

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 시장의 끝모를 시황하락 계속될 것인가?



- ▶ 전통적으로 4분기에 시황이 급상승했던 건화물선 시장이 올해 4분기에는 운임상승 동력을 상실하고 끝없이 추락하고 있음. 금년 4분기 10월 1일 1,055p를 기록한 BDI는 11월 4일 1,484p까지 상승한 이후 12월 19일 803p까지 하락하여 4분기 시황의 붕괴현상을 보이고 있음
 - 금년 4분기 시황하락은 12월 들어 가속화되는 현상을 보이고 있는 바, 작년 12월 BDI 평균은 2,182p였으나 올해 12월 BDI 평균은 953p로 작년 동기 대비 56% 시황이 하락한 것으로 나타났음. 이와 같이 4분기 건화물선 시황이 작년에 동기 대비 크게 낮아진 것은 그동안 건화물선 4분기 시황상승을 주도해 왔던 케이프 시장이 급락했기 때문임
- ▶ 그동안 케이프시장은 매년 11~12월 브라질의 철광석 수출 물동량이 급증하면서 시황상승을 견인해 왔으나 올해는 브라질의 철광석 수출물동량이 격감한 상황에서 가용선박이 많아 시황하락을 부추기고 있음
 - 브라질은 매년 11~12월에 철광석의 대규모 '밀어내기 식' 수출을 강행하여 케이프 시황상승을 주도했으나 올해는 중국의 철광석 수입증가세 둔화와 그나마 톤-마일 효과가 작은 서호주 물동량이 대부분을 차지하고 있어 건화물선 시황에 악영향을 끼치고 있음. 또한 브라질 철광석 수출 항만에서의 항만시설상의 문제에 따른 선적 중단으로 철광석 수출에 장애를 겪고 있다는 점도 건화물선 시황악화를 확대시키고 있음
- ▶ 그동안 중국 철광석 수입에 있어 호주의 비중이 낮아지고 브라질의 비중이 높아지는 추세였으나 올해는 반대의 현상이 나타났음. 2014년 세계 철광석 수출량은 14억 1천만 톤으로 전년 대비 1억 3,500만 톤 가량 증가할 전망이다이나 이중에서 1억 300만 톤은 대부분 서호주-중국 간 물량이며, 브라질 수출물동량은 500만 톤에 불과한 실정임
 - 세계 최저 수준의 철광석 생산비용을 가진 호주의 Rio Tinto와 BHP은 생산능력 확장과 고비용 광산폐쇄 등으로 철광석 생산비용을 더욱 낮추고 있고 호주의 철광석 가격경쟁력이 더욱 커져 브라질의 발레사가 불리한 입장에 처하게 되었음. 향후 중국의 수입 철광석에 있어 톤-마일이 짧은 호주산의 비중이 커질수록 케이프 시황 및 건화물선 시황에 좋지 않은 영향을 미칠 것으로 예상됨
- ▶ 더구나 최근의 국제유가 하락으로 운임절감 효과가 발생하여 호주와 브라질의 철광석 수출 물동량 증대에 기여할 것으로 예상되었으나, 현재 선박량 과잉이 심하여 오히려 용선자들이 유가하락에 따른 운항원가 절감효과 보다 높은 수준의 운임인하를 요구하고 있어 건화물선 시장의 혼란을 초래하고 있음
 - 중국 MPI에 따르면 중국의 철광석 수입증가량은 2014년 9,500만 톤에서 2015년 1,000~2,000만 톤 수준에 급격히 감소하여 중국의 철광석 수입증가 둔화가 현저하게 나타날 것으로 전망됨
- ▶ 올해 4분기 케이프 시황이 지난 몇 년간 최저 수준으로 마감할 것으로 예상되는 바, 내년도 케이프 시황도 개선되기 힘들 것이며 나아가 건화물선 시황도 개선을 기대하기 어려울 것으로 예상됨

건화물선 시장

류희영 연구원 (hyryu@kmi.re.kr)



