

해운시황 포커스

통권 282호 (2015.12.14~12.18)

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

49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26 한국해양수산개발원

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



뉴스 & 이슈

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)

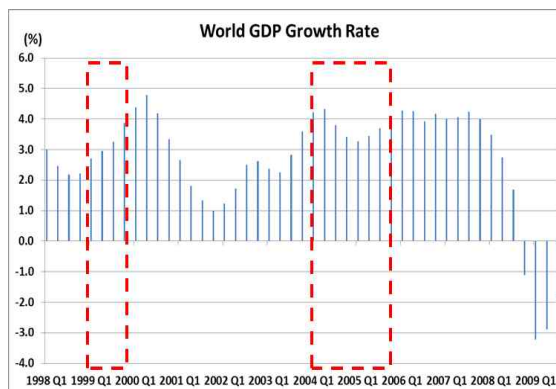
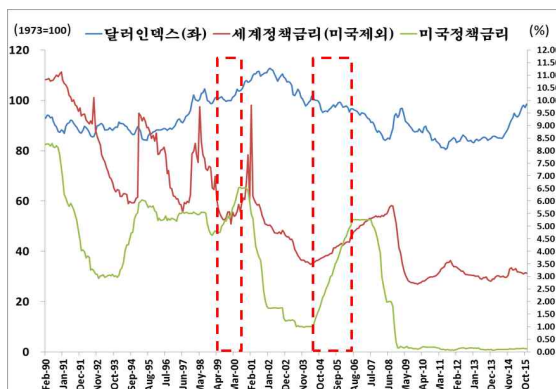
윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)



미국 금리인상과 세계 해운 시장

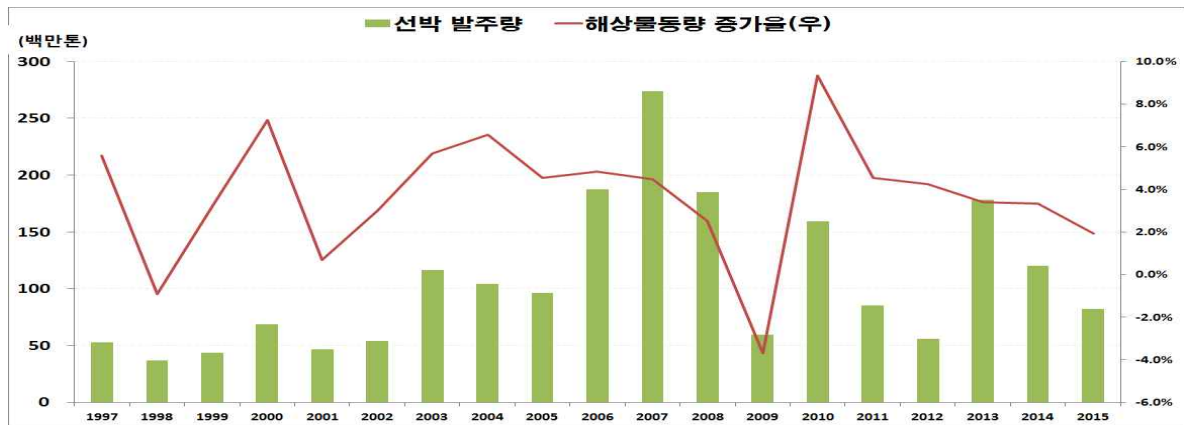
- ▶ (미국 금리인상의 의미) 미국은 향후 3~4년에 걸쳐 점진적으로 금리를 인상할 계획이며 이를 통해 통화정책 정상화와 강한 달러가 예상됨
 - 미국 금리인상은 사전에 예고된 이벤트로 단기적인 시장의 충격보다는 향후 지속적인 금리인상과 함께 중기적으로 시장 변화를 이끌 것으로 전망
 - 미국은 지난 7년 동안 시행한 양적 완화를 끝내고 통화정책을 정상화하여 강한 달러와 물가안정 및 금융통화 정책수단 확보로 지속적인 경제성장을 도모하고 있음
 - **강한 달러** : 이자율 상승에 따른 달러수요 증가, 세계 주요국의 양적완화 지속에 따른 엔, 위안화, 유로 등의 약세로 달러가치가 높아져 국제 상품가격 하락과 미국 내수 활성화 및 수입 증가로 이어질 전망이다.
 - **경기부양 수단 확보** : 미국 경제성장률이 회복되고 있으나 기대보다 낮고 에너지 산업에 집중되어 있어 불안한 구조를 나타냄. 따라서 금리인상을 점진적으로 진행하며 경기부양 수단을 확보하고 달러강세에 따른 구매력 증가 및 내수성장 촉진, 재정 확대를 활용한 투자증가로 부작용을 상쇄할 전망이다
- ▶ (각국의 대응) 각국의 재정적자 상황과 인플레이션 압박에 따라 반응이 다르게 나타나고 있음. 특히 자원수출 중심의 수출국은 해외투자자금 이탈과 인플레이션 억제에 이유로 금리인상에 동조하여 수출경쟁력 약화, 재정적자 확대, 경기침체로 이어질 가능성이 높음
 - 양적완화 지속 국가 : 유럽, 일본, 중국, 인도 등 상대적으로 거대 경제권 국가들은 수출 경쟁력을 확보하고 경기 확대를 위해 추가 금리인하, 양적완화를 지속할 예정
 - 금리인상 동조 국가 : 중동, 남미 등과 같은 자원수출 의존도가 높은 국가들은 재정적자 확대, 자국통화의 달러화 연동, 인플레이션 관리, 투자자금 유치 등을 이유로 미국 금리인상에 동조하여 기준금리 인상
 - 외환보유고가 풍부한 반면 수출경쟁력 확보가 중요한 한국, 호주 등과 미국과 대척점에 있는 러시아 등은 금리동결 또는 인하 예상

