

해운시황 포커스

통권 212호 (2014.05.12~05.16)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 | 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)



컨테이너시장의 무한경쟁에 따라 초대형선박 확보 경쟁 가속화



- ▶ 영국의 클락슨 리서치에 따르면 2013년 세계 컨테이너선 물동량은 1억6,050만TEU로 2008년에 비해 20%도 늘어나지 못한 반면 동기간 세계 컨테이너선 선복량은 40% 이상 증가하였음
 - 선박공급이 물동량에 비해 훨씬 크게 늘어나면서 전형적으로 공급과잉의 양상을 보이고 있음. 이에 따라 공급과잉이 심화되면서 운임하락에 머스크를 포함한 일부 선사들을 제외하고 대부분의 선사들이 수익성이 크게 악화되었음
- ▶ 세계 컨테이너선 시장의 만성적인 공급과잉에도 불구하고 앞으로도 초대형선박의 규모는 갈수록 커질 것으로 예상됨. 특히 평균 13,000TEU급 선박을 갖춘 P3의 출범으로 G6와 CYHKE에서도 초대형선박의 확보가 불가피해졌음
 - 프랑스 알파라이너에 따르면 평균 13,000TEU급 선박을 보유한 P3가 공유할 선복량은 650만TEU에 이르는 반면 평균 8,200TEU급인 G6가 공유할 선복량은 315만TEU에 불과함. 따라서 선복량과 초대형선박 규모에서 뒤처지는 G6나 CYHKE가 초대형선박 확보에 나설 수 밖에 없는 상황임
- ▶ 현재 초대형선박의 대부분은 한국 조선소에서 건조중에 있음. 현대중공업은 금년 1월부터 중국 CSCL에서 발주받은 19,000TEU급 5척을 건조중에 있으며, 현재 발주된 컨테이너선 중에서 역대 최대 규모임
 - 대우조선해양은 2011년 2월 머스크와 18,270TEU급 20척에 대한 수주계약을 맺었고, 지난해 6월 6척을 인도하였으며, 앞으로도 14척을 인도할 계획임. 삼성중공업도 지난해 6월 프랑스 CMA -CGM으로부터 16,000TEU급 3척을 수주한 바 있음
- ▶ 이처럼 컨테이너선박의 초대형화가 가속화되면서 운임하락이 계속되고 있음. 실제로 아시아
 - 북유럽 항로에서 운항선박의 평균 규모가 금년 1월 11,000TEU, 2월 11,050TEU, 3-4월 11,230TEU로 커진 반면 운임은 금년 1월 3일 TEU당 1,765달러에서 4월 25일 1,084달러까지 하락하였음
 - 주목할 것은 초대형선박의 규모가 갈수록 커지면서 선사들의 GRI 효과가 갈수록 짧아지고 있다는 점에서 비용절감을 위한 초대형선박의 규모는 더욱 커질 것으로 전망됨
- ▶ 향후 컨테이너선시장에서 P3, G6, CHKE 등 3대 얼라이언스의 무한경쟁이 계속될 것이라는 점에서 초대형선박의 규모 경쟁이 계속될 것으로 예상됨. 최근 현대상선이 소속된 G6에서 19,000TEU급 이상의 초대형선박 20척의 발주를 고려하고 있음
 - 그러나 G6에서는 최대 23,000TEU급 선박의 발주를 조선소와 협의한 것으로 알려지고 있어 머지 않아 2만TEU급 이상의 선박이 출현할 가능성이 커지고 있음. 국적 컨테이너 선사들도 초대형선박 규모 경쟁에서 벗어날 수 없다는 점에서 초대형선박 확보를 위해서는 해운보증기구 등 지원제도 마련을 서둘러야 할 것임

