

해운시황 포커스

통권 278호 (2015.11.16~11.20)

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

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



사상 최저의 건화물선 시황의 배경



- ▶ 2015년 11월 20일, BDI가 498p를 기록하면서 올해 2월 18일 최저치 509p 보다 낮은 사상 최저치를 기록함(표 참고)
 - 이러한 최저 수준의 시황은 수요 측면에서는 철광석, 석탄, 곡물 등의 세계 주요 물동량이 증가세가 정체되거나 오히려 감소한 반면 공급 측면에서 케이프 이외 선형에서 선박량이 지속적으로 증가하면서 공급과잉이 심화되었기 때문임
 - ※ 케이프선은 올해 18.5백만 DWT 신조선 인도가 예상되는 가운데, 해체량도 17.2백만 DWT에 이를 것으로 예상되어 선대 증가율이 0.3% 수준에 그칠 전망이다
 - ※ 그러나 신조선 인도량이 많고 해체가 적은 파나마스 및 수프라막스 선형은 각각 2.4%, 6.7% 선대가 증가할 전망이다. 특히 60,000~65,000DWT급의 Ultramax 선형의 인도가 집중되면서 수프라막스 선형은 물론, 파나마스 선형에 까지 큰 공급부담으로 작용
- ▶ 한편 수요 부진은 크게 구조적 요인과 일시적 요인으로 나누어 볼 수 있음
 - 첫째, 구조적 요인으로 석탄 물동량 감소가 지적됨. 올해 들어 중국 석탄 수입은 전년도 감소율 10%보다 훨씬 큰 30%의 감소율을 기록하고 있음(그림 1 참고). 올해 2월에 BDI가 당시 최저치 509p를 기록한 것도 중국 석탄 수입이 크게 감소했기 때문임. 이 같은 중국 석탄 수입 감소에 더해 지난 7월부터 인도의 석탄 수입이 더불어 감소세로 돌아서면서(그림 2 참고), 특히 파나마스 이하 선형에 수요 부진으로 작용하고 있음
 - 둘째, 최근 미국 달러화가 강세를 보이면서 북미 곡물 가격경쟁력이 약화되어 수출이 둔화되고, 이에 따라 북미 곡물 시즌에도 불구하고 기대 이하의 물동량이 나오면서 최근 운임 하락으로 이어지고 있음
 - 셋째, 중국 철강제품 수출 이외에도 중소형 선형의 수요가 부진한 상황이 지속되고 있음. 니켈 광석은 Refined Nickel 등 대체재 수입 증가로 2014년 1월 인도네시아 원광석 수출 금지 이전의 물동량으로 회복하지 못하고 있고, 보크사이트 등의 물동량도 시황상승을 견인하기에 역부족인 상황임
 - 넷째, 일시적 요인으로 지난 11월 5일 다수 사상자가 발생한 브라질 Samarco댐 사고로 케이프 선형의 성약 수요가 일부 감소한 것으로 알려짐(월 2.5백만톤 정도의 철광석이 여기에서 생산됨). 특히 톤-마일 효과가 크고 연말에 수요가 많은 브라질항로에 문제가 발생하면서 케이프 운임에 부정적 영향을 미치는 것으로 평가됨
- ▶ 앞으로 모든 선형에 걸쳐 운임지표의 하락폭이 감소하면서 저점을 확인하고 하락을 멈출 것으로 예상되나, 선박과잉문제가 심각한 상황에서 계절적으로 건화물선 시황이 가장 좋지 않을 시기(연말~1분기)이기 때문에 추가적인 하락도 배제하기는 힘들
 - 특히 중국 경제의 성장세가 둔화되고, 경제운영도 투자/제조업 중심에서 소비/서비스업 중심으로 바뀌면서 건화물선 물동량 창출효과도 적어질 것으로 우려됨
- ▶ 이에 대응하여 해운업계에서는 연료효율이 떨어지고, 상대적으로 OPEX(운항변동비)가 높은 노후선을 해체하고, 비용경쟁력이 있는 선박으로 대체하는 등 근본적인 경쟁력 제고방안을 검토할 필요가 있음