< 금리 및 달러가치 변동과 세계 경제 성장률 >



- ▶ **(해운시장에 미치는 영향)** 미국 금리인상은 대체로 달러 강세를 유도하여 중국, 유럽 등 거대 경제권의 수출을 진작시키는 등 세계 무역에 긍정적 효과를 미쳤다는 점에서 향후 해운시장의 수요에 긍정적 효과가 기대됨
- (컨테이너선) 달러 강세화에 대응하여 유럽, 중국, 일본 등의 통화가치 하락과 양적 완화 지속으로 수출 증가와 경기부양 효과가 나타나 수출물동량 증가가 기대됨. 반면 순채무국인 신흥국의 경우 해외자본 이탈로 투자 및 실물경기 위축으로 중국, 미국, 유럽 등으로 수출감소가 우려되고 있음. 따라서 미국의 금리인상에 따라 거대 경제권의 수출물동량 증가가 예상되는 반면 아시아 신흥국들의 경기위축에 따른 수출물동량 감소가 나타날 것으로 전망됨
 - (건화물선) 미국의 금리인상으로 중국, 인도, 한국, 일본, EU 등에서 수입하는 철광석, 석탄 수요가 크게 변동할 가능성이 낮음. 미국의 금리인상에 따라 달러화 강세로 달러 표시 철광석, 석탄가격이 하락하더라도 철광석 및 석탄 수출국가의 통화 역시 평가절하되면서 가격하락 요인이 상쇄될 것으로 판단됨. 다만 미국의 금리인상 이전에도 가격경쟁력이 약했던 미국의 곡물수출에 부정적 영향을 미칠 것으로 우려됨. 따라서 미국 금리인상은 파나마맥스, 수프라맥스 시장 회복을 더욱 어렵게 하는 요인이 될 것임
 - 유조선 시장의 경우 환율변동에 따른 상품가격 변동성 심화로 지역내 수출입 수요가 증가할 것으로 예상됨. 원유 저장수요는 시황변동성 증가로 서아프리카, 중동, 러시아의 현물을 중심으로 증가할 가능성이 높음. 제폭유는 미국 대내외 가격차, 달러가치, 정제마진 변동성에 따라 재정거래 증가로 대서양 재정거래, 인도와 중동의 수출경쟁이 활발하게 이루어지며 역내 운송수요가 증가될 전망. 반면 공급부분에서는 미국의 투기자금의 회수로 사모펀드(PEF)의 유조선 발주 매력 감소이 감소

