

해운시황 포커스

통권 221호 (2014.07.21~07.25)

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

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)

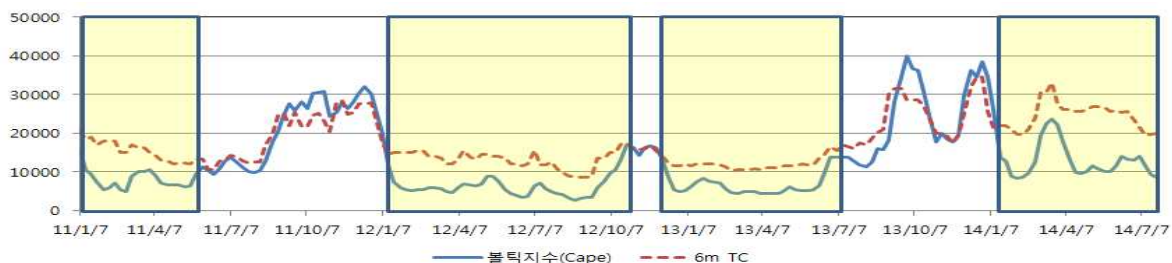


건화물선 기간용선료, 단기운임 반등의 신호인가?



- ▶ 작년 하반기 이후 건화물선 시장 호조의 연장선상에서 올해 3월까지 양호한 흐름을 보이던 건화물선 시장이 올해 6월 10일 BDI가 1,004p를 기록한 이후 약세를 면치 못하면서 7월 23일 현재 727p까지 하락하였음
- ▶ 그러나 2011년 이후 주간자료를 활용하여 분석해 보면, 케이프 시장은 6개월 기간용선료가 구심력을 발휘하면서 단기운임을 끌어 당기는 모습을 볼 수 있음
 - 케이프는 6개월 용선료가 10,000~20,000달러(일) 수준에서 하한선을 형성하면서 단기운임이 이 하한선을 밑도는 경우, 기간 차이는 있지만 결국은 6개월 용선료 수준으로 운임이 회귀하는 모습을 보이고 있음(노란색 음영)

[케이프의 현물운임과 기간용선료 추이(단위 : 달러/일)]



주 : 볼틱지수는 케이프 4TC의 주간 평균치, 6m TC는 6개월 용선료

- ▶ 이러한 측면에서 금년 하반기 케이프는 20,000달러(일) 수준에서 운임이 회귀할 것으로 예상할 수 있음
 - 왜냐하면 시장에서 기대하는 바와 같이 매년 하반기에 브라질 Vale사의 철광석 수출이 상반기 대비 크게 확대되어 왔고, 9~10월 북미의 곡물 물동량이 시장에 유입되는 등의 시장반등 모멘텀이 반복되는 추세를 보였기 때문임
- ▶ 한편 브라질 광산업체 Vale사는 올해 2분기 철광석 생산량이 작년 2분기 대비 12.6% 상승하여 사상 최고 수준을 기록했다고 발표하였음. Vale사 2분기 철광석 생산량은 7,945만톤으로 브라질 남동부 광산의 시설증대가 생산량 증가에 크게 기여하였음
 - 금년 7월 평균 철광석 가격은 국제가 95.3달러, 중국산 129.9달러 외국산 철광석이 35달러 낮아 중국의 철광석 수입을 촉진하는 요인이 될 것임
- ▶ 따라서 최근의 건화물선 운임 약세는 브라질 철광석 물동량이 본격적으로 시장에 유입되는 하반기에 상승세로 전환될 가능성이 높음
 - 또한 브라질 광산업체들은 서호주 광산업체들에 대한 경쟁우위를 차지하기 위해 철광석 생산시설을 증대하고 있음. 이에 따라 향후 시장에 철광석 물동량 유입이 더욱 많아질 것이라는 점에서 운임상승에 대한 긍정적 신호로 볼 수 있음

