

# 해운시황 포커스

통권 274호 (2015.10.12~10.16)

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)



### 아시아 역내항로, 수요둔화와 공급과잉의 이중고



- ▶ 올해 들어 중국, 한국, 일본 등 동아시아 주요국들의 경기침체가 계속되면서 아시아 역내 물동량이 둔화되고 있음. 일본해사신문에 따르면 아시아 역내 물동량은 2014년 1,437만 TEU로 전년 대비 1.5% 증가하는데 그쳤으며, 올해 7월까지 누적 물동량은 856만TEU로 전년 대비 3.4% 증가한 것으로 나타났음
  - 또한 중국의 3분기 GDP 성장률이 6.9%로 발표되어 6%대 미만의 GDP 성장률이 지속될 것으로 예상되고 있음. 이에 따라 아시아 역내 교역 증가세가 더욱 둔화될 것으로 전망되고 있으며, 나아가 아시아 역내 해운물동량 역시 둔화세가 지속될 것으로 판단됨
- ▶ 공급 측면에서 알파라이너에 따르면 아시아 역내항로의 추가 선박량은 금년 5월 기준 39만 TEU로 전년 동기 대비 22.6% 증가할 것으로 예상되고 있음. 또한 올해는 상반기까지 유가 하락의 영향으로 아시아 역내항로에 33개 루프(98척)의 신규 서비스가 개설되었으며, 선박 대형화가 활발하게 이루어지고 있음
  - 올해 하반기 아시아 역내항로의 선박공급량을 보면 2015년말 신조 인도량은 2014년 대비 230척, 2016년말 신조 인도량은 2015년 대비 150척 증가할 것으로 전망. 아울러 올해 인도될 1000~3000TEU급 중소형 컨테이너선은 79척, 2016년에도 75척이 건조될 것으로 예상되고 있음
- ▶ 더구나 1만TEU급 이상 초대형선박이 원양항로에 잇달아 배치되면서 유럽항로 → 북미항로 → 아시아 역내항로 및 남북항로로의 캐스케이딩이 더욱 늘어나고 있는 것도 선박량 증가의 원인이 되고 있음. 일본해사신문에 따르면 올해 중반부터 아시아 역내항로에서 4000TEU급 선박이 잇따라 투입되고 있음
  - 특히 2016년 4월 파나마 운하확장이 완공되면 기존 파나마급 컨테이너선의 전배가 어떤 양상을 보일지 주목받고 있음. 아시아-북미항로의 경우 파나마운하를 경유하는 파나마급 컨테이너선박은 약 160척으로 2016년 4월 이후 대부분 8,000~1만TEU급 대형선으로 교체될 것으로 예상되며, 유럽-북미항로에서 파나마운하를 경유하는 파나마급 선박은 238척으로 이들 역시 대부분 8,000~1만TEU급 선박으로 교체될 것으로 전망됨. 이에 따라 2016년 4월 이후 아시아-북미, 유럽-북미항로에서 남게 되는 파나마급 선박들은 아시아 역내항로로 대거 전배될 것으로 판단됨
- ▶ 아시아 역내항로는 중국, 한국, 일본 등의 경기침체에 따른 수요 둔화와 공급과잉 심화라는 이중고 속에서 극심한 시황부진을 겪고 있음. 올해 10월까지 주요 항로의 평균 운임을 보면 중국-일본항로는 137달러/TEU, 중국-한국항로는 171달러/TEU, 중국-동남아항로는 199달러/TEU로 나타나 작년 대비 각각 49.8%, 8.6%, 14.6% 운임이 하락하였음
  - 향후 아시아 역내항로의 수요가 크게 증가할 가능성이 낮은 상황에서 공급과잉이 더욱 심화될 가능성이 높아 시황부진이 계속될 것으로 예상됨

