해운시황 포커스

통권 242호 (2015.01.26~01.30)

▌한국해양수산개발원 ▌발행: 김성귀 원장 ▌감리 : 김우호 본부장 ▌02)2105-4981

121-915 서울시 마포구 매봉산로 45 (KBS미디어센터빌딩 16층)

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.

뉴스 & 이슈

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)

건화물선 단기시황의 급락 원인

- BDI가 1월 30일 632p를 기록, 1999년 11월 1일 1,000p를 시작으로 25년만에 최저치를 기록하였음. 이는 금융위기가 발생한 2008년 4분기 이후 보다 낮은 수준으로서 현재 건화물선 시황이 얼마나 심각한지 알 수 있음. 그러나 더욱 심각한 것은 건화물선 시장을 주도하는 케이프 시장 뿐만 아니라 파나막스, 수프라막스, 핸디사이즈도 동반하락하는 양상을 보여 시장 전체가 붕괴양상을 보인다는 점임
- 통상적으로 건화물선 시황은 매년 4분기에 피크에 이르고 다음해 1분기에 하락하는 패턴을 보였음. 4분기에는 브라질의 철광석 밀어내기 수출이 정점에 이르고, 인도의 석탄수입이 증가하여 시황이 급증하였으며, 다음해 1분기는 중국 춘절 연휴에 따른 생산 축소, 호주와 남미에서의 폭우로 인한 철광석 및 석탄출하 지연, 선박의 집중 인도 등으로 시황이 급락하는 보습을 보여 왔음. 이로 인해 건화물선 시황은 전형적인 상저하고을 보였고, 케이프 및 파나막스의 동조현상, 화물분할 등의 현상을 보였음
- 그러나 작년 4분기 건화물선 시황은 예년과 같이 급증하는 모습을 보이지 못하고 오히려 시황이 크게 하락하여 충격을 주었음. 더구나 올해 1분기는 작년 4분기 시황부진에 이어 역대 최저 수준까지 하락하여 이러한 시황하락세가 얼마나 오래 갈 것인지 주목받고 있음. 이와 같이 금년 1월 건화물선 시황이 급락한 이유를 살펴 보면 다음과 같음
  - 첫째, 중국의 춘절효과가 크게 나타나고 있음. 중국의 제철소들은 춘절 연휴를 앞두고 생산설비 점검 및 생산축소 등을 시행하여 철광석 수입량이 급격히 감소한다는 점에서 케이프 시황이 악영향을 받고 있음
  - 둘째, 최근 철광석 가격이 계속 하락하고 있어 중국의 제철소들은 예전과 같이 철광석 수입을 서두르지 않고 관망하고 있음. 브라질 발레, 호주의 BHP, 리오틴토 등 메이저들은 2014년 1.5억만톤 가량 생산시설을 확대하여 공급과잉이 심화되어 철광석 가격의 하락세를 부추기고 있음. 이에 따라 중국 제철소들이 생산에 필요한 철광석을 수입으로 충당하기 보다는 항만재고를 활용하는 경향이 강해지고 있음
  - 셋째, 파나막스 이하 선박의 경우 중국 석탄수입의 감소추세와 미국의 곡물수출 시즌의 종료에 따라 신규 수요가 부진한 상황에서 65,000DWT급 울트라막스가 시장에 집중적으로 투입되어 공급과잉이 심화되고 있음. 또한 신조선 인도량이 서서히 증가하고 있는 것도 시황상승에 제약요인이 되었음
  - 넷째, 최근 몇 달간 유가하락으로 선박 운항원가가 감소하면서 건화물선 운임이 하락하는 경향을 보이고 있음. 건화물선 시장은 소수의 대화주들이 지배하는 시장으로 선사들의 운임경쟁에 가열되면서 유가하락이 운임하락에 영향을 미친 것으로 판단됨
- 올해 1월 건화물선 시황이 하락한 이유는 위에서 제시한 시황악화 요인들이 겹치면서 나타나는 현상으로 볼 수 있음. 다시 말해서 계절적으로 수요가 부진한 시기에 공급과잉 심화, 유가하락에 따른 대화주들의 운임인하 압력 등이 나타나면서 선주들의 운임 호가도 하락하여 시황이 대폭 하락한 것으로 판단됨
  - 그러나 중국 춘절 이후의 철광석 소비증가, 남미의 곡물시즌 개시 등 수요증가 요인이 있고, 유가하락세가 진정되었다는 점에서 시황이 추가 하락할 가능성이 높지 않음

