

해운시황 포커스

통권 253호 (2015.04.27~05.01)

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)



물동량 증가에도 불구하고 케이프 운임이 부진한 까닭



- ▶ 중국 해관에 따르면 올해 1분기 중국의 철광석 수입량은 전년 동기 대비 2.3% 증가한 2억 2,600만톤을 기록하였음. 이중에서 호주와 브라질에서 수입한 철광석은 전체의 82%인 1억 5,580만톤임
 - 호주에서의 수입량은 전년 동기 대비 22.2% 증가한 1억 4,400만톤, 브라질에서의 수입량은 전년 동기 대비 0.6% 증가한 4,180만톤임. 이외에 캐나다로부터의 수입량은 전년 대비 36% 감소한 370만톤이며, 인도, 모리타니, 라이베리아, 시에라리온 등으로부터의 수입량은 전년 동기 대비 45% 감소한 440만톤을 기록함
- ▶ 또한 브라질의 발레, 호주의 BHP, 리오티도 등 세계 3대 철광석 메이저들의 올해 1분기 철광석 생산량이 크게 증가하였음. 브라질 발레의 올해 1분기 철광석 생산량은 전년 동기 대비 4.9% 증가한 7,452만톤으로 1분기 기준 역대 최고치를 기록하였음
 - 또한 호주 BHP의 올해 1분기 생산량은 전년 동기 대비 20% 증가한 5,898만톤, 리오티도는 전년 동기 대비 9% 증가한 7,250만톤을 기록하였음. 나아가 BHP와 리오티도는 철광석 생산비용이 톤당 20달러 미만으로 낮아 중국을 겨냥하여 증산을 통해 수출물량 확대를 도모하고 있음
- ▶ 이와 같이 중국의 철광석 수입이 증가하고 3대 메이저의 생산량이 크게 늘어났음에도 불구하고 케이프 시장의 운임은 올해 매우 낮은 수준에 머물러 있음. 케이프 1일 운임은 올해 1월 2일 3,580달러에서 1월 21일 7,863달러까지 상승하다가 다시 하락세를 3월 18일 올해 최저치인 2,594달러를 기록한 후 4월 24일 3,358달러를 기록하였음
 - 반면 작년 동기간 케이프 1일 운임은 작년 1월 2일 35,316달러에서 2월 중순까지 1만달러 미만에 머물렀으나 2월말부터 3월 중순까지 2만 달러대, 4월 중순까지 1만 달러대를 유지한 것으로 나타났음
- ▶ 금년 1분기 철광석 해상물동량이 증가하였음에도 불구하고 케이프 운임이 속절없이 무너지는 이유는 무엇인가? 우선 올해 1분기 신조선 인도량이 해체량 보다 많은 것으로 나타났는데, 그리스의 Shipbroker Golden Destiny에 따르면 올해 신조선 인도량은 192척인 반면 해체량은 119척으로 73척의 순증이 발생하여 공급과잉이 심화되었음
 - 또한 MEIC에 따르면 2015년 2월까지 케이프 성약건수 234건 중 126건(54%)을 대화주들이 용선한 것으로 나타났음. 이는 Spot(현물)시장의 비중이 갈수록 낮아질 가능성이 있음을 의미하며, 순수 운항사의 어려움이 더욱 커질 것으로 예상됨
- ▶ 앞으로 Spot 시장의 운임은 시장 전체의 수요와 공급의 상호작용에 의해서만 결정되지 않으며, 오히려 화주들의 장기용선이 운임을 결정하는 더 강력한 요인이 될 것임. 이것이 바로 사업포트폴리오의 대부분을 Spot 시장에 의존하는 국적선사들이 전용선 또는 장기용선에 집중해야 하는 이유가 될 것임

