

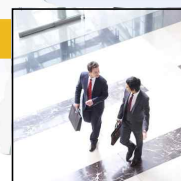
해운시황 포커스

통권 246호 (2015.03.09~03.13)

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

606-080 부산광역시 영도구 해양로 301번길 26 (동삼동, 한국해양수산개발원)

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



뉴스 & 이슈

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



금년 건화물선 시황변화에 주목해야 할 사항



- ▶ 올해 들어 건화물선 시장이 지속적으로 침체현상을 보이면서 BDI는 지난 2월 18일 역사상 최저인 509p를 기록한 이후 지속적으로 상승하여 3월 9일 568p를 기록하면서 최근 560p 수준에서 보합세를 나타내고 있음. 지난 2월까지 건화물선의 급격한 시황하락에 영향을 준 가장 큰 요인은 중국의 원자재 수입 감소에 따른 수요부진으로 볼 수 있음. 금년 건화물선 시장에 큰 영향을 줄 것으로 예상되는 요인들을 살펴보면 다음과 같음
- ▶ 먼저 수요 측면에서 중국의 다른 원자재 수입 둔화가 건화물선 시장의 수요에 좋지 않은 영향을 미칠 것으로 예상되고 있으나 인도의 석탄수입 증가, 중국의 철강제품 수출증가와 곡물수입 증가 등의 호재가 예상됨
 - 금년 1월 중국의 철광석 수입량은 전월 대비 9.5% 감소한 7,857만톤, 항만재고도 전월 대비 5.3% 감소한 9,877만톤으로 나타났음. 또한 2014년 수입철광석 의존도가 77.5% 까지 상승한 것으로 볼 때 수입증가 여력이 크지 않음(중국은 자국기업 보호를 위해 외국산 원자재를 최대 80%까지 사용할 수 있도록 규제하고 있음)
 - 석탄의 경우, 금년 1월 수입량은 전년 1월 대비 53% 감소한 1,678만톤으로 작년 7월 이후 7개월 연속 감소하였음. 중국은 2014년 10월부터 외국산 석탄에 대해 수입관세를 부과(무연탄 3%, 발전탄 6%)하기 시작하였고, 올해 1월부터 회분 40%, 황 3% 이상의 저품질 석탄수입을 금지하고 있어 중국의 석탄수입 감소추세가 계속될 전망이다
 - 이외에도 인도네시아 비가공 광석수출 금지로 인해 2014년 보크사이트 수입량이 전년 대비 50% 감소한 3,650만톤, 니켈 수입량도 전년 대비 33% 감소한 4,772만톤을 기록하였음
 - 반면 긍정적 요인으로 인도 정부가 전력생산 증가를 위해 화력발전 비중을 높이고 있어 석탄수입이 계속 증가할 것으로 예상되고 있음. 또한 중국 철강제품 내수가 포화상태에 이르러 작년 9,000만톤을 수출하였으며, 공급과잉이 갈수록 심화되고 있어 미국, 한국, 일본 등을 대상으로 수출이 지속적으로 증가할 것으로 예상됨. 한편 중국의 곡물소비 증가로 식량자급률이 계속 낮아지고 있어 작년 12월 곡물 수입량이 사상 최고치를 기록하는 등 중국의 곡물수입이 계속 증가할 전망이다
- ▶ 한편 공급 측면에서 금년 1월 신조선 인도량이 89척 757만DWT로 전월 대비 65척 증가하여 연식효과가 나타났으나 해체량이 전월 대비 158만DWT 증가한 231만DWT를 기록, 순증가분은 많지 않은 것으로 나타났음. 그러나 발주 잔량이 현존선박 대비 20%에 이르고 있어 건화물선 시장의 공급과잉이 개선되기 어려울 전망이다. 특히 발레막스의 시장투입으로 케이프 시장의 공급증가 효과가 크다는 점과 울트라막스 대량 인도로 파나마스 이하의 시장의 경쟁강도가 더욱 거세질 것으로 판단됨
 - 결론적으로 올해 건화물선 시황은 수요 증가가 크지 않은 상황에서 공급 과잉이 계속될 것이라는 점에서 작년만큼 어려울 것으로 예상됨

