

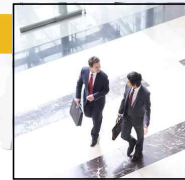
해운시황 포커스

통권 247호 (2015.03.16~03.20)

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

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



대형 화주들이 해운시장에 집착하는 이유

- ▶ KMI는 해운시황포커스 제237호에서 건화물선 시장에서 대형 화주들의 영향력이 갈수록 커질 것이라고 지적한 바 있음. 특히 대형 화주들은 대체로 선박을 소유하기보다 용선을 적극적으로 사용하여 해운시장에 강력한 영향을 미치고 있는 것으로 나타남
 - 또한 대형 화주들이 선박을 소유하기보다 용선을 선호하는 이유는 선박 소유에 따르는 대규모 투자에 수반되는 재무적 위험보다 FFA와 같은 헤징수단을 활용하여 용선시장에서 부담하는 위험이 작기 때문임
- ▶ 이처럼 건화물선 시장에서 대형 화주들이 해운시장에 적극적으로 개입하고 갈수록 집착이 심해지는 이유는 무엇인가? 대형 화주들이 생산하는 원자재를 소비하는 국가들의 수요가 점점 한계치에 도달하고 있는 반면 생산량은 갈수록 늘어나고 있어 공급과잉이 심해지고 있기 때문임
 - 세계 건화물선 시장에서 지속적인 공급과잉이 해운시황의 장기 침체를 가져 온 것처럼 세계 건화물선 수요의 50%를 초과하는 철광석과 석탄 역시 공급과잉 심화로 인해 가격 하락이 계속되고 있음
- ▶ 철광석의 경우, 세계 최대 소비국인 중국의 경제성장을 저하로 내수가 부진한 실정이며, 중국의 자국기업 보호정책(원자재는 자국산을 최소 20%까지 사용하도록 의무화)이 해외 철광석의 추가수입을 제한하고 있음. 작년 중국의 외국산 철광석 의존도는 77.5%로 금년 철광석 추가수입 여력이 2.5%에 불과함
 - 석탄은 중국의 환경보호 강화정책에 따라 저품질 석탄의 소비와 수입이 금지되어 작년 석탄수입은 사상 최초로 감소한 것으로 나타났음. 비록 인도가 화력발전 비중을 높이고 있어 물동량 증대가 예상되나 중국의 석탄수입 감소효과를 만화하기 어려운 실정임
- ▶ 이처럼 주요 원자재의 수요가 둔화되거나 감소하는 상황에서 대형 화주는 원자재의 생산, 저장 및 가공, 운송, 판매·유통 등 모든 과정의 최적화를 통해서만 비용을 절감하여 수익성을 확보해야만 하는 절박한 상황에 놓여 있음.
 - 이는 건화물선의 대형 화주 역시 해운기업과 마찬가지로 비용절감을 통해 경쟁력을 확보하는 방향으로 나아갈 수밖에 없음을 의미함. 브라질 발레사가 40만DWT의 규모를 가진 철광석 운반선을 중국 항만에 직기항 시키려고 지속적으로 노력한 이유가 바로 여기에 있음
- ▶ 앞으로 건화물선 시장에서 대형 화주들은 선박의 소유든 용선이든 유리한 방식으로 해운시장에 지속적으로 개입하려고 할 것이며 갈수록 강도가 세질 것으로 예상됨. MEIC 자료에 따르면 2015년 2월까지 케이프 성악건수 234건 중 126건(54%)을 대형 화주들이 용선한 것으로 나타나 대형 화주들의 시장개입이 얼마나 많은지 보여 주고 있음
 - 대형 화주의 해운시장에 개입이 심해지는 상황에서 선사들은 어떤 대응을 해야 하는가? 해운 기업 역시 비용을 줄일 수 있는 대안은 무엇이든지 해야 하는 상황이 되었음. 국적선사들도 건화물선 풀(pool)을 구성하여 운영하는 방안을 고려해야 하며, 국제유가의 변동을 활용하는 선물거래 등으로 유류비를 관리해 나가야 하며, FFA 시장을 활용하여 리스크를 헷지하는 등 다양한 대안을 모색해야 할 것임

