

# 해운시황 포커스

통권 259호 (2015.06.15~06.19)

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)



### 향후 컨테이너선 시장에서 주목해야 할 사항



- ▶ 이미 알려진 바와 같이 2015년 5월말 현재 18,000TEU급 이상 기존 선박은 20척, 발주 잔량은 2019년까지 60척임. 그런데 COSCO가 3개 중국 조선소에 2만TEU급 13척(옵션 4척)을 발주할 것으로 보도되고 있음. 여기에 Yangming, Hapag-Lloyd도 2만TEU급 발주를 검토하고 있어 18,000TEU급 이상 극초대형선박의 발주량은 100척을 초과할 가능성이 매우 높아졌으며, 발주선박들의 인도시기는 2017~2018년에 집중될 전망이다
  - 극초대형선박을 확보하게 되는 선사는 11개사로 모두 얼라이언스에 소속되어 있으며, 극초대형선박을 확보하지 못한 7개 선사들은 얼라이언스내에서도 위상이 현저히 하락할 것으로 예상됨
- ▶ 이처럼 극초대형선박의 대량 발주와 인도가 현실화된 컨테이너선 시장은 2017년부터 공급 과잉이 더 심화될 것으로 예상되며, 컨테이너선 시장은 장기적으로 시장상승에 대한 기대를 하기 어려워졌음. 이처럼 장기불황이 예고된 컨테이너선 시장에서 향후 주목해야 할 사항은 무엇인지 살펴보고자 함
- ▶ 첫째, 공급자 함정이 더 심화될 것으로 예상됨. 기존 선박의 수익성회복을 위해 노력하기 보다 신조선으로 수익성을 확보하는 것이 쉽다고 판단하는 선사들이 늘고 있음. 지금까지 초대형선박의 TEU당 건조가가 약 10,000달러 이상을 유지했으나 최근 한중일 3국의 조선 메이저들이 불황에 따라 컨테이너선 건조가를 TEU당 8,000달러 이하로 낮추었음. 앞으로 건조가가 TEU당 8,000달러 이하의 극초대형 선박들이 주도하는 시장에서 TEU당 10,000달러를 초과했던 기존 선박들이 수익성을 확보하기는 더욱 어려워 질 것임. 이것이 바로 극초대형선박 발주를 증가시키는 공급자 함정을 촉발하는 요인임
- ▶ 둘째, 파나마운하의 확장 개통이 미치는 영향에 주목해야 함. 파나마 운하는 14,000TEU급 컨테이너선이 통과할 수 있는 제3갑문이 2016년 4월 개통됨. 또한 이에 대비하여 미국의 주요 항만들이 대형 선박을 접안시킬 수 있는 수로와 부두 확장을 적극 추진하고 있음. 이에 따라 유럽항로에서 운항하던 8,000~10,000TEU급 선박들의 전배가 크게 증가할 것으로 예상됨. 또한 그동안 극동아시아/유럽 항로에 투입되던 포스트 파나마급 선박을 통한 세계 일주항로 서비스가 가능하게 되어 세계 컨테이너선 항로의 구조개편까지 예상됨
- ▶ 셋째, 포스트 차이나 시장을 고려해야 함. 중국의 수출입 물동량이 둔화되는 상태에서 세계 컨테이너선 시장의 성장을 주도하는 시장이 어디가 될 것인가를 찾아 대비하는 것이 필요함. 베트남, 인도네시아를 중심으로 하는 동남아통합시장의 구축과 인도의 성장세를 깊이 살펴보는 것이 중요함. 현재 대형선사들이 역내항로인 동남아항로에 5천TEU급 선박을 투입시키며 점진적으로 시장에 진입하는 것에 유의해야 할 것임
- ▶ 세계 컨테이너선 시장의 장기불황이 언제 끝날 것인지 정확히 알 수 없으나 향후 1~2년이 컨테이너선 시장의 분기점이 될 것임. 그러나 중국 경제가 연착륙되고, 인도와 동남아지역 경제성장이 본격화되면 세계 컨테이너선 시장의 수급여건이 크게 개선될 가능성이 있다는 점에서 포스트 차이나 시장을 통한 새로운 성장전략을 마련해야 할 것임