## 건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



### 수요부진으로 모든 선형에서 운임 하락

- ▶ 최근 BDI는 754p(10월 16일)를 기록하여 전주 대비 55p 하락함
  - 케이프는 8,256달러(일)를 기록하며 전주 대비 1,536달러(일) 하락
  - 파나막스는 전주 대비 313달러(일) 하락하며 5,789달러(일) 기록
  - 수프라막스는 113달러(일) 하락한 6,882달러(일), 핸디사이즈는 58달러(일) 하락한 5,448달러(일) 기록
  - FFA 시장도 현물시장 하락세를 반영하여 하락 조정되는 모습임. 케이프는 11월물이 1,375달러(일) 하락한 12,625달러(일), '16년 1분기물은 계절적 비수기를 반영하여 6,425달러(일)을 기록함. 파나막스는 11월물이 1,050달러(일) 하락한 6,750달러(일), 1분기물은 300달러(일) 하락한 6,075달러(일)을 기록함. 수프라막스는 11월물이 725달러(일) 하락한 7,600달러(일), 1분기물은 475달러(일) 하락한 6,200달러(일)을 기록함. 따라서 모든 선형에서 현물운임보다 미래운임이 높은 콘탱고(Contango) 상황이 나타나고 있음
- ▶ 케이프는 양 수역 모두 물동량 유입이 부진하면서 운임이 하락하였음
  - 태평양 수역은 서호주 철광석 물동량은 전주 대비 소폭 감소, 동호주 석탄 물동량은 전주 대비 소폭 증가했으나, 두 물동량 모두 운임지지세 역할을 하기에는 역부족
  - 대서양 수역은 브라질 철광석 물동량 유입이 전주와 비슷한 수준을 보였으나, 운임 상승으로 이어지기에는 물동량이 부족한 상황
- ▶ 파나막스는 양 수역의 물동량 흐름은 다소 상이했으나, 운임은 양 수역 모두 하락함
  - 태평양수역은 인도네시아 석탄 물동량이 크게 증가했으나 운임상승으로는 이어지지 못함
  - 대서양수역은 미국 걸프만 물동량, 남미 곡물 물동량 모두 전주 대비 감소하면서 운임 하락 압력으로 작용함
- ▶ 수프라막스는 태평양 수역은 운임이 소폭 상승, 대서양 수역은 미국 걸프만 물동량 감소 등으로 운임이 소폭 감소함



		금주 (10.16)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>건화물선 시장</b>									
운임지수	BDI	754	(-55)	509	1,511	750	723	2,113	1,105
	BCI	1,318	(-231)	311	2,604	1,055	472	3,781	1,974
	BPI	722	(-39)	428	1,179	738	419	1,780	964
	BSI	658	(-11)	478	993	701	659	1,330	939
	BHSI	376	(-4)	260	488	380	355	773	524
		(10.16)							
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	8,250	(-)	4,500	10,850	7,860	8,550	25,938	17,934
	Panamax	7,750	(-250)	6,250	8,875	7,699	9,000	15,125	12,035
	Handymax	7,750	(-250)	7,250	9,500	7,958	9,500	13,750	11,389
		(10.16)							
운임(\$/day)	Capesize	8,256	(-1,536)	2,594	19,499	7,199	3,670	35,316	13,802
	Panamax	5,789	(-313)	3,418	9,403	5,895	3,362	14,188	7,718
	Supramax	6,682	(-313)	5,002	9,770	7,328	6,886	13,902	9,825
	Handysize	5,448	(-58)	3,900	7,239	5,601	5,337	11,083	7,685

## 컨테이너선 시장

류희영 연구원 (hyryu@kmi.re.kr)



### 유럽항로 장기간 운임하락세 우려

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 17.9p 하락한 764.8p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 34.8p 상승한 568.71p를 기록함
  - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 21.7p 하락한 571.4p를 기록함
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 26달러 하락한 233달러, CCFI는 전주 대비 27.5p 하락한 831.3p를 기록하여 하락세를 보임
  - 올해 9월초에 시도한 GRI로 인해 운임이 일시적으로 상승했으나 10월초 골든위크 특수에도 불구하고 수요부진과 공급과잉 심화로 운임하락세가 계속되고 있음. G6, 2M 등 얼라이언스들이 10월말부터 선복감축을 추가하여 운임회복을 꾀하고 있음
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 180달러 상승한 1,377달러, 미동안이 전주 대비 191달러 상승한 2,390달러를 기록한 반면 CCFI는 미서안이 18.3p 하락한 831.1p, 미동안이 22.1p 하락한 1,060p를 기록함
  - 상해발 북미행 운임이 7주만에 물동량 증가로 상승세로 전환되었음. 그러나 올해 말 파나마운하 확장공사가 완료되면 북미항로에 대형선박의 투입이 증가하면서 선복량이 더 늘어나 연말까지 운임하락이 지속될 것으로 예상됨
- ▶ 영국 CTS(Container Trade Statistics)에 따르면 8월 컨테이너 운임지수는 7월보다 2포인트 하락한 75를 기록하면서 3개월만에 하락한 것으로 나타남
  - 작년에는 운임지수가 1년 내내 80대를 유지했으나 올해 3월 이후 운임지수가 계속 70대에 머무르고 있음. 지난 8월 세계 컨테이너 물동량은 전년 동월 대비 0.9% 증가한 1,204만 TEU로 2개월 만에 증가세를 보였음. 그러나 초대형선박 발주 증가와 캐스케이딩에 따른 공급 증가 등이 컨테이너선 시장의 시황침체 요인이 될 것으로 예상됨



