

# 해운시황 포커스

통권 261호 (2015.06.29~07.03)

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)



### 발레막스의 중국항만 입항 공식허용에 주목해야



- ▶ 브라질 발레사의 염원이었던 40만DWT급 철광석운반선인 '발레막스'의 중국 항만 입항이 공식적으로 허용되었음. 중국 정부는 애초에 총연장 360m에 달하는 발레막스 선박이 입항할 경우 안전성을 우려하여 중국 항만 입항을 불허하였음. 그러나 작년 9월 발레사와 중국의 COSCO 및 CMES가 발레막스급 24척에 대해 25년간 브라질산 철광석 장기운송계약 (COA)를 체결하면서 발레막스의 중국항만 입항 허용은 예정된 것이었음
  - 중국의 국가개발개혁위원회(NDRC)와 교통부는 공동성명을 통해 칭다오, 다이렌, 닝보, 탕산 차오페이단 등 4개 항만에서 중국 정부가 정한 기술적인 기준을 충족한 이후 발레막스 입항이 가능하다고 발표하였음. 또한 중국 정부는 지난 2월 40만DWT급 선박을 인정하는 선박설계지침을 발표한 바 있으며, 발레막스 입항을 원하는 항만들은 기준을 충족했을 경우 입항허가를 신청할 수 있다고 밝혔음
- ▶ 글로벌 철광석 메이저인 발레, BHP, Rio Tinto는 중국경제 부진에 따른 철광석 수요 둔화에도 불구하고 생산능력을 대폭 확장하여 치열한 공급자경쟁을 벌이고 있음
  - 이 같은 상황에서 운송거리에 있어 호주가 브라질 보다 유리한 위치에 있는데, 발레사가 발레막스 중국항만 직기항을 시도하는 것은 철광석의 공급과잉이 심화되면서 국제 철광석 가격이 하락하는 반면 운송비 부담이 커져 경쟁업체인 호주의 BHP와 Rio Tinto에 대한 경쟁력을 회복하기 위한 것임.
  - 현재 발레막스는 필리핀, 말레이시아 환적기지를 활용하고 있는데, 발레사는 브라질->중국 간 발레막스의 직기항이 이루어지면 운송비를 톤당 4~5달러 줄일 수 있을 것으로 예상하고 있음
- ▶ 현재 발레사가 보유한 발레막스는 약 30척이며, 여기에 발레사와 중국 COSCO와 CMES간 장기운송계약을 체결하면서 발주한 20척의 발레막스 신조선까지 합하면 향후 50척의 발레막스가 철광석 운송시장에 투입될 전망이다. 케이프선박 보다 2배 이상의 규모를 가진 발레막스 대량 투입으로 철광석 운송시장에 큰 변화가 예상됨. 특히 발레막스의 중국항만 입항으로 철광석 시장에서 3대 메이저간 시장점유율 변화가 예상되며, 운송시장에서도 급격한 변화를 가져올 것으로 예상됨
  - 발레막스의 중국항만 입항으로 호주의 BHP와 Rio Tinto는 철광석가격 인하와 운송비 절감으로 맞설 것으로 예상되며, 발레사는 비용상 이점과 중국선사들과의 장기운송계약 비중을 확대해 나가는 전략을 추진할 것으로 예상됨
- ▶ 발레막스의 운임절감 효과가 크다는 점에서 앞으로 철광석 운송시장에 있어 발레막스의 비중이 높아지고 케이프의 비중이 낮아질 가능성이 있음. 이에 따라 발레막스와 경쟁관계에 있는 케이프 선박을 가진 선사들은 운임하락과 함께 현물시장의 비중이 축소될 가능성도 염두에 두고 대비책을 마련해야 할 것임