<선박 발주량 및 해상물동량 증가율>



건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



수요 부족으로 BDI 사상 최저치 갱신

- ▶ 최근 BDI는 477p(12월 18일)를 기록하여 전주 대비 45p 하락함
 - 12월 16일, 17일 이틀간 사상 최저치인 471p를 기록
 - 파나마스가 사상 최저의 운임수준을 보이는 가운데 수프라막스와 핸디사이즈도 물동량 부족과 선박과잉으로 극심한 운임 부진을 겪고 있음

< 건화물선 볼틱운임지표 분석 >

단위 : BDI는 포인트, 선형별 운임지표는 달러/일

구분	BDI	케이프(4TC)	파나마스(4TC)	수프라막스(6TC)	핸디사이즈(6TC)
사상 최저치 (시점)	471 (15.12.16)	2,316 (08.12.2)	3,258 (15.12.10)	4,065 (09.1.8)	3,900 (15.2.18)
'15년 최저치 (시점)	471 (15.12.16)	2,594 (15.3.18)	3,258 (15.12.10)	4,681 (15.12.16)	3,900 (15.2.18)
현재 (15.11.20)	477	4,073	3,410	4,694	4,012

- ▶ 케이프는 양대 수역의 물동량 부족으로 운임하락이 지속됨
 - 태평양 수역은 서호주 철광석 물동량이 전주에 이어 여전히 부진한 모습을 보임
 - 대서양 수역은 브라질 철광석 물동량이 소폭 증가했으나 운임상승으로 이어지지 못함
- ▶ 파나마스는 지난주 사상 최저치를 저점으로 확인하며 운임이 소폭 상승함
 - 태평양 수역은 인도네시아 석탄, 북태평양 성약이 전주 대비 소폭 증가한 모습
 - 대서양 수역은 미국 걸프만, 남미 곡물 물동량이 전주 대비 소폭 증가한 모습
 - 그러나 양 수역 물동량 규모 자체가 과잉선박량을 흡수하기에는 역부족인 상황으로 의미 있는 운임상승이 나타나기는 어려운 것으로 보임
- ▶ 수프라막스 운임은 주 중 연중 최저치를 기록함
 - 주 후반 대서양 수역은 미국 걸프만 수요 등으로 소폭 상승 전환함



		금주 (12.18)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	477	(-45)	471	1,511	724	723	2,113	1,105
	BCI	524	(-255)	311	2,604	1,037	472	3,781	1,974
	BPI	426	(-16)	408	1,179	700	419	1,780	964
	BSI	449	(-2)	448	993	670	659	1,330	939
	BHSI	273	(-9)	260	488	367	355	773	524
(12.18)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	5,125	(-575)	4,500	10,850	7,684	8,550	25,938	17,934
	Panamax	5,875	(-375)	5,875	8,875	7,525	9,000	15,125	12,035
	Handymax	5,750	(-)	5,750	9,500	7,662	9,500	13,750	11,389
(12.18)									
운임(\$/day)	Capesize	4,073	(-1,376)	2,594	19,499	7,025	3,670	35,316	13,802
	Panamax	3,410	(135)	3,258	9,403	5,593	3,362	14,188	7,718
	Supramax	4,694	(-19)	4,681	9,770	7,000	6,886	13,902	9,825
	Handysize	4,012	(-124)	3,900	7,239	5,404	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

류희영 연구원 (hyryu@kmi.re.kr)



