해운시황 포커스

통권 224호 (2014.08.11~08.15)

▌한국해양수산개발원 ▌발행: 김성귀 원장 ▌감리 : 김우호 본부장 ▌02)2105-2954

121-915 서울시 마포구 매봉산로 45 (KBS미디어센터빌딩 16층)

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.

뉴스 & 이슈

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)

BDI의 변동성 보다는 방향성에 주목해야

- 최근 건화물선 단기 시황이 급변하고 있음. 금년 7월 1일 BDI가 894에서 7월 22일 723으로 급격히 하락하였으나 8월 15일 다시 1,015까지 급상승하는 모습을 보였음
  - 건화물선 운임지수인 BDI는 7월 1일 이후 22일만에 19% 하락하였다가 7월 23일 이후 23일 만에 다시 40% 상승하는 비현실적인 급등락 현상을 보임
- 금년 7월 건화물선 시황이 급락한 것은 계절적으로 '여름 비수기'에 돌입하면서 철광석, 석탄 등의 물동량 둔화와 선복량 증가가 겹치면서 나타난 것으로 판단됨
  - 반면 7월 23일부터 8월 15일까지의 건화물선 시황은 철광석, 석탄 등의 물동량 증가와 선복량 증가세 둔화가 시황의 급등세를 가져 온 것으로 판단됨. 케이프는 서호주 철광석 물동량 증가와 더불어 브라질, 남아공 등의 신규 물동량이 유입되기 시작하였고, 파나막스도 대서양 수역의 Front Haul 물동량 유입과 북유럽 가용선복 감소, 태평양 수역에서의 선주들의 운임하락에 대한 강한 저항 등이 운임상승을 견인하였음
- 작년부터 BDI 흐름을 보면, 2013년 최저치는 698, 최고치는 2,337, 연평균 1,205로 나타난 반면 2014년 8월 15일까지 BDI는 최저치 723, 최고치 2,112, 평균 1,099로 2014년 건화물선 시황이 2013년 보다 양호할 것으로 예상되고 있음
  - 금년 8월 중순까지의 금년 BDI 평균치(1,099)가 작년 평균치(1,205)에 비해 별로 낮지 않고 가을 이후 성수기에 건화물선 운임이 크게 상승할 것으로 예상되고 있어 금년 BDI 평균치는 작년 BDI 평균치 보다 높아질 가능성이 있음
  - 또한 금년 상반기 BDI 평균치는 1,179로 작년 상반기 평균치 842 보다 크게 높았다는 것도 금년 건화물선 시황이 작년 보다 나아질 것이라는 점을 시사하고 있음
  - 한편 금년 건화물선 시황이 작년 보다 나아질 것으로 예상되나 최근 브라질 발레사의 자사선대 운영이 시황상승의 제약요인이 될 것이라는 견해도 있음. 세계 최대의 철광석 생산회사인 발레사는 자사선대인 발레막스급 31척을 운영 중이며 이들 선박은 운항은 프런트홀 항로의 스팟 화물을 감소시키는 요인이 될 것으로 예상됨
- 지난 몇주간 건화물선 시황의 흐름을 볼 때 건화물선 시장은 단기적으로 물동량과 선복량 변동에 따라 BDI로 대표되는 시황 변동성이 매우 큰 시장이라는 것을 알 수 있음. 아울러 건화물선의 단기적 시황 변동성이 시황의 흐름에 영향을 주기는 하지만 대세적인 흐름을 뒤바꿀 정도로 결정적인 영향을 주지는 못함
  - 오히려 건화물선 시장은 전통적으로 중국의 춘제, 가을 이후 성수기 등 계절성이 강한 특성을 보이고 있다는 점에서 BDI의 단기 수치 보다는 BDI의 방향성(장기 추세)에 주목하여 시장경쟁에 대비하는 것이 중요함

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)

