

해운시황 포커스

통권 260호 (2015.06.22~06.26)

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

606-080 부산시 영도구 해양로 301번길 26 한국해양수산개발원

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



뉴스 & 이슈

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



건화물선 시황의 하반기 상승을 기대하는 이유



- ▶ 올해 상반기 건화물선 시장은 선종을 가리지 않고 역사상 최저치를 기록하였음. 케이프는 중국의 철광석수입 둔화와 석탄수입의 대폭 감소에 따른 극도의 수요부진이 운임급락의 직접적인 원인이 되었음. 또한 파나막스와 수프라막스도 석탄, 곡물, 보크사이트 등 주요 원자재의 물동량 감소와 선박량 과잉으로 극도의 시황부진을 겪었음.
 - 작년 상반기 선종별 1일 운임과 종합운임지수 평균은 케이프 14,141달러/일, 파나막스 8,399달러/일, 수프라막스 10,336달러/일, BDI 1,179p를 기록했으나 올해 6월19일까지 평균은 케이프 4,350달러/일, 파나막스 4,899달러/일, 수프라막스 6,540달러/일, BDI 612p로 올해 상반기 건화물선 시황이 매우 심각한 부진을 보였음
- ▶ Clarkson에 따르면 올해 건화물선 수요증가율이 2%에 불과하나 공급 증가율이 0.5%로 거의 역대 최저 수준을 보여 올해 건화물선 수급여건이 지난 몇 년간 가장 양호한 수준을 나타낼 전망이다. 이 점에서 올해 상반기 시황이 극도로 부진했던 것은 다소 의외의 결과라고 판단됨. 이는 달리 말하면 올해 상반기 건화물선 시장은 수급 측면에서 단기간에 공급과잉 심화와 극도의 수요부진이 동시에 작용한 결과로 볼 수 있음.
 - 수요 측면에서 올해 1분기 중국의 철광석 수입량은 작년 1분기 대비 1.2% 증가에 그쳤으며, 석탄은 인도의 수입증가에도 불구하고 중국의 수입 감소가 워낙 커서 결과적으로 해상물동량이 감소했으며, 곡물도 북미의 생산량이 작년에 비해 감소하였음. 한편 공급 측면에서 올해 1분기 선박인도량은 예년과 같이 집중현상을 보였고 공급과잉이 지속된 것으로 나타났음
- ▶ 그러나 올해는 선박 순증량이 지난 몇년간 최저치를 보일 것으로 예상되는 등 공급과잉이 크게 완화될 것으로 예상되고 있어 하반기에는 상반기 대비 대폭적인 시황상승이 예상됨. 케이프의 경우 올해 해체량은 약 100척 2천만DWT로 작년 대비 선박량 200만DWT의 선박량 감소가 예상됨. 또한 파나막스는 0.6%, 수프라막스는 2.9% 증가하는 등 선박증가율이 낮을 것으로 전망됨. 나아가 건화물선의 올해 선박 순증량은 420만DWT로 2013년 3,860만DWT, 2014년 3,170만DWT에 비해 대폭 감소할 전망이다.
 - 수요 측면에서는 몬순기를 맞이하여 인도의 석탄수입이 크게 증가하고 중국의 석탄수입 감소세가 둔화되는 등 시기적으로 석탄수입의 증가가 예상되고, 북미 곡물시즌이 시작되고 호주와 브라질의 철광석 수출이 증가하는 등 건화물선의 성수기가 도래하여 하반기 운임상승을 이끌어갈 것으로 예상됨
- ▶ 결과적으로 하반기 건화물선 운임은 공급 측면에서는 상반기 대비 공급과잉 완화와 함께 수요 측면에서는 성수기를 맞이하여 상반기에 비해 크게 상승할 것으로 예상됨. 더구나 케이프의 운임상승 폭이 커질수록 낙수효과에 따라 파나막스와 수프라막스의 운임상승 효과도 기대할 수 있음.
 - 다만 하반기 건화물선 운임이 상반기에 비해 높을 것으로 예상되나 상반기 극심한 부진으로 인해 연평균 운임은 작년에 비해 상당히 낮을 것으로 예상됨

