

해운시황 포커스

통권 279호 (2015.11.23~11.27)

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

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

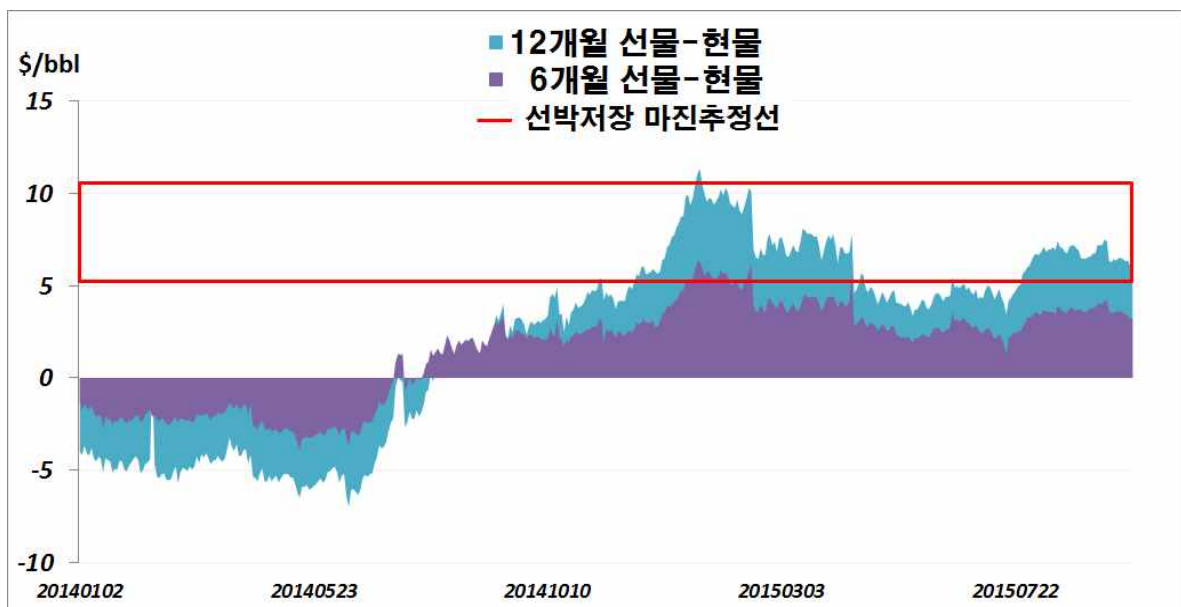


원유 선박저장수요, 내년에도 운임에 긍정적인 영향을 줄 것인가?



- ▶ (선박저장수요 현황) 2014년 하반기 부터 급격하게 하락한 국제유가와 VLCC 용선료로 인해 선박저장수요에 대한 관심이 높아지고 있음.
 - Drewry에 따르면 올해 10월까지 세계적으로 1억 6,600만 bbl이 선박에 저장된 것으로 추정되며, 이는 VLCC 기준으로 65~70척으로 전체 선대의 약 10% 수준
 - 선박저장 수요는 작년말 대비 59% 이상 증가한 것으로 이란의 유조선이 400만 bbl의 원유를 저장한 상태로 대기한 것을 제외한 숫자임
 - 선박저장수요는 현물이 선물보다 가격이 낮을 때 (Contango : 콘탱고) 그리고 용선료가 낮을 때 발생하는데, 유가가 하락하는 과정에서 2014년말부터 콘탱고 상황이 지속되며 저장수요를 발생시킴
 - ※ 정상적인 국제유가 시장은 이자와 보관비용을 고려하여 현물이 선물보다 높은 가격을 형성하는 백워드레이션(Backwardation) 상황이 일반적임

