

해운시황 포커스

통권 264호 (2015.07.20~07.24)

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)



금년 하반기, 건화물선 시장의 수급여건



- ▶ 올해 상반기 건화물선 시장은 역대 최악의 시황부진을 겪었으며, 하반기 들어 미약하지만 상승세를 보이고 있음. 올해 상반기 건화물선 시황이 부진했던 것은 중국의 철광석 수입량 둔화와 석탄수입 감소 등 수요 감소에 공급과잉이 겹쳤기 때문임. 그렇다면 남은 하반기 건화물선 시장의 수급여건은 어떠한가?
- ▶ 먼저, 수요 측면에서 2014년 철광석 해상 물동량은 13억 3,600만톤으로 전년 대비 12% 증가하였으나 올해는 작년 대비 5% 증가한 13억 9,900만톤으로 크게 둔화될 전망이다. 특히 중국의 철광석 수입량은 2014년 15% 증가하였으나 올해는 5% 증가하는 데 그칠 것으로 예상되고 있음. 또한 중국 항만의 철광석 재고량도 현재 7천만톤을 약간 상회하는 수준으로 전년 대비 30% 정도 적으나 철광석 가격약세가 계속되고 있어 대규모 재고 확보 움직임도 없는 실정임
 - 다음으로 석탄은 인도의 수입증가에도 불구하고 중국의 수입 감소가 두드러지게 나타나 전체 해상물동량이 계속 감소하고 있음. 올해 5월 누적기준으로 인도의 석탄수입은 전년 동기 대비 30% 증가한 2,500만톤이나 중국의 석탄수입이 5,000만톤 감소하여 석탄의 물동량 감소세가 두드러지게 나타나고 있음
 - 반면 곡물은 지난 시즌의 4.36억톤에 비해 감소할 것으로 예상되나 예년 보다 높은 4.32억톤의 물동량이 예상되고 있음.
 - 전체적으로 건화물선 수요는 크게 증가하지 않을 것으로 예상되며, Clarkson과 SSY는 2% 미만의 낮은 증가율을 제시하고 있음
- ▶ 다음으로 공급 측면에서 수요와 마찬가지로 공급도 크게 증가하지 않을 것으로 예상됨. 올해 상반기 최악의 시황부진으로 케이프를 중심으로 해체량이 급증하고 있고, 선박인도 지연 등 공급 완화효과가 나타나고 있음. 다만 울트라막스의 하반기 인도량이 200척을 넘을 것으로 예상되어 파나막스와 수프라막스에 많은 부담을 줄 것으로 예상됨
 - 이외에 최근 중국 정부가 발레막스에 중국 항만 입항을 공식적으로 허용하여 향후 전체 운송시장에서 장기용선 및 전용선의 비중이 더욱 커질 것으로 예상, 즉 현물시장의 비중 축소가 우려됨
- ▶ 그러나 수급여건을 상반기와 하반기로 구분해 볼 때, 하반기가 상반기에 비해 수요가 많고 선박공급이 적다는 점에서 하반기는 상반기에 비해 수급여건이 개선될 것으로 예상됨. 이는 올해 전체적으로 공급증가율이 수요증가율을 초과하지만 하반기에는 수급 균형에 가까워질 가능성이 높다는 것을 의미함
 - 특히 하반기 케이프 시장은 브라질의 철광석 수출 물동량이 크게 늘어날 것으로 예상되는 올해 해체량이 많아 하반기 수급여건이 크게 개선되어 낙관적인 시황이 예상됨. 아울러 동조현상에 따라 파나막스 시장도 하반기 긍정적인 시황이 예상됨

