

# 해운시황 포커스

통권 255호 (2015.05.11~05.15)

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)



### 리스크 관리를 통해 손실을 줄여야



- ▶ 금년 2월 2일 BDI가 590p를 기록, 600p가 붕괴된 이후 5월 13일 634p를 기록하여 무려 70일만에 BDI가 600p를 돌파하였음. 지난 며칠간 케이프 운임이 크게 상승한 데 힘입어 BDI가 다시 600p를 돌파하였으나 케이프 1일 운임은 아직도 6,000달러 미만에 머무르고 있어 본격적인 회복기에 이르렀다고 보기 어려움. 이와 같이 케이프 운임이 단기간에 가파른 상승을 보인 이유는 우선 철광석과 석탄의 수송수요가 증가하였고, 다음으로 화주들이 선사들의 운임인상 요구를 수용했다는데 있음
- ▶ 단기간에 가파르게 상승한 운임에 대한 조정 움직임이 나타나고 있어 건화물선 운임이 반등에 성공한 것으로 보기 어려움. 또한 건화물선 시장이 단기간에 운임 변동성이 매우 큰 시장이라는 점에서 일시적인 운임상승에 고무되기 보다는 수시로 변동하는 운임과 수요 변화에 따른 위험을 어떻게 관리할 것인가 깊은 검토가 필요함. 또한 지난해 국적선사들의 경영실적 개선에 큰 영향을 주었던 유가도 다시 상승 추세로 돌아서고 있음. 두바이유 기준 유가는 금년 1월 40달러대에 머무르고 있었으나 2월 들어 50달러대로 상승한 후 5월에는 60달러대로 상승, 점차 저유가 상태를 벗어나고 있어 이에 따른 대책이 시급함
- ▶ 지난주 '해운시황 포커스'에서 말한 바와 같이 건화물선 시장의 최대 주주인 중국의 수요부진이 우려되는 상태에서 유가의 상승추세는 국적선사들의 수익성을 악화시키는 요인으로 작용할 가능성이 있음. 이에 따라 벌크선사들은 최근 수요부진에 대응하여 계선을 증가시키고 있음. Eastern Pacific Shipping, 보시마르(Bocimar), 조디악, 골든오션그룹, MOL, Livanos 등 케이프 선주들은 선사당 3~6척의 선박을 계선한 것으로 알려졌다. 이와 함께 케이프 선박들의 해체수도 늘어나고 있는 데, Clarkson에 따르면 올해 해체가 예상되는 케이프 선박은 100척으로 전망되고 있음
- ▶ 그러나 건화물선 시장은 이미 공급과잉이 심각하기 때문에 선박 계선과 해체만으로는 운임 변동과 유가 상승에 따른 리스크에 적절하게 대응하기 어려울 것으로 판단됨. 운임하락에 대비한 비용절감에 힘쓰는 것도 중요하지만 이제는 리스크를 헷지하는 방안을 적극 활용할 시기가 되었음
  - 건화물선 선물시장인 FFA 시장은 선박과 화물 모두 헷지할 수 있음. 특히 사실상 운송서비스에 전념하는 국적선사들은 화물을 확보하는 것만 리스크를 헷지하는 것이 아니라 FFA를 매도하는 방법으로 리스크를 헷지할 수 있음. 또한 석유선물시장을 이용하여 유가상승에 따른 리스크를 줄일 수 있음
- ▶ 해운업에는 운송만 포함되지 않으며, 선물거래, 용·대선, S&P도 엄연히 해운업에 포함된다는 것을 받아들여야 함. 국적선사들은 비용을 줄여 불황을 극복하려는 소극적인 자세에서 벗어나 불황기에도 운임, 유가, 선가 등의 변화에 따른 리스크를 제거하여 손실을 줄일 수 있는 대안을 적극적으로 모색해야 할 것임