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



파나막스 운임 상승에도 케이프 운임하락으로 전체 시황 하락

- ▶ 최근 BDI는 1,002p(5월 14일)를 기록, 전주 대비 20p(2%) 하락함
 - 케이프 운임은 전주 대비 2,205달러(일)(17%) 하락하여 10,669달러(일)을 기록하며 시황하락을 주도
 - 파나막스 운임은 전주 대비 784달러(일)(11%) 상승하며 7,766달러(일)을 기록한 반면 - 수프라막스 및 핸디사이즈는 각각 2% 하락
 - FFA 시장은 파나막스가 현물시장 강세에 힘입어 상승한 반면 타 선형은 보합세를 보였음. 파나막스 6월물의 경우 전주 대비 13% 상승하여 10,200달러(일), 3분기물은 전주 대비 9% 상승하여 11,600달러(일)을 기록하였음. 반면 케이프는 소폭 상승하였고, 수프라막스 이하는 소폭 하락함
- ▶ 케이프는 서호주 철광석 물동량이 일부 유입에도 불구하고 태평양 및 대서양 수역 모두 공급과잉에 따라 운임이 하락하였음
 - 태평양수역에서는 선주들의 운임하락에 대한 저항이 크게 힘을 발휘하지 못하여 지난주 7.5달러/톤 수준까지 운임이 하락
 - 브라질-중국 항로도 20달러/톤 운임 저지선이 무너지면서 운임이 하락
 - 중국의 4월 철광석 수입물동량이 월간 실적 사상 2번째인 8,339만톤을 기록하여 철광석 수입 매력도가 여전히 큰 것으로 판단되나 중국 항만의 철광석 재고량이 1억 1천만톤을 넘어서고 있어 향후 신규 수입물동량 창출은 여전히 부정적
- ▶ 파나막스는 대서양 R.V. 수역의 운임이 상승탄력을 받으면서 운임이 상승
 - 유럽 석탄수요 증가가 대서양 R.V. 운임상승 요인으로 작용한 것으로 보이며, 선주들이 현재 운임이 저평가된 것으로 판단하며 성약을 미루는 것도 운임개선 요인으로 판단
 - 아울러 남미 곡물 물동량 유입도 운임상승의 한 요인으로 작용
 - 태평양수역에서도 소폭의 운임개선이 있었으며, 인도의 석탄수요와 인도네시아, 호주의 석탄 선적 증가 등이 긍정적 요인으로 작용
- ▶ 수프라막스 이하 선형은 보합세를 보이는 가운데, 미국 걸프만의 신규 물동량 유입과 인도네시아-인도 석탄 물동량 유입이 운임상승에 긍정적 요인으로 작용
 - 태평양 수역에서 필리핀의 니켈 수출물동량 유입은 긍정적 요인이나 호주지역의 수출 물동량이 부족한 것은 부정적 요인



				2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,002	(-20)	930	2,113	1,263	698	2,337	1,205
	BCI	1,496	(-185)	1,154	3,733	2,077	1,209	4,329	2,103
	BPI	933	(64)	777	1,780	1,159	651	2,096	1,187
	BSI	904	(-16)	904	1,330	1,057	664	1,562	821
	BHSI	497	(-12)	497	773	642	410	821	562
(05.09)									
용선료(1년, \$/day)	Capesize	21,200	(75)	14,700	25,938	21,041	9,250	20,000	12,768
	Panamax	13,125	(-250)	13,000	15,125	14,342	7,750	14,125	10,099
	Handymax	10,500	(-)	10,250	11,500	10,842	7,500	10,625	8,648
(05.14)									
운임(\$/day)	Capesize	10,669	(-1,160)	7,912	35,316	14,866	4,205	42,211	14,163
	Panamax	7,766	(784)	6,268	14,188	9,293	5,163	16,728	9,312
	Supramax	9,448	(-174)	9,448	13,902	11,052	6,938	16,333	10,200
	Handysize	7,377	(-187)	7,377	11,083	9,370	6,108	11,757	8,150

컨테이너선 시장

백영미 전문연구원 (yuongmibaek@kmi.re.kr)