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



미약한 수요 회복으로 소폭 상승

- ▶ 최근 BDI는 591p(3월 20일)를 기록하여 전주 대비 29p 상승하며 반등세를 보였음
 - 케이프는 3,026달러(일)를 기록하며 전주 대비 196p 상승
 - 파나막스는 전주 대비 249달러(일) 상승한 4,941달러(일)를 기록
 - 수프라막스는 304p 상승한 6,638달러(일), 핸디사이즈도 304p 상승한 5,667달러(일) 기록하며 대부분의 선형에서 소폭의 상승세 보임
 - FFA 시장은 대부분 상승세를 보였음. 케이프는 대부분 상승세를 보이며, 파나막스 역시 남미항로 곡물시장에 대한 기대감으로 대부분 상승세를 기록하였음. 반면 핸디막스는 저조한 거래실적을 보이며 보합세를 나타내었음
- ▶ 케이프는 철광석 및 석탄의 신규 수요 부진으로 지속적인 약세를 보이고 있으나 서호주 철광석 메이저들의 수요가 안정적인 흐름을 보여 운임상승이 기대됨
 - 태평양수역은 서호주 철광석 메이저들의 운임조정으로 보합세가 지속
 - 대서양수역은 브라질과 중국의 철광석 신규 수요 발생으로 운임이 소폭 상승
- ▶ 파나막스는 태평양수역 석탄항로의 침체로 보합세를 보였으나, 대서양 수역은 남미 곡물 수요 증가로 상승세를 보이고 있으나 신규 수요가 크지 않아 당분간 약세가 예상됨
 - 태평양수역은 중국의 석탄수요 부진으로 석탄항로가 지속적인 침체를 보이는 가운데 공급과잉 상태임
 - 대서양수역은 남미항로의 곡물 물동량 유입이 증가하여 수요가 양호한 상태
- ▶ 수프라막스는 대부분의 항로에서 소폭의 운임 상승세가 지속되고 있음. 또한 태평양수역의 니켈 운송수요 증가와 대서양수역의 중남미 곡물수요 증가로 당분간 시황이 예상됨
 - 태평양수역은 인도네시아의 석탄수출과 필리핀-중국간 니켈 수요 증가로 상승세 예상
 - 대서양수역은 브라질 항만의 체선증가와 중남미 곡물수요 증가로 상승세를 유지



		금주 (03.20)		2015년 (전주비)			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	591	(29)	509	771	616	723	2,113	1,105
	BCI	423	(45)	311	971	569	472	3,781	1,974
	BPI	617	(32)	428	827	602	419	1,780	964
	BSI	635	(29)	478	884	611	659	1,330	939
	BHSI	384	(16)	260	488	355	355	773	524
(03.20)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	7,500	(-)	7,500	9,500	8,552	8,550	25,938	17,934
	Panamax	7,725	(-25)	7,500	8,875	8,875	9,000	15,125	12,035
	Handymax	8,250	(250)	7,500	9,500	8,285	9,500	13,750	11,389
(03.20)									
운임(\$/day)	Capesize	3,026	(196)	2,594	7,863	4,763	3,670	35,316	13,802
	Panamax	4,941	(249)	3,418	6,591	4,813	3,362	14,188	7,718
	Supramax	6,638	(304)	5,002	9,239	6,395	6,886	13,902	9,825
	Handysize	5,667	(304)	3,900	7,239	5,285	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