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



케이프의 대폭 운임상승으로 BDI 800선 회복

- ▶ 최근 BDI는 823p(6월 26일)를 기록하여 전주 대비 44p 상승함
 - 케이프는 9,154달러(일)를 기록하며 전주 대비 1,832달러(일) 상승하여 시황상승을 주도
 - 파나막스는 전주 대비 138달러(일) 하락하며 6,644달러(일)를 기록
 - 수프라막스는 17달러(일) 상승한 7,555달러(일), 핸디사이즈도 103달러(일) 상승한 5,361달러(일) 기록
 - FFA 시장의 경우, 케이프는 7월물이 625달러(일) 상승했으나 현물운임 보다는 낮은 8,750달러(일)을 기록하여 FFA 시장에서는 단기적으로 케이프 운임이 하락할 것으로 평가하고 있으며, 4분기물은 200달러(일) 상승한 13,600달러(일)을 기록함. 파나막스는 현물운임 약세에도 불구하고 낮게 평가되었던 7월물이 375달러(일)만큼 상향 조정되어 6,700달러(일)를 기록하였으며, 4분기물은 6,850달러(일)을 기록하여 보합세임. 수프라막스 및 핸디사이즈의 FFA 평가치는 보합세를 보임
- ▶ 케이프는 태평양 및 대서양 양 수역에 소 모두 호조세를 보임
 - 태평양수역은 물동량 유입이 많은 상황에서 서호주->중국 항로를 중심으로 운임이 상승
 - 대서양수역은 브라질로 공선운항한 선박 수익이 호조세를 보였으며 남아프리카의 물동량 유입도 운임상승에 기여
 - 한편 현물운임이 7월물 FFA 평가치 보다 높은 백워드이션(Backwardation)이 나타나면서 단기적으로 소폭의 운임하향 조정이 있을 것으로 전망
- ▶ 파나막스는 양 수역에서 공급과잉으로 운임이 소폭 하락
 - 태평양수역은 인도, 중국 석탄 수요 등이 수요지지세 역할을 했으나, 운임은 하락
 - 대서양수역은 대서양 R.V. 항로를 중심으로 운임이 하락
- ▶ 수프라막스는 대서양->극동항 항로(S1A, S1B 항로) 용선료가 상승하고, 이외 항로에서는 용선료가 소폭 하락



		금주 (06.26)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	823	(44)	509	829	620	723	2,113	1,105
	BCI	1393	(152)	311	1432	659	472	3,781	1,974
	BPI	833	(-18)	428	851	622	419	1,780	964
	BSI	723	(2)	478	884	629	659	1,330	939
	BHSI	362	(7)	260	488	352	355	773	524
(06.26)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	8,500	(-250)	4,500	9,500	7,155	8,550	25,938	17,934
	Panamax	7,175	(-125)	6,250	8,875	7,473	9,000	15,125	12,035
	Handymax	7,250	(-500)	7,250	9,500	7,885	9,500	13,750	11,389
(06.26)									
운임(\$/day)	Capesize	9,154	(1,832)	2,594	9,467	4,526	3,670	35,316	13,802
	Panamax	6,644	(-138)	3,418	6,782	4,971	3,362	14,188	7,718
	Supramax	7,555	(197)	5,002	9,239	6,582	6,886	13,902	9,825
	Handysize	5,361	(103)	3,900	7,239	5,231	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