유럽항로 물동량 증가와 선박해체량 증가로 양대 항로 운임상승 예상

- ▶ 중국 컨테이너 운임지수인 CCFI는 전주 대비 19.9p 상승하여 1086.19를 보였으며, 한편 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 19.2p 상승한 1163.06를 나타냄. 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 4.7p(0.9%)하락하여 527.2를 기록함.
 - 이번주 컨테이너선 시장은 북미항로 운임하락에도 불구하고 상해발 및 중국발 유럽 항로의 운임상승으로 전반적인 상승세를 보였음
- ▶ 아시아-유럽 항로는 상해발 유럽행 운임이 전주 대비 TEU당 96달러(7.4%) 상승한 1,401달러를 기록했으며, 중국발 유럽행 운임지수도 전주 대비 34.8p(2.4%) 상승함
 - 지난 3주간 계속된 운임상승으로 상해발 유럽행 운임은 2014년 평균 1,304달러를 넘어섰음. 또한 금년도 운임은 13주간 하락하였고 6주만 상승을 보였지만, 이번 운임상승률이 가장 높았음
 - 지난 3월부터 아시아-유럽 항로의 컨테이너 물동량이 전년 동기 대비 10% 정도 증가한 것이 상황상승의 변곡점이 된 것으로 보임
- ▶ 아시아-북미 항로의 경우 중국발-미서안항로가 상승한 것을 제외하고 상해발-미서안항로, 상해발-미동안항로, 중국발-미동안항로가 하락하여 전반적으로 하락세를 보였음
 - 이처럼 아시아-북미항로의 상황상승이 억제되고 있는 것은 미국의 4월 산업가동률 저하 등 산업생산 저하에 따른 것으로 보임
- ▶ 그러나 계절적으로 컨테이너시장의 성수기인 2분기 성수기가 도래했고 용선시장도 대형선을 중심으로 점차 수요가 늘어가고 있어 양대 시장 모두 운임상승 추세를 보일 것으로 전망됨
 - 또한 알파라이너에 따르면 금년 컨테이너선 해체량이 50만TEU으로 예상됨. 2012년 이후 해체연령이 낮아지면 사상 최대의 해체량을 보일 것으로 전망되는 가운데 공급 부담이 완화되어 운임상승에 긍정적 영향을 미칠 것으로 예상됨



		금주 (05.09)	(전주비)	2014년			2013년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1,086	(19.9)	1,040	1,171	1,101	976	1,152	1083
	유럽항로	1,403	(34.8)	1,368	1,696	1,511	1,027	1,530	1351
	미서안항로	995	(11.1)	976	1,032	997	953	1,189	1066
	일본항로	755	(-5.0)	755	843	809	719	857	771
	한국항로	737	(2.4)	610	749	670	565	690	616
	동남아항로	806	(4.0)	754	838	799	781	916	842
(05.14)									
용선지수(HRCI)		527.2	(-4.7)	498	532	511	458	511	491
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	670	690	672	730	730
		수입	540	(-)	540	580	559	610	615
	한중(All in)	수출	309	(-)	309	363	318	309	321
		수입	469	(-)	469	537	480	469	473
	동남아(All in)	수출	800	(-)	750	800	767	780	798
		수입	600	(-)	550	600	567	540	558

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 5월 시장이 기대에 못미치며 운임 하락세가 지속

- ▶ 전반적으로 시장활동이 저조한 반면 선복량은 꾸준히 증가하고 있어 운임반등이 어려운 상황임. 중동 및 서아프리카의 극동행 성약건수가 전주 대비 36% 감소하였음
 - VLCC 평균 수익은 12,812달러(일)로 전주 대비 2,195달러(14.6%) 하락하였고, 중동-일본 운임지수는 WS 37.0로 전주 대비 0.5p(1.3%) 하락하였음
 - 5월 14일 페르시아만 30일 가용선박은 121척으로 전주 대비 2척(2.0%) 증가하였으며, 작년 동기 대비 29척(32.0%) 증가한 수준
- ▶ 항로별 수익은 중동-아시아 14~17%, 중동-유럽 33%, 중동-미국 항로 25% 하락하였고, 서아프리카 시장은 6~13% 하락하며 약세를 이어갔으나 인도행은 4% 상승하였음
 - 5월 첫째주 국제유가는 중국경기 둔화 우려, 달러강세 등의 하락요인과 우크라이나사태 악화, 리비아 수출항 운영재개 우려로 혼조세(브렌트유↓, 두바이유↑, WTI↑)
 - 선박유(380cst)는 하락세를 멈추고 반등움직임이 나타나는 가운데 L.A, 푸자이라, 포스, 일본항은 약세를 나타내었음
- ▶ 5월 시장이 저조한 실적으로 마감될 가능성에 VLCC 공급과잉이 6월 시장까지 영향을 미칠 것으로 예상됨
 - 현재 추세대로라면 약 20여척이 6월 시장으로 이월될 예정으로 4월 16척, 3개월 평균 11척보다 높은 수준임