수요부진이 지속되어 양대 항로 대폭 하락

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 33.7p 하락한 1,034.3p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 66.2p 하락한 821.4p를 기록함
 - 또한 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 13.6p 상승한 623.3p를 기록
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 88달러 하락한 620달러, CCFI는 전주 대비 49.3p 하락한 1,251.9p를 기록하여 대폭 하락하였음
 - 유럽항로는 중국 춘절을 지나고 물동량이 줄어 든 수요가 살아나지 못하는 상황에서 공급압박이 지속되어 운임이 2013년 6월 이후 21개월만 최저 수준으로 하락
- ▶ 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 87달러 하락한 1,748달러, 미동안이 214달러 하락한 4,355달러, CCFI는 미서안이 49.2p 하락한 1,002p, 미동안이 19.6p 하락한 1,312.2p를 기록하여 계속 하락하였음
 - 미서안 노사협상이 타결되어 항만적체가 점차 해소될 것으로 예상되고 있어 공급압박도 역시 완화되어 당분간 운임하락이 지속될 전망
- ▶ 이와 같이 수요부진이 계속되면서 계선률이 점차 상승할 것으로 예상됨. 현재 컨테이너선 계선률은 1%대 낮은 수준에 있으나 공급압박이 커지면서 서서히 높아질 것으로 예상됨
 - 지난주와 마찬가지로 용선시장은 중소형 선박까지 강세가 확산되면서 HCRI가 620p를 돌파, 상승세가 계속되고 있음. 이는 하계 성수기에 대한 선사들의 기대가 점점 커지고 있음을 나타냄
- ▶ 머스크 등 주요 선사들이 유럽항로에 대해 GRI를 3월말에서 4월 9일로 연기하였고, 북미항로의 경우 GRI를 4월 9일 예정대로 시행할 계획이나 수요부진이 계속되고 있어 운임상승 효과는 크지 않을 것으로 전망됨



		금주 (03.20)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1034.3	(-33.7)	1,034	1,079	1,063	1,017	1,171	1,085
	유럽항로	1251.9	(-49.3)	1,252	1,349	1,315	1,177	1,696	1,420
	미서안항로	1005.0	(-49.2)	993	1,054	1,019	934	1,032	983
	일본항로	692.8	(-11.7)	647	714	684	597	843	705
	한국항로	667.6	(-27.1)	660	725	680	610	749	692
	동남아항로	843.0	(1.6)	791	884	833	754	905	839
		(03.18)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)		623.3	(13.6)	544	623	580	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	660	(-)	660	710	682	670	708
		수입	570	(-)	570	600	578	540	581
	한중(All in)	수출	363	(-)	363	363	363	309	346
		수입	537	(-)	537	537	537	469	516
	동남아(All in)	수출	760	(-)	760	760	760	750	787
		수입	580	(-)	580	580	580	550	587

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 성약 감소로 운임약세 지속

- ▶ 3월 중동 시장이 소강상태를 이어가며 성약건수가 기대이하를 기록하고 있음. 유가하락세가 진정되고, 저장수요 및 계절 수요가 줄어들며 운임은 약세를 지속하고 있음
 - VLCC 평균 운임수익은 39,632달러(일)로 전주 대비 1,574달러(3.8%) 감소하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 48.0으로 전주 대비 3.0p(5.9%) 하락하였음
 - 3월 18일 페르시아만 30일 가용선박은 101척으로 전주대비 8척(7.3%) 감소하였으며 전년 동기 대비 24척(19.2%) 감소한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 전주대비 중동-아시아는 3~4%, 중동-유럽 8%, 중동-미국 8% 감소하였음. 서아프리카 시장은 중국향 2%, 미국향 2%, 인도향 8% 감소하였음

[3월 20일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라팔라	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	288.5	309	307.5	297.5	287.5	310.5	312.5	315	310.5	312.5	402.5
W/W	-3.5%	-4.9%	-3.6%	-9.8%	-10.2%	-4.6%	-8.8%	-6.5%	-5.9%	-10.1%	-0.6%