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



계속된 수요부진으로 운임 하락세 지속

- ▶ 최근 BDI는 587p(5월 1일)를 기록하여 전주 대비 13p 하락함
 - 케이프는 3,211달러(일)를 기록하며 전주 대비 147달러(일) 하락
 - 파나마스도 전주 대비 300달러(일) 하락한 5,155달러(일)를 기록
 - 수프라막스는 28달러(일) 하락한 6,494달러(일), 핸디사이즈는 121달러(일) 하락한 5,063달러(일) 기록
 - FFA 시장도 현물시장 하락세를 반영하며 모든 선형에서 하락세를 보임. 케이프는 5월 물이 4,000달러(일)까지 하락하고, 3분기물도 6,100달러(일)에 그침. 파나마스 5월물 및 3분기물이 각각 4,850달러(일), 4,900달러(일)을 기록하며 현재 운임 보다 낮게 형성되면서 시장 참여자들이 남미 곡물 시즌 종료 이후의 시황을 비관적으로 보는 것으로 해석됨. 수프라막스 및 핸디사이즈도 약 4~5%씩 하락세를 보임
- ▶ 케이프는 태평양수역과 대서양 R.V. 항로의 수요 지지세에도 불구하고 소폭 하락함
 - 태평양수역은 BHP, Rio Tinto 등이 서호주에서 철광석 물동량을 내 놓고, 동호주 석탄 물동량도 유입되고 있으나 전체 케이프 시황 상승으로는 이어지지 못함
 - 대서양수역에서도 남미->유럽 석탄 물동량 유입이 있었으나, Front Haul 물동량 부족으로 운임상승으로는 이어지지 못함
- ▶ 파나마스는 주 초반 소폭의 상승세를 보였으나, 주 중반 이후 양 수역 모두 물동량 유입이 저조해지면서 운임이 하락세로 전환됨
 - 태평양수역은 동호주 석탄 물동량이 유입되었으나, 이외 항로에서 뚜렷한 신규 물동량 유입이 부족했으며
 - 대서양수역은 남미 곡물 물동량 유입이 다소 제한되면서 하락세로 전환
- ▶ 수프라막스는 태평양수역의 주요 화물(철강재, 석탄, 마이너벌크 등) 유입이 부진하면서 하락세를 보임



		금주 (05.01)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	587	(-13)	509	771	608	723	2,113	1,105
	BCI	574	(29)	311	971	545	472	3,781	1,974
	BPI	647	(-38)	428	827	611	419	1,780	964
	BSI	621	(-3)	478	884	616	659	1,330	939
	BHSI	340	(-8)	260	488	359	355	773	524
(05.01)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	4,750	(-)	4,750	9,500	7,340	8,550	25,938	17,934
	Panamax	7,200	(-275)	7,200	8,875	7,797	9,000	15,125	12,035
	Handymax	7,250	(-)	7,250	9,500	8,097	9,500	13,750	11,389
(05.01)									
운임(\$/day)	Capesize	3,211	(-147)	2,594	7,863	4,245	3,670	35,316	13,802
	Panamax	5,155	(-300)	3,418	6,591	4,880	3,362	14,188	7,718
	Supramax	6,494	(-28)	5,002	9,239	6,451	6,886	13,902	9,825
	Handysize	5,063	(-121)	3,900	7,239	5,351	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



