

해운시황 포커스

통권 275호 (2015.10.19~10.23)

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

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



건화물선 풀(Pool) 활용을 기대



- ▶ 2008년 글로벌 금융위기 이후 건화물선 시장은 여러번의 등락을 있었으나 추세적으로 공급과잉에 따른 불황이 지속되고 있음
 - 특히 올해에는 공급과잉 상태에서 물동량 증가세가 크게 둔화되어 BDI가 사상 최저점을 기록하는 등 극심한 불황을 겪었고, 중국 등 세계경제의 저성장과 맞물려 향후 건화물선 시장 개선을 기대하기 힘든 상황임
 - 아울러 중국을 중심으로 하는 조선능력 과잉은 언제라도 공급과잉 문제를 악화시킬 수 있는 요인으로 상존하고 있음
 - 더욱이 최근에는 대형화주의 시장지배력 강화로 성약 건수가 증가하면서 현물운임이 상승하던 수급원리마저 깨지는 현상이 발생하고 있음. 예를 들어 올해 상반기 케이프 성약건수는 예년 수준을 넘었으나 운임이 반등하지 못하는 상황이 발생함
- ▶ 이런 불황 속에서 2015년 초에 유럽계 선사들을 중심으로 건화물선 풀(Pool)이 결성됨
 - 건화물선 풀(Pool) 관리경험을 축적한 덴마크계 선사인 Clipper社가 올해 1월 Genco社와 협력하여 수프라막스 16척으로 구성된 "Clipper Sapphire Pool"을 구성함. 이를 통해 Clipper社는 선대 대형화에 따른 선박관리의 이점은 물론이고, 선대운영의 효율성 제고 및 규모의 경제 활용이 기대된다고 밝힘. 한편, Clipper社는 이미 핸디사이즈 풀(Pool)로 "Emerald Pool", "Trader Pool", "Clipper Logger Pool" 등을 운영하고 있음
 - 그리스계 선사인 Star Bulk社는 올해 2월 Bocimar, CTM, Golden Union Shipping, Golden Ocean Group 등과 함께 Capesize Chartering이라는 케이프 풀(Pool)을 결성함. 이를 통해 화주에게는 보다 개선된 서비스를 제공하고, 선주들은 공선운항/연료비/선박 대기시간/선박배치비용 등을 감소시킬 수 있음. 한편, 동 풀(Pool)은 별도로 사무실을 개설하지는 않고 풀(Pool) 참여사들의 사무실에서 업무를 시작한 것으로 알려지고 있음. 아울러 COA 계약 추진 등의 업무를 풀(Pool)에서 수행하지 않는 것으로 알려짐
- ※ 건화물선 시장보다 선박의 유사성이 상대적으로 큰 유조선 시장에서는 선박 풀(Pool)이 많이 활용되고 있음
- ▶ 선박 풀(Pool)은 여러 선주들의 유사한 선박을 하나로 모아 운영하는 일종의 공동기업체이며 Joint Venture임. 통상적으로 선박 풀(Pool)은 '풀관리회사'(Pool Management Company)가 각 선주로부터 모은 선박들을 단일의 통합된 운영단위와 같이 마케팅을 하고, 벌어들인 수익을 미리 확정된 배분체계에 따라 각 선주에게 나누어 주고 있음
- ▶ 이러한 풀(Pool)을 활용할 경우 다양한 기대효과가 발휘될 것으로 판단됨. 가장 먼저 풀(Pool)을 통해, 풀(Pool) 형성 이전에는 수행이 불가능했던 장기운송계약 등을 체결할 수 있음. 소수 개별 선박으로는 장기운송계약을 이행하는 것이 곤란하나 풀(Pool) 형성으로 선박이 많이 모이면 장기운송계약의 수행이 가능해짐. 또한 풀(Pool)을 통해 운영단위가 커지고 재무적/운영적 측면의 개선이 이루어지면서 화주의 풀(Pool) 참여선사에 대한 신임도가 높아질 수 있음