< ICE Brent 현-선물 가격차이 >



- ▶ (선박저장수요 배경) 셰일오일 증가, 러시아의 아시아 원유수출 증가에 따른 시장점유율 경쟁과 중동 국가들의 이해관계가 충돌하며 원유공급 과잉으로 유가(현물)가 급락함
 - 저유가에도 미국의 셰일자원 개발업체가 마진을 확보하는데 성공하면서 생산량을 늘려 중동 및 남미의 대미 수출량이 큰 폭으로 하락하여 대체수요처로 아시아 의존도 증가
 - 러시아의 수출선 확장과 중국의 대미 견제가 아시아 시장에서 러시아 원유공급 증가를 초래하면서 시장점유율 유지를 위한 중동 산유국의 공격적인 생산증가로 원유가격 급락

- 또한 시아파(이란중심)와 수니파(사우디 중심)의 상호견제는 군비 확대와 우방국의 경제 원조를 위한 자금 확보를 위해 원유공급을 더욱 증가시키는 결과를 초래
- 한편 선박공급 과잉에 따른 용선료 하락, 풍부한 유동성과 낮은 이자에 따른 금융비용 절감이 선박저장에 대한 마진 확보에 크게 기여
- ▶ (선박저장수요 전망) 안정적인 유가 흐름, VLCC 공급과잉 심화에 따른 용선료 하락으로 내년에도 선박저장 수요가 안정적인 흐름을 보일 전망이다
 - 내년 유가전망은 현재 수준인 50~60달러 수준(EIA)이며 선박공급은 44척(6.8% 증가)이 예정, 용선료 하락이 불가피하여 선박저장 수요가 매력적
 - 다만 VLCC 단기 용선료가 중장기 용선료를 추월하는 높은 수준을 유지하고 있고, 미국 금리인상이 예정되어 있어 부담이 될 수 있음
 - 그러나 러시아, 중동의 Spot(현물) 시장에 시세보다 저렴한 가격의 원유가 기습적으로 출몰할 가능성이 높아 콘탱고 상황이 자주 연출될 것으로 예상
 - 이에 따라 지상의 저장수요 한계와 재고자산으로서의 매력에 강해 선박저장수요는 내년 까지 현재수준을 유지할 것으로 전망됨. 더구나 하반기 경제성장에 대한 기대가 살아난다면 단기 저장수요까지 더욱 활발하게 나타날 수 있음
- ▶ (선박저장수요 영향) 선박저장 수요로 내년 선박공급량의 일부를 흡수하여 해상운임에 긍정적인 영향을 줄 것으로 판단됨
 - 2008~09년 수퍼 콘탱고 상황이 나타나 선박저장수요가 선대의 10%를 차지하며 VLCC 공급량을 상당히 흡수하였음. 그러나 그때는 경기호황에 대한 기대로 유가가 급등하며 나타나는 콘탱고 상황으로 단기 저장수요(3~6개월)이 대부분을 차지하였음
 - 현재의 콘탱고는 6~12개월 중기 저장수요가 대부분을 차지하고 있으며 이러한 추세는 선대의 일부를 흡수하는 효과를 발휘하여 운임 및 용선료 상승에 긍정적
 - 나아가 경기회복에 따른 유가상승시 선물가격이 높아져 정제사의 재고수익이 발생하면 선박저장 수요가 더욱 증가할 수도 있음. 따라서 국내 정유사와 트레이더들은 선박저장 옵션을 적극적으로 활용하여 마진확대에 이용하는 것도 바람직할 것으로 판단됨