			금 주 (10.16)	(전주비)	2015년			2014년		
					최저	최 고	평균	최저	최 고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		764.8	(-17.9)	765	1,079	913	1,017	1,171	1,085
	유럽항로		831.3	(-27.5)	792	1,349	1,054	1,177	1,696	1,420
	미서안항로		831.1	(-18.3)	824	1,054	929	934	1,032	983
	일본항로		673.6	(9.3)	608	714	651	597	843	705
	한국항로		591.5	(27.4)	552	725	638	610	749	692
	동남아항로		613.1	(-5.2)	613	884	741	754	905	839
			(10.07)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)			571.4	(-21.7)	544	783	668	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	660	710	673	670	750	708
		수입	570	(-)	570	600	573	540	610	581
	한중(All in)	수출	313	(-)	313	363	355	309	363	346
		수입	403	(-)	403	537	515	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, 운임부담에 따른 관망세 지속

- ▶ 10월 성약이 예년 수준을 상회하며 마무리 되었으나 11월 성약은 높은 운임에 따른 부담감으로 지난주에 이어 화주의 관망세가 나타나고 있음.
  - VLCC 평균 운임수익은 85,855 달러(일)로 전주 대비 6,761달러(7.3%) 감소하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 77.0으로 전주 대비 8.0p(9.4%) 하락하였음
  - 10월 14일 페르시아만 30일 가용선박은 93척으로 전주대비 18척(24.0%) 증가하였으나 전년 동기 대비 27척(22.5%) 감소하였음
  - 연료유 가격은 다시 하락반전하며 지난주 반등 폭을 모두 반납하였음
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 87,106~94,527 달러/일(6~7%▼), 중동-미국 75,138 달러/일(10%▼), 중동-유럽 85,706 달러/일(11%▼) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 88,571 달러/일(6%▼), 미국항 96,977 달러/일(6%▼), 인도항 105,563 달러/일(4%▼) 기록

### [10월 16일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라말파	푸자이라	상가포르	홍콩	일본
\$/톤	224.0	252.0	244.0	250.0	225.0	241.5	252.5	247.5	237.5	242.5	282.5
₩/w	-5.5%	-4.5%	-7.2%	-2.0%	-4.3%	-5.8%	-6.1%	-2.8%	-5.9%	-4.0%	-3.4%



