

해운시황 포커스

통권 265호 (2015.07.27~07.31)

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)



제2 수에즈운하 개통, 오히려 해운기업에 불리한 여건 조성



- ▶ 지난 7월 13일 이집트 수에즈운하청(Suez Canal Authority : SCA)은 제2의 수에즈운하를 올해 8월 6일 개통한다고 발표하였음. 오는 8월 6일 개통하는 제2 수에즈운하는 작년 8월부터 84억달러를 투입하여 1년 만에 완공될 예정임. 제2 수에즈운하는 기존 수에즈운하의 중간지점인 이스말리아를 중심으로 72km 구간에 새로 건설되며, 새로운 수로가 하나 더 추가되어 운하내에서 쌍방통행이 가능해지며, 수에즈운하 통과시간도 크게 단축될 것으로 예상되고 있음
- ▶ 이집트 정부는 운하 통과시간이 절반 이하로 단축되면서 수에즈 운하를 경유하는 해운물류 사업이 크게 확대될 것으로 기대하고 있음. 또한 기존의 수에즈 운하를 통과하는 선박도 현재 1일 49척에서 앞으로 97척으로 2배 정도로 증가하고, 나아가 운하 통과시간도 현재 18시간에서 11시간으로 대폭 줄어들고, 선박대기시간도 현재 11시간에서 3시간으로 크게 단축될 것으로 예상됨
- ▶ 제2 수에즈운하가 완공됨으로써 지중해와 홍해, 유럽과 아시아를 연결하는 최단거리의 해상 운송 루트가 탄생하게 되었음. 나아가 이집트 정부는 제2 수에즈운하를 중심으로 대규모 산업 단지 및 물류인프라를 조성, 제2 수에즈운하를 유라시아를 연계하는 교역 및 해운물류 허브로 육성한다는 계획을 갖고 있음. 그러나 제2 수에즈운하는 당초 5년간의 건설기간을 무리하게 단축하여 1년만에 완공하였고, 투자비 측면에서도 단기간에 대규모 투자비를 지출하여 제2 수에즈운하는 기존 수에즈운하에 비해 통행료가 훨씬 높아질 것으로 예상되고 있음
- ▶ 제2 수에즈운하의 완공이 현실화된 지금 운하개통으로 인해 아시아-유럽간 운항시간이 줄어들게 되면 공급 측면에서 선박량이 증가하는 효과가 있음. 다시 말해서 아시아-유럽간 공급 과잉이 심각한 상황에서 제2 수에즈운하 개통으로 공급과잉이 더 심해질 것으로 예상됨
 - 또한 제2 수에즈운하는 기존 운하에 비해 운영비가 너무 과다(SCA에 따르면 기존 운하 운영비는 연간 50억달러이나 제2 운하는 연간 125억달러로 추정)하여 투자비의 안정적 회수와 운하의 수익성 확보를 위해 통행료의 대폭 인상이 예상됨. 이에 따라 제2 수에즈운하를 통과하는 선박들의 운항비용도 증가할 것으로 예상됨
 - 그러나 제2 수에즈운하를 경유하는 선박 통과시간과 대기시간을 합하여 1일 14시간의 시간단축으로 선사들은 용선료를 줄일 수 있음. 한국선주협회에 따르면 선박 1척당 3,000~12,000달러의 용선료 절감이 예상됨. 그러나 아시아-유럽간 1항차에 소요되는 전체 운항일수를 감안할 때 용선료 절감액은 크지 않을 것으로 판단됨
- ▶ 제2 수에즈운하가 개통됨으로써 해운기업들은 서비스의 정시성이 높아져 서비스의 질적 향상을 도모할 수 있고 적지만 선박 용선료를 절감할 수 있는 반면 통행료의 대폭 인상과 선박량 증가효과가 나타날 우려가 있음
 - 특히 선박량 증가효과가 얼마나 될 것인지 명확히 알 수 없으나 아시아-유럽간 컨테이너선 시황에 좋지 않은 영향을 줄 것으로 예상됨

