

# 해운시황 포커스

통권 220호 (2014.07.14~07.18)

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)



### 최근의 건화물선 시황급락 단기간에 그칠 듯



- ▶ 금년 7월 들어 건화물선 모든 선형에서 운임약세를 보이며, 7월 18일 BDI 지수가 732 수준으로 떨어지면서 연중 최저치를 기록하였음. 이처럼 건화물선 시황이 크게 하락한 요인은 주로 선복증가와 계절적 수요감소로 파악되고 있음
- ▶ 최근 건화물선 시장의 수요를 보면 케이프는 선복증가와 대서양수역의 철광석 물동량 둔화, 파나마스와 수프라막스는 석탄 물동량 둔화가 시황하락의 결정적 요인으로 작용하였음
  - 케이프는 양대 수역의 선복증가로 인해 3주 연속 하락하는 양상을 보임. 태평양 수역에서 호주 메이저들의 꾸준한 수요가 있었으나 선복증가로 운임 하락세를 보였으며, 대서양 수역도 브라질의 제한적인 물동량과 공선운항 선박 유입으로 운임 약세
  - 파나마스는 양대 수역 모두 물동량이 둔화되어 운임하락세로 전환되었음. 대서양수역은 미국발 유럽행 석탄이 일부 선적되었으나 많은 선복이 유입되어 운임약세를 보였으며 태평양 수역도 선복증가에 대해 용선주들이 관망세를 보여 하락세로 전환
  - 수프라막스의 경우 태평양 수역은 인도네시아의 일부 석탄수요를 제외한 다른 수역의 부진한 수요로 인해 약세가 지속되었으며, 대서양 수역도 전주까지 이어지던 미국 신규 물량이 줄어들어 지난 2주간의 상승세를 마감하고 하락세로 전환
- ▶ 그러나 최근의 건화물선 시황 하락은 계절적 요인에 의한 것이라는 주장이 제기되었음. 이에 따르면 전형적 '여름 비수기'로 물동량이 둔화되면서 건화물선 모든 선형에서 운임이 하락하였으나 하반기 물동량 증가로 시황상승이 예상됨
  - 특히 지난 주말을 기점으로 케이프의 시황하락 폭이 크게 둔화된 가운데 FFA 시장을 중심으로 매수세가 증가하고 있고 브라질발 중국행 철광석 성약건수가 증가하고 있어 케이프의 시황상승이 예상
  - 또한 파나마스의 경우 여전히 선복과잉이 문제이나 하절기 전력수요 증가에 따른 중국 및 인도의 발전용 석탄수입 증가로 파나마스의 시황회복이 기대
- ▶ 한편 세계 최대의 건화물선 시장인 중국의 건화물선 물동량이 크게 증가한 것으로 나타났음. 중국 해관총서가 집계한 2014년 상반기 철광석 수입량은 작년 상반기 대비 19% 증가한 4억 5,716만톤으로 나타났음
  - 중국 철강업계에서는 금년 중국의 철광석 수입량은 9억 1,400만톤으로 작년 수입량 8억 1,941만톤에 비해 9,500만톤 증가할 것으로 예상하고 있음, 또한 금년 6월 수입량은 7,457만톤으로 작년 6월 대비 20% 증가하였음
  - 나아가 금년 상반기 원유수입량도 작년 상반기 대비 10% 증가한 1억 5,197만톤으로 나타났으며, 금년 6월 수입량은 2,328만톤으로 작년 6월 대비 5% 증가하였음
  - 이외에도 석탄은 1억 5,987만톤으로 작년 상반기 대비 0.9% 증가, 대두는 3,421만톤 작년 상반기 대비 24% 증가, 원목·목재는 3,921만㎥(작년 상반기 대비 22%증가, 강재 725만톤으로 작년 상반기 대비 6% 증가한 것으로 나타났음
- ▶ 최근 건화물선 시황은 단기간 하락 폭이 컸다는 점에서 많은 우려가 있으나 건화물선 시장이 원래 변동성이 큰 시장이라는 점에서 단기시황 보다는 장기적으로 시황을 보는 것이 필요함
  - 위에서 설명한 바와 같이 중국의 건화물선 물동량이 경제적 불안정에서 불구하고 여전히 견고하게 나타나고 있고 금년 물동량 증가추세를 고려할 때 최근의 건화물선 시황급락은 단기간에 그칠 것으로 예상