## 건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



### 케이프를 중심으로 소폭의 운임하향 조정

- ▶ 최근 BDI는 805p(7월 3일)를 기록하여 전주 대비 18p 하락함
  - 케이프는 8,116달러(일)를 기록하며 전주 대비 1,038달러(일) 하락하여 시황하락을 주도
  - 파나마스는 전주 대비 591달러(일) 상승하며 7,235달러(일)를 기록
  - 수프라막스는 65달러(일) 하락한 7,490달러(일), 핸디사이즈도 30달러(일) 하락한 5,331달러(일) 기록
  - FFA 시장은 선형과 시기별로 차별적인 움직임을 보임. 케이프는 7월물이 현물운임 약세를 반영하여 650달러(일) 하락한 8,100달러(일) 기록하였으나 4분기물은 400달러(일) 상승한 14,000달러(일)을 기록함. 파나마스는 현물운임 상승에 따라 7월물은 1,050달러(일) 상승한 7,750달러(일), 4분기물도 1,150달러(일) 상승한 8,000달러(일)를 기록하여 단기적으로는 소폭의 상승세가 기대되나 향후 운임 증가폭이 매우 작을 것으로 전망됨. 한편 수프라막스 FFA 평가치는 소폭 상승했으나 핸디사이즈는 보합세를 보임
- ▶ 케이프는 주 중반까지 하락세를 보이나, 주 후반 소폭의 반등을 보였음
  - 태평양 수역은 목요일까지 서호주->중국 항로를 중심으로 운임 하락세를 보였으나 금요일에 들어 선주들의 저항감이 커지면서 운임하락이 진정되는 모습
  - 대서양 수역은 남미 철광석, 석탄 화물 유입이 대체적으로 저조한 모습을 보였으나, 주 후반에 대서양 R.V. 항로에서 일부 선복수요가 나타남
- ▶ 파나마스는 대서양 항로를 중심으로 운임이 상승함
  - 태평양수역은 인도항 항로에 프리미엄이 형성되는 등 소폭으로 운임이 상승
  - 대서양수역은 남미 물동량 흐름이 선복을 흡수하는 가운데, 미국 걸프만 물동량과 함께 흑해 물동량까지 추가로 유입되면서 운임이 상승
- ▶ 수프라막스는 태평양 수역에서는 인도네시아/인도, 인도네시아/중국, 인도네시아/태국 등의 물동량이, 대서양에서는 미국 걸프만 물동량 등이 유입되면서 운임이 소폭 하락에 그침

		금주 (07.03)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>건화물선 시장</b>									
운임지수	BDI	805	(-18)	509	829	627	723	2,113	1,105
	BCI	1,249	(-144)	311	1432	683	472	3,781	1,974
	BPI	908	(75)	428	908	632	419	1,780	964
	BSI	716	(-7)	478	884	633	659	1,330	939
	BHSI	361	(-1)	260	488	352	355	773	524
(07.03)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	9,250	(750)	4,500	9,500	7,232	8,550	25,938	17,934
	Panamax	7,475	(300)	6,250	8,875	7,473	9,000	15,125	12,035
	Handymax	7,250	(-)	7,250	9,500	7,861	9,500	13,750	11,389
(07.03)									
운임(\$/day)	Capesize	8,116	(-1,038)	2,594	9,467	4,674	3,670	35,316	13,802
	Panamax	7,235	(591)	3,418	7,235	5,047	3,362	14,188	7,718
	Supramax	7,490	(-65)	5,002	9,239	6,617	6,886	13,902	9,825
	Handysize	5,331	(-30)	3,900	7,239	5,235	5,337	11,083	7,685

## 컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



### 유럽항로 운임, 2개월만에 800달러대 재진입

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 20.4 하락한 790.7, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 104.8p 상승한 745.45p를 기록함
  - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 5.3p 하락한 763.4p를 기록하며 소폭의 하락세 보임
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 331달러 상승한 879달러, CCFI는 전주 대비 35p 하락한 792.1p를 기록하여 하락세를 지속함
  - 2주 연속 운임상승으로 2개월만에 800달러대에 재진입하였으나 그리스의 디폴트위기 등 악재가 발생하여 유럽의 경기회복이 지연, 운송수요 회복에도 지장이 예상되어 본격적인 운임상승을 기대하기 곤란
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 192달러 상승한 1,421달러, 미동안이 전주 대비 85달러 상승한 2,951달러를 기록한 반면 CCFI는 미서안이 16.9p 하락한 868.3p, 미동안이 23.9p 하락한 1,160.4p를 기록함
  - 7월초 선사들이 TEU당 600달러의 GRI를 시행한 것이 운임에 반영되어 소폭의 상승세를 보인 것으로 판단
- ▶ 한편 알파라이너에 따르면 향후 6개월내 아시아-유럽 항로에 25척의 초대형 컨테이너선이 추가 투입되어 공급과잉이 더욱 심화될 전망이다
  - 더구나 최근에 머스크와 CMA-GGM, OOCL이 18K 이상 초대형선박을 각각 11척, 3척, 6척씩을 발주하면서 상당기간 선박공급 과잉현상이 지속될 것으로 예상

