

해운시황 포커스

통권 256호 (2015.05.18~05.22)

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)



심상치 않은 유가변화, 에코쉽에 다시 관심을 가져야?



- ▶ 작년 하반기 이후 유가하락을 이끌었던 가장 중요한 원인은 원유시장의 점유율을 놓고 벌여지는 사우디아라비아와 미국의 힘겨루기이며, 이는 당분간 계속될 것으로 예상됨. 최근의 저유가 추세로 미국의 셰일오일 생산이 크게 줄어든 것으로 나타나 사우디아라비아는 원유 생산 증대를 계속할 것으로 예상되고 있음. 이러한 이유로 유가가 상승세로 전환되기 어렵다는 견해가 많음
 - 반면 사우디아라비아를 제외한 OPEC 회원국들은 재정수입의 대부분을 원유판매 수입에 의존하고 있어 지금의 저유가 기조가 계속되기 어려울 것이라는 의견도 있음. 더구나 사우디아라비아도 현재의 재정지출 수준을 유지하려면 배럴당 100달러 수준을 유지해야하기 때문에 유가 상승이 불가피하다는 의견이 점차 확산되고 있음
- ▶ 결론적으로 국제유가 변화의 키(Key)는 사우디아라비아가 쥐고 있음. 사우디아라비아는 원유시장의 점유율을 지키면서도 미국의 셰일오일 산업을 견제해야 하는 양립하기 어려운 두 가지 목적 사이에서 줄타기를 하고 있는 것으로 보임. 다시 말하면 국제유가는 사우디아라비아의 결정에 따라 부침을 겪을 것으로 예상되며, 그만큼 국제유가의 변동성이 커지고 있다고 볼 수 있음
- ▶ 이처럼 국제유가가 폭락하고 저유가 추세가 장기화될 것이라는 전망에서 한때 에코쉽의 효과에 대한 의문이 제기되었고 에코쉽 발주가 크게 줄어들었음. 그러나 국제유가가 다시 반등하고 유가 변동성이 커지면서 에코쉽의 효용성이 다시 커지고 있음. 최근 국제유가가 60달러대를 회복하면서 선박유 가격도 에코쉽이 경제성을 갖는 톤당 400달러 수준에 점점 가까워지고 있다는 점에 주목해야 함
 - 수많은 에너지 전문가들은 단기간에는 국제유가가 60달러대에서 안정화될 것으로 예상하고 있으나 올해 전체로는 시나리오에 따라 60~100달러까지 변동폭이 클 것으로 전망
- ▶ 국제유가가 40달러대에 머무르고 있는 동안 에코쉽의 효용성에 의문이 제기되었으나 국제유가가 60달러대를 회복하고 변동성이 커지고 있다는 점에서 다시 에코쉽에 대해 관심을 가져야 할 것임. 비록 국제유가 변화의 방향을 정확하게 예측하기 어려우나 신중한 경영자라면 가장 불리한 시나리오에 대한 대비책을 마련하는 것이 중요함
 - 더구나 올해부터 환경규제가 대폭 강화되고 있음을 고려해야 할 것임. 올해는 ECA(Emission Control Area)에서의 SOx 규제가 1%에서 0.5%로 강화 되었고, 2020년에 0.1%로 추가 강화될 예정이며, 2016년에는 NOx Tier 3가 적용될 예정임
- ▶ 국제유가 변화의 방향을 앞으로 몇 년후까지 연장해서 판단해 볼 때 지금 수준 보다 높아질 가능성이 있고, 환경규제가 갈수록 강화되고 있는 것도 에코쉽의 효용가치가 여전히 크다는 것을 의미하고 있음. 다시 말해서 에코쉽은 단기적으로는 효용가치가 낮을 수 있으나 장기적으로는 선사가 반드시 갖추어야 할 필수항목일수도 있음