북미항로, 사상 최저치 운임 기록

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 3.8p 하락한 716.4p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 39.9p 하락한 487.26p를 기록함
 - 운임 약세의 지속으로 인해 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 13.7p 하락한 455p를 기록하며 2015년 최저치를 갱신
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 145달러 하락한 558달러, CCFI는 전주 대비 9.5p 상승한 745.6p를 기록하여 하락세를 보였음
 - 지난주 일시적으로 상승했던 유럽항로 운임이 전주 대비 20.6% 하락함. 수급 불균형에 따른 시장 부진이 지속되고 있는 가운데 각 선사들은 내년 1월 운임 인상 계획을 밝히고 선복량 조절에 나서는 등 운임회복 노력을 모색하고 있음
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 48달러 하락한 768달러, 미동안이 전주 대비 52달러 하락한 1,454달러를 기록했으며, CCFI는 미서안이 10.8p 하락한 766.7p, 미동안이 15.4p 하락한 894.5p를 기록함
 - 3주 연속 하락세를 보이며, 양안 운임 사상 최저치를 기록함. 3분기 이후 수급불균형이 심화되는 가운데 계절적 비수기인 4분기로 돌입하면서 운임약세가 계속되고 있음. 각 선사들은 내년초 운임인상 계획을 밝히고 있으나 운임 상승가능성은 높지 않음
- ▶ 한편 TSA(태평양항로안정화협정)에 따르면 10월 아시아발 수출항로 운임지수 (2008년 6월 =100)가 크게 하락한 것으로 파악됨
 - 10월 지수 중 서안은 81.20으로 전월 대비 6.93%포인트 하락하며 2015년 들어 가장 큰 하락폭을 기록했고, 동안은 78.66으로 전달 대비 4.05%포인트 떨어지며 4개월 연속 하락세를 기록함. 이와 같이 운임지수가 하락한 것은 양안 모두 10월 물동량이 하락세를 보이는 데 기인함



		금주 (12.18)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	716.4	(3.8)	713	1,079	880	1,017	1,171	1,085
	유럽항로	745.6	(9.5)	736	1,349	1,002	1,177	1,696	1,420
	미서안항로	766.7	(-10.8)	767	1,054	906	934	1,032	983
	일본항로	644.6	(-4.9)	608	714	652	597	843	705
	한국항로	598.1	(22.7)	552	725	628	610	749	692
	동남아항로	636.6	(-12.5)	611	884	721	754	905	839
		(12.16)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)		455.0	(-13.7)	455	783	633	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	660	710	673	670	708
		수입	570	(-)	570	600	572	540	581
	한중(All in)	수출	313	(-)	313	363	348	309	363
		수입	403	(-)	403	537	496	469	537
	동남아(All in)	수출	760	(-)	760	760	760	750	800
		수입	580	(-)	580	580	580	550	600

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 성약건수 크게 증가하며 운임 전고점 상회

- ▶ 화주들의 경계심리로 운임 반락 한주만에 다시 전고점을 갱신하며 VLCC 평균 운임수익이 100,000 달러/일을 상회함. 1월물 성약건수가 크게 증가하며 대기선박도 연중 최저 수준 근접
 - VLCC 평균 운임수익은 105,379 달러(일)로 전주 대비 10,821달러(11.4%) 증가하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 90.0 로 전주 대비 2.5p(2.9%) 상승하였음
 - 12월 16일 페르시아만 30일 가용선박은 68척으로 전주대비 19척(21.8%) 감소하였으며 전년 동기 대비 20척(22.7%) 감소하였음
 - 연료유 가격은 주요항만에서 모두 하락폭이 확대되었음
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 109,697~117,360 달러/일(11~12%▲), 중동-미국 99,985 달러/일(13%▲), 중동-유럽 112,938 달러/일(12%▲) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 96,055 달러/일(9%▲), 미국항 110,280 달러/일(10%▲), 인도항 115,877 달러/일(21%▲) 기록

[12월 18일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라말파	푸자이라	상가포르	홍콩	일본
\$/톤	141.0	165.0	160.0	175.0	127.5	150.0	180.0	161.5	175.5	187.5	212.5
₩w	-13.0%	-5.2%	-6.4%	-10.3%	-26.1%	-23.9%	-13.0%	-12.2%	-8.8%	-9.6%	-6.6%



