



뉴스 & 이슈

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



중국경제 위기상황이 해상시장에 미치는 영향



■ 중국경제 부진 깊어져

- ▶ 최근 중국경제는 그동안의 고도성장과정에서 누적된 구조적 문제인 부동산 거품, 산업생산 시설 과잉, 지방정부의 과도한 부채, 국영기업의 비효율적 운영과 계층간 및 지역간 소득 격차 확대, 부패확산 등으로 드러나면서 경제성장률의 하락이 급하게 진행되고 있음
 - <표 1>에서 나타난 바와 같이 중국 GDP 성장률은 점진적 하방압력을 받고 있으며, 산업생산 증가율, 소매판매 증가율, 고정자산 투자율, 수출증가율 등 주요 실물 경제지표가 하락세를 보였음. 이것은 중국의 제조업, 민간소비, 인프라 투자, 무역 등 중국경제 성장 기반이 하락세에 있음을 나타냄

<표 1> 중국 주요 경제지표 (전년 동기 대비(%))

구 분	2014			2015				
	3분기	4분기	연간	1분기	2분기	5월	6월	7월
GDP	7.3	7.3	7.4	7.0	7.0	-	-	-
산업생산	8.3	8.0	7.6	6.4	6.3	6.1	6.8	6.0
소매 판매	12.0	11.9	11.7	10.6	10.2	10.1	10.6	10.5
고정 투자	15.7	16.1	15.7	13.5	11.4	11.4	11.4	11.2
수 출	6.0	13.0	8.6	4.6	-2.2	-2.9	2.8	-8.3

자료 : 한국은행, 최근 국내외 경제 동향(2015. 8)

■ 중국경제의 경착륙 가능성 낮아

- ▶ 현재 중국경제가 부진에 빠져 있는 것은 사실이나 금년 상반기 경제성장률이 7.0%로 시장 예상치 보다 경착륙에 대한 우려가 해소되었으며, 중국 수출증가세 전환, 부동산거래 증가 등 경기 선행지표 등을 고려할 때 급격한 경기침체와 같은 위기상황 발생가능성 낮음
- ▶ 또한 중국 정부가 금리인하, 기준율 인하, 부동산 규제완화 등 부양대책을 지속적으로 시행하여 경기침체 움직임을 억제할 전망이다. 중국 정부는 작년 11월 이후 금리인하(4회), 기준율 인하(3회)를 통해 막대한 유동성을 공급하고 인프라 투자 등을 위한 재정지출 확대를 통해 경기하강 압력에 대응해 오고 있음
- ▶ 또한 일대일로(一帶一路) 등 초대형 국책사업이 세부 시행계획을 수립하는 단계로 나가고 있어 이에 따른 인프라 투자가 증가하여 중국 경제성장률 0.2~0.3%p 상승이 전망됨
 - 민생증권에 따르면 일대일로 사업규모는 1조 400억위안으로 이 중에서 인프라 투자는 철도 5천억위안, 항만 1,700억위안, 고속도로 1,235억위안, 공항 1,167억위안 등임
- ▶ 세계 주요 금융기관의 중국 경제성장률 전망치를 보면, 내년까지 6%대 후반에서 7%대 초반으로 선진국은 물론 개도국이나 신흥국 보다 높은 경제성장률이 예상됨

<표 2> 세계 주요 금융기관의 중국 경제성장을 전망

구 분	전망시기	2015	2016
World Bank	2015. 8	7.1	7.0
BBAV Bank	2015. 8	6.9	6.8
Bank of America	2015. 7	7.0	6.8
Deutsche Bank	2015. 7	7.0	6.7
Goldman Sachs	2015. 7	6.8	6.7
HSBC Holdings	2015. 7	7.1	7.4
JP Morgan	2015. 7	7.0	7.0
Morgan Stanley	2015. 7	7.0	7.0
Citigroup	2015. 7	6.9	6.7

