

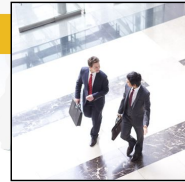
해운시황 포커스

통권 239호 (2015.01.05~01.09)

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)



스콜피오의 건화물선 선박 풀(Pool) 추진에 주목해야



- ▶ 최근 컨테이너선에 집중적으로 나타나는 선박대형화 경향이 건화물선에도 나타나고 있음. 특히 65,000DWT급 울트라막스가 2016년까지 500척 이상 인도예정으로 있어 파나막스와 수프라막스 시장에서 치열한 경쟁을 예고하고 있음. 또한 케이프 시장에서도 브라질 발레사가 보유한 발레막스(40만DWT)가 지난 10월 중국 청도항에 입항한 것으로 시작으로 2016년까지 20척이 시장에 투입될 예정임
 - 건화물선 시장에서도 초대형선박이 등장하는 것은 대화주들이 대규모 용선을 활용하여 시장지배력을 강화하려고 시도하기 때문임. 이로 인해 건화물선 시장에 있어 순수 운항선사들의 입지가 갈수록 축소되고 있으며, 선사들은 가격순응자(Price Taker)로 지위가 전락하였음
- ▶ 반면 컨테이너선 시장에서는 선사들이 선복공유협정(VSA)을 통해 얼라이언스를 구축하여 운항비용 절감을 도모하는 동시에 GRI를 통해 운임이 장기간 지속적으로 하락하는 상황을 예방하고 있음. 건화물선 시장의 경우 선박의 정기운항이 없고 운송수요의 계절적 편차가 크다는 이유로 선사 간 공동운항 등 협력이 없었음. 컨테이너선 시장의 경우 선사 간 협력을 통해 극단적 운임하락에 따른 시장의 붕괴현상을 막을 수 있으나 건화물선 시장은 철저하게 수급상황에 따라 운임이 결정되는 완전경쟁시장의 모습을 보이고 있음
- ▶ 최근 건화물선 시장전망이 좋지 않은 상황에서 유럽계 대형 벌크사인 스콜피오(Scorpio)가 건화물선의 풀(Pool) 결성을 추진하고 있어 주목을 받고 있음. 일본과 중국 조선소에 6만 DWT급 울트라막스급 건화물선을 발주했던 스콜피오 벌커스(Scorpio Bulkercs)는 저유가 상황과 시장침체 등으로 운임 하락세에 있는 울트라막스 선대의 비용경쟁력을 높이기 위해 다른 울트라막스 선주들과 선박 풀의 결성을 추진하고 있음
 - 울트라막스는 파나막스와 수프라막스 중간 선형으로 현재 인도된 선박과 앞으로 인도될 선박들이 많으나 파나막스와 수프라막스 같이 독립된 시장을 구축되지 않아 양 시장에 있어 경쟁력을 갖기 어려운 실정임. 이에 따라 스콜피오는 울트라막스 풀을 구성하여 선복량을 대형화하고 독자적인 운임협상력을 확보하려고 하고 있음
- ▶ 유조선 시장의 경우 선형과 항로가 상대적으로 단순하여 선박 풀(Pool)이 비교적 활발하게 이루어지고 있으나 건화물선 시장의 특성상 선박 풀이 시도되지 않았음. 그러나 대화주의 시장지배력 강화와 시장전망이 불투명한 상황에서 비용을 절감하고 운임 협상력을 높이기 위해서는 건화물선 선주들도 선박 풀(pool)을 진지하게 검토할 때가 되었음
 - 선박 풀(pool)의 구성과 운영, 공동운항은 선사들에게 이점을 주기도 하나 선사의 영업 정보가 노출된다는 단점이 있음. 따라서 선박 풀(Pool) 구성과 공동운항을 위한 센터를 별도로 두고 관리하면서 영업 및 마케팅은 개별적으로 하는 느슨한 형태의 선박 풀(Pool)을 도입할 필요가 있음
 - 또한 선박 풀(Pool)을 활용함에 있어 선박 풀(Pool)을 하나의 단위로 하여 영업활동 및 마케팅을 수행하는 단계에서 나아가 장기운송계약을 추진하는 단계까지 협력을 모색할 필요가 있음