# 건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



## 케이프 운임이 10,000달러/일 붕괴되면서 BDI도 800p 붕괴

- ▶ 최근 BDI는 755p(7월 16일)를 기록, 전주 대비 108p(13%) 하락함
  - 케이프 운임은 전주 대비 2,700달러(일)(23%) 하락한 9,045달러/일을 기록
  - 파나마크스 운임은 전주 대비 708달러(일)(12%) 하락한 4,969달러(일)을 기록하여 다시 운항 변동비(OPEX) 미만으로 하락
  - 수프라막스 및 핸디사이즈도 각각 3%, 5%씩 하락
  - FFA 시장은 현물시장 약세를 반영하여 전 선행에 걸쳐 하락세임. 8월물의 경우 케이프 21%, 파나마크스 15%, 수프라막스 12% 하락했으며, 핸디사이즈는 보합세임. 4분기물의 경우 케이프는 20,000달러(일) 선이 붕괴되면서 19,225달러(일)를 기록하였고, 수프라막스는 10% 하락한 반면 파나마크스 및 핸디사이즈는 소폭 하락
- ▶ 케이프는 호주 BHP Billiton, FMG 등의 철광석 물동량이 다수 유입되었으나 운임회복으로 이어지지 못했고, 브라질의 철광석 물동량 유입도 공선운항 선박이 다수 시장에 진입하면서 운임하락으로 귀결됨
  - 남아프리카공화국에서 여름철 수출설비 보수로 물동량이 감소하여 시황하락 가속화
  - 북반구 여름이 오면서 건설수요 감소로 조강수요가 줄어들고, 중국의 항만 철광석 재고량이 여전히 1억 1,600만톤 수준을 유지하면서 추가 수입수요를 억제하고 있어 케이프 수급여건이 좋지 않은 상황
- ▶ 파나마크스는 태평양, 대서양 수역에서 화물이 일부 유입되었으나, 상승세를 지속하기에는 가용 선박이 많아 다시 운임 하락세로 전환
  - 운임이 운항변동비에도 미치지 못하면서 선주들의 운임하락에 대한 저항감이 큼
  - ACM社は 올해 파나마크스 시황이 저조한 것은 석탄 물동량 감소에 있다고 주장함. 유럽에서는 연료탄의 가스사용으로의 전환, 북미 석탄 대신 루블화 평가절하에 따른 러시아 석탄수입 증가 등이 대서양 수역의 석탄 물동량 감소로 나타났음. 태평양 수역에서는 중국이 인도네시아 연료탄 수입을 일부 호주산으로 대체하면서 톤-마일 효과가 발생하였으나 중국 원료탄 수입이 5월 누적 기준 작년 3,100만톤에서 2,500만톤으로 감소한 것이 파나마크스 시황에 부정적 영향을 미쳤다는 것임
- ▶ 수프라막스도 7,000달러/일을 저지선이 붕괴되면서 6,967달러/일을 기록함
  - 남미지역이 상대적으로 높은 운임을 받았으나 극동지역은 화물부족으로 운임이 저조

		금주 (07.16)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>건화물선 시장</b>									
운임지수	BDI	755	(-108)	755	2,113	1,150	698	2,337	1,205
	BCI	1,289	(-359)	1,154	3,733	1,941	1,209	4,329	2,103
	BPI	621	(-89)	419	1,780	1,010	651	2,096	1,187
	BSI	666	(-18)	666	1,330	961	664	1,562	821
	BHSI	377	(-20)	377	773	578	410	821	562
(07.11)									
용선료(1년, \$/day)	Capesize	16,500	(-500)	14,700	25,938	20,517	9,250	20,000	12,768
	Panamax	10,375	(-250)	10,125	15,125	13,424	7,750	14,125	10,099
	Handymax	10,250	(250)	10,000	13,750	12,223	7,500	10,625	8,648
(07.16)									
운임(\$/day)	Capesize	9,045	(-2,700)	7,912	35,316	13,947	4,205	42,211	14,163
	Panamax	4,969	(-708)	3,362	14,188	8,101	5,163	16,728	9,312
	Supramax	6,967	(-183)	6,967	13,902	10,050	6,938	16,333	10,200
	Handysize	5,665	(-271)	5,665	11,083	8,485	6,108	11,757	8,150