건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



호주 물동량 증가로 케이프 운임상승 전환

- ▶ 최근 BDI는 581p(11월 27일)를 기록하여 전주 대비 83p 상승함
 - 케이프는 7,086달러(일)를 기록하며 전주 대비 3,129달러(일) 상승
 - 파나마스는 전주 대비 52달러(일) 하락하며 3,644달러(일) 기록
 - 수프라막스는 전주 대비 55달러(일) 하락한 4,884달러(일), 핸디사이즈는 71달러(일) 하락한 4,134달러(일) 기록
 - FFA 시장은 케이프 현물운임 상승세를 반영하는 모습임. 케이프는 12월물이 2,625달러(일) 상승한 7,700달러(일), 1분기물도 350달러(일) 상승한 5,425달러(일)을 기록함. 파나마스는 12월물이 250달러(일) 하락한 4,050달러(일), 1분기물은 50달러(일) 상승한 4,825달러(일)을 기록함. 수프라막스는 12월물이 전주 대비 변동이 없이 5,100달러(일), 1분기물이 150달러(일) 상승한 5,150달러(일)을 기록하였으며, 핸디사이즈는 전주 대비 변동 없이 보합세임
- ▶ 케이프는 지난 주에 이어 호주와 브라질 물동량 유입이 호조세를 보이면서 운임이 반등함
 - 태평양 수역은 서호주 철광석 유입이 지난 주에 이어 호조세를 이어갔으며, 동호주 석탄 물동량도 전주 대비 증가세를 보이며 운임상승의 호재로 작용
 - 대서양 수역은 지난 주 브라질 철광석 물동량 유입이 증가하면서 선박흡수효과를 보인 데 이어 금주에도 물동량이 지속적으로 유입되면서 운임상승으로 이어짐
- ▶ 파나마스는 양대 수역 모두 물동량 유입이 부진하여 운임하락으로 이어짐
 - 태평양 수역은 인도네시아 석탄 물동량이 전주 대비 감소했으나 동호주 석탄 및 북태평양 곡물 수요 등으로 소폭 상승으로 반전
 - 대서양 수역은 미국 곡물 물동량이 기대에 미치지 못한 가운데 남미 곡물 물동량도 전주 대비 감소하면서 운임하락으로 이어짐
- ▶ 수프라막스는 태평양 수역에서 철강, 시멘트 등의 수요가 있었으나 많은 선복으로 운임상승으로 이어지지 못했으며, 대서양 수역은 북미, 남미 곡물수요 부족으로 운임이 하락함



		금주 (11.27)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건 화물선 시장									
운임지수	BDI	581	(83)	498	1,511	736	723	2,113	1,105
	BCI	989	(383)	311	2,604	1,053	472	3,781	1,974
	BPI	456	(-7)	428	1,179	718	419	1,780	964
	BSI	467	(-5)	462	993	683	659	1,330	939
	BHSI	283	(-5)	260	488	372	355	773	524
(11.27)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	7,000	(375)	4,500	10,850	7,809	8,550	25,938	17,934
	Panamax	6,350	(-500)	6,250	8,875	7,613	9,000	15,125	12,035
	Handymax	6,000	(-250)	6,000	9,500	7,781	9,500	13,750	11,389
(11.27)									
운임(\$/day)	Capesize	7,086	(3,129)	2,594	19,499	7,104	3,670	35,316	13,802
	Panamax	3,644	(-52)	3,418	9,403	5,736	3,362	14,188	7,718
	Supramax	4,884	(-50)	4,879	9,770	7,143	6,886	13,902	9,825
	Handysize	4,134	(-71)	3,900	7,239	5,487	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

류희영 연구원 (hyryu@kmi.re.kr)



유럽항로 운임, GRI 기대감으로 일시적 반등

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 25.2p 하락한 750.5p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 51.1p 상승한 535.22p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 6p 하락한 481.9p를 기록하며 지속적인 운임약세로 인해 2014년 10월 이후 최저치를 또 경신함
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 259달러 상승한 554달러, CCFI는 전주 대비 49.5p 하락한 816.7p를 기록하여 하락세를 보임
 - 12월초 TEU당 950~1000달러 수준의 GRI가 시도될 예정이나 GRI가 성공한다 해도 일시적인 운임상승 후 다시 하락하는 현상이 반복될 것으로 보임. 얼라이언스들이 4분기 들어 대대적으로 선복량을 감축했음에도 불구하고 3분기 보다 더 낮은 운임 수준을 보여 연말까지 저조한 운임 수준이 계속될 것으로 예상됨
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 14달러 상승한 936달러, 미동안이 전주 대비 11달러 상승한 1,699달러를 기록했으며, CCFI는 미서안이 9.4p 하락한 802.5p, 미동안이 33.4p 하락한 953.8p를 기록함
 - 수요 부진과 공급 과잉으로 인한 수급불균형이 지속되면서 연말까지 운임하락세가 계속되고 있음. 12월초 FEU당 600달러의 운임인상에 나설 예정이나 비수기에 진입하면서 운임인상 효과를 기대하기 어려움
- ▶ 한편 CMA-CGM이 APL의 인수 우선협상대상자로 선정되었고, 중국 COSCO와 CSCL의 합병이 예정되어 있어 향후 세계 컨테이너선 시장의 재편이 예상되고 있음
 - CMA-CGM과 APL, 중국 COSCO와 CSCL의 합병이 완료되면 얼라이언스 체제에 변화가 예상됨. 특히 북미항로 점유율이 높은 CKYHE와 G6에 큰 변화가 예상됨