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



케이프, 수요증가로 상승세 지속

- ▶ 최근 BDI는 1,131p(7월 31일)를 기록하여 전주 대비 45p 상승하였으나, 케이프만 운임이 상승하고 타 선형의 운임은 하락 조정
 - 케이프는 15,590달러(일)를 기록하며 전주 대비 1,901달러(일) 상승
 - 파나마스는 전주 대비 921달러(일) 하락하며 8,146달러(일)를 기록
 - 수프라막스는 6달러(일) 하락한 9,396달러(일), 핸디사이즈는 72달러(일) 하락한 6,222달러(일) 기록
 - FFA 시장은 케이프가 상향 조정되었고, 타 선형은 소폭 상향 조정 또는 보합세를 기록. 케이프는 8월물이 2,900달러(일) 상승하여 15,600달러(일), 4분기물도 750달러(일) 상승하여 15,6000달러(일)을 기록. 파나마스는 8월물이 50달러(일) 상승했으나, 여전히 현물 운임보다 낮은 7,800달러(일), 4분기물은 475달러(일) 상승한 8,125달러(일)을 기록. 수프라막스는 1~4% 상승하였고, 핸디사이즈는 전주 대비 변동이 없었음
- ▶ 케이프는 태평양/대서양 양 수역 모두 물동량이 전주 대비 증가하면서 운임 상승으로 귀결
 - 태평양 수역은 서호주 철광석, 동호주 석탄 물동량이 전주 대비 증가하여 시황상승 지지세 역할
 - 대서양 수역도 특히 브라질 철광석 물동량이 증가하면서 운임상승에 기여
- ▶ 파나마스는 대서양 남미 곡물 물동량 유입이 감소하면서 운임이 하락세로 전환
 - 태평양수역은 인도네시아 석탄 물동량이 전주와 비슷한 수준으로 유입되었으나 운임하락을 막지 못함
 - 대서양수역은 남미 곡물 물동량이 전주 대비 증가하고, 미국 걸프만 물동량도 유입되었으나 운임상승으로 이어지기에는 부족했던 것으로 알려짐
- ▶ 수프라막스는 등락을 거듭하며 소폭 하락하였음
 - 태평양의 중국 니켈, 대서양의 미국 걸프만 수요 등에도 불구하고 운임이 소폭 하락

	금주 (07.31)	(전주비)	2015년			2014년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균

건화물선 시장

운임지수	BDI	1,131	(45)	509	1,131	678	723	2,113	1,105
	BCI	2,209	(313)	311	2,209	820	472	3,781	1,974
	BPI	1,023	(-114)	428	1,179	693	419	1,780	964
	BSI	899	(-)	478	903	660	659	1,330	939
	BHSI	423	(-5)	260	488	360	355	773	524
(07.31)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	9,600	(150)	4,500	9,700	7,528	8,550	25,938	17,934
	Panamax	8,000	(-375)	6,250	8,875	7,571	9,000	15,125	12,035
	Handymax	8,250	(250)	7,250	9,500	7,871	9,500	13,750	11,389
(07.31)									
운임(\$/day)	Capesize	15,690	(1,901)	2,594	15,690	5,671	3,670	35,316	13,802
	Panamax	8,146	(-921)	3,418	9,403	5,536	3,362	14,188	7,718
	Supramax	9,396	(-6)	5,002	9,447	6,904	6,886	13,902	9,825
	Handysize	6,222	(-72)	3,900	7,239	5,343	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

류희영 연구원 (hyryu@kmi.re.kr)



GRI 성공과 공급축소 노력으로 모처럼 대폭 상승

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 19.9p 하락한 818.9p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 273.6p 상승한 822.39p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 98.5p 상승한 706.1p를 기록하며 큰 폭의 상승세를 보였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 709달러 상승한 1,109달러를 기록한 반면 CCFI는 전주 대비 31.5p 하락한 949.6p를 기록하였음
 - 지난 8월 1일자로 시행한 선사들의 GRI가 모처럼 성공하면서 운임이 전주 대비 177.3% 상승하였음. 또한 4대 얼라이언스 소속선사들의 선박 계류 등 공급축소 노력도 대폭적인 운임상승의 원인이 되었음
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 484달러 상승한 1,607달러, 미동안이 전주 대비 512달러 상승한 3,050달러를 기록한 반면 CCFI는 미서안이 20p 하락한 848.1p, 미동안이 24.3p 하락한 1,131.5p를 기록함
 - TSA 소속선사들의 GRI가 성공하고 아시아-북미간 물동량 증가로 모처럼 대폭적인 운임 상승을 실현한 것으로 판단됨
- ▶ 한편 파이낸셜 타임즈에 따르면 파나마운하를 경유한 컨테이너선은 2007년에는 3,600여척에 달했지만 작년에는 20% 감소한 2,891척으로 나타났음
 - 금융위기 이후 파나마운하 전체 물동량의 2/3 이상을 차지하는 미국의 소비가 크게 감소하면서 파나마운하의 통과선박이 급격히 감소하였음. 다만 14,000TEU급 초대형선박이 통행가능한 제2 파나마운하가 개통할 경우, 아시아-북미간 초대형선박 투입증가, 유럽항로에서의 캐스케이딩으로 통과선박이 다시 증가할 것으로 예상됨