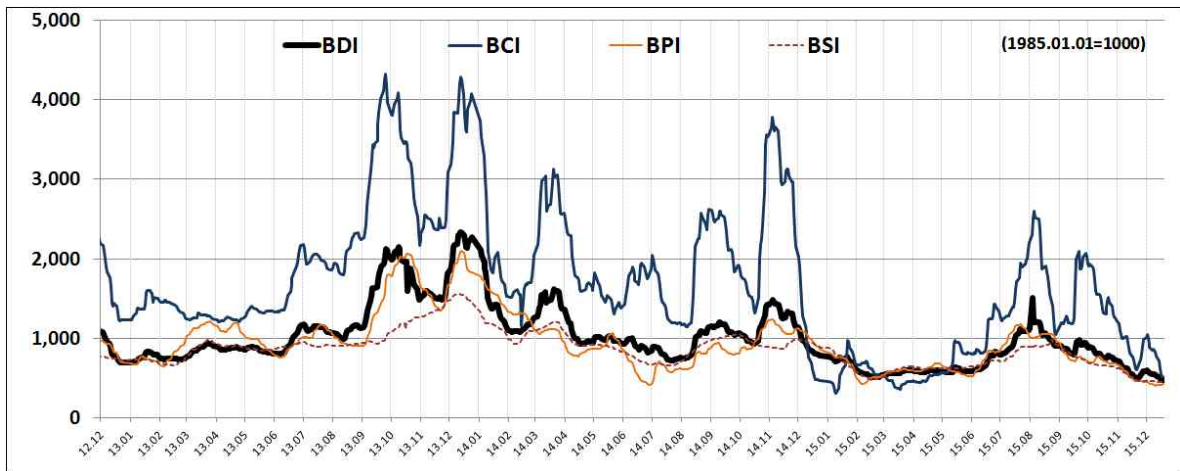
제품선, 아시아 LR1 운임 상승세 지속, MR 운임도 소폭 상승

- ▶ 대서양시장: 북해시장이 운임 약세를 보인 반면 크리스마스 연휴에 앞서 성약수요가 증가한 미걸프발 해상 운임은 크게 상승하며 마감
- ▶ 아시아시장 : LR1은 크게 상승세를 이어가고 있으며 LR2 역시 다시 상승 반전함. MR 시장은 '싱가폴-일본' 항로 운임이 반등하며 LR 시장의 분위기를 이어감
 - 제품선 평균 운임수익은 19,104달러(일)로 전주 대비 433달러(2.2%) 감소하였으나 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 111.0으로 전주 대비 3.0p(2.8%) 증가하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 14,646 달러/일(17%▼), 북해-서아프리카 23,281 달러/일(10%▼), 미걸프-북해 18,073 달러/일(27%▲), 미걸프-남미동안 26,627(4%▲) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 27,107 달러/일(27%▲), LR2 27,946 달러/일(10%▲) 기록. MR은 싱가포르-일본 15,108 달러/일(7%▲), 인도-일본 15,779달러/일(4%▼)



				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (12.18)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	105,379	(-10,821)	25,546	105,379	59,439	7,670	66,395	27,287
	MR	19,104	(-433)	14,713	31,089	21,642	7,041	26,313	12,361
용선료 (1년,\$/day)									
	VLCC	59,000	(1,500)	38,000	59,000	48,225	23,500	40,000	28,115
	MR	18,500	(-)	14,500	20,500	17,716	13,750	15,500	14,630
(12.18)									
운임지수(WS)	VLCC	90.0	(2.5)	29.0	90.0	62.5	32.5	82.5	47.7
	MR	111.0	(3.0)	108.0	172.0	133.7	100.0	122.5	112.5