아시아-유럽항로 끝없는 하락세

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 27.9p 하락한 899p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 58.6p 상승한 761p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 19p 상승한 749.5p를 기록하며, 3분기 성수기를 준비하는 용선시장이 전주에 이어 계속 강세를 보이고 있음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 6달러 하락한 343달러, CCFI는 전주 대비 63.6p 하락한 979.5p를 기록하여 하락세를 지속하였음
 - 상해발 유럽행 운임이 13주 연속 하락하며 사상 최저치를 계속 경신하고 있음. 이 같은 운임 하락세에 대해 선사들은 5월 TEU당 700~1000달러의 GRI를 시도하는 한편 공급 감축을 추진하는 등 운임회복을 위한 움직임을 보임
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 187달러 상승한 1,783달러, 미동안이 39달러 하락한 3,605달러, CCFI는 미서안이 7.1p 상승한 939.7p, 미동안이 28.1p 하락한 1,217.5p를 기록하였음
 - 성수기인 3분기를 앞두고 주택시장 회복 등을 기반으로 미국의 컨테이너 물동량 증가가 예상되는 반면 미서안 항만적체가 점차 완화될 가능성이 높아 운임의 방향을 예상하기 쉽지 않음
- ▶ 한편 Drewry는 컨테이너선 시장의 공급과잉 현상이 당분간 계속될 것으로 예상하고 있음
 - 드류리에 따르면 올해 1월 40여척의 초대형선박 발주가 결정되었으며, 현재 초대형선박을 인도받았거나 발주한 선사로는 머스크, MSC, CSCL, MOL, OOCL 등이 있음. 이와 같이 초대형선박의 투입이 계속 증가하면서 올해 컨테이너선의 소석률은 2014년 평균 소석률인 92%에 미치지 못할 것으로 예상됨



			금주 (04.30)	(전주비)	2015년			2014년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		899.0	(-27.9)	899	1,079	1,024	1,017	1,171	1,085
	유럽항로		979.5	(-63.6)	980	1,349	1,234	1,177	1,696	1,420
	미서안항로		939.7	(7.1)	933	1,054	997	934	1,032	983
	일본항로		650.4	(-24.1)	647	714	681	597	843	705
	한국항로		675.4	(18.2)	657	725	675	610	749	692
	동남아항로		779.3	(-17.0)	779	884	820	754	905	839
			(04.29)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)			749.5	(19.0)	544	750	620	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	660	710	678	670	750	708
		수입	570	(-)	570	600	576	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, 노동절 연휴에 따른 성약감소로 운임 하락

- ▶ 노동절 연휴로 성약건수가 감소하며 평균 운임이 하락하였으며 특히 서아프리카발 성약건수가 크게 감소함
 - VLCC 평균 운임수익은 50,117 달러(일)로 전주 대비 5,397달러(9.7%) 감소하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 62.5로 전주 대비 변동 없음
 - 4월 29일 페르시아만 30일 가용선박은 88척으로 전주대비 2척(2.3%) 증가하였으나 전년 동기 대비 24척(21.4%) 감소한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 51,826~58,879 달러/일(7~12%▼), 중동-미국 39,262 달러/일(7%▼), 중동-유럽 45,923 달러/일(6%▼) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 52,766 달러/일(11%▼), 미국항 68,489 달러/일(10%▼), 인도항 57,681 달러/일(2%▼) 기록

[5월 1일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라말파	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	341.0	364.0	361.0	327.5	347.5	356.5	380.0	369.0	370.0	372.5	407.5
W/W	6.7%	4.1%	4.8%	-0.8%	4.5%	3.3%	4.8%	4.5%	6.5%	4.2%	-