자료 : Bloomberg

■ 중국경제 부진이 해산물동량에 미치는 영향 크지 않아

- ▶ 컨테이너화물의 경우 올해 상반기 중국의 컨테이너 물동량은 작년에 비해 현저한 둔화세를 보이고 있음. 특히 올해 상반기 수출물동량은 미국행 물동량이 2.3% 증가하였으나 유럽행 물동량이 4.1% 감소하여 원양항로 전체로는 작년 상반기 대비 1.3% 감소하였음
 - 그러나 미국 경기회복에 따라 대미 수출이 12.0% 증가하고, 대EU 수출도 감소세가 완화되고 있어 미국, EU 등으로의 수출이 점차 증가하면서 컨테이너선 시장에서 물동량 둔화 현상이 증가세로 전환될 것으로 예상

<표 3> 중국 컨테이너 수출물동량 전망

구 분		중국-북미		중국-유럽	
		물동량(천TEU)	전년 대비(%)	물동량(천TEU)	전년 대비(%)
2011		8,114	-2.0	9,921	5.0
2012		8,234	1.5	9,530	-3.9
2013		8,496	3.2	10,163	6.6
2014		9,030	6.3	10,860	6.9
2015	상반기	4,316	2.3	5,093	-4.1
	하반기	4,970	3.3	5,460	-1.6
	연 간	9,286	2.8	10,553	-2.8
2016		9,565	3.0	10,933	3.6

자료 : Bloomberg

- ▶ 건화물의 경우, 철광석은 중국경제 부진에도 불구하고 철광석 수입물동량은 올해 작년 대비 3.3% 증가한 9억 4,400만톤 전망됨. 중국 정부의 지속적인 도시화정책이 대규모 주택건설로 이어져 철강 수요의 새로운 기반이 될 것으로 예상됨
 - 또한 일대일로(一帶一路) 정책이 점차 구체화되면서 인프라 투자 확대에 따른 철강수요 증가가 예상되며, 국제 철광석 가격이 낮은 것도 철광석 수입증가세 유지의 요인임
 - 석탄은 경제적 상황 보다 중국 정부의 환경규제 강화가 물동량에 직접적인 영향을 주고 있으며 앞으로도 지속적인 감소가 예상되나 상대적으로 고품질 석탄 수입은 지속될 전망
 - 한편 철강제품은 중국 철강재 내수의 포화상태와 만성적 공급과잉이 해소되기 어렵다는 점에서 지속적인 수출증가 예상되나 미국, 한국, 일본 등의 수입 둔화로 작년의 성장률 51%보다 현저히 낮은 10% 성장에 그칠 전망



<표 4> 중국 건화물 물동량 전망

구 분	2011	2012	2013	2014	2015
철 광 석	665	724	795	914	944
석 탄	202	263	302	268	191
철강제품	48	54	61	92	101

자료 : Clarkson

■ 중국 해상물동량의 하향 안정적 증가 예상

- ▶ 중국 경제성장률의 하향 안정화와 무역증가율의 점진적인 둔화에 따라 중국의 해상물동량 증가세도 점차 둔화될 것으로 예상됨
- ▶ 컨테이너화물은 미국과 EU의 경제회복이 이루어지는 속도에 영향을 받을 것으로 예상되나 서서히 증가할 것으로 예상
- ▶ 건화물의 경우 철광석은 중국 정부의 부양대책, 인프라 투자 증가, 초대형 국책사업 추진으로 지속적인 물동량 증가 예상
 - 철강제품은 미국, 한국, 일본 등 수입국의 경제여건에 영향을 받을 것으로 보이나 저렴한 가격을 통한 '밀어내기' 수출 확대
 - 반면 석탄은 중국경제 상황과 무관하게 환경규제 영향으로 지속적인 감소 예상