물동량 증가와 선복량 감소로 모든 선형에서 운임 상승

- 최근 BDI는 871p(8월 13일)를 기록, 전주 대비 112p(15%) 상승하였음
  - 케이프 운임은 전주 대비 2,463달러(일)(29%) 상승하여 10,903달러(일)을 기록하며 전체 시황 상승을 견인
  - 파나막스 운임은 전주 대비 516달러(일)(11%) 상승하며 5,361달러(일)을 기록
  - 수프라막스는 10% 상승하여 8,839달러(일), 핸디사이즈도 4% 상승하여 5,549달러(일) 기록
  - FFA 시장도 현물운임 강세를 반영하여 모든 선형에서 평가치가 상승함. 케이프는 9월물이 24% 상승한 17,750달러(일), 4분기물도 17% 상승한 24,000달러(일)을 기록함. 파나막스도 9월물이 19% 상승한 8,900달러(일), 4분기물도 12% 상승한 11,050달러(일)을 기록함. 수프라막스도 9월물 9%, 4분기물 7% 상승하였으나 핸디사이즈는 1% 상승에 그침
- 케이프는 지난 주 후반부터 상승 분위기로 전환하여 호조세를 나타냄
  - 꾸준히 운임을 지지하는 서호주 철광석 물동량 유입이 증가하면서 운임반등의 모멘텀이 형성되기 시작하였으며 브라질, 남아공 등의 수역에서 신규 물동량이 유입되면서 운임이 10,000달러(일)을 회복
  - 중국의 7월 철광석 수입물동량이 8,252만톤을 기록하면서 사상 3번째 실적을 보여 중국 철광석 수입의 시황지지세는 여전히 견고한 것으로 나타남
- 파나막스는 지난 주 4,800달러(일) 수준에서 운임이 보합세를 보이다 이번 주 들어 5,000달러(일)을 상회하는 운임을 달성함
  - 이러한 운임 상승은 대서양 수역의 Front Haul 물동량 유입, 북유럽 가용선복 감소에 따른 운임회복, 태평양 수역에서의 선주들의 운임하락에 대한 강한 저항에서 기인
- 수프라막스는 대서양 수역에서 운임이 강세를 보이는 가운데 가용선복도 줄어 들고 있음
  - 태평양 수역에서 가용선복은 여전히 많은 것으로 평가되지만 신규 물동량 유입이 호조세를 보이면서 선주들이 추가 운임상승을 기대하고 성약을 일부 미루는 상황도 발생

		금주 (08.13)	(전주비)	2014년 최저	2014년 최고	2014년 평균	2013년 최저	2013년 최고	2013년 평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	871	(112)	723	2,113	1,099	698	2,337	1,205
	BCI	1,546	(393)	1,150	3,733	1,848	1,209	4,329	2,103
	BPI	674	(65)	419	1,780	959	651	2,096	1,187
	BSI	845	(78)	659	1,330	930	664	1,562	821
	BHSI	373	(15)	355	773	551	410	821	562
		(08.08)							
용선료(1년, $/day)	Capesize	17,500	(0)	14,700	25,938	20,124	9,250	20,000	12,768
	Panamax	10,000	(-125)	9,875	15.125	13,000	7,750	14,125	10,099
	Handymax	10,750	(250)	10,000	13,750	11,992	7,500	10,625	8,648
		(08.13)							
운임($/day)	Capesize	10,903	(2,463)	7,912	35,316	13,283	4,205	42,211	14,163
	Panamax	5,361	(516)	3,362	14,188	7,688	5,163	16,728	9,312
	Supramax	8,839	(815)	6,886	13,902	9,734	6,938	16,333	10,200
	Handysize	5,549	(199)	5,337	11,083	8,093	6,108	11,757	8,150

컨테이너선 시장

백영미 전문연구원 (yuongmibaek@kmi.re.kr)