# 컨테이너선 시장

백영미 전문연구원 (yuongmibaek@kmi.re.kr)



## 양대 항로 전반적인 하락세

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 1p 상승하여 1,092.1p를 기록한 반면 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 29.2p 하락한 1,100.5p를 기록하여 전반적으로 하락세를 보였음. 반면 용선료지수인 HRCI는 전주 대비 1.2p 상승한 538.8p를 기록함
- ▶ 아시아-유럽 항로의 경우 상해-유럽간 운임은 전주 대비 TEU당 114달러 하락한 1,302달러를 기록하였고 CCFI는 26.9p 하락한 1439.5p를 기록하였음
  - 동 항로의 전주 대비 8.1% 폭락하였으나 올해 북유럽 물동량이 증가하면서 올해 평균 운임은 1,277달러로 작년 평균 1,090달러 보다 높은 수준을 유지
- ▶ 아시아-북미 항로의 경우 상해발 미서안항로는 전주 대비 TEU당 17달러 하락한 1,824달러, 미동안항로는 전주와 동일한 3,598달러를 기록하였고, CCFI는 미서안항로가 9.7p 하락한 936.3p, 미동안항로가 4.5p상승한 1248.5p를 기록하였음
  - 상해발 미서안항로 금년 평균 운임이 1,946달러로 작년 평균 2,253달러임을 감안할 때 성수기임에도 불구하고 선박공급 과잉으로 지난주 운임이 크게 낮아진 것으로 판단
  - 그러나 TSA가 태평양항로 운임을 7월 15일 FEU당 200달러, 8월초 FEU당 600달러 인상할 것을 발표하여 향후 북미항로 운임은 상승할 가능성이 높음
- ▶ 한편 CMA-CGM은 아랍계 선사인 UASC와 중국 선사인 CSCL과 VSA를 체결할 것으로 예측됨
  - 이는 머스크와 MCS의 2M에 대응하기 위한 것으로 VSA가 시행될 경우 극동-북유럽 19%, 극동-지중해 항로 22%, 아시아-유럽 20%, 태평양항로 13%, 대서양항로 6%의 점유율을 갖게 되어 CKYHE와 G6에 버금가는 경쟁력을 갖추게 될 것임



		금주 (07.11)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>컨테이너선 시장</b>									
운임지수(CCFI)	종합	1,092	(-5.0)	1,040	1,171	1,100	976	1,152	1083
	유럽항로	1,439	(-27.0)	1,368	1,696	1,486	1,027	1,530	1351
	미서안항로	936	(-9.3)	936	1,032	985	953	1,189	1066
	일본항로	637	(20.6)	617	843	761	719	857	771
	한국항로	741	(27.9)	610	749	687	565	690	616
	동남아항로	879	(16.8)	754	879	814	781	916	842
(07.16)									
용선지수(HRCI)		538.8	(1.2)	498	542	519	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	750	(-)	670	750	678	730	730
		수입	610	(-)	540	610	558	610	615
	한중(All in)	수출	363	(-)	309	363	332	309	321
		수입	537	(-)	469	537	498	469	473
	동남아(All in)	수출	800	(-)	750	800	777	780	798
		수입	600	(-)	550	600	577	540	558

# 유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



## VLCC, '중동-아시아' 항로 선복량 증가로 약세 전환

- ▶ 선주들의 노력으로 양호한 흐름을 보였던 '중동-아시아' 항로 운임이 주말 이후 7월물 성약건수 마감, 선복량 증가로 약세로 전환되었음
  - VLCC 평균 운임수익은 27,777달러(일)로 전주 대비 3,357달러(13.7%) 상승하였으나 중동-일본 운임지수는 WS 46.0로 전주 대비 3.5p(7.1%) 하락
  - 7월 16일 페르시아만 30일 가용선박은 113척으로 전주 대비 10척(9.7%) 증가하였으며 전년 동기 대비 8척(7.6%) 증가한 수준
- ▶ 항로별 운임 수익을 보면 중동-아시아 8~13%, 중동-미국 6%, 중동-유럽은 4%, 서아프리카시장은 9~24% 증가한 반면 인도행은 7% 감소하였음
  - 선박유(380cst) : 유럽, 북중미 및 아시아 모두 지난주에 이어 약세를 보였으며 LA항이 약세를 멈추었으나 반등 강도는 미미