## 건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



### 케이프운임 단기 급상승

- ▶ 최근 BDI는 634p(5월 15일)를 기록하여 전주 대비 60p 상승함
  - 케이프는 5,771달러(일)를 기록하며 전주 대비 2,353달러(일) 상승
  - 파나마스는 전주 대비 104달러(일) 하락하며 4,630달러(일)를 기록
  - 수프라막스는 106달러(일) 상승한 6,566달러(일), 핸디사이즈는 44달러(일) 하락한 4,832달러(일) 기록
  - FFA 시장은 케이프 시장의 상승 분위기가 반영되면서 핸디사이즈를 제외하고 전 선형에서 상승 분위기를 보임. 케이프 6월물은 6% 상승하여 6,625달러(일), 3분기물도 3% 상승하여 7,925달러(일) 기록. 현물운임의 일시적 급등에도 불구하고 선물운임이 현물운임 보다 높은 콘탱고 상황이 지속. 그러나 미래 운임이 높은 편이 아님. 파나마스, 수프라막스 6월물, 3분기물 모두 2~5% 상승하였으나, 핸디사이즈는 보합세를 보임
- ▶ 케이프는 양 수역에서 물동량 유입이 활발해지면서 일시적 급상승을 보임
  - 지난 수요일(5월13일) 하루에 1,645달러(일)이 상승
  - 이는 태평양 수역에서는 서호주 BHP, Rio Tinto 등이 철광석 물동량을 다수 내 놓고, 남아프리카공화국에서도 철광석 물동량이 유입되면서 운임에 긍정적 영향을 미쳤을 뿐 아니라,
  - 대서양수역에서는 브라질->극동(중국) 항로의 운송수요가 다수 나타나고, 콜롬비아 석탄 물동량도 일부 유입된 것이 운임개선에 도움을 줌
- ▶ 파나마스는 태평양 수역은 운임이 상승하고, 대서양 수역은 지속적으로 운임이 하락
  - 태평양수역은 동호주, 인도네시아 석탄 물동량 유입과 태평양 R.V. 항로의 곡물 등의 운송수요 증가로 운임이 상승
  - 대서양수역은 남미 곡물 유입이 줄어든 가운데, 미국 걸프만 등의 운송수요가 뒷받침되지 못하면서 운임이 하락
- ▶ 수프라막스는 전반적인 시장 침체 속에 호주 신규 수요 등으로 소폭으로 운임이 상승



		금주 (05.15)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건 화물선 시장									
운임지수	BDI	634	(60)	509	771	607	723	2,113	1,105
	BCI	954	(338)	311	972	563	472	3,781	1,974
	BPI	579	(-15)	428	827	609	419	1,780	964
	BSI	628	(10)	478	884	617	659	1,330	939
	BHSI	327	(-2)	260	488	356	355	773	524
		(05.15)							
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	6,000	(1,500)	4,500	9,500	7,131	8,550	25,938	17,934
	Panamax	6,250	(-725)	6,250	8,875	7,679	9,000	15,125	12,035
	Handymax	7,250	(-)	7,250	9,500	8,013	9,500	13,750	11,389
		(05.15)							
운임(\$/day)	Capesize	5,771	(2,353)	2,594	7,863	4,245	3,670	35,316	13,802
	Panamax	4,630	(-104)	3,418	6,591	4,868	3,362	14,188	7,718
	Supramax	6,566	(106)	5,002	9,239	6,455	6,886	13,902	9,825
	Handysize	4,832	(-44)	3,900	7,239	5,305	5,337	11,083	7,685