■ 여전한 공급과잉으로 운임상승 효과 낮아

- ▶ 중국경제 부진 우려에도 불구하고 컨테이너화물이 증가세로 전환되고 있고 철광석 등 건화물 증가세가 유지될 전망이나 이것이 곧바로 운임상승으로 이어질 것으로 기대하기 어려움
- ▶ 컨테이너의 경우, 북미항로에서 중국의 비중은 62%, 유럽항로에서의 비중은 70%로 중국발 수출물동량 둔화현상의 완화는 양대 항로 수요에 긍정적 영향을 줄 것으로 예상됨
 - 올해는 중국 수출물동량의 증가추세 전환에도 불구하고 공급과잉이 해소되지 못해 운임 상승 효과가 크지 않을 전망이다. 다만 내년에는 수요증가율이 공급증가율을 크게 초과하는 등 수급여건이 개선되어 운임상승으로 이어질 것으로 기대됨
- ▶ 건화물의 경우, 상반기 극심한 불황으로 모든 선형에 걸쳐 선박해체가 활성화되고 신조선의 인도가 지연되면서 수급개선이 상당히 이루어져 향후 운임에 긍정적 영향을 줄 것으로 예상
 - 중국의 도시화 정책 추진과 일대일로 추진 등에 따른 인프라 투자 확대에 철광석 물동량의 안정적 증가가 예상되어 케이프 운임은 4분기에 회복할 전망
 - 반면 중국 석탄수입 감소와 누적된 공급과잉으로 파나마스는 운임회복이 쉽지 않을 전망

※ 구체적인 내용은 별도로 첨부하는 긴급 시황진단을 참고하기 바랍니다.

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



케이프를 중심으로 운임이 하락하면서 BDI 하락

- ▶ 최근 BDI는 903p(8월 28일)를 기록하여 전주 대비 91p 하락
 - 케이프는 7,179달러(일)를 기록하며 전주 대비 2,746달러(일) 하락
 - 파나마스도 전주 대비 622달러(일) 하락하며 7,766달러(일) 기록
 - 수프라막스는 60달러(일) 하락한 9,669달러(일), 핸디사이즈는 200달러(일) 상승한 6,999달러(일) 기록
 - FFA 시장은 파생금융상품의 특성을 보이면서, 중국 증시 폭락 등의 글로벌 금융불안과 현 물운임 하락으로 운임평가치가 요동치는 모습을 보임. 케이프는 9월물이 1,075달러(일) 하락하여 9,250달러(일), 4분기물이 375달러(일) 하락하여 12,950달러(일)을 기록하며, 현물운임 하락폭보다 작게 하락. 파나마스는 9월물이 1,300달러(일) 하락하여 7,000달러(일), 4분기물이 1,100달러(일) 하락하여 7,300달러(일)을 기록하며 현물운임 수준보다 미래 운임평가치가 낮게 형성됨. 수프라막스 및 핸디사이즈도 하락세를 보임
- ▶ 케이프는 8월 이후 계속해서 브라질 물동량 유입이 부진하면서 시황악세를 주도
 - 태평양 수역은 서호주 철광석 물동량이 전주 대비 소폭 감소했고, 동호주 석탄 물동량은 전주 대비 소폭 증가하였으나, 운임은 약세를 보임
 - 대서양 수역은 브라질 철광석 물동량 유입이 전주 대비 소폭 증가하였으나, 7월 피크에 비해 부진한 편이어서 운임하락의 원인이 됨
 - 한편, 지난 8월 11일~13일에 위안화가 평가절하되면서 케이프 운임이 급락하기 시작했는데 조만간 안정세를 찾을 것으로 전망됨, 그 이유는 첫째, 도시화 및 적극적 재정정책 등으로 중국의 철광석 수입수요가 7월에 8,610만 톤을 기록하는 등 향후에도 견조한 흐름을 보일 것으로 전망되고, 둘째, 브라질 및 호주의 통화 가치가 절하되면서 철광석 수출이 확대될 가능성이 커졌기 때문임
- ▶ 파나마스는 남미 곡물, 인도네시아 석탄 물동량 등이 전주 대비 크게 감소하면서 운임이 하락



