

# 해운시황 포커스

통권 240호 (2015.01.12~01.16)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 원장 | 감리: 김우호 본부장 | 02)2105-4981

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

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



## 뉴스 & 이슈

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



### 저유가 시기, 운임방어를 위한 대책이 필요



- ▶ 2014년 두바이유 기준 배럴당 100달러 수준에서 금년 1월 9일 배럴당 47달러까지 하락, 불과 몇 달만에 유가가 반토막으로 하락하였음. 이처럼 유가가 급락한 것은 장기간의 경기 침체에 따른 석유소비 감소, 공급과잉 심화, 셰일자원 개발, OPEC 감산합의 실패, 그리고 미국, 중동, 러시아의 지정학적 갈등이 복합적으로 작용하고 있기 때문임
  - 유가하락이 어디까지 계속될 것인지 판단하기 어려우나 분명한 것은 지나친 유가하락은 세계 경제에 도움이 되기 보다는 좋지 않은 영향을 줄 가능성이 크다는 것임
- ▶ 국내외 수많은 에너지 분석기관들에 따르면 2015년 국제유가는 배럴당 60달러대로 작년 대비 30~40% 낮은 수준에 머무를 것으로 예상되고 있음. 이에 따라 미국과 신흥국(인도, 중국)은 구매력 증대에 따른 소비증대와 기업 투자증대, 무역수지 개선 등 긍정적인 효과를 줄 것으로 예상되고 있음. 반면 러시아, 이란 등은 재정악화와 금융위기 가능성 상승, 유럽과 일본의 경우 디플레이션 심화에 따른 경기침체의 장기화 등이 우려되고 있음
  - 그러나 주요 경제분석기관들은 배럴당 60달러대 수준에서는 러시아, 중동, 유럽, 일본 경제에 큰 문제가 없을 것으로 예상하고 있음. 따라서 최근의 유가하락은 세계경제 전체적으로 긍정적인 영향을 줄 것으로 예상됨
- ▶ 최근 유가하락으로 해운업 경영에 유리한 환경이 조성되었다는 보는 견해가 있음. 이러한 견해에 따르면 선박연료유 부담이 대폭 감소, 선박의 운항원가가 크게 낮아짐으로써 수익성이 높아질 것으로 예상됨. 또한 에너지 수입국인 중국과 인도가 저유가를 기회로 원유수입을 대폭 늘리고 있어 유조선 운송수요가 크게 증가하고 있다는 것도 해운업계 입장에서 유리한 환경임
  - 이와 더불어 한국해양수산개발원에서 자체 분석한 결과에 따르면, 유가가 10% 하락시 세계 경제성장률은 0.12%p 상승하고, 해상물동량은 컨테이너화물 0.24%, 건화물은 0.15%, 유류는 0.1% 증가하는 효과가 있음. 작년 유가 평균치와 금년 예상치를 비교하면 유가는 35% 하락하며, 세계 GDP 성장률은 0.42%p 상승하고, 해상물동량은 컨테이너 0.83%(144만TEU), 건화물 0.53%(2,620만톤), 유류 0.32%(1,130만톤) 증가하는 효과가 예상됨
- ▶ 그러나 유가가 30~40% 하락할 때에도 세계 해상물동량 증가율은 1%에 미치지 못한다는 점에 주목할 필요가 있음. 공급과잉이 만성화되어 있는 화주 우위의 해운시장에 있어 물동량이 증가율이 크지 않아 해운기업에 유리한 상황이 되기는 기대하기 어려움
  - 예를 들면, 유가하락에 따라 유류할증료를 부과하는 것이 어려워졌고 비용절감에 따라 화주들이 운임인하를 요구할 가능성이 커지고 있음. 더구나 컨테이너의 경우 화주들이 정시성 향상을 요구하기 시작했다는 점도 추가비용을 발생시키는 요인이 될 것임
- ▶ 국적선사들은 향후 유가의 움직임에 따라 화주들이 어떤 행동을 하고 어떤 요구를 할 것인가를 분석하고, 국적선사간 나아가 외국선사들과 제휴와 협력을 통해 운임을 방어해 나갈 수 있는 방안을 모색해야 할 것임