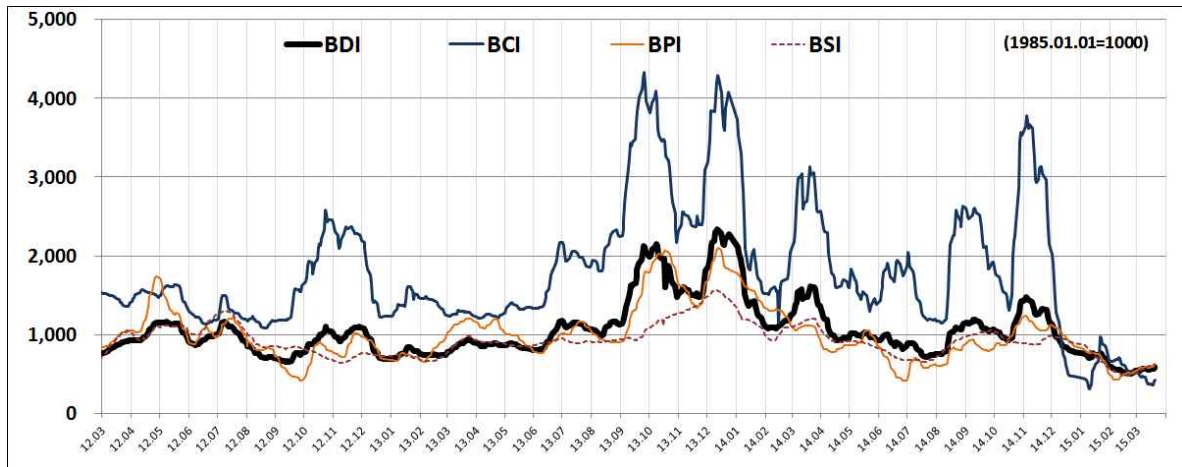
제품선, 대서양시장 소강상태를 보이며 평균운임 하락

- ▶ 대서양 시장: 3월 시장 수요가 감소하며 대서양 시장의 운임이 약세를 나타내고 있음. 성약건수는 전주대비 27% 감소하였으며 미걸프만 가용선박도 증가하고 있음
- ▶ 아시아 시장: 선복량 부족으로 LR 운임이 수요대비 견고한 흐름을 이어가고 있으며 MR 시장은 싱가포르-일본 운임이 급등하는 등 강세를 나타내고 있음. 사우디아라비아의 야스리프(Yasref) 정유시설이 가동되며 동아프리카, 아시아향 운임의 기대가 높아지고 있음
 - 제품선 평균 운임수익은 22,970달러(일)로 전주 대비 1,764달러(7.1%) 감소하였으나 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 155.0로 전주 대비 30.0p(24.0%) 증가하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 16%, 북해-서아프리카 12% 감소하였으나 미걸프-북해 2%, 미걸프-남미동안 1% 증가하였음
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 2%, LR2 6% 증가하였음. MR은 싱가포르-일본 3%, 인도-일본 3% 증가하였음

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

유조선 시장		(03.20)							
Average Earnings	VLCC	39,632	(-1,574)	39,632	67,037	53,159	7,670	66,395	27,287
(\$/day)	MR	22,970	(-1,764)	16,447	27,620	22,863	7,041	26,313	12,361
용선료	VLCC	42,000	(-)	38,000	52,500	45,167	23,500	40,000	28,115
(1년,\$/day)	MR	15,500	(500)	14,500	15,500	15,063	13,750	15,500	14,630
(03.18)									
운임지수(WS)	VLCC	48.0	(-3.0)	48.0	70.5	58.2	32.5	82.5	47.7
	MR	155.0	(30.0)	117.5	155.0	122.7	100.0	122.5	112.5