## 컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



### 유럽항로 GRI효과 1주에 그쳐

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 13p 하락한 875.2p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 72.5p 하락한 757.66p를 기록함
  - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 18.3p 상승한 771.5p를 기록하며 용선시장은 꾸준히 상승세를 보이고 있음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 203달러 하락한 658달러, CCFI는 전주 대비 7.7p 하락한 904.7p를 기록하여 하락세를 지속하였음
  - 지난주 선사들의 GRI 성공으로 14주만에 반등에 성공했던 상해발 유럽행 운임이 다시 대폭 하락하였음. 이는 단기간 운임급등에 따른 운임조정 요구와 공급과잉에 따른 운임 하방 압력이 여전히 크다는 것을 의미함
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 128달러 하락한 1,519달러, 미동안이 전주 대비 95달러 하락한 3,215달러, CCFI는 미서안이 28.2p 하락한 934.1p, 미동안이 2p 하락한 1,228.5p를 기록하였음
  - 미국 서부항만 정체가 점차 해소되고 미동안 항로에 신규 취항이 늘어나면서 2주 연속 하락세를 보이며 연중 최저치를 기록함. TSA 소속 선사들은 운임회복을 위해 6월 1일과 7월 1일부터 미서안과 미동안에 FEU당 600달러의 GRI를 시행하며, 또한 7월 1일부터는 FEU당 400달러의 PSS(성수기할증료)도 적용할 예정임
- ▶ 한편 Drewry는 MOL, CGM, OOCL 등의 선사들이 2만TEU급 이상의 선박들을 발주함으로써 과잉공급이 더욱 심화되어 컨테이너선 시장의 약세를 예상하고 있으며, 나아가 일부 선사는 극초대형선박 발주로 인해 금융상의 어려움을 겪을 것으로 보고 있음
  - Drewry는 2014년 말 기준으로 80억 달러를 초과하는 부채로 해운업계가 아직도 위험한 상태이므로 건설한 선사만이 ULCV 발주에 대한 금융을 성공시킬 것으로 예측함



			금 주 (05.15)	(전주비)	2015년			2014년		
					최저	최 고	평균	최저	최 고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)		종합	875.2	(-13.0)	875	1,079	1,008	1,017	1,171	1,085
		유럽항로	904.7	(-7.7)	905	1,349	1,198	1,177	1,696	1,420
		미서안항로	934.1	(-28.2)	933	1,054	992	934	1,032	983
		일본항로	633.5	(-9.8)	634	714	676	597	843	705
		한국항로	683.7	(-12.5)	657	725	677	610	749	692
		동남아항로	741.3	(-30.1)	741	884	813	754	905	839
			(05.13)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)			771.5	(18.3)	544	772	635	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	660	710	677	670	750	708
		수입	570	(-)	570	600	575	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, 공급감소와 성약증가로 운임 급등

- ▶ 서아프리카 수요가 지속되며 선복량을 흡수한 가운데, 사우디의 증산, 이라크의 수출증대, 아시아의 기상악화 등으로 전반적인 운임이 크게 상승하였음
  - VLCC 평균 운임수익은 72,394 달러(일)로 전주 대비 21,924달러(43.1%) 증가하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 78.0으로 전주 대비 15.5p(24.8%) 상승하였음
  - 5월 13일 페르시아만 30일 가용선박은 97척으로 전주대비 3척(3.0%) 감소하였으며 전년 동기 대비 24척(19.8%) 감소한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 71,067~79,818 달러/일(32~34%▲), 중동-미국 62,509 달러/일(76%▲), 중동-유럽 80,134 달러/일(74%▲) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 72,544 달러/일(41%▲), 미국항 78,105 달러/일(15%▲), 인도항 82,450 달러/일(31%▲) 기록

#### [5월 15일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라렐라	푸자이라	상가포르	홍콩	일본
\$/톤	358.5	375.5	374.5	376.5	352.5	364.0	387.5	386.0	377.5	387.5	417.5
w/w	-0.3%	-0.8%	-	16.4%	0.4%	-1.8%	0.8%	-4.1%	-3.0%	-3.7%	-2.6%