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



BDI, 역사상 최저점 509p를 기록후 서서히 반등

- ▶ BDI는 지난 2월 18일 역사상 최저점(509p)을 기록한 이후, 소폭이지만 지속적으로 상승하며 3월 9일 568p를 기록한 이후 560p 수준에서 보합세를 기록 중임. 그러나 케이프와 타선형 간에 운임변화가 큰 차이를 보이고 있음
 - 케이프는 1월말부터 지속적으로 운임이 하락하고 있으며, 2008년 12월 2일 역사상 최저치인 2,316달러(일)에 근접해 가며 3월 13일 현재 2,830달러(일)을 기록
 - 파나막스는 지난 2월 5일 3,418달러(일)을 기록한 후, 지속적으로 상승하여 3월 10일 4,732달러(일)을 기록한 후 보합세를 보이는 중
 - 수프라막스 및 핸디사이즈는 지난 2월 18일 저점 확인 후, 지속적으로 상승 중. 핸디사이즈는 지난 2월 18일 3,900달러(일)이 역사상 최저점으로 기록됨
 - (최근 1주간 FFA 시장) 현물 운임이 너무 낮아, FFA 시장 전체적으로 콘탱고(contango)가 형성되어 있음. 한편, 케이프는 최근 현물운임 약세를 반영하여 4월물, 2분기물이 각각 22%, 15%씩 하락. 파나막스 이하 선형은 대체적으로 보합세를 보임
- ▶ 케이프는 지난 3주간 태평양 수역에서는 서호주->극동(중국) 철광석 물동량 유입이 지속된 것으로 평가되나 시황하락을 막기에는 역부족이었으며, 대서양 수역에서는 브라질->유럽 항로를 제외하고는 물동량 유입이 부진했던 것으로 평가됨
 - 한편, 3월 12일 경에 서호주에 사이클론이 접근하면서 운임이 추가적으로 하락
 - 중국 2월 철광석 수입물동량이 6,794만 톤을 기록하면서, 2월 누적 기준으로 전년도와 비슷한 1억 4,51만 톤을 기록
 - 장기적으로 선박공급 감소효과가 있는 선박해체가 2011년 6월 2.2백만 DWT를 기록한 이후 지난 2월 1.8백만 DWT를 기록하며, 두 달 연속 1백만 DWT 이상의 케이프 선박이 해체되고 있음
- ▶ 파나막스 선형은 태평양 수역에서는 동호주 석탄, 곡물 물동량 유입으로 운임이 소폭 상승
 - 대서양 수역에서는 초기에는 석탄, 곡물 물동량 유입과 남미 곡물 시즌 기대감으로 운임이 상승했으나, 최근에는 선박 유입이 많아지고 석탄 물동량이 줄면서 운임이 하락
- ▶ 수프라막스 이하 선형에서 태평양 수역은 인도, 중국 석탄 물동량 유입과 필리핀 니켈 수요가 운임 상승으로 이어졌고, 대서양 수역은 미국 걸프만 곡물 물동량 유입이 호재로 작용



		금주 (03.13)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	562	(-3)	509	771	620	723	2,113	1,105
	BCI	378	(-92)	311	971	587	472	3,781	1,974
	BPI	585	(-2)	428	827	602	419	1,780	964
	BSI	606	(40)	478	884	610	659	1,330	939
	BHSI	368	(16)	260	488	353	355	773	524
(03.13)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	7,500	(-250)	7,500	9,500	8,648	8,550	25,938	17,934
	Panamax	7,625	-	7,500	8,875	8,875	9,000	15,125	12,035
	Handymax	8,000	(500)	7,500	9,500	8,295	9,500	13,750	11,389
(03.13)									
운임(\$/day)	Capesize	2,830	(-860)	2,830	7,863	4,957	3,670	35,316	13,802
	Panamax	4,692	(-14)	3,418	6,591	4,811	3,362	14,188	7,718
	Supramax	6,334	(418)	5,002	9,239	6,384	6,886	13,902	9,825
	Handysize	5,363	(256)	3,900	7,239	5,259	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