유럽항로 하락, 북미항로 상승

- 중국발 컨테이너 운임지수인 CCFI는 전주 대비 16.5p 상승한 1,112p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 23.7p 하락한 1,171.6p를 나타냄. 반면 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 0.4p 상승한 533.7p를 기록하였음
- 아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 114달러 하락한 1,455달러, CCFI는 9p 상승한 1,470p을 기록하여 전반적으로 하락세를 보임
  - 지난주 상해발 유럽행 운임은 7.8% 감소하였으나 올해 평균 운임에 비해 여전히 높은 수준임. Drewry에 따르면 화물량 증가로 컨테이너 확보가 어려웠던 지난주 운임하락은 이례적인 현상으로 받아들여지고 있음
- 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안항로가 전주 대비 FEU당 9달러 하락한 2,189달러, 미동안항로가 전주와 동일한 4,187달러, CCFI는 미서안항로가 15p 상승한 975p, 미동안항로가 39.9p 상승한 1,310.7p를 기록하여 전반적으로 상승함
  - 지난 주 북미항로 운임은 유럽항로 운임에 비해 안정적이었음. Lloyd에 따르면 성수기에 접어든 미동안항로 화물량 증가가 운임상승에 크게 기여하였음. 향후 TSA 소속 선사들의 GRI와 미서안 항만의 항만당국과 노조간의 협상결과가 운임에 영향을 미칠 것으로 예상됨
- 한편 아시아-유럽 항로에 대해 4개 선사가 8월 중순 및 9월초에 운임을 인상할 예정임. Hapag-Lloyd는 8월 18일 650달러, NYK Line, HMM, APL도 9월 1일 540~950 달러의 운임을 인상할 예정임

			금주 (08.08)	(전주비)	2014년 최저	2014년 최고	2014년 평균	2013년 최저	2013년 최고	2013년 평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		1,112	(15.6)	1,040	1,171	1,100	976	1,152	1,083
	유럽항로		1,470	(9.0)	1,368	1,696	1,483	1,027	1,530	1,351
	미서안항로		975	(15)	934	1,032	980	953	1,189	1,066
	일본항로		617	(8.3)	604	843	742	719	857	771
	한국항로		724	(1.1)	610	749	692	565	690	616
	동남아항로		875	(13.4)	754	899	822	781	916	842
			(08.13)							
용선지수(HRCI)			533.7	(0.4)	498	542	522	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	750	(-)	670	750	687	730	730	730
		수입	610	(-)	540	610	565	610	620	615
	한중(All in)	수출	363	(-)	309	363	336	309	374	321
		수입	537	(-)	469	537	503	469	494	473
	동남아(All in)	수출	800	(-)	750	800	780	780	880	798
		수입	600	(-)	550	600	580	540	640	558

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)

VLCC, 계절수요에 힘입어 운임 회복

- WS 40 까지 하락하였던 '중동-아시아' 운임이 서아프리카시장 강세, 8월물 성약증가로 다시 WS 50을 돌파할 것으로 예상됨. 본격적인 계절수요 증가로 운임상승 폭이 커지는 시기이나 선복량 과잉, 원유 수요감소 우려 등으로 인해 변동성이 클 것으로 예상됨
  - VLCC 평균 운임수익은 20,874달러(일)로 전주 대비 1,534달러(6.8%) 하락하였으나 중동-일본 운임지수는 WS 50.0으로 전주 대비 9.0p(22.0%) 하락
  - 8월 13일 페르시아만 30일 가용선박은 92척으로 전주 대비 8척(8.0%) 감소하였으며, 전년 동기 대비 21척(18.6%) 감소한 수준
- 항로별 운임수익은 중동-아시아 6~15%, 중동-미국은 3% 감소하였으나 중동-유럽은 5% 증가하였음. 서아프리카 시장은 3~8% 증가하였으나 미국향은 19% 감소하였음
  - 선박유(380cst) : L.A를 제외하고 유럽, 북중미, 아시아 항만들이 전주 대비 하락세 지속