제품선, 대서양시장의 강세가 한풀 꺾인 반면 LR시장 강세

- ▶ 대서양시장의 강세가 주말까지 지속되었으나 거래량 감소와 선복량 증가로 상승세는 둔화되고 있음. 아시아 시장은 LR1,2 운임이 상승한 것과 달리 MR은 큰 변동 없음
 - 제품선 평균 수익은 7,757달러(일)로 전주 대비 137달러(1.8%) 상승하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 110.0로 전주 대비 변동 없음
 - 항로별 수익은 북해-미동안은 48% 상승하였으나 북해-서아프리카 6% 미겔프-남미동안은 7% 하락하였음. 싱가포르-일본, 인도-일본은 모두 전주대비 변동 없음
- ▶ 5월 9일 기준 미국 정제가동률은 88.8%이며 원유재고는 전주 대비 95만배럴(전략적 비축유 제외) 증가한 3억 9,852만배럴을 기록함
 - 휘발유 재고는 2억 1,241만배럴로 감소하였으며 중간유분은 1억 1,288만배럴, 중유는 3,593만배럴을 기록하였고, 수입량은 원유 7,127(k)bpd, 제품유 2,165(k)bpd를 기록
- ▶ 미동부 휘발유 재고가 전년 대비 11%의 낮은 수준으로 북해-미동안 MR 수요는 계속 기대되는 반면 미겔프-유럽의 디젤 운송수요는 미지수
 - 특히 1분기 미국 한파의 영향으로 난방유 소비가 증가하여 재고량이 감소하였고, 미겔프 선복량 증가로 인해 동 지역 운임상승의 부담으로 작용

		(전주비)		5월평균	2014년			2013년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(05.09)								
Average Earnings	VLCC	12,812	(-2,195)	13,910	12,812	48,936	25,153	1,351	47,297	16,103
(\$/day)	MR	7,825	(137)	7,757	7,367	13,048	10,725	7,216	18,266	12,736
		(05.14)								
용선료	VLCC	25,250	(-)	25,250	25,250	27,000	26,105	18,000	28,000	19,837
(1년,\$/day)	MR	14,750	(-)	14,750	14,750	15,250	15,053	13,500	15,000	14,351
		(05.14)								
운임지수(WS)	VLCC	37.0	(-0.5)	37.3	37.0	72.0	47.1	30.0	65.0	40.1
	MR	110.0	(-)	110.0	100.0	115.0	110.0	100.0	170.0	125.9

해운시장 주요동향



올해 컨테이너 해체량 최고조에 이를 전망

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

- ▶ 금년 4월까지 컨테이너 해체량이 전년 대비 27% 증가한 212,000TEU를 기록하는 등 올해 최고치를 기록할 전망이다
 - 알파라이너에 따르면, 여름철 계절수요로 인해 해체량이 천천히 증가하는 것을 고려한 다고 해도 올해 해체량은 500,000TEU에 이를 전망
- ▶ 또한 주목할 것은 올해 4,000TEU급 및 5천TEU급 선박들이 전례 없이 대량 해체될 것으로 예상되고 있음
 - 올해 들어 이미 4,000~5,300TEU급 43척이 되었는데 이는 2012년 13척, 2013년 18척에 비해 2배가 넘는 숫자임
 - 또한 해체 선령은 평균 21년으로 2012년 23년, 2013년 22년, 2000~2011년 28년에 비해 사상 최저치를 기록할 것으로 전망
- ▶ 그러나 올해 선박 인도량은 538,000TEU로 해체량 보다 많을 것으로 예상되어 금년도 선박 공급은 5.6% 증가할 것으로 전망됨