전반적인 수요부진으로 양대 항로 운임하락 지속

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 3.7p 상승한 1,069.9p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 72.7p 하락한 887.6p를 기록함
 - 또한 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 6.1p 상승한 609.7p를 기록
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 108달러 하락한 708달러, CCFI는 전주 대비 16.2p 하락한 1,301.2p를 기록하여 하락세를 보였음
 - 상해발 유럽행 항로는 중국 춘절을 지나고 물동량이 줄어드는 상황에서 선사들간에 화물집화 경쟁이 치열해지면서 하락세 지속
- ▶ 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 86달러 하락한 1,835달러, 미동안이 171달러 하락한 4,569달러, CCFI는 미서안이 20.9p 상승한 1,054.2p, 미동안이 41.9p 상승한 1,331.8p를 기록하여 하락세를 보였음
 - 서부지역 노사협상이 타결되면서 항만파업의 불확실성이 해소되면서 북미항로 운임이 전반적으로 서서히 하락할 것으로 예상
- ▶ 또한 CTS에 따르면 올해 1월 세계 컨테이너 물동량은 작년 1월 대비 2.1% 감소한 1,080만 TEU를 기록, 지난 3주간 지속적인 운임하락의 주요 원인이 수요부진에 의한 것으로 나타났으며 당분간 시황상승을 기대하기 어려울 것으로 예상됨
 - 반면 용선시장은 현물시장의 약세와 달리 서서히 회복세를 보이고 있음. 이는 하계 성수기를 겨냥한 선박확보 움직임이 커지면서 나타나는 것으로 판단됨. 이에 따라 HRCI가 2011년 이후 처음으로 600p를 돌파하였음
- ▶ 한편 양대 항로에 대해 GRI(아시아-유럽 3월말, 아시아-북미 4월 9일)가 예정되어 있어 운임상승이 예상되나 이는 본격적인 운임 상승을 견인하기 보다는 추가하락을 예방하는 효과에 그칠 것으로 전망됨



			금주 (03.13)	(전주비)	2015년			2014년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		1067.9	(3.7)	1,057	1,079	1,066	1,017	1,171	1,085
	유럽항로		1013.2	(-16.2)	1,301	1,349	1,321	1,177	1,696	1,420
	미서안항로		1054.2	(20.9)	993	1,054	1,021	934	1,032	983
	일본항로		704.5	(9.6)	647	714	683	597	843	705
	한국항로		694.7	(15.8)	660	725	682	610	749	692
	동남아항로		841.4	(50.1)	791	884	832	754	905	839
			(03.11)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)			609.7	(6.1)	544	610	576	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	660	(-)	660	710	684	670	750	708
		수입	570	(-)	570	600	579	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, 3월 성약건수 저조로 운임약세가 지속

- ▶ 아시아 연휴 이후 물동량이 회복되지 못하며 VLCC 운임이 하락세를 이어가고 있음. 이라크의 날씨로 인한 선적지연 등 3월 성약건수가 저조하여 운임약세가 지속되고 있음
 - VLCC 평균 운임수익은 41,206달러(일)로 전주 대비 380달러(0.9%) 증가하였으나 중동-일본 운임지수는 WS 51.0으로 전주 대비 0.5p(1.0%) 하락하였음
 - 3월 11일 페르시아만 30일 가용선박은 109척으로 전년 동기 대비 7척(6.0%) 감소한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 전주대비 중동-아시아는 -1~3% 변화를 나타내었으며, 중동-유럽 4%, 중동-미국 4% 증가하였음. 서아프리카 시장은 중국항 4%, 미국항 4% 감소하였으며, 인도항 2% 증가하였음

[3월 13일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라말파	푸자이라	상가포르	홍콩	일본
\$/톤	299	325	319	330	320	325.5	342.5	337	330	347.5	405
ww	-4.6%	-2.5%	-3.2%	5.6%	-3.8%	-5.7%	-11.6%	-4.8%	-6.4%	-1.4%	-0.6%