건화물선 시장



수요 부진과 공급과잉 심화로 운임하락세 지속

- ▶ 최근 BDI는 744p(1월 7일)를 기록하며 전주 대비 42p(5.3%) 하락하였음
 - 케이프는 금년 1월 평균 3,622달러(일)에 비해 .5% 높은 3,675달러(일)를 기록
 - 파나마스는 금년 1월 최저치인 6,219달러(일)를 기록
 - 수프라막스는 금년 1월 최저치인 8,814달러(일), 핸디사이즈 역시 금년 1월 최저치인 6,957달러(일)를 기록
 - FFA 시장은 케이프의 경우 금년 12월물이 2015년 1월물 보다 낮은 수준을 기록하여 큰 폭의 하락세를 보였고, 파나마스는 대부분의 물에서 저조한 거래량을 나타내며 소폭 하락하였음. 수프라막스는 저조한 거래량으로 전반적으로 보합세를 기록함
- ▶ 케이프는 양대 수역에서 여전히 공급과잉을 나타내고 있으나 많은 선주들이 관망세를 보이면서 추가 운임하락을 저지하고 있는 상황임
 - 태평양수역은 서호주-극동 간 수요가 있었으나 공급과잉으로 운임하락을 면치 못함
 - 대서양수역은 브라질 물량 감소에도 불구하고 유럽 물량이 증가하여 상승세로 전환
- ▶ 파나마스는 미국의 곡물수출이 감소하면서 시황상승 동력을 상실한 상태이며 공급과잉이 심화되어 지속적으로 하락하였음
 - 태평양수역은 일부 선주들의 개선에도 불구하고 석탄 선적물량이 소형 케이프 선박으로 이동하면서 지속적으로 하락
 - 대서양수역은 미걸프 지역 곡물수요가 감소하고 선박유입이 증가하여 계속 하락
- ▶ 수프라막스는 양대 수역에서의 수요부진과 함께 신규 인도된 울트라막스급 선박이 투입되면서 공급과잉이 심화되어 운임하락이 지속됨
 - 태평양수역은 동남아 석탄 수요가 발생했으나 울트라막스급 투입 여파로 계속 하락
 - 대서양수역은 미걸프 지역에서의 곡물 수요가 발생했으나 선박유입 증가로 운임 약세



		금주 (01.07)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	744	(-42)	744	771	759	723	2,113	1,105
	BCI	397	(-75)	397	456	431	472	3,781	1,974
	BPI	780	(-92)	780	827	803	419	1,780	964
	BSI	843	(-54)	843	884	865	659	1,330	939
	BHSI	466	(-29)	466	488	479	355	773	524
(01.02)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	8,550	(-)	8,550	8,550	8,550	8,550	25,938	17,934
	Panamax	8,875	(-125)	8,875	8,875	8,875	9,000	15,125	12,035
	Handymax	9,500	(-)	9,500	9,500	9,500	9,500	13,750	11,389
(01.07)									
운임(\$/day)	Capesize	3,675		3,516	3,717	3,622	3,670	35,316	13,802
	Panamax	6,219		6,219	6,519	6,400	3,362	14,188	7,718
	Supramax	8,814		8,814	9,239	9,044	6,886	13,902	9,825
	Handysize	6,957		6,957	7,239	7,117	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