유럽항로 운임, 6주만에 반등 성공

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 14.9p 하락한 811.1p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 83.9p 상승한 640.64p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 7.9p 하락한 768.7p를 기록하며 소폭 하락세
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 343달러 상승한 548달러, CCFI는 전주 대비 17.8p 하락한 827.1p를 기록하여 하락세를 지속함
 - 지난주 역대 최저 운임을 기록한 유럽항로는 금주 대폭 상승하며 6주만에 운임반등에 성공함
 - 지속적인 운임하락에 대응하여 선사들이 선복량 감축에 나서고 있고, 7월 1일 TEU당 1000~1300달러의 GRI를 시도할 계획이나 성공 여부는 불투명함
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 39달러 하락한 1,229달러, 미동안이 전주 대비 38달러 하락한 2,866달러, CCFI는 미서안이 5.6p 하락한 885.2p, 미동안이 22.2p 하락한 1,184.4p를 기록함
 - 미국 서부항만의 적체현상이 점차 완화되고 있고, 물동량 둔화 현상이 계속되면서 양안 모두 운임하락세를 보이고 있음. 지난 6월 1일 시도한 GRI가 실패한 이후 운임 수준은 전년 동월 대비 평균 300달러 정도 하락한 것으로 나타났음
- ▶ 한편 알파라이너는 올해 상반기 동안 아시아 역내항로에 98척의 선박이 추가된 상태에서 타 지역에서의 캐스케이딩에 따른 선복량의 증가로 운임이 크게 하락한 것으로 분석함
 - 아시아 역내항로에 투입된 98척의 절반가량이 1000~2000TEU급 작은 선박이나 유럽 항로에서 1만8천TEU급 극초대형선박의 투입 여파로 북미지역 등에서 4천TEU급 선박들이 캐스케이딩되어 운임 하락세가 심화되고 있음



			금주 (06.26)	(전주비)	2015년			2014년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		811.1	(-14.9)	811	1,079	970	1,017	1,171	1,085
	유럽항로		827.1	(-17.8)	827	1,349	1,127	1,177	1,696	1,420
	미서안항로		885.2	(-5.6)	885	1,054	971	934	1,032	983
	일본항로		620.1	(-6.1)	619	714	663	597	843	705
	한국항로		667.6	(15.8)	650	725	674	610	749	692
	동남아항로		677.7	(-38.2)	678	884	790	754	905	839
			(06.24)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)			768.7	(-7.9)	544	783	669	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	660	710	676	670	750	708
		수입	570	(-)	570	600	574	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, '중동-아시아' 성약감소 및 선복량 증가로 운임 하락

- ▶ 주초 강세를 유지하던 운임은 선복량이 증가하고 급등에 따른 관망세가 진행되며 주간 상승폭을 대부분 반납하며 마감하였음
 - VLCC 평균 운임수익은 57,964 달러(일)로 전주 대비 10,756달러(15.7%) 감소하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 62.5으로 전주 대비 10.0p(13.8%) 하락하였음
 - 6월 24일 페르시아만 30일 가용선박은 92척으로 전주대비 7척(8.2%) 증가하였으나 전년 동기 대비 10척(9.8%) 감소한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 61,028~68,167 달러/일(12~13%▼), 중동-미국 42,976 달러/일(23%▼), 중동-유럽 49,991 달러/일(24%▼) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 61,789 달러/일(16%▼), 미국항 76,487 달러/일(12%▼), 인도항 76,717 달러/일(13%▼) 기록

[6월 26일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라말파	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	324.0	359.0	355.0	347.5	342.5	354.0	362.5	333.0	341.5	357.5	387.5
w/w	-1.1%	0.7%	0.4%	-3.6%	3.9%	1.9%	-0.8%	-5.3%	-7.1%	-5.3%	-2.5%