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



전반적인 수요감소로 시황 하락

- ▶ 최근 BDI는 586p(5월 22일)를 기록하여 전주 대비 48p 하락함
 - 케이프는 4,351달러(일)를 기록하며 전주 대비 1,420달러(일) 하락
 - 파나마스도 전주 대비 239달러(일) 하락하며 4,391달러(일)를 기록
 - 수프라막스는 등락을 거듭하여 7달러(일) 하락한 6,559달러(일), 핸디사이즈도 등락을 보이며 7달러(일) 하락한 4,825달러(일) 기록
 - FFA 시장도 케이프 및 파나마스 현물운임 하락으로 약세를 보임. 케이프는 6월물이 다시 4,000달러(일)대인 4,875달러(일)을 기록했고, 3분기물도 975달러(일) 하락하여 6,950달러(일)을 기록. 파나마스 6월물도 4,000달러(일)대인 4,675달러(일), 3분기물은 5,025달러(일)을 기록
- ▶ 케이프는 지난 5월 13일 단기 급등했던 운임이 수요부족으로 다시 하향 조정되는 분위기가 둔화된 가운데 다시 4TC 평균 운임이 4,000달러(일)대로 회귀함
 - 케이프 중요 항로인 서호주 철광석 항로, 브라질->극동(중국) 항로 등의 물동량 유입세가 둔화된 가운데 다시 4TC 평균 운임이 4,000달러(일)대로 회귀함
 - 중국 철광석 수입량이 3월에 이어 4월에도 8,000만 톤을 상회하여 케이프 수요의 지지세 역할을 하였으나 중국 석탄수입 감소는 케이프 시황부진의 요인으로 해석됨. 한편, 최근 중국 41개 주요 항만의 철광석 재고량이 지속적으로 감소해 5월 22일 현재 8,492만 톤을 기록하고 있는 것은 철광석 재고 투자에 따른 추가 운송수요가 없었을 뿐 아니라, 오히려 재고소진에 따른 운송수요 감소가 있었음을 시사함
- ▶ 파나마스는 태평양 수역은 소폭이지만 운임이 상승하고, 대서양 수역은 지속적으로 하락
 - 태평양수역은 동호주, 인도네시아 석탄 물동량 유입이 소폭이지만 운임 상승에 기여
 - 대서양수역은 남미 곡물 유입도 줄어들고, 전반적인 물동량이 저조하여 하락세를 지속
- ▶ 수프라막스 태평양 수역은 중국의 니켈 수입 물동량 등으로 소폭의 운임 상승이 있었으나, 타 항로의 부진으로 평균운임이 소폭 감소



		금주 (05.22)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	586	(-48)	509	771	607	723	2,113	1,105
	BCI	816	(-138)	311	972	580	472	3,781	1,974
	BPI	547	(-32)	428	827	607	419	1,780	964
	BSI	627	(-1)	478	884	617	659	1,330	939
	BHSI	327	(-)	260	488	355	355	773	524
		(05.22)							
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	6,500	(500)	4,500	9,500	7,101	8,550	25,938	17,934
	Panamax	6,250	(-)	6,250	8,875	7,611	9,000	15,125	12,035
	Handymax	7,250	(-)	7,250	9,500	7,976	9,500	13,750	11,389
		(05.22)							
운임(\$/day)	Capesize	4,351	(-1,420)	2,594	7,863	4,284	3,670	35,316	13,802
	Panamax	4,391	(-239)	3,418	6,591	4,853	3,362	14,188	7,718
	Supramax	6,559	(-7)	5,002	9,239	6,459	6,886	13,902	9,825
	Handysize	4,825	(-7)	3,900	7,239	5,280	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



유럽항로, 기록적인 운임하락 재연

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 16.5p 상승한 891.7p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 81.6p 하락한 676.05p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 6.5p 상승한 778p를 기록하며 용선시장은 꾸준하게 상승세를 보이고 있음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 214달러 하락한 444달러를 기록하였으며, CCFI는 전주 대비 69.3p 상승한 974p을 기록하며 소폭 상승하였음
 - SCFI의 경우, 전주 대비 32.5%의 하락 폭을 보이며 금년 4월 중순과 마찬가지로 400달러대까지 후퇴함으로써 2008년 이후 최대의 하락폭을 기록
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 107달러 하락한 1,412달러, 미동안이 전주 대비 74달러 하락한 3,141달러, CCFI는 미서안이 6.8p 하락한 927.3p, 미동안이 17.6p 하락한 1,210.9p를 기록하였음
 - 미국 서부항만의 정체가 해소되고 최근 동안 항로에 신규 취항이 늘어나게 되면서 지속적인 운임 하락세를 보이고 있음
- ▶ 한편 알파라이너에 따르면 1분기 국내 주요 해운업체들의 실적이 개선되며 비수기에도 불구하고 선전한 것으로 분석됨
 - 한진해운이 1분기에 8.3%의 영업이익률을 달성해 세계 최대 선사인 머스크(11.7%)에 이어 매출액 대비 영업이익이 가장 높았으며, 주요 경쟁사인 독일의 하팍로이드(7.3%)와 타이완 에버그린(5.0%), 중국 CSCL (4.0%)보다도 앞선 것으로 나타남. 현대상선 또한 1분기 영업이익률이 1.6%로 경쟁사인 일본의 케이라인(1.4%), 대만의 양밍(1.1%), 싱가포르 APL (0.8%) 보다 앞선 것으로 나타남