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



시황저점 인식으로 운임하락 진정

- ▶ 최근 BDI는 727p(7월 23일)를 기록, 전주 대비 28p(4%) 하락함
 - 케이프 운임은 전주 대비 489달러(일)(5%) 하락하여 8,556달러(일)을 기록함. 다만 이번 주 들어 소폭이지만 상승 분위기로 전환
 - 파나마스 운임은 전주 대비 310달러(일)(6%) 하락하며 4,659달러(일)을 기록하여 여전히 운항변동비(OPEX)를 하회하는 모습이나 시황 저점이라는 인식과 함께 추가 하락은 멈춰서는 모습
 - 수프라막스 및 핸디사이즈도 각각 1, 4%씩 하락
 - FFA 시장은 최근 현물운임이 소폭 반등하면서 기대치가 다소 개선되는 모습임. 8월물의 경우 케이프 10%, 파나마스 11%, 수프라막스 4% 상승함. 4분기물도 케이프 7%, 파나마스 5%, 수프라막스 4% 상승한 반면 핸디사이즈는 3~5% 하락함
- ▶ 케이프는 호주 철광석 물동량이 계속 유입되면서 운임지지세 역할을 하였으나 브라질 철광석 Front Haul 및 대서양 R.V 항로의 물동량 유입이 저조해 전체적으로 운임하락을 기록함
 - 중국의 원료탄 수입 물동량이 작년 대비 감소한 모습을 보이면서 대형선 시장의 악재로 작용하였음. Clarkson도 이러한 중국의 원료탄 수입 부진을 반영하여 올해 원료탄 전체 해상물동량 증가율을 기존 4.0%에서 1.5%로 하향 조정함
 - 중국 철강생산의 경우, 견조한 증가세를 보이고 있어 철광석 운임지지세에 긍정적인 요인으로 평가되나 중국 항만의 철광석 재고량이 여전히 감소하지 않고 있고 브라질 철광석 물동량이 아직 부진하여 케이프 운임 반등의 모멘텀이 형성되지 않고 있음
- ▶ 파나마스는 대서양 수역에서 미국발 유럽향 석탄화물 등 소폭의 물동량 증가세가 나타났으나 침체된 운임을 끌어 올리기에는 역부족임을 보여 주고 있음. 아울러 남미-극동 곡물 물동량이 일부 유입되었으나 운임상승으로 이어지지 못함
 - 태평양 수역에서도 뚜렷한 물동량 증대가 없는 가운데 가용선박이 많아져 운임약세
- ▶ 수프라막스는 태평양 수역에서 석탄수요가 시황지지세 역할을 하고 있으나 타 화물의 뚜렷한 유입이 없어 보합세를 보임
 - 대서양 수역에서 일부 화물(곡물, Pet coke 등)의 유입이 긍정적인 역할을 했으나, US Gulf 지역의 물동량 부족이 심각해 시황악재로 작용



		금주 (07.23)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	727	(-28)	723	2,113	1,135	698	2,337	1,205
	BCI	1,198	(-91)	1,154	3,733	1,915	1,209	4,329	2,103
	BPI	584	(-37)	419	1,780	995	651	2,096	1,187
	BSI	661	(-5)	659	1,330	950	664	1,562	821
	BHSI	361	(-16)	361	773	571	410	821	562
(07.18)									
용선료(1년, \$/day)	Capesize	15,000	(-1,500)	14,700	25,938	20,327	9,250	20,000	12,768
	Panamax	9,875	(-500)	9,875	15,125	13,302	7,750	14,125	10,099
	Handymax	10,000	(-250)	10,000	13,750	12,147	7,500	10,625	8,648
(07.23)									
운임(\$/day)	Capesize	8,556	(-489)	7,912	35,316	13,757	4,205	42,211	14,163
	Panamax	4,659	(-310)	3,362	14,188	7,979	5,163	16,728	9,312
	Supramax	6,910	(-57)	6,886	13,902	9,939	6,938	16,333	10,200
	Handysize	5,437	(-228)	5,437	11,083	8,380	6,108	11,757	8,150

컨테이너선 시장

백영미 전문연구원 (yuongmibaek@kmi.re.kr)



