

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)



활황세의 유조선, 급증하는 신조선이 문제



- ▶ 2015년 2분기 유조선은 계절적으로 비수기임에도 불구하고 지난 5년간 분기별 평균 운임의 최고치를 기록하였음. 이와 같이 유조선 운임이 계속 높은 수준을 유지하고 있는 이유는 북미의 원유생산 증가, 북미, 중동, 러시아간의 시장점유율 경쟁에 따라 저유가 상황이 지속되어 원유수요를 촉진하고 있기 때문임
 - 또한 저유가에 따라 중국의 전략적 비축유(STR) 등 아시아 저장수요가 증가하고 있고, 서아프리카산 원유수요 증가와 함께 정제설비 가동률 증가, 사우디아라비아 안부(Yanbu) 신규시설 가동으로 물동량 증가가 예상되고 있음
- ▶ 저유가 상황이 계속되면서 유조선 시장은 리먼사태 이후 최고의 호황기를 맞이하였으며, 내년에도 높은 수준의 운임을 유지할 것으로 예상됨. 역사적으로도 유조선 시황은 유가와 반대로 움직였으며, 지금과 같이 산유국간의 시장점유율 유지를 위해 방어적으로 석유공급을 확대시킬수록 유조선 시황의 강세가 계속 이어질 전망이다
 - 또한 유조선 시황이 지속적인 강세를 보이는 또 하나의 이유는 저유가 기조가 계속되면서 석유수요가 증가하는 반면 유조선의 공급이 적었기 때문임. 리먼사태 이후 유조선의 발주량이 많지 않아 현재 수요증가율이 공급증가율을 초과하는 수급여건을 나타내고 있으며, 이는 유조선의 운임상승을 더욱 부추기고 있음
 - 이와 더불어 제품운반선에 대한 운임도 리먼사태 이후 최고 수준을 보이고 있음. 이는 세계 석유의 수요와 공급이 매년 늘어나면서 원유와 함께 정제석유(제품)에 대한 수요 역시 증가하고 있기 때문임. 현재 미국, 러시아, 중국, 중동에서 석유정제시설 투자가 증가하고 있고 가동률도 계속 상승하고 있음. 이에 따라 원유운반선은 물론 제품운반선 및 석유화학제품운반선의 수요가 동시에 늘어나고 있음
- ▶ 다만 유조선 시황이 호황세를 지속하고 있으나 저유가 기조와 저선가를 이유로 유조선의 신조 발주가 증가할 조짐을 보이고 있음. Clarkson에 따르면 2015년 상반기에 발주된 유조선은 옵션과 선종변경 등을 포함한 275척인 것으로 나타났음. 이러한 신조선 발주러시는 유조선의 시황 강세가 계속되고 있는 데에다 올해 7월 1일부터 적용되는 새로운 국제규제인 CSR-H 적용을 회피하기 위해 미리 앞당겨 발주한 물량들이 많았기 때문임. 게다가 유조선 시황이 내년까지 양호할 것이라는 전망이 우세하여 아직 밝혀지지 않았으나 신조선 발주가 하반기에도 계속 이어질 가능성이 있음
- ▶ 따라서 유조선 시황의 강세가 계속 이어질 것이라는 기대가 있는 반면, 발주량이 크게 증가할 조짐을 보여 머지않아 유조선 시황이 다시 하락할 우려가 있음. 유조선 호황세와 저선가를 기회로 선주들이 발주를 계속할 경우 유조선의 호황세 역시 길게 간다고 보장할 수 없음
 - 유조선 선주들은 작년부터 이어진 건화물선의 시황 부진이 수요부족 측면에서도 그 원인이 있으나 공급과잉이 더 큰 원인이었다는 점에 유념해야 할 것임