## 건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



### 수요 증가로 중대형선 중심으로 운임 대폭 상승

- ▶ 최근 BDI는 779p(6월 19일)를 기록하여 전주 대비 137p 상승함
  - 케이프는 7,322달러(일)를 기록하며 전주 대비 3,121달러(일) 상승하여 시황상승을 주도
  - 파나막스는 전주 대비 1,047달러(일) 상승하며 6,782달러(일)를 기록
  - 수프라막스는 453달러(일) 상승한 7,538달러(일), 핸디사이즈도 269달러(일) 상승한 5,258달러(일) 기록
  - FFA 시장은 근월물은 현물운임 움직임과 동조했으나, 4분기물은 현물운임과 다소 상이하게 전개됨. 케이프는 7월물이 1,600달러(일) 상승하여 8,125달러(일), 4분기물은 275달러(일) 상승하여 13,400달러(일) 기록. 파나막스는 7월물이 475달러(일) 상승했으나, 현재운임 보다 작은 6,325달러(일)을 기록했으며, 4분기물은 오히려 150달러(일) 하락하여 6,875달러(일)을 기록. 이는 현재 운임 반등이 장기적이지 않고 일시적 상승에 그칠 것으로 시장에서 평가하는 것으로 해석됨. 수프라막스와 핸디사이즈는 보합세
- ▶ 케이프는 태평양 및 대서양 양 수역의 물동량 흐름이 호조세를 보이면서 주 중반 급등 양상
  - 태평양 수역은 주 초반 선주/용선주 간의 교착상태를 보인다, 물동량 유입이 확대되면서 운임이 상승하는 방향으로 교착상태가 깨짐
  - 대서양 수역은 브라질->극동(중국) 물동량 유입과 대서양 R.V. 항로 물동량 유입이 모두 호조세를 보이면서 케이프 시황 상승에 기여
- ▶ 파나막스는 남미 물동량 유입이 시황 상승을 주도하며 전체 운임이 상승
  - 태평양수역은 남미로 공선운항하는 DOP 계약 등으로 공급이 타이트해지면서 동호주, 인도네시아 석탄 운송수요와 연계되면서 전반적으로 운임이 상승하는 분위기
  - 대서양수역은 남미 및 미국 걸프만 등의 물동량 호조세로 운임이 상승
- ▶ 수프라막스 태평양 수역은 동남아 석탄 수요와 서호주 선복부족 등으로 운임이 상승
  - 대서양 수역은 남미, 미국 걸프만 물동량 유입으로 운임이 상승



				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>건화물선 시장</b>									
운임지수	BDI	779	(137)	509	779	612	723	2,113	1,105
	BCI	1241	(421)	311	1241	629	472	3,781	1,974
	BPI	851	(132)	428	851	613	419	1,780	964
	BSI	721	(43)	478	884	625	659	1,330	939
	BHSI	355	(17)	260	488	352	355	773	524
(06.19)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	8,750	(2,250)	4,500	9,500	7,101	8,550	25,938	17,934
	Panamax	7,300	(250)	6,250	8,875	7,485	9,000	15,125	12,035
	Handymax	7,750	(250)	7,250	9,500	7,910	9,500	13,750	11,389
(06.19)									
운임(\$/day)	Capesize	7,322	(3,121)	2,594	7,863	4,350	3,670	35,316	13,802
	Panamax	6,782	(1,047)	3,418	6,782	4,899	3,362	14,188	7,718
	Supramax	7,358	(273)	5,002	9,239	6,540	6,886	13,902	9,825
	Handysize	5,258	(269)	3,900	7,239	5,227	5,337	11,083	7,685