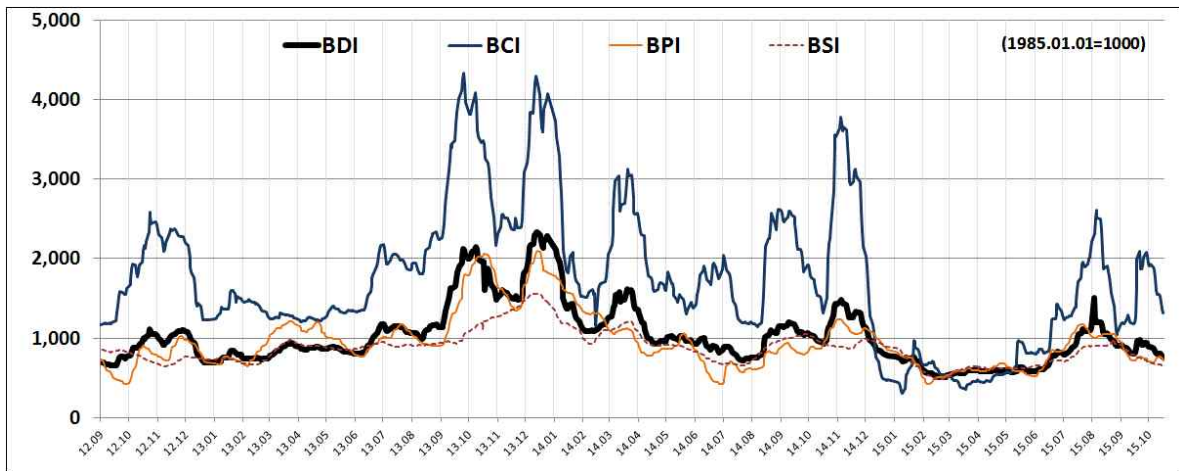
## 제품선, 전반적인 하락세 지속

- ▶ 대서양시장: 지난주와 반대로 북해운임이 약세인 가운데 미걸프만 운임이 상승하며 하락폭을 다소 상쇄. 전반적인 수요 부족으로 운임 반등이 어려운 상황임
- ▶ 아시아시장 : 지난주 운임 하락폭이 컸던 LR1이 크게 상승 하였으나 MR은 운임이 지속적으로 감소하고 있음
  - 제품선 평균 운임수익은 15,085달러(일)로 전주 대비 1,950달러(11.4%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 120.0로 전주 대비 7.0p(5.5%) 하락하였음
  - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 12,259 달러/일(15%▼), 북해-서아프리카 17,902 달러/일(4%▼), 미걸프-북해 5,234 달러/일(19%▲), 미걸프-남미동안 16,548(5%▲) 기록
  - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 15,084 달러/일(19%▲), LR2 20,985 달러/일(1%▲) 기록. MR은 싱가포르-일본 15,705 달러/일(8%▼), 인도-일본 12,983달러/일(13%▼)

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

유조선 시장		(10.16)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	85,855	(-6,761)	25,546	95,359	55,842	7,670	66,395	27,287
	MR	15,085	(-1,950)	15,085	31,089	22,414	7,041	26,313	12,361
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	52,500	(-2,500)	38,000	55,000	47,452	23,500	40,000	28,115
	MR	19,500	(-)	14,500	20,500	17,500	13,750	15,500	14,630
(10.16)									
운임지수(WS)	VLCC	77.0	(-8.0)	29.0	90.0	60.6	32.5	82.5	47.7
	MR	120.0	(-7.0)	117.5	172.0	138.4	100.0	122.5	112.5

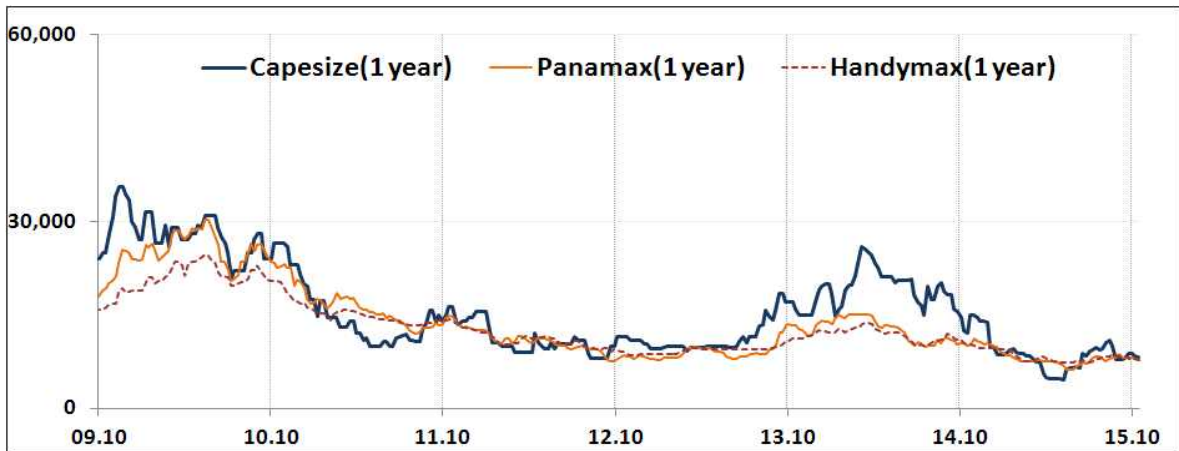
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