# 건화물선 시장



## 케이프 운임 대폭 상승

- ▶ 최근 BDI는 741p(1월 16일)을 기록하며 전주 대비 32p(0.7%) 하락하였음
  - 케이프는 5,945달러(일)을 기록하여 전주 대비 2,630달러(일)(79.3%) 상승
  - 파나마스는 6,057달러(일)을 기록하여 전주 대비 38달러(일)(0.6%) 하락
  - 수프라막스는 7,487달러(일)을 기록하여 전주 대비 10.5%, 핸디사이즈 역시 6,290달러(일)을 기록하여 전주 대비 5.8% 하락
  - FFA 시장은 핸디를 제외하고 모두 상승세를 보였음. 케이프의 경우 현물시장의 상승과 함께 대부분 크게 상승하였음. 파나마스는 소폭이나 3월까지 계속 상승하여 현물시장의 호조세가 예상됨. 수프라막스 역시 전반적으로 상승세를 보였으나 핸디는 저조한 거래량과 함께 소폭의 하락세가 지속됨
- ▶ 케이프는 상황이 저점에 이르렀다는 인식이 확산되며 태평양수역 석탄수요와 대서양수역 철광석 수요 발생으로 오랜만에 상승세로 전환되었음
  - 태평양수역은 호주-극동간 석탄수요가 본격적인 회복세를 보이여 운임상승으로 이어졌으나 유가하락에 따른 화주들의 운임하락 요구가 나타남
  - 대서양수역은 중남미-유럽간 석탄수요 회복, 브라질-극동간 철광석 수요가 나타나며 운임강세로 전환
- ▶ 파나마스는 인도와 중국의 석탄수입 증가와 미걸프 곡물수요가 발생하고 있으나 선복량이 증가하여 운임상승으로 이어지지 못함
  - 태평양수역은 인도네시아 석탄수요가 꾸준히 발생하여 운임 상승세로 전환
  - 대서양수역은 미걸프 곡물과 유럽 석탄수요 발생에도 불구하고 선복량이 많아 운임상승으로 이어지지 못함
- ▶ 수프라막스는 대서양 수역 수요감소가 두드러지게 나타나면서 운임이 하락하였으며 울트라막스가 투입으로 공급과잉 심화되고 있음
  - 태평양수역은 인도 석탄수요가 회복세를 보이고 있으나 공급과잉이 계속되는 상황
  - 대서양수역은 미걸프 지역에서의 곡물 수요가 발생했으나 선복유입 증가로 운임 악세



		금주 (01.16)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>건화물선 시장</b>									
운임지수	BDI	741	(32)	709	771	745	723	2,113	1,105
	BCI	620	(309)	311	620	458	472	3,781	1,974
	BPI	759	(-5)	759	827	779	419	1,780	964
	BSI	716	(-84)	716	884	802	659	1,330	939
	BHSI	418	(-28)	418	488	451	355	773	524
		(01.16)							
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	9,375	(425)	8,550	9,375	8,958	8,550	25,938	17,934
	Panamax	8,425	(-75)	8,425	8,875	8,875	9,000	15,125	12,035
	Handymax	9,250	(-250)	9,250	9,500	9,417	9,500	13,750	11,389
		(01.16)							
운임(\$/day)	Capesize	5,945	(2,630)	3315	5945	4448	3,670	35,316	13,802
	Panamax	6,057	(-38)	6057	6591	6215	3,362	14,188	7,718
	Supramax	7,487	(-874)	7487	9239	8388	6,886	13,902	9,825
	Handysize	6,290	(-386)	6290	7239	6744	5,337	11,083	7,685