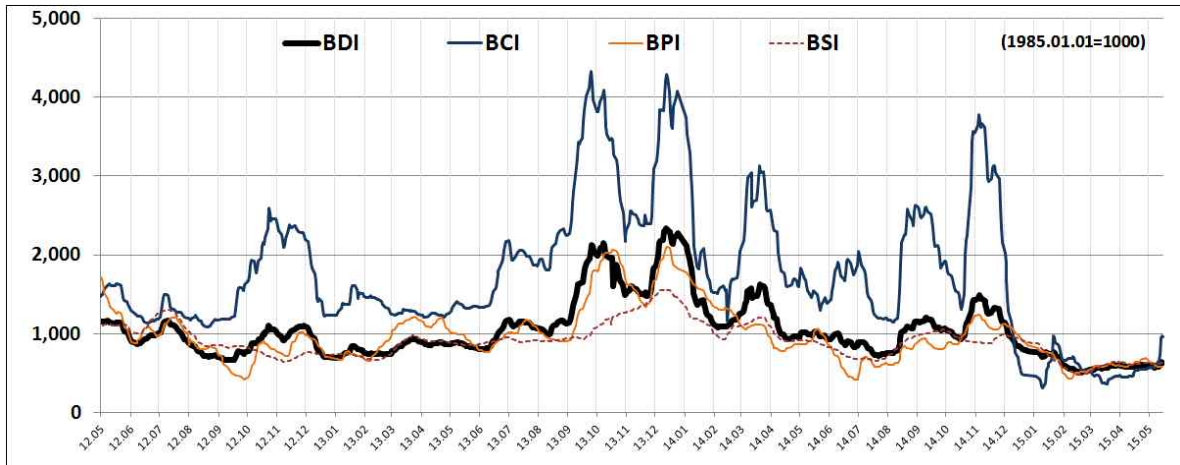
### 제품선, 대서양 MR 성약건수 증가로 운임 상승

- ▶ 대서양시장 : 양호한 정제마진하에 5월 마지막주 영국과 미국 연휴, 미걸프 지역 정유사 정기점검으로 제품확보를 위한 수요가 당겨지며 거래가 활발, 운임이 상승하였음
- ▶ 아시아시장 : LR1은 장거리 수요증가로 선복량이 흡수되며 운임이 증가한 반면, LR2는 활발한 거래에도 운임은 강보합에 그침. MR은 전주대비 큰 변동을 보이지 않음
  - 제품선 평균 운임수익은 19,316달러(일)로 전주 대비 873달러(4.7%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 136.0으로 전주 대비 1.0p(0.7%) 하락하였음
  - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 22,591 달러/일(10%▲), 북해-서아프리카 26,430 달러/일(9%▲), 미걸프-북해 14,210 달러/일(42%▲), 미걸프-남미동안 26,444(19%▲) 기록
  - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 23,962 달러/일(9%▲), LR2 26,243 달러/일(2%▲) 기록. MR은 싱가포르-일본 14,990 달러/일(1%▼), 인도-일본 16,364달러/일(2%▲) 기록

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

유조선 시장		(05.15)							
Average Earnings	VLCC	72,394	(21,924)	39,452	72,394	52,015	7,670	66,395	27,287
(\$/day)	MR	19,316	(873)	16,447	27,620	22,481	7,041	26,313	12,361
용선료	VLCC	47,500	(2,500)	38,000	52,500	45,075	23,500	40,000	28,115
(1년,\$/day)	MR	17,250	(-)	14,500	17,250	15,538	13,750	15,500	14,630
(05.15)									
운임지수(WS)	VLCC	78.0	(15.5)	48.0	78.0	59.5	32.5	82.5	47.7
	MR	136.0	(-1.0)	117.5	155.0	131.1	100.0	122.5	112.5