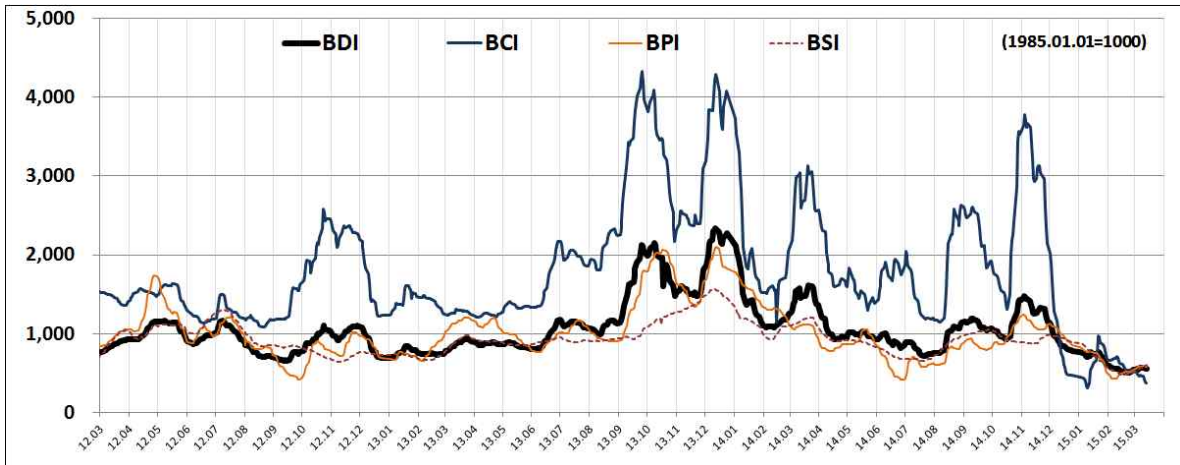
제품선, 대서양 재정거래 증가로 제품선 평균운임 상승세

- ▶ 대서양 시장: 2월 마지막 주부터 UMS(Unleaded Motor Spirit: 무연휘발유) 재정거래가 활발하게 이루어지면 대서양 수역의 MR 운임이 상승하고 있음
- ▶ 아시아 시장: 아시아 연휴를 전후로 소강상태를 보이던 LR 시장이 3월에 운임상승세를 유지하고 있음. 유가상승과 더불어 정제마진 개선이 기대됨에 따라 제품유 생산 및 수출도 증가할 것으로 전망되어 제품선 시황개선에 긍정적으로 판단됨
 - 제품선 평균 운임수익은 24,734달러(일)로 전주 대비 458달러(1.9%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 125.0로 전주 대비 7.5p(6.4%) 증가하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 9%, 북해-서아프리카 8% 증가하였음. 미걸프-북해 12% 증가하였으나, 미걸프-남미동안 9% 감소하였음
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 2% 증가하였으나 LR2 8% 감소하였음. MR은 싱가포르-일본 7% 감소하였으나 인도-일본 4% 증가하였음

(전주비)	2015년			2014년		
	최저	최고	평균	최저	최고	평균

유조선 시장		(03.13)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	41,206	(380)	40,826	67,037	53,297	7,670	66,395	27,287
	MR	24,734	(458)	16,447	27,620	22,854	7,041	26,313	12,361
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	42,000	(-2,000)	38,000	52,500	45,455	23,500	40,000	28,115
	MR	15,000	(-)	14,500	15,500	15,023	13,750	15,500	14,630
(03.11)									
운임지수(WS)	VLCC	51.0	(-0.5)	52.0	70.5	63.2	32.5	82.5	47.7
	MR	125.0	(7.5)	117.5	125.0	119.5	100.0	122.5	112.5