8월 GRI 추진으로 운임상승 기대

- ▶ 중국 컨테이너 운임지수인 CCFI는 전주 대비 3.9p 하락한 1,088.1p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 20.1p 하락한 1,080p를 나타내 컨테이너선 시장은 전반적인 하락세를 보였음. 반면 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 1.2p 상승한 540p를 기록함
- ▶ 아시아-유럽 항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 72달러 하락한 1,230달러를 기록한 반면 CCFI지수는 6p 상승한 1,445p를 기록함
 - 상해발 유럽행 운임이 5.8% 하락한 것은 4월부터 7월까지 시행했던 GRI가 단기적이고 부분적인 상승효과만을 발휘하며 전체적인 운임상승에 큰 영향을 미치지 못하는 것
 - 아시아발 유럽행은 성수기로 물동량이 증가하는 반면 유럽발 아시아행은 공선률이 높아 운임상승에 별로 기여하지 못하고 있음. 그러나 아시아-유럽간 화물량이 지속적으로 증가하고 있고 2M Alliance가 지연되고 있어 향후 운임상승 가능성이 있음
- ▶ 아시아-북미 항로는 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 41달러 하락한 1,783달러, 미동안행은 전주 대비 17달러 하락한 3,581달러를 기록하였고, CCFI는 미서안항로가 0.7p 하락한 935.6p, 미동안항로가 0.4p하락한 1248.1p를 기록함
 - TSA가 8월 아시아-북미항로에서 FEU당 400 달러 인상을 권고하여 조만간 운임상승이 기대됨. 그러나 Drewry에 따르면 8월 GRI를 앞두고 7월말까지 운임약세가 지속될 것으로 예상됨
- ▶ Reuters에 따르면 아시아-북유럽 항로에서 선사들이 8월초 GRI를 시도할 것으로 예상되고 있음. 머스크가 TEU당 450달러, CMA CGM가 550달러, Hapag-Lloyd가 1,000달러, 한진해운이 600달러를 인상할 계획임. 또한 UASH, K-Line, NYK도 GRI에 동참할 예정임
- ▶ 또한 유류선박 비율이 3월 3.5%, 5월 2%, 7월 셋째주 1.2%로 감소추세를 보이고 있음. 이는 전년 대비 상당히 낮은 수준으로 최근 대형선박의 선호와 파나막스/서브 파나막스급 선박해체량 증가에 따른 결과로 보임



		금주 (07.18)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1,088	(-3.9)	1,040	1,171	1,100	976	1,152	1083
	유럽항로	1,445	(6.0)	1,368	1,696	1,485	1,027	1,530	1351
	미서안항로	935	(-0.7)	936	1,032	983	953	1,189	1066
	일본항로	604	(-33.7)	604	843	755	719	857	771
	한국항로	705	(-36.1)	610	749	688	565	690	616
	동남아항로	899	(20.0)	754	899	817	781	916	842
(07.23)									
용선지수(HRCI)		540.0	(1.2)	498	542	520	458	511	491
운임	한일(All in)	수출		670	750	680	730	730	730
		수입		540	610	560	610	620	615
	한중(All in)	수출		309	363	333	309	374	321
		수입		469	537	499	469	494	473
	동남아(All in)	수출		750	800	778	780	880	798
		수입		550	600	578	540	640	558

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 8월물 성약건수 증가로 '중동-아시아' 운임 상승전환

- ▶ 중동시장은 8월 성약건수 증가로 운임이 상승함. 또한 대서양시장 수에즈막스, 아프리카막스 수요 강세도 시장에 긍정적으로 작용하였음
 - VLCC 평균 운임수익은 22,783달러(일)로 전주 대비 4,994달러(18.0%) 하락하였으나 중동-일본 운임지수는 WS 48.5로 전주 대비 2.5p(5.4%) 상승
 - 7월 23일 페르시아만 30일 가용선박은 103척으로 전주 대비 10척(8.8%) 감소하였으며, 전년 동기 대비 1척(1.0%) 감소한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 21~25%, 중동-미국 8%, 중동-유럽은 6%, 서아프리카시장은 4~27% 감소하였음
 - 선박유(380cst) : 유럽 항만은 하락을 멈추고 강보합 전환됨. 북중미 항만은 LA가 상승을 이어갔으나 전반적으로 약세 지속함. 아시아는 하락을 멈추었으나 싱가포르, 일본은 약세 지속
- ▶ 영국의 북해 탐사·평가 시추 2분기 실적은 7개공으로 전년 동기 17개, 금년 1분기 12개 대비 현저히 감소하며 원유생산량 감소 우려가 지속됨
 - 이러한 실적 감소는 영국 석유산업 세제변화 및 감독강화, 운영비용 상승 및 시추선 부족 등 장기투자 환경이 악화되고 있기 때문
 - 따라서 유럽의 원유 및 제품유 수입증가 등 인바운드 물동량 증가세가 강화될 전망