## 제품선, 미걸프지역 선복량 증가로 대서양 시장 운임 약세

- ▶ 미국의 정제가동률이 올해 최고치를 기록하며 수출증가에 대한 기대감이 형성, 미걸프 지역으로 선복이 집중되고 있음. 아시아에서는 LR2의 성약이 크게 증가하였음
  - 제품선 평균 운임수익은 7,401달러(일)로 전주 대비 924달러(11.1%) 하락하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 107.5로 전주와 동일
  - 항로별 운임 수익은 북해-미동안은 83%, 북해-서아프리카 23%, 미걸프-남미동안은 3%, 싱가포르-일본 4%, 인도-일본 5% 감소
- ▶ 7월 11일 기준 미국 정제가동률은 93.8%이며 원유재고는 전주 대비 753만배럴(전략적 비축유 제외) 감소한 3억 7,504만배럴을 기록함
  - 휘발유 재고는 2억 1,449만배럴로 증가하였으며 중간유분은 1억 2,430만배럴, 중유는 3,639만배럴을 기록하였고, 수입량은 원유 7,427(k)bpd, 제품유 1,675(k)bpd를 기록
- ▶ 미걸프지역 제품선 운임압박 요인으로 계절수요가 지속되는 10월까지 미걸프발 운임의 하방경직성이 있을 것으로 예상됨
  - 미걸프지역의 향후 2주간 가용선박이 48척으로 크게 증가하였으며 LR1과의 운임차이가 적어 MR의 운임압박 요인이 존재
  - 반면 동지역 정제가동률의 증가, 미 제품유의 경쟁력 강화로 유럽·남미의 수입수요 증가 등 지속적인 수요로 인해 운임의 하방경직성이 나타날 것으로 전망

				(전주비)	7월평균	2014년			2013년		
						최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>유조선 시장 (07.11)</b>											
Average Earnings (\$/day)	VLCC	27,777	(3,357)	26,099	7,670	48,936	21,899	1,351	47,297	16,103	
	MR	7,401	(-924)	7,863	7,041	12,862	9,718	7,216	18,266	12,736	
<b>용선료 (1년,\$/day)</b>											
VLCC	26,000	(1,000)	25,500	23,500	27,000	25,464	18,000	28,000	19,837		
	MR	14,500	(2,000)	14,500	14,000	15,250	14,839	13,500	15,000	14,351	
<b>(07.16)</b>											
운임지수(WS)	VLCC	46.0	(3.5)	48.0	32.5	72.0	45.1	30.0	65.0	40.1	
	MR	107.5	(0.0)	108.3	100.0	115.0	109.8	100.0	170.0	125.9	

## 해운시장 주요동향



### LNG선 시황침체에 따라 FSRU로 전환 검토

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 유럽 선사를 중심으로 신조 LNG선을 FSRU(유체식 LNG 저장·재가스화 설비)로 전환하는 움직임이 나타나고 있음
  - LNG선 시황 침체로 채산성 악화가 주된 요인이며 노르웨이의 골라 LNG 등이 신조선의 FSRU로의 전환을 검토
  - 골라 LNG 등 투기발주선이 많은 선주는 FSRU로의 전환을 검토 중
- ▶ LNG선은 6월부터 시황침체가 표면화하고 있으며 신조선의 공급부담 또한 강한 편임
  - 관계자에 의하면 125,000m³급 전후의 노령선이 2~3만달러(일), 15만~17만m³의 표준선이 5만달러(일) 정도의 운임인 반면 LNG선의 채산성 수준은 8~9만달러(일)임
  - 일본의 장기계약 베이스의 LNG선 외에 대서양에서 일본으로 향하는 LNG 화물이 점차 적어지는 상황
  - 6월의 LNG선 발주잔량은 125척까지 증가. 아워르코 LNG, 카디후, 다이나가스, 골라 LNG, 테나마리스 등 유럽 선사들의 신조 발주잔량이 많은 반면 화물운송계약이 적어 준공과 동시에 자유선박이 되는 LNG선이 다수
  - 신조선은 올해 34척, 내년 31척, 합계 65척으로 LNG선 시황의 침체가 가중될 것이라는 시장의 우려가 팽배

(출처: Marinavi, 2014.07.14.)