# 컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



## 상해발 유럽행 운임, 또 다시 사상 최저치 경신

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 25.4p 하락한 826p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 24.5p 하락한 556.72p를 기록함
  - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 2.7p 하락한 776.6p를 기록하며 소폭의 하락세 보임
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 38달러 하락한 205달러, CCFI는 전주 대비 72.4p 하락한 844.9p를 기록하여 하락세를 지속함
  - 지난 주 300달러 이하의 수치를 기록한 이후 금주에 또 한 번 사상 최저치인 205달러를 기록하며 북유럽행 운임이 근해 운임 수준까지 하락함. 이는 리먼 쇼크 이후 처음 발생하는 현상으로, 선박량 조절 실패 및 중국경제 성장세 둔화, 그리스의 경제/금융위기 우려감 등으로 인해 경기 침체가 지속되면서 운임 하락세가 심화되는 것으로 분석됨
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 73달러 하락한 1,268달러, 미동안이 전주 대비 100달러 하락한 2,094달러, CCFI는 미서안이 16.6p 하락한 890.8p, 미동안이 2.6p 하락한 1,206.5p를 기록함
  - 미주 노선은 서부 항만 파업으로 인한 체선은 거의 해소되었으며, 성수기 시즌에도 불구하고 GRI에 대한 효과는 거의 지속되지 못하고 있음. 운임 약세에도 불구하고 계속되는 선박 대형화 경쟁 및 경기 침체로 본격적인 시황 회복은 시간이 걸릴 전망이다
- ▶ 한편 드류리는 금년도 1분기 컨테이너선박의 공급 과잉 현상이 원양 컨테이너 선사들의 수익을 연말까지 위협할 것으로 파악함
  - 현재 원양 컨테이너 선사들이 주요 항로에서 운임이 지속적으로 하락하고 있음에도 불구하고 금년 6월부터 12월까지 매달 10만TEU 혹은 그 이상의 컨테이너선들을 추가할 계획이라고 밝힘. 새로운 선박 투입에 대한 부담감과 시장 점유율을 지키기 위한 노력이 올해 말까지 운임을 지속적으로 압박할 것으로 분석함



			금주 (06.19)	(전주비)	2015년			2014년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		826.0	(-25.4)	826	1,079	977	1,017	1,171	1,085
	유럽항로		844.9	(-72.4)	845	1,349	1,140	1,177	1,696	1,420
	미서안항로		890.8	(-16.6)	891	1,054	975	934	1,032	983
	일본항로		626.2	(6.7)	619	714	665	597	843	705
	한국항로		651.8	(2.2)	650	725	674	610	749	692
	동남아항로		715.8	(-5.4)	716	884	795	754	905	839
			(06.17)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)			776.6	(-2.7)	544	783	665	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	660	710	676	670	750	708
		수입	570	(-)	570	600	574	540	610	581
	한중(All in)	수출	363	(-)	363	363	363	309	363	346
		수입	537	(-)	537	537	537	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, 서아프리카 성약건수가 증가하며 운임 큰 폭 상승

- ▶ 서아프리카 시장의 성약건수가 크게 증가하며 선복량을 흡수, 페르시아만 운임까지 큰 폭으로 상승하였음. 얀부(Yanbu) 정제시설 가동으로 역내 VLCC 선복 흡수도 운임강세에 긍정적으로 작용하고 있음
  - VLCC 평균 운임수익은 68,720 달러(일)로 전주 대비 16,720달러(32.2%) 증가하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 72.5으로 전주 대비 10.5p(16.9%) 상승하였음
  - 6월 17일 페르시아만 30일 가용선박은 85척으로 전주대비 7척(7.6%) 감소하였으며 전년 동기 대비 34척(28.6%) 감소한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 69,989~77,294 달러/일(30~34%▲), 중동-미국 55,922 달러/일(32%▲), 중동-유럽 65,616 달러/일(33%▲) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 73,642 달러/일(32%▲), 미국항 87,327 달러/일(32%▲), 인도항 88,442 달러/일(35%▲) 기록

### [6월 19일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라말파	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	327.5	356.5	353.5	360.5	329.5	347.5	365.5	351.5	367.5	377.5	397.5
W/W	-1.9%	-1.5%	-1.5%	0.8%	-3.8%	-5.4%	-1.9%	-2.6%	-0.5%	-	-2.5%