신규 수요 부진으로 운임하락 지속

- ▶ 최근 BDI는 827p(12월 17일)을 기록하며 전주 대비 84p(9.2%) 하락하였음
 - 케이프는 전주 대비 2,185달러(일)(34.7%) 하락한 4,109달러(일)를 기록
 - 파나막스 운임은 전주 대비 821달러(일)(9.8%) 하락한 7,526달러(일)를 기록
 - 수프라막스는 291p(2.9%) 하락한 9,749달러(일)를 기록한 반면 핸디사이즈는 98p(1.4%) 상승한 7,300달러(일) 기록
 - FFA 시장은 케이프의 경우 금년 12월 물이 2015년 1월 물 보다 낮은 수준을 기록하여 큰 폭의 하락세를 보였고, 파나막스는 대부분의 물에서 저조한 거래량을 나타내며 소폭 하락하였음. 수프라막스는 저조한 거래량으로 전반적으로 보합세를 기록함
- ▶ 케이프는 국제 철광석가격 하락세가 지속되고 있고 중국의 철광석 수요가 부진하여 운임 하락세가 장기적으로 지속되고 있으며, 당분간 시장회복 가능성이 낮음
 - 태평양수역은 서호주-극동 철광석 물동량이 크게 감소하여 지속적인 하락세
 - 대서양수역은 브라질의 철광석 수출이 거의 중단되어 심각한 부진을 겪고 있음
- ▶ 파나막스는 석탄물동량 유입 부진에 따른 석탄항로의 지속된 침체와 가용선박 증가로 인해 양대 수역이 운임회복이 쉽지 않은 상황임
 - 태평양수역은 인도네시아와 동호주의 선적량이 소폭 증가함에도 불구하고 선박의 공급 과잉으로 운임회복으로는 연결되지 못함
 - 대서양수역은 미걸프 지역에서의 곡물수요가 소폭 증가하며 약보합세
- ▶ 수프라막스는 케이프와 파나막스 화물분산의 영향으로 물동량 부진과 함께 양대 수역에서 운임상승을 이끌 만한 요인이 없어 당분간 시장회복이 더딜 것으로 예상
 - 태평양수역은 인도네시아에서 소폭의 석탄 수요가 발생했으나 공급과잉으로 계속 하락
 - 대서양수역은 미걸프 지역에서의 신규 수요가 부족으로 지속적인 약세 보임



		금주 (12.17)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	827	(-84)	723	2,113	1,111	698	2,337	1,205
	BCI	571	(-408)	571	3,781	2,004	1,209	4,329	2,110
	BPI	945	(-102)	419	1,780	966	651	2,096	1,187
	BSI	932	(-28)	659	1,330	940	664	1,562	982
	BHSI	496	(2)	355	773	524	410	821	562
		(12.12)							
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	9,750	(-250)	9,750	25,938	18,309	9,250	20,000	12,768
	Panamax	10,000	(-250)	9,875	15,125	12,138	7,750	14,125	10,099
	Handymax	9,750	(-)	9,750	13,750	11,465	8,750	12,500	10,034
		(12.17)							
운임(\$/day)	Capesize	4,109	(-2,185)	4,109	35,316	14,008	4,205	42,211	14,163
	Panamax	7,526	(-821)	3,362	14,188	7,731	5,163	16,728	9,312
	Supramax	9,749	(-291)	6,886	13,902	9,832	6,938	16,333	10,200
	Handysize	7,300	(98)	5,337	11,083	7,693	6,108	11,757	8,150

컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



GRI 성공으로 대폭 운임 상승

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 13.5p 하락한 1,016.6p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 216.6p 상승한 1,135.6p를 나타내었음. 반면 용선료 지수인 HRCI도 전주 대비 2.2p 하락한 542.3p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 634달러 상승한 1,353달러, CCFI는 전주 대비 36.9p 하락한 1,117.3p를 기록하여 전체적으로 상승세를 보였음
 - 선사들이 12월말 크리스마스를 앞두고 TEU당 500~700달러를 인상한다는 GRI가 성공을 거두었고 동 항로의 투입 선박량이 감소하여 1주일 만에 2배 가까이 상승
 - 상해발 유럽행 대폭적인 운임상승으로 지난 5주간 하락 폭을 일시에 만회
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 434달러 상승한 2,259달러, 미동안이 343달러 상승한 4,363달러를 기록하였고, CCFI는 미서안이 12.1p 하락한 973.5p, 미동안이 19p 상승한 1,354.1p를 기록하여 전반적으로 상승세를 보였음
 - 상해발 북미행 운임 역시 TSA가 미서안 항만혼잡에 따른 선사들의 혼잡통행료를 FEU당 1,000달러를 인상한다는 GRI가 성공하면서 대폭 상승하였음
- ▶ 몇 주 만에 상해발 운임이 대폭 상승하면서 상해발 양대 노선의 운임이 강세를 지속할지 주목 받고 있으나 1주간 운임상승 폭이 너무 커서 이에 대한 반작용으로 운임조정이 나타날 것으로 예상됨
 - 상해발 유럽 및 북미 항로에 대해 운임조정이 나타날 것으로 예상되나 조만간 계절적으로 물동량이 증가하는 시점이 오고 있어 운임조정 폭은 크지 않을 전망
 - 특히 선사들은 중국 춘절 이전에 나타나는 물동량 증가현상을 기대하고 내년 1월 GRI를 발표하여 운임인상 압력과 단기 급등에 대한 운임조정 압력이 팽팽히 맞서는 시장상황이 예상되고 있음