(출처: Sea-web, 2014.05.13)



중국 니켈광석 수입, 인도네시아 수출금지로 최고점 대비 1/3로 급감

윤재웅 연구원 (jwoong01@kmi.re.kr)

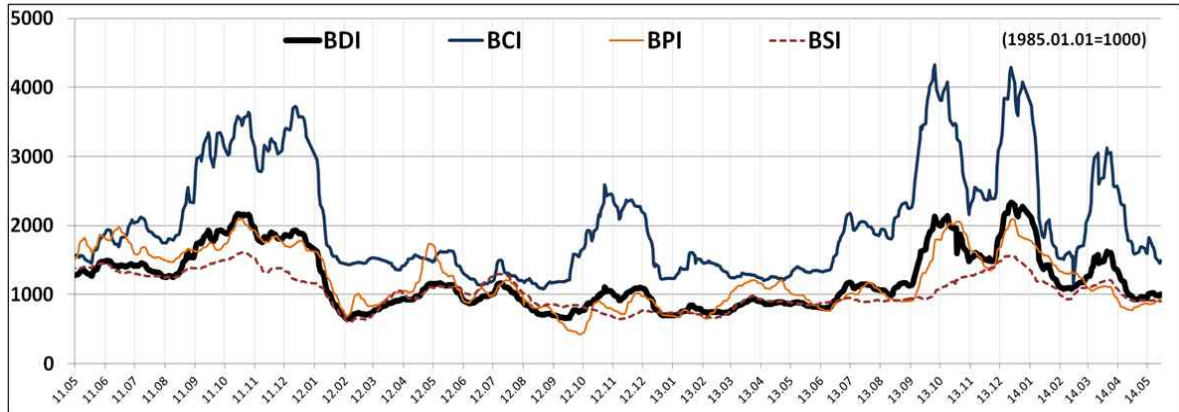
- ▶ 중국의 3월 니켈광석 수입량은 전년 동월 대비 59% 감소한 229만톤으로 작년 11월 782만톤의 1/3분 이하로 축소되었음
 - 올해 1월 인도네시아 광석 수출금지를 앞두고 광석재고를 늘린 데 따른 것으로 앞으로 니켈광석 수입량이 줄어듦 것으로 예상
 - 현재 핸드맥스 월 100 항차 규모로 수요가 감소되어 시황하락요인으로 작용.
- ▶ 인도네시아는 자원수출의 고부가가치화를 목적으로, 올해 1월 12일부터 미가공 광석수출을 금지하여 니켈광석, 보크사이트, 동광석의 해상운송 수요가 둔화하고 있음
 - 금년 3월 중국의 원산지별 니켈광석 수입처는 인도네시아산 91만톤, 필리핀산 132만톤으로 전체의 97%를 차지하였으며 작년 11월에는 인도네시아산 479만톤, 필리핀산 300만톤을 수입
- ▶ 태평양항로 핸드맥스 용선료는 인도네시아 수출금지를 노린 중국의 막바지 수입급증으로, 작년 11월부터 12월 중순에 걸쳐 12,000~13,000달러(일)로 상승하였음
 - 그러나 금년초부터 하락하여 2월초 5,000달러대 수준까지 하락하였다가, 그 후 대서양으로의 선박이동에 따른 태평양항로 수급개선으로 4월 이후 9,000달러대 유지

(출처: Marinavi, 2014.05.14.)