### 미국의 셰일오일 개발에 따른 제품선 발주문의 증가

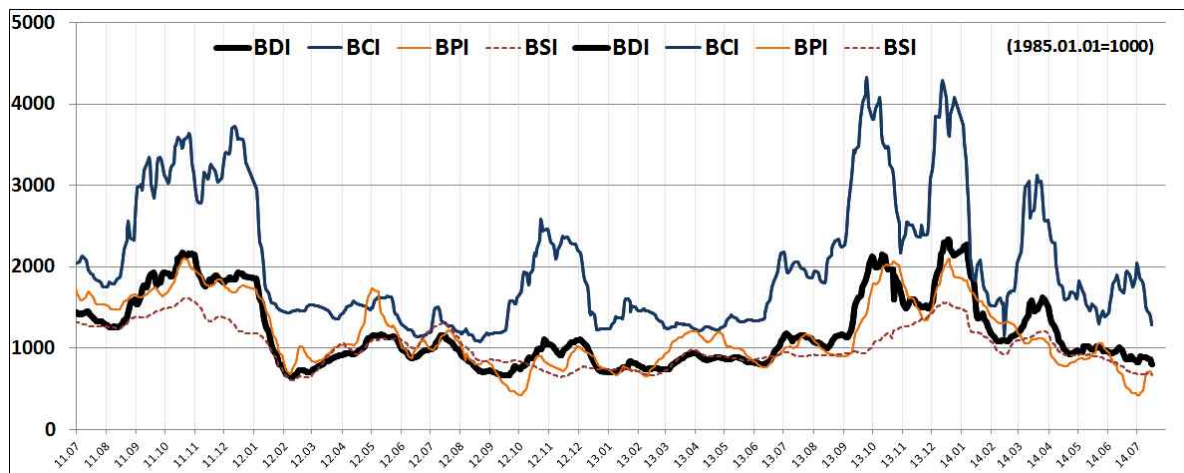
윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 미국의 셰일 혁명으로 근래 제품수출이 확대될 것에 대한 기대로 제품선 프로젝트 거래 문의가 증가하고 있음
  - 셰일 혁명은 이미 케미컬 탱커, LPG선, LNG선의 신조 발주를 유발하고 있으며, 제품선에도 파급을 미치고 있음.
  - 제품선의 프로젝트 거래 문의는 미국시장을 중심으로 증가하고 있으며, 선형, 척수 등 자세한 것은 미정이나 납기는 5~6년 뒤인 2019~2020년으로 전망
- ▶ 제품선 프로젝트 상담은 실제의 선박수요에 근거해 이루어지고 있기 때문에 선주들은 프로젝트 거래 상대방에게 풍부한 건조경험과 높은 품질을 요구하고 있음
  - 도쿄 가스는 미국 코브포인트 LNG 프로젝트를 통해 셰일가스 기반의 LNG선을 구입하였으며 165,000m³형 LNG선 2척+웁선 2척을 재팬 마린 유나이티드(JMU)에 발주
  - 카멜론 LNG 프로젝트를 진행하고 있는 미츠이물산, 미츠비시상사는 현재 선사·조선소 선정에 막바지 작업 중
  - 작년부터 올해 전반까지 계속 된 신조발주 붐으로 일본 국내의 주요 조선소 선석은 2017년까지 거의 한계용량에 도달

(출처: Marinavi, 2014.07.18.)