		금주 (12.12)	(전주비)	2014년			2013년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합	1,016.6	(-13.5)	1,017	1,171	1,088	976	1,152	1,082	
	유럽항로	1,177.3	(-36.9)	1,177	1,696	1,428	1,027	1,530	1,354	
	미서안항로	973.5	(-12.1)	934	1,032	982	953	1,189	1,061	
	일본항로	640.2	(23.3)	597	843	708	719	857	773	
	한국항로	689.1	(-36.2)	610	749	693	565	690	617	
	동남아항로	824.1	(-36.4)	754	905	838	781	916	841	
(12.17)										
용선지수(HRCI)		542.3	(-2.2)	498	546	528	458	511	491	
운임	한일(All in)	수출	710	(-20)	670	750	707	730	730	730
		수입	600	(-)	540	610	580	610	620	613
	한중(All in)	수출	363	(-)	309	363	346	309	374	317
		수입	537	(-)	469	537	515	469	494	472
	동남아(All in)	수출	800	(-)	750	800	787	780	880	809
		수입	600	(-)	550	600	587	540	640	569

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 연휴를 앞두고 수요증가로 운임강세 지속

- ▶ 연휴를 앞두고 수요가 증가하여 VLCC 모든 항로에서 강세를 나타내고 있음. 운임수익은 2010년 1월 이래 최고 수준을 나타내고 있음
 - VLCC 평균 운임수익은 65,589달러(일)로 전주 대비 12,618달러(5.0%) 증가하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 82.5로 전주 대비 10.0p(13.8%) 상승
 - 12월 17일 페르시아만 30일 가용선박은 88척으로 전주 대비 6척(7.3%) 증가하였으나, 전년 동기 대비 8척(8.3%) 감소한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 31~36%, 중동-유럽 18%, 중동-미국 21% 증가하였음. 서아프리카 시장은 인도항이 13%, 미국항 6%, 중국항은 29% 증가

[12.12일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스톤	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	330.0	350.0	347.0	445.0	335.0	360.0	370.0	362.5	362.5	373.0	399.0
ww	-9.7%	-10.3%	-12.2%	-2.2%	-15.2%	-10.6%	-9.8%	-10.8%	-14.7%	-9.6%	-12.8%