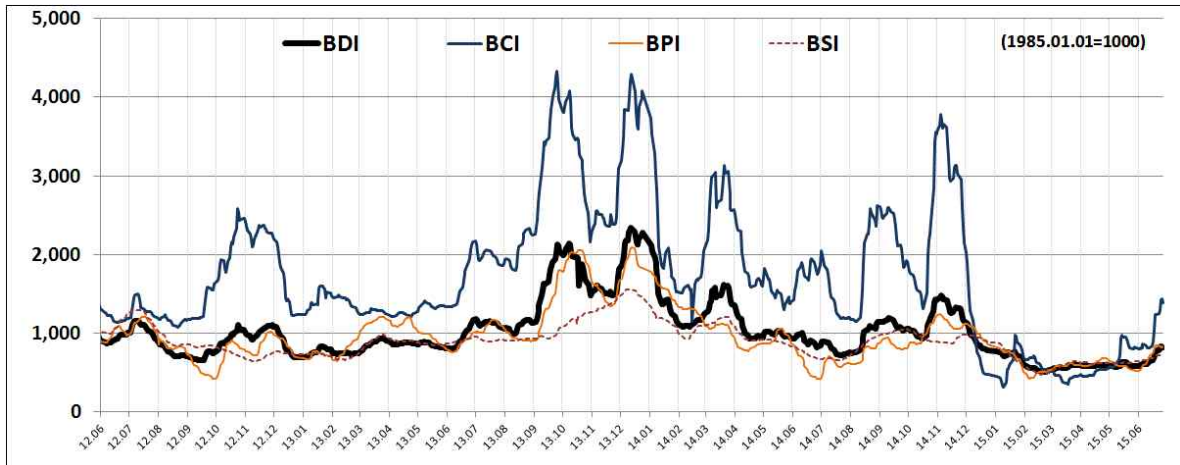
제품선, 북해 및 중동발 제품선 수요가 지속되며 평균운임 상승

- ▶ 대서양시장 : 북해시장은 강세를 유지하였으나 미겔프만 시장은 관망세로 약세 지속하였음. 미국 독립기념일 연휴에 따른 성약증가 기대로 미겔프만 운임 반등 기대.
- ▶ 아시아시장 : LR 시장은 주 후반 성약이 증가하며 운임이 강세로 마감하였음. MR 시장은 인도양(인도, 동아프리카, 중동) 시장이 상대적으로 높은 운임수준을 형성하고 있음
 - 제품선 평균 운임수익은 26,681달러(일)로 전주 대비 1,676달러(6.7%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 138.0으로 전주 대비 변동 없음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 27,998 달러/일(8%▲), 북해-서아프리카 32,703 달러/일(11%▲), 미겔프-북해 12,913 달러/일(9%▼), 미겔프-남미동안 25,775(17%▼) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 29,931 달러/일(2%▲), LR2 36,820 달러/일(2%▲) 기록. MR은 싱가포르-일본 16,383 달러/일(3%▲), 인도-일본 22,625달러/일(6%▲) 기록

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

유조선 시장		(06.26)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	57,964	(-10,756)	39,452	72,394	53,740	7,670	66,395	27,287
	MR	26,681	(1,676)	15,932	27,620	22,335	7,041	26,313	12,361
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	47,500	(-)	38,000	52,500	45,635	23,500	40,000	28,115
	MR	18,500	(250)	14,500	18,550	16,058	13,750	15,500	14,630
(06.26)									
운임지수(WS)	VLCC	62.5	(-10.0)	48.0	78.0	60.8	32.5	82.5	47.7
	MR	138.0	(-)	117.5	155.0	132.6	100.0	122.5	112.5