- 또한 풀(Pool)을 통해 규모가 커진 선대를 장기운송계약, 기간용선계약, 스팟운송계약 등으로 다양하게 운영하여 선대 운영에 있어 포트폴리오 크게 개선될 수 있음. 이를 통해 전체 선대의 수익성이 향상될 뿐 아니라 수입(revenue)의 안정성까지도 제고되는 효과가 있음
- 나아가 풀(Pool)을 통해 규모/범위의 경제와 시너지 효과를 거둘 수 있음. 우선 풀(Pool)을 통해 운영선대가 커지면 선박연료유 구매 등에서 교섭력(bargaining power)이 증가하여 보다 저렴하게 연료유를 조달할 수 있고, 선박관리 측면에서도 비용을 절감할 수 있음. 또한 운영선대 대형화와 그에 수반되는 선대운영의 유연성 확대로, 화주(고객)가 원하는 선박을 가장 효율적으로 배치하게 됨으로써 공선운항/연료비/선박대기시간/선박배치비용 등이 감소하는 효과가 있음
- 마지막으로 풀(Pool)을 통해 글로벌 비즈니스 네트워크가 강화되면서 시장변화에 대응할 수 있는 능력이 제고될 것으로 기대됨
- 요약하면, 건화물 선사들은 풀(Pool) 결성을 통해 선대운영 단위를 대형화하여 다양한 비용감소는 물론이고, 대화주 서비스 능력을 제고시키는 효과를 거둘 수 있음
- ▶ 우리나라 건화물 선사들이 풀(Pool)을 활용하여 불황 국면을 타개하고 경쟁력을 강화하기 위해서는 다양한 주체들의 노력이 요구됨
 - 먼저 풀(Pool)의 혜택에 대한 건화물선 업계의 인식전환이 필요함. 우선 중소형 선주들은 개별적으로 선박을 운영할 경우 떠안게 되는 높은 시장 리스크를 풀(Pool)에 참여함으로써 수입을 안정화시킬 수 있을 뿐 아니라, 수익성 향상도 가능함. 한편, 대형 운영사들은 추가적인 재무적 부담 없이 선대운영 규모를 키워 규모의 경제 등 다양한 이점을 누릴 수 있기 때문에 적극적으로 풀(Pool) 결성을 주도해 나갈 필요가 있음. 나아가 풀(Pool) 구성의 범위를 국적선사로 한정할 필요 없이, 특히 물동량이 많은 중국의 선사와도 풀(Pool) 결성을 추진하는 것도 바람직함
 - 100개사가 넘는 우리나라 건화물선 업계의 상황에 비추어 볼 때, 이들 업계의 노력이 조직화되기 위해서는 관련 기관의 역할이 매우 중요함. 풀(Pool) 활용의 기대효과를 현실화하기 위해서는 다수의 중소형 선주와 소수 대형 운영사의 입장을 반영한 다양한 채널의 협의 방식을 모색하는 과정에서 관련 협회의 조율이 중요할 것으로 생각됨
 - 이처럼 건화물선 업계에서 자체적으로 풀(Pool) 활용을 추진해 나간다면 금융권에서는 풀(Pool)에 참여하는 중소형 선주에 대한 원리금 부담 경감, 상환 지연, 필요하다면 긴급 유동성 지원 등의 금융지원을 제공하여 풀(Pool) 활용을 촉진하는 방안을 검토할 필요가 있음
 - 우리나라 대량화물 화주 또한 풀(Pool) 활성화의 촉매제 역할을 할 수 있을 것으로 판단됨. 풀(Pool) 결성을 통해 보다 효율적인 시장재편을 유도하고 안정적인 운송서비스를 확보한다는 차원에서, 화주가 새롭게 결성된 풀(Pool)에게 장기운송계약, 스팟운송계약 등을 적극적으로 맡기는 것이 바람직함
- ▶ 끝으로 건화물선 풀(Pool) 활용이 오픈(open) 선박이 많은 유럽계 선사들의 과제일 뿐 아니라 중소형 선주가 많은 우리나라 건화물선 업계의 체질을 획기적으로 개선할 수 있는 전환점이 될 수 있기를 기대해 봄
 - 다시 말해서 풀(Pool)을 적극적으로 활용함으로써 현재의 위기를 극복할 뿐 아니라 우리나라 건화물선 업계에서는 협력을 통한 지속가능한 발전모델을 정립하는 계기가 되어야 할 것임



