

해운시황 포커스

통권 236호 (2014.11.24~11.28)

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)



내년 시황전망, 총량적 수급 보다는 시황변동 요인에 주목해야



- ▶ 내년도 세계 해운시장은 국내외 수많은 해운전문가들이 예상하는 바와 같이 유럽경제 회복 지연, 중국경제의 성장을 하락 등에 따라 수요는 둔화되는 반면 선박공급이 갈수록 늘어나 시황개선을 기대하기 어려울 것으로 전망되고 있음
 - 세계 해운시장의 총량적인 수요증가율과 공급증가율을 비교해 보면, 수급여건이 미미하지만 개선될 것으로 예상됨. 그럼에도 불구하고 내년 세계 해운시황 전망을 어둡게 보는 이유는 시황에 영향을 미치는 주요 변동요인의 방향성이 불확실하다는 데 있음. 이러한 변동요인들은 계량화하기 쉽지 않으나 해운시황 변화의 방향을 질적으로 판단할 수 있는 요소로 볼 수 있음.
- ▶ 컨테이너선 시장의 경우, 시장경쟁 구도가 얼라이언스 중심으로 4강 구도로 재편되었다는 점, 신조선 발주에서 13,000TEU급 이상의 비중이 크게 높아졌다는 점, 계단식 캐스케이딩 확대 등이 핵심 변동요인으로 주목받고 있음
 - 건화물선 시장에서는 철광석가격 하락, 인도 석탄수입 증가, 중국 석탄소비 감소, 발레막스 중국 항만 입항, 인도네시아 천연광석 수출 금지 등이 시황에 영향을 미치는 주요 요인이 될 것임. 또한 이들 변동요인은 결국 원자재 수출국과 수입국의 국가정책에 의해 일어나는 구조적 변화요인으로 볼 수 있음
- ▶ 컨테이너선 시황에 영향을 미치는 요인들은 주로 공급과잉을 심화시키는 요인들임. 먼저 세계 컨테이너선 시장이 4강 구도로 구축, 끝없는 초대형화 경쟁과 코스트 리더십 경쟁이 일어나 운임은 수급균형에 의한 운임 보다 낮은 수준이 될 것으로 예상됨. 다음으로 13,000TEU급 이상 극초대형선박 투입은 연쇄적으로 캐스케이딩을 확대하여 모든 항로에서 공급과잉을 심화시켜 무한경쟁을 초래할 것으로 예상됨
 - 향후 컨테이너선 시황은 단순히 총량적 수급여건 분석을 통해 파악하기 어려우며, 코스트 리더십을 가진 선사들이 주도하는 초대형화 경쟁과 이로 인한 캐스케이딩이 초래하는 공급증가 효과를 면밀하게 검토하는 것이 더 중요함
- ▶ 건화물선의 경우, 국제 철광석가격 하락, 인도 석탄수입 증가, 중국-호주 간 FTA 체결 등은 시황에 긍정적 요인이 될 것이며, 중국의 석탄소비 감소, 인도네시아 광석수출 금지, 발레막스 투입 등은 시황에 부정적인 요인이 될 것임
 - 내년도 건화물선 시장은 긍정적인 용인과 부정적인 요인 중 어느 것이 강한 힘을 발휘하는가에 따라 시황이 결정될 것으로 예상됨
- ▶ 또한 수많은 해운분석기관들이 제시하는 시황전망 보다는 해운시장에 구조적 영향을 미치는 변동요인을 면밀하게 분석하여 해운시황의 대세적 흐름을 예측하고 이에 맞는 대응방안을 모색하는 자세가 필요함
 - 즉 세계 경제 전망에 기초한 수요와 Orderbook을 통한 공급을 비교하는 총량적 수급분석에서 벗어나 해운시장의 구조적 변화를 일으키는 부정적인 요인과 긍정적인 요인의 변동 방향에 주목하는 것이 중요함