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



BDI, 7개월 만에 1,000p 회복

- ▶ 최근 BDI는 1,048p(7월 17일)를 기록하여 전주 대비 174p 상승하며 지난해 12월 4일 이후 처음으로 1,000p를 회복하였음
 - 케이프는 12,885달러(일)를 기록하며 전주 대비 4,346달러(일) 상승하여 BDI 1,000p 회복을 주도
 - 파나마스는 전주 대비 881달러(일) 상승하며 9,261달러(일)를 기록
 - 수프라막스는 823달러(일) 상승한 8,844달러(일), 핸디사이즈도 635달러(일) 상승한 6,300달러(일) 기록
 - FFA 시장은 근월물인 8월물에는 현물운임 상승이 크게 반영되었음. 케이프의 경우 8월물이 2,875달러(일) 상승하여 12,100달러(일)를 기록한 반면에 4분기물은 650달러(일) 상승하여 14,500달러(일)를 기록함. 파나마스도 8월물은 300달러(일) 상승한 8,250달러(일), 4분기물은 100달러(일) 상승한 8,075달러(일)를 기록하였으며, 현물운임이 근월물 평가치보다 높아 단기적으로 하향 조정될 가능성이 있음. 수프라막스 및 핸디사이즈 FFA 운임평가치도 시장 분위기 반전으로 4~10% 정도 상승함
- ▶ 케이프는 태평양/대서양 양 수역의 풍부한 물동량 유입이 운임급등으로 이어짐
 - 태평양 수역은 서호주 철광석, 동호주 석탄 등의 물동량 유입이 꾸준했으며
 - 대서양 수역은 전주 대비 브라질 철광석 물동량 유입이 확대되면서 운임상승을 주도
- ▶ 파나마스도 태평양/대서양 양 수역의 물동량 유입 호조세로 운임이 상승함
 - 태평양수역은 인도네시아 석탄 물동량 유입이 시황지지세 역할을 했으며
 - 대서양수역은 남미 곡물 물동량이 꾸준히 유입되는 가운데, 미국 걸프만 물동량(석탄, 곡물) 유입도 시황 상승에 기여
- ▶ 수프라막스 및 핸디사이즈도 물동량 유입이 호조세를 보이는 가운데, 핸디사이즈는 올해 선대 증가율이 낮은 공급조절효과로 시황이 상승탄력을 받은 것으로 보고됨



		금주 (07.17)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,048	(174)	509	1,048	647	723	2,113	1,105
	BCI	1,712	(394)	311	1,712	735	472	3,781	1,974
	BPI	1,162	(110)	428	1,162	662	419	1,780	964
	BSI	846	(79)	478	884	643	659	1,330	939
	BHSI	427	(43)	260	488	355	355	773	524
(07.17)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	9,700	(350)	4,500	9,700	7,391	8,550	25,938	17,934
	Panamax	8,375	(200)	6,250	8,875	7,528	9,000	15,125	12,035
	Handymax	8,000	(500)	7,250	9,500	7,853	9,500	13,750	11,389
(07.17)									
운임(\$/day)	Capesize	12,885	(4,346)	2,594	12,885	5,034	3,670	35,316	13,802
	Panamax	9,261	(881)	3,418	9,261	5,290	3,362	14,188	7,718
	Supramax	8,844	(823)	5,002	9,239	6,727	6,886	13,902	9,825
	Handysize	6,300	(635)	3,900	7,239	5,274	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



유럽항로, 3주 연속 운임하락

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 38.1p 상승한 842.9p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 72.8p 하락한 593.2p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 29.5p 하락한 733.9p를 기록, 용선시장도 하락세를 보였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 181달러 하락한 518달러, CCFI는 전주 대비 119.7p 상승한 963.1p를 기록하여 상승세를 기록함
 - 7월초 GRI의 성공과 선사들의 선박 감축으로 운임이 크게 상승하였으나 화주들의 운임 인하 요구가 계속되면서 전주 대비 25.9% 급락하며 3주 연속 대폭 하락
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 105달러 하락한 1,175달러, 미동안이 전주 대비 177달러 하락한 2,635달러를 기록한 반면 CCFI는 미서안이 3.8p 하락한 862.1p, 미동안이 24.2p 상승한 1,178.7p를 기록함
 - 선박과잉 상황이 계속되는 상황에서 물동량의 둔화 움직임이 커져 3주 연속 운임약세가 지속되어 미서안 운임은 사상 최저치를 경신
- ▶ 한편 알파라이너에 따르면 국적선사들은 선박발주 여력이 부족하여 글로벌 시장에서 점점 입지가 좁아지고 있는 것으로 분석됨
 - 상위 100개 선사 중 각각 8위, 18위에 있는 한진해운이 3만 6120TEU, 현대상선이 6만 TEU의 발주량을 기록하여 상위 20개 선사의 평균 수준인 약 17만 1075TEU에도 미치지 못하는 것으로 나타났음. 특히 14,000TEU급 이상 초대형선박 발주가 중단되어 머스크 라인, MSC, CMA CGM의 1/10 수준에도 미치지 못하고 있음