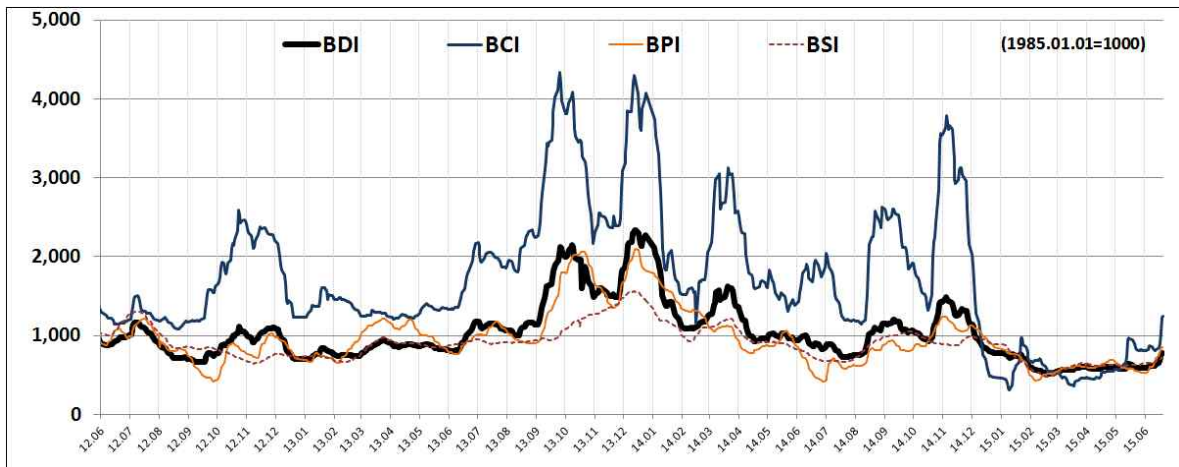


## 제품선, 북해시장 제품유 수출증가에 따른 운임 상승 지속

- ▶ 대서양시장 : 북해시장 제품유 수출이 지속되며 동지역 운임이 지속적으로 상승. 미겔프 지역도 성약건수는 증가하였으나 북해항 저가 운임 체결로 운임은 소폭 하락
- ▶ 아시아시장 : LR 시장은 지난주 대비 견고한 운임을 나타내고 있음. 푸자이라 등 중동에서 발생한 항만체선의 영향으로 운임 상승에 대한 기대가 있음
  - 제품선 평균 운임수익은 25,005달러(일)로 전주 대비 1,661달러(7.1%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 138.0으로 전주 대비 변동 없음
  - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 25,867 달러/일(14%▲), 북해-서아프리카 29,523 달러/일(8%▲), 미겔프-북해 14,226 달러/일(5%▼), 미겔프-남미동안 30,896 달러/일(9%▲) 기록
  - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 29,374 달러/일(1%▲), LR2 36,176 달러/일(1%▲) 기록. MR은 싱가포르-일본 15,979 달러/일(-), 인도-일본 21,367달러/일(16%▲) 기록

				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
(전주비)									
<b>유조선 시장 (06.19)</b>									
Average Earnings	VLCC	68,720	(16,720)	39,452	72,394	53,571	7,670	66,395	27,287
(\$/day)	MR	25,005	(1,661)	15,932	27,620	22,161	7,041	26,313	12,361
<b>용선료 (1년, \$/day)</b>									
	VLCC	47,500	(-)	38,000	52,500	45,560	23,500	40,000	28,115
	MR	18,250	(-)	14,500	18,250	15,960	13,750	15,500	14,630
(06.19)									
운임지수(WS)	VLCC	72.5	(10.5)	48.0	78.0	60.8	32.5	82.5	47.7
	MR	138.0	(-)	117.5	155.0	132.4	100.0	122.5	112.5