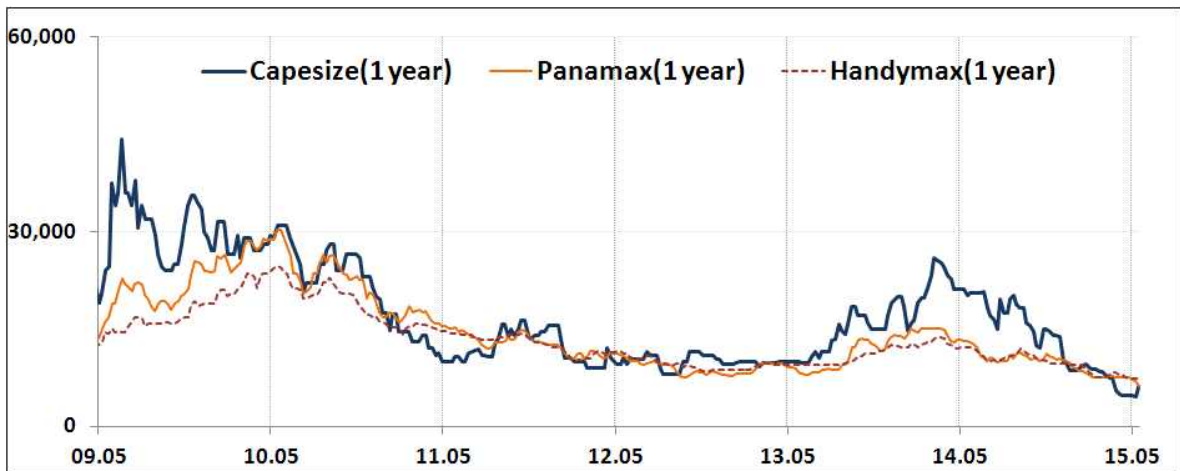
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

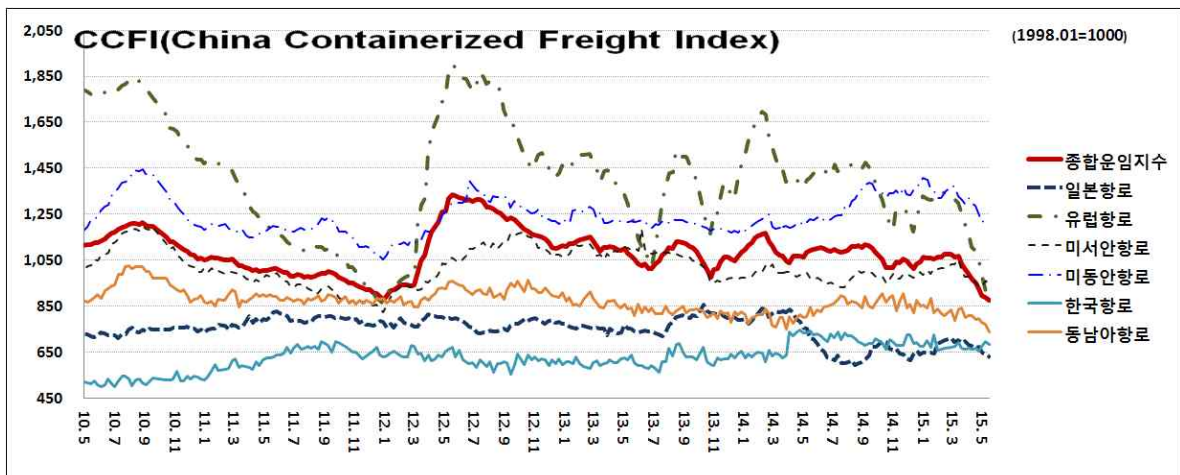
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



Clarkson.