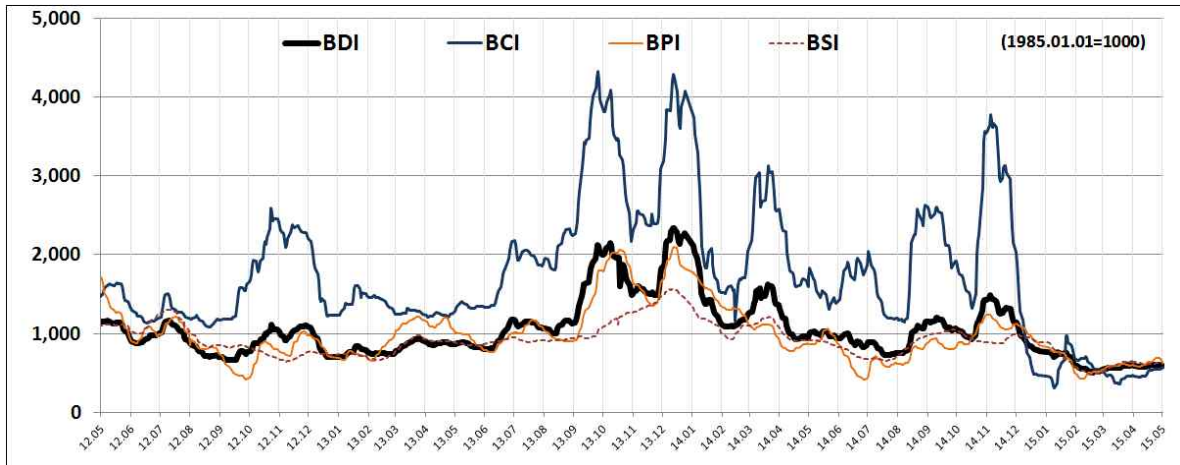
제품선, 북해 제품유 거래증가에 따라 운임상승 지속

- ▶ 대서양시장 : 북해 제품유 거래가 활발해지며 MR 운임도 상승세를 나타내었음. 미겔프 지역은 남미항 성약건수가 증가하였으나 운임상승으로는 연결되지 못하였음
- ▶ 아시아시장 : 연휴에 앞서 거래를 서두르려는 수요로 LR2 운임이 상승하였으며 LR1도 운임이 소폭 반등하였음. MR 시장은 소강상태를 나타내며 전주 대비 큰 변동 없음
 - 제품선 평균 운임수익은 19,125달러(일)로 전주 대비 1,949달러(9.2%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 139.0으로 전주 대비 변동 없음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 21,034 달러/일(7%▲), 북해-서아프리카 24,835 달러/일(4%▼), 미겔프-북해 10,125 달러/일(20%▼), 미겔프-남미동안 23,382(6%▼) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 16,642 달러/일(1%▲), LR2 26,636 달러/일(14%▲) 기록. MR은 싱가포르-일본 15,856 달러/일(1%▼), 인도-일본 16,557 달러/일(1%▼) 기록

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

유조선 시장		(05.01)							
Average Earnings	VLCC	50,117	(-5,397)	39,452	67,037	50,969	7,670	66,395	27,287
(\$/day)	MR	19,125	(-1,949)	16,447	27,620	22,881	7,041	26,313	12,361
용선료	VLCC	45,000	(-)	38,000	52,500	44,944	23,500	40,000	28,115
(1년,\$/day)	MR	16,750	(750)	14,500	16,750	15,347	13,750	15,500	14,630
		(05.01)							
운임지수(WS)	VLCC	62.5	(-)	48.0	70.5	58.3	32.5	82.5	47.7
	MR	139.0	(-)	117.5	155.0	130.4	100.0	122.5	112.5

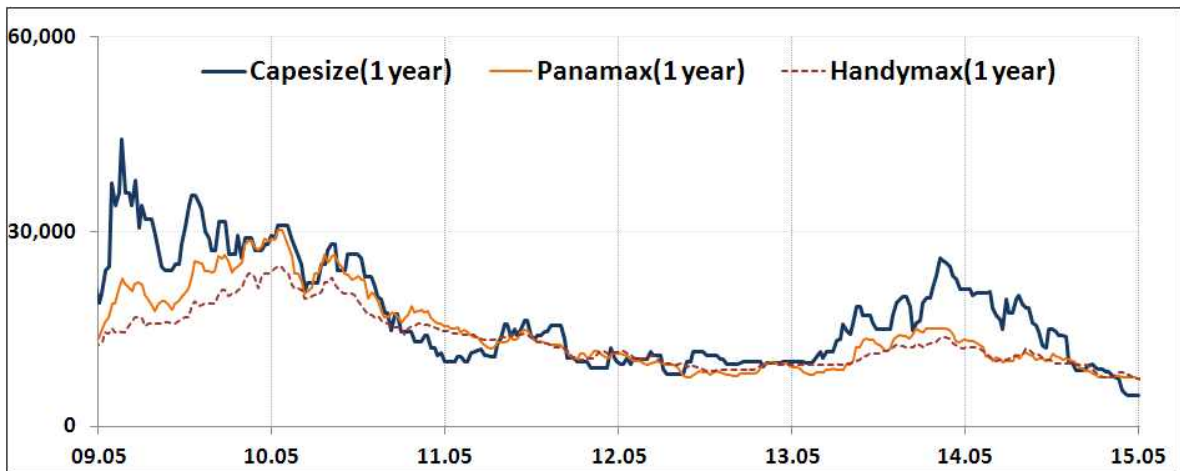
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