		금주 (08.28)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	903	(-91)	509	1,511	727	723	2,113	1,105
	BCI	1,071	(-488)	311	2,604	948	472	3,781	1,974
	BPI	974	(-80)	428	1,179	734	419	1,780	964
	BSI	925	(-5)	478	993	691	659	1,330	939
	BHSI	480	(16)	260	488	371	355	773	524
(08.28)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	7,750	(-2,125)	4,500	10,850	7,781	8,550	25,938	17,934
	Panamax	8,200	(-)	6,250	8,875	7,617	9,000	15,125	12,035
	Handymax	8,500	(-250)	7,250	9,500	7,919	9,500	13,750	11,389
(08.28)									
운임(\$/day)	Capesize	9,925	(-2,617)	2,594	19,499	6,525	3,670	35,316	13,802
	Panamax	8,388	(-22)	3,418	9,403	5,787	3,362	14,188	7,718
	Supramax	9,729	(269)	5,002	9,729	7,143	6,886	13,902	9,825
	Handysize	6,799	(200)	3,900	7,239	5,451	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

류희영 연구원 (hyryu@kmi.re.kr)



글로벌 경제위기로 인한 수요둔화로 운임악세 지속

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 11.1p 하락한 833.3p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 15.8p 상승한 690.38p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 5p 하락한 669.5p를 기록하며 소폭 상승
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 122달러 상승한 591달러, CCFI는 전주 대비 28.6p 하락한 995.4p를 기록하여 하락세를 보임
 - 매달초 시행되는 GRI 시도에 따라 운임이 상승하고 다시 하락하는 패턴이 반복되고 있음. 유로존 경제회복 지연, 중국경제 부진 등 글로벌 경제위기와 공급과잉으로 인한 시장의 불균형으로 운임 악세가 지속됨
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 104달러 하락한 1,484달러, 미동안이 전주 대비 113달러 하락한 2,733달러를 기록한 반면 CCFI는 미서안이 2.4p 하락한 866.7p, 미동안이 4.5p 하락한 1,149.8p를 기록함
 - 8월초에 시도한 PSS가 성공하여 운임이 상승하였으나 물동량이 둔화되어 다시 하락세를 보이고 있음. 오는 9월 1일 미서안과 미동안에 각각 FEU당 600달러의 GRI 시행 예정임
- ▶ 한편 클락슨에 따르면 올해 1월부터 8월 현재까지 발주된 8000TEU급 이상 대형 컨테이너선은 총 80척으로 이중 한국이 49척을 수주하면서 1위를 기록한 것으로 나타남
 - 저유가와 글로벌 경기침체로 선박발주가 부진한 가운데 유일하게 초대형선박의 발주가 지속되고 있으며, 초대형선박 발주량의 61%를 한국이 점유하여 압도적인 1위를 차지함. 이중 18000TEU급 초대형선박 역시 올해 발주된 37척 중 24척을 한국 조선소가 수주하면서 전체 발주량의 64.8%를 차지한 것으로 알려짐



			금 주 (08.28)	(전주비)	2015년			2014년		
					최저	최 고	평균	최저	최 고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		833.3	(-11.2)	791	1,079	929	1,017	1,171	1,085
	유럽항로		995.4	(-28.6)	792	1,349	1,076	1,177	1,696	1,420
	미서안항로		866.7	(-2.4)	824	1,054	940	934	1,032	983
	일본항로		613.9	(5.8)	608	714	652	597	843	705
	한국항로		587.5	(10.7)	559	725	647	610	749	692
	동남아항로		648.0	(-8.1)	645	884	758	754	905	839
			(08.26)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)			669.5	(-5.0)	544	783	677	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	660	710	674	670	750	708
		수입	570	(-)	570	600	573	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, '중동-아시아' 운임 주종 변동성 확대