화물집하 경쟁으로 운임 하락

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 3.7p 하락한 1,060.7p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 42.5p 하락한 1,006.3p를 기록함. 한편 용선료 지수인 HRCI는 이번 주 543.9p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 110달러 하락한 975달러, CCFI는 전주 대비 10.6p 하락한 1,319.1p를 기록하여 전체적으로 하락하였음
 - 선사들이 12월말 크리스마스를 앞두고 TEU당 500~700달러를 인상한 GRI가 성공을 거두면서 운임이 상승하였으나 화물집하 경쟁이 심화되면서 하락세로 반전
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 1234달러 하락한 1,930달러, 미동안이 2달러 상승한 4,500달러를 기록하였고, CCFI는 미서안이 18.8p 하락한 1,088.3p, 미동안이 8.6p 상승한 1,408.5p를 기록하여 혼조세를 보였음
 - 작년 12월 TSA가 미서안 항만혼잡에 따른 선사들의 혼잡통행료를 FEU당 1,000달러 인상한 GRI가 성공하면서 운임이 상승하였으나 화물집하 경쟁으로 운임이 다시 하락
- ▶ 작년 12월 양대 항로에서 선사들의 GRI가 성공하면서 운임이 상승하였으나 금년 1월 선사 간 화물집하 경쟁이 치열해지면서 운임이 하락하였음. 그러나 화주들이 중국의 춘절 연휴 이전에 화물선적을 서두르고 있어 춘절을 직전에 운임이 상승할 것으로 예상됨
 - 아시아-유럽항로에서는 선사들이 TEU당 500~800달러를 인상하는 GRI를 예고하였고, 아시아-북미항로에서도 TSA가 FEU당 600달러를 인상하는 GRI를 권고함
- ▶ 최근 국제유가 하락에 따른 선박 연료유가격 하락으로 일부 화주들에게서 정시성을 높여야 한다는 주장이 나오고 있음. 선사들은 정시성 향상에 대한 구체적인 계획을 갖고 있지 않으나 이러한 요구가 현실화될 경우 운임하락의 요인이 될 가능성이 있음



			금 주 (01.09)	(전 주비)	2015년			2014년		
					최저	최 고	평균	최저	최 고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		1,060.7	(-3.7)	1,061	1,061	1,061	1,017	1,171	1,085
	유럽항로		1319.1	(-10.6)	1,319	1,319	1,319	1,177	1,696	1,420
	미서안항로		1008.3	(18.8)	1,008	1,008	1,008	934	1,032	983
	일본항로		648.9	(-0.6)	649	649	649	597	843	705
	한국항로		701.2	(25.9)	701	701	701	610	749	692
	동남아항로		842.5	(-12.4)	842	842	842	754	905	839
			(01.07)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)			543.9		544	544	544	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	710	(-)	710	710	710	670	750	708
		수입	600	(-)	600	600	600	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, 연휴에 따른 성약감소로 운임 조정 지속

- ▶ 1월초 연휴에 따른 성약감소와 운임 급등에 따른 부담으로 운임 조정이 이어지고 있음
 - VLCC 평균 운임수익은 56,538달러(일)로 전주 대비 1,792달러(3.1%) 감소하였으나 중동-일본 운임지수는 WS 67.5로 전주 대비 7.5p(12.5%) 상승하였음
 - 1월 7일 페르시아만 30일 가용선박은 106척으로 전년 동기 대비 9척(7.8%) 감소한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 4~5%, 중동-유럽 7%, 중동-미국 8% 감소하였음. 서아프리카 시장은 인도향이 22%, 미국향 3% 감소하였으나 중국향은 2% 증가하였음

[01.02일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라팔라	푸자타	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	278.0	299.0	296.0	364.0	316.0	320.5	328.0	328.0	319.5	357.5	418.0
w/w	-8.9%	-7.0%	-8.8%	5.5%	-1.3%	-2.1%	-5.2%	-2.4%	-5.8%	-6.1%	1.3%



제품선, 연휴에 따른 성약감소로 운임 약세 지속

- ▶ 대서양 시장: 연휴에 따른 성약감소로 운임은 조정양상을 지속하고 있음. 미국의 한파로 인하여 난방용 연료 수요가 증가함에 따라 미걸프 수출량 감소 가능성이 있음
- ▶ 아시아 시장: 연휴에도 LR1 운임 강보합세를 유지하는 반면 LR2는 하락세를 나타내고 있음. MR 시장은 큰 변동 없이 양호한 수준을 나타내고 있음
 - 제품선 평균 운임수익은 27,620달러(일)로 전주 대비 362달러(1.3%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 120.0로 전주 대비 변동 없음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 9%, 북해-서아프리카 6% 감소하였으며, 미걸프-북해 5%, 미걸프-남미동안 1% 감소하였음
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 7% 증가하였으나, LR2 10% 감소하였음. MR은 싱가포르-일본 3%, 인도-일본 3% 증가하였음