건화물선 시장

류희영 연구원 (hyryu@kmi.re.kr)



케이프 계속되는 상황 부진

- ▶ 최근 BDI는 1,239p (11월 26일)를 기록하여 전주 대비 67p (5.1%) 하락하였음.
 - 케이프는 전주 대비 3,894달러(일) (17.3%) 하락한 18,583달러(일)를 기록하여 대폭 하락
 - 파나마크스 운임은 전주 대비 140달러(일) (1.7%) 상승한 8,582달러(일)를 기록
 - 수프라막스는 797p (8.4%) 상승한 10,246달러(일), 핸디사이즈도 382p (5.8%) 상승한 6,985달러(일) 기록
 - FFA 시장은 전반적으로 지속적인 하락세를 보임. 케이프 12월 물이 11월 물에 비해 약 USD 8,000에 달하는 차이 보이면서 대부분의 항로에서 큰 폭의 운임 하락세가 나타남. 파나마크스 12월 물은 소폭 상승세를 보였으며, 수프라막스는 대부분의 물에서 소폭의 하락세 보임
- ▶ 케이프는 대부분의 항로에서 큰 폭의 운임 하락을 보였으며, 12월 신규수요의 부진으로 당분간 추가적인 하락도 예측 가능한 상황임.
 - 태평양 수역은 서호주 철광석 수요만이 신규수요를 보이고 있으며, R.V 항로는 석탄 항로의 부진과 함께 대부분의 항로에서 신규수요 부진을 보이고 있음.
 - 대서양 수역은 브라질 항만에서 철광석 선적이 지체되면서 하락세가 지속되고 있음.
 - 철광석 가격의 지속적인 하락과 중국의 수입 자제, 브라질 광산 생산량의 저하로 당분간 용선자 중심의 시장 상황이 지속될 전망
- ▶ 파나마크스는 태평양 수역에서는 NOPAC에서의 곡물 수요가 소폭의 회복세 보였지만 석탄 항로 부진으로 전반적인 약세 보였으며, 대서양 수역에서는 꾸준한 신규수요가 일어나고 있으나 본격적인 회복세로 보기에는 어려운 상황임.
 - 태평양 수역은 케이프 시장의 부진으로 화물 분할이 없어 하락세가 지속되고 있음.
 - 대서양 수역은 미 걸프 지역 곡물 수출의 증가로 신규수요 보이나, 소폭의 운임상승 기록.
 - 양대 수역에서 원만한 수급 현상 발생으로 제한적이지만 상승세 지속할 것으로 예상됨.
- ▶ 수프라막스는 대서양 수역의 곡물 수요 증가와 함께 대부분의 항로에서 운임 상승이 발생하였음.
 - 태평양 수역은 극동지역 석탄 수요 및 중국의 곡물 수요 증가로 지속적인 안정세 보임.
 - 대서양 수역은 미국 대두 수출량 및 흑해지역 곡물 수요 증가로 운임상승세 보임.
 - 양대 수역에서 전반적으로 긍정적인 현상을 보이며 당분간 안정적인 시장 상황 예상됨.



		금주 (11.26)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,239	(-67)	723	2,113	1,120	698	2,337	1,205
	BCI	2,612	(-515)	1,150	3,781	2,050	1,209	4,329	2,110
	BPI	1,073	(18)	419	1,780	960	651	2,096	1,187
	BSI	980	(76)	659	1,330	938	664	1,562	982
	BHSI	482	(27)	355	773	526	410	821	562
		(11.21)							
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	14,000	(-)	12,000	25,938	18,765	9,250	20,000	12,768
	Panamax	10,250	(-350)	9,875	15,125	12,261	7,750	14,125	10,099
	Handymax	9,750	(-)	9,750	13,750	11,574	8,750	12,500	10,034
		(11.26)							
운임(\$/day)	Capesize	18,583	(-3,894)	7,912	35,316	14,350	4,205	42,211	14,163
	Panamax	8,582	(140)	3,362	14,188	7,685	5,163	16,728	9,312
	Supramax	10,246	(797)	6,886	13,902	9,814	6,938	16,333	10,200
	Handysize	6,985	(382)	5,337	11,083	7,725	6,108	11,757	8,150

컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



당분간 유럽항로 하락세, 반면 북미항로 상승세

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 14.3p 상승한 1,055p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 38.1p 하락한 1012.7p를 나타내었음. 또한 용선료 지수인 HRCI도 전주 대비 1.6p 하락한 544.2p를 기록하였음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 125달러 하락한 809달러, CCFI는 전주 대비 1.6p 하락한 1,262.7p를 기록하여 하락세를 보임
 - 상해발 유럽행 운임은 11월초 TEU당 615달러 급등한 이후 운임조정이 계속되어 4주 연속 하락
 - 유로존의 경기부진이 계속되는 상황에서 계절적으로 비수기에 접어들어 당분간 운임약세가 이어질 전망
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 68달러 상승한 2,158달러, 미동안이 39달러 상승한 4,229달러를 기록하였고, CCFI는 미서안이 24.5p 상승한 993.7p, 미동안이 33p 상승한 1,366.8p로 전체적으로 상승세를 보임
 - 미서안 항만의 경우 노조 태업으로 인해 항만혼잡이 여전히 계속되고 있으나 11월 중순 일부 선사들이 GRI를 시행하여 운임이 상승하였으며 일부 화주가 운송루트를 미동안 항만으로 전환하면서 미동안 운임도 상승
- ▶ 최근 일본의 MOL에서 2만TEU급 6척을 신조 발주하여 2017년 초 아시아-유럽항로에 투입할 계획인 것으로 알려졌다
 - 한편 Drewry에 따르면 내년 말까지 1만TEU급 이상 초대형선박 50척 이상이 아시아-유럽항로에 집중 배치되어 공급과잉이 더 심해질 것으로 예상되며, 이로 인해 운임하락세가 계속될 것으로 전망
 - 이와 같이 정기 선사들이 수십척의 초대형선박을 아시아-유럽항로에 집중 배치할 경우, 아시아-유럽항로에서 아시아-북미항로, 남북항로, 역내항로 등으로 계단식 캐스케이딩이 확대되어 원양항로는 물론 역내항로에서도 공급과잉 심화에 따른 운임약세가 전망



				2014년			2013년				
				최저	최고	평균	최저	최고	평균		
금주 (11.21)				(전주비)							
컨테이너선 시장											
운임지수(CCFI)	종합		1,055.0	(14.3)	1,018	1,171	1,091	976	1,152	1,082	
	유럽항로		1,262.7	(-1.6)	1,183	1,696	1,441	1,027	1,530	1,354	
	미서안항로		993.7	(24.5)	934	1,032	982	953	1,189	1,061	
	일본항로		639.6	(-6.7)	597	843	713	719	857	773	
	한국항로		682.9	(0.5)	610	749	692	565	690	617	
	동남아항로		905.0	(37.3)	754	905	837	781	916	841	
(11.26)											
용선지수(HRCI)				544.2	(-1.6)	479	546	526	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	730	(-)	670	750	707	730	730	730	
		수입	600	(-)	540	610	580	610	620	613	
	한중(All in)	수출	363	(-)	309	363	345	309	374	317	
		수입	537	(-)	469	537	514	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, 거래량 대비 높은 수준의 운임 유지