건화물선 시장

모든 선형에서 대폭 하락

- 최근 BDI는 608p(1월 30일)을 기록하며 전주 대비 112p(15.6%) 하락하였음
  - 케이프는 5,700달러(일)을 기록하여 전주 대비 1,306달러(일)(18.6%) 하락
  - 파나막스는 4,060달러(일)을 기록하여 전주 대비 1,405달러(일)(25.7%) 하락
  - 수프라막스는 6,199달러(일)을 기록하여 전주 대비 8.8%, 핸디사이즈 역시 5,141달러(일)을 기록하여 전주 대비 10.3% 하락
  - FFA 시장은 지난주와 같이 거의 대부분의 선형에서 비교적 대폭적인 하락세를 보였음. 케이프와 파나막스는 현물시장의 운임하락과 함께 FFA 대부분의 물에서 가격이 하락하였고, 수프라막스는 FFA 가격의 하락세가 이어졌으나 파나막스선 대비 높은 가격대를 보이고 있으며, 핸디사이즈는 저조한 거래량과 함께 상당히 큰 폭으로 하락함
- 케이프는 양대 수역에서 저조한 수요와 공급과잉의 영향으로 운임 하락을 면치 못함. 최근 철광석 가격의 하락세도 중국의 철광석 수입을 지연시키는 요인으로 작용하고 있음
  - 태평양수역은 서호주-극동간 철광석 수출이 회복세를 있고 호주-인도간 석탄수요도 나타나고 있으나 대화주들의 협상력에 밀려 운임상승으로 이어지지 못함
  - 대서양수역은 브라질-중국간 철광석 선적이 조금씩 나타나고 있으나 수요가 많지 않아 선주들이 운임 수준을 낮게 책정하여 운임약세 지속
- 파나막스는 미걸프 곡물시즌 종료로 수요 부진이 본격적으로 나타나고 있고 석탄 수요도 케이프로 이동하여 성약 자체가 극히 저조한 실정임
  - 태평양수역은 인도네시아 및 호주의 석탄수요가 나타났으나 공급과잉으로 운임 하락
  - 대서양수역은 미국-유럽간 석탄수요 감소와 가용선복 증가로 운임약세 지속
- 수프라막스는 수요가 부진한 상황에서 용선주들의 운임인하 요구가 계속되고 운임하락이 장기화되고 있음
  - 태평양수역은 석탄과 곡물수요가 저조하여 용선주들의 운임인하 요구 심화
  - 대서양수역은 미걸프 곡물수요 감소에 따라 운임 하락세 지속

		금주 (01.30)	(전주비)	2015년 최저	2015년 최고	2015년 평균	2014년 최저	2014년 최고	2014년 평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	608	(-112)	608	771	725	723	2,113	1,105
	BCI	679	(-208)	311	971	627	472	3,781	1,974
	BPI	508	(-177)	508	827	722	419	1,780	964
	BSI	585	(-65)	585	884	727	659	1,330	939
	BHSI	340	(-40)	340	488	416	355	773	524
		(01.30)							
용선료 (1년, $/day)	Capesize	-	(-)	8,550	9,500	9,094	8,550	25,938	17,934
	Panamax	7,900	(-300)	7,900	8,875	8,875	9,000	15,125	12,035
	Handymax	8,250	(-500)	8,250	9,500	9,050	9,500	13,750	11,389
		(01.30)							
운임($/day)	Capesize	5,700	(-1,306)	3,315	7,863	5,523	3,670	35,316	13,802
	Panamax	4,060	(-1,405)	4,060	6,591	5,765	3,362	14,188	7,718
	Supramax	6,199	(-595)	6,199	9,239	7,605	6,886	13,902	9,825
	Handysize	5,141	(-591)	5,141	7,239	6,246	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)