건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



브라질 철광석 물량 증가로 케이프 운임 상승, 타 선형은 수요부족으로 운임 하락

- ▶ 최근 BDI는 774p(10월 23일)를 기록하여 전주 대비 20p 상승
 - 케이프는 9,405달러(일)를 기록하며 전주 대비 1,149달러(일) 상승
 - 파나막스는 전주 대비 320달러(일) 하락하며 5,469달러(일) 기록
 - 수프라막스는 104달러(일) 하락한 6,778달러(일), 핸디사이즈는 192달러(일) 하락한 5,256달러(일) 기록
 - FFA 시장은 전 선형에 걸쳐 근월물이 하향 조정됨. 케이프는 11월물이 950달러(일) 하락하여 11,675달러(일), 1분기물도 225달러(일) 하락하여 6,200달러(일)을 기록. 파나막스는 11월물이 375달러(일) 하락하여 6,375달러(일), 1분기물은 25달러(일) 상승하여 6,100달러(일)을 기록. 수프라막스는 11월물이 325달러(일) 하락하여 7,275달러(일), 1분기물이 100달러(일) 상승하여 6,300달러(일)을 기록. 핸디사이즈는 하향 조정됨
- ▶ 케이프는 대서양 수역의 브라질 철광석 물동량 유입 증가로 운임이 상승
 - 태평양 수역은 서호주 철광석 성약활동이 부진한 편이었으나, 동호주 석탄 물동량 유입은 전주 대비 크게 증가하여 운임상승에 기여
 - 대서양 수역은 브라질 철광석 물동량 유입이 전주 대비 증가하면서 운임지지세 역할
- ▶ 파나막스는 양 수역 모두 물동량 유입이 부진하면서 운임이 하락
 - 태평양 수역은 인도네시아 석탄 물동량이 전주 대비 크게 줄었으며, NOPAC 항로 물동량도 감소
 - 대서양 수역도 미국 걸프만, 남미 곡물 물동량이 전주 대비 소폭 증가했으나, 운임상승으로 이어지기에는 역부족
- ▶ 수프라막스는 울트라막스급 신조선 인도가 많아 지속적으로 운임이 감소하고 있음
 - 태평양 수역은 일부 석탄 수요에도 불구하고 운임이 하락했으며, 대서양 수역은 남미 물동량 유입으로 운임이 보합세를 나타냄



				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	774	(20)	509	1,511	751	723	2,113	1,105
	BCI	1,461	(143)	311	2,604	1,064	472	3,781	1,974
	BPI	683	(-39)	428	1,179	737	419	1,780	964
	BSI	648	(-10)	478	993	700	659	1,330	939
	BHSI	362	(-14)	260	488	379	355	773	524
(10.23)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	10,750	(2,500)	4,500	10,850	7,927	8,550	25,938	17,934
	Panamax	7,550	(-200)	6,250	8,875	7,696	9,000	15,125	12,035
	Handymax	6,500	(-1,250)	6,500	9,500	7,924	9,500	13,750	11,389
(10.23)									
운임(\$/day)	Capesize	9,405	(1,149)	2,594	19,499	7,215	3,670	35,316	13,802
	Panamax	5,469	(-320)	3,418	9,403	5,887	3,362	14,188	7,718
	Supramax	6,778	(96)	5,002	9,770	7,315	6,886	13,902	9,825
	Handysize	5,256	(-192)	3,900	7,239	5,594	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

류희영 연구원 (hyryu@kmi.re.kr)



선복량 감축으로도 운임하락 막지 못해

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 12.6p 하락한 752.2p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 31p 하락한 537.73p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 20.1p 하락한 543.1p를 기록함
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 2달러 하락한 231달러, CCFI는 전주 대비 50.1p 하락한 781.2p를 기록하여 계속 하락하였음
 - 운임이 3주 연속 200달러대에 머무르고 있는 데, 이는 금년 최고점인 7월말 대비 80% 하락한 것으로 지속적인 수요부진과 공급과잉에 따른 것으로 판단됨. 선사들은 4분기 들어 선복량 감축에 나서고 있으나 비수기라는 점에서 운임상승 가능성이 높지 않음
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 211달러 하락한 1,166달러, 미동안이 전주 대비 227달러 하락한 2,163달러를 기록했으며, CCFI는 미서안이 4.1p 상승한 835.3p, 미동안이 9.9p 하락한 1,050.2p를 기록함
 - 금년 1분기 2천달러대에 머물던 운임이 2분기부터는 1천달러 초반에서 등락을 거듭하다 3분기 내내 지속적인 하락세를 보임. 대형선박 투입과 신규 취항 등에 따른 물동량 부족으로 운임하락이 계속되고 있음. 선사들은 11월 1일 FEU당 600달러대의 GRI를 시도할 계획이나 성공가능성은 높지 않음
- ▶ 알파라이너에 따르면 10월초 기준 세계 컨테이너선 계선 규모는 243척 77만 9,829TEU를 기록한 것으로 나타남. 이는 7월말 127척 34만 599TEU 대비 2배 이상 늘어난 것으로 계선 비율은 세계 컨테이너선 총선복량의 4%를 차지하였음
 - 주요 항로에서 상황부진이 계속되면서 선사들은 계선 규모를 급격히 늘리고 있으나 수요부진에 따른 운임하락을 저지하기 어려운 상황임. 이에 따라 선사들은 비수기인 4분기에 계선 규모를 더 늘릴 것으로 예상됨