				2015년			2014년				
				최저	최고	평균	최저	최고	평균		
금주 (11.27)				(전주비)							
컨테이너선 시장											
운임지수(CCFI)	종합		750.5	(-25.2)	742	1,079	891	1,017	1,171	1,085	
	유럽항로		816.7	(-49.5)	746	1,349	1,019	1,177	1,696	1,420	
	미서안항로		802.5	(-9.4)	802	1,054	915	934	1,032	983	
	일본항로		633.4	(-25.8)	608	714	652	597	843	705	
	한국항로		607.3	(15.7)	552	725	631	610	749	692	
	동남아항로		641.3	(-2.0)	611	884	726	754	905	839	
				2015년			2014년				
				2015년			2014년				
용선지수(HRCI)				481.9	(-6.0)	482	783	644	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	350	309	363	346	
		수입	403	(-)	403	537	501	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, 성약건수 저조로 운임 보합세

- ▶ 12월 성약건수가 저조하게 시작하고 있으나 시간이 지날수록 성약이 점차 활발해 지며 운임이 보합세를 보이고 있음. 중국 항만의 체선으로 페르시아만 선박 대기척수가 최저 수준이나 성약건수가 저조하여 운임은 크게 변동하지 않고 있음
 - VLCC 평균 운임수익은 68,138 달러(일)로 전주 대비 292달러(0.4%) 증가하였으나 중동-일본 운임지수는 WS 61.0으로 전주 대비 1.0p(1.6%) 하락하였음
 - 11월 25일 페르시아만 30일 가용선박은 82척으로 전주대비 27척(2.48%) 감소하였으며 전년 동기 대비 15척(15.5%) 감소하였음
 - 연료유 가격은 하락을 멈추고 주요 항만에서 강보합을 나타내었음
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 65,241~72,307 달러/일(-), 중동-미국 61,371 달러/일(3%▲), 중동-유럽 70,880 달러/일(3%▲) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 75,849 달러/일(1%▼), 미국항 92,117 달러/일(-), 인도항 84,362 달러/일(-) 기록

[11월 27 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라말파	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	197.0	217.0	215.0	222.5	197.5	215.0	232.5	218.0	225.5	237.5	262.5
Ww	3.7%	5.3%	4.9%	3.5%	-	-	2.2%	0.5%	2.3%	2.2%	-