초대형선박 투입증가와 화주의 저항으로 운임 하락

- 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 7.3p 상승한 1,064.8p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 37.3p 하락한 1.054.1p를 기록함
  - 또한 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 3.4p 상승한 561.1p를 기록
- 아시아-유럽항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 103달러 하락한 1,153달러, CCFI는 전주 대비 3.2p 하락한 1,313.6p을 기록하여 하락세를 보였음
  - 지난 주 중국 춘절 연휴 이전 물동량 증가와 선사들의 GRI 시도로 크게 올랐던 운임은 금주에 이르러 초대형선박 투입이 늘어나면서 다시 하락세로 반전
- 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 84달러 하락한 1,979달러, 미동안이 65달러 하락한 4,683달러 CCFI는 미서안이 4.5p 하락한 1,013.6p, 미동안이 29.4p 하락한 1,323.3p를 기록하여 하락세를 보였음
  - TSA가 2월 1일자로 성수기 할증료 부과를 권고했음에도 불구하고 2주 연속 운임이 하락세를 보여 화주들의 운임상승에 저항이 컸던 것으로 판단
  - 다만 2월 들어 중국 춘절을 앞두고 2월 1일자로 PSS(Peak Season Surcharge) 부과가 예정되어 있어 운임 향방이 주목을 받고 있음
- 최근 알파라이너는 미국 서부지역 항만의 파업사태가 장기화되어 체선이 계속 심화되어 올해 1월말 36척의 선박이 추가 투입되었고 이로 인해 계선율이 6년간 최저 수준으로 낮아졌다고 발표하였음
  - 영국 CTS에 따르면 유럽항로 2014년 1~11월 누계 물동량은 전년 동기 대비 8.8%가 증가한 1,404만TEU로 역대 최고를 기록했던 2011년의 물동량을 넘어설 것으로 예상됨. 그럼에도 불구하고 작년 유럽항로 운임이 크게 상승하지 못한 것은 초대형선박의 집중투입에 기인한 것으로 판단됨

			금주 (01.30)	(전주비)	2015년 최저	2015년 최고	2015년 평균	2014년 최저	2014년 최고	2014년 평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		1,064.8	(7.3)	1,057	1,065	1,061	1,017	1,171	1,085
	유럽항로		1313.6	(-3.2)	1,314	1,319	1,316	1,177	1,696	1,420
	미서안항로		1313.6	(-4.5)	993	1,018	1,008	934	1,032	983
	일본항로		688.9	(42.4)	647	689	651	597	843	705
	한국항로		660.2	(-65.0)	660	725	690	610	749	692
	동남아항로		840.2	(-17.5)	823	884	847	754	905	839
			(01.21)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)			561.1	(3.4)	544	561	555	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	690	(-)	690	710	694	670	750	708
		수입	580	(-)	580	600	584	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, 2월 성약이 저조하며 운임 하락 지속

- 화주의 2월 화물 출하가 저조하여 누적된 선복량이 쉽게 해소되지 못하며 운임을 압박하고 있음. 중국 춘절연휴를 앞두고 성약 증가가 예상되나 운임 상승폭은 제한적일 전망
  - VLCC 평균 운임수익은 62,816달러(일)로 전주 대비 6,689달러(9.6%) 감소하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 65.0로 전주 대비 3.5p(5.1%) 감소하였음
  - 1월 28일 페르시아만 30일 가용선박은 125척으로 전주대비 15척(3.8%) 증가하였으며 전년 동기 대비 25척(25.0%) 증가한 수준
- 항로별 운임수익은 전주대비 중동-아시아 9~13%, 중동-유럽 7%, 중동-미국 9% 감소하였음. 서아프리카 시장은 인도향 11%, 중국향 16% 감소하였으며 미국향은 변동없음

[01.30일 선박유(380cst) 가격 동향]