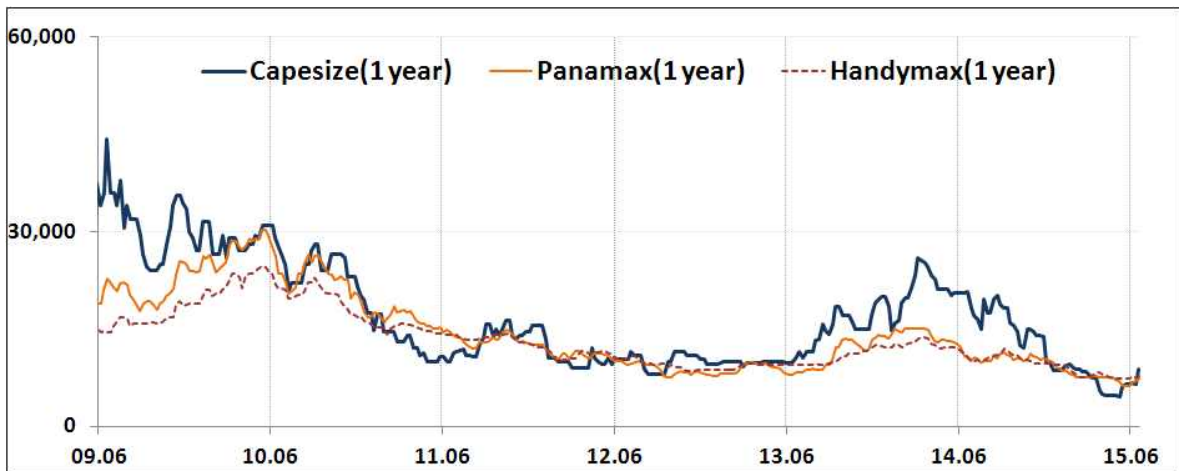
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

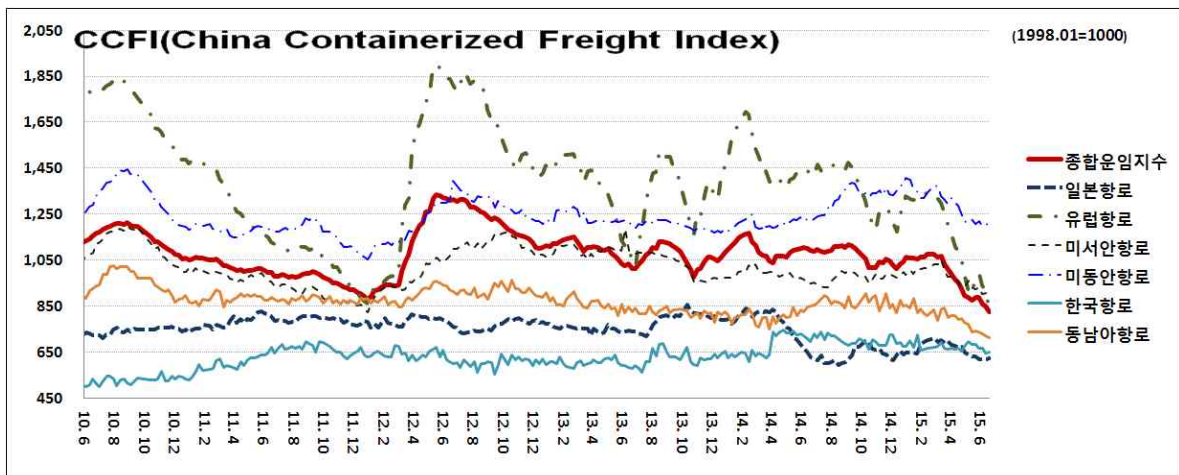
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



Clarkson.