제품선, 대서양 시장의 활발한 거래로 운임 상승

- ▶ '북해-미동안' 운임이 주중반 WS 100선을 회복하였으며, 미걸프발 향차수 증가로 동수역 2주 가용선박수도 35척으로 전주 대비 27% 감소함. 아시아에서는 LR2 운임이 전주 대비 24% 이상 크게 상승하였음
 - 제품선 평균 운임수익은 7,947달러(일)로 전주 대비 546달러(7.4%) 상승하였으나 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 107.5로 전주 대비 변동없음
 - 항로별 운임수익은 북해-미동안은 4%, 북해-서아프리카 8%, 미걸프-남미동안은 21% 증가하였음. 싱가포르-일본, 인도-일본은 모두 전주대비 변동 없음
- ▶ 7월 18일 기준 미국 정제가동률은 93.8%이며 원유재고는 전주 대비 397만배럴(전략적 비축유 제외) 감소한 3억 7,107만배럴을 기록함
 - 휘발유 재고는 2억 1,787만배럴로 증가하였으며 중간유분은 1억 2,593만배럴, 중유는 3,617만배럴을 기록하였고, 수입량은 원유 7,407(k)bpd, 제품유 1,788(k)bpd를 기록

		(전주비)		7월평균	2014년			2013년		
		최저	최고	평균	최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(07.18)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	22,783	(-4,994)	24,993	7,670	48,936	21,929	1,351	47,297	16,103
	MR	7,947	(546)	7,891	7,041	12,862	9,657	7,216	18,266	12,736
		(07.23)								
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	27,000	(1,000)	26,000	23,500	27,000	25,517	18,000	28,000	19,837
	MR	14,000	(250)	14,250	14,000	15,250	14,802	13,500	15,000	14,351
운임지수(WS)	VLCC	48.5	(2.5)	48.1	32.5	72.0	45.2	30.0	65.0	40.1
	MR	107.5	(0.0)	108.1	100.0	115.0	109.8	100.0	170.0	125.9

해운시장 주요동향



브라질 Vale 2분기 철광석 생산량 최대 기록

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 브라질 최대 광산업체인 Vale는 2014년 2분기 철광석 생산량이 전년동기 대비 12.6% 상승하여 최고 수준을 기록했다고 발표함
 - Vale 2분기 철광석 생산량은 7,945만톤으로 아마존의 까라자스(Carajas) 광산, 미나스 제라이스(Minas Gerais)주 남부광산의 생산성이 크게 증가하였음
 - 글로벌 상위 광산업체인 Vale, Rio Tinto, BHP Billiton은 시장에서 고비용-중소규모의 광산업체들을 퇴출시키기 위해 생산량을 증가시켰으며, 특히 Vale는 호주의 경쟁업체들로부터 시장점유율을 회복하기 위해 생산량을 더욱 증가시켜왔음
 - 그러나 기록적인 생산량 증가는 철광석 가격의 급락으로 이어져 최근 22개월 최저치를 기록하였음
- ▶ 또한 Vale의 2분기 니켈 생산량은 61,700톤으로 전년 동기 68,000톤 대비 9.3% 감소하였는데 이는 캐나다 서드베리(Sudbury) 광산의 유지보수 때문임
 - 석탄 생산량은 221만톤으로 전년동기 238만톤 대비 7.1% 감소

(출처: Reuters, 2014.07.24.)