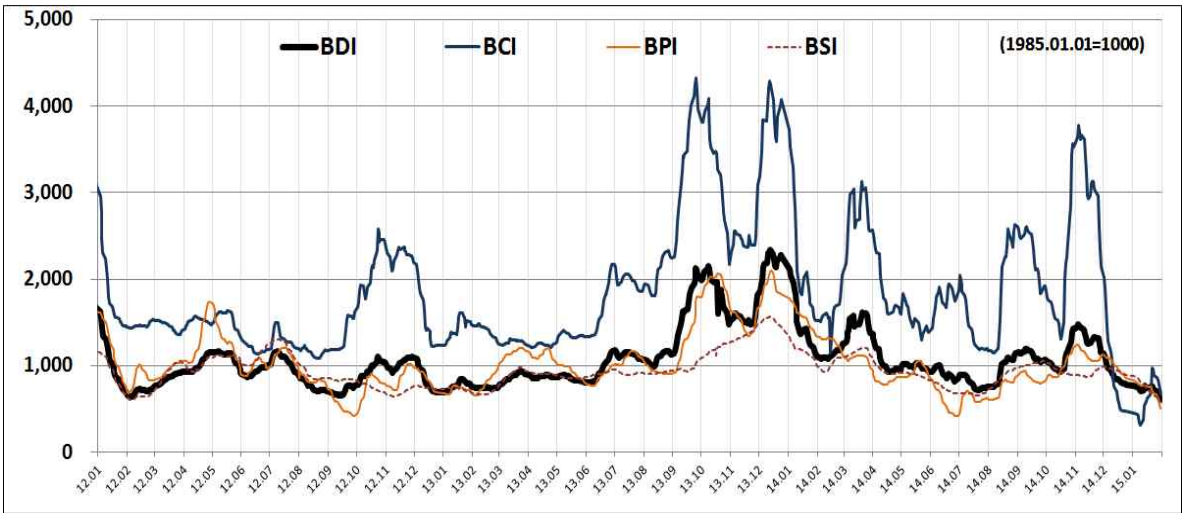
구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스톤	파나마	팔라델파아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
$/톤	244.0	279.0	278.0	280.0	267.5	270.5	299.5	286.0	282.5	282.5	337.5
w/w	0.4%	3.0%	2.2%	3.7%	0.8%	0.0%	4.9%	-1.7%	0.0%	-1.2%	0.4%

제품선, MR 운임의 약세지속 VS LR 운임은 반등

- 대서양 시장: 북해시장은 성약건수가 증가하며 선복량 누적을 어느 정도 해소하였으나, 유럽의 정제시설 보수기간이 다가오며 수요에 대한 기대가 낮아 운임은 하락 지속
- 아시아 시장: 선복량 감소로 중동발 LR 운임이 크게 상승한 반면 MR 운임은 약보합을 나타내었음
  - 제품선 평균 운임수익은 20,353달러(일)로 전주 대비 -3,611달러(15.1%) 감소하였으며 싱가폴-일본 항로 운임은 WS 120.0로 전주 대비 변동없음
  - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 16%, 북해-서아프리카 13% 감소하였으며 미걸프-북해 30%, 미걸프-남미동안 32% 감소하였음
  - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 14%, LR2 36% 증가하였음. MR은 싱가폴-일본 6%, 인도-일본 3% 감소하였음

			(전주비)	1월평균	2015년			2014년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(01.30)								
Average Earnings ($/day)	VLCC	62,816	(-6,689)	65,579	56,538	69,801	65,579	7,670	66,395	27,287
	MR	20,353	(-3,611)	24,450	23,353	27,620	24,540	7,041	26,313	12,361
용선료 (1년,$/day)	VLCC	50,000	(-2,500)	46,600	38,000	52,500	46,600	23,500	40,000	28,115
	MR	15,000	(-250)	15,250	15,000	15,500	15,250	13,750	15,500	14,630
		(01.28)		1월평균						
운임지수(WS)	VLCC	65.0	(-3.5)	67.9	67.5	70.5	67.9	32.5	82.5	47.7
	MR	120.0	(-)	120.0	120.0	120.0	120.0	100.0	122.5	112.5