제품선, 대서양 선복량 과잉 지속으로 평균운임 하락

- 성약건수가 소폭 증가하였으나 운임상승으로 이어지기 힘든 상황임. 미걸프만 2주 가용선박은 52척으로 선복과잉이 지속되고 있음
- LR급 운임 강세가 지속되는 가운데 LR1이 장단거리 항차 모두에서 수요가 증가하며 운임상승폭이 컸음. LR 강세로 MR도 파급효과가 기대되나 아직 운임으로 이어지지 않고 있음
  - 제품선 평균 운임수익은 7,295달러(일)로 전주 대비 320달러(4.2%) 하락하였으며 싱가폴-일본 항로 운임은 WS 107.5으로 전주 대비 2.5p(2.3%) 하락
  - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안은 22%, 북해-서아프리카 22%, 미걸프-북해 15%, 미걸프-남미동안은 15% 감소
  - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1은 22%, LR2는 2% 증가하였으며 싱가폴-일본, 인도-일본 MR은 각각 3% 증가
- 8월 8일 기준 미국 정제가동률은 91.6%이며 원유재고는 전주 대비 140만배럴(전략적 비축유 제외) 증가한 3억 6,702만배럴을 기록함
  - 휘발유 재고는 2억 1,269만배럴로 감소하였으며 중간유분은 1억 2,250만배럴, 중유는 3,460만배럴을 기록하였고, 수입량은 원유 7,846(k)bpd, 제품유 1,917(k)bpd를 기록

			(전주비)	8월평균	2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(08.08)								
Average Earnings	VLCC	20,874	(-1,534)	21,641	7,670	48,936	22,105	1,351	47,297	16,103
($/day)	MR	7,295	(-320)	7,455	7,041	12,862	9,472	7,216	18,266	12,736
용선료	VLCC	29,000	(1,000)	28,500	23,500	29,000	25,781	18,000	28,000	19,837
(1년,$/day)	MR	14,000	(-)	14,000	14,000	15,250	14,727	13,500	15,000	14,351
		(08.13)								
운임지수(WS)	VLCC	50.0	(9.0)	45.5	32.5	72.0	45.3	30.0	65.0	40.1
	MR	107.5	(-2.5)	108.8	100.0	115.0	109.7	100.0	170.0	125.9

해운시장 주요동향

중국의 석탄산업, 과연 위기인가?

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- 중국 정부는 스모그로 인한 대기오염을 완화하기 위해 베이징을 비롯한 주요 도시에서 석탄 사용을 2020년까지 금지한다고 발표하였음
  - 신화통신에 따르면 자동차, 석탄, 산업 생산, 미세먼지가 베이징 대기오염의 31%, 22%, 18%, 14%를 차지하여 주요 도시 스모그의 주요인으로 지적받고 있음
  - 석탄은 2012년 수도 베이징 에너지의 25% 이상을 생산하였으나 앞으로 석탄화력발전 금지를 통해 2018년까지 의존도를 10%로 낮출 계획임
  - 그밖에 중유, 코크, 가연성 폐기물 등도 금지됨
- 석탄은 중국의 발전용 원료로 가장 많이 사용되고 있으며 2013년에만 3억 3,000만톤을 수입하였으나 올해부터 석탄의 에너지 비중을 65%로 제한하려고 노력하고 있음
  - 그러나 중국의 지속되는 경제성장과 2~3선 도시의 경제성장률을 고려하면 전체 석탄소비량은 크게 줄어들지 않을 전망
  - 따라서 전문가들은 동 조치가 석탄수입량에 미치는 영향은 제한적일 것으로 판단

+ 중국의 1~3선 도시 구분은 본래 부동산 시장에서 유래되었으나 현재는 도시의 종합경쟁력을 나타나는 개념으로 통용되고 있음
  - 1선 : 북경, 상해 등, 2선 : 남경, 서안 등, 3선: 서주, 중산, 길림 등

(출처: Motley Fool, 2014.08.13.)