- ▶ 11월 물이 마무리되면서 시장은 약간 소강상태를 보이고 있으나 OPEC 감산 무산, 서아프리카산 수요 증가 등 12월 시장에 대한 기대감으로 운임은 하방경직성을 보이고 있음
 - VLCC 평균 운임수익은 42,258달러(일)로 전주 대비 726달러(1.7%) 증가하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 61.0로 전주 대비 11.0p(22.0%) 상승
 - 11월 26일 페르시아만 30일 가용선박은 97척으로 전주 대비 11척(10.2%) 감소하였으나, 전년 동기 대비 22척(29.3%) 증가한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 4%(단, 싱가포르행은 1% 감소), 중동-유럽 4%, 중동-미국 4% 증가하였음. 서아프리카 시장은 인도행 11%, 미국행 2% 증가한 반면 중국행은 5% 감소하였음
 - 선박유(380cst) : 유가하락에 따른 세계 주요 항만들 하락세가 지속중인 가운데 아시아 항만들의 낙폭이 줄어들고 있음



제품선, 재정거래 증가로 미걸프만 운임 강세

- ▶ 대서양 시장 : 유럽의 정제 마진 상승으로 북해시장이 강세를 나타내었음. 미걸프는 주변시장의 강세로 선복량 개선효과가 나타남. 동지역 2주 가용선박은 43척으로 전주대비 10% 감소하였음
- ▶ 아시아 시장 : 중동 LR 시장의 조정이 계속되며 운임이 하락하고 있는 반면 MR 운임은 거래량 대비 강보합을 유지하고 있음. 극동발 백홀(back-haul) 운임 역시 선복량 감소로 강세를 나타내고 있음
 - 제품선 평균 운임수익은 21,925달러(일)로 전주 대비 2,467달러(12.7%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 122.5로 전주 대비 2.5p(2.1%) 상승
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 32%, 북해-서아프리카만 43%, 미걸프-북해 7% 상승하였으며 미걸프-남미동안은 변동 없음
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1은 7%, LR2는 5% 감소하였음. MR 싱가포르-일본, 인도-일본은 모두 전주대비 변동 없음
- ▶ 11월 21일 기준 미국 정제가동률은 90.5%이며 원유재고는 전주 대비 195만 배럴(전략적 비축유 제외) 증가한 3억 8,302만 배럴을 기록함
 - 휘발유 재고는 2억 642만 배럴로 증가하였으며 중간유분은 1억 1,315만 배럴, 중유는 3,861만 배럴을 기록하였고, 수입량은 원유 7,473(k)bpd, 제품유 1,503(k)bpd를 기록

		(전주비)		11월평균	2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균

유조선 시장		(11.21)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	42,258	(726)	42,850	7,670	48,936	23,827	1,351	47,297	16,103
	MR	21,925	(2,467)	20,072	7,041	21,925	10,837	7,020	18,189	12,625
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	32,500	(1,000)	31,833	23,500	32,500	27,298	18,000	28,000	19,837
	MR	14,750	(-)	14,750	13,750	15,250	14,559	13,500	15,000	14,351
		(11.26)								
운임지수(WS)	VLCC	61.0	(11.0)	55.6	32.5	72.0	45.9	30.0	65.0	40.1
	MR	122.5	(2.5)	120.0	100.0	122.5	111.9	100.0	170.0	125.9

해운시장 주요동향



사우디아라비아, 300억 달러 규모의 해양사업 추진 중

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 사우디아라비아는 항만과 해운분야의 급속한 성장에 따라 300억 달러 이상의 프로젝트를 추진 중에 있음
 - 사우디의 해양 의회 출범과 동시에 전문가들은 200여명의 의원에게 일련의 사업계획을 제출하였으며 이 가운데 하이라이트는 항만 인프라 투자와 전반적인 운송 및 물류 투자였음
- ▶ 동 개발계획에는 'Jeddah Islamic Port(JIP)'의 45% 확장을 포함하고 있음
 - JIP의 'The Red Sea Gateway Terminal(RSGT)'은 180만 teu를 처리하도록 설계될 예정. 이를 위해 400,000 m² 부지에 740m 주선석, 390m 보조선석을 건설하며 투자금액은 5억 1,000만 달러 소요 예정
 - 또한 세계 10대항을 목표로 개발 중인 'King Abdullah Economic City (KAEC)'에 260억 달러, 'Marafiq's Yanbu Industrial City'에 해상시설 2억 1,000만 달러, 'Dareen Port' 확장에 3,500만 달러 등이 계획되어 있음
- ▶ 또한 해외합작투자를 통한 홍해의 선박 수리항 개발계획도 진행 중임
 - 홍해에는 25,000 척의 선박이 통행하는데 선박 수리항은 Jeddah와 Suez 2곳에만 존재하고 시설이 낡아 제약이 많으며 Zamil Offshore사는 합작프로젝트로 VLCC, suezmax 급 수리항을 개발하려고 계획 중임
 - 사우디의 Bahri 와 Aramco 사도 싱가포르의 Sembcorp Marine사와 함께 대형선의 건조, 수리가 가능한 항만 및 시설 투자 검토를 진행 중임