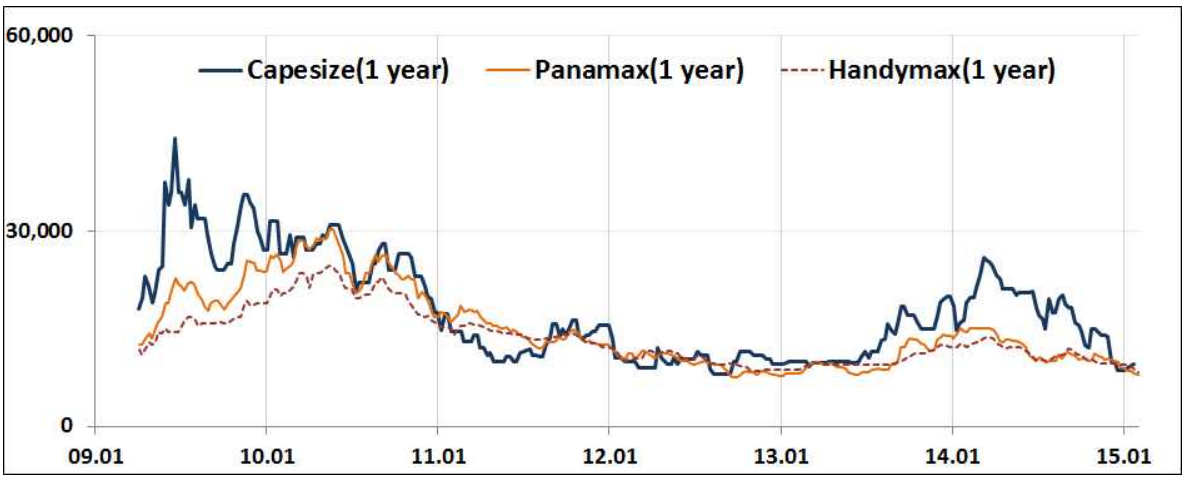
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