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

유조선 시장		(01.02)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	56,538	(-1,792)	56,538	56,538	56,538	56,538	7,670	66,395	27,287	
	MR	27,620	(-362)	27,620	27,620	27,620	27,620	7,041	26,313	12,361	
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	38,000	(-)	38,000	38,000	38,000	38,000	23,500	40,000	28,115	
	MR	15,500	(-)	15,500	15,500	15,500	15,500	13,750	15,500	14,630	
		(01.07)		1월평균							
운임지수(WS)	VLCC	67.5		67.5	67.5	67.5	67.5	32.5	82.5	47.7	
	MR	120.0		120.0	120.0	120.0	120.0	100.0	122.5	112.5	

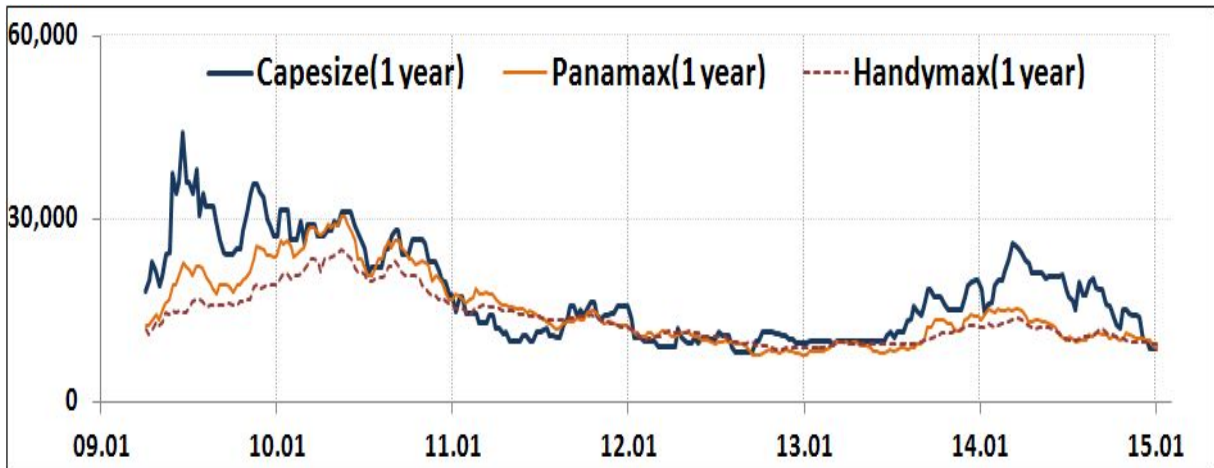
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

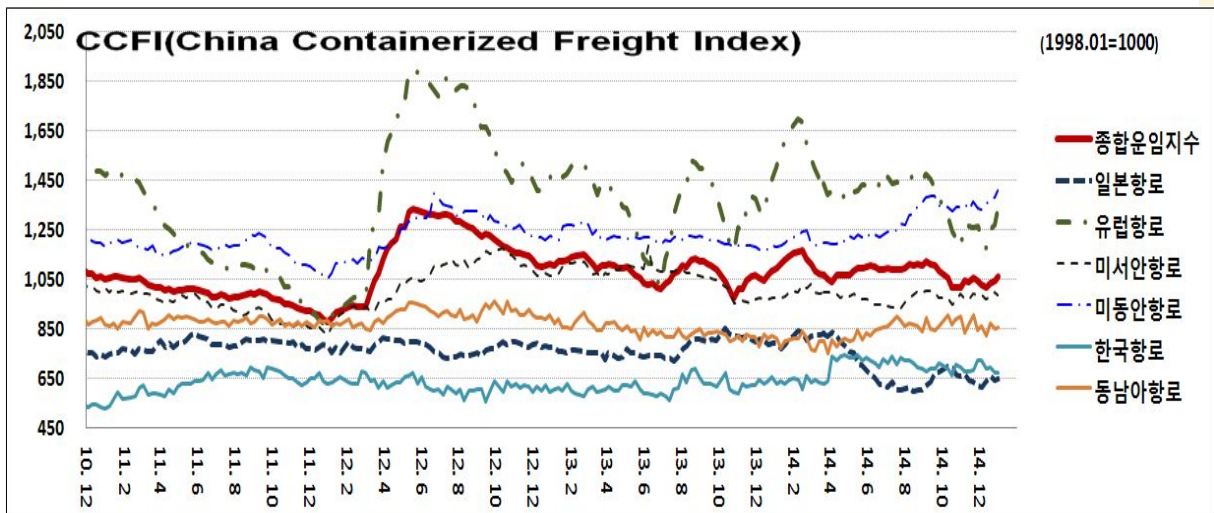
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