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



케이프, 파나막스 운임상승세 주춤

- ▶ 최근 BDI는 1,086p(7월 24일)를 기록하여 전주 대비 38p 상승하였으나, 케이프, 파나막스 등 대형선 중심으로 주 후반 하락세를 보임
 - 케이프는 13,789달러(일)를 기록하며 전주 대비 904달러(일) 상승
 - 파나막스는 전주 대비 194달러(일) 하락하며 9,067달러(일)를 기록
 - 수프라막스는 558달러(일) 상승한 9,402달러(일), 핸디사이즈는 6달러(일) 하락한 6,294달러(일) 기록
 - FFA 시장은 케이프는 상향 조정되고, 파나막스 및 수프라막스는 하향 조정되는 모습. 케이프는 8월물이 600달러(일) 상승하여 12,700달러(일), 4분기물이 350달러(일) 상승하여 14,850달러(일)을 기록. 파나막스는 8월물이 500달러(일) 하락하여 7,750달러(일), 4분기물이 425달러(일) 하락하여 7,650달러(일)을 기록. 수프라막스도 4~6% 하락하여 8,000달러(일) 중반대를 보였으며, 핸디사이즈는 보합세
- ▶ 케이프는 태평양/대서양 양 수역 모두 물동량이 지난 주에 비해 감소하면서 주 후반들어 운임이 하락
 - 태평양 수역은 서호주 철광석, 동호주 석탄 등의 물동량이 지난 주에 비해 감소
 - 대서양 수역도 브라질 철광석 물동량이 감소하고 콜롬비아 석탄, 남아공 철광석 물동량 등의 수요지지가 약화되어 운임이 하락
- ▶ 파나막스는 대서양 남미 곡물 물동량 유입이 감소하면서 운임이 하락세로 전환
 - 태평양수역은 인도네시아 석탄 물동량 유입이 있었으나 운임 상승으로는 이어지지 못함
 - 대서양수역은 남미 곡물 물동량이 전주 대비 큰 폭으로 감소하면서 운임이 하락
- ▶ 수프라막스는 태평양 수역에서 동남아 및 극동에서 양호한 물동량이 유입되었고, 대서양에서는 흑해발 곡물 물동량 유입이 운임상승으로 귀결



		금주 (07.24)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건 화물선 시장									
운임지수	BDI	1,086	(38)	509	1,118	663	723	2,113	1,105
	BCI	1,896	(184)	311	1,952	776	472	3,781	1,974
	BPI	1,137	(-25)	428	1,179	680	419	1,780	964
	BSI	899	(53)	478	899	652	659	1,330	939
	BHSI	428	(1)	260	488	358	355	773	524
(07.24)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	9,450	(-250)	4,500	9,700	7,459	8,550	25,938	17,934
	Panamax	8,375	(-)	6,250	8,875	7,557	9,000	15,125	12,035
	Handymax	8,000	(-)	7,250	9,500	7,858	9,500	13,750	11,389
(07.24)									
운임(\$/day)	Capesize	13,789	(904)	2,594	14,825	5,357	3,670	35,316	13,802
	Panamax	9,067	(-194)	3,418	9,403	5,431	3,362	14,188	7,718
	Supramax	9,402	(558)	5,002	9,402	6,816	6,886	13,902	9,825
	Handysize	6,294	(-6)	3,900	7,239	5,311	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

류희영 연구원 (hyryu@kmi.re.kr)



유럽항로, 지속되는 수급 불균형으로 운임하락세 지속

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 4.2 하락한 838.7, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 44.4p 하락한 548.77p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 126.3p 하락한 607.6p를 기록하며 올해 내내 지속된 상승세가 큰 폭으로 하락함
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 118달러 하락한 400달러, CCFI는 전주 대비 18p 상승한 981.1p를 기록하여 상승세를 기록함
 - 7월초부터 얼라이언스 소속선사들이 선복량을 감축하고 꾸준히 GRI를 시도함에도 불구하고 수급 불균형이 해소되지 않아 운임하락이 지속되고 있음. 선사들은 오는 8월 1일 TEU당 1000달러대의 GRI를 또 시도할 예정이나 성공여부는 미지수임
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 52달러 하락한 1,123달러, 미동안이 전주 대비 92달러 하락한 2,538달러를 기록한 반면 CCFI는 미서안이 6p 상승한 868.1p, 미동안이 23p 하락한 1,155.7p를 기록함
 - 동안항로에 꾸준히 신규 취항이 증가하고 서부항만 적체가 해결되면서 운임하락이 지속되고 있음. 선사들은 오는 8월 1일 FEU당 600달러대를 인상하는 GRI와 400달러의 성수기 할증료 부과를 계획하고 있음
- ▶ 한편 알파라이너는 파나마 운하와 수에즈 운하를 경유하는 아시아-북미 동안 항로의 7월 선복량이 역대 최대를 기록했다고 발표하였음
 - 아시아-북미 동안 항로의 7월 선복량은 주당 14만3000TEU로 전년 대비 20%가 증가하면서 역대 최대를 기록함. 이것은 미서안 항만의 혼잡을 피하기 위한 선사들의 미동안 신규 루프 개설에 따른 효과이며, 특히 통행료 인상이 적은 파나마운하를 경유하는 선박들이 증가했기 때문임