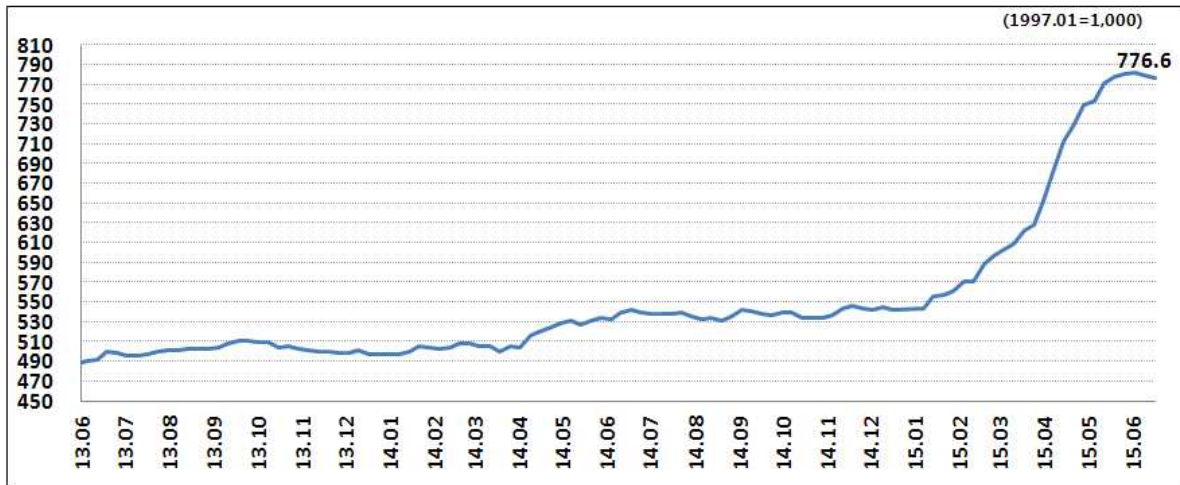
::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