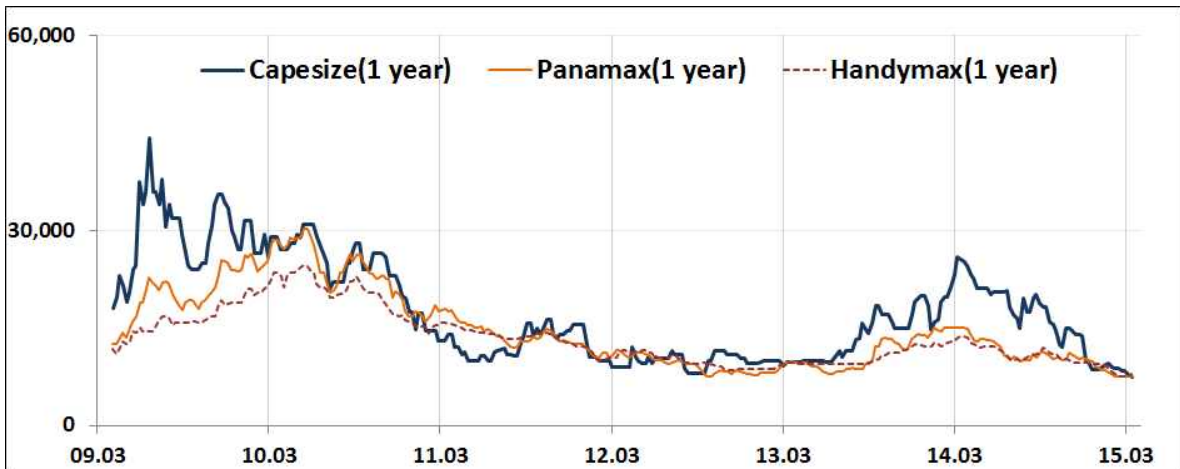
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

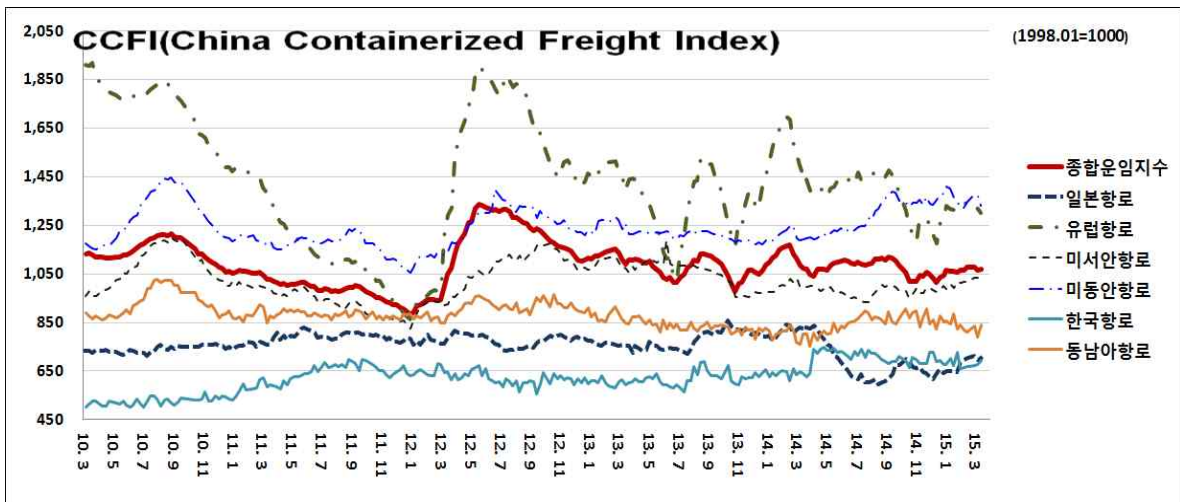
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