표 : < 건화물선 볼틱운임지표 분석 >

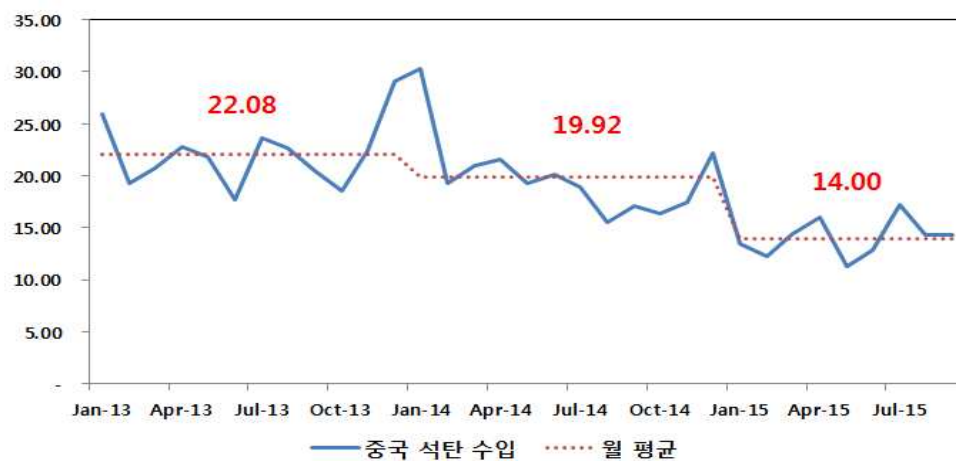
단위 : BDI는 포인트, 선형별 운임지표는 달러/일

구분	BDI	케이프 (4TC)	파나막스 (4TC)	수프라막스 (6TC)	핸디사이즈 (6TC)
사상 최저치 (시점)	498 (15.11.20)	2,316 (08.12.2)	3,336 (12.9.27)	4,065 (09.1.8)	3,900 (15.2.18)
'15년 최저치 (시점)	498 (15.11.20)	2,594 (15.3.18)	3,418 (15.2.5)	5,002 (15.2.18)	3,900 (15.2.18)
현재 (15.11.20)	498	3,957	3,696	4,934	4,205

자료 : 볼틱해운거래소 ; KMI 분석

그림 1 : < 중국 석탄 수입 추이 >

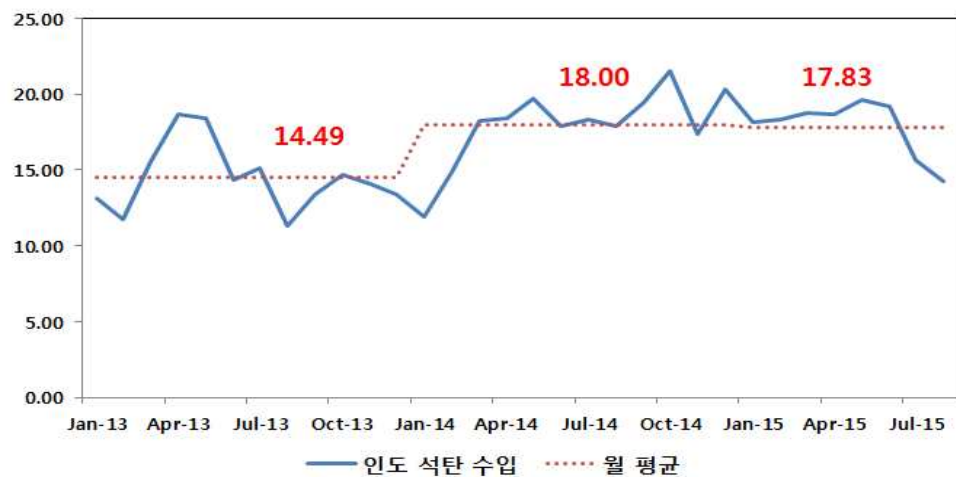
단위 : 백만 톤



자료 : Clarksons ; KMI 분석

그림 2 : < 인도 석탄 수입 추이 >

단위 : 백만 톤



자료 : Clarksons ; KMI 분석

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)