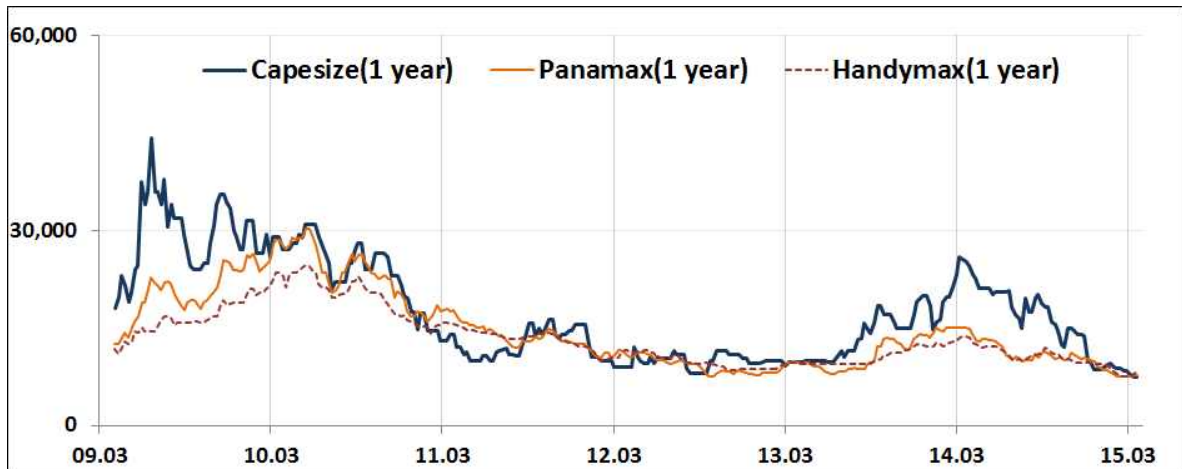
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

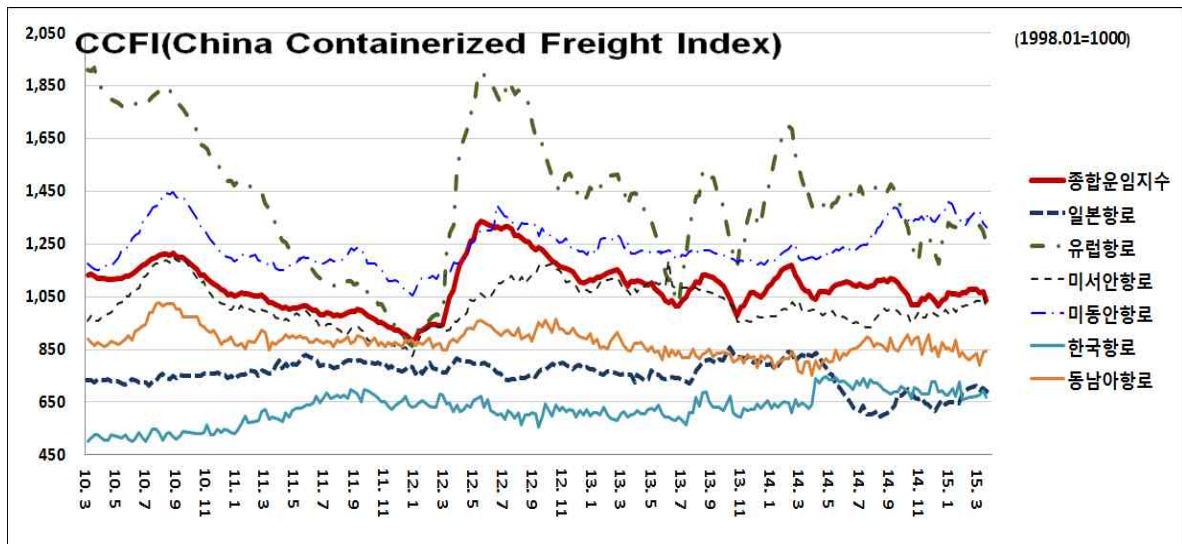
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