				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	752.2	(-12.6)	752	1,079	908	1,017	1,171	1,085
	유럽항로	781.2	(-50.1)	781	1,349	1,047	1,177	1,696	1,420
	미서안항로	835.3	(4.1)	824	1,054	927	934	1,032	983
	일본항로	674.9	(1.3)	608	714	652	597	843	705
	한국항로	590.9	(-0.6)	552	725	637	610	749	692
	동남아항로	618.9	(5.7)	613	884	738	754	905	839
				2015년			2014년		
용선지수(HRCI)				498	546	528			
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	660	710	673	670	750
		수입	570	(-)	570	600	573	540	610
	한중(All in)	수출	313	(-)	313	363	354	309	363
		수입	403	(-)	403	537	513	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, 선복량 누적으로 운임 대폭 하락

- ▶ 11월 성약건수가 높은 운임에 따른 화주의 관망세로 예년보다 낮은 수준을 나타내고 있는 가운데 선복량 누적으로 운임이 대폭 하락한 것으로 나타났음
 - VLCC 평균 운임수익은 62,161달러(일)로 전주 대비 23,694달러(27.6%) 감소하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 60.0으로 전주 대비 17.0p(22.1%) 하락
 - 10월 21일 페르시아만 30일 가용선박은 112척으로 전주대비 19척(20.4%) 증가하였으며 전년 동기 대비 5척(4.7%) 증가
 - 연료유 가격은 대부분 항만에서 하락세를 이어가고 있음
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 60,683~67,684 달러/일(28~30%▼), 중동-미국 54,420 달러/일(28%▼), 중동-유럽 63,417 달러/일(26%▼) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 68,164 달러/일(23%▼), 미국항 84,412 달러/일(13%▼), 인도항 101,666 달러/일(4%▼) 기록

[10월 23일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라말파	푸자이라	상가포르	홍콩	일본
\$/톤	217.0	241.0	244.0*	215.0	212.0	241.5*	248.0	237.0	240.0	242.5*	283.0
%w	-3.1%	-4.4%	-7.2%	-14.0%	-5.8%	-5.8%	-1.8%	-4.2%	1.1%	-4.0%	0.2%