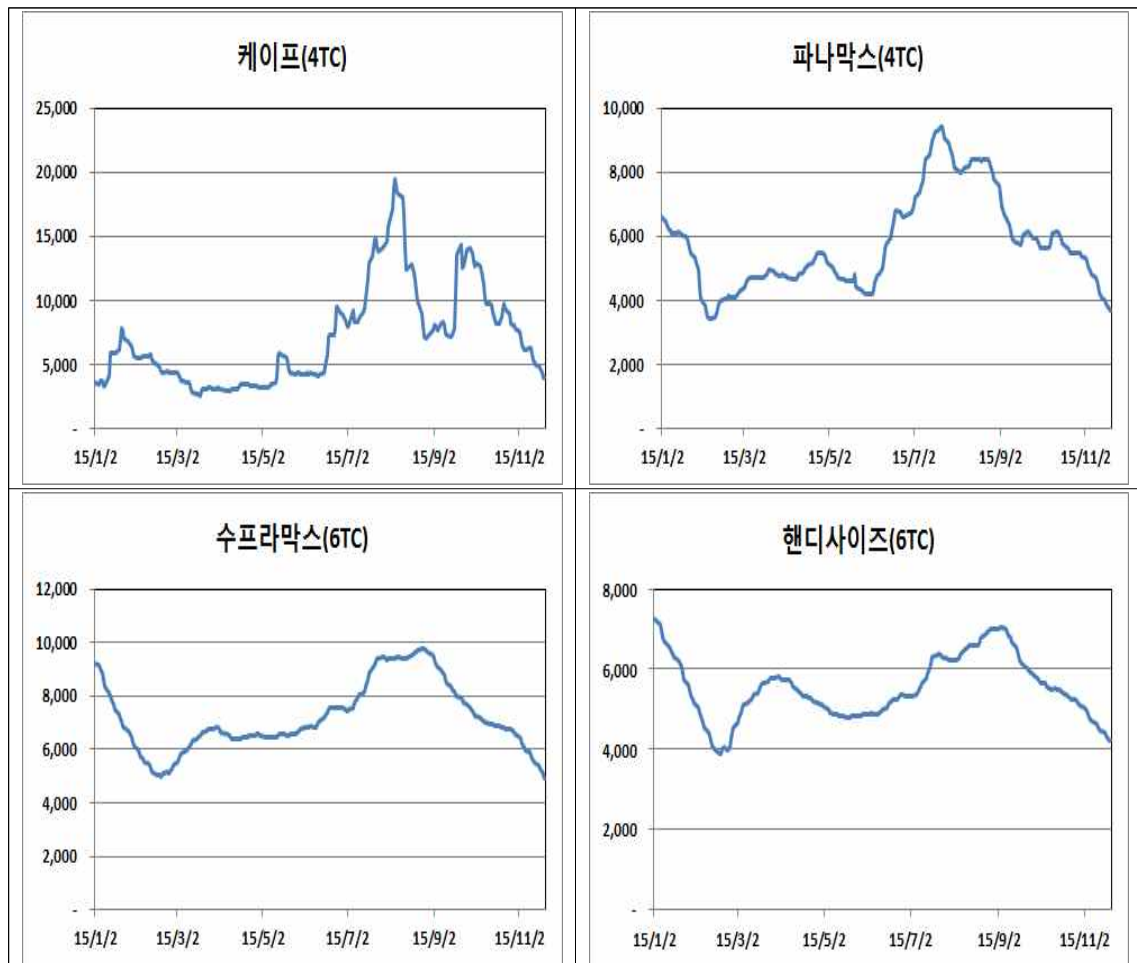


철광석 및 석탄 가격하락으로 운임부담력 감소

- ▶ BDI가 지난 8월 5일 연중 최고점 1,222p를 기록한 이후 지속적인 하락세를 보이며 지난 11월 20일 498p를 기록함
 - 케이프는 지난 8, 9월 고점 형성 이후 지속적인 하락세를 보이며 3,957달러(일)를 기록
 - 파나마스도 지난 7월 21일 연중 최고점 9,403달러(일) 기록한 이후, 지속적인 하락 추세를 보이며 3,696달러(일)을 기록함
 - 수프라막스도 지난 8월 25일 연중 최고점 9,770달러(일) 기록한 이후, 한 번의 반등 없이 운임이 지속적으로 하락하여 4,934달러(일)을 기록함
 - 핸디사이즈도 지난 9월 4일 고점 7,053달러(일) 기록한 이후, 한 차례 반등을 제외하고 지속적인 운임 하락으로 4,205달러(일)을 기록함

