계	2012년	합계	2013년	합계
ASEAN	수출	7,031	6,503	6,527	71,801		79,145		81,997	
	수입	4,889	3,930	4,468	53,121		51,977		53,339	
NAFTA	수출	8,100	8,012	7,508	70,864		72,395		76,983	
	수입	4,685	3,991	4,568	53,497		51,180		48,530	
EU	수출	4,288	3,394	4,078	55,806		49,421		48,857	
	수입	4,734	5,200	5,696	47,444		50,395		56,230	
BRICs	수출	16,174	14,608	15,523	168,965		167,628		178,083	
	수입	10,660	9,723	10,376	111,521		105,145		106,302	