(TradeArabia News Service. 2014. 11. 27)



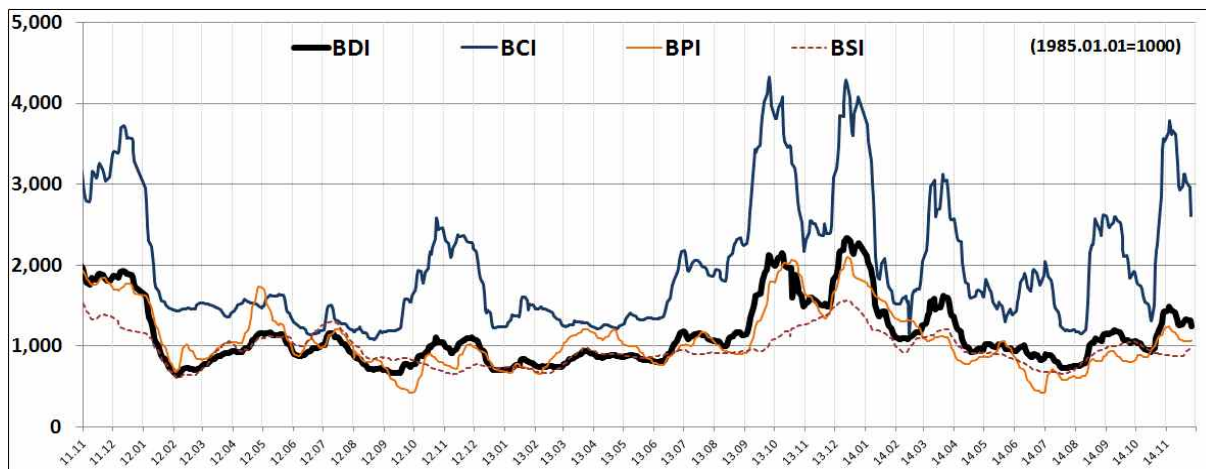
수에즈막스, 대서양시장 운임 급등

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 수에즈막스 탱커 상황이 미국, 유럽의 동절기 에너지 수요증가와 흑해와 지중해를 연결하는 보스포러스 해협, 다다네르스 해협 통항규제로 인해 대서양에서 운임이 급등함
 - 지난 주의 아프리카막스 상황 상승이 대체선 수요증가로 연결되어 즉시 수급여건을 개선시켰음
- ▶ 지난 주말 수에즈막스 운임은 서아프리카-미동안 항로가 지난주 대비 57.5p 상승한 WS 140, 서아프리카-지중해 항로가 55p 상승한 WS 140으로 급상승하였음
 - 운임수익(TCE) 환산 가격은 각각 75,000~78,000달러(일)(전주 34,000~36,000달러(일)로 근래 최고 수준을 기록
 - 지중해시장에서 84,000달러/일, 흑해-지중해 항로가 91,000달러/일로 주요 항로 평균 운임이 전주 대비 거의 2배인 79,600달러(일)에 이름
- ▶ 운임급등의 원인으로는 보스포러스 해협과 다다네르스 해협의 겨울철 안개로 인한 통항규제로 흑해 및 지중해에서 각각 6일간 대기시간 발생이 지적되었음
 - 저렴한 원유가격, 겨울철 미국과 유럽의 수입증가로 대서양의 원유 거래가 활발해지는 가운데, 양 해협에서의 체선으로 단번에 선복량 부족으로 이어졌음
 - 이에 따라 대서양 시장 수급균형이 다시 돌아오기까지 아프리카막스, 수에즈막스, VLCC 전선종의 운임강세가 지속될 전망