			금주 (07.31)	(전주비)	2015년			2014년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		818.9	(-19.9)	791	1,079	944	1,017	1,171	1,085
	유럽항로		949.6	(-31.5)	792	1,349	1,089	1,177	1,696	1,420
	미서안항로		848.1	(-20.0)	848	1,054	952	934	1,032	983
	일본항로		618.5	(-5.6)	618	714	657	597	843	705
	한국항로		564.3	(5.1)	559	725	657	610	749	692
	동남아항로		677.2	(-9.0)	677	884	772	754	905	839
			(07.29)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)			706.1	(98.5)*	544	783	674	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	660	710	675	670	750	708
		수입	570	(-)	570	600	573	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

*7월 22일자 HRCI 지수 산정 과정 중 1,700TEU, 1740 TEU 에서 오류가 있는 것으로 추정됨에 따라 주의가 요구됩니다.

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 화주 경계심리에 따른 운임하락 지속

- ▶ 운임급등에 따른 화주의 경계심리가 지속되면서 선복량이 증가하였으며, 8월 성약건수가 저조하게 출발 운임이 급락하였음
 - VLCC 평균 운임수익은 52,516 달러(일)로 전주 대비 18,864달러(26.4%) 감소하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 56.0로 전주 대비 19.0p(25.3%) 하락하였음
 - 7월 29일 페르시아만 30일 가용선박은 114척으로 전주대비 1척(0.9%) 증가하였으며 전년 동기 대비 8척(7.5%) 증가한 수준
 - 연료유 가격은 지난주에 이어 하락세를 이어가고 있음
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 53,224~53,730 달러/일(27~29%▼), 중동-미국 42,435 달러/일(26%▼), 중동-유럽 48,660 달러/일(25%▼) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 58,577 달러/일(22%▼), 미국항 68,315 달러/일(14%▼), 66,144 달러/일(24%▼) 기록

[7월 31일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라말라	푸자타	상가포르	홍콩	일본
\$/톤	270.5	296.5	294.5	280.0	262.5	282.5	292.5	297.0	287.5	297.5	322.5
₩₩	-4.1%	-5.6%	-5.3%	-3.4%	-10.3%	-3.4%	-7.9%	-6.0%	-4.5%	-3.3%	-5.8%