# 컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



## 상해발 컨테이너 운임 크게 상승

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 1.4p 하락한 1,059.3p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 48.7p 상승한 1,055.1p를 기록함
  - 또한 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 12.1p 상승한 556p를 기록
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 33달러 상승한 1,008달러, CCFI는 전주 대비 3.6p 하락한 1,315.5p를 기록하여 혼조세를 보였음
  - 선사들이 TEU당 500~800달러를 인상한다는 GRI를 예고한 바 있으나 실제로 33달러 상승에 그쳐 GRI가 성공하지 못한 것으로 파악
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 159달러 상승한 2,089달러, 미동안이 247달러 상승한 4,747달러를 기록하였고, CCFI는 미서안이 15.6p 하락한 992.7p, 미동안이 34.9p 하락한 1,365p를 기록하여 혼조세를 보였음
  - 유럽항로와 달리 TSA가 권고한 FEU당 600달러를 인상하는 GRI가 반영되어 북미항로 양안 모두 운임이 대폭 상승
- ▶ 다음달 중국 춘절을 앞두고 물동량이 증가할 것으로 예상되면서 TSA가 북미항로에 대해 2월 9일자로 FEU당 600달러 인상하는 GRI를 권고하였고, 유럽항로에서도 선사들이 GRI를 추진할 가능성이 있어 당분간 운임강세가 예상됨
- ▶ 작년에 이어 미서안 항만체선이 계속되고 있어 서안 화물 일부가 동안으로 이동하는 현상이 발생하고 있음
  - 미국 서부지역 항만에서 노사협상이 지지부진하여 항만체선 해결에 난항을 겪고 있음. 특히 롱비치항으로 입항하는 컨테이너선의 체선이 심각하여 롱비치행 화물 일부가 동안으로 이동하는 현상이 발생하고 있음



			금주 (01.16)	(전주비)	2015년			2014년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		1059.3	(-1.4)	1,059	1,061	1,060	1,017	1,171	1,085
	유럽항로		1315.5	(3.6)	1,315	1,319	1,317	1,177	1,696	1,420
	미서안항로		992.7	(-15.6)	993	1,008	1,000	934	1,032	983
	일본항로		651.4	(2.5)	649	651	650	597	843	705
	한국항로		673.0	(-28.3)	673	701	687	610	749	692
	동남아항로		883.7	(41.2)	842	884	863	754	905	839
			(01.14)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)			556.0	(12.1)	544	556	550	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	690	(-)	690	710	697	670	750	708
		수입	580	(-)	580	600	587	540	610	581
	한중(All in)	수출	363	(-)	363	363	363	309	363	346
		수입	537	(-)	537	537	537	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, 운임 급등 후 조정양상 속에 서아프리카 시장 강세

- ▶ 지난주 운임 급등에 따른 부담으로 운임 조정이 나타난 가운데 서아프리카 시장이 강세를 나타내고 있음
  - VLCC 평균 운임수익은 69,801달러(일)로 전주 대비 565달러(0.8%) 증가하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 70.5로 전주 대비 3.0p(4.4%) 상승하였음
  - 1월 14일 페르시아만 30일 가용선박은 103척으로 전주대비 3척(3.1%) 감소하였으나 전년 동기 대비 5척(5.1%) 증가한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 1~2%, 중동-유럽 7%, 중동-미국 7% 감소하였음. 서아프리카 시장은 인도항이 6%, 미국항 2%, 중국항은 11% 증가하였음

### [01.16일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라말파	푸자이라	상가포르	홍콩	일본
\$/톤	242.0	263	260.0	285	257.5	272.5	292.5	289.0	280.5	282.5	346.0
ww	-0.6%	-6.9%	-4.6%	-6.6%	-8.2%	-1.1%	-3.3%	2.3%	-0.7%	-5.0%	-4.6%