			금 주 (07.03)	(전 주 비)	2015년			2014년		
					최저	최 고	평균	최저	최 고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)		종합	790.7	(-20.4)	791	1,079	963	1,017	1,171	1,085
		유럽항로	792.1	(-35.0)	792	1,349	1,114	1,177	1,696	1,420
		미서안항로	868.3	(-16.9)	868	1,054	967	934	1,032	983
		일본항로	633.3	(13.2)	619	714	662	597	843	705
		한국항로	608.7	(-58.9)	609	725	671	610	749	692
		동남아항로	690.0	(12.4)	678	884	786	754	905	839
			(07.01)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)			763.4	(-5.3)	544	783	673	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	660	710	675	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, 선복량 증가로 운임하락 지속

- ▶ 선복량이 서아프리카, 중동 모두에서 증가하며 운임 하락이 지속되었음. 라마단 기간 중에 있어 이슬람 국가의 영업활동이 제한적이라 성약건수가 증가가 어려울 전망
  - VLCC 평균 운임수익은 55,910 달러(일)로 전주 대비 2,054달러(3.5%) 감소하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 59.7으로 전주 대비 2.8p(4.5%) 하락하였음
  - 7월 01일 페르시아만 30일 가용선박은 87척으로 전주대비 5척(5.4%) 감소하였으며 전년 동기 대비 10척(10.3%) 감소한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 58,496~65,563 달러/일(4%▼), 중동-미국 40,091 달러/일(7%▼), 중동-유럽 46,444 달러/일(7%▼) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 61,657 달러/일(-), 미국항 71,990 달러/일(6%▼), 인도항 72,024 달러/일(6%▼) 기록

### [7월 3일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라말라	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	321.0	357.0	349.0	330.0	327.5	344.0	350.5	320.0	343.5	347.5	377.5
W/W	-0.9%	-0.6%	-1.7%	-5.0%	-4.4%	-2.8%	-3.3%	-3.9%	0.6%	-2.8%	-2.6%



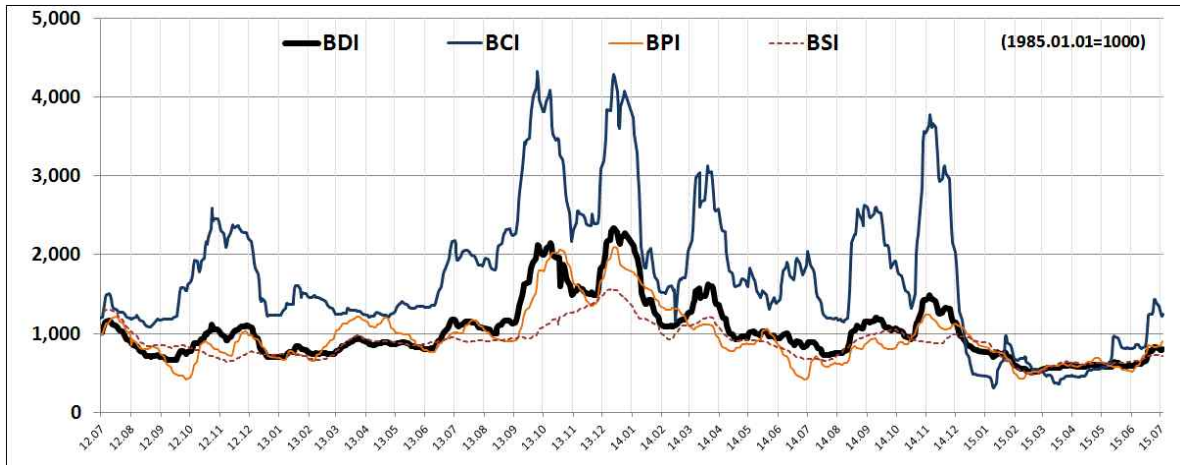
### 제품선, 아시아 물동량이 활발하게 거래되며 평균운임 상승

- ▶ 대서양시장 : 지난주까지 강세를 이어가던 북해시장이 큰 폭으로 하락하였으며 미겔프만 시장은 미국 독립기념일 연휴와 맞물려 관망세 지속되었음.
- ▶ 아시아시장 : 페르시아만으로 신규 제품유 물동량이 유입되며 LR 운임이 큰 폭으로 상승하였음. MR 운임도 강보합세를 나타내며 동반 상승에 대한 기대를 형성하고 있음
  - 제품선 평균 운임수익은 28,154달러(일)로 전주 대비 1,473달러(5.5%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 139.0으로 전주 대비 1.0p(0.7%) 상승하였음
  - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 24,021 달러/일(14%▼), 북해-서아프리카 28,658 달러/일(11%▼), 미겔프-북해 11,943 달러/일(8%▼), 미겔프-남미동안 24,797(4%▼) 기록
  - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 34,665 달러/일(16%▲), LR2 43,195 달러/일(17%▲) 기록. MR은 싱가포르-일본 16,383 달러/일(-), 인도-일본 22,560달러/일(-) 기록