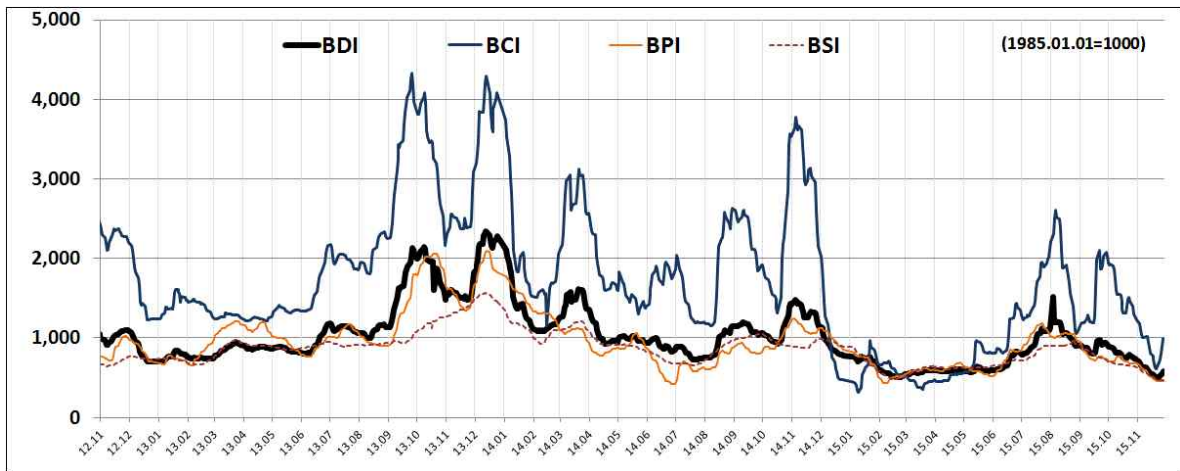


제품선, 페르시아만 LR 운임 대폭 상승

- ▶ 대서양시장 : 미겔프만은 2주간의 상승세를 마치고 약보합으로 마감하였으며 북해시장은 소폭 하락하였음
- ▶ 아시아시장 : LR은 시장이 성약이 활발해 지며 운임이 대폭 상승한 반면 MR 시장은 큰 변동없이 지난 주 수준을 유지하고 있음
 - 제품선 평균 운임수익은 19,488달러(일)로 전주 대비 81달러(0.4%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 110.0으로 전주 대비 변동 없음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 16,045 달러/일(7%▼), 북해-서아프리카 24,797 달러/일(1%▼), 미겔프-북해 17,741 달러/일(-), 미겔프-남미동안 30,093(-) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 16,695 달러/일(4%▲), LR2 22,011 달러/일(18%▲) 기록. MR은 싱가포르-일본 13,726 달러/일(-), 인도-일본 15,626달러/일(1%▼)

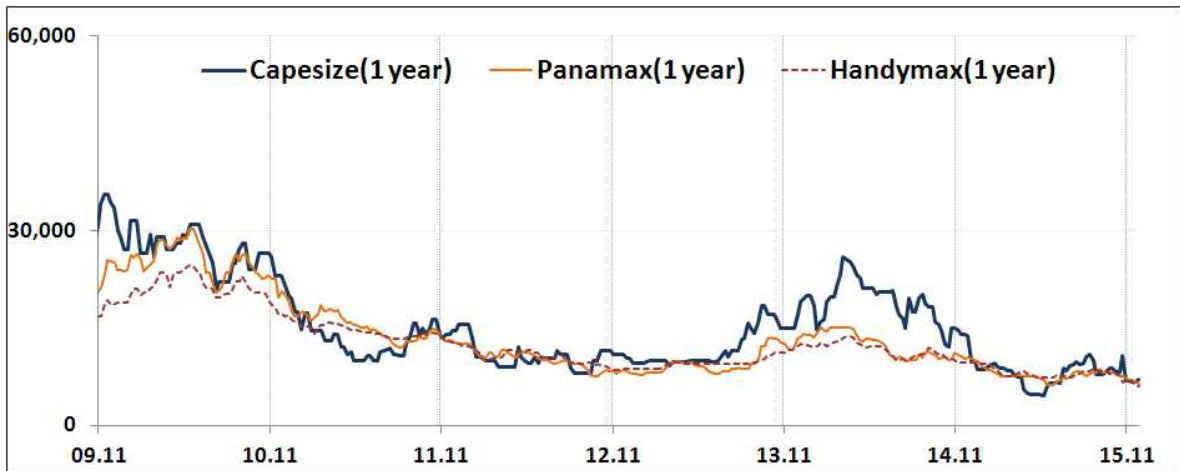
		(전주비)		2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(11.27)							
Average Earnings	VLCC	68,138	(292)	25,546	95,359	56,933	7,670	66,395	27,287
(\$/day)	MR	19,488	(-81)	14,713	31,089	21,786	7,041	26,313	12,361
용선료	VLCC	50,000	(-)	38,000	55,000	47,771	23,500	40,000	28,115
(1년,\$/day)	MR	18,500	(-500)	14,500	20,500	17,667	13,750	15,500	14,630
운임지수(WS)	VLCC	61.0	(-1.0)	29.0	90.0	60.9	32.5	82.5	47.7
	MR	110.0	(-1.0)	111.0	172.0	135.1	100.0	122.5	112.5