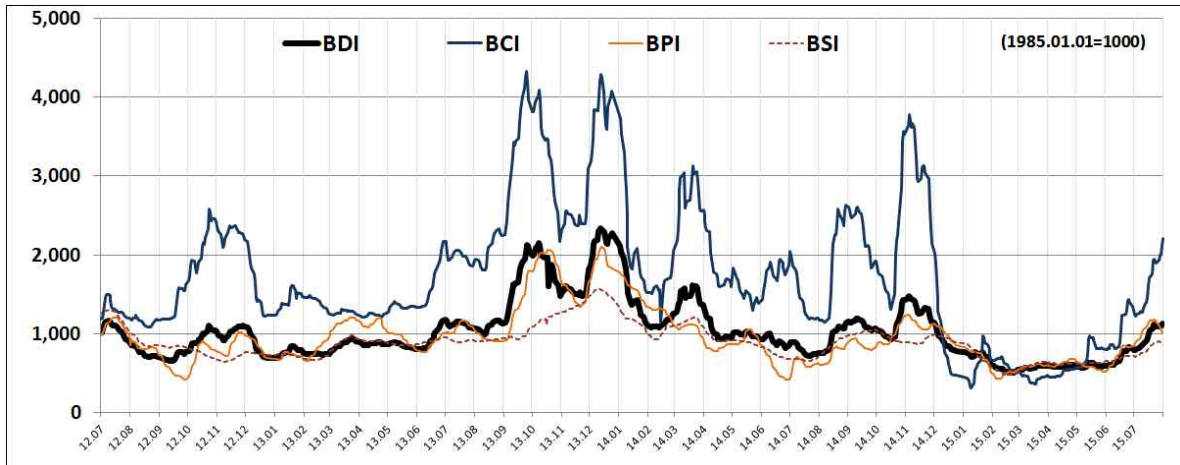


제품선, 극동아시아항 MR 해상운임 강세

- ▶ 대서양시장 : 미걸프만 성약건수가 크게 증가하였으나 화물이 35k 미만 선박으로 분산되면서 운임은 오히려 소폭 하락하였음
- ▶ 아시아시장 : 극동항 MR 운임이 강세를 나타내며 LR 운임도 전주대비 강보합을 기록하고 있음. 현재 중동 항만정체로 선복량이 흡수되어 운임은 긍정적인
 - 제품선 평균 운임수익은 24,485달러(일)로 전주 대비 1,143달러(4.5%) 감소하였으나 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 162.5로 전주 대비 10.0p(6.6%) 상승하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 24,387 달러/일(1%▲), 북해-서아프리카 28,967 달러/일(1%▲), 미걸프-북해 13,901 달러/일(2%▼), 미걸프-남미동안 27,292(7%▲) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 40,433 달러/일(1%▲), LR2 49,928 달러/일(1%▲) 기록. MR은 싱가포르-일본 22,235 달러/일(12%▲), 인도-일본 31,645달러/일(5%▲) 기록

(전주비)				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (07.31)									
Average Earnings	VLCC	52,516	(-18,864)	39,452	81,637	55,799	7,670	66,395	27,287
(\$/day)	MR	24,485	(-1,143)	15,932	31,089	23,240	7,041	26,313	12,361
용선료	VLCC	55,000	(-)	38,000	55,000	46,435	23,500	40,000	28,115
(1년,\$/day)	MR	20,500	(-)	14,500	20,500	16,677	13,750	15,500	14,630
(07.31)									
운임지수(WS)	VLCC	56.0	(-19.0)	48.0	82.5	62.3	32.5	82.5	47.7
	MR	162.5	(10.0)	117.5	162.5	135.0	100.0	122.5	112.5

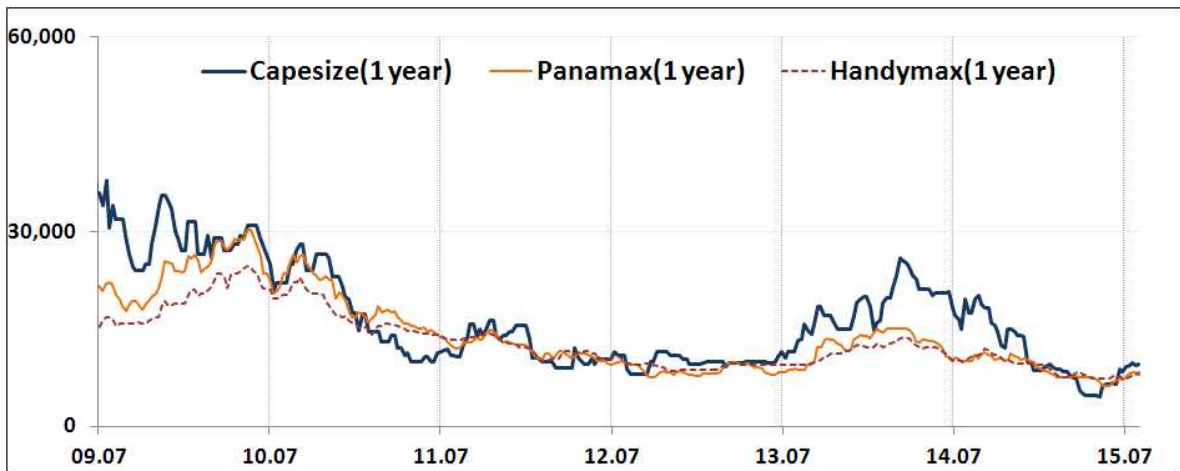
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