		금주 (07.17)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	842.9	(38.1)	791	1,079	952	1,017	1,171	1,085
	유럽항로	963.1	(119.7)	792	1,349	1,098	1,177	1,696	1,420
	미서안항로	862.1	(-3.8)	862	1,054	959	934	1,032	983
	일본항로	633.5	(10.0)	619	714	659	597	843	705
	한국항로	566.9	(-22.5)	567	725	664	610	749	692
	동남아항로	690.5	(9.0)	678	884	779	754	905	839
		(07.15)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)		733.9	(-29.5)	544	783	675	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	660	710	675	670	708
		수입	570	(-)	570	600	574	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, 2008년 이후 최고 운임 기록

- ▶ 8월 시장 물동량에 대한 기대가 반영되며 운임이 2008년도 이후 최고 수준을 기록하였으나 성약건수는 운임 급등에 대한 부담으로 전주대비 절반 수준에 머물렀음
 - VLCC 평균 운임수익은 81,637 달러(일)로 전주 대비 10,515달러(14.8%) 증가하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 82.5로 전주 대비 10.0p(13.8%) 상승하였음
 - 7월 15일 페르시아만 30일 가용선박은 99척으로 전주대비 16척(19.3%) 증가하였으나 전년 동기 대비 14척(12.4%) 감소한 수준
 - 유럽과 아시아는 연료유 가격이 반등하였으나 북중미는 하락세 지속
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 85,578~91,282 달러/일(16~17%▲), 중동-미국 68,878 달러/일(25%▲), 중동-유럽 77,282 달러/일(20%▲) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 80,809 달러/일(3%▲), 미국항 92,667 달러/일(17%▲), 인도항 91,376 달러/일(3%▲) 기록

[7월 17일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라델라	푸자타	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	295.5	319.0	316.0	302.5	300.5	306.5	300.0	321.0	310.5	322.5	352.5
w/w	0.3%	1.1%	0.8%	-2.4%	1.0%	-2.9%	-5.5%	5.2%	3.5%	1.7%	2.6%