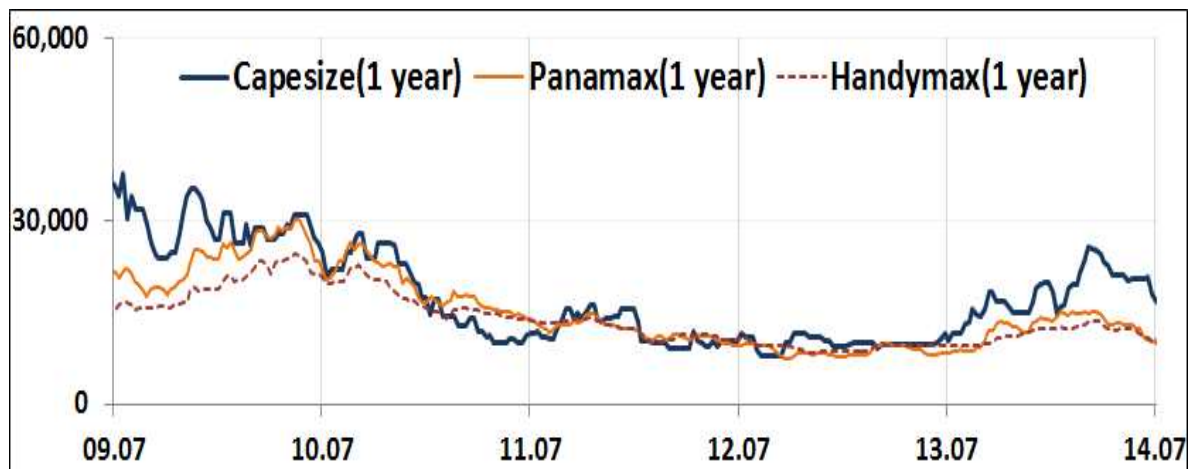


:: 건화물선 운임 지수 ::

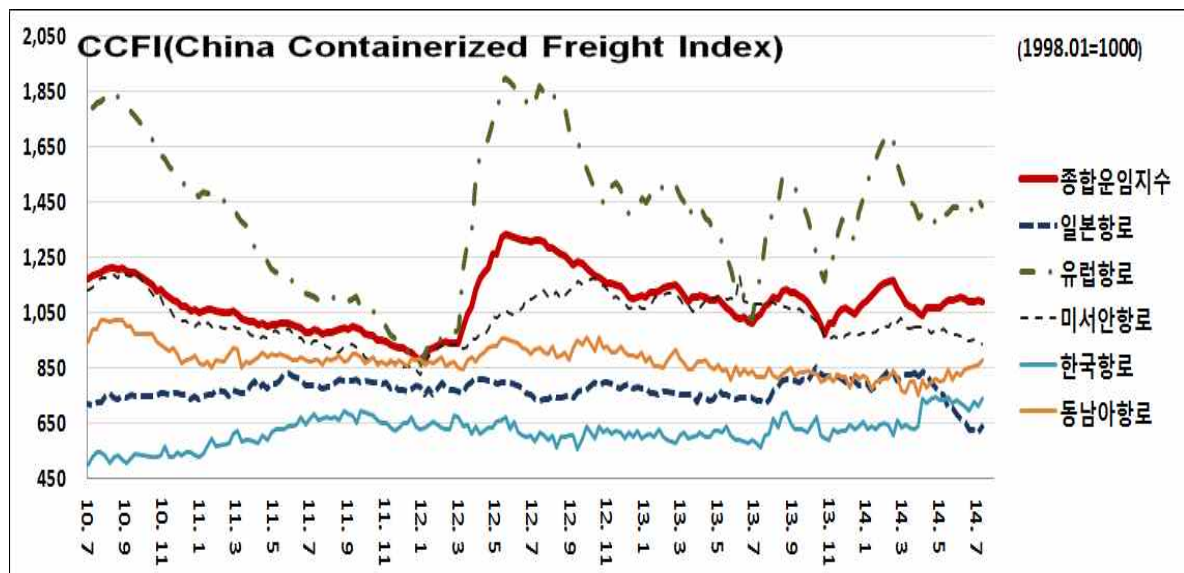


:: 건화물선 용선료 ::