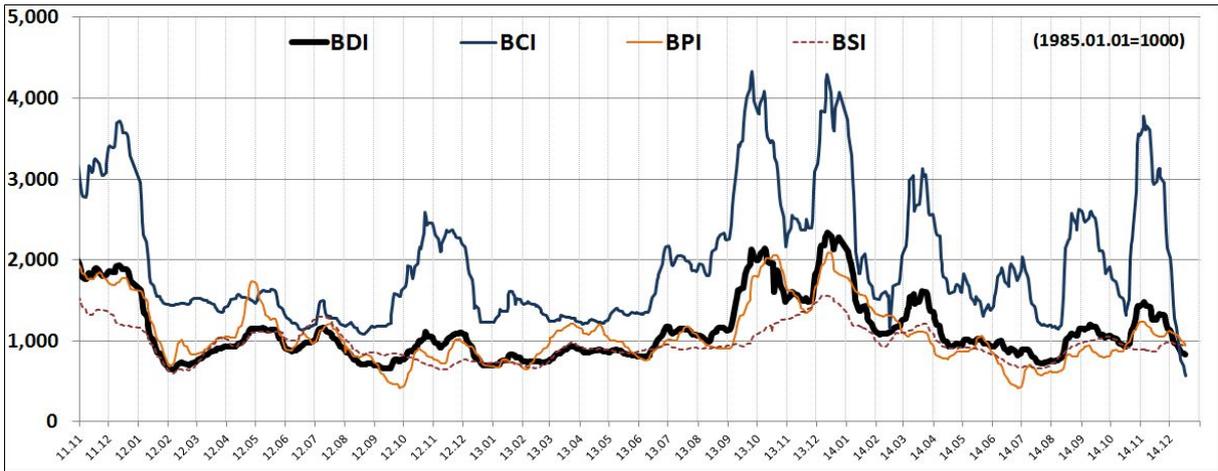
제품선, 전반적인 약세 속에서 미걸프 MR 운임 반등

- ▶ 대서양시장 : 북해지역의 운임이 다시 상승하면서 미동안 MR 선복량을 흡수한 효과로 인해 미걸프 지역은 항차수가 크게 감소하였음에도 운임하락 폭은 상대적으로 작았음. 또한 미걸프 지역 2주 가용선박은 34척으로 전주대비 40% 감소하였음
- ▶ 아시아시장 : LR 1이 재고소진(Pre-holiday Clearance) 물량이 발생하여 운임이 상승한 반면 LR2는 선복과잉으로 운임이 소폭 하락함. MR은 연료유 하락으로 항로 간 이동(ballast)이 활발해지며 항 차수 대비 운임수익은 양호한 수준을 이어가고 있음
 - 제품선 평균 운임수익은 26,333달러(일)로 전주 대비 1,762달러(7.2%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 120.0로 전주 대비 변동 없음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 23%, 북해-서아프리카 13% 증가하였으나 미걸프-북해 10%, 미걸프-남미동안 7% 감소하였음
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 14% 증가하였으나, LR2 3% 감소하였음. MR은 싱가포르-일본 9% 증가하였으나, 인도-일본 10% 증가

			(전주비)	12월평균	2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (12.12)										
Average Earnings (\$/day)	VLCC	65,589	(12,618)	59,280	7,670	65,589	25,884	1,351	47,297	16,103
	MR	26,333	(1,762)	25,452	7,041	26,333	11,709	7,020	18,189	12,625
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	35,000	(2,000)	34,000	23,500	35,000	27,680	18,000	28,000	19,837
	MR	15,500	(500)	15,250	13,750	15,500	14,595	13,500	15,000	14,351
운임지수(WS) (12.17) 12월평균										
	VLCC	82.5	(10.0)	72.5	32.5	82.55	47.58	30.0	65.0	40.1
	MR	120.0	(-)	120.0	100.0	122.5	112.4	100.0	170.0	125.9



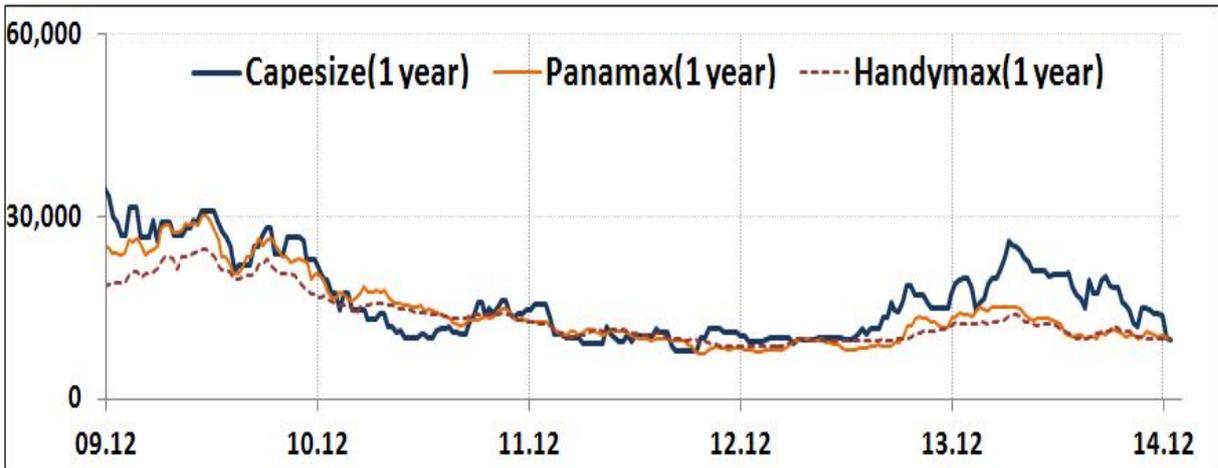
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