:: 건화물선 운임 지수 ::

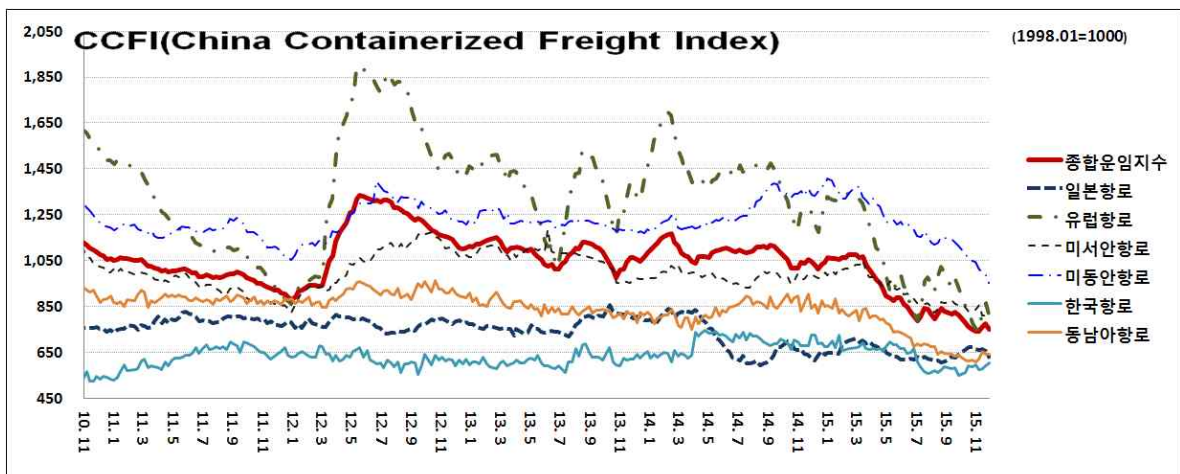


:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::