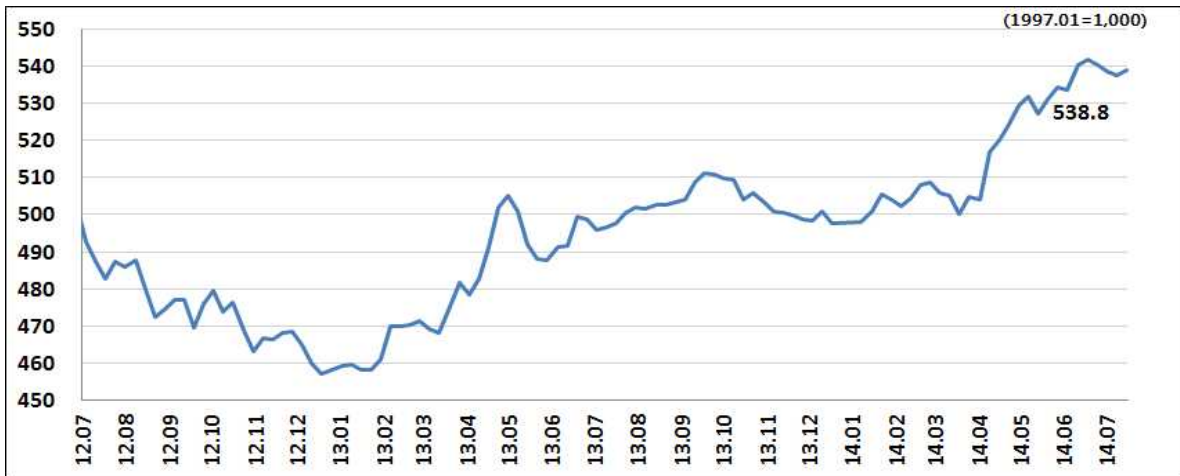
\$/day



:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::

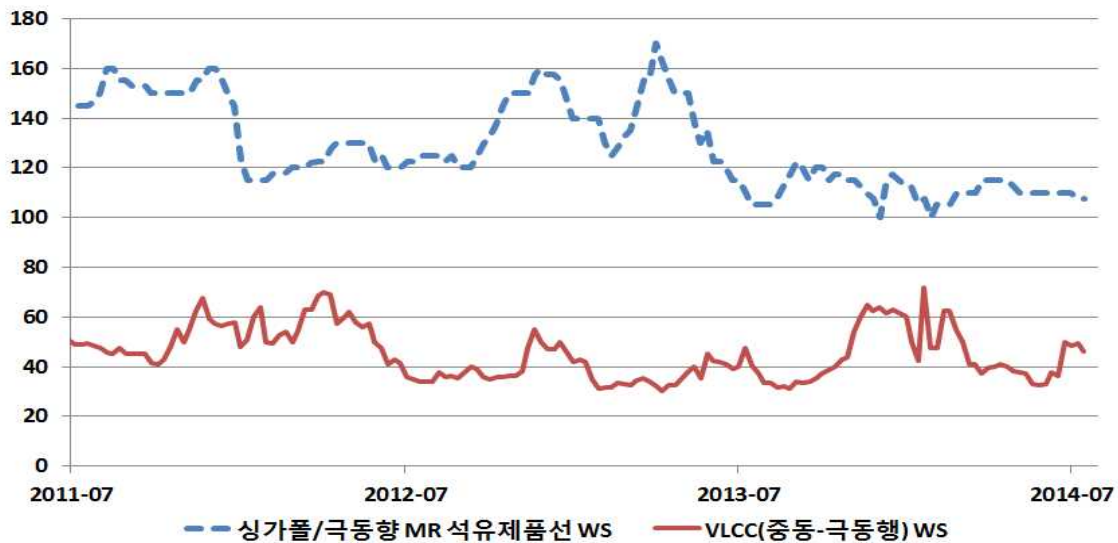


컨테이너선 용선지수 (HRCI)