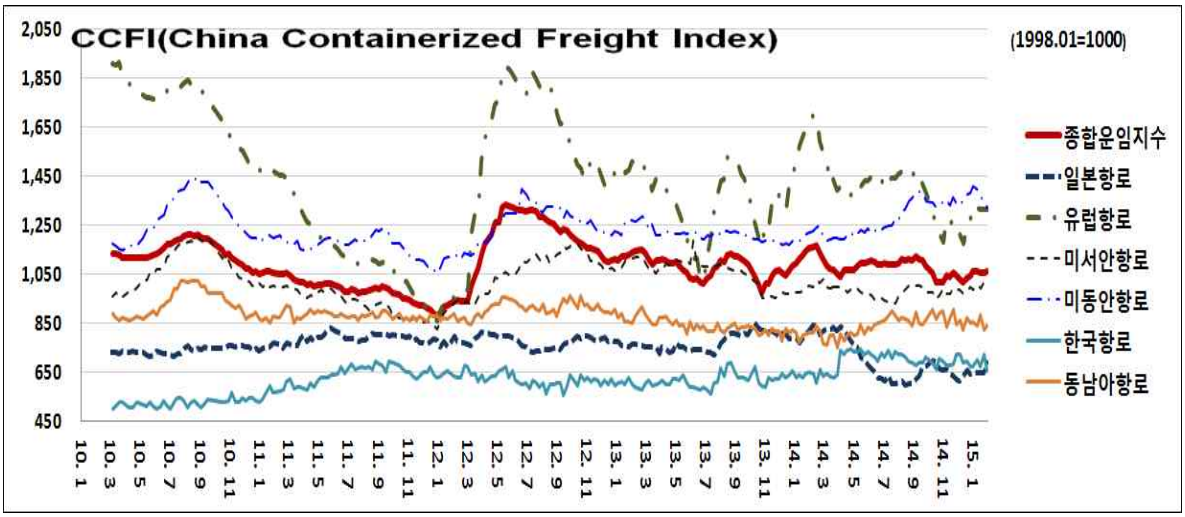
건화물선 용선료

$/day



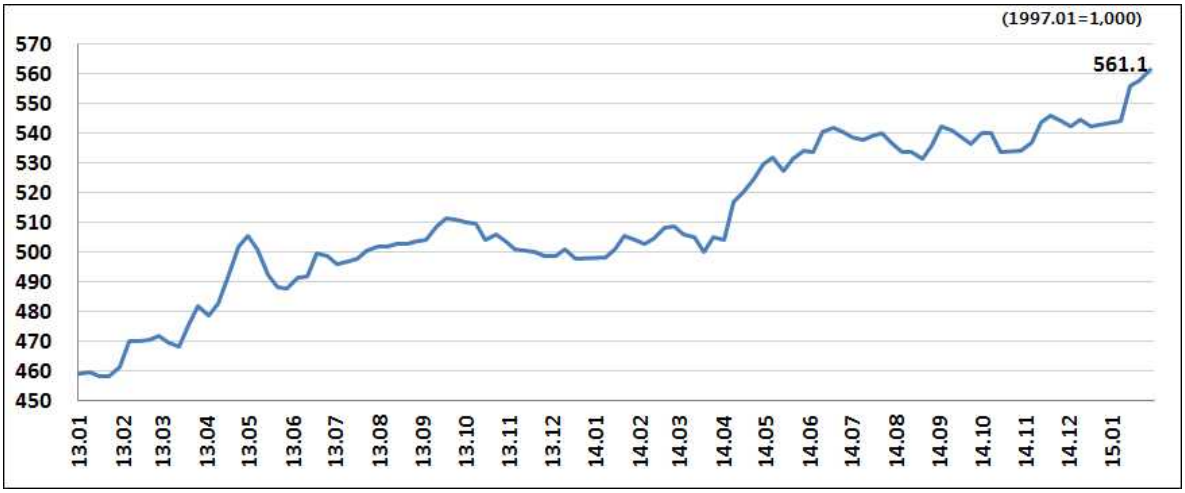
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



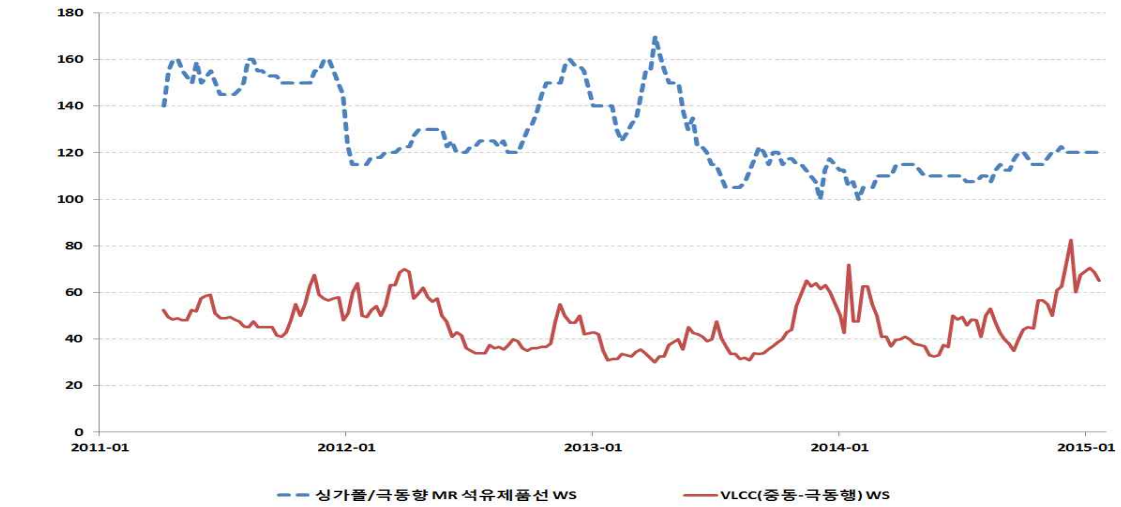
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