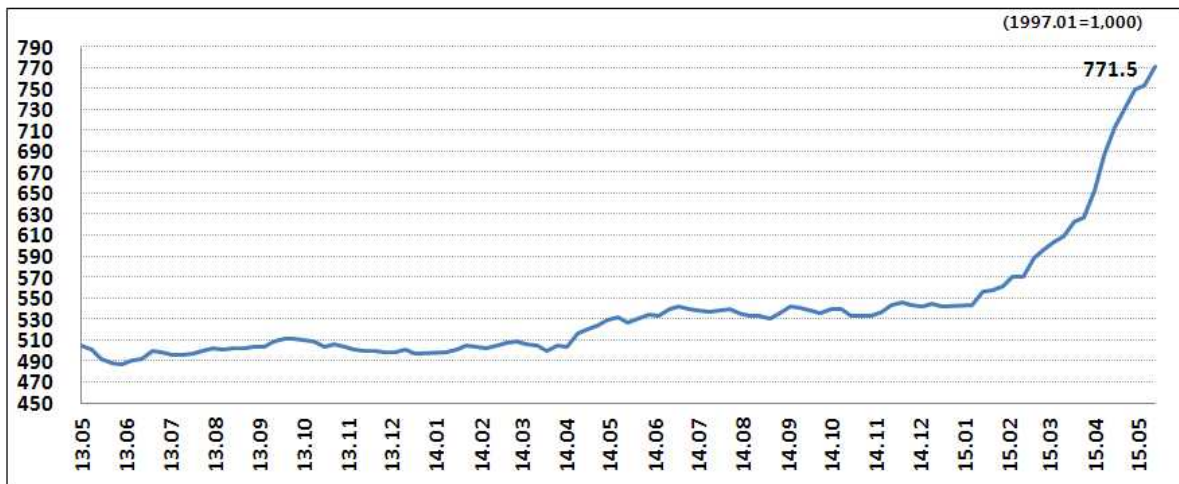
::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