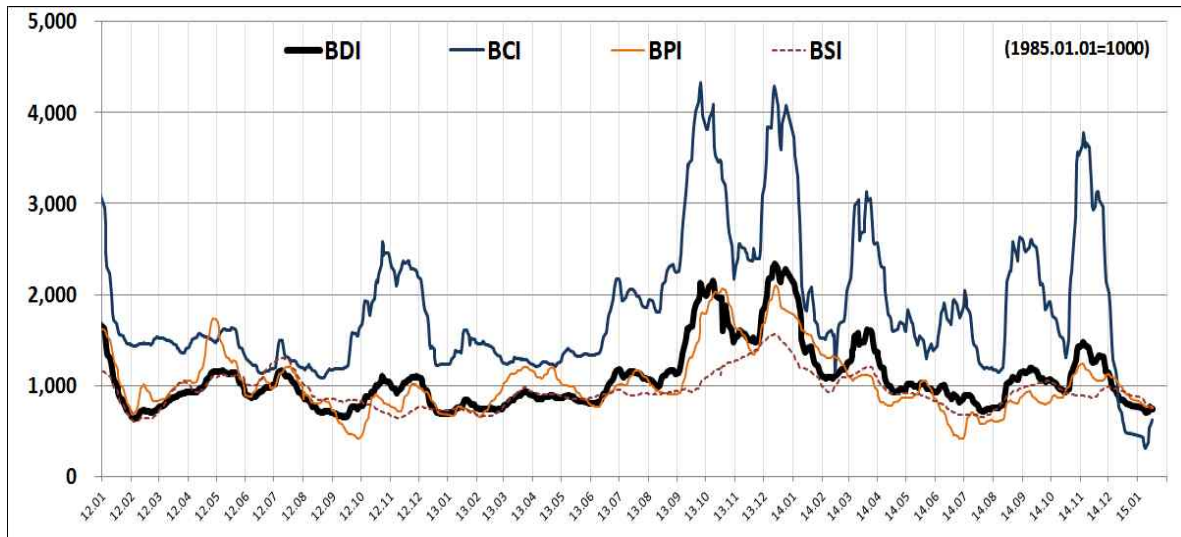
### 제품선, 연휴에 따른 선복량 누적 해소하며 운임 반등 모색

- ▶ 대서양 시장: 북해시장은 연휴로 인한 선복량 누적으로 성약이 활발함에도 운임은 보합을 나타냄. 미걸프만 시장은 기상악화에 따른 항만 폐쇄가 이어지며 운임 상승
- ▶ 아시아 시장: LR 시장은 연휴에 따른 선복량 누적으로 전반적으로 운임 약세가 지속되고 있음. 반면 MR 시장은 극동아시아 성약건수가 증가하며 강보합세를 나타내고 있음
  - 제품선 평균 운임수익은 25,619달러(일)로 전주 대비 473달러(1.9%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 120.0로 전주 대비 변동없음
  - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안, 북해-서아프리카는 전주대비 변동 없으며, 미걸프-북해 16%, 미걸프-남미동안 8% 증가하였음
  - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 9%, LR2 5% 감소하였음. MR은 싱가포르-일본 전주대비 변동 없으며, 인도-일본은 3% 증가하였음

(전주비) 1월평균      2015년      2014년  
 최저    최고    평균    최저    최고    평균

유조선 시장		(01.16)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	69,801	(565)	65,192	56,538	69,801	65,192	7,670	66,395	27,287	
	MR	25,619	(473)	26,128	25,146	27,620	26,128	7,041	26,313	12,361	
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	52,500	(12,500)	43,500	38,000	52,500	43,500	23,500	40,000	28,115	
	MR	15,250	(-)	15,333	15,250	15,500	15,333	13,750	15,500	14,630	
		(01.14)		1월평균							
운임지수(WS)	VLCC	70.5	(3.0)	69.0	67.5	70.5	69.0	32.5	82.5	47.7	
	MR	120.0	(-)	120.0	120.0	120.0	120.0	100.0	122.5	112.5	