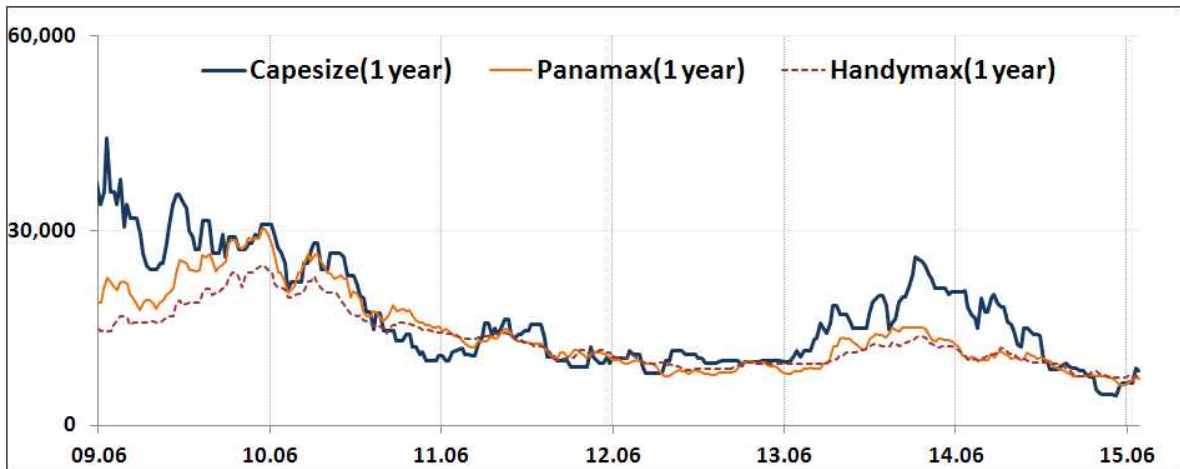
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

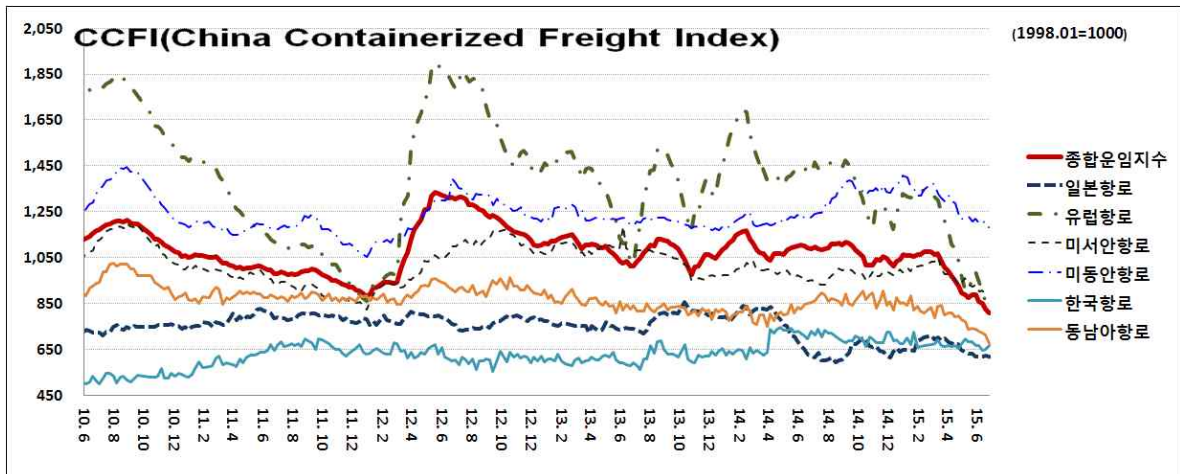
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