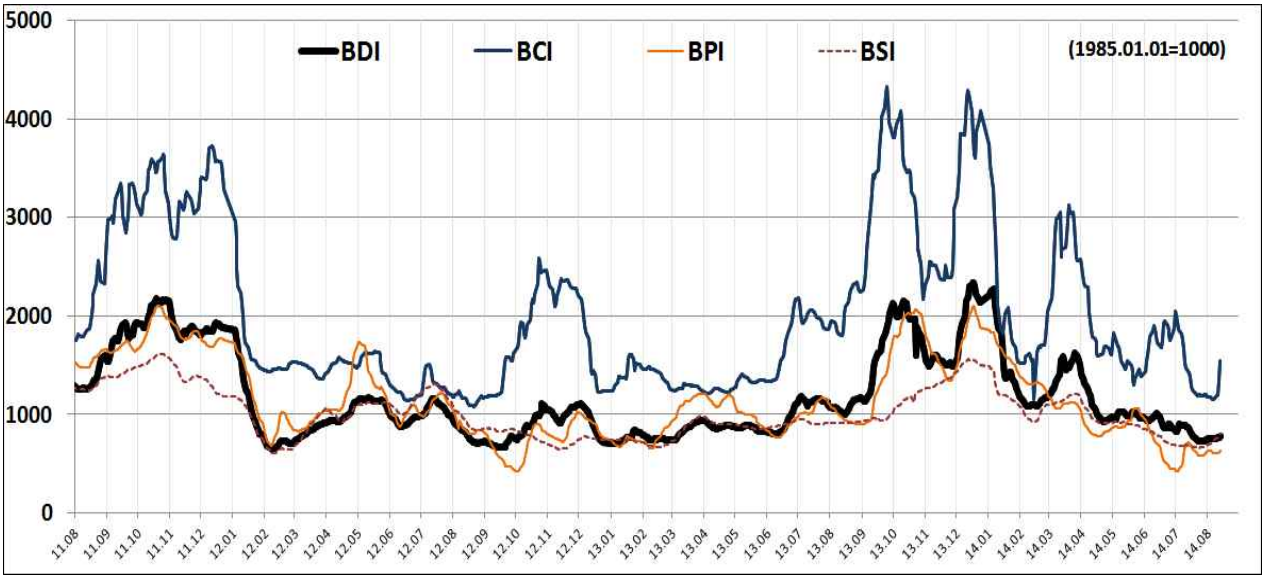
인도네시아의 광물자원 수출금지로 해외자본 직접투자 증가

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- 인도네시아의 광물자원 원석수출 금지가 다음 정권에서도 유지될 것으로 보임에 따라 해외자본의 원석가공공정 투자금액이 2017년 180억 달러까지 늘어날 것으로 전망됨
  - 해외투자는 대부분 중국 투자자들이며 적어도 64개의 니켈, 보크사이트 등 가공공정에 투자하였으며 현재까지 49억달러에 이르고 있음
  - 인도네시아의 수출금지 이후 니켈은 두번째로 수익성 높은 광물이 되었으며 다음 정권의 수출금지 지속 여부가 추가 가격상승을 가늠할 수 있는 핵심 요인
  - 에너지광물자원부 수케르 국장은 해외 투자자들이 정책변화로 손실을 입지 않도록 하고 정부 정책에 대한 신뢰를 잃지 않게 하기 위해 정책의 지속성이 중요하다고 강조
- 모건 스탠리에 따르면 인도네시아의 광물자원 수출금지로 인해 내년도 세계 니켈시장은 2010년 이후 처음으로 공급부족을 겪을 것으로 전망됨
  - 국제 니켈가격은 올해 5월 연초 대비 56% 상승한 21,625달러(톤)까지 상승하였으며 년말까지 18,000달러(톤) 이상을 유지할 것으로 예상
  - BNP Paris의 금속거래 전문가 Stephen Briggs는 니켈가격은 25,000달러(톤)까지 상승할 가능성도 있으며 향후 수출금지의 지속 여부가 가격결정의 핵심요인이라고 주장
- 투자자들은 2017년까지 30개의 니켈제련공장을 완공할 예정이며, 이는 연간 2,000만톤의 니켈을 생산할 수 있는 규모임
  - 모건스탠리에 따르면 2015년 9만 7,100톤의 니켈 공급부족이 예상되며, 골드만삭스는 20만톤의 공급부족을 예상하고 있음

(출처: Bloomberg, 2014.08.13.)