		금주 (05.22)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	891.7	(16.5)	875	1,079	1,002	1,017	1,171	1,085
	유럽항로	974.0	(69.3)	905	1,349	1,186	1,177	1,696	1,420
	미서안항로	927.3	(-6.8)	927	1,054	988	934	1,032	983
	일본항로	633.1	(-0.4)	633	714	674	597	843	705
	한국항로	686.1	(2.4)	657	725	677	610	749	692
	동남아항로	745.2	(3.9)	741	884	810	754	905	839
		(05.20)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)		778.0	(6.5)	544	778	642	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	660	710	677	670	708
		수입	570	(-)	570	600	575	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, 중동의 원유수출 증가로 운임강세 지속

- ▶ 사우디 및 이라크의 수출증대로 성약건수가 증가하며 운임 강세를 지속하였음. 그러나 미국 및 유럽 연휴, 단기 급등에 따른 운임 부담으로 주 후반 성약감소하며 운임 하락
 - VLCC 평균 운임수익은 68,700 달러(일)로 전주 대비 3,694달러(5.1%) 감소하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 77.5으로 전주 대비 0.5p(0.6%) 하락하였음
 - 5월 20일 페르시아만 30일 가용선박은 85척으로 전주대비 12척(12.4%) 감소하였으며 전년 동기 대비 35척(29.2%) 감소한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 68,728~79,485 달러/일(0~3%▼), 중동-미국 65,608 달러/일(6%▼), 중동-유럽 77,142 달러/일(4%▼) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 66,448 달러/일(8%▼), 미국항 78,870 달러/일(1%▲), 인도항 69,636 달러/일(16%▼) 기록

[5월 22일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스톤	파나마	팔라렐라	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	336.0	349.0	349.0	362.5	342.5	362.5	377.5	370.0	367.5	372.5	407.5
w/w	-6.3%	-7.1%	-6.8%	-3.7%	-2.8%	-0.4%	-2.6%	-4.1%	-2.6%	-3.9%	-2.4%