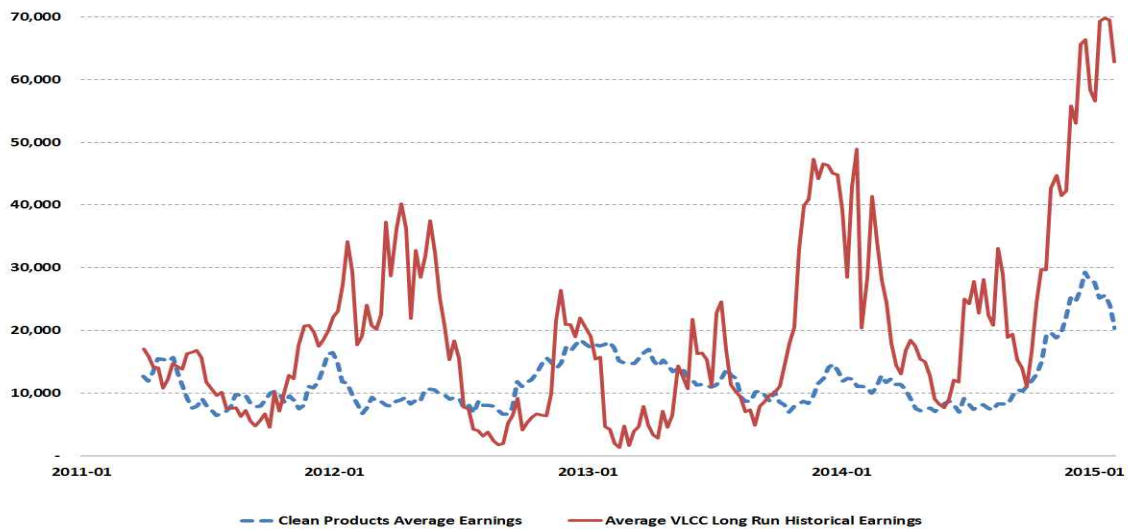
유조선운임지수(WS)



ICAP

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

		금주	(전주비)	1월평균	2015년 최저	2015년 최고	2015년 평균	2014년 최저	2014년 최고	2014년 평균
중고선 시장 ($ Million)	(01.30)									
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.3	19.0	20.0	19.2	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	81.0	(-)	80.4	80.0	81.0	80.4	65.0	77.0	73.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	8.5	(-)	8.5	8.5	8.5	8.5	8.5	10.3	9.7
신조선 시장 ($ Million)	(01.30)									
건화물선	Panamax	28.8	(-)	28.9	28.8	29.0	28.9	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	96.5	(-)	96.7	96.5	97.0	96.7	94.0	101.0	98.4
컨테이너선	Sub-Panamax	31.5	(-)	32.0	31.5	32.5	32.0	31.5	32.5	31.9
연료유 ($/Tonne)	(01.30)									
380 CST	Rotterdam	244.0	(1.0)	250.1	242.0	278.0	250.1	305.0	601.0	533.4
	Singapore	282.5	(0.0)	289.5	280.5	319.5	289.5	337.5	622.0	560.8
	Korea	297.5	(1.5)	314.9	296.0	357.5	314.9	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	282.5	(-3.5)	296.2	282.5	332.5	296.2	347.5	640.0	569.6
주요 원자재가 ($)	(01.30)			1월평균						
철광석	국제價	67.8	(-1.4)	70.0	71.3	71.4	71.3	68.9	135.0	97.8
	중국産	97.7	(-0.4)	98.3	98.3	98.5	98.4	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	73.7	(-0.3)	74.1	74.1	74.2	74.2	74.0	100.4	80.8
	중국産	94.5	(-0.4)	95.5	95.9	96.0	96.0	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주산	132.2	(-0.5)	132.9	132.9	133.2	133.0	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	73.7	(-0.3)	74.1	74.1	74.2	74.2	74.0	91.3	79.6
	중국産	131.4	(-0.5)	132.1	132.1	132.4	132.2	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	972.8	(-12.5)	1,014.0	973	1,066	1,014	910	1,646	1,246
	밀(국제)	502.8	(-27.3)	543.6	503	592	544	474	843	609

세계 경제권역별 월교역량 ($ Million)

2014년		10월	11월	12월	2011년 합계	2012년 합계	2013년 합계
ASEAN	수출	7,031	6,503	6,527	71,801	79,145	81,997
	수입	4,889	3,930	4,468	53,121	51,977	53,339
NAFTA	수출	8,100	8,012	7,508	70,864	72,395	76,983
	수입	4,685	3,991	4,568	53,497	51,180	48,530
EU	수출	4,288	3,394	4,078	55,806	49,421	48,857
	수입	4,734	5,200	5,696	47,444	50,395	56,230
BRICs	수출	16,174	14,608	15,523	168,965	167,628	178,083
	수입	10,660	9,723	10,376	111,521	105,145	106,302