주요 해운지수 동향

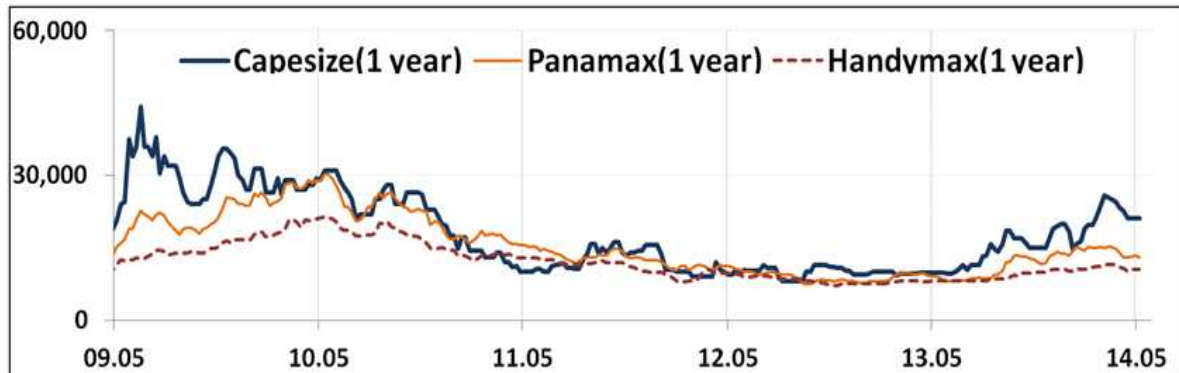
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

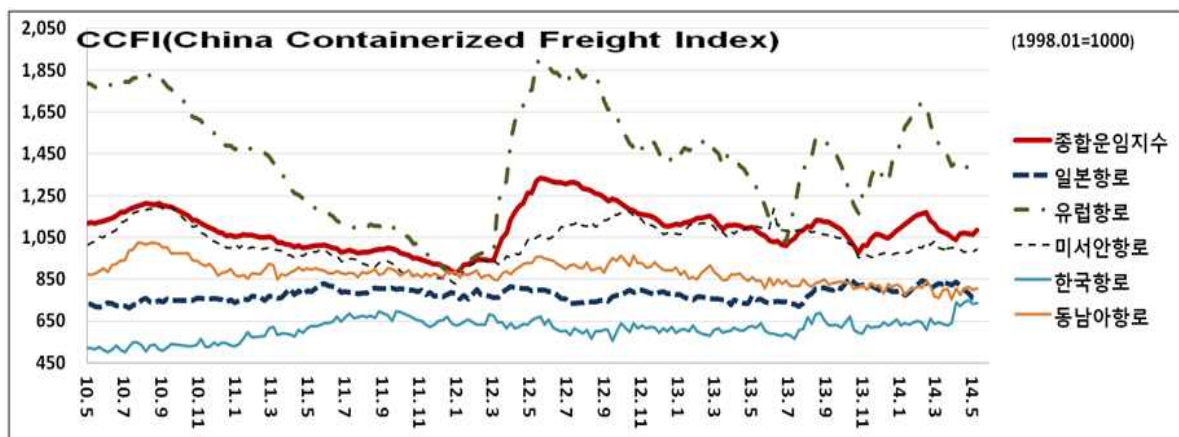
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