(Marinavi. 2014. 11. 26)

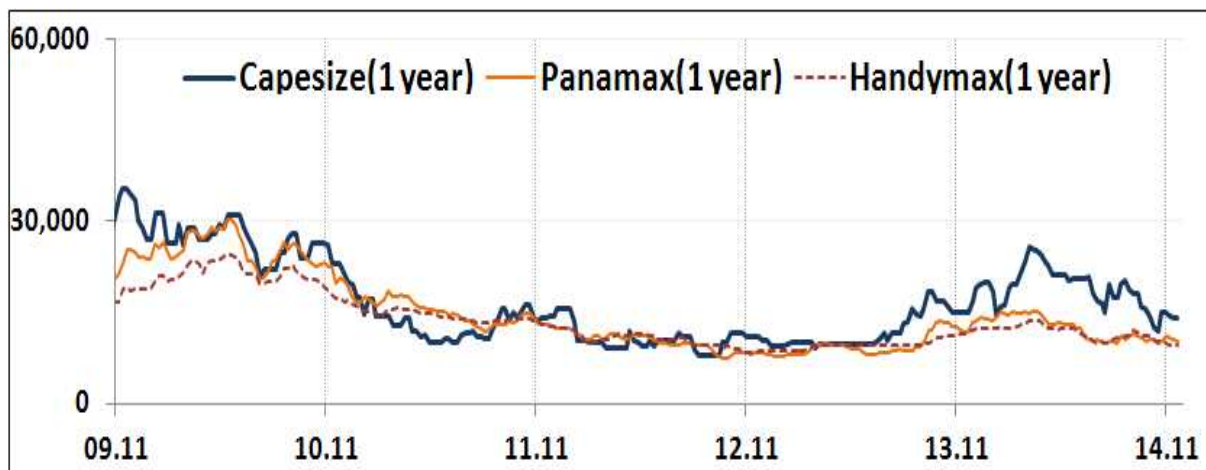
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