그림 : < 건화물선 선형별 운임 추이(2015년) >

단위 : 달러/일

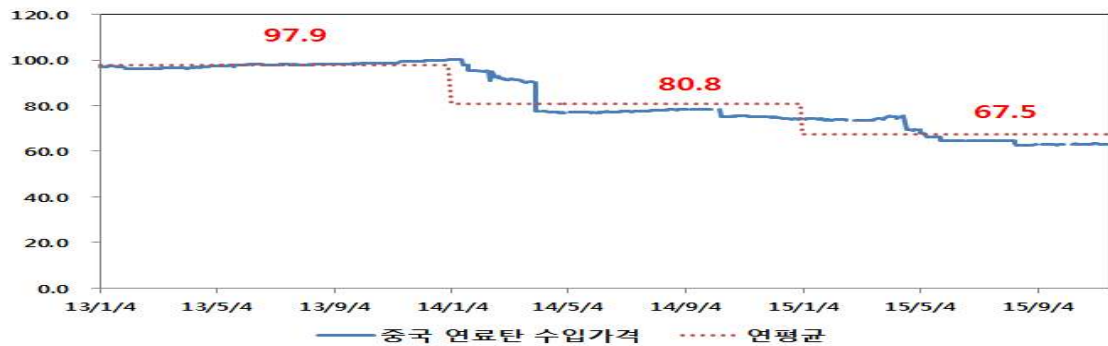


- ▶ 중국의 철광석 및 석탄 수입 가격이 하락하면서 수입량 증가에 따른 운송수요 증가로 운임상승 요인이 되기도 하지만, 화물 자체의 가격이 저렴해지면서 운임 부담력이 감소하여 운임상승의 제약 요인으로 작용하기도 함

< 중국 철광석 수입가격 추이(단위 : 달러/톤) >



< 중국 석탄 수입가격 추이(단위 : 달러/톤) >



		금주 (11.20)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건 화물선 시장									
운임지수	BDI	498	(-62)	498	1,511	740	723	2,113	1,105
	BCI	606	(-203)	311	2,604	1,058	472	3,781	1,974
	BPI	463	(-51)	428	1,179	724	419	1,780	964
	BSI	472	(-51)	472	993	688	659	1,330	939
	BHSI	288	(-16)	260	488	374	355	773	524
		(11.20)							
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	6,625	(-)	4,500	10,850	7,827	8,550	25,938	17,934
	Panamax	6,850	(-150)	6,250	8,875	7,639	9,000	15,125	12,035
	Handymax	6,250	(-250)	6,250	9,500	7,819	9,500	13,750	11,389
		(11.20)							
운임(\$/day)	Capesize	3,957	(-1,068)	2,594	19,499	7,130	3,670	35,316	13,802
	Panamax	3,696	(-412)	3,418	9,403	5,781	3,362	14,188	7,718
	Supramax	4,934	(-532)	4,934	9,770	7,193	6,886	13,902	9,825
	Handysize	4,205	(-242)	3,900	7,239	5,516	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

류희영 연구원 (hyryu@kmi.re.kr)



양대 항로, 수급 불균형으로 운임 하락세 지속

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 13.1p 상승한 775.7p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 60.2p 하락한 484.14p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 3.1p 하락한 487.9p를 기록하며 지속적인 운임약세로 인해 2014년 10월 이후 최저치를 경신함
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 114달러 하락한 295달러, CCFI는 전주 대비 35.8p 상승한 866.1p를 기록하여 소폭의 상승세를 보임
 - 유럽경기 회복 지연과 중국경제 부진에 따른 수요감소 및 공급과잉 심화로 인한 시황침체가 연말까지 지속되고 있음. 4분기 들어 얼라이언스들이 선복감축에 나서고 있으나 수급 불균형에 따른 운임약세를 피하기 힘든 실정임
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 87달러 하락한 922달러, 미동안이 전주 대비 146달러 하락한 1,688달러를 기록했으며, CCFI는 미서안이 2.4p 하락한 811.9p, 미동안이 17.7p 하락한 987.2p를 기록함
 - 양안 운임이 모두 역대 최저치를 경신하고 있음. 수요 둔화와 함께 선복량 과잉에 따른 수급 불균형이 갈수록 심해지고 있음. 선사들은 오는 12월 1일 GRI를 시도할 계획이며 크리스마스로 인한 계절적 수요증가와 운임상승을 기대하고 있으나 상승효과가 별로 없을 것으로 예상됨
- ▶ 한편 일본해사신문에 따르면 올해 세계 신조선 발주가 1,200척을 넘어선 것으로 나타남. 일본해사신문이 집계한 올해 세계 신조선 발주량은 1,253척으로 유조선과 초대형 컨테이너선을 중심으로 발주가 급증한 것으로 분석됨
 - 이 중에서 컨테이너선은 2만TEU급이 67척 발주되었으며 모두 유럽항로에 투입될 것으로 파악되면서 공급과잉이 누적되어 장기 시황침체가 우려됨