- ▶ 9월 성악이 시작되었으나 그 물동량이 기대에는 못미치고 있음. 운임은 급락을 멈추었으나 주종 변동성이 심하게 나타나고 있음
 - VLCC 평균 운임수익은 28,894 달러(일)로 전주 대비 3,348달러(13.1%) 증가하였으나 중동-일본 운임지수는 WS 29로 전주 대비 1.0p(3.3%) 하락하였음
 - 8월 26일 페르시아만 30일 가용선박은 105척으로 전주대비 3척(2.8%) 감소하였으나 전년 동기 대비 같은 수준임
 - 연료유 가격은 전주대비 큰 폭의 하락을 지속하고 있음
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 25,011~28,768 달러/일(18~27%▲), 중동-미국 22,207 달러/일(7%▼), 중동-유럽 27,160 달러/일(6%▼) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 39,589 달러/일(15%▲), 미국항 51,267 달러/일(10%▲), 47,793 달러/일(18%▲) 기록

[8월 28일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라델라	푸자이라	상가포르	홍콩	일본
\$/톤	199.0	215.0	221.0	255.0	212.2	204.0	227.2	211.0	215.5	227.5	247.5
ww	-12.5%	-14.3%	-10.7%	-1.9%	-7.8%	-14.6%	-13.4%	-15.3%	-11.1%	-11.7%	-13.0%



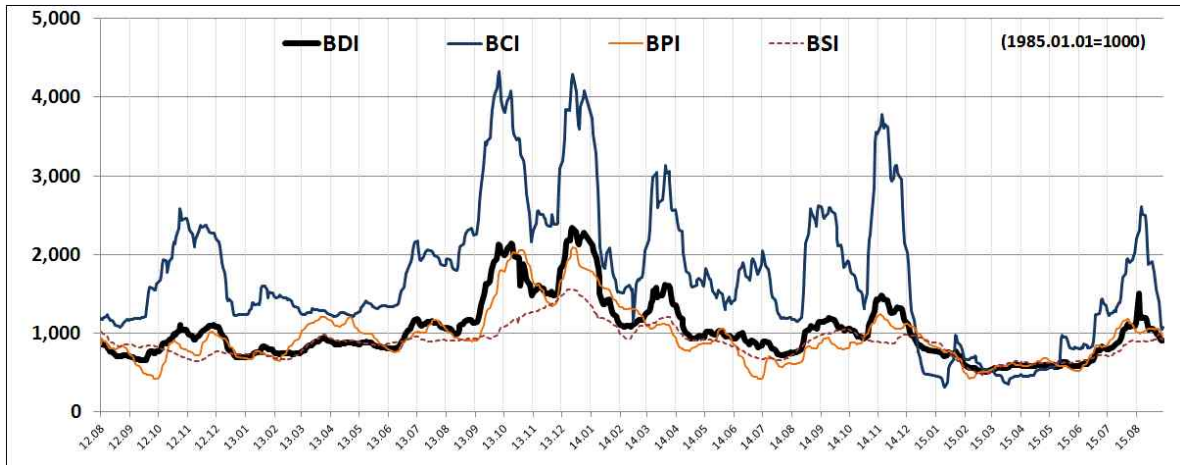
제품선, 전반적인 운임은 약세를 이어감

- ▶ 대서양시장: 북해 정제마진 개선으로 생산량이 증가하는 가운데 미동부 정유공장 사고에 따른 휘발유 수입증가 기대로 북해시장 운임 개선이 기대됨
- ▶ 아시아시장 : 전반적인 약세가 지속되는 가운데 LR 하락폭이 확대됨. 다만 싱가포르-극동 MR 운임도 상승세를 멈추고 상대적으로 큰 폭의 하락을 나타냄
 - 제품선 평균 운임수익은 22,440달러(일)로 전주 대비 21달러(0.1%) 증가하였으나 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 160.0로 전주 대비 12.0p(7.0%) 하락하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 17,966 달러/일(4%▲), 북해-서아프리카 22,655 달러/일(3%▲), 미걸프-북해 7,639 달러/일(8%▼), 미걸프-남미동안 20,554(-) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 26,371 달러/일(11%▼), LR2 39,116 달러/일(27%▼) 기록. MR은 싱가포르-일본 23,397 달러/일(7%▼), 인도-일본 32,387달러/일(2%▲) 기록