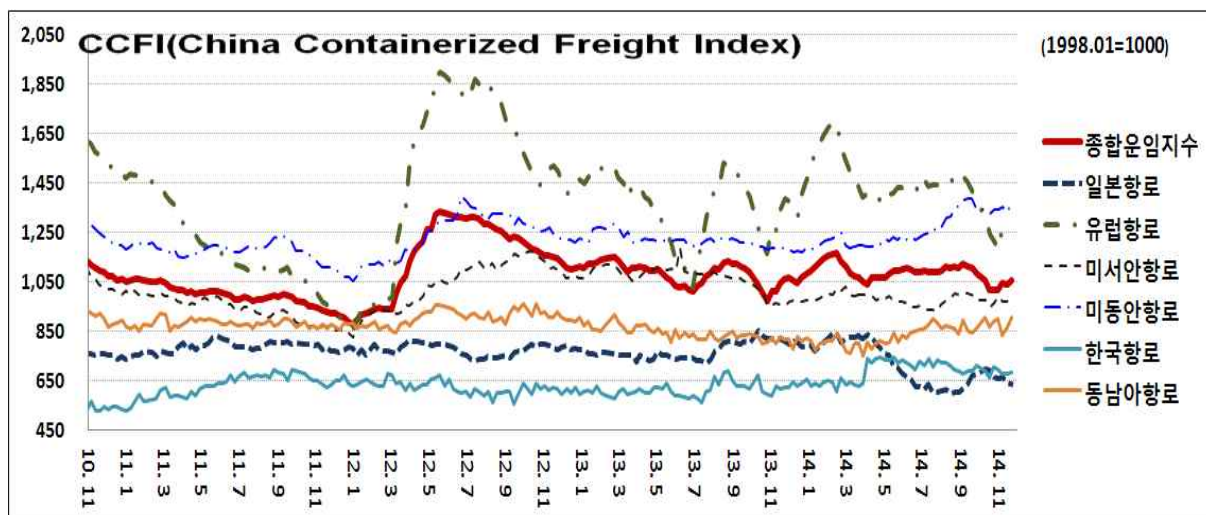
건화물선 용선료

\$/day



Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



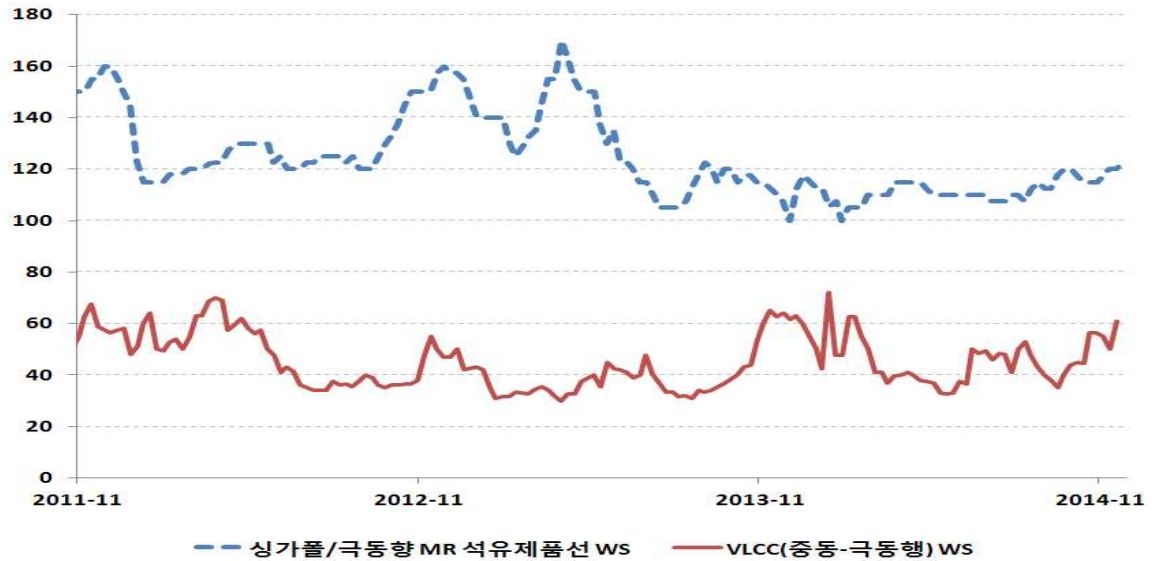
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