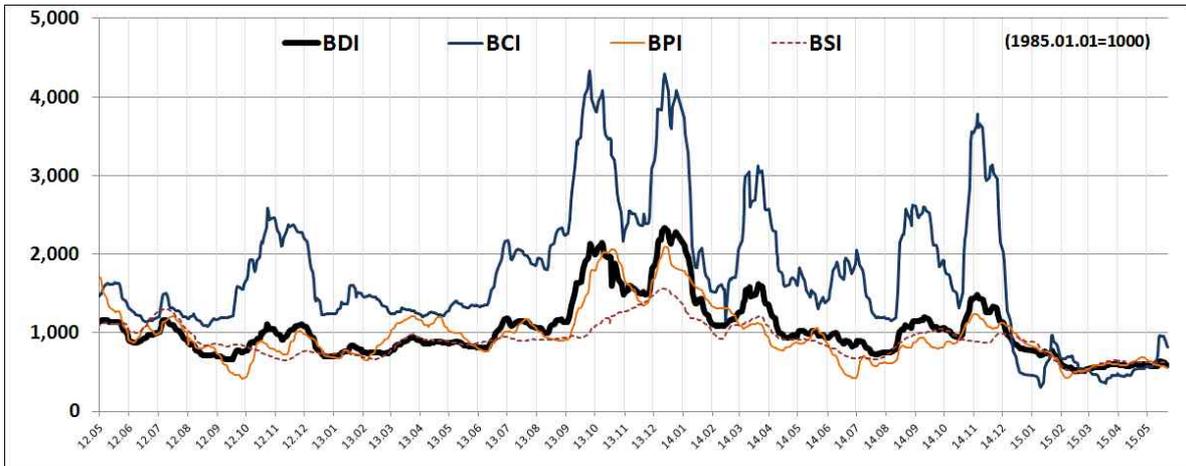
제품선, 대서양 MR 운임상승 지속

- ▶ 대서양시장 : 북해지역의 수출 물량이 큰 폭으로 증가하며 동 지역발 MR 운임이 크게 상승하였음. 반면 미걸프지역은 운임이 하락하며 선복량이 증가하고 있음
- ▶ 아시아시장 : 활발한 거래에 LR 선복량이 줄어들며 LR 2를 중심으로 운임이 상승세를 나타내고 있음. MR은 전주대비 큰 변동을 보이지 않음
 - 제품선 평균 운임수익은 20,890달러(일)로 전주 대비 1,574달러(8.1%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 136.0으로 전주 대비 변동 없음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 27,196 달러/일(20%▲), 북해-서아프리카 31,101 달러/일(18%▲), 미걸프-북해 12,393 달러/일(13%▼), 미걸프-남미동안 22,440(15%▼) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 24,443 달러/일(2%▲), LR2 27,590 달러/일(5%▲) 기록. MR은 싱가포르-일본 15,277 달러/일(2%▲), 인도-일본 17,209달러/일(5%▲) 기록

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

유조선 시장		(05.22)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	68,700	(-3,694)	39,452	72,394	52,809	7,670	66,395	27,287
	MR	20,890	(1,574)	16,447	27,620	22,405	7,041	26,313	12,361
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	47,500	(-)	38,000	52,500	45,190	23,500	40,000	28,115
	MR	17,250	(-)	14,500	17,250	15,619	13,750	15,500	14,630
운임지수(WS)	VLCC	77.5	(-0.5)	48.0	78.0	60.3	32.5	82.5	47.7
	MR	136.0	(-)	117.5	155.0	131.3	100.0	122.5	112.5

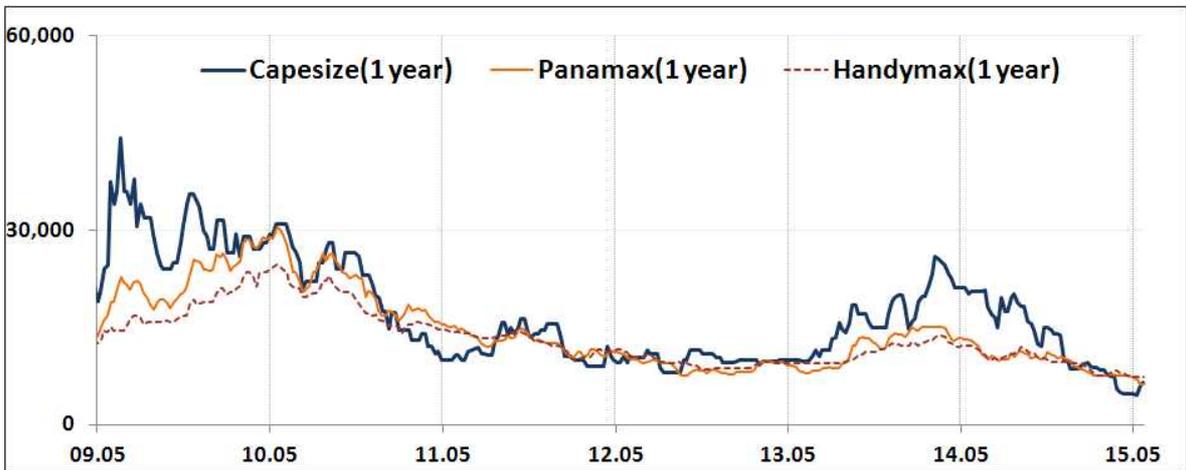
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