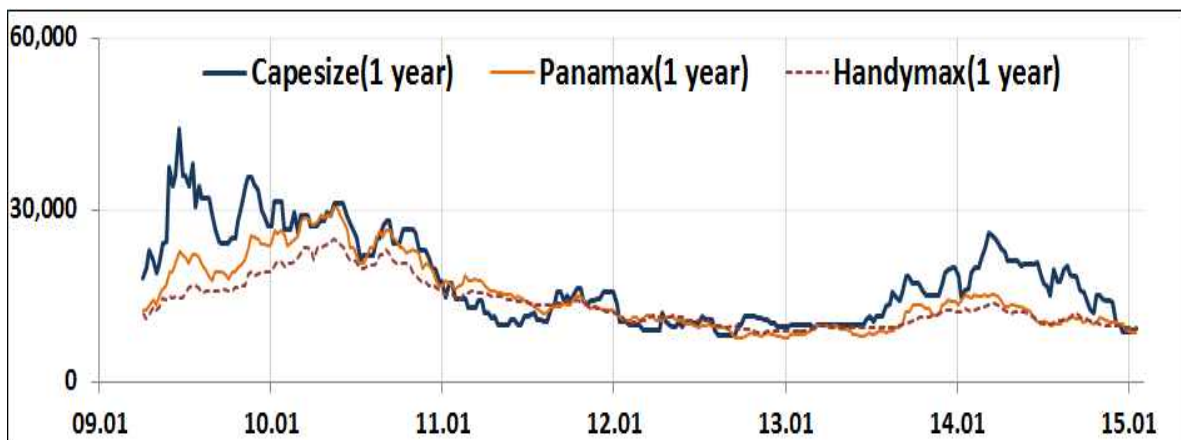
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

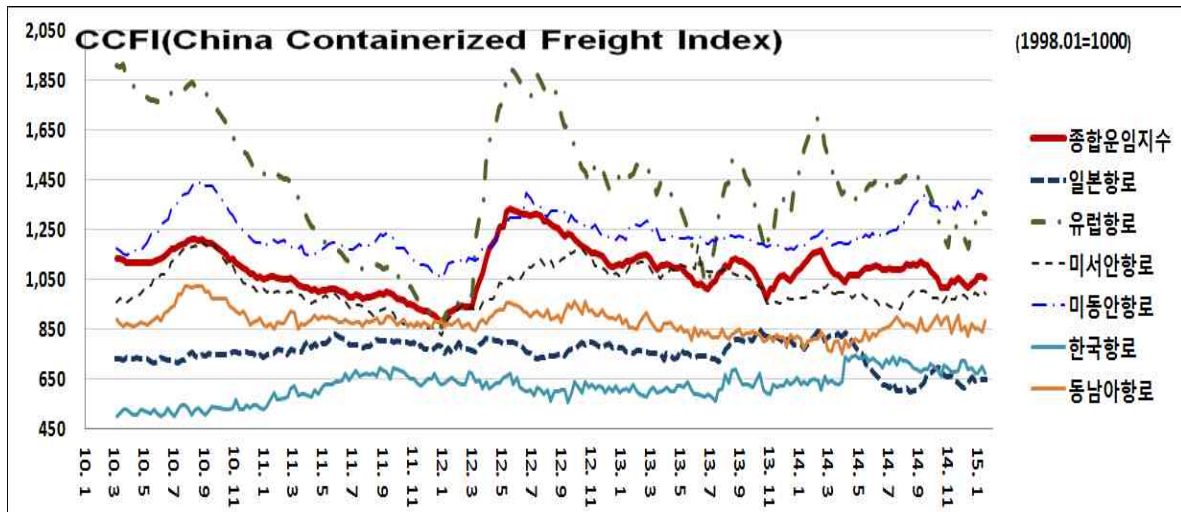
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



Clarkson.