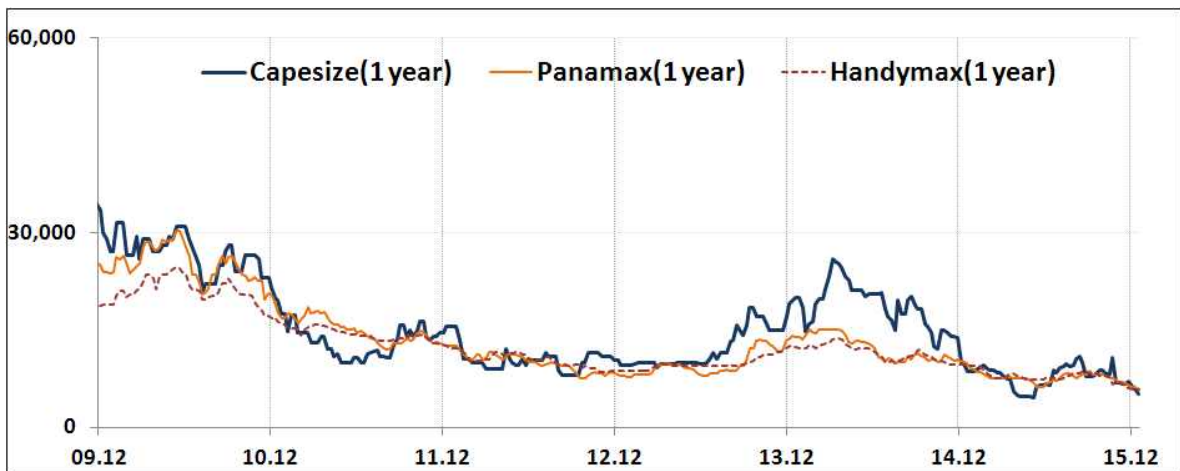
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

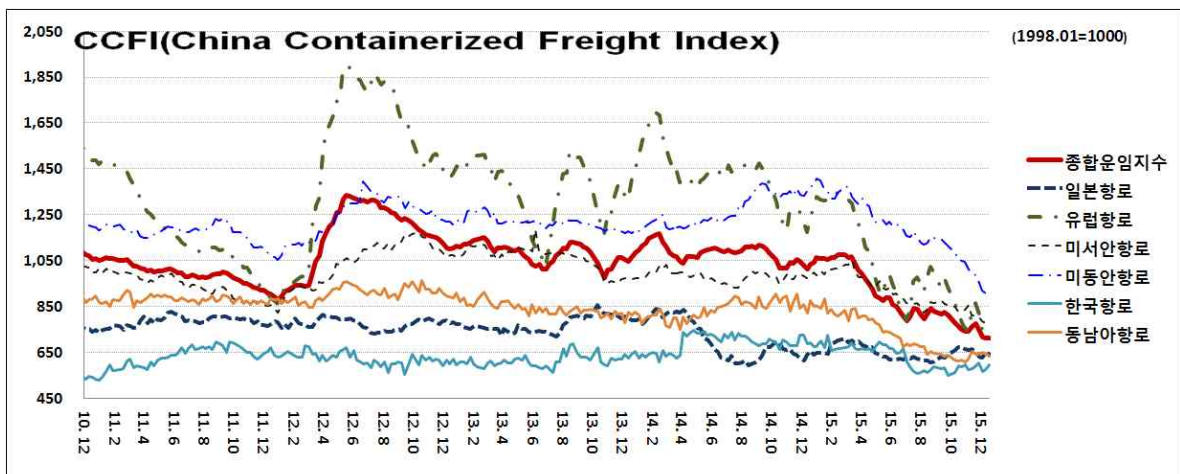
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