			금주 (07.24)	(전주비)	2015년			2014년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		838.7	(-4.2)	791	1,079	948	1,017	1,171	1,085
	유럽항로		981.1	(18.0)	792	1,349	1,094	1,177	1,696	1,420
	미서안항로		868.1	(6.0)	862	1,054	956	934	1,032	983
	일본항로		624.1	(-9.4)	619	714	658	597	843	705
	한국항로		559.1	(-7.8)	559	725	661	610	749	692
	동남아항로		686.2	(-4.3)	678	884	775	754	905	839
			(07.22)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)			607.6	(-126.3)	544	783	673	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	660	710	675	670	750	708
		수입	570	(-)	570	600	574	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, 높은 운임으로 인한 경계 심리로 성약건수 감소

- ▶ 운임급등에 따른 화주의 경계 심리가 작용하며 8월 선적분 성약건수가 크게 늘어나지 않는 반면, 선복량이 증가하며 운임이 10% 이상 하락하였음.
 - VLCC 평균 운임수익은 71,380 달러(일)로 전주 대비 10,257달러(12.6%) 감소하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 72.5로 전주 대비 10.0p(12.1%) 하락하였음
 - 7월 22일 페르시아만 30일 가용선박은 113척으로 전주대비 14척(14.1%) 증가하였으며 전년 동기 대비 10척(9.7%) 증가한 수준
 - 연료유 가격이 반등 한주만에 다시 하락추세를 이어가고 있음
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 75,048~78,335 달러/일(12~16%▼), 중동-미국 57,486 달러/일(17%▼), 중동-유럽 65,133 달러/일(16%▼) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 74,651 달러/일(8%▼), 미국항 79,884 달러/일(14%▼), 인도항 87,082 달러/일(5%▼) 기록

[7월 24일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라렐라	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	282.0	314.0	311.0	290.0	292.5	292.5	317.5	316.0	301.0	307.5	342.5
₩₩	-4.6%	-1.6%	-1.6%	-4.1%	-2.7%	-2.7%	5.8%	-1.6%	-3.1%	-4.7%	-2.8%