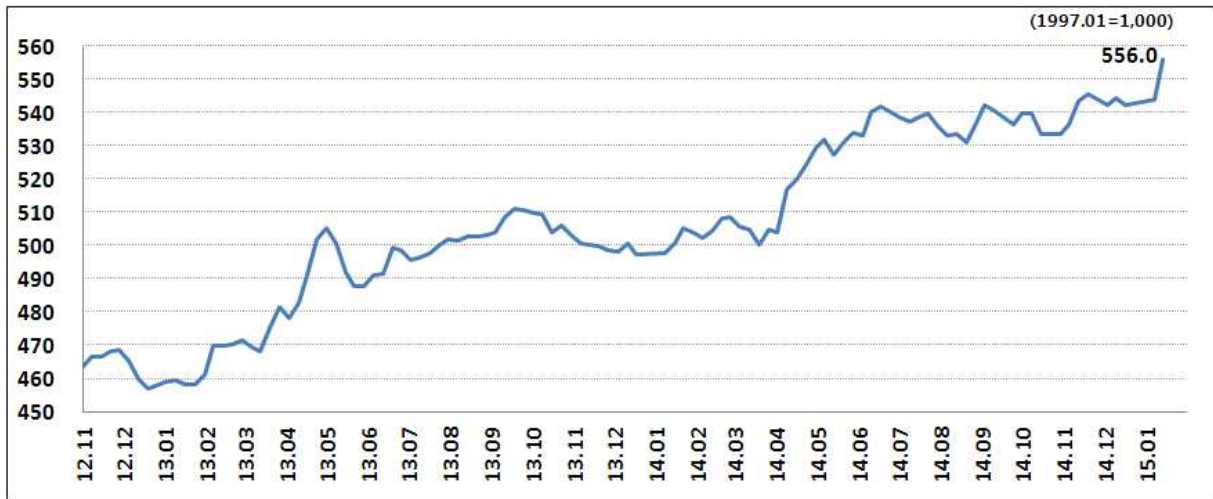
:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