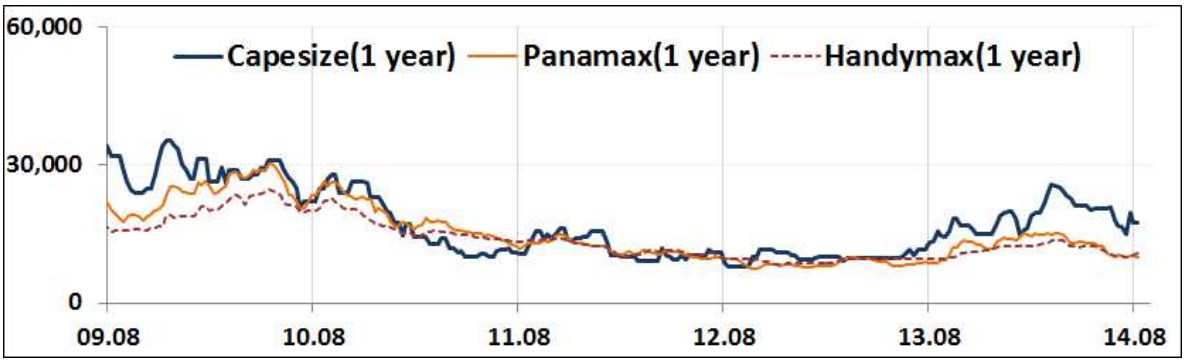
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