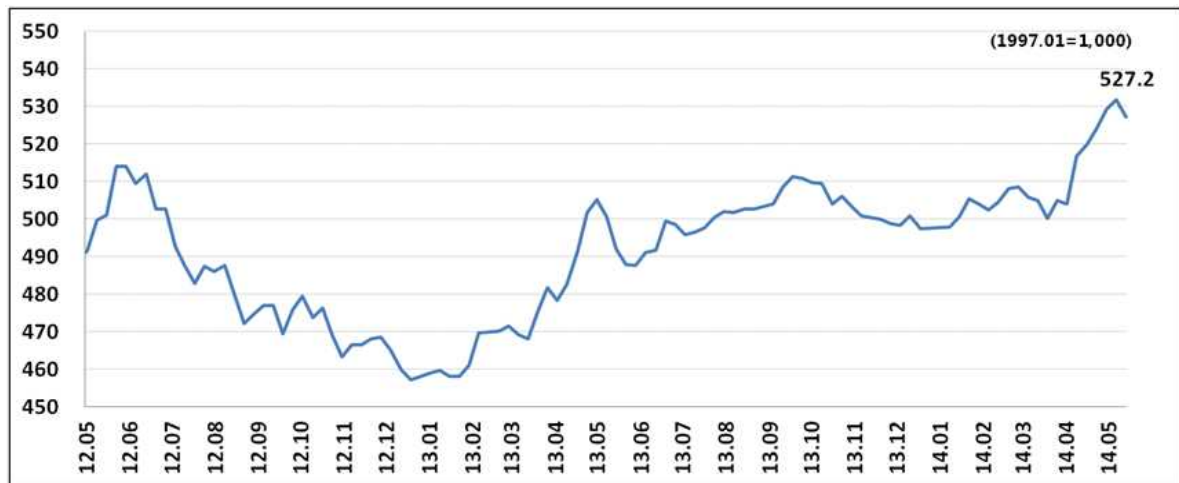
Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



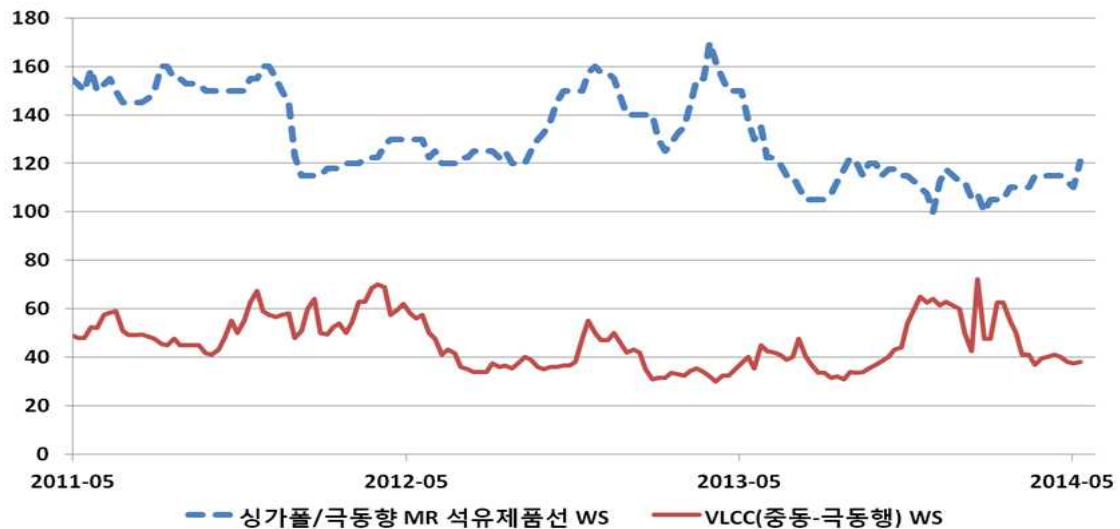
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