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

유조선 시장		(07.03)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	55,910	(-2,054)	39,452	72,394	53,821	7,670	66,395	27,287
	MR	28,154	(1,473)	15,932	28,154	22,550	7,041	26,313	12,361
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	47,500	(-)	38,000	52,500	45,704	23,500	40,000	28,115
	MR	19,500	(1,000)	14,500	19,500	16,185	13,750	15,500	14,630
(07.02)									
운임지수(WS)	VLCC	59.7	(-2.8)	48.0	78.0	60.8	32.5	82.5	47.7
	MR	139.0	(1.0)	117.5	155.0	132.9	100.0	122.5	112.5

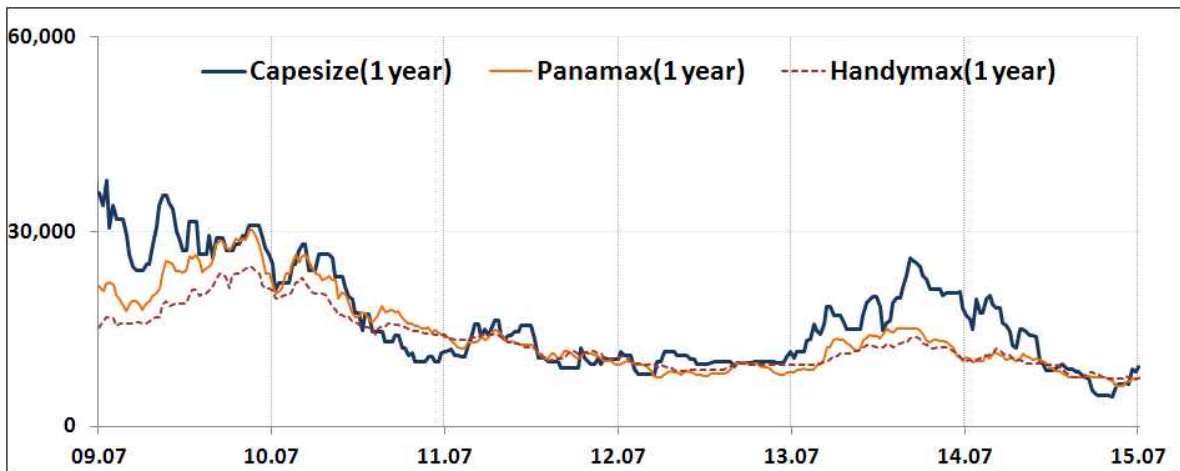
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

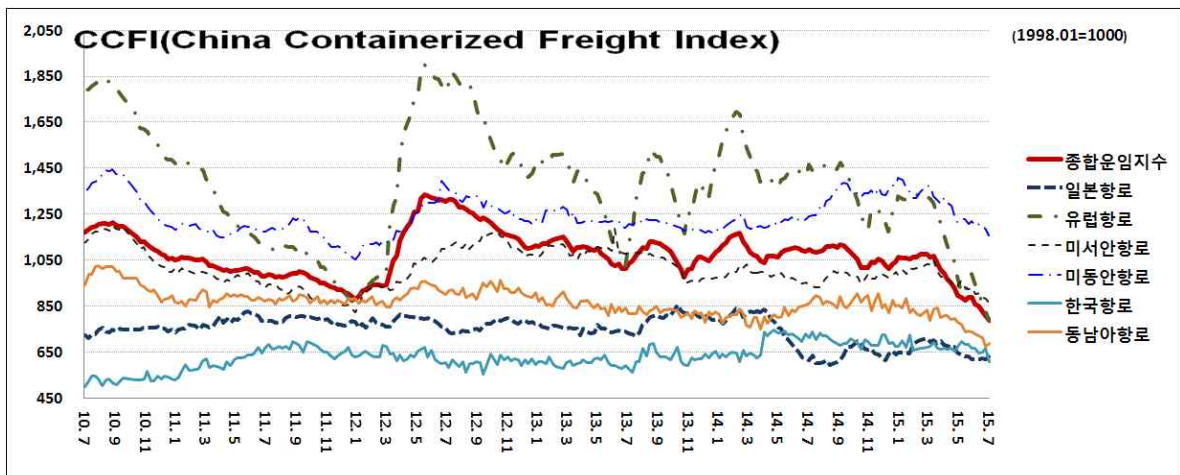
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



Clarkson.