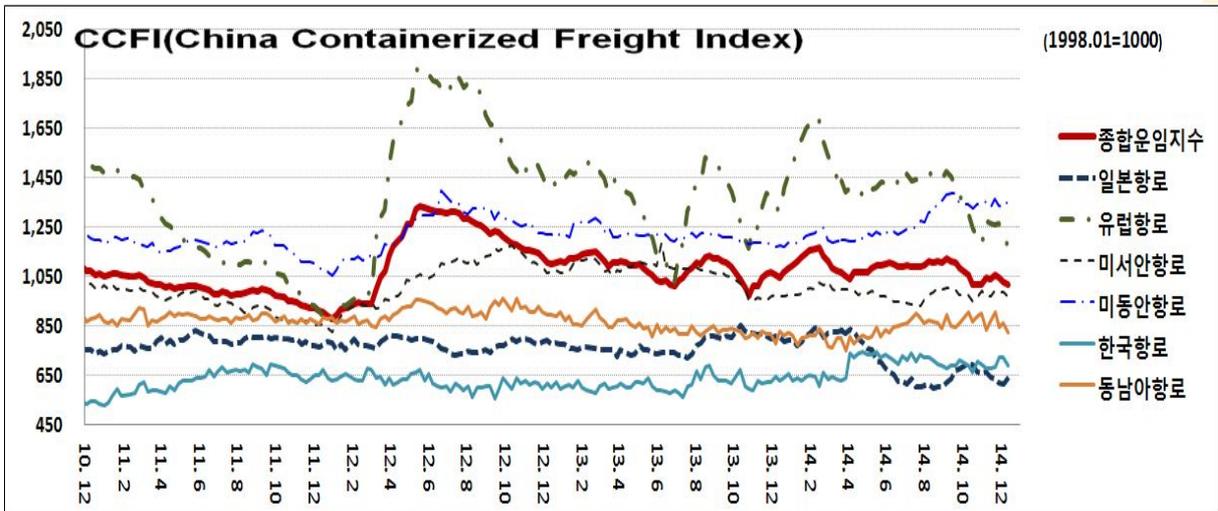
건화물선 용선료

\$/day



Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



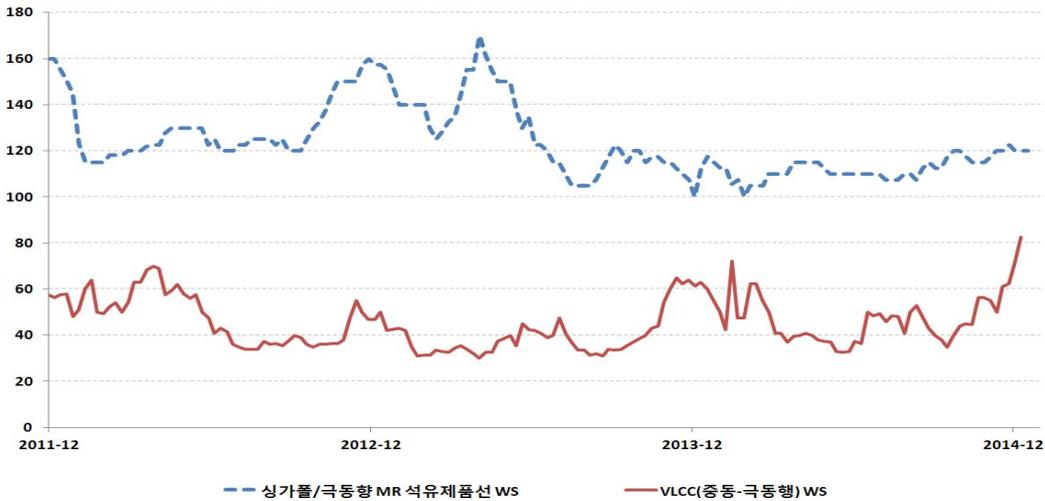
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