상해항운교역소

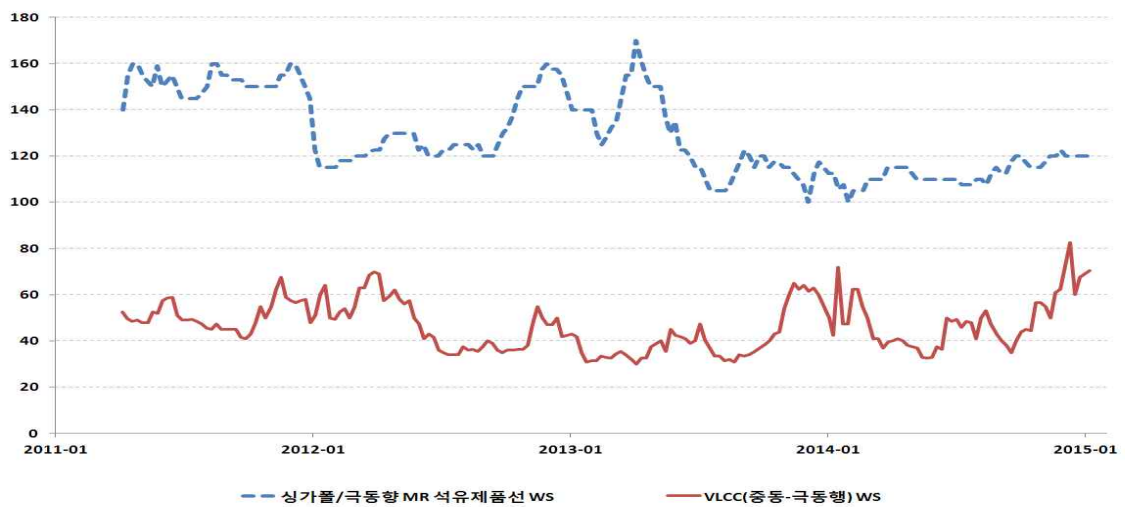


컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

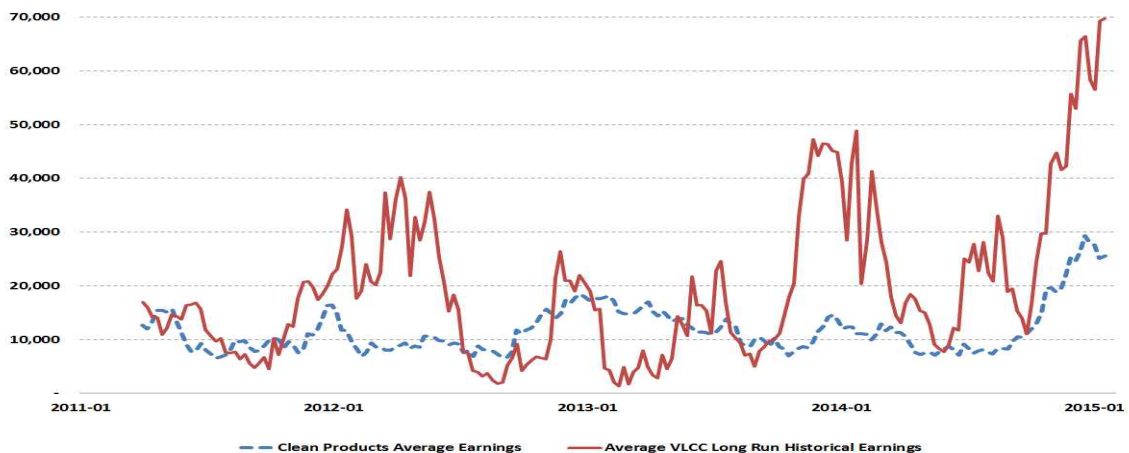
유조선운임지수(WS)



ICAP

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

# 주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 1월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선 시장 (\$ Million) (01.16)</b>										
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.3	19.0	20.0	19.3	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	80.0	(-)	80.0	80.0	80.0	80.0	65.0	77.0	73.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	8.5	(-)	8.5	8.5	8.5	8.5	8.5	10.3	9.7

<b>신조선 시장 (\$ Million) (01.16)</b>										
건화물선	Panamax	28.8	(-0.2)	28.9	28.8	29.0	28.9	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	96.5	(-0.5)	96.8	96.5	97.0	96.8	94.0	101.0	98.4
컨테이너선	Sub-Panamax	32.5	(-)	32.5	32.5	32.5	32.5	31.5	32.5	31.9

<b>연료유 (\$/Tonne) (01.16)</b>										
380 CST	Rotterdam	242.0	(-1.5)	254.5	242.0	278.0	254.5	305.0	601.0	533.4
	Singapore	280.5	(-2.0)	294.2	280.5	319.5	294.2	337.5	622.0	560.8
	Korea	306.0	(-11.5)	327.0	306.0	357.5	327.0	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	282.5	(-15.0)	304.2	282.5	332.5	304.2	347.5	640.0	569.6

<b>주요 원자재가 (\$)</b>					(01.16) 1월평균					
철광석	국제價	70.1	(-1.2)	70.9	71.3	71.4	71.3	68.9	135.0	97.8
	중국産	98.5	(-)	98.5	98.3	98.5	98.4	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	74.3	(-)	74.3	74.1	74.2	74.2	74.0	100.4	80.8
	중국産	96.1	(-)	96.1	95.9	96.0	96.0	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	133.2	(-)	133.2	132.9	133.2	133.0	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	74.3	(-)	74.3	74.1	74.2	74.2	74.0	91.3	79.6
	중국産	132.4	(-)	132.4	132.1	132.4	132.2	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	1,003.0	(-59.0)	1,036.3	1,003	1,066	1,036	910	1,646	1,246
	밀(국제)	532.8	(-31.0)	561.7	533	592	562	474	843	609

<b>세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)</b>										
	2014년	9월	10월	11월	2011년	합계	2012년	합계	2013년	합계
ASEAN	수출	7,207	7,046	6,543	71,801		79,145		81,997	
	수입	4,650	4,889	3,930	53,121		51,977		53,339	
NAFTA	수출	6,895	8,105	8,031	70,864		72,395		76,983	
	수입	4,701	4,685	3,992	53,497		51,180		48,530	
EU	수출	3,714	4,289	3,440	55,806		49,421		48,857	
	수입	4,932	4,733	5,199	47,444		50,395		56,230	
BRICs	수출	15,211	16,182	14,625	168,965		167,628		178,083	
	수입	9,980	10,665	9,727	111,521		105,145		106,302	