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

유조선 시장		(08.28)							
Average Earnings	VLCC	28,894	(3,348)	25,546	81,637	53,099	7,670	66,395	27,287
(\$/day)	MR	22,440	(21)	15,932	31,089	23,128	7,041	26,313	12,361
용선료	VLCC	48,000	(-1,000)	38,000	55,000	46,853	23,500	40,000	28,115
(1년,\$/day)	MR	20,000	(-250)	14,500	20,500	17,086	13,750	15,500	14,630
(08.28)									
운임지수(WS)	VLCC	29.0	(-1.0)	29.0	82.5	59.2	32.5	82.5	47.7
	MR	160.0	(-12.0)	117.5	172.0	138.7	100.0	122.5	112.5

건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

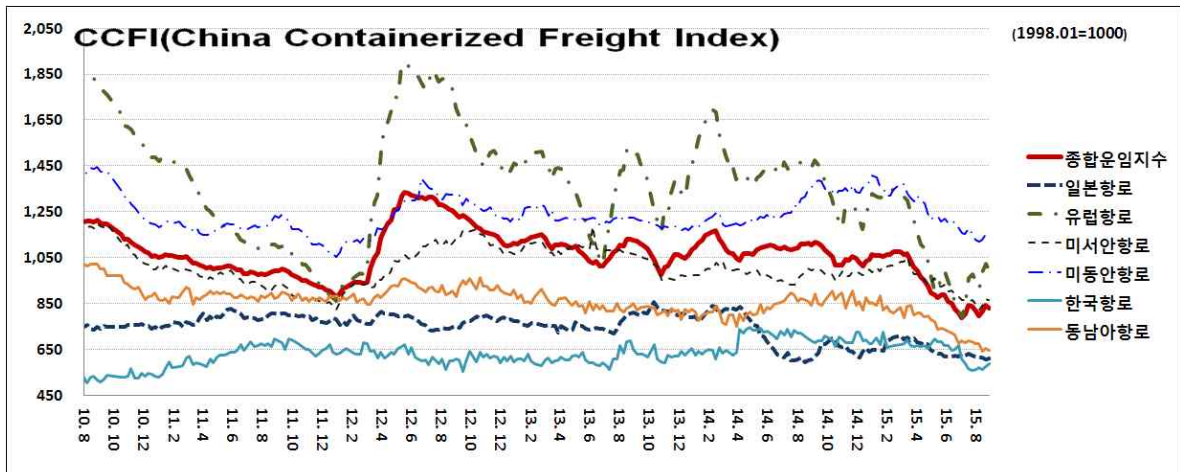
건화물선 용선료

\$/day



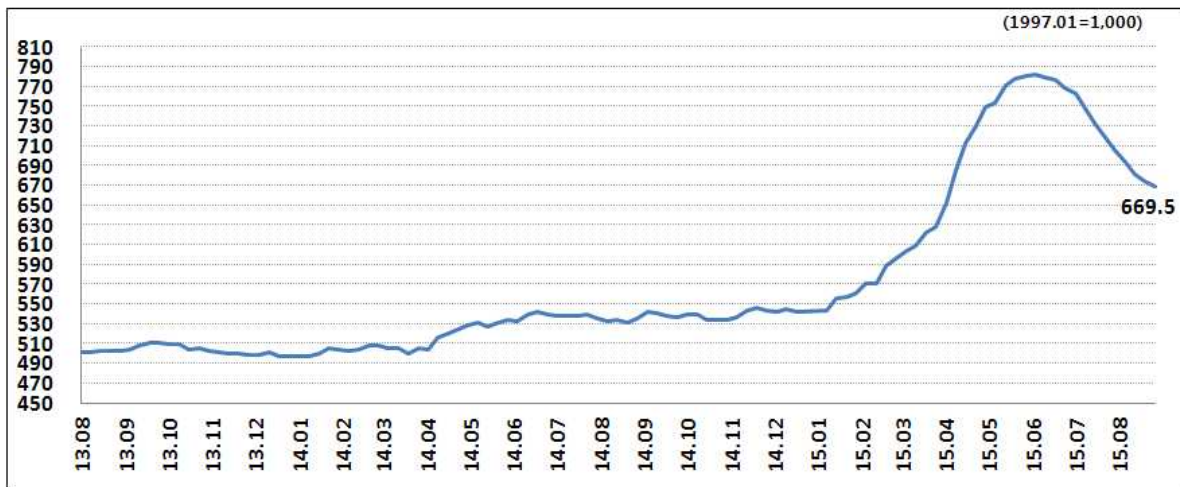
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



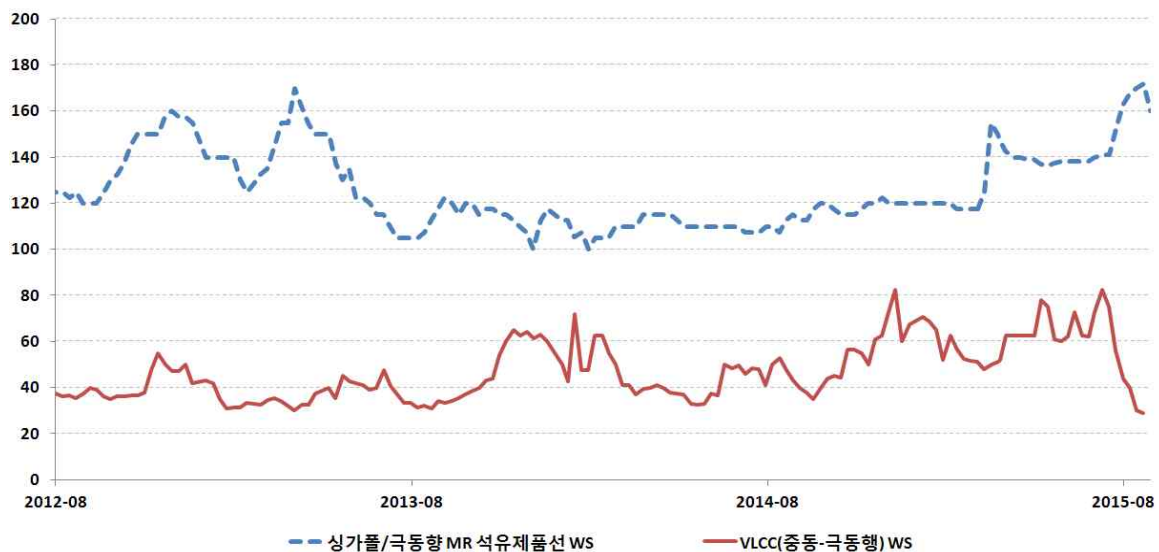
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