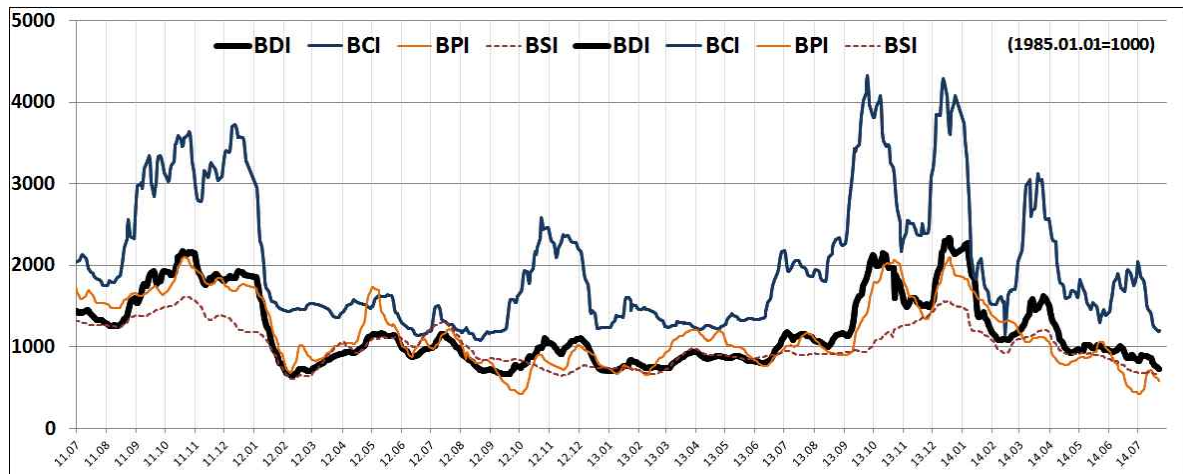
중국의 하이브리드 자동차 증가로 휘발유 재고증가 가속

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 세계 두 번째 휘발유 소비국인 중국이 최근 하이브리드 자동차 증가로 올해 6월 휘발유 재고량이 3개월래 최고점을 갱신하였음
 - 중국 신화통신이 발간하는 China Oil, Gas & Petrochemicals에 따르면 6월 휘발유 재고량은 5월보다 2.7% 증가
 - 공급량은 781만톤으로 블룸버그가 집계를 시작한 2010년 1월 이후 최대치를 기록하였으며, 케로신 재고도 188만톤으로 지난달 대비 4.3% 증가
- ▶ 중국은 전기자동차, 플러그인 하이브리드 자동차, 연료전지 자동차에 대해 9월 1일부터 구매시 붙던 세금의 10%를 2017년말까지 유보한다고 발표하였음
 - 6월 휘발유 생산량은 924만톤으로 중국 통계 사상 역사적으로 2번째로 높은 수준
 - 반면 디젤유 재고는 지난달 대비 2.2%, 원유(전략적비축유 제외) 공급은 2.3% 감소함 (수량은 2010년 7월 공시를 정지했음)

(출처: Bloomberg, 2014.07.24.)