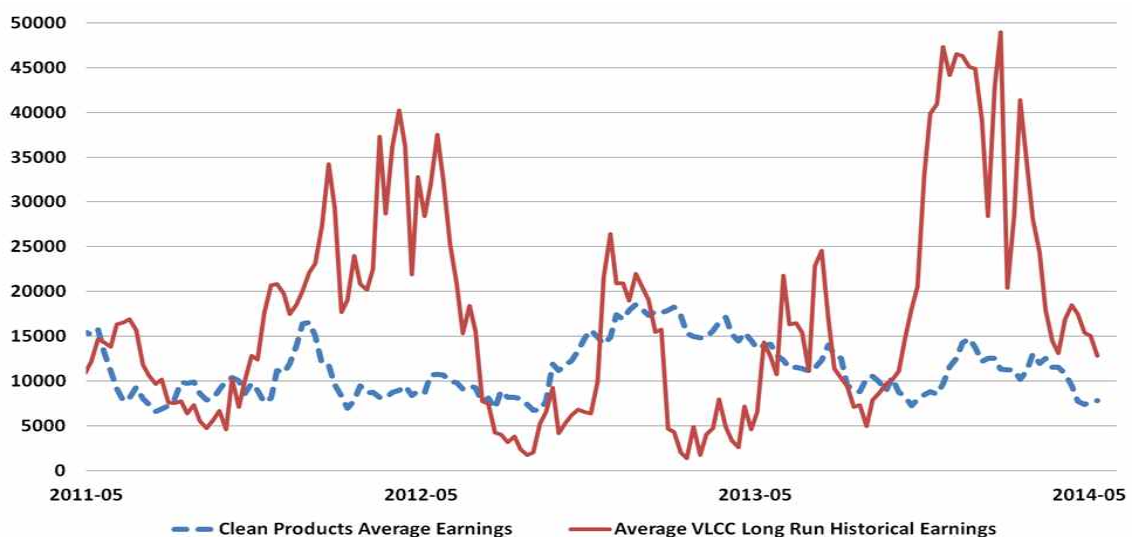
Lloyd's List.

유조선 운임지수(WS)



Fearnleys.

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings \$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2014년			2013년		
금 주 (전주비) 5월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (05.09)										
건화물선(5년)	Panamax	27.0	(-)	27.0	26.0	28.0	27.1	18.0	25.5	21.2
유조선(5년)	VLCC	76.0	(2.0)	75.0	65.0	76.0	71.2	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) (05.09)										
건화물선	Panamax	29.8	(-)	29.8	28.0	29.8	29.2	25.8	29.0	27.0
유조선	VLCC	101.0	(-)	101	94.0	101.0	98.2	89.5	94.0	90.7
컨테이너선	Sub-Panamax	32.0	(-)	32.0	31.5	32.0	31.7	30.0	31.5	30.6

연료유 (\$/Tonne) (05.09)										
380 CST	Rotterdam	571.0	(-)	571.0	563.0	590.0	575.1	567.0	646.0	594.5
	Singapore	590.5	(0.5)	590.3	584.0	622.0	605.2	591.0	667.5	615.7
	Korea	617.5	(12.5)	611.3	605.0	662.5	635.1	610.5	688.0	644.2
	Hong Kong	607.5	(2.5)	606.3	598.5	640.0	616.4	602.5	678.5	627.8

주요 원자재가 (\$) (05.09) 5월평균										
철광석	국제價	105.2	(-8.9)	105.8	105.2	135.0	119.4	112.6	158.3	134.9
	중국産	150.5	(-3.2)	152.6	150.5	176.7	165.7	158.6	188.6	172.3
연료탄	국제價	77.3	(0.4)	77.2	76.9	100.4	88.7	96.2	100.2	97.9
	중국産	102.2	(0.5)	102.1	101.4	114.5	106.5	104.0	116.3	112.3
원료탄	호주産	145.7	(0.7)	145.5	144.9	175.0	157.9	162.4	195.4	178.8
	내륙(외몽고)	88.5	(0.5)	88.4	88.1	91.3	89.8	88.9	111.9	99.4
	중국産	133.6	(0.7)	133.5	132.0	195.4	156.7	160.0	231.2	189.9
곡물	대두(국제)	1,501.0	(20.3)	1,474	1,269	1,646	1,398	1,259	1,613	1,407
	밀(국제)	819.0	(-12.8)	799	551	843	650	605	791	683

국내 주요 항만 화물처리 (천톤)										
		1월	2월	3월	2011년 합계	2012년 합계	2013년 합계			
부산	수출	14,436	13,108	15,452	153,356	164,089	170,769			
	수입	13,242	10,105	13,469	140,978	147,950	153,786			
울산	수출	5,349	5,112	6,143	82,058	83,778	80,213			
	수입	9,553	8,072	9,484	111,695	113,193	110,788			
광양	수출	6,007	5,106	6,703	75,414	81,103	80,438			
	수입	13,580	10,834	13,237	144,514	156,238	154,594			