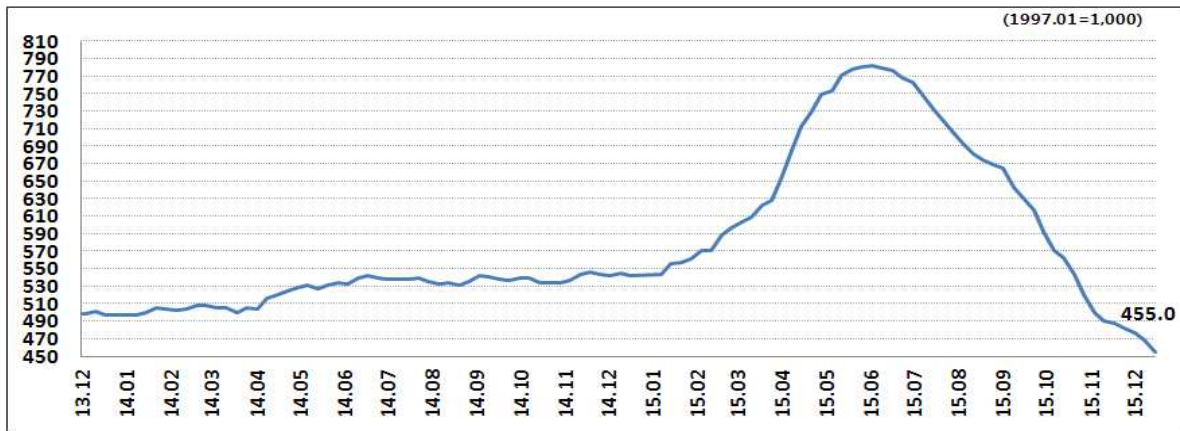
Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



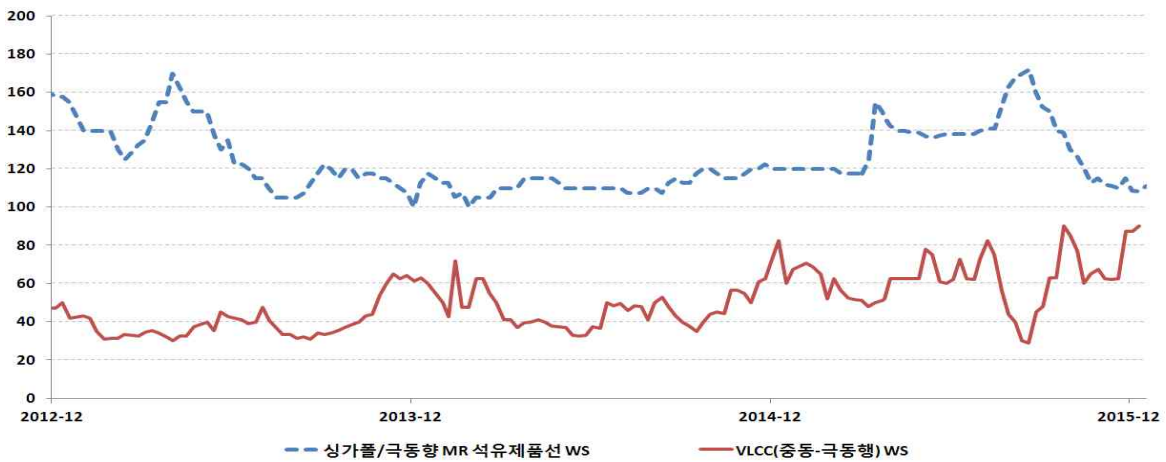
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