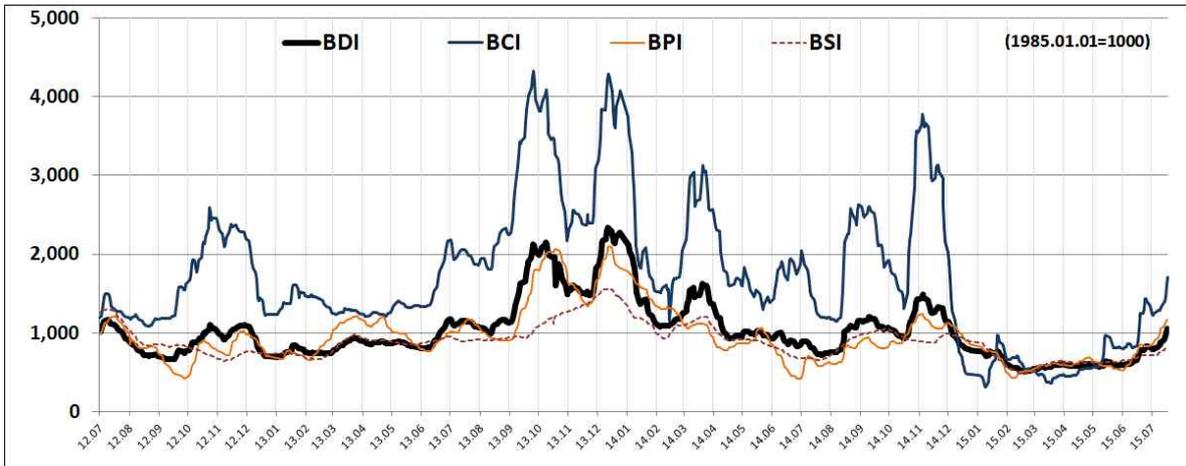


제품선, 높은 수준의 운임에도 불구하고 성약 건수는 감소

- ▶ 대서양시장 : 미걸프만 시장의 운임이 높은 운임수준을 유지하였으나 급등에 따른 경계 심리가 강하게 작용하며 성약건수는 전주대비 크게 하락
- ▶ 아시아시장 : LR2이 운임이 2008년 이후 최고치를 경신하며 전반적인 상승세를 견인하고 있음. 라마단 기간임에도 해상 운임이 견고한 상승세를 나타내고 있음
 - 제품선 평균 운임수익은 30,769달러(일)로 전주 대비 516달러(1.7%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 141.0으로 전주 대비 변동 없음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 31,870 달러/일(29%▲), 북해-서아프리카 36,551 달러/일(25%▲), 미걸프-북해 22,475 달러/일(40%▲), 미걸프-남미동안 39,777(21%▲) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 38,986 달러/일(3%▲), LR2 55,026 달러/일(20%▲) 기록. MR은 싱가포르-일본 17,563 달러/일(-), 인도-일본 29,877달러/일(26%▲) 기록

			(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (07.17)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	81,637	(10,515)	39,452	81,637	55,375	7,670	66,395	27,287
	MR	30,769	(516)	15,932	30,769	23,098	7,041	26,313	12,361
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	48,000	(500)	38,000	52,500	45,845	23,500	40,000	28,115
	MR	19,500	(-)	14,500	19,500	16,414	13,750	15,500	14,630
운임지수(WS) (07.17)									
	VLCC	82.5	(10.0)	48.0	82.5	62.0	32.5	82.5	47.7
	MR	141.0	(-)	117.5	155.0	133.5	100.0	122.5	112.5