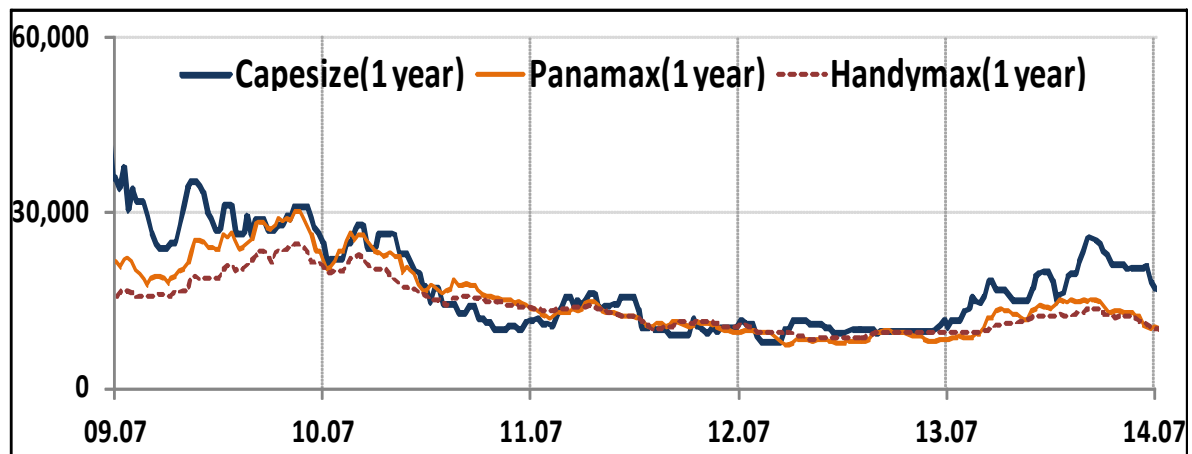
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

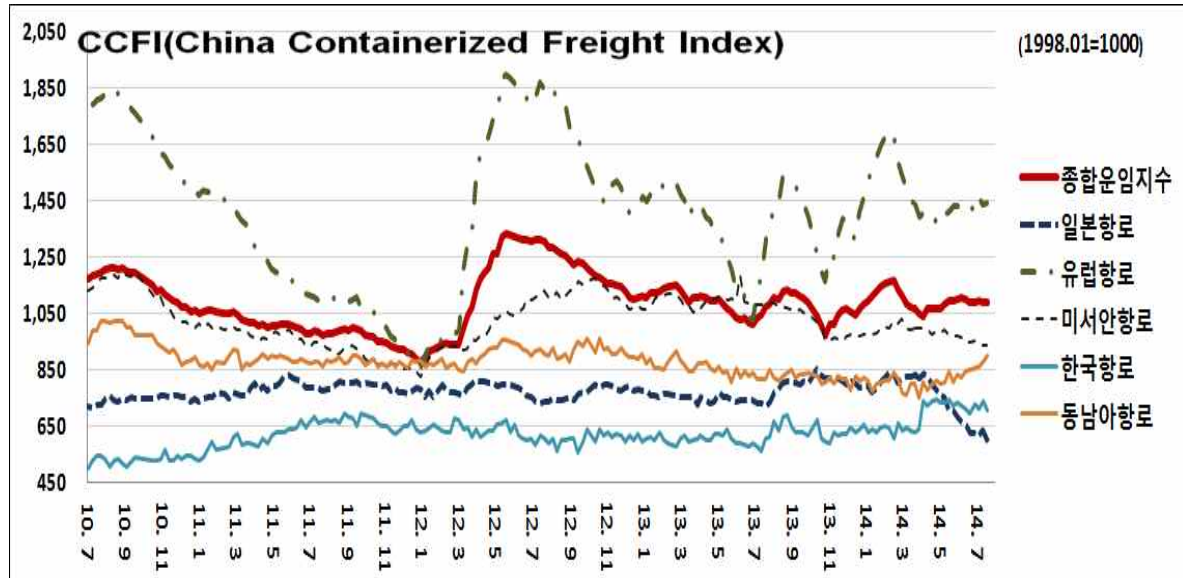
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