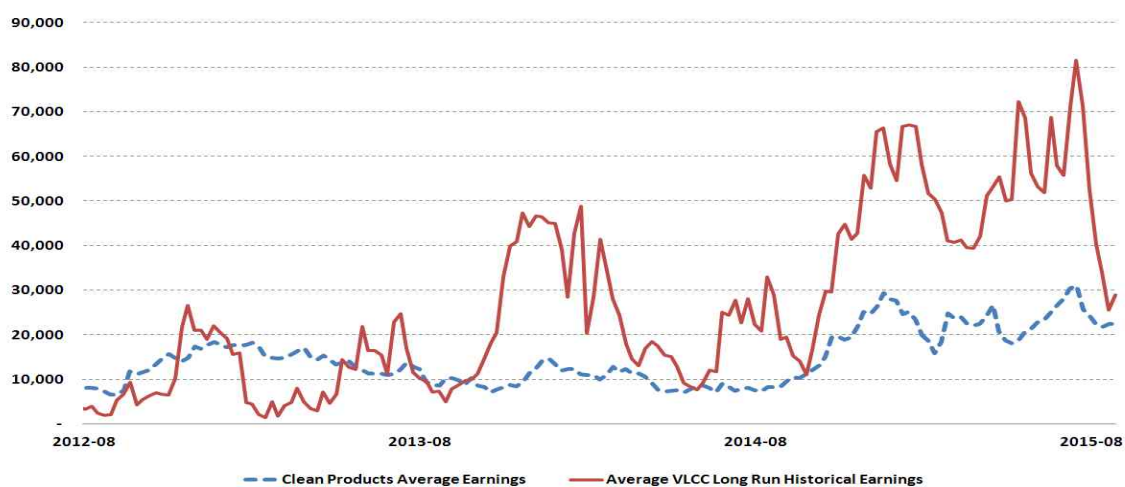
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 8월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (08.28)										
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	16.5	20.0	17.6	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	84.0	(-)	84.0	80.0	84.0	81.3	65.0	77.0	73.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.8	(-)	13.8	8.5	13.8	11.9	8.5	10.3	9.7

신조선 시장 (\$ Million) (08.28)										
건화물선	Panamax	26.3	(-)	26.4	26.3	29.0	27.4	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	95.5	(-)	95.5	95.5	97.0	96.1	94.0	101.0	98.4
컨테이너선	Sub-Panamax	30.5	(-)	30.5	30.5	32.5	31.1	31.5	32.5	31.9

연료유 (\$/Tonne) (08.28)										
380 CST	Rotterdam	199.0	(-28.5)	233.8	199.0	359.5	295.3	305.0	601.0	533.4
	Singapore	215.5	(-27.0)	249.8	215.5	389.0	325.2	337.5	622.0	560.8
	Korea	239.5	(-33.0)	276.6	239.5	417.0	352.5	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	227.5	(-30.0)	260.6	227.5	402.5	333.7	347.5	640.0	569.6

주요 원자재가 (\$) (08.28) 8월평균										
철광석	국제價	56.7	(-0.5)	55.9	47.4	71.4	58.9	68.9	135.0	97.8
	중국産	90.2	(-)	90.9	89.9	98.8	94.9	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	62.7	(-)	63.3	62.5	75.4	69.0	74.0	100.4	80.8
	중국産	75.3	(-)	76.0	75.0	96.4	84.5	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	108.2	(-3.2)	112.1	108.2	133.6	123.7	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	61.9	(-0.8)	63.2	61.9	74.5	70.8	74.0	91.3	79.6
	중국産	114.5	(-1.6)	116.9	114.2	132.8	128.5	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	885.5	(11.5)	917.5	865	1,066	977	910	1,646	1,246
	밀(국제)	477.0	(-22.5)	499.6	464	615	517	474	843	609

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
	'15년	05월	06월	07월	2012년	합계	2013년	합계	2014년	합계
ASEAN	수출	5,922	7,056	6,714	79,145		81,997		84,577	
	수입	3,338	3,524	3,846	51,977		53,339		53,418	
NAFTA	수출	7,012	7,811	7,703	72,395		76,983		86,048	
	수입	4,319	4,484	4,813	51,180		48,530		53,994	
EU	수출	4,533	4,365	4,126	49,371		48,857		51,658	
	수입	4,925	5,378	4,934	50,374		56,230		62,394	
BRICs	수출	12,727	13,080	13,151	167,628		178,083		177,122	
	수입	8,537	8,833	9,368	105,145		106,302		115,933	