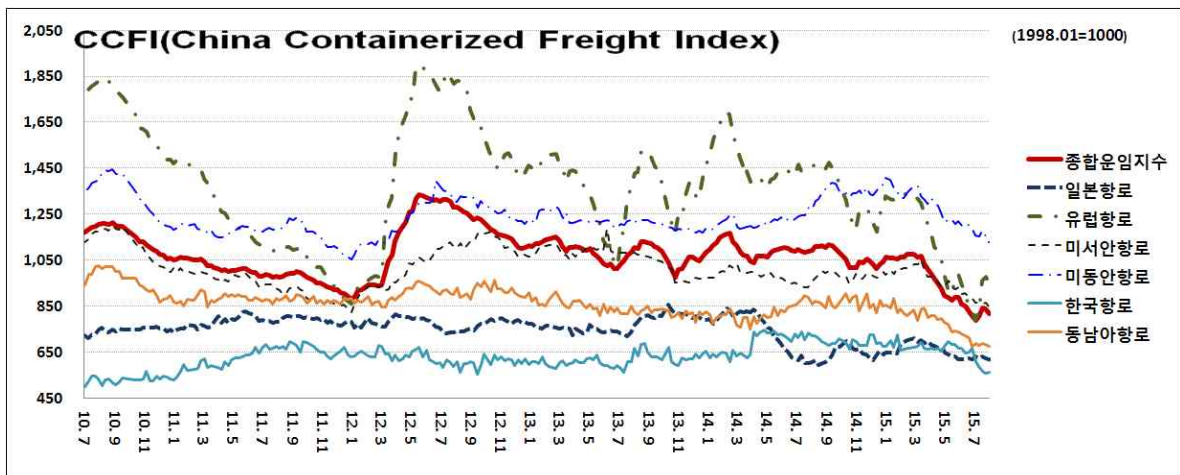
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



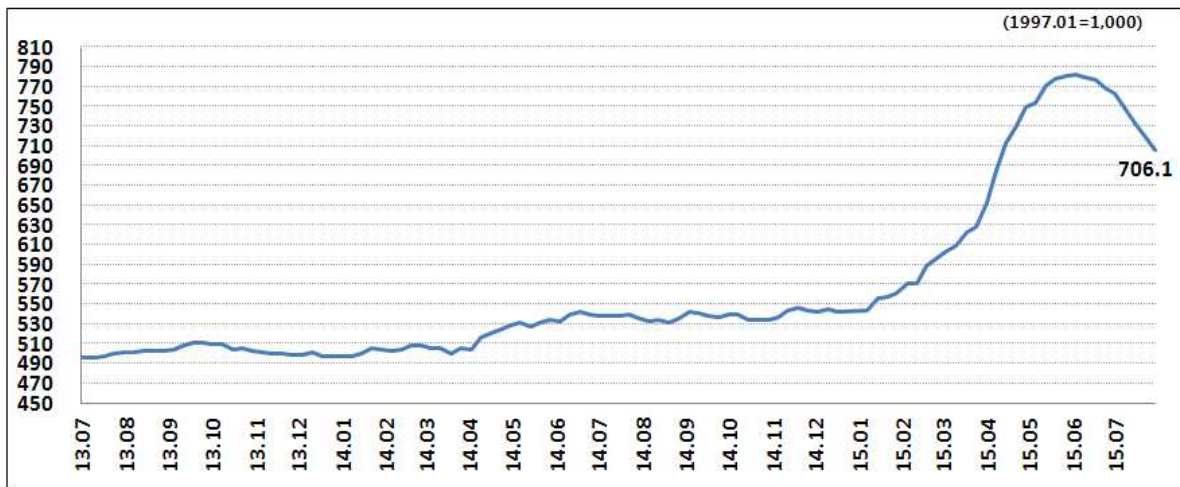
Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



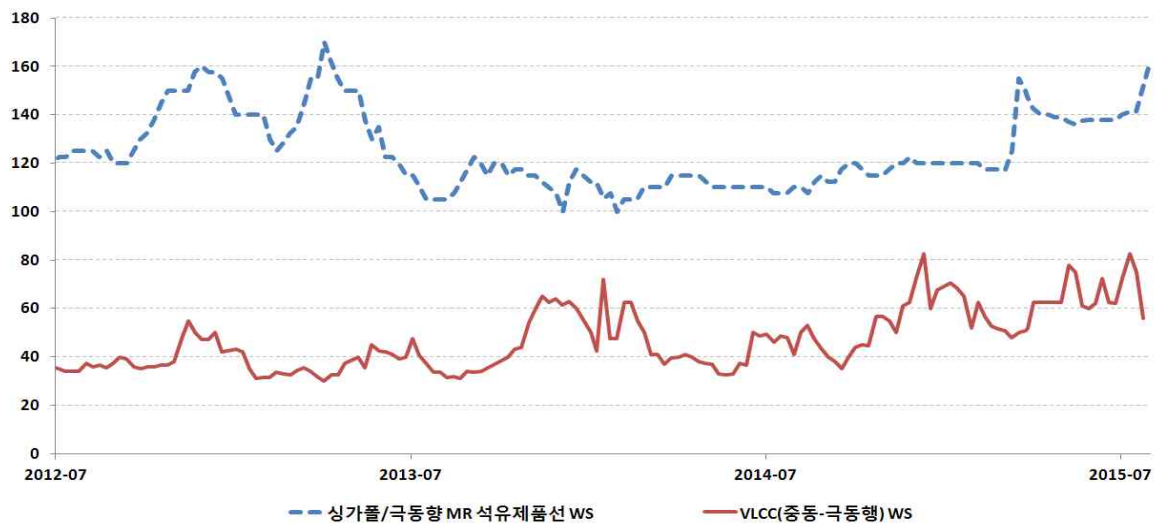
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