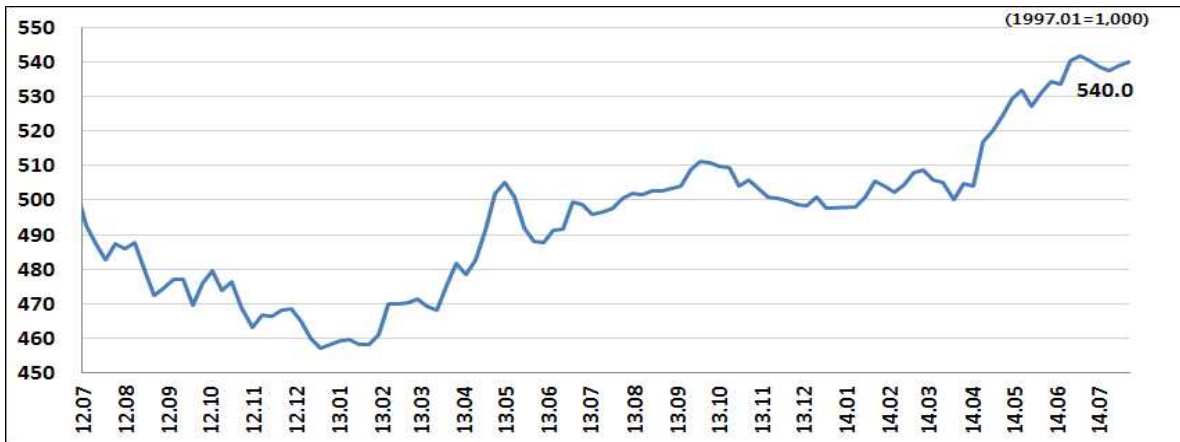
Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



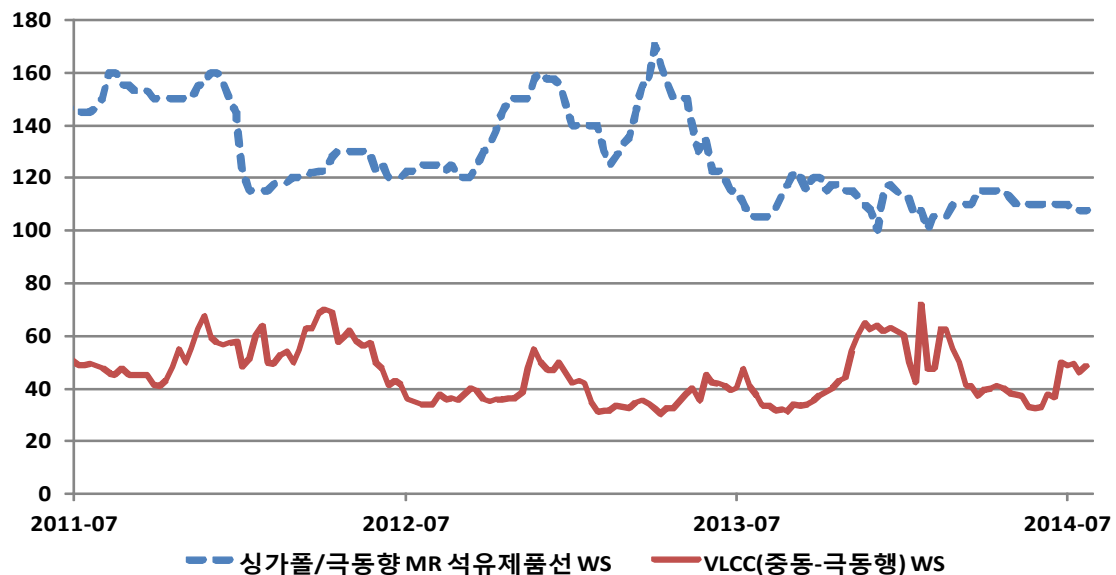
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