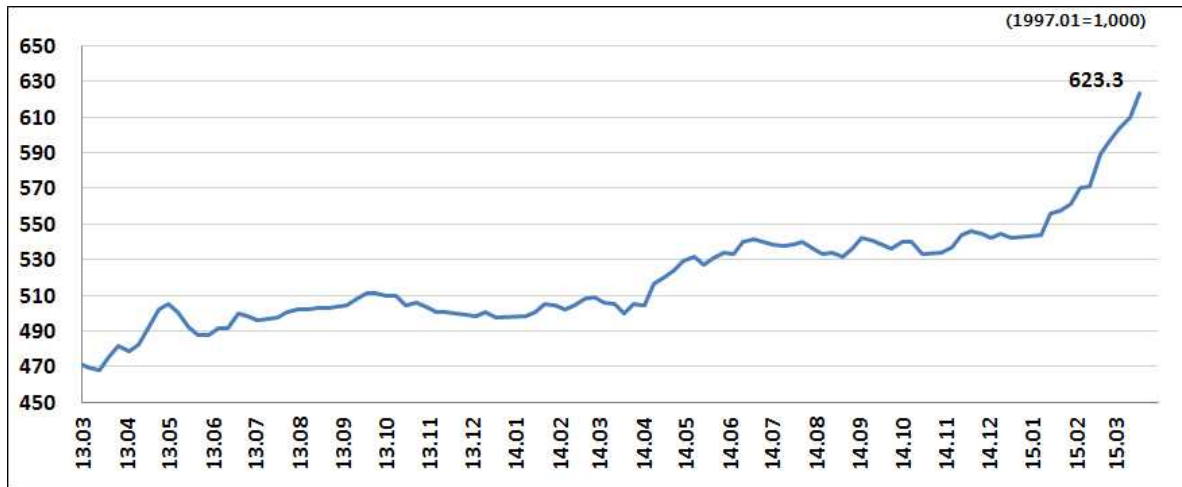
Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



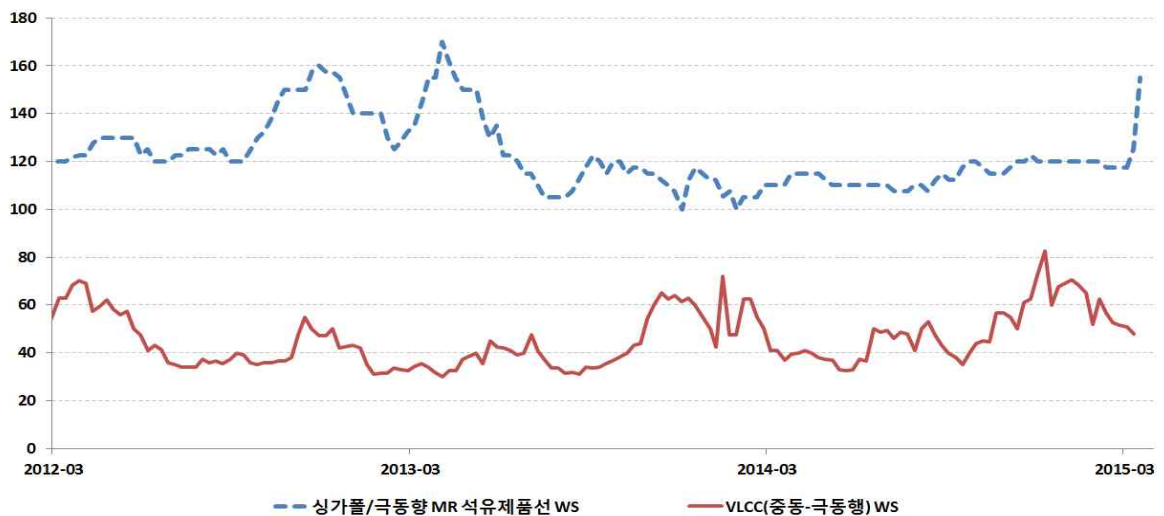
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