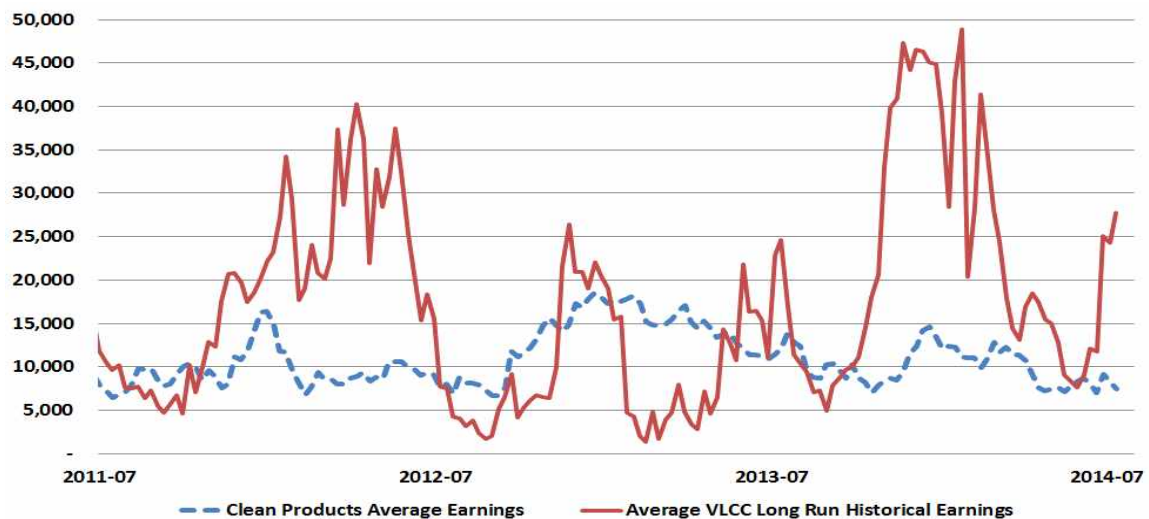
Lloyd's List.

유조선 운임지수 (WS)



Fearnleys.

VLCC & Clean Product (MR) Average Earnings \$/day



Clarkson.

## 주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금 주 (전주비) 7월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선 시장 (\$ Million) (07.11)</b>										
건화물선(5년)	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	28.0	26.5	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	74.0	(-)	74.0	65.0	76.0	72.3	55.0	60.0	56.0
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	10.3	(-)	10.3	10.3	10.3	10.3	9.0	10.3	9.4

<b>신조선 시장 (\$ Million) (07.11)</b>										
건화물선	Panamax	30.0	(-)	30.0	28.0	30.0	29.5	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	99.0	(-0.5)	99.3	94.0	101.0	98.9	89.5	94.0	90.7
컨테이너선	Sub-Panamax	32.0	(-)	32.0	31.5	32.0	31.8	30.0	31.5	30.6

<b>연료유 (\$/Tonne) (07.11)</b>										
380 CST	Rotterdam	570.0	(-9.0)	574.5	563.0	601.0	577.8	567.0	646.0	594.5
	Singapore	593.0	(-4.5)	595.3	584.0	622.0	603.1	591.0	667.5	615.7
	Korea	621.0	(-6.5)	624.3	605.0	662.5	632.4	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	600.0	(-8.5)	604.3	598.5	640.0	614.0	602.5	678.5	627.8

<b>주요 원자재가 (\$) (07.11) 7월평균</b>										
철광석	국제價	95.3	(0.1)	95.1	91.0	135.0	111.5	112.6	158.3	134.9
	중국産	129.2	(0.0)	129.1	128.5	176.7	156.0	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	77.5	(0.0)	77.5	76.9	100.4	84.8	96.2	100.2	97.9
	중국産	96.1	(0.0)	96.0	95.6	114.5	104.1	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주産	146.2	(0.0)	146.1	144.9	175.0	153.7	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	75.9	(0.0)	75.9	75.5	91.3	83.8	88.9	111.9	99.4
	중국産	127.6	(0.0)	127.5	126.9	195.4	147.3	160.0	231.2	189.9
곡물	대두(국제)*	1295.8	(-92.0)	1,354	1,269	1,646	1,411	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)*	634.3	(-62.8)	673	551	843	670	605	791	683

<b>국내 주요 항만 화물처리 (천톤)</b>										
		3월	4월	5월	2011년 합계		2012년 합계		2013년 합계	
부산	수출	15,601	15,610	14,314	153,356		164,089		170,769	
	수입	13,616	13,526	12,855	140,978		147,950		153,786	
울산	수출	6,143	5,773	6,173	82,058		83,778		80,213	
	수입	9,495	8,608	9,058	111,695		113,193		110,788	
광양	수출	5,853	4,681	5,756	75,414		81,103		80,438	
	수입	13,456	11,543	11,510	144,514		156,238		154,594	