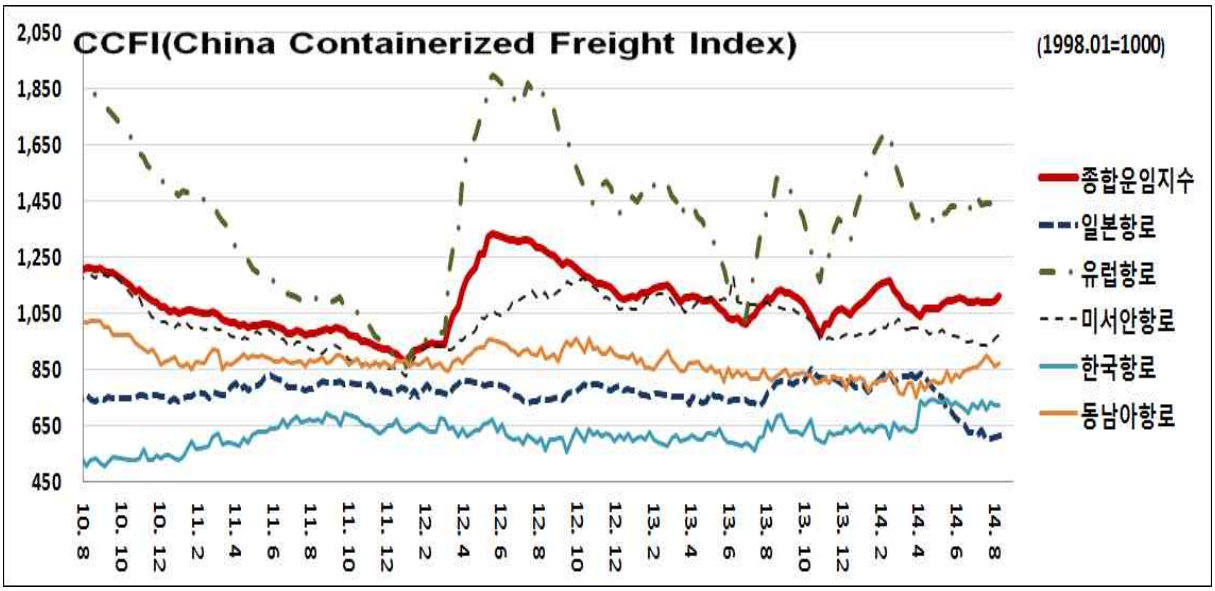
건화물선 용선료

$/day



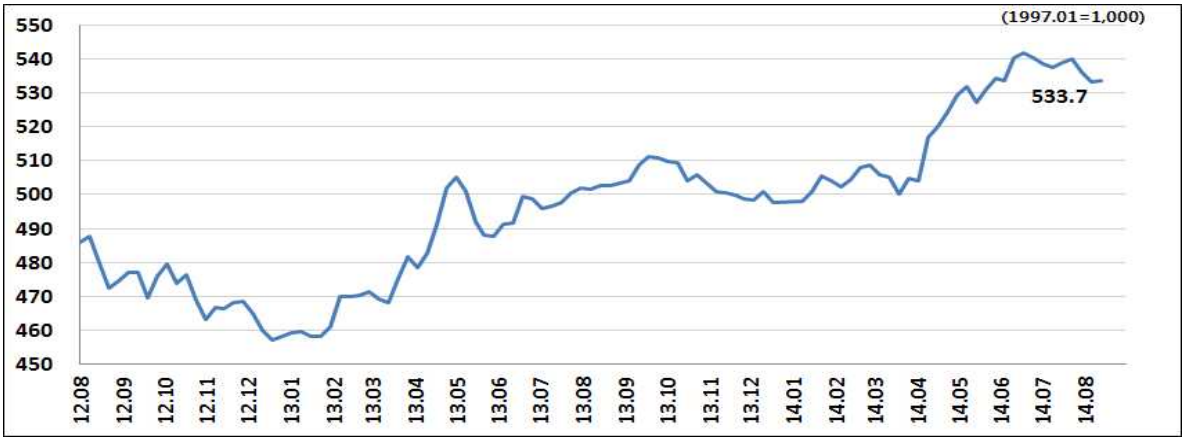
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



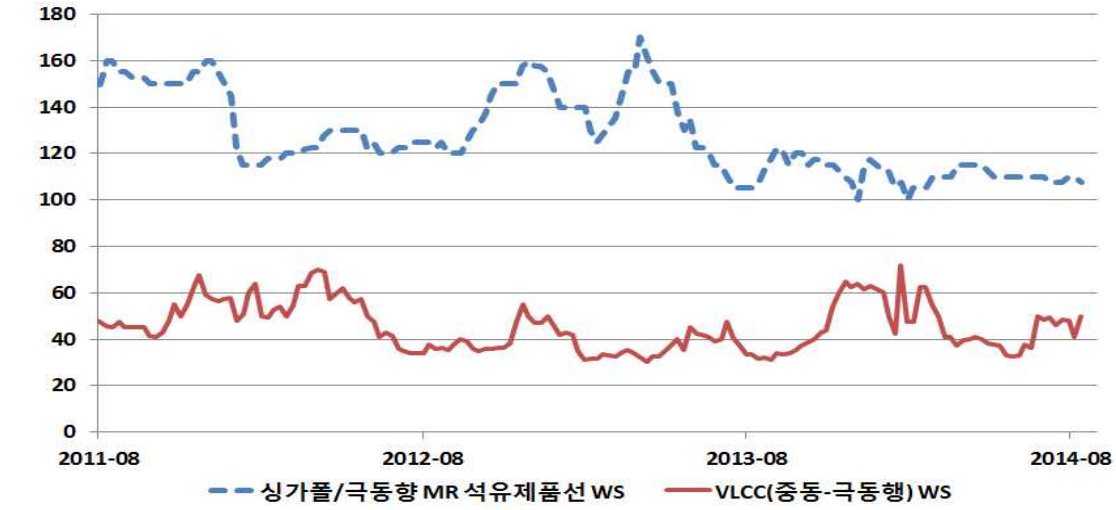
상해항운교역소.