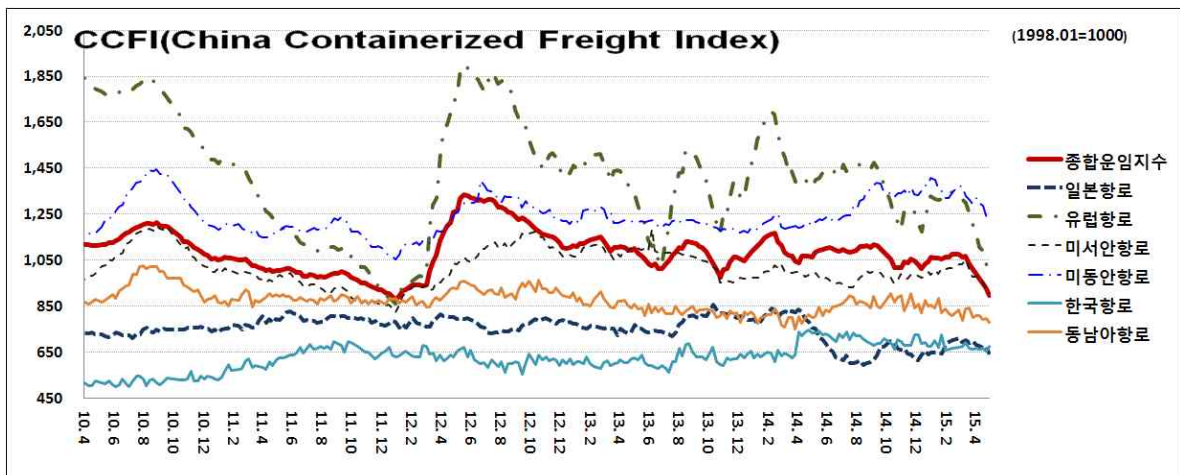
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



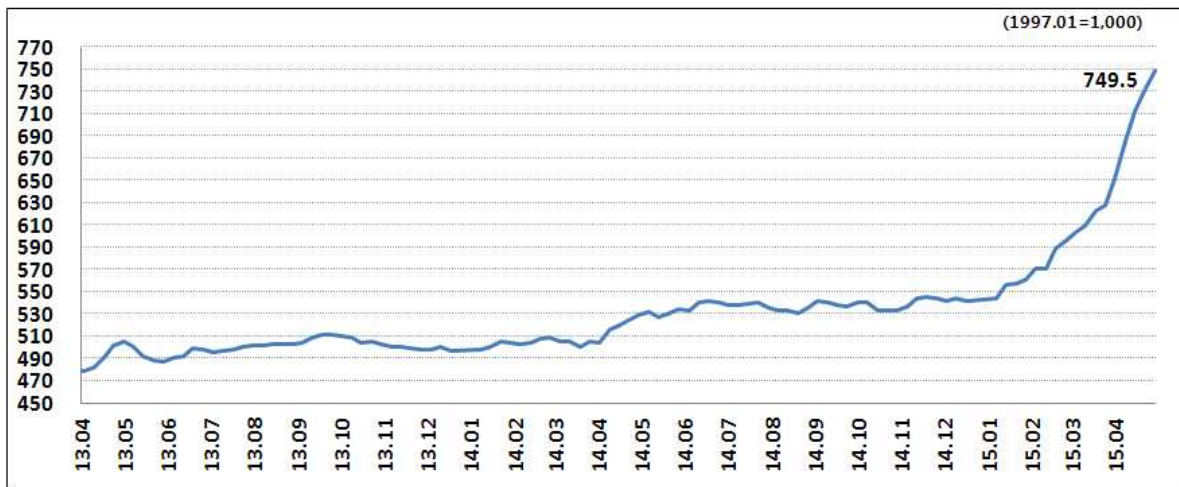
Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