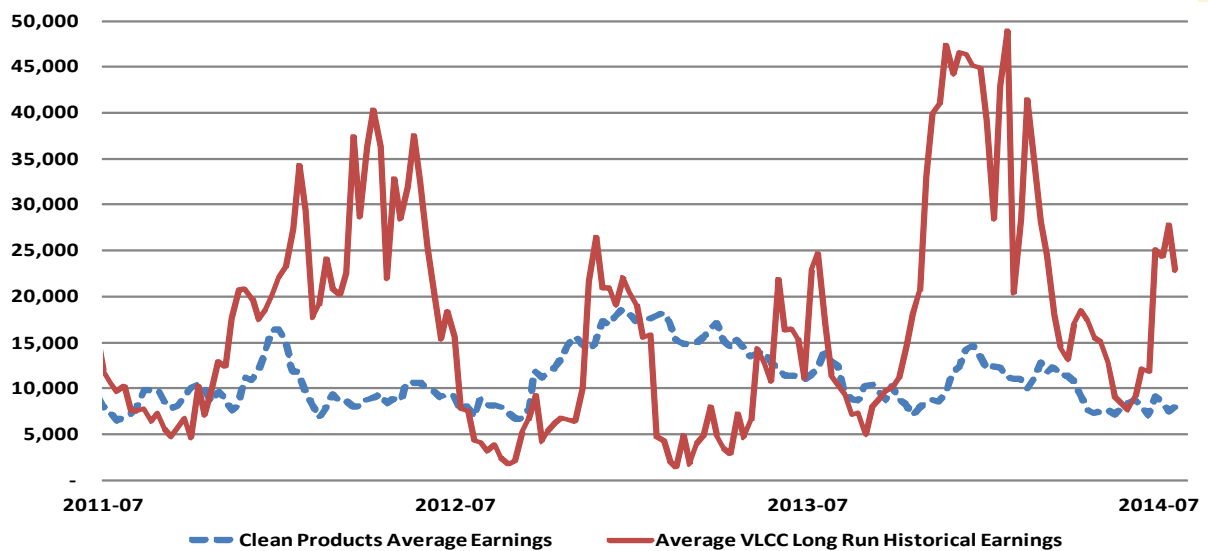
유조선 운임지수(WS)



Fearnleys.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금 주 (전주비) 7월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (07.18)										
건화물선(5년)	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	28.0	26.4	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	74.0	(-)	74.0	65.0	76.0	72.4	55.0	60.0	56.0
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	10.3	(-)	10.3	10.3	10.3	10.3	9.0	10.3	9.4

신조선 시장 (\$ Million) (07.18)										
건화물선	Panamax	30.0	(-)	30.0	28.0	30.0	29.5	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	99.0	(-)	99.2	94.0	101.0	98.9	89.5	94.0	90.7
컨테이너선	Sub-Panamax	32.0	(-)	32.0	31.5	32.0	31.8	30.0	31.5	30.6

연료유 (\$/Tonne) (07.18)										
380 CST	Rotterdam	572.0	(2.0)	573.7	563.0	601.0	577.6	567.0	646.0	594.5
	Singapore	592.5	(-0.5)	594.3	584.0	622.0	602.8	591.0	667.5	615.7
	Korea	622.5	(1.5)	623.7	605.0	662.5	632.1	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	602.5	(2.5)	603.7	598.5	640.0	613.6	602.5	678.5	627.8

주요 원자재가 (\$) (07.18) 7월평균										
철광석	국제價	95.9	(0.5)	95.3	91.0	135.0	110.9	112.6	158.3	134.9
	중국産	132.4	(3.1)	129.9	128.5	176.7	155.0	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	77.5	(-0.1)	77.5	76.9	100.4	84.5	96.2	100.2	97.9
	중국産	96.1	(-0.1)	96.1	95.6	114.5	103.8	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주産	130.0	(-0.1)	131.1	129.3	175.0	148.3	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	74.3	(-1.7)	75.4	74.3	91.3	83.5	88.9	111.9	99.4
	중국産*	127.6	(0.0)	127.5	126.9	195.4	147.3	160.0	231.2	189.9
곡물	대두(국제)*	1,176.6	(-119.2)	1,306	1,177	1,646	1,405	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)*	532.2	(-102.1)	637	532	843	666	605	791	683

* 가격공시중지로 7월 11일자 자료임

국내 주요 항만 화물처리 (천톤)										
		4월	5월	6월	2011년 합계		2012년 합계		2013년 합계	
인천	수출	1,769	1,926	1,964	20,741		21,475		23,314	
	수입	7,428	6,976	7,121	87,919		88,225		89,325	
부산	수출	15,623	14,326	14,512	150,005		161,376		169,081	
	수입	13,530	12,908	12,687	131,509		137,314		144,214	
울산	수출	5,773	6,149	5,071	66,364		68,897		64,004	
	수입	8,608	9,058	7,728	104,273		105,220		103,879	
광양	수출	5,406	6,024	5,270	57,804		63,827		66,762	
	수입	12,704	12,564	11,292	131,521		142,212		142,820	