* 10월16일 자료임



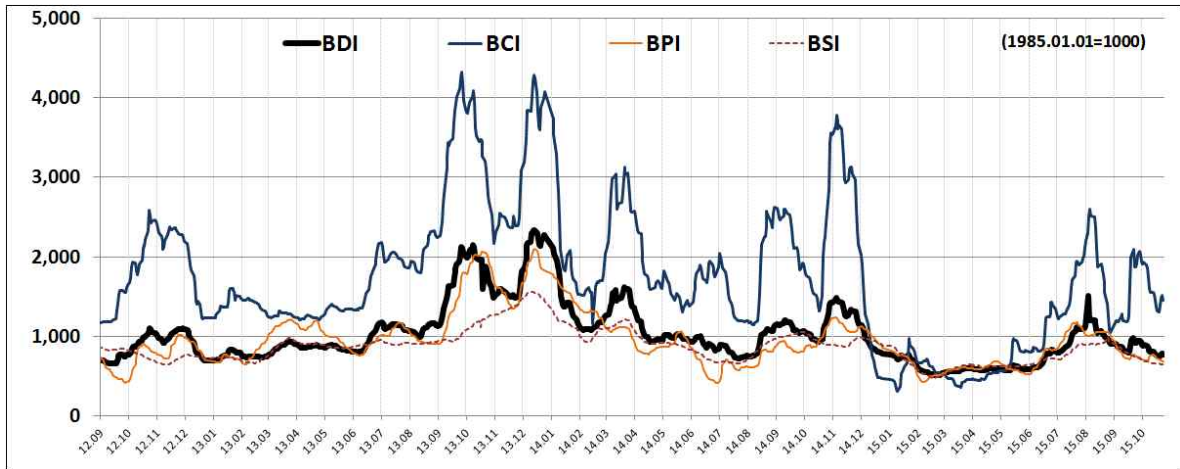
제품선, 대서양시장의 물동량 증가의 기대감으로 운임 상승

- ▶ 대서양시장: 대서양 시장에 대한 기대로 운임이 상승하였음. 미걸프만과 유럽 모두 가을 정제시설 점검을 3년래 최소 용량으로 할 예정으로, 동 지역 수출량이 확대될 것으로 기대됨
- ▶ 아시아시장 : LR1 상승이 이어지며 다른 선종도 소폭 증가세를 나타냄
 - 제품선 평균 운임수익은 16,451달러(일)로 전주 대비 1,366달러(9.1%) 증가하였으나 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 112.5로 전주 대비 7.5p(6.3%) 하락하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 12,449 달러/일(2%▲), 북해-서아프리카 17,057달러/일(5%▼), 미걸프-북해 7,328달러/일(40%▲), 미걸프-남미동안 22,234 달러(34%▲) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 16,140 달러/일(7%▲), LR2 21,368 달러/일(2%▲) 기록. MR은 싱가포르-일본 13,822 달러/일(12%▼), 인도-일본 14,107달러/일(9%▲)



				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
(전주비)									
유조선 시장 (10.23)									
Average Earnings	VLCC	62,161	(-23,694)	25,546	95,359	55,989	7,670	66,395	27,287
(\$/day)	MR	16,451	(1,366)	15,085	31,089	22,275	7,041	26,313	12,361
용선료	VLCC	50,000	(-2,500)	38,000	55,000	47,512	23,500	40,000	28,115
(1년,\$/day)	MR	17,500	(-2,000)	14,500	20,500	17,500	13,750	15,500	14,630
(10.23)									
운임지수(WS)	VLCC	60.0	(-17)	29.0	90.0	60.6	32.5	82.5	47.7
	MR	112.5	(-7.5)	112.5	172.0	137.8	100.0	122.5	112.5

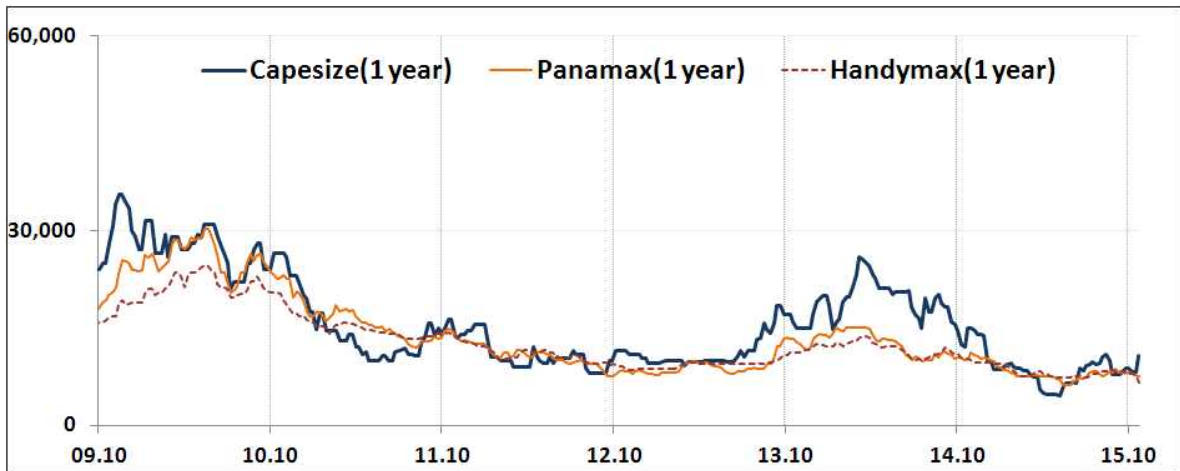
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