			금주 (11.20)	(전주비)	2015년			2014년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		775.7	(13.1)	742	1,079	894	1,017	1,171	1,085
	유럽항로		866.1	(35.8)	746	1,349	1,024	1,177	1,696	1,420
	미서안항로		811.9	(-2.4)	814	1,054	918	934	1,032	983
	일본항로		659.2	(-7.0)	608	714	653	597	843	705
	한국항로		591.6	(10.6)	552	725	632	610	749	692
	동남아항로		643.4	(-11.4)	611	884	728	754	905	839
			(11.18)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)			487.9	(-3.1)	488	783	647	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	660	710	673	670	750	708
		수입	570	(-)	570	600	572	540	610	581
	한중(All in)	수출	313	(-)	313	363	351	309	363	346
		수입	403	(-)	403	537	504	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, 서아프리카와 유럽 수요로 평균 운임 소폭 상승

- ▶ 주중 유럽과 중국의 수요로 평균 운임이 상승하였음. 페르시아만 채선으로 대기선박이 늘고 11월 성약건수가 기대보다 저조한 수준을 보일 것으로 예상되었으나 운임은 상대적으로 강세를 보이고 있음
 - VLCC 평균 운임수익은 67,846 달러(일)로 전주 대비 1,812달러(2.7%) 증가하였으나 중동-일본 운임지수는 WS 62.0으로 전주 대비 0.5p(0.8%) 하락하였음
 - 11월 18일 페르시아만 30일 가용선박은 109척으로 전주대비 6척(5.8%) 증가하였으며 전년 동기 대비 1척(0.9%) 증가하였음
 - 연료유 가격은 지난주에 이어 주요 항만에서 하락세를 지속하고 있음
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 65,307~72,372 달러/일(1%▲), 중동-미국 59,542 달러/일(5%▲), 중동-유럽 69,053 달러/일(12%▲) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 76,379 달러/일(4%▲), 미국항 92,117 달러/일(1%▲), 인도항 84,427 달러/일(1%▲) 기록

[11월 20 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라말파	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	190.0	206.0	205.0	215.0	197.5	215.0	227.5	217.0	217.5	232.5	262.5
W/W	-5.7%	-8.6%	-8.7%	-3.6%	-3.7%	-3.4%	-6.2%	-5.9%	-4.4%	-2.1%	-