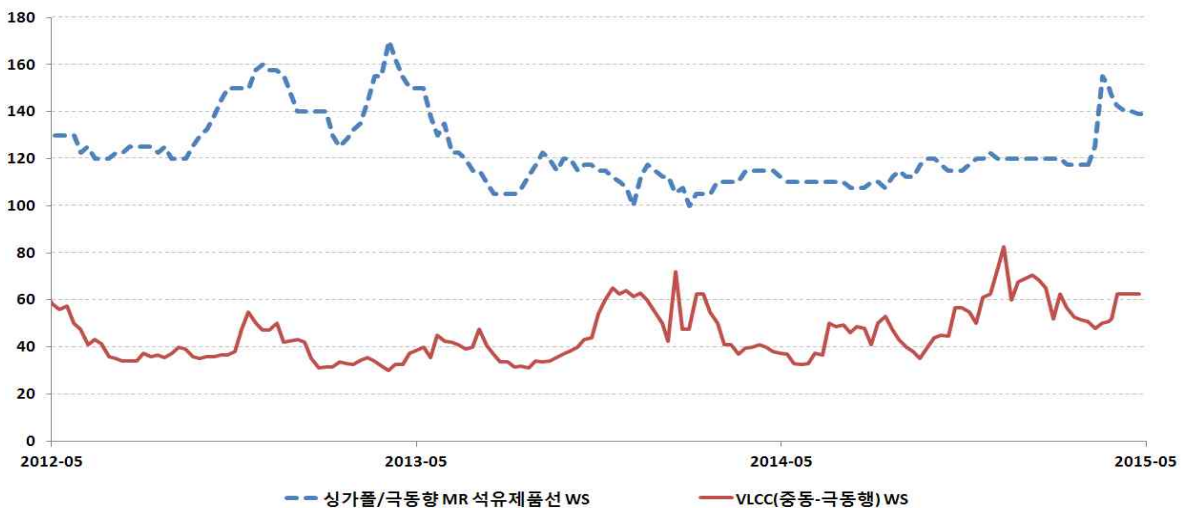
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