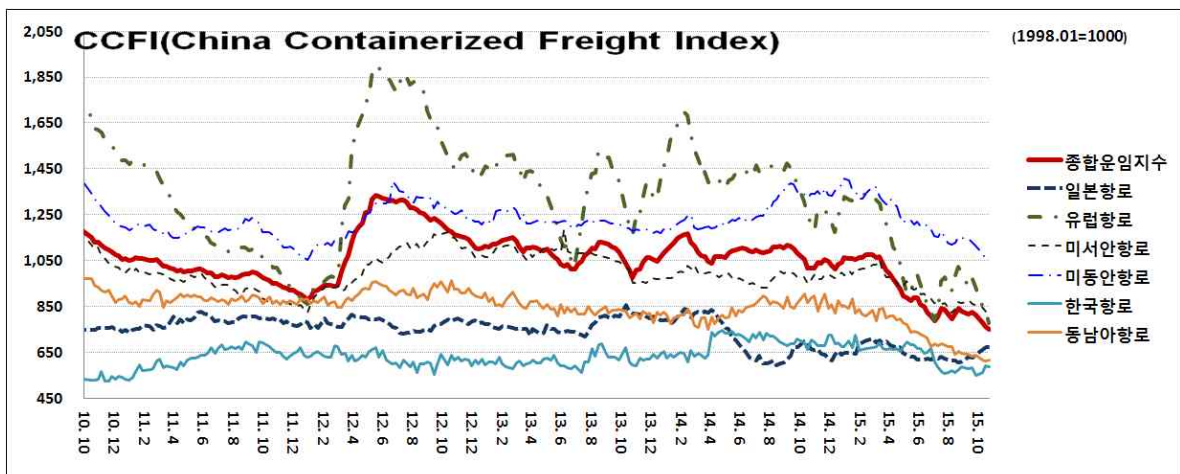
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



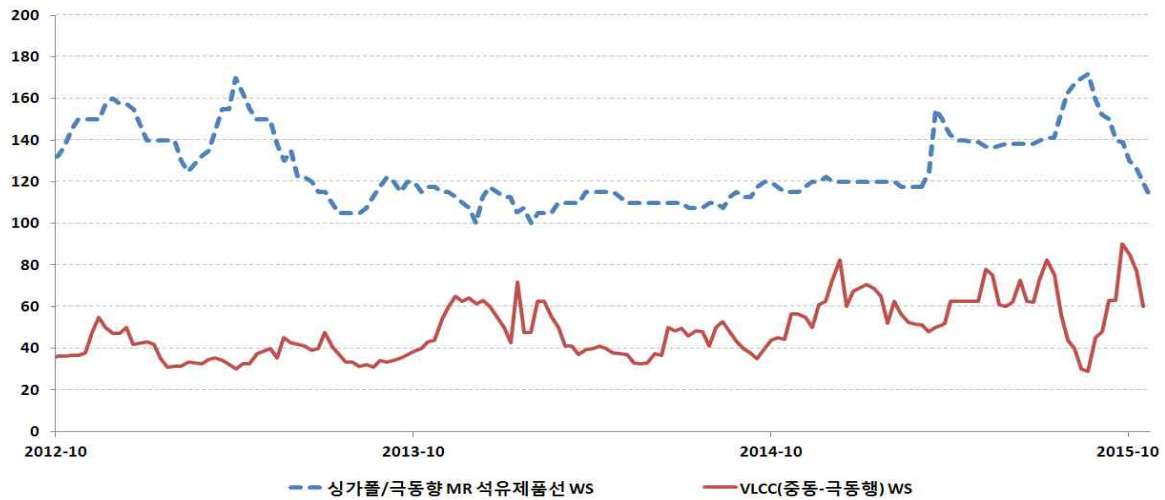
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