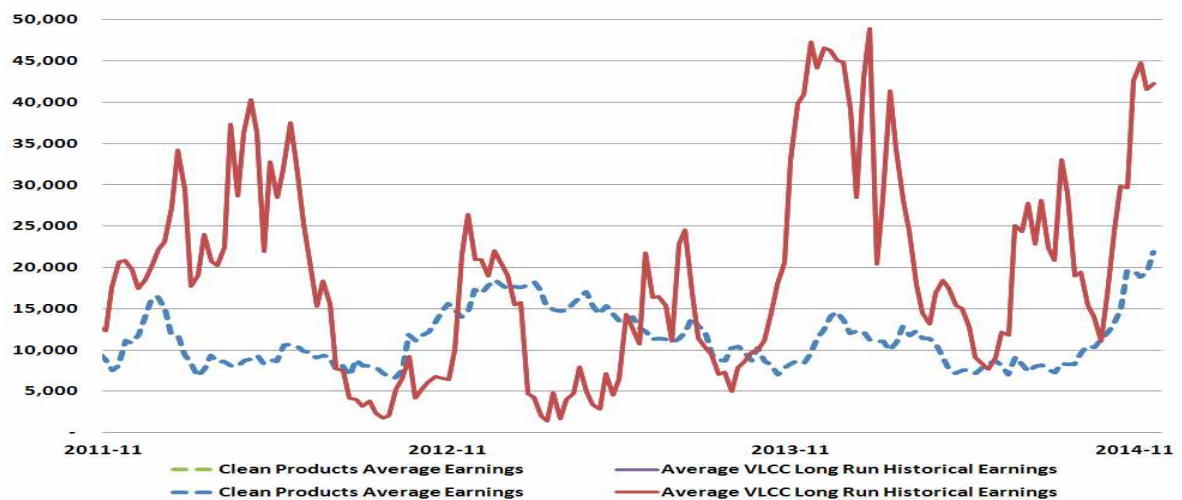
유조선 운임지수(WS)



ICAP

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금 주 (전주비) 11월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (11.21)										
건화물선(5년)	Panamax	20.5	(-)	20.5	20.5	28.0	24.9	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	77.0	(-)	77.0	65.0	77.0	73.4	55.0	60.0	56.0
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.3	(-)	9.3	9.3	10.3	9.9	9.0	10.3	9.4

신조선 시장 (\$ Million) (11.21)										
건화물선	Panamax	29.0	(-0.3)	29.2	28.0	30.0	29.5	25.8	27.8	26.4
유조선	VLCC	97.5	(-)	97.5	94.0	101.0	98.6	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) (11.21)										
380 CST	Rotterdam	413.0	(-18.0)	426.3	413.0	601.0	553.7	567.0	646.0	594.5
	Singapore	477.5	(-2.0)	471.0	456.0	622.0	579.8	591.0	667.5	615.7
	Korea	492.5	(0.5)	492.5	492.0	662.5	609.5	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	467.5	(-7.5)	469.8	467.0	640.0	589.0	602.5	678.5	627.8

주요 원자재가 (\$) (11.21) 11월평균										
철광석*	국제價	74.72	(-1.4)	76.5	74.7	135.0	101.4	112.6	158.3	134.9
	중국産	118.6	(-0.7)	120.1	118.6	176.7	144.1	158.6	188.6	172.3
연료탄*	국제價	75.3	(0.1)	75.3	75.2	100.4	81.6	96.2	100.2	97.9
	중국産	96.5	(0.1)	95.6	90.0	114.5	99.4	104.0	116.3	112.3
원료탄*	호주産	135.0	(0.1)	135.1	129.3	175.0	142.0	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	75.3	(0.1)	75.3	74.2	91.3	80.2	88.9	111.9	99.4
	중국産	134.2	(0.1)	134.2	132.4	185.0	144.6	181.1	184.6	182.7
곡물	대두(국제)*	1,056.3	(35.3)	1,037.4	910	1,646	1,268	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)*	547.3	(-13.3)	537.4	474	843	610	605	791	683

국내 주요 항만 화물처리 (천톤)										
	2014년	8월	9월	10월	2011년	합계	2012년	합계	2013년	합계
인천	수출	1,868	2,007	2,327		20,741		21,475		23,314
	수입	7,310	7,813	7,778		87,919		88,225		89,325
부산	수출	14,879	14,180	16,218		150,005		161,376		169,081
	수입	13,212	13,288	13,593		131,509		137,314		144,214
울산	수출	5,161	5,299	5,399		66,364		68,897		64,004
	수입	8,097	8,266	9,232		104,273		105,220		103,879
광양	수출	5,658	5,075	5,508		57,804		63,827		66,762
	수입	12,747	12,478	11,781		131,521		142,212		142,820