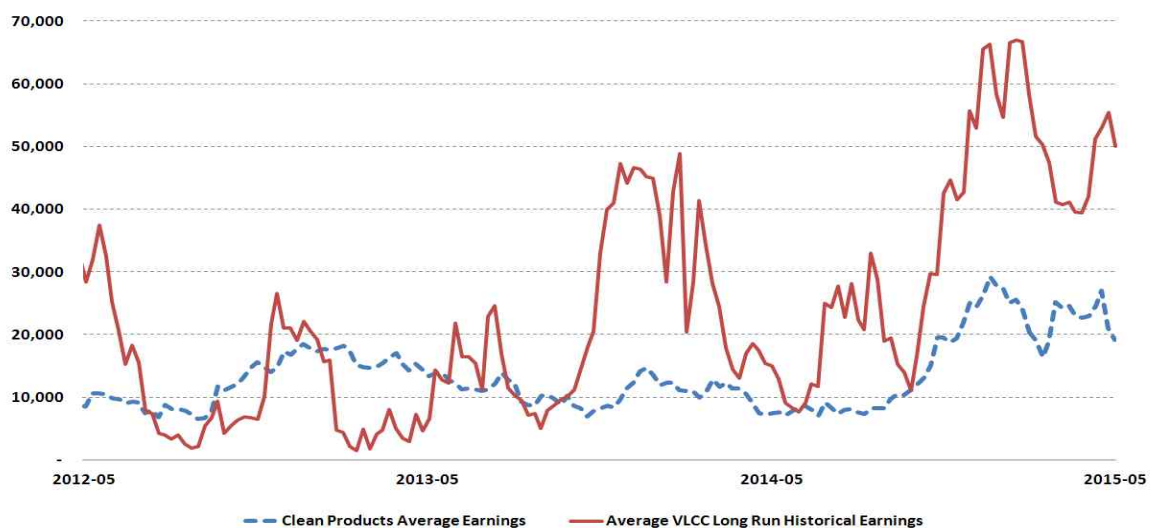
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 5월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (05.01)										
건화물선(5년)	Panamax	17.5	(1.0)	17.5	16.5	20.0	17.8	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	81.0	(-)	81.0	80.0	81.0	80.8	65.0	77.0	73.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	12.0	(-)	12.0	8.5	12.0	10.5	8.5	10.3	9.7

신조선 시장 (\$ Million) (05.01)										
건화물선	Panamax	27.0	(-0.3)	27.0	27.0	29.0	28.1	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	96.5	(-)	96.5	96.5	97.0	96.6	94.0	101.0	98.4
컨테이너선	Sub-Panamax	31.0	(-)	31.0	31.0	32.5	31.4	31.5	32.5	31.9

연료유 (\$/Tonne) (05.01)										
380 CST	Rotterdam	341.0	(21.5)	341.0	242.0	341.0	291.5	305.0	601.0	533.4
	Singapore	370.0	(22.5)	370.0	280.5	372.5	326.9	337.5	622.0	560.8
	Korea	382.5	(15.0)	382.5	296.0	402.5	351.4	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	372.5	(15.0)	372.5	282.5	380.0	333.8	347.5	640.0	569.6

주요 원자재가 (\$) (05.01) 5월평균										
철광석*	국제價	51.6	(1.5)	48.9	47.4	71.4	60.0	68.9	135.0	97.8
	중국産	92.1	(-0.1)	95.4	91.8	98.8	97.2	98.2	176.7	140.0
연료탄*	국제價	69.5	(-0.1)	72.8	69.3	75.4	73.6	74.0	100.4	80.8
	중국産	82.4	(-0.1)	84.5	82.1	96.4	90.9	90.0	114.5	99.1
원료탄*	호주産	131.7	(-0.1)	131.7	130.2	133.6	131.6	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	74.3	(-0.1)	74.3	73.5	74.5	74.0	74.0	91.3	79.6
	중국産	132.5	(-0.2)	132.5	131.0	132.8	132.0	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	964.8	(-6.0)	964.8	953	1,066	993	910	1,646	1,246
	밀(국제)	470.0	(-16.0)	470.0	481	592	518	474	843	609

* 04.30일, 4월평균 자료임.

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
	'14/15년	12월	01월	02월	2011년 합계	2012년 합계	2013년 합계			
ASEAN	수출	6,527	6,454	5,309	71,801	79,145	81,997			
	수입	4,468	4,140	3,538	53,121	51,977	53,339			
NAFTA	수출	7,508	6,720	6,181	70,864	72,395	76,983			
	수입	4,568	4,158	3,392	53,497	51,180	48,530			
EU	수출	4,078	3,571	2,964	55,806	49,421	48,857			
	수입	5,696	4,798	4,134	47,444	50,395	56,230			
BRICs	수출	15,523	14,073	11,883	168,965	167,628	178,083			
	수입	10,376	10,033	8,552	111,521	105,145	106,302			