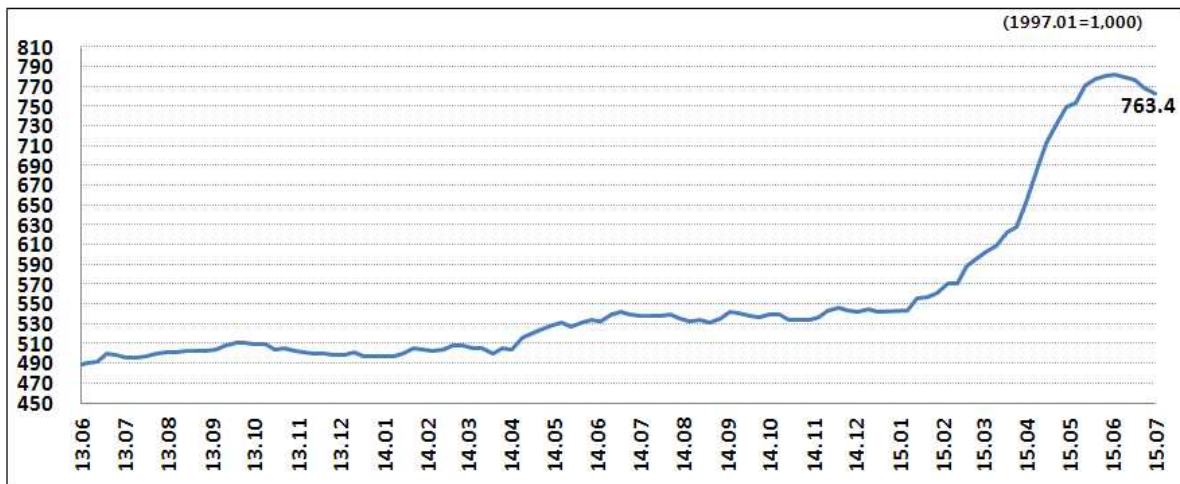
::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