상해항운교역소

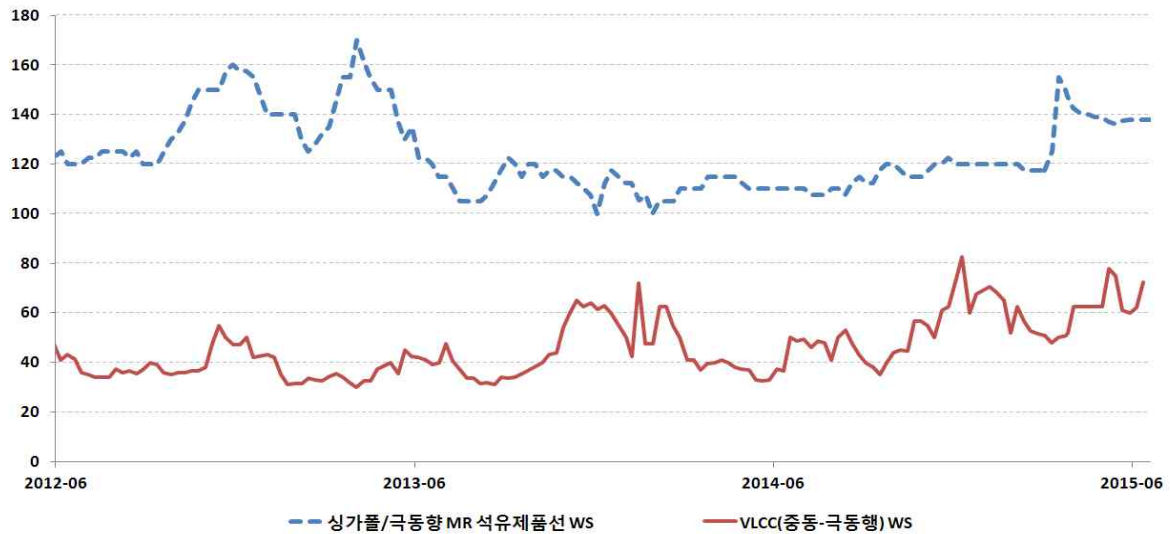


컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

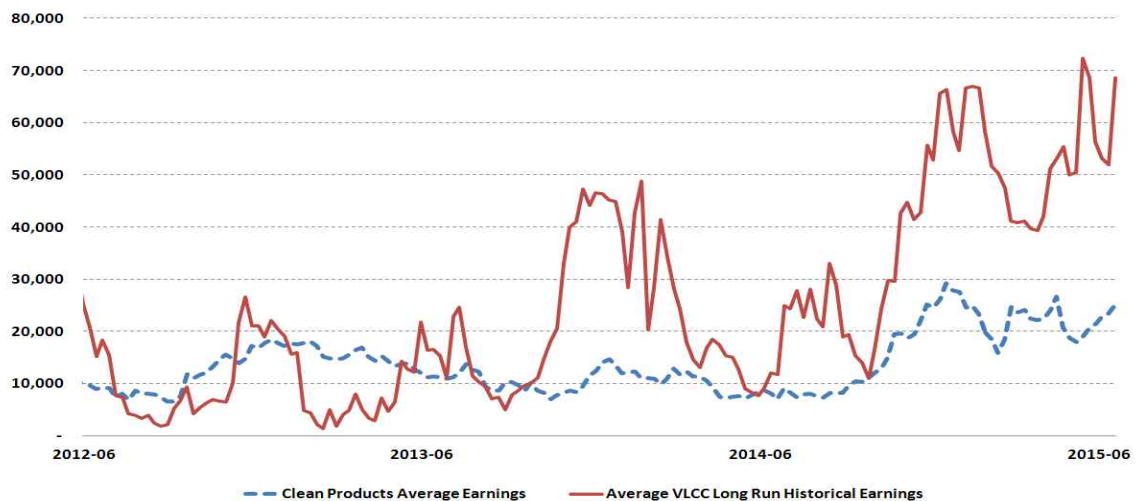
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

# 주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 6월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선 시장 (\$ Million) (06.19)</b>										
건화물선(5년)	Panamax	17.0	(-)	17.0	16.5	20.0	17.6	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	80.0	(-)	80.0	80.0	81.0	80.6	65.0	77.0	73.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.3	(-)	13.3	8.5	13.3	11.2	8.5	10.3	9.7

<b>신조선 시장 (\$ Million) (06.19)</b>										
건화물선	Panamax	26.5	(-)	26.6	26.5	29.0	27.7	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	95.5	(-)	95.7	95.5	97.0	96.4	94.0	101.0	98.4
컨테이너선	Sub-Panamax	31.0	(-)	31.0	31.0	32.5	31.3	31.5	32.5	31.9

<b>연료유 (\$/Tonne) (06.19)</b>										
380 CST	Rotterdam	327.5	(-6.5)	330.0	242.0	359.5	304.6	305.0	601.0	533.4
	Singapore	367.5	(-2.0)	368.2	280.5	389.0	339.9	337.5	622.0	560.8
	Korea	392.5	(5.0)	390.8	296.0	417.0	364.1	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	377.5	(-)	377.5	282.5	402.5	347.6	347.5	640.0	569.6

<b>주요 원자재가 (\$) (06.19) 6월평균</b>										
철광석	국제價	63.4	(-0.7)	63.4	47.4	71.4	60.4	68.9	135.0	97.8
	중국産	96.0	(-)	96.1	91.8	98.8	96.4	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	64.6	(-)	64.6	64.6	75.4	71.2	74.0	100.4	80.8
	중국産	79.1	(-)	79.1	79.1	96.4	87.4	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	117.8	(-0.8)	118.4	117.8	133.6	127.7	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	66.2	(-)	68.5	66.2	74.5	73.3	74.0	91.3	79.6
	중국産	132.3	(-)	132.4	131.0	132.8	132.1	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	971.5	(31.5)	948.3	923	1,066	981	910	1,646	1,246
	밀(국제)	488.5	(-15.3)	505.7	464	592	513	474	843	609

<b>세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)</b>										
	'15년	03월	04월	05월	2012년	합계	2013년	합계	2014년	합계
ASEAN	수출	6,843	6,531	5,933	79,145		81,997		84,577	
	수입	4,059	3,729	3,337	51,977		53,339		53,418	
NAFTA	수출	8,651	7,671	7,018	72,395		76,983		86,048	
	수입	4,689	4,646	4,336	51,180		48,530		53,994	
EU	수출	4,153	3,895	4,538	49,371		48,857		51,658	
	수입	5,043	4,888	4,924	50,374		56,230		62,394	
BRICs	수출	13,995	13,844	12,736	167,628		178,083		177,122	
	수입	8,824	9,166	8,538	105,145		106,302		115,933	