상해항운교역소

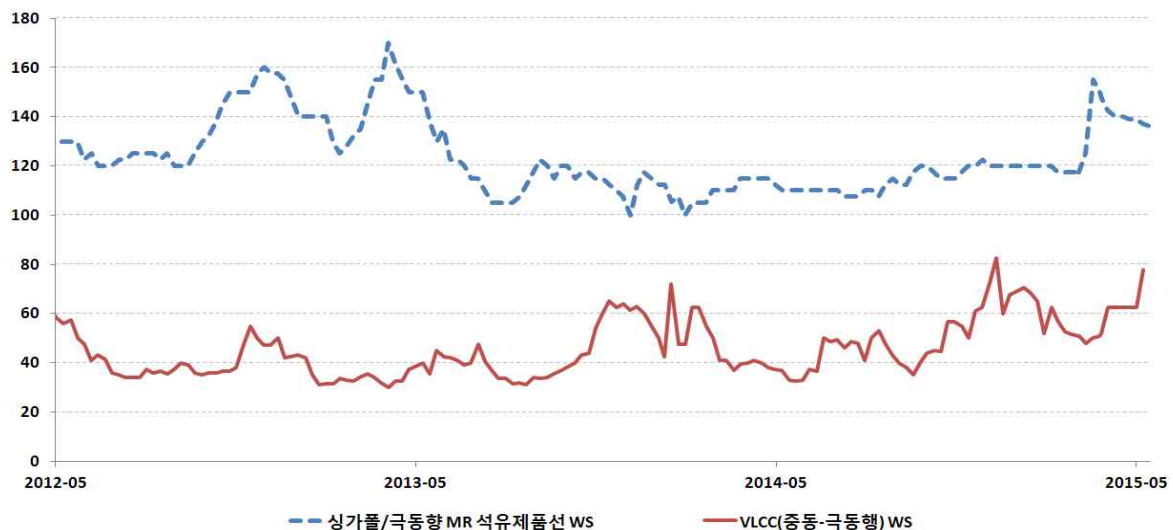


컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

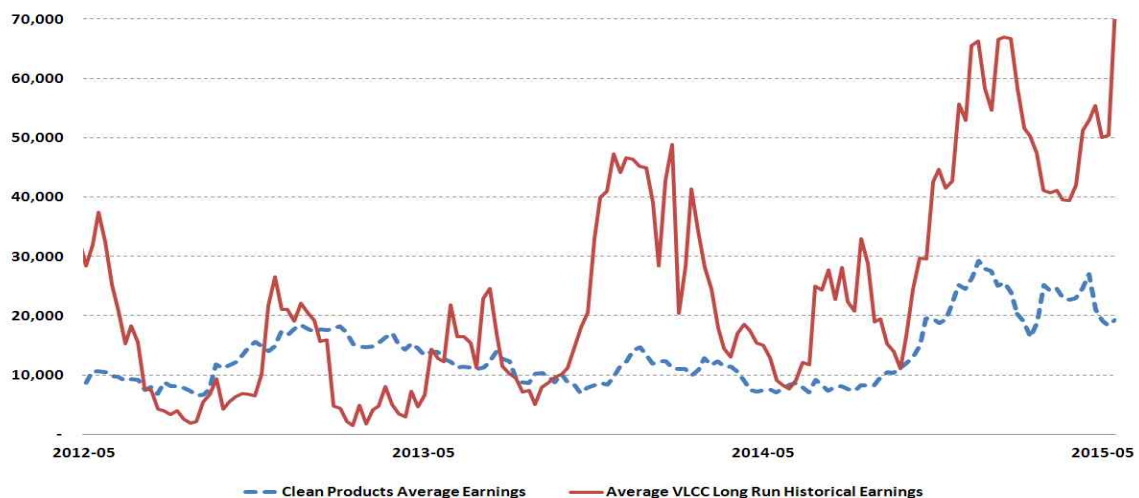
유조선운임지수 (WS)



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
<b>중고선 시장 (\$ Million) (05.15)</b>										
건화물선(5년)	Panamax	17.5	(-)	17.5	16.5	20.0	17.7	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	80.0	(-)	80.3	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

<b>신조선 시장 (\$ Million) (05.15)</b>										
건화물선	Panamax	26.8	(-0.2)	26.9	26.8	29.0	28.0	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	96.0	(-0.5)	96.3	96.0	97.0	96.5	94.0	101.0	98.4
컨테이너선	Sub-Panamax	31.0	(-)	31.0	31.0	32.5	31.3	31.5	32.5	31.9

<b>연료유 (\$/Tonne) (05.15)</b>										
380 CST	Rotterdam	358.5	(-1.0)	353.0	242.0	359.5	298.2	305.0	601.0	533.4
	Singapore	377.5	(-11.5)	378.8	280.5	389.0	332.6	337.5	622.0	560.8
	Korea	402.5	(-14.5)	400.7	296.0	417.0	357.3	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	387.5	(-15.0)	387.5	282.5	402.5	339.9	347.5	640.0	569.6

<b>주요 원자재가 (\$) (05.15) 5월평균</b>										
철광석	국제價	60.7	(1.2)	59.5	47.4	71.4	59.9	68.9	135.0	97.8
	중국産	93.6	(1.6)	92.8	91.8	98.8	96.7	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	66.2	(-1.6)	67.2	66.2	75.4	72.9	74.0	100.4	80.8
	중국産	80.7	(-)	80.9	80.7	96.4	89.7	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	119.5	(-3.2)	122.2	119.5	133.6	130.2	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	74.3	(-)	74.3	73.5	74.5	74.1	74.0	91.3	79.6
	중국産	132.4	(-)	132.4	131.0	132.8	132.0	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	953.3	(-23.0)	968.8	953	1,066	990	910	1,646	1,246
	밀(국제)	511.0	(34.5)	479.1	464	592	514	474	843	609

<b>세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)</b>										
	'15년	02월	03월	04월	2012년	합계	2013년	합계	2014년	합계
ASEAN	수출	5,308	6,847	6,511	79,145		81,997		84,577	
	수입	3,543	4,059	3,741	51,977		53,339		53,418	
NAFTA	수출	6,191	8,651	7,666	72,395		76,983		86,048	
	수입	3,392	4,689	4,649	51,180		48,530		53,994	
EU	수출	2,940	4,158	3,897	49,371		48,857		51,658	
	수입	4,133	5,043	4,888	50,374		56,230		62,394	
BRICs	수출	11,867	13,996	13,844	167,628		178,083		177,122	
	수입	8,555	8,823	9,167	105,145		106,302		115,933	