상해항운교역소

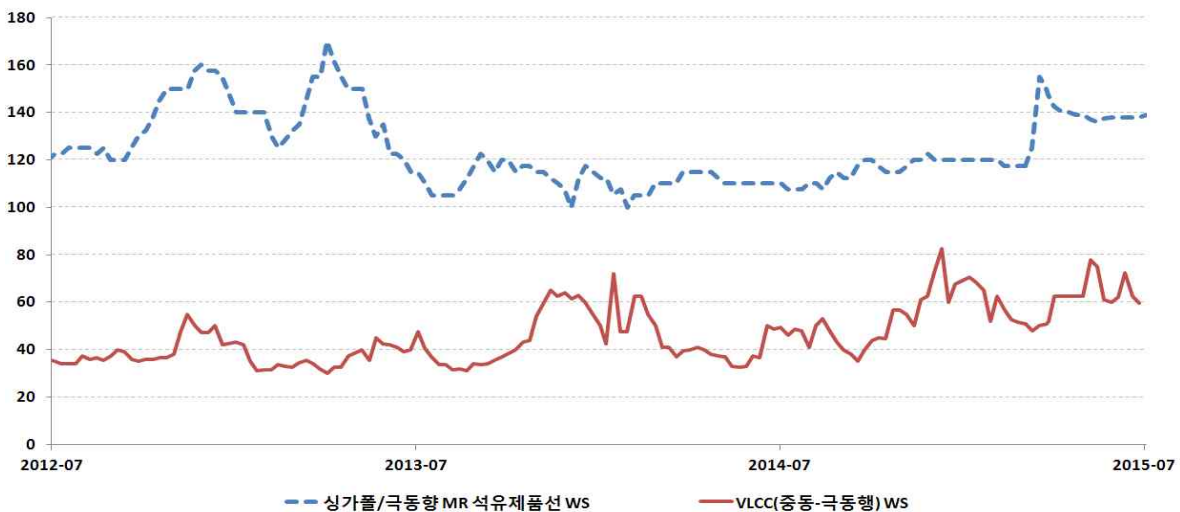


컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

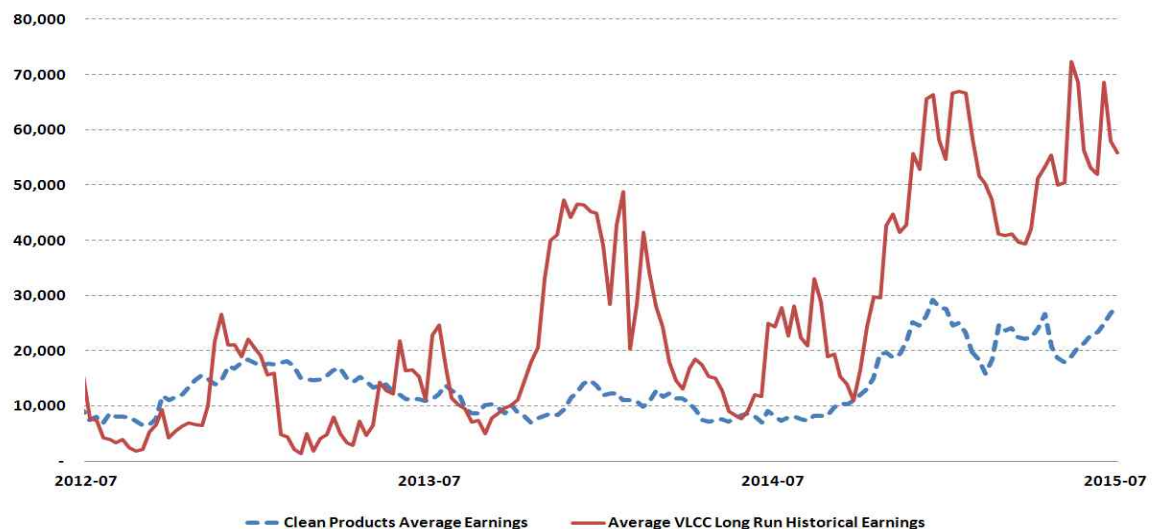
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

# 주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 7월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선 시장 (\$ Million) (07.03)</b>										
건화물선(5년)	Panamax	17.0	(-)	17.0	16.5	20.0	17.6	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	82.0	(2.0)	82.0	80.0	82.0	80.6	65.0	77.0	73.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.8	(-)	13.8	8.5	13.8	11.6	8.5	10.3	9.7

<b>신조선 시장 (\$ Million) (07.03)</b>										
건화물선	Panamax	26.5	(-)	26.5	26.5	29.0	27.6	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	95.5	(-)	95.5	95.5	97.0	96.3	94.0	101.0	98.4
컨테이너선	Sub-Panamax	31.0	(-)	31.0	31.0	32.5	31.2	31.5	32.5	31.9

<b>연료유 (\$/Tonne) (07.03)</b>										
380 CST	Rotterdam	321.0	(-3.0)	321.0	242.0	359.5	305.9	305.0	601.0	533.4
	Singapore	343.5	(2.0)	343.5	280.5	389.0	340.1	337.5	622.0	560.8
	Korea	362.5	(-10.0)	362.5	296.0	417.0	364.4	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	347.5	(-10.0)	347.5	282.5	402.5	347.9	347.5	640.0	569.6

<b>주요 원자재가 (\$) (07.03) 7월평균</b>										
철광석	국제價	56.8	(-6.1)	57.8	47.4	71.4	60.5	68.9	135.0	97.8
	중국産	92.0	(-)	92.1	91.8	98.8	96.1	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	64.6	(-)	64.6	64.6	75.4	70.7	74.0	100.4	80.8
	중국産	79.1	(-)	79.1	79.1	96.4	86.8	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	117.9	(0.1)	117.9	117.8	133.6	127.0	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	66.2	(-)	66.2	66.2	74.5	72.8	74.0	91.3	79.6
	중국産	119.5	(-12.9)	123.8	119.5	132.8	131.9	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)*	1,045.3	(43.3)	43.3	923	1,066	983	910	1,646	1,246
	밀(국제)*	585.8	(23.5)	586.6	464	615	516	474	843	609

\* 07.02일 자료임

<b>세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)</b>										
	'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	