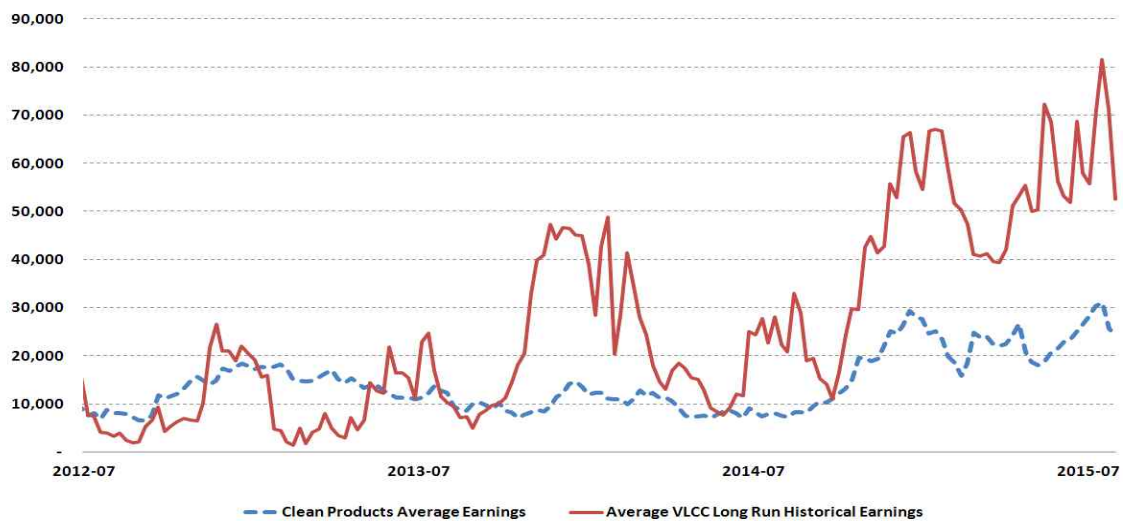
유조선운임지수(WS)



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) (07.31)										
건화물선(5년)	Panamax	17.5	(-)	17.3	16.5	20.0	17.5	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	84.0	(-)	82.8	80.0	84.0	80.9	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) (07.31)										
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) (07.31)										
380 CST	Rotterdam	270.5	(-11.5)	292.7	242.0	359.5	303.3	305.0	601.0	533.4
	Singapore	287.5	(-13.5)	308.5	280.5	389.0	334.9	337.5	622.0	560.8
	Korea	337.5	(-15.0)	350.8	296.0	417.0	362.2	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	297.5	(-10.0)	318.4	282.5	402.5	343.2	347.5	640.0	569.6

주요 원자재가 (\$) (07.31) 7월평균										
철광석	국제價	51.9	(0.6)	52.7	47.4	71.4	59.3	68.9	135.0	97.8
	중국産	92.0	(-)	91.4	90.4	98.8	95.4	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	64.6	(-)	64.6	64.5	75.4	69.8	74.0	100.4	80.8
	중국産	78.3	(-)	78.9	78.3	96.4	85.7	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	114.6	(-)	115.4	114.6	133.6	125.3	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	64.6	(-1.6)	65.8	64.5	74.5	71.8	74.0	91.3	79.6
	중국産	119.4	(-)	120.0	119.4	132.8	130.2	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	940.3	(-24.8)	1,003.3	923	1,066	985	910	1,646	1,246
	밀(국제)	499.3	(-12.5)	547.0	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	