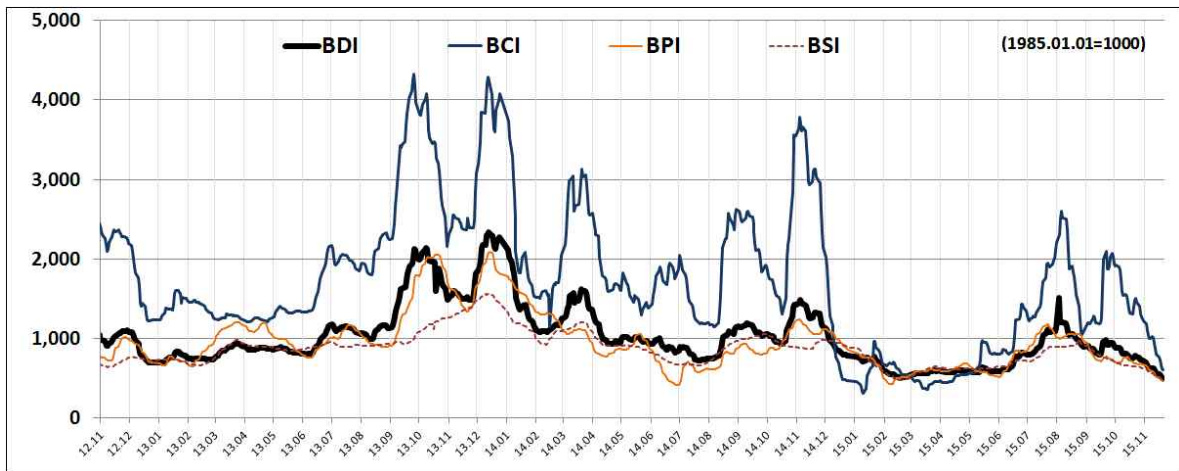
제품선, 페르시아만 수급 균형으로 아시아행 안정적 운임 유지

- ▶ 대서양시장 : 미국의 정제시설 가동률이 예년보다 높은 수준을 유지, 수출이 활발하게 이루어지며 운임 강세를 이어가고 있음
- ▶ 아시아시장 : LR은 페르시아만 수급 균형이 이루어져 운임이 안정적인 수준을 유지하고 있으며 MR 운임이 강보합세를 나타내고 있음
 - 제품선 평균 운임수익은 19,569달러(일)로 전주 대비 401달러(2.1%) 증가하였으나 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 110.0으로 전주 대비 1.0p(0.9%) 하락하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 17,203 달러/일(16%▼), 북해-서아프리카 24,957 달러/일(7%▼), 미겔프-북해 17,741 달러/일(15%▲), 미겔프-남미동안 30,093(6%▲) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 16,000 달러/일(3%▲), LR2 18,684 달러/일(3%▲) 기록. MR은 싱가포르-일본 13,726 달러/일(-), 인도-일본 15,832달러/일(10%▲)

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

유조선 시장		(11.20)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	67,846	(-1,812)	25,546	95,359	56,694	7,670	66,395	27,287	
	MR	19,569	(401)	14,713	31,089	21,835	7,041	26,313	12,361	
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	50,000	(-)	38,000	55,000	47,723	23,500	40,000	28,115	
	MR	19,000	(-)	14,500	20,500	17,649	13,750	15,500	14,630	
(11.20)										
운임지수(WS)	VLCC	62.0	(-0.5)	29.0	90.0	60.8	32.5	82.5	47.7	
	MR	110.0	(-1.0)	111.0	172.0	135.6	100.0	122.5	112.5	

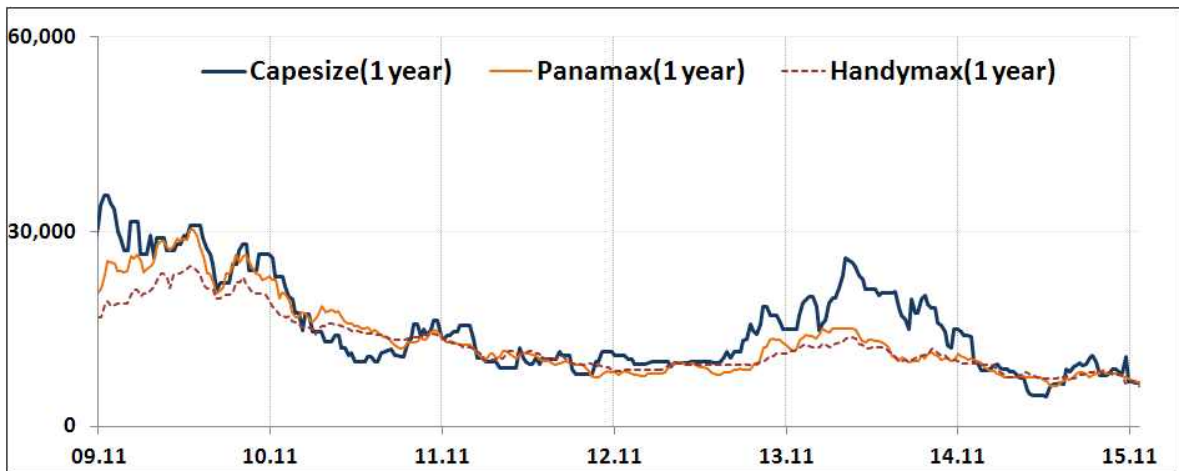
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