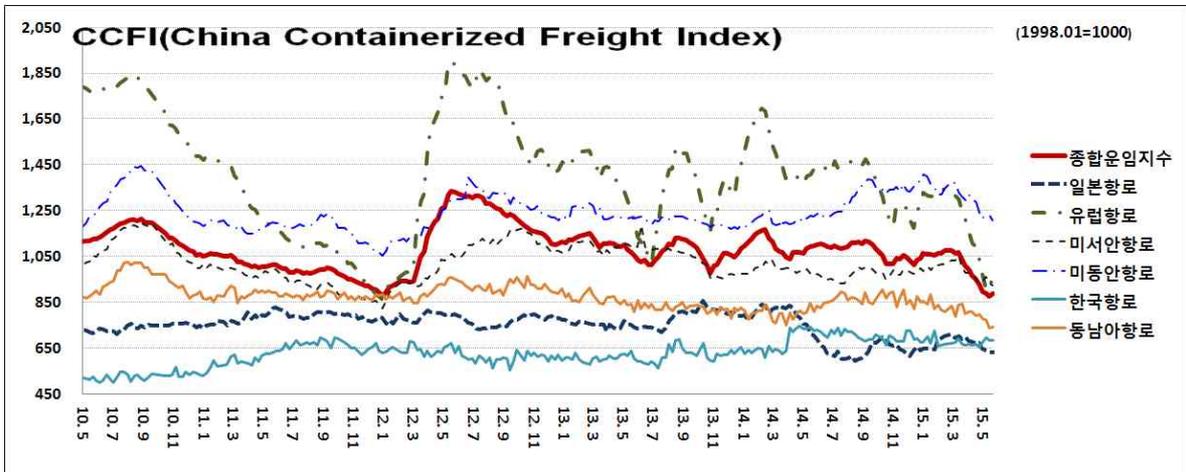
건화물선 용선료

\$/day



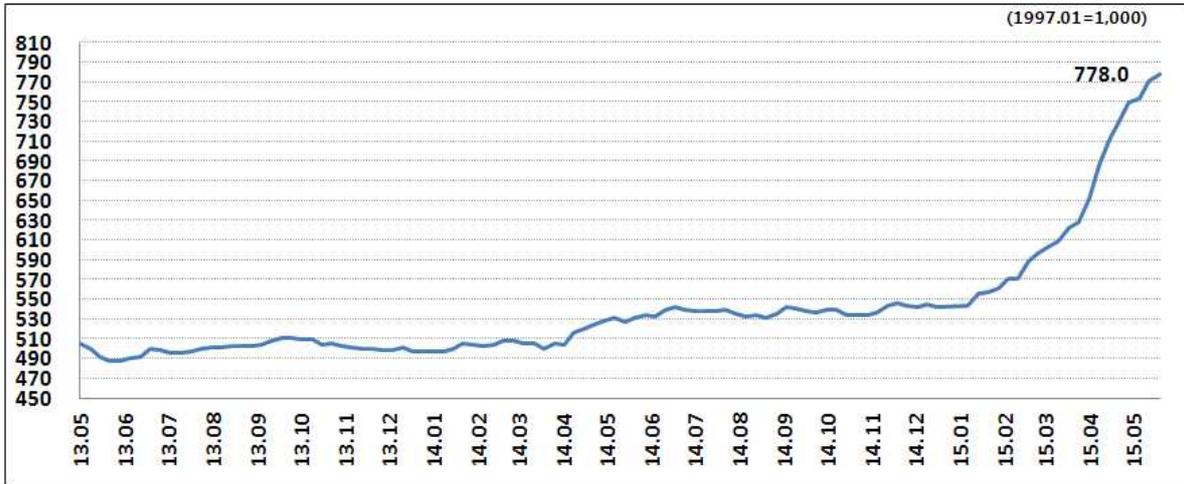
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



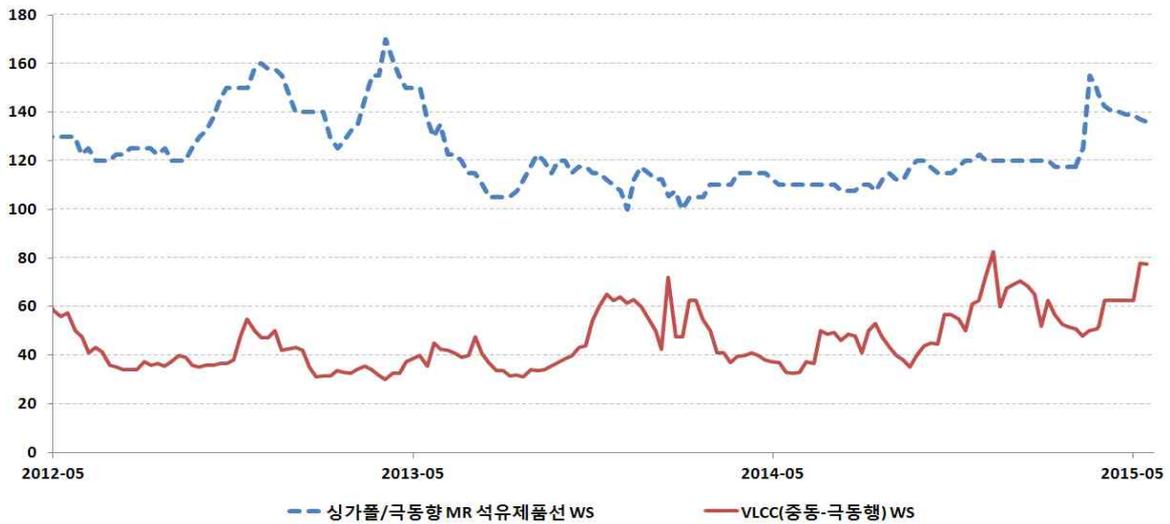
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