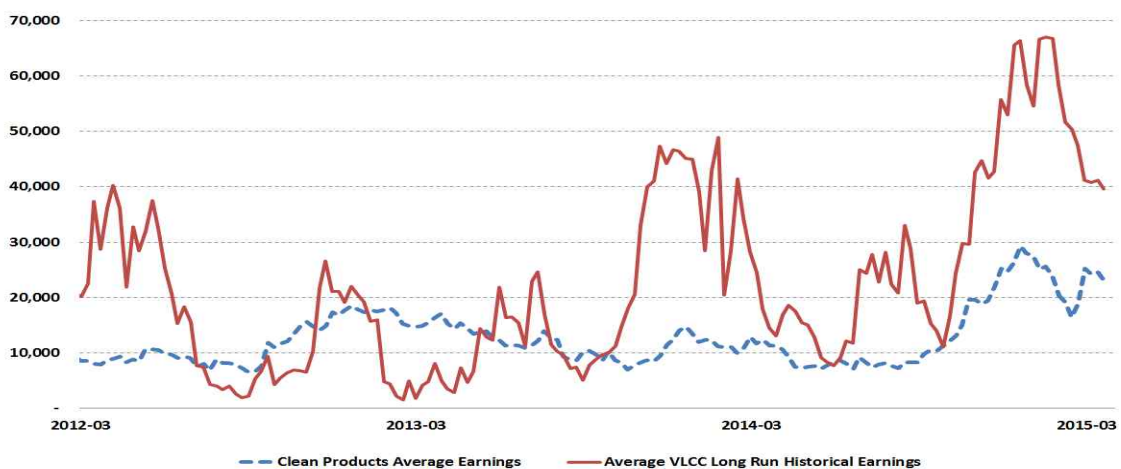
유조선운임지수(WS)



ICAP

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 3월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (03.20)										
건화물선(5년)	Panamax	17.0	(-)	17.0	17.0	20.0	18.3	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	81.0	(-)	81.0	80.0	81.0	80.8	65.0	77.0	73.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.0	(-)	9.0	8.5	9.0	8.8	8.5	10.3	9.7

신조선 시장 (\$ Million) (03.20)										
건화물선	Panamax	28.0	(-)	28.0	28.0	29.0	28.4	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	96.5	(-)	96.5	96.5	97.0	96.6	94.0	101.0	98.4
컨테이너선	Sub-Panamax	31.0	(-)	31.0	31.0	32.5	31.6	31.5	32.5	31.9

연료유 (\$/Tonne) (03.20)										
380 CST	Rotterdam	288.5	(-10.5)	300	242.0	318.0	280.8	305.0	601.0	533.4
	Singapore	310.5	(-19.5)	331	280.5	372.5	321.4	337.5	622.0	560.8
	Korea	342.5	(-20.5)	364	296.0	402.5	346.1	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	312.5	(-35.0)	338	282.5	380.0	326.9	347.5	640.0	569.6

주요 원자재가 (\$) (03.20) 3월평균										
철광석*	국제價	58.6	(-1.1)	60.5	58.6	71.4	64.8	68.9	135.0	97.8
	중국産	97.7	(0.8)	97.3	96.8	98.8	97.8	98.2	176.7	140.0
연료탄*	국제價	74.3	(0.6)	73.7	73.5	74.5	73.9	74.0	100.4	80.8
	중국産	90.4	(-0.8)	91.8	89.6	96.4	94.1	90.0	114.5	99.1
원료탄*	호주産	131.6	(1.1)	130.6	130.2	133.6	131.6	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	74.3	(0.6)	73.7	73.5	74.5	73.9	74.0	91.3	79.6
	중국産	132.4	(1.1)	131.4	131.0	132.8	131.7	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	978.0	(-)	988.1	960	1,066	1,002	910	1,646	1,246
	밀(국제)	530.0	(21.3)	504.2	481	592	523	474	843	609

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
'14/15년		11월	12월	01월	2011년 합계	2012년 합계	2013년 합계			
ASEAN	수출	6,503	6,527	6,496	71,801	79,145	81,997			
	수입	3,930	4,468	4,142	53,121	51,977	53,339			
NAFTA	수출	8,012	7,508	6,731	70,864	72,395	76,983			
	수입	3,991	4,568	4,159	53,497	51,180	48,530			
EU	수출	3,394	4,078	3,576	55,806	49,421	48,857			
	수입	5,200	5,696	4,798	47,444	50,395	56,230			
BRICs	수출	14,608	15,523	14,078	168,965	167,628	178,083			
	수입	9,723	10,376	10,040	111,521	105,145	106,302			