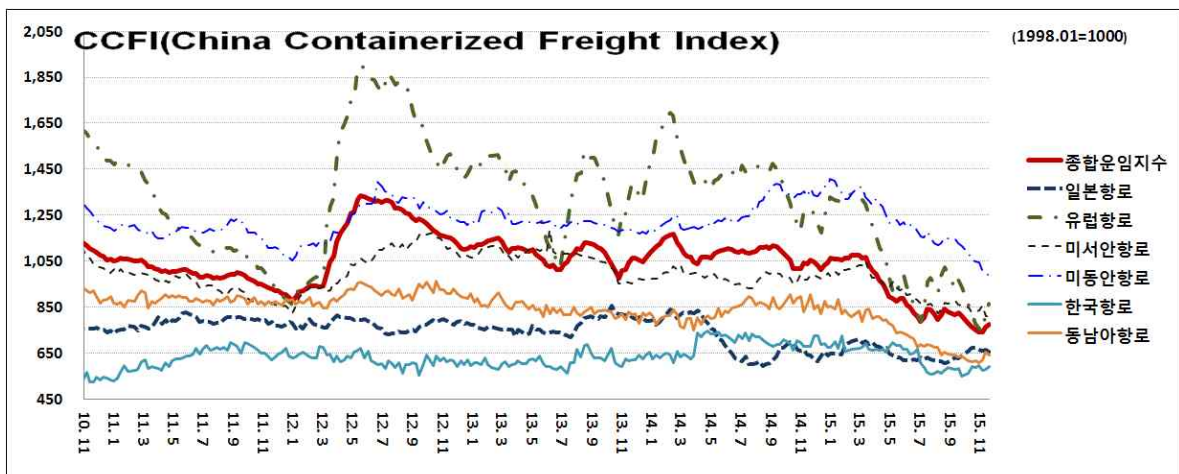
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



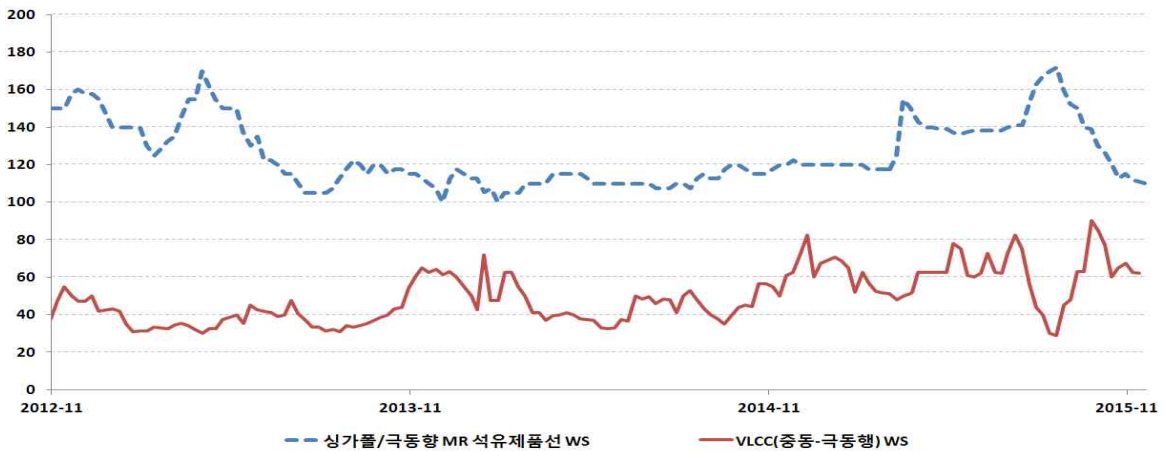
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