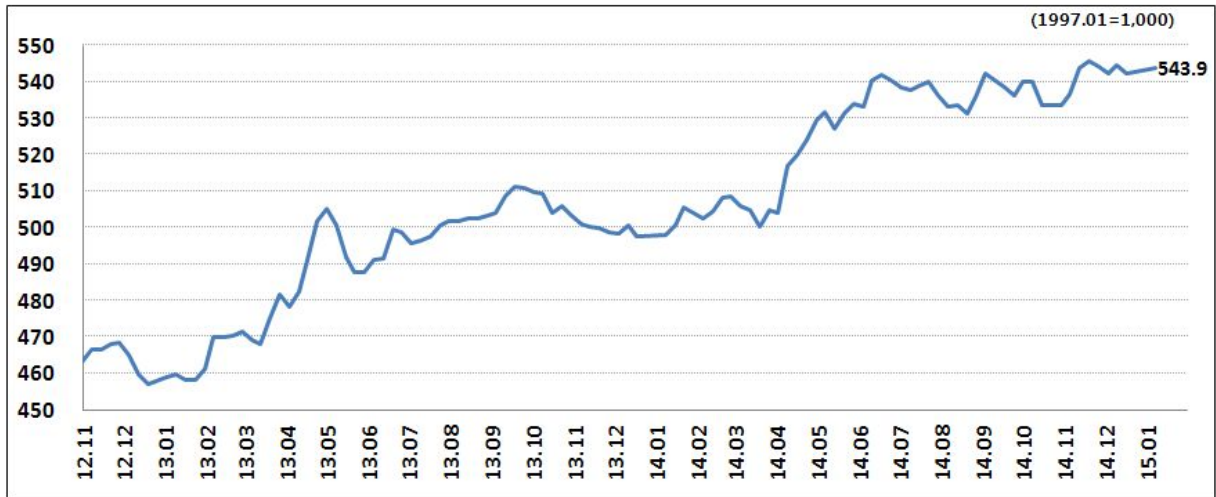
Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



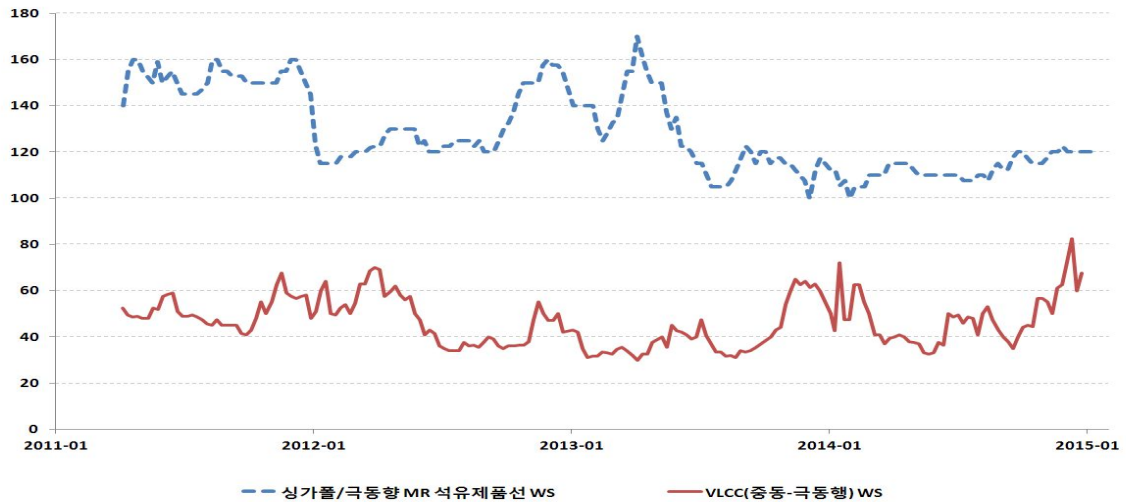
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