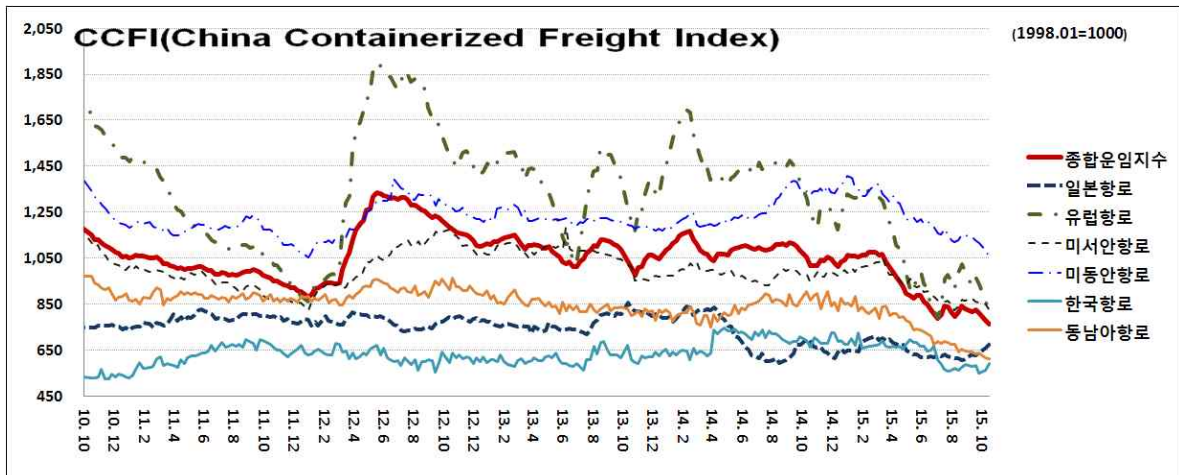
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