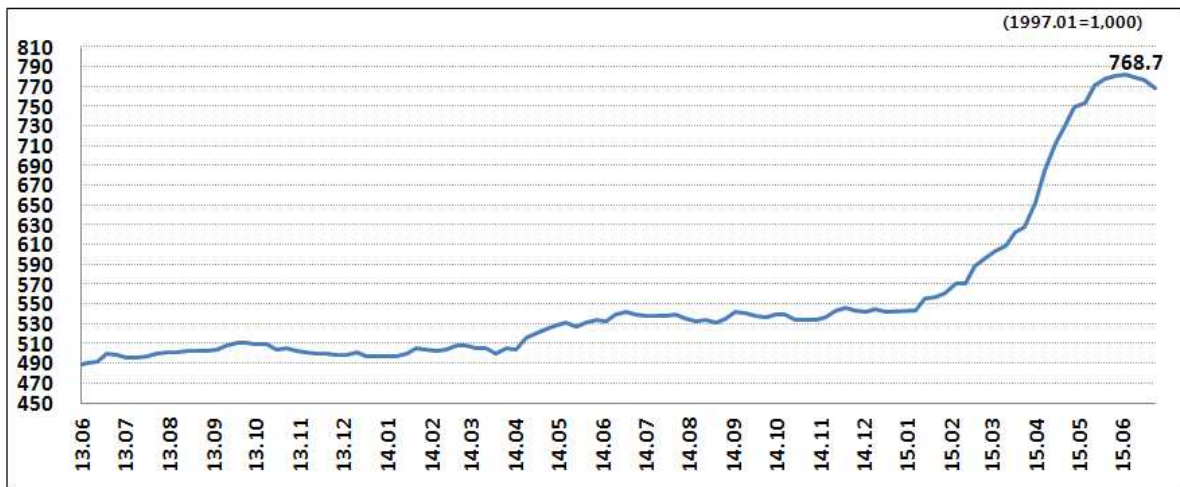
Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



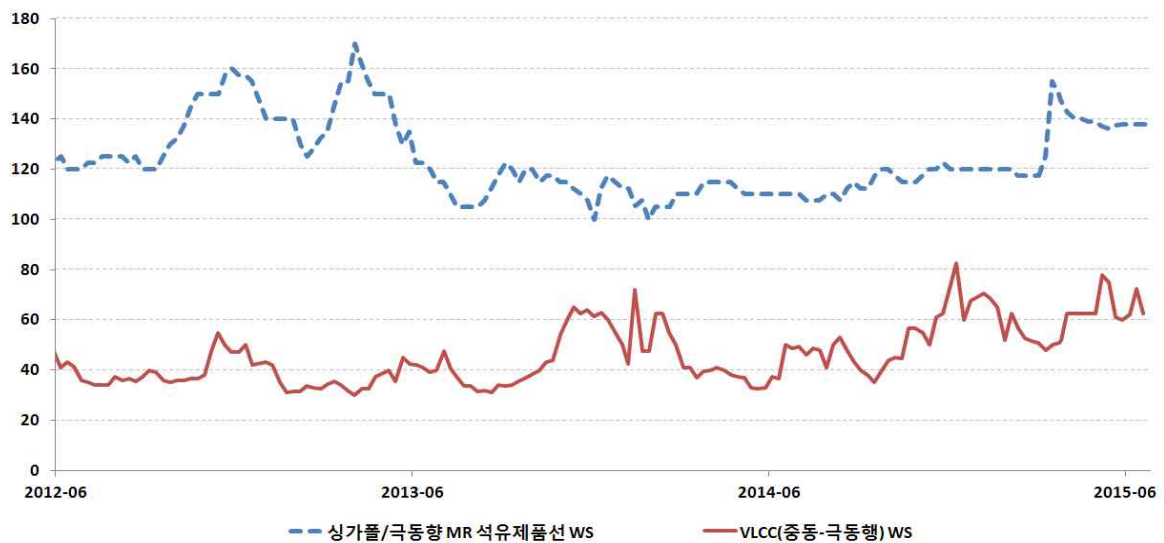
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