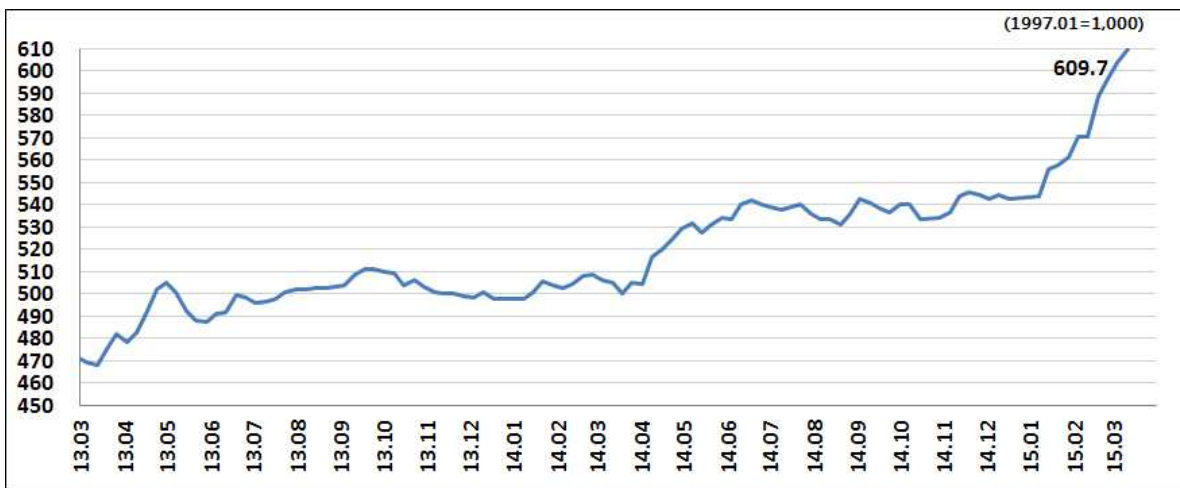
Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



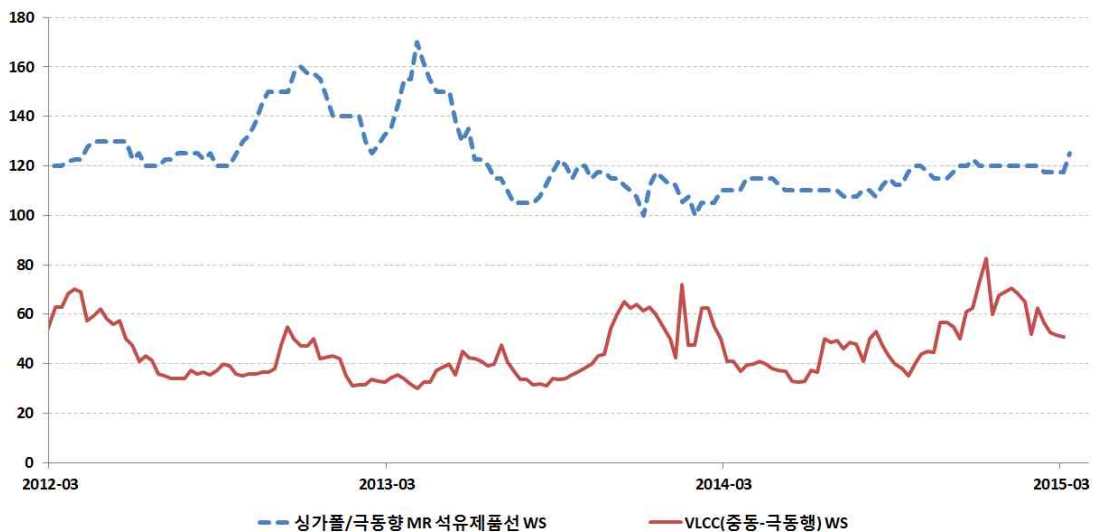
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