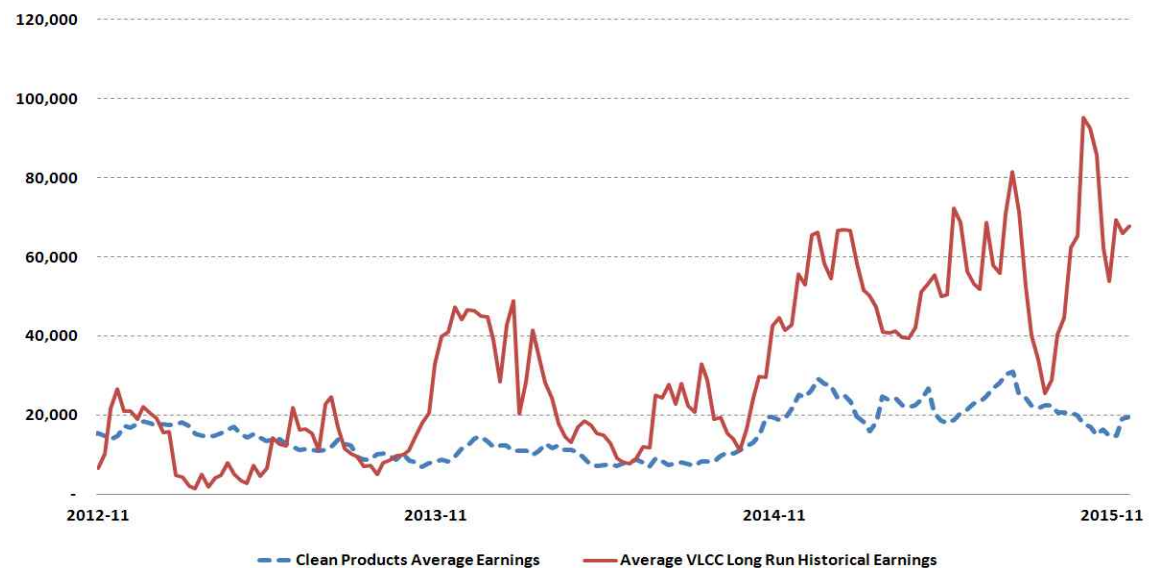
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 11월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (11.20)										
건화물선(5년)	Panamax	15.0	(-0.5)	15.5	15.0	20.0	17.5	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	79.0	(-)	79.0	79.0	84.0	81.0	65.0	77.0	73.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.3	(-)	13.3	8.5	13.8	12.2	8.5	10.3	9.7

신조선 시장 (\$ Million) (11.20)										
건화물선	Panamax	25.8	(-0.2)	25.9	25.8	29.0	27.0	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	95.0	(-)	95.0	95.0	97.0	95.9	94.0	101.0	98.4
컨테이너선	Sub-Panamax	29.5	(-)	29.5	29.5	32.5	30.8	31.5	32.5	31.9

연료유 (\$/Tonne) (11.20)										
380 CST	Rotterdam	190.0	(-11.5)	202.3	190.0	359.5	275.8	305.0	601.0	533.4
	Singapore	217.5	(-10.0)	228.5	215.5	389.0	302.6	337.5	622.0	560.8
	Korea	252.5	(-10.0)	261.5	239.5	417.0	332.3	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	232.5	(-5.0)	239.2	227.5	402.5	311.2	347.5	640.0	569.6

주요 원자재가 (\$) (11.20) 11월평균										
철광석	국제價	47.4	(-0.7)	48.1	47.4	71.4	57.6	68.9	135.0	97.8
	중국産	77.7	(-6.4)	83.9	77.7	98.8	93.2	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	62.8	(-0.1)	63.0	62.5	75.4	67.5	74.0	100.4	80.8
	중국産	67.5	(-0.1)	68.6	67.5	96.4	81.4	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	103.6	(-3.3)	106.0	103.6	133.6	119.7	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	58.8	(-0.1)	59.1	58.8	74.5	68.1	74.0	91.3	79.6
	중국産	114.6	(-0.2)	115.0	114.2	132.8	125.2	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	858.1	(2.5)	866.9	856	1,066	951	910	1,646	1,246
	밀(국제)	488.5	(-7.3)	501.7	457	615	512	474	843	609

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
	'15년	08월	09월	10월	2012년	합계	2013년	합계	2014년	합계
ASEAN	수출	5,929	6,372	6,123	79,145		81,997		84,577	
	수입	3,631	3,943	4,144	51,977		53,339		53,418	
NAFTA	수출	6,320	6,804	7,216	72,395		76,983		86,048	
	수입	4,364	3,880	4,683	51,180		48,530		53,994	
EU	수출	3,415	4,429	3,752	49,371		48,857		51,658	
	수입	4,701	4,338	4,080	50,374		56,230		62,394	
BRICs	수출	12,507	13,904	14,442	167,628		178,083		177,122	
	수입	8,796	8,969	10,121	105,145		106,302		115,933	