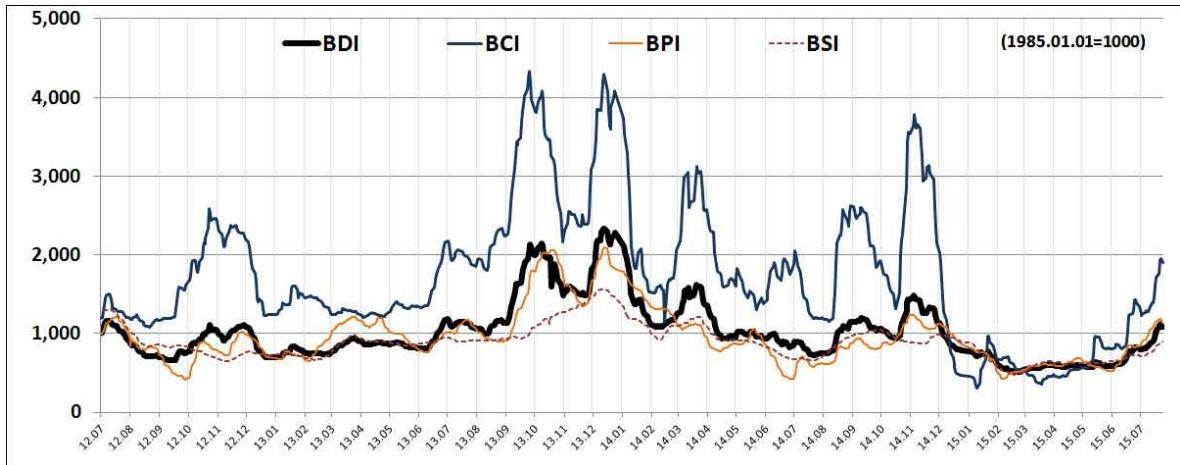


제품선, 극동아시아항 MR 해상운임 강세

- ▶ 대서양시장 : 높은 운임에 대한 부담으로 대서양 주간 해상 물동량이 크게 감소하며 전반적인 운임이 하락하였음
- ▶ 아시아시장 : 극동아시아항 나프타가 수요가 운임 강세를 이끌며 MR과 LR1 운임이 상승하였으나 LR2는 운임 급등에 대한 부담이 작용하며 10% 하락
 - 제품선 평균 운임수익은 24,774달러(일)로 전주 대비 5,995달러(19.5%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 150.0으로 전주 대비 9.0p(6.4%) 상승하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 24,110 달러/일(24%▼), 북해-서아프리카 28,682 달러/일(22%▼), 미걸프-북해 14,234 달러/일(37%▼), 미걸프-남미동안 25,463(36%▼) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 39,861 달러/일(2%▲), LR2 49,267 달러/일(10%▼) 기록. MR은 싱가포르-일본 18,792 달러/일(7.0%▲), 인도-일본 30,122달러/일(1%▲) 기록

(전주비)				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (07.24)									
Average Earnings	VLCC	71,380	(-10,257)	39,452	81,637	55,909	7,670	66,395	27,287
(\$/day)	MR	24,774	(-5,995)	15,932	30,769	23,154	7,041	26,313	12,361
용선료	VLCC	55,000	(7,000)	38,000	55,000	46,150	23,500	40,000	28,115
(1년,\$/day)	MR	20,500	(1,000)	14,500	20,500	16,550	13,750	15,500	14,630
(07.24)									
운임지수(WS)	VLCC	72.5	(-10.0)	48.0	82.5	62.4	32.5	82.5	47.7
	MR	150.0	(9.0)	117.5	155.0	134.0	100.0	122.5	112.5

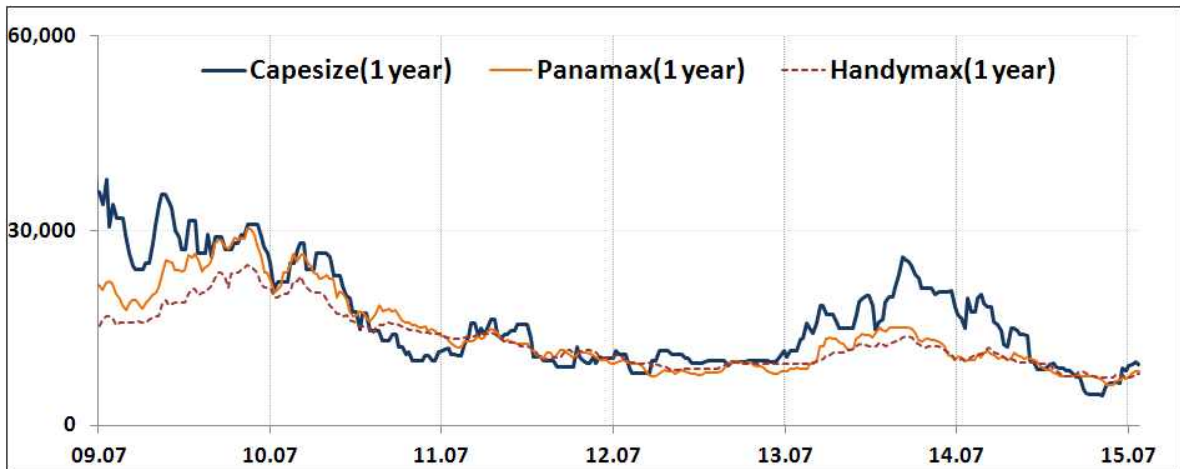
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