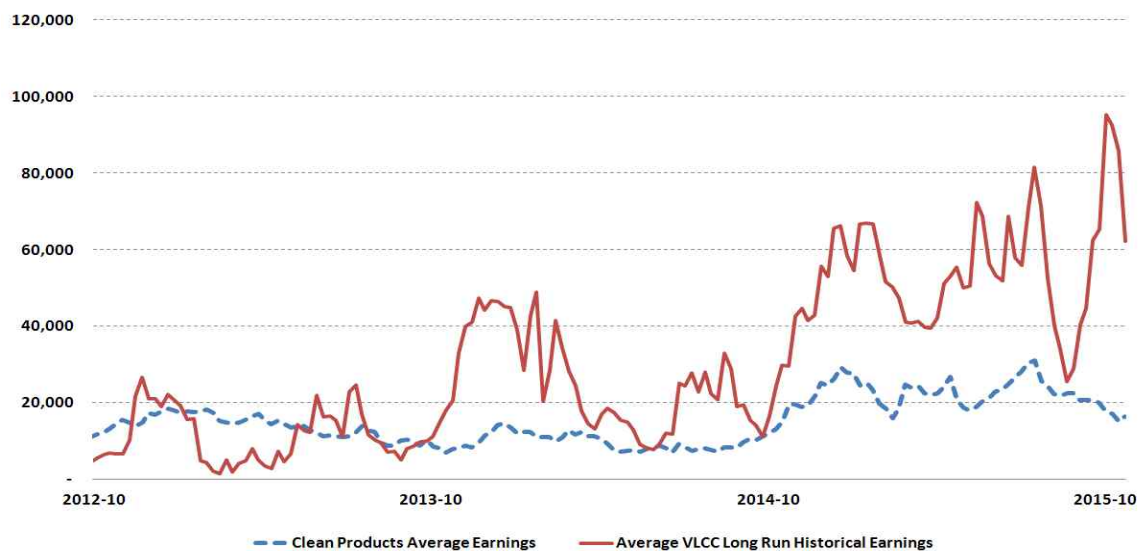
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 10월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (10.23)										
건화물선(5년)	Panamax	17.0	(-)	17.5	16.5	20.0	17.6	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	80.0	(-)	80.0	80.0	84.0	81.2	65.0	77.0	73.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.3	(-)	13.3	8.5	13.8	12.1	8.5	10.3	9.7

신조선 시장 (\$ Million) (10.23)										
건화물선	Panamax	26.0	(-)	26.0	26.0	29.0	27.1	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	95.0	(-)	95.1	95.0	97.0	96.0	94.0	101.0	98.4
컨테이너선	Sub-Panamax	30.0	(-)	30.0	30.0	32.5	31.0	31.5	32.5	31.9

연료유 (\$/Tonne) (10.23)										
380 CST	Rotterdam	217.0	(-7.0)	223.0	199.0	359.5	283.8	305.0	601.0	533.4
	Singapore	240.0	(2.5)	240.5	215.5	389.0	309.3	337.5	622.0	560.8
	Korea	272.5*	(-15.0)	282.5	239.5	417.0	340.3	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	242.5*	(-10.0)	247.5	227.5	402.5	319.5	347.5	640.0	569.6

* 10월16일 자료임

주요 원자재가 (\$) (10.23) 10월평균										
철광석	국제價	54.1	(-0.8)	54.8	47.4	71.4	58.4	68.9	135.0	97.8
	중국産	87.6	(-1.5)	89.3	87.5	98.8	94.0	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	63.1	(-)	63.2	62.5	75.4	68.0	74.0	100.4	80.8
	중국産	71.0	(-1.5)	72.0	70.9	96.4	82.6	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	107.3	(-)	107.6	107.1	133.6	121.0	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	59.2	(-)	59.7	59.1	74.5	69.0	74.0	91.3	79.6
	중국産	115.2	(-)	115.2	114.2	132.8	126.2	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	895.5	(-2.75)	893.2	862	1,066	959	910	1,646	1,246
	밀(국제)	490.5	(-1.75)	505.4	457	615	513	474	843	609

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
	'15년	07월	08월	09월	2012년	합계	2013년	합계	2014년	합계
ASEAN	수출	6,649	5,931	6,356	79,145		81,997		84,577	
	수입	3,844	3,631	3,945	51,977		53,339		53,418	
NAFTA	수출	7,686	6,323	6,804	72,395		76,983		86,048	
	수입	4,813	4,363	3,883	51,180		48,530		53,994	
EU	수출	4,113	3,415	4,444	49,371		48,857		51,658	
	수입	4,934	4,700	4,338	50,374		56,230		62,394	
BRICs	수출	13,140	12,509	13,915	167,628		178,083		177,122	
	수입	9,366	8,797	8,971	105,145		106,302		115,933	