건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

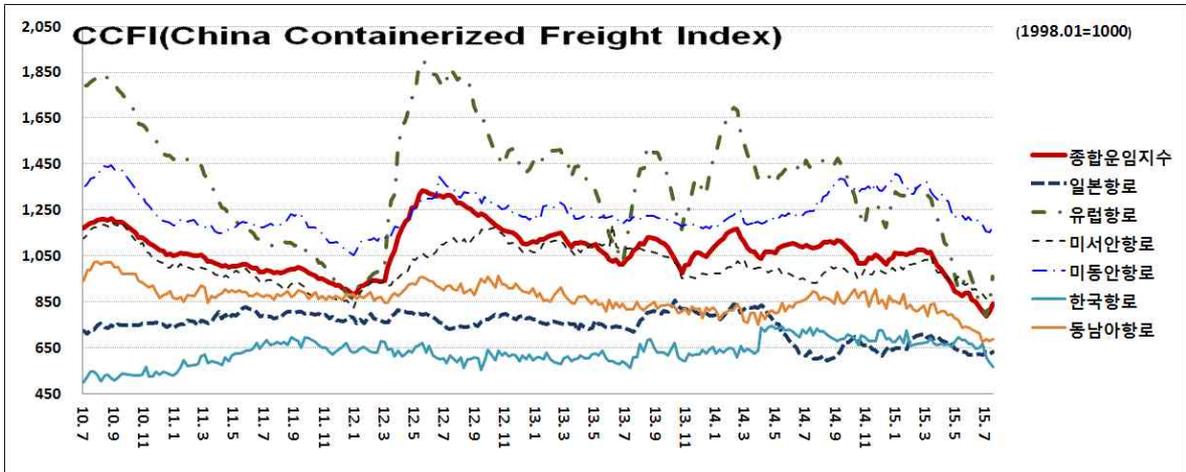
건화물선 용선료

\$/day



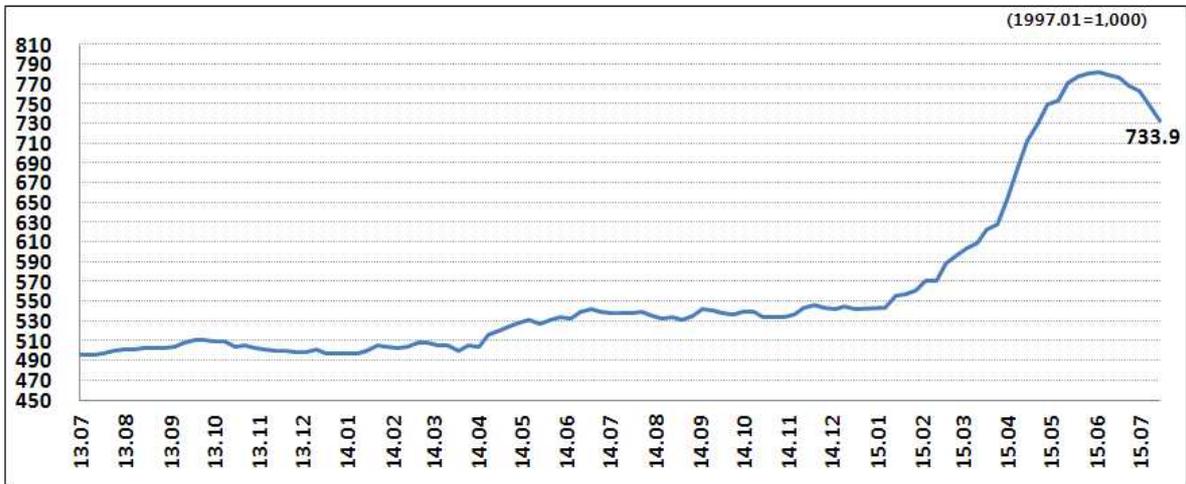
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



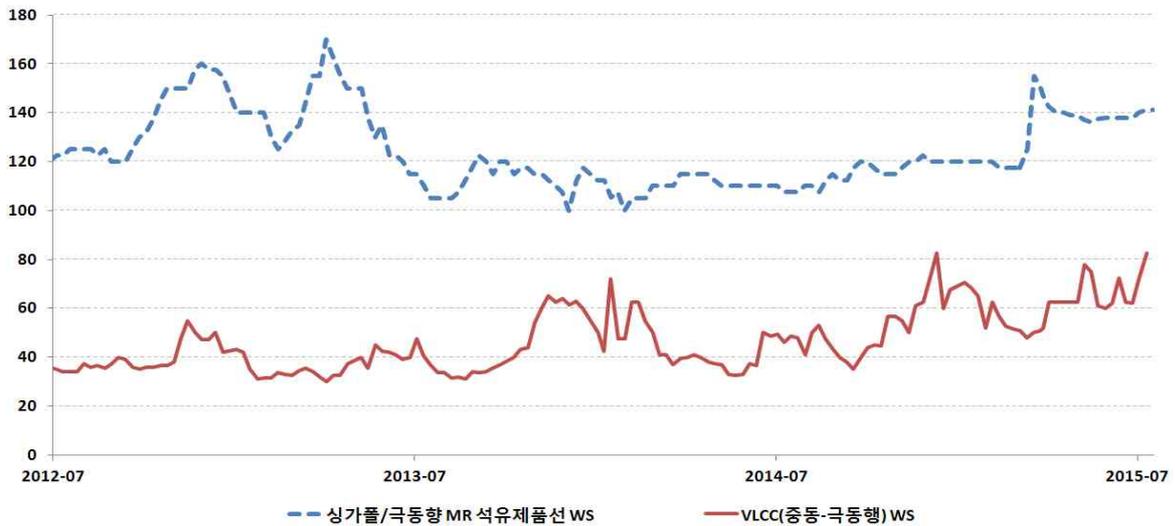
상해항운교역소

☐ 컨테이너선 용선지수 (HRCI) ☐



Lloyd's List.