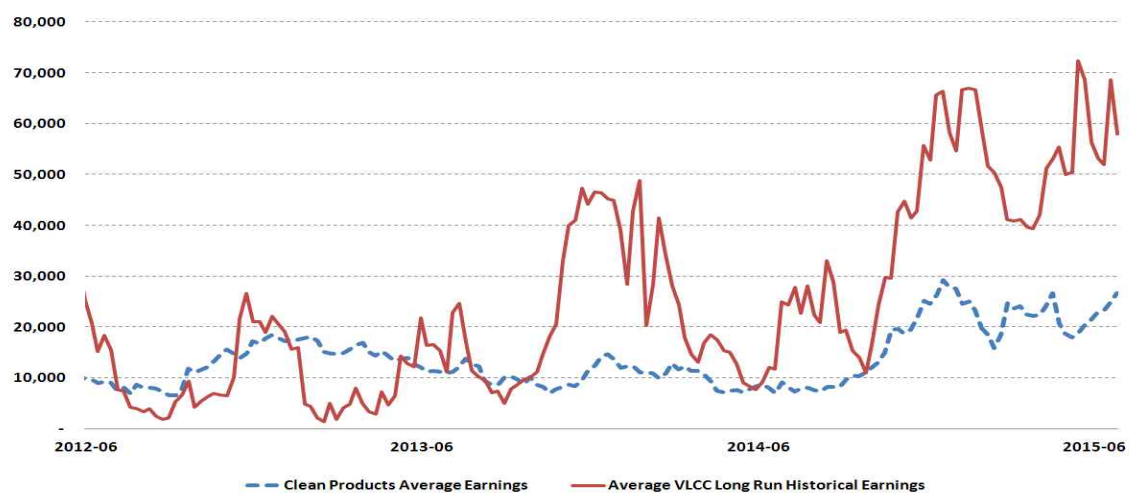
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 6월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (06.26)										
건화물선(5년)	Panamax	17.0	(-)	17.0	16.5	20.0	17.6	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	80.0	(-)	80.0	80.0	81.0	80.6	65.0	77.0	73.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.3	(-)	13.3	8.5	13.3	11.2	8.5	10.3	9.7

신조선 시장 (\$ Million) (06.26)										
건화물선	Panamax	26.5	(-)	26.6	26.5	29.0	27.7	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	95.5	(-)	95.6	95.5	97.0	96.3	94.0	101.0	98.4
컨테이너선	Sub-Panamax	31.0	(-)	31.0	31.0	32.5	31.3	31.5	32.5	31.9

연료유 (\$/Tonne) (06.26)										
380 CST	Rotterdam	324.0	(-3.5)	328.5	242.0	359.5	305.3	305.0	601.0	533.4
	Singapore	341.5	(-26.0)	361.5	280.5	389.0	340.0	337.5	622.0	560.8
	Korea	372.5	(-20.0)	386.3	296.0	417.0	364.4	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	357.5	(-20.0)	372.5	282.5	402.5	347.9	347.5	640.0	569.6

주요 원자재가 (\$) (06.26) 6월평균										
철광석	국제價	62.9	(-0.5)	63.4	47.4	71.4	60.5	68.9	135.0	97.8
	중국産	92.0	(-4.0)	95.2	91.8	98.8	96.3	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	64.6	(-)	64.6	64.6	75.4	70.9	74.0	100.4	80.8
	중국産	79.1	(-)	79.1	79.1	96.4	87.1	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	117.8	(-)	118.3	117.8	133.6	127.4	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	66.2	(-)	68.0	66.2	74.5	73.1	74.0	91.3	79.6
	중국産	132.3	(-)	132.4	131.0	132.8	132.1	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	1,002.0	(30.5)	959.3	923	1,066	981	910	1,646	1,246
	밀(국제)	562.3	(73.8)	511.0	464	592	513	474	843	609

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
	'15년	03월	04월	05월	2012년	합계	2013년	합계	2014년	합계
ASEAN	수출	6,843	6,531	5,933	79,145		81,997		84,577	
	수입	4,059	3,729	3,337	51,977		53,339		53,418	
NAFTA	수출	8,651	7,671	7,018	72,395		76,983		86,048	
	수입	4,689	4,646	4,336	51,180		48,530		53,994	
EU	수출	4,153	3,895	4,538	49,371		48,857		51,658	
	수입	5,043	4,888	4,924	50,374		56,230		62,394	
BRICs	수출	13,995	13,844	12,736	167,628		178,083		177,122	
	수입	8,824	9,166	8,538	105,145		106,302		115,933	