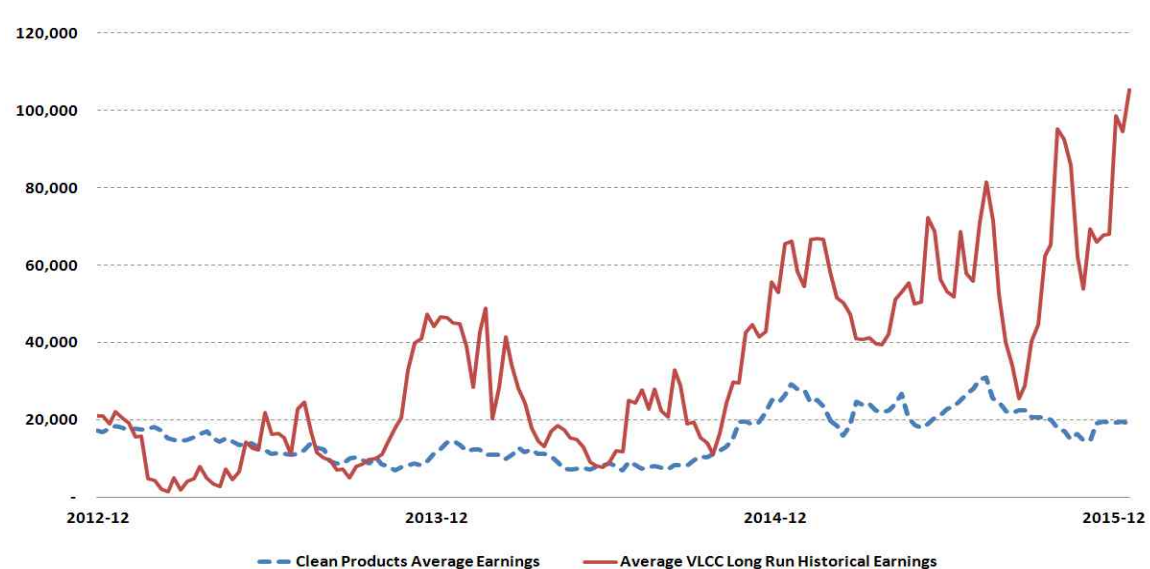
Lloyd's List.

유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings \$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 12월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (12.18)										
건화물선(5년)	Panamax	14.0	(-)	14.0	14.0	20.0	17.2	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	80.0	(-)	80.0	79.0	84.0	80.9	65.0	77.0	73.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	11.0	(-)	11.0	8.5	13.8	11.9	8.5	10.3	9.7

신조선 시장 (\$ Million) (12.18)										
건화물선	Panamax	25.8	(-)	25.8	25.8	29.0	26.9	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	93.5	(-0.5)	94.2	93.5	97.0	95.8	94.0	101.0	98.4
컨테이너선	Sub-Panamax	29.5	(-)	29.5	29.5	32.5	30.7	31.5	32.5	31.9

연료유 (\$/Tonne) (12.18)										
380 CST	Rotterdam	141.0	(-21.0)	165.0	141.0	359.5	267.7	305.0	601.0	533.4
	Singapore	175.5	(-17.0)	198.3	175.5	389.0	295.5	337.5	622.0	560.8
	Korea	197.5	(-20.0)	215.8	197.5	417.0	324.0	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	187.5	(-20.0)	208.7	187.5	402.5	303.7	347.5	640.0	569.6

주요 원자재가 (\$) (12.18) 12월평균										
철광석	국제價	39.4	(-0.2)	40.1	39.4	71.4	56.4	68.9	135.0	97.8
	중국産	68.0	(-0.3)	69.2	68.0	98.8	91.2	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	61.8	(-0.2)	62.3	61.8	75.4	67.1	74.0	100.4	80.8
	중국産	66.5	(-0.3)	67.0	66.5	96.4	80.1	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	101.3	(-1.2)	102.5	101.2	133.6	118.2	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	58.0	(-0.2)	58.4	58.0	74.5	67.3	74.0	91.3	79.6
	중국産	98.2	(-0.4)	103.1	98.1	132.8	123.6	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	892.3	(21.5)	881.6	856	1,066	946	910	1,646	1,246
	밀(국제)	486.8	(4.0)	476.2	452	615	509	474	843	609

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
	'15년	09월	10월	11월	2012년	합계	2013년	합계	2014년	합계
ASEAN	수출	6,370	6,117	6,046	79,145		81,997		84,577	
	수입	3,942	4,144	3,517	51,977		53,339		53,418	
NAFTA	수출	6,804	7,210	6,380	72,395		76,983		86,048	
	수입	3,880	4,684	3,885	51,180		48,530		53,994	
EU	수출	4,429	3,749	5,171	49,371		48,857		51,658	
	수입	4,339	4,081	4,851	50,374		56,230		62,394	
BRICs	수출	13,899	14,435	13,150	167,628		178,083		177,122	
	수입	8,969	10,120	9,656	105,145		106,302		115,933	