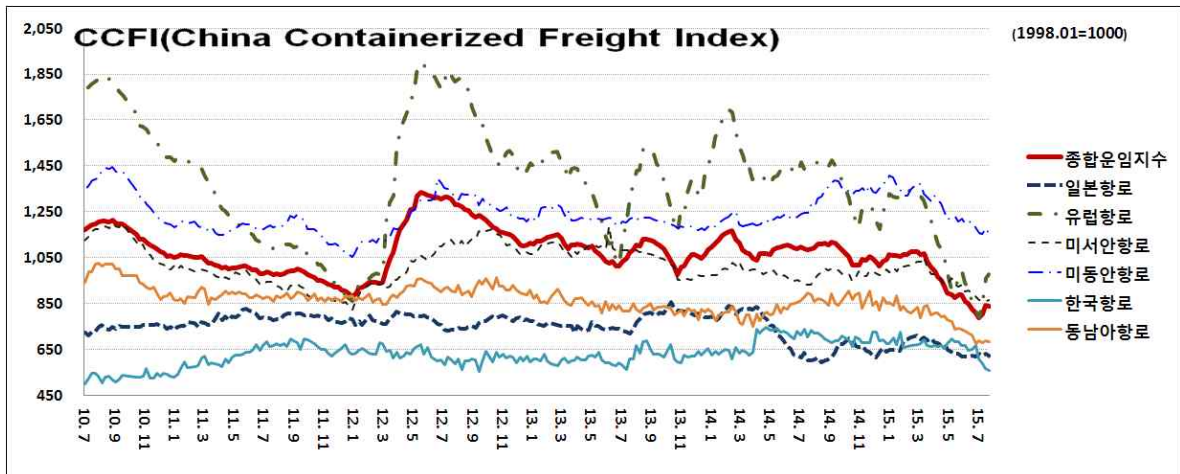
건화물선 용선료

\$/day



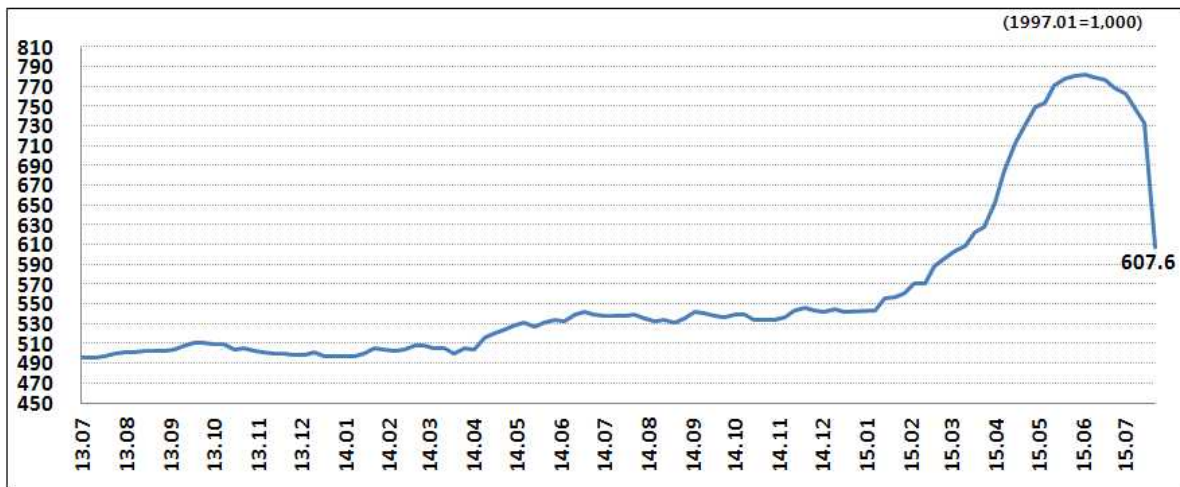
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



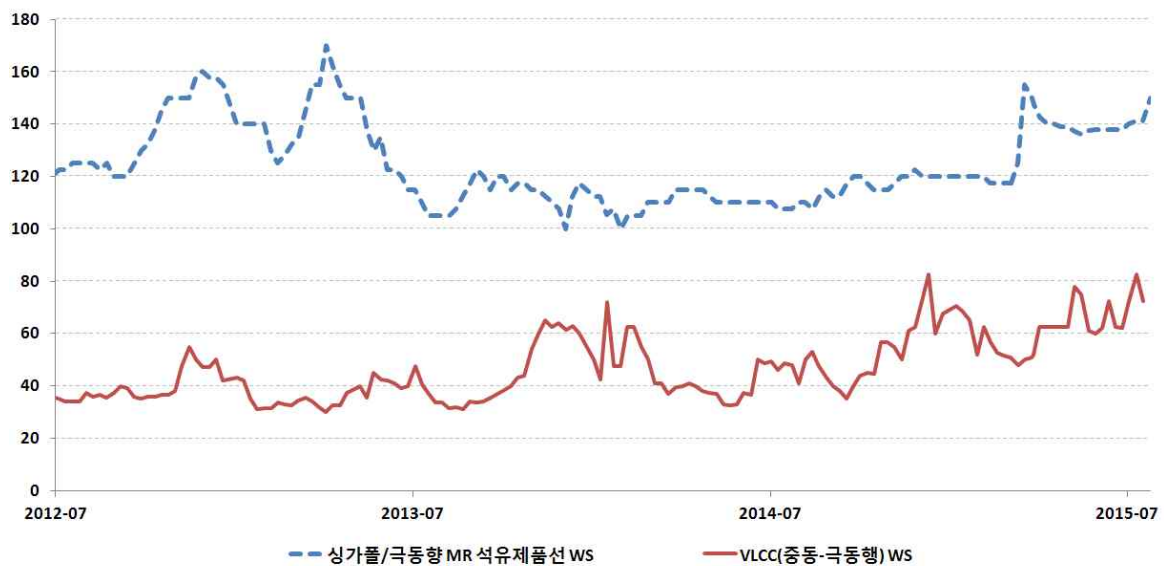
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