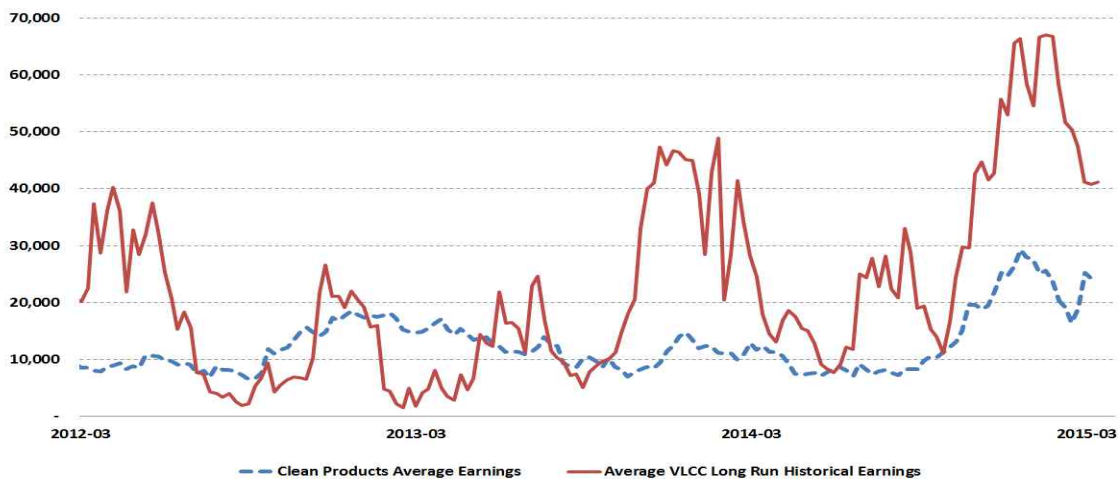
유조선운임지수(WS)



ICAP

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 3월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (03.13)										
건화물선(5년)	Panamax	17.0	(-)	17.0	17.0	20.0	18.4	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	81.0	(-)	81.0	80.0	81.0	80.7	65.0	77.0	73.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.0	(-)	9.0	8.5	9.0	8.8	8.5	10.3	9.7

신조선 시장 (\$ Million) (03.13)										
건화물선	Panamax	28.0	(-)	28.0	28.0	29.0	28.5	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	31.0	(-)	31.0	31.0	32.5	31.6	31.5	32.5	31.9

연료유 (\$/Tonne) (03.13)										
380 CST	Rotterdam	299.0	(-14.5)	306.3	242.0	318.0	280.1	305.0	601.0	533.4
	Singapore	330.0	(-22.5)	341.3	280.5	372.5	322.4	337.5	622.0	560.8
	Korea	363.0	(-24.5)	375.3	296.0	402.5	346.5	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	347.5	(-5.0)	350.0	282.5	380.0	328.2	347.5	640.0	569.6

주요 원자재가 (\$) (03.13) 3월평균										
철광석*	국제價	59.70	(-1.7)	61.2	59.7	71.4	65.4	68.9	135.0	97.8
	중국産	96.8	(-0.8)	97.3	96.8	98.8	97.9	98.2	176.7	140.0
연료탄*	국제價	73.6	(-)	73.6	73.5	74.5	73.9	74.0	100.4	80.8
	중국産	91.2	(-2.4)	92.6	91.2	96.4	94.5	90.0	114.5	99.1
원료탄*	호주産	130.4	(-)	130.3	130.2	133.6	131.7	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	73.6	(-)	73.6	73.5	74.5	73.9	74.0	91.3	79.6
	중국産	131.2	(-)	131.1	131.0	132.8	131.7	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	978.0	(-12.5)	997.3	972	1,066	1,006	910	1,646	1,246
	밀(국제)	508.8	(23.0)	499.3	481	592	524	474	843	609

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
'14/15년		11월	12월	01월	2011년 합계	2012년 합계	2013년 합계			
ASEAN	수출	6,503	6,527	6,496	71,801	79,145	81,997			
	수입	3,930	4,468	4,142	53,121	51,977	53,339			
NAFTA	수출	8,012	7,508	6,731	70,864	72,395	76,983			
	수입	3,991	4,568	4,159	53,497	51,180	48,530			
EU	수출	3,394	4,078	3,576	55,806	49,421	48,857			
	수입	5,200	5,696	4,798	47,444	50,395	56,230			
BRICs	수출	14,608	15,523	14,078	168,965	167,628	178,083			
	수입	9,723	10,376	10,040	111,521	105,145	106,302			