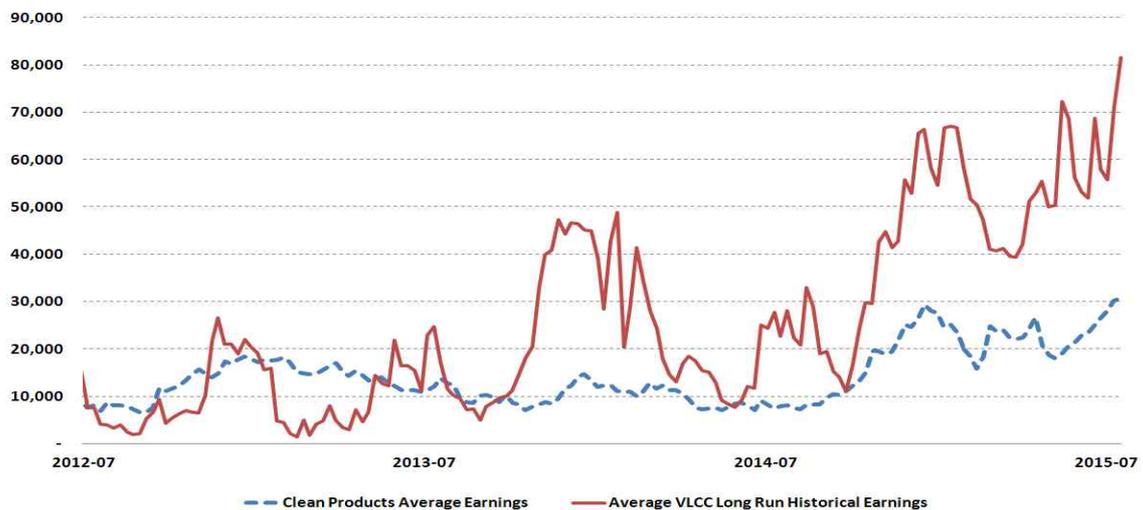
☐ 유조선운임지수(WS) ☐



Charles R. Weber

☐ VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings ☐

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

	금주 (전주비)	7월평균	2015년			2014년				
			최저	최고	평균	최저	최고	평균		
중고선 시장 (\$ Million) (07.17)										
건화물선(5년) Panamax	17.5 (0.5)	17.2	16.5	20.0	17.6	20.0	28.0	24.5		
유조선(5년) VLCC	82.0 (-)	82.0	80.0	82.0	80.7	65.0	77.0	73.8		
컨테이너선(10년) Sub-Panamax	13.8 (-)	13.8	8.5	13.8	11.6	8.5	10.3	9.7		

신조선 시장 (\$ Million) (07.17)										
건화물선 Panamax	26.5 (-)	26.5	26.5	29.0	27.6	28.0	30.0	29.5		
유조선 VLCC	95.5 (-)	95.5	95.5	97.0	96.3	94.0	101.0	98.4		
컨테이너선 Sub-Panamax	31.0 (-)	31.0	31.0	32.5	31.2	31.5	32.5	31.9		

연료유 (\$/Tonne) (07.17)										
380 CST	Rotterdam	295.5 (1.0)	303.7	242.0	359.5	305.1	305.0	601.0	533.4	
	Singapore	310.5 (10.5)	318.0	280.5	389.0	337.7	337.5	622.0	560.8	
	Korea	359.0 (16.5)	354.7	296.0	417.0	363.4	397.5	662.5	591.6	
	Hong Kong	322.5 (5.5)	329.0	282.5	402.5	346.0	347.5	640.0	569.6	

주요 원자재가 (\$) (07.17) 7월평균										
철광석	국제價	51.3 (-0.9)	53.7	47.4	71.4	59.9	68.9	135.0	97.8	
	중국産	90.4 (-)	91.0	90.4	98.8	95.7	98.2	176.7	140.0	
연료탄	국제價	64.6 (-)	64.6	64.5	75.4	70.2	74.0	100.4	80.8	
	중국産	79.1 (-)	79.1	79.1	96.4	86.2	90.0	114.5	99.1	
원료탄	호주産	114.6 (-)	116.1	114.6	133.6	126.1	129.3	175.0	141.0	
	내륙(외몽고)	66.2 (-)	66.2	66.2	74.5	72.3	74.0	91.3	79.6	
	중국産	119.4 (-)	120.4	119.4	132.8	131.0	132.0	185.0	143.3	
곡물	대두(국제)	1,014.8 (-28.8)	1,029.6	923	1,066	986	910	1,646	1,246	
	밀(국제)	554.0 (-27.5)	576.7	464	615	520	474	843	609	

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
	'15년	04월	05월	06월	2012년	합계	2013년	합계	2014년	합계
ASEAN	수출	6,531	5,920	7,085	79,145		81,997		84,577	
	수입	3,729	3,338	3,524	51,977		53,339		53,418	
NAFTA	수출	7,672	7,013	7,809	72,395		76,983		86,048	
	수입	4,646	4,320	4,483	51,180		48,530		53,994	
EU	수출	3,893	4,541	4,374	49,371		48,857		51,658	
	수입	4,889	4,925	5,379	50,374		56,230		62,394	
BRICs	수출	13,846	12,727	13,093	167,628		178,083		177,122	
	수입	9,167	8,536	8,834	105,145		106,302		115,933	