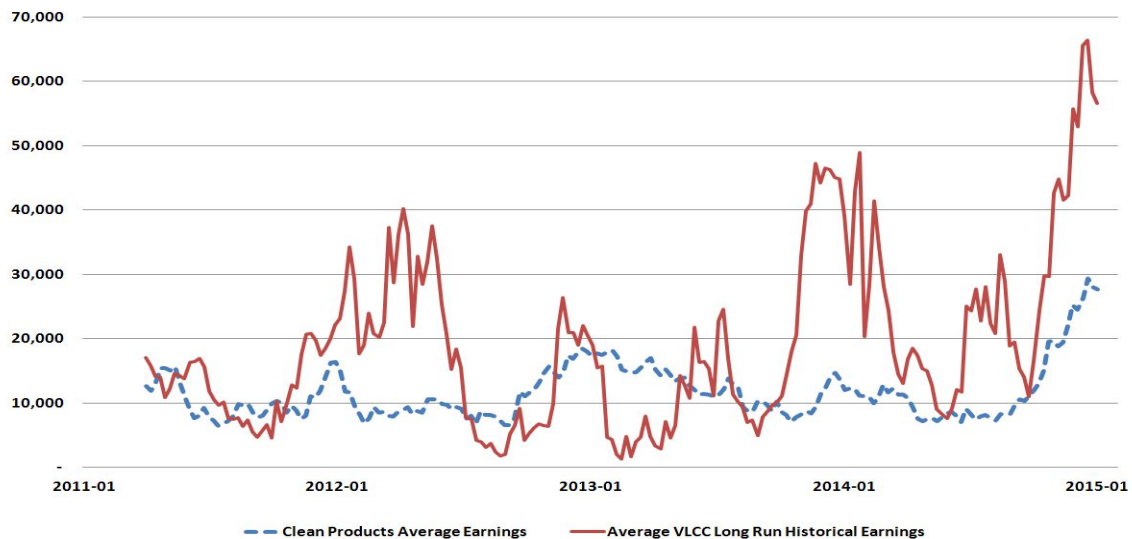
유조선 운임지수(WS)



ICAP

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 1월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (01.02)										
건화물선(5년)	Panamax	20.0	(-)	20.0	20.0	20.0	20.0	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	80.0	(3.0)	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

신조선 시장 (\$ Million) (01.02)										
건화물선	Panamax	29.0	(-)	29.0	29.0	29.0	29.0	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	97.0	(-)	97.0	97.0	97.0	97.0	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

연료유 (\$/Tonne) (01.02)										
380 CST	Rotterdam	278.0	(-27.0)	278.0	278.0	278.0	278.0	305.0	601.0	533.4
	Singapore	319.5	(-19.5)	319.5	319.5	319.5	319.5	337.5	622.0	560.8
	Korea	357.5	(-43.0)	357.5	357.5	357.5	357.5	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	332.5	(-21.5)	332.5	332.5	332.5	332.5	347.5	640.0	569.6

주요 원자재가 (\$) (01.05) 1월평균										
철광석	국제價	71.3	(2.4)	71.3	71.3	71.3	71.3	68.9	135.0	97.8
	중국産	98.3	(-)	98.3	98.3	98.3	98.3	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	74.1	(-)	74.1	74.1	74.1	74.1	74.0	100.4	80.8
	중국産	95.9	(-)	95.9	95.9	95.9	95.9	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	132.9	(0.1)	132.9	132.9	132.9	132.9	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	74.1	(-)	74.1	74.1	74.1	74.1	74.0	91.3	79.6
	중국産	132.1	(0.1)	132.1	132.1	132.1	132.1	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	1,058.0	(-4.3)	1,039.0	1,021	1,058	1,039	910	1,646	1,246
	밀(국제)	589.0	(-26.5)	585.1	581	589	585	474	843	609

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
	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	