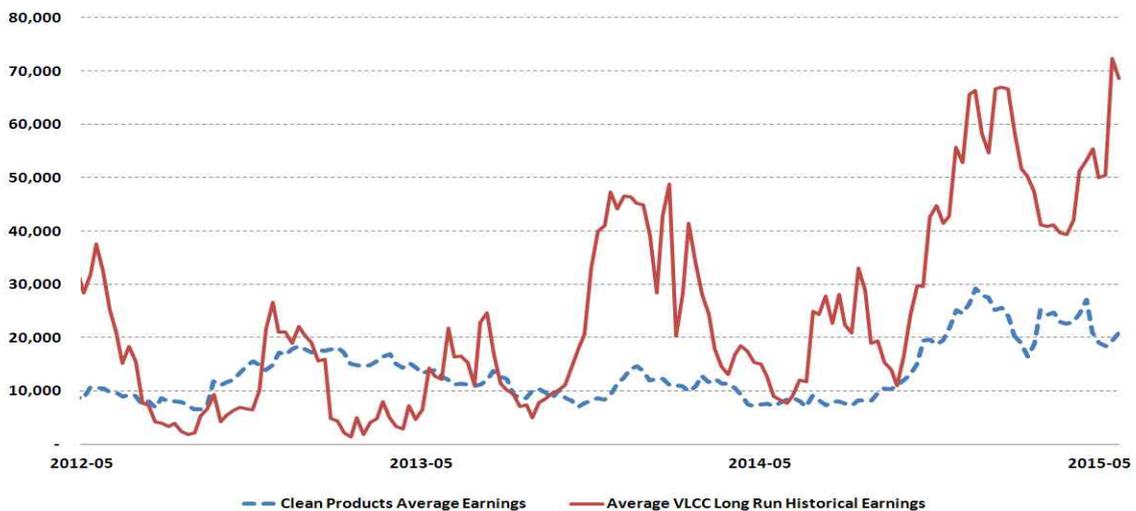
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

	금주	(전주비)	5월평균	2015년			2014년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
중고선 시장 (\$ Million) (05.22)										
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	80.7	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) (05.22)										
건화물선	Panamax	26.8	(-)	26.9	26.8	29.0	27.9	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	96.0	(-)	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

연료유 (\$/Tonne) (05.22)										
380 CST	Rotterdam	336.0	(-22.5)	348.8	242.0	359.5	300.0	305.0	601.0	533.4
	Singapore	367.5	(-10.0)	376.0	280.5	389.0	334.2	337.5	622.0	560.8
	Korea	387.5	(-15.0)	397.4	296.0	417.0	358.7	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	372.5	(-15.0)	383.8	282.5	402.5	341.4	347.5	640.0	569.6

주요 원자재가 (\$)		(05.22)	5월평균							
철광석	국제價	60.2	(-0.5)	59.8	47.4	71.4	60.0	68.9	135.0	97.8
	중국産	93.8	(0.1)	93.1	91.8	98.8	96.5	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	66.3	(0.1)	66.9	66.2	75.4	72.5	74.0	100.4	80.8
	중국産	79.2	(-1.5)	80.6	79.2	96.4	89.2	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	119.6	(0.2)	121.3	119.5	133.6	129.6	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	74.4	(0.1)	74.3	73.5	74.5	74.1	74.0	91.3	79.6
	중국産	132.6	(0.2)	132.4	131.0	132.8	132.0	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	924.3	(-29.0)	960.1	924	1,066	988	910	1,646	1,246
	밀(국제)	546.5	(35.5)	494.8	464	592	514	474	843	609

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
	'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	