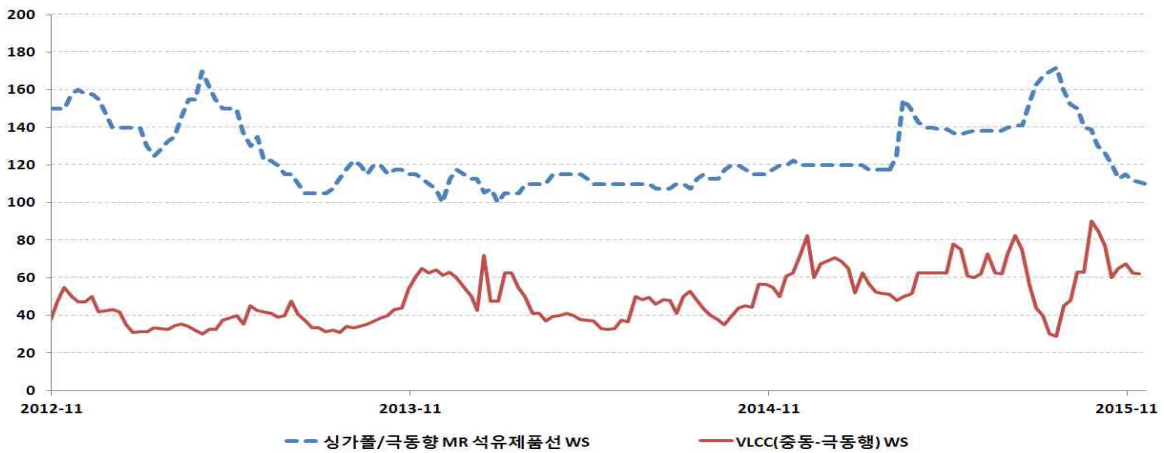


컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

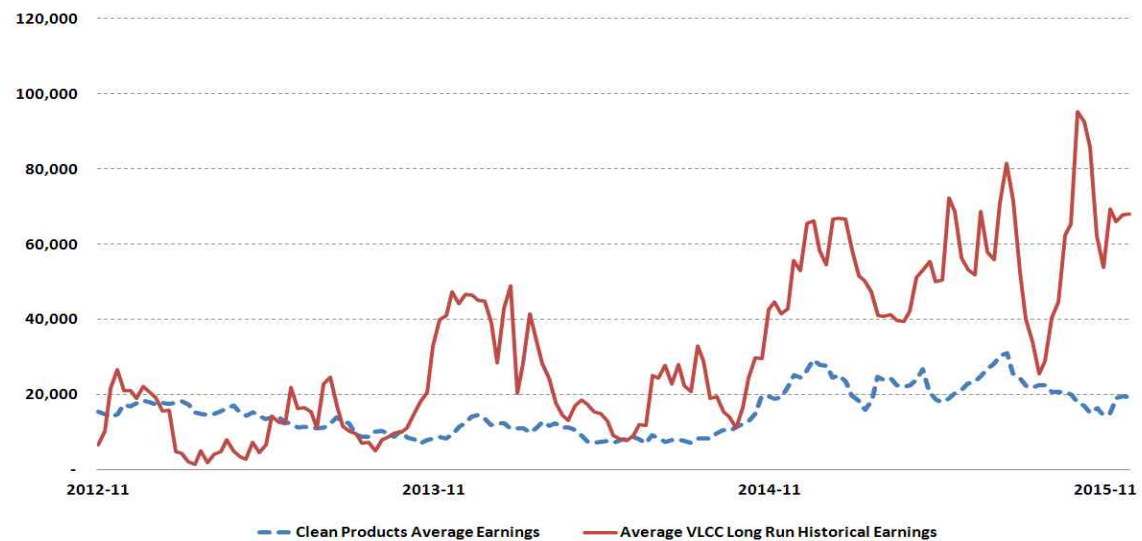
유조선운임지수(WS)



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) (11.27)										
건화물선(5년)	Panamax	15.0	(-)	15.4	15.0	20.0	17.4	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	80.0	(-1.0)	79.3	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) (11.27)										
건화물선	Panamax	25.8	(-)	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) (11.27)										
380 CST	Rotterdam	197.0	(7.0)	201.0	190.0	359.5	274.2	305.0	601.0	533.4
	Singapore	225.5	(8.0)	227.8	215.5	389.0	301.0	337.5	622.0	560.8
	Korea	259.5	(7.0)	261.0	239.5	417.0	330.8	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	237.5	(5.0)	238.8	227.5	402.5	309.7	347.5	640.0	569.6

주요 원자재가 (\$) (11.27) 11월평균										
철광석	국제價	46.5	(-0.9)	47.8	46.5	71.4	57.4	68.9	135.0	97.8
	중국産	70.5	(-7.2)	80.9	70.5	98.8	92.7	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	62.7	(-0.1)	62.9	62.5	75.4	67.4	74.0	100.4	80.8
	중국産	67.4	(-0.1)	68.3	67.4	96.4	81.0	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	103.4	(-0.2)	105.4	103.4	133.6	119.3	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	58.8	(-0.1)	59.0	58.8	74.5	67.9	74.0	91.3	79.6
	중국産	114.4	(-0.2)	114.8	114.2	132.8	124.9	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	873.9	(15.8)	867.4	856	1,066	950	910	1,646	1,246
	밀(국제)	465.8	(-22.8)	497.3	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	