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

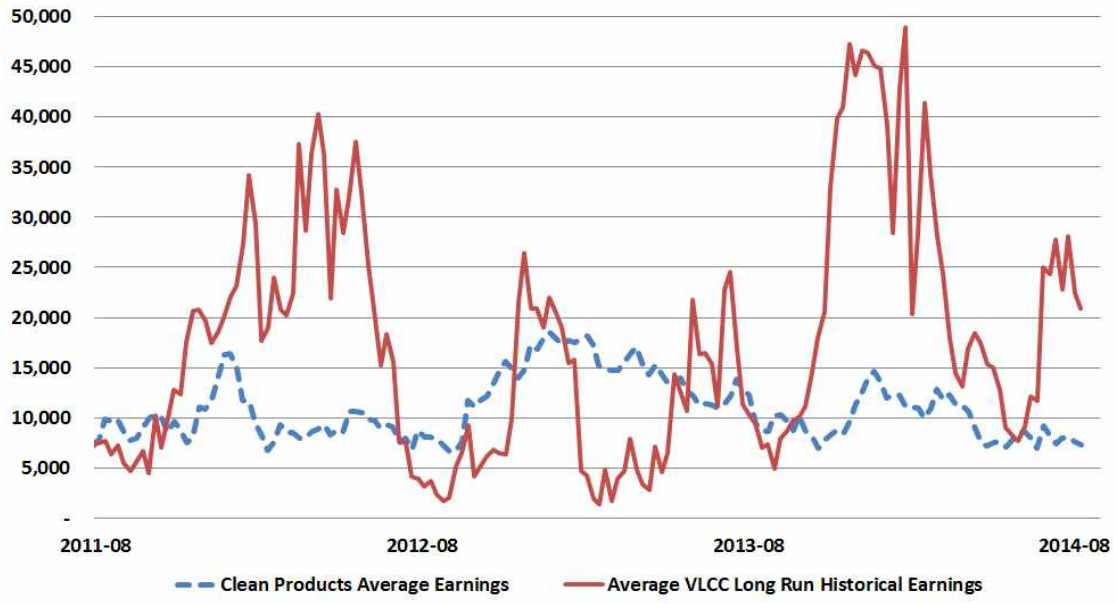
유조선 운임지수(WS)



Fearnleys.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

		금주	(전주비)	8월평균	2014년 최저	2014년 최고	2014년 평균	2013년 최저	2013년 최고	2013년 평균
중고선 시장 ($ Million)	(08.08)									
건화물선(5년)	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	28.0	26.2	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	74.0	(-)	74.0	65.0	76.0	72.5	55.0	60.0	56.0
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	10.3	(-)	10.3	10.3	10.3	10.3	9.0	10.3	9.4
신조선 시장 ($ Million)	(08.08)									
건화물선	Panamax	29.8	(0.0)	29.8	28.0	30.0	29.5	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	98.0	(-0.5)	98.3	94.0	101.0	98.9	89.5	94.0	90.7
컨테이너선	Sub-Panamax	32.0	(-)	32.0	31.5	32.0	31.8	30.0	31.5	30.6
연료유 ($/Tonne)	(08.08)									
380 CST	Rotterdam	562.0	(-8.0)	566.0	562.0	601.0	576.9	567.0	646.0	594.5
	Singapore	589.0	(-9.5)	593.8	584.0	622.0	602.1	591.0	667.5	615.7
	Korea	619.5	(-3.0)	621.0	605.0	662.5	631.2	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	594.5	(-5.5)	597.3	594.5	640.0	612.3	602.5	678.5	627.8
주요 원자재가 ($)	(08.08)			8월평균						
철광석	국제價	95.2	(0.5)	95.1	91.0	135.0	109.3	112.6	158.3	134.9
	중국産	132.7	(0.5)	132.4	128.5	176.7	152.7	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	78.1	(0.3)	78.0	76.9	100.4	83.8	96.2	100.2	97.9
	중국産	90.4	(0.3)	90.2	90.0	114.5	102.8	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주산	131.0	(0.5)	130.8	129.3	175.0	146.5	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	74.9	(0.3)	74.7	74.2	91.3	82.6	88.9	111.9	99.4
	중국産	133.5	(0.5)	133.2	132.4	185.0	149.6	181.1	184.6	182.7
곡물	대두(국제)*	1,284.6	(69.6)	1,240.0	1,175	1,646	1,385	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)*	549.2	(15.0)	552.0	520	843	653	605	791	683

국내 주요 항만 화물처리 (천톤)

		4월	5월	6월	2011년 합계	2012년 합계	2013년 합계
인천	수출	1,769	1,926	1,964	20,741	21,475	23,314
	수입	7,428	6,976	7,121	87,919	88,225	89,325
부산	수출	15,623	14,326	14,512	150,005	161,376	169,081
	수입	13,530	12,908	12,687	131,509	137,314	144,214
울산	수출	5,773	6,149	5,071	66,364	68,897	64,004
	수입	8,608	9,058	7,728	104,273	105,220	103,879
광양	수출	5,406	6,024	5,270	57,804	63,827	66,762
	수입	12,704	12,564	11,292	131,521	142,212	142,820