상해항운교역소

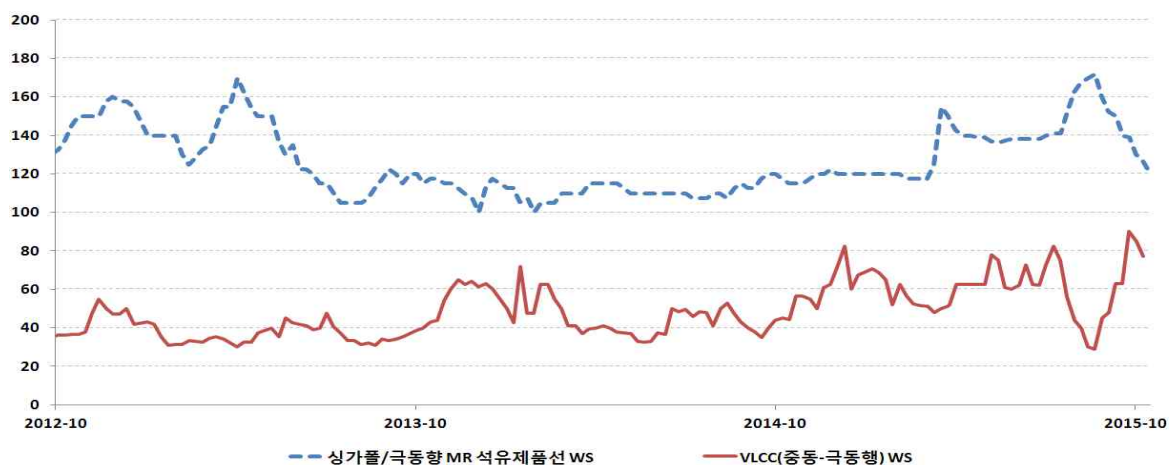


컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

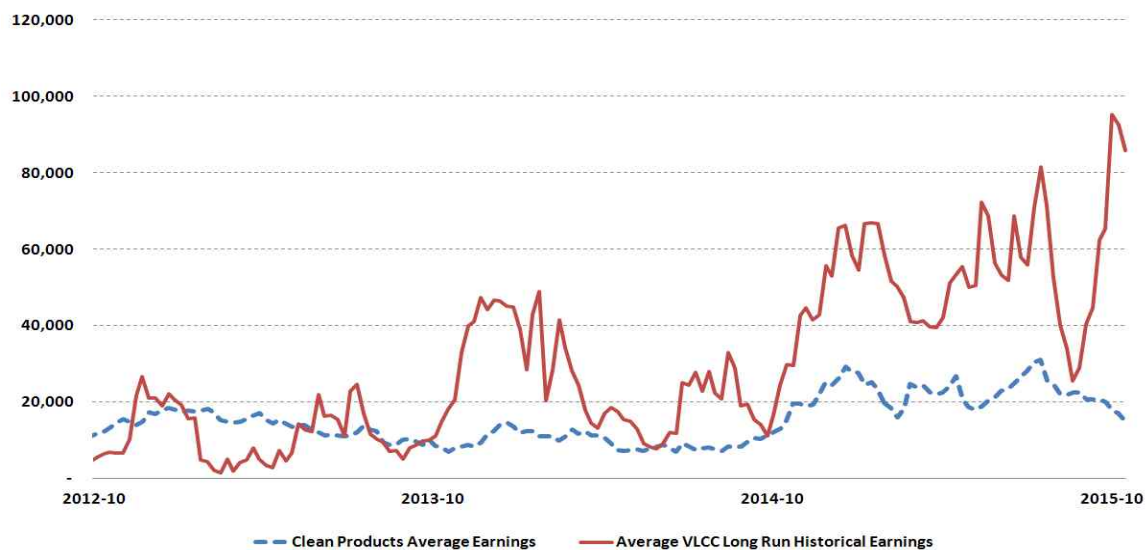
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

# 주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 10월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선 시장 (\$ Million) (10.16)</b>										
건화물선(5년)	Panamax	17.0	(-1.0)	17.7	16.5	20.0	17.6	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	80.0	(-)	80.0	80.0	84.0	81.2	65.0	77.0	73.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.3	(-)	13.3	8.5	13.8	12.1	8.5	10.3	9.7

<b>신조선 시장 (\$ Million) (10.16)</b>										
건화물선	Panamax	26.0	(-)	26.0	26.0	29.0	27.1	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	95.0	(-)	95.2	95.0	97.0	96.0	94.0	101.0	98.4
컨테이너선	Sub-Panamax	30.0	(-)	30.0	30.0	32.5	31.0	31.5	32.5	31.9

<b>연료유 (\$/Tonne) (10.16)</b>										
380 CST	Rotterdam	224.0	(-13.0)	225.0	199.0	359.5	283.8	305.0	601.0	533.4
	Singapore	237.5	(-15.0)	240.5	215.5	389.0	310.9	337.5	622.0	560.8
	Korea	272.5	(-15.0)	282.5	239.5	417.0	340.3	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	242.5	(-10.0)	247.5	227.5	402.5	319.5	347.5	640.0	569.6

<b>주요 원자재가 (\$) (10.16) 10월평균</b>										
철광석	국제價	54.9	(-0.1)	55.0	47.4	71.4	58.5	68.9	135.0	97.8
	중국産	89.1	(-1.7)	90.4	88.8	98.8	94.2	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	63.1	(-0.1)	63.2	62.5	75.4	68.1	74.0	100.4	80.8
	중국産	72.6	(-0.1)	72.7	72.6	96.4	82.9	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	107.3	(-1.7)	107.9	107.3	133.6	121.4	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	59.2	(-1.7)	60.1	59.4	74.5	69.3	74.0	91.3	79.6
	중국産	115.2	(-0.2)	115.3	114.2	132.8	126.5	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	898.3	(12.5)	891.4	862	1,066	961	910	1,646	1,246
	밀(국제)	492.3	(-17.0)	511.6	457	615	513	474	843	609

<b>세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)</b>										
	'15년	07월	08월	09월	2012년	합계	2013년	합계	2014년	합계
ASEAN	수출	6,649	5,931	6,356	79,145		81,997		84,577	
	수입	3,844	3,631	3,945	51,977		53,339		53,418	
NAFTA	수출	7,686	6,323	6,804	72,395		76,983		86,048	
	수입	4,813	4,363	3,883	51,180		48,530		53,994	
EU	수출	4,113	3,415	4,444	49,371		48,857		51,658	
	수입	4,934	4,700	4,338	50,374		56,230		62,394	
BRICs	수출	13,140	12,509	13,915	167,628		178,083		177,122	
	수입	9,366	8,797	8,971	105,145		106,302		115,933	