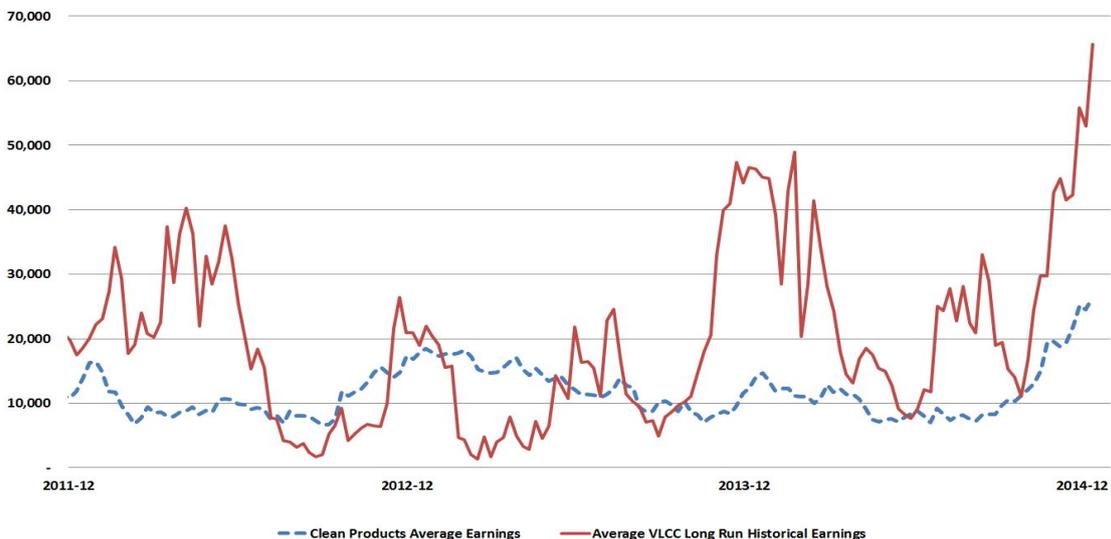
유조선 운임지수 (WS)



ICAP

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

	금주	(전주비)	12월평균	2014년			2013년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
중고선 시장 (\$ Million) (12.12)										
건화물선(5년)	Panamax	20.0	(-0.5)	20.3	20.0	28.0	24.7	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	77.0	(-)	77.0	65.0	77.0	73.6	55.0	60.0	56.0
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	8.5	(-)	8.5	8.5	10.3	9.7	9.0	10.3	9.4

신조선 시장 (\$ Million) (12.12)										
건화물선	Panamax	29.0	(-)	29.0	28.0	30.0	29.5	25.8	27.8	26.4
유조선	VLCC	97.0	(-)	97.0	94.0	101.0	98.5	89.5	94.0	90.7
컨테이너선	Sub-Panamax	32.0	(-)	32.0	31.5	32.0	31.9	30.0	31.5	30.6

연료유 (\$/Tonne) (12.12)										
380 CST	Rotterdam	330.0	(-35.5)	347.8	330.0	601.0	542.4	567.0	646.0	594.5
	Singapore	362.5	(-65.5)	393.8	362.5	622.0	569.7	591.0	667.5	615.7
	Korea	407.0	(-35.5)	424.8	407.0	662.5	599.3	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	373.0	(-39.5)	392.8	373.0	640.0	578.3	602.5	678.5	627.8

주요 원자재가 (\$) (12.12) 12월평균										
철광석	국제價	69.7	(-0.2)	69.8	69.5	135.0	99.4	112.6	158.3	134.9
	중국産	109.3	(-3.9)	112.5	109.3	176.7	142.1	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	74.5	(-0.5)	74.8	74.5	100.4	81.2	96.2	100.2	97.9
	중국産	96.4	(-0.6)	96.5	90.0	114.5	99.2	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주産	133.6	(-0.8)	134.1	129.3	175.0	141.7	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	74.5	(-0.5)	74.8	74.2	91.3	79.9	88.9	111.9	99.4
	중국産	132.8	(-0.8)	133.3	132.4	185.0	143.9	181.1	184.6	182.7
곡물	대두(국제)	1,064.5	(11.0)	1,045.1	910	1,646	1,255	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)	627.5	(18.5)	605.9	474	843	609	605	791	683