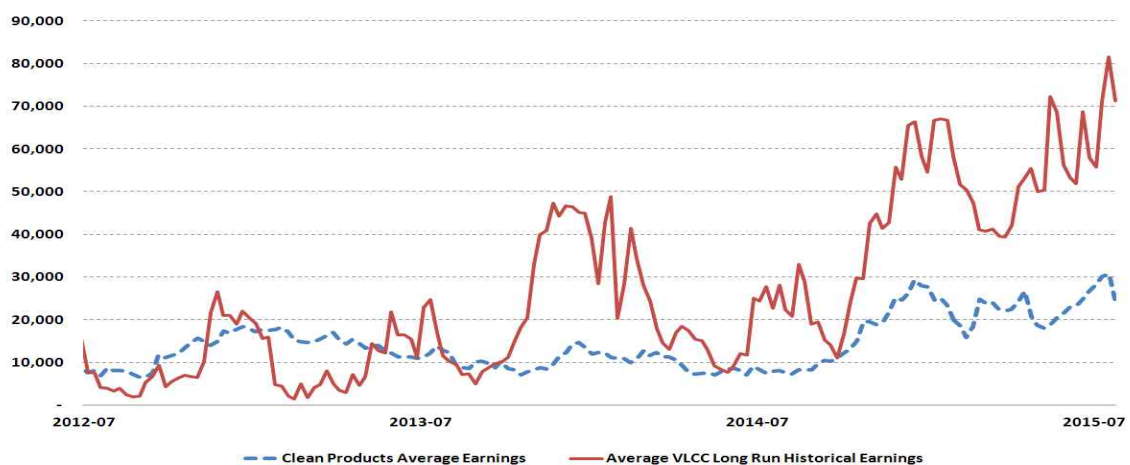
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 7월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (07.24)										
건화물선(5년)	Panamax	17.5	(-)	17.3	16.5	20.0	17.6	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	84.0	(2.0)	82.5	80.0	84.0	80.8	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) (07.24)										
건화물선	Panamax	26.5	(-)	26.5	26.5	29.0	27.5	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	95.5	(-)	95.5	95.5	97.0	96.2	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) (07.24)										
380 CST	Rotterdam	282.0	(-13.5)	298.3	242.0	359.5	304.4	305.0	601.0	533.4
	Singapore	301.0	(-9.5)	313.8	280.5	389.0	336.5	337.5	622.0	560.8
	Korea	352.5	(-6.5)	354.1	296.0	417.0	363.1	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	302.5	(-20.0)	322.4	282.5	402.5	344.5	347.5	640.0	569.6

주요 원자재가 (\$) (07.24) 7월평균										
철광석	국제價	51.3	(0.1)	53.1	47.4	71.4	59.6	68.9	135.0	97.8
	중국産	92.0	(1.6)	91.2	90.4	98.8	95.6	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	64.6	(-)	64.6	64.5	75.4	70.0	74.0	100.4	80.8
	중국産	78.3	(-0.8)	79.0	78.3	96.4	86.0	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	114.6	(-)	115.7	114.6	133.6	125.7	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	66.2	(-)	66.2	66.2	74.5	72.1	74.0	91.3	79.6
	중국産	119.4	(-)	120.2	119.4	132.8	130.6	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	965.0	(-49.8)	1,022.3	923	1,066	987	910	1,646	1,246
	밀(국제)	511.8	(-42.3)	560.5	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	