

해운시황 포커스

통권 270호 (2015.08.31~09.04)

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)



Buyre's Market에서 시장에서 국적선사를 살리는 방법



- ▶ 철광석, 석탄 등 원자재 해운시장은 이미 구매자(Buyer's market)으로 바뀐지 오래임. 이는 해운시장에서 가격(운임) 결정권이 선사가 아닌 화주에게 있음을 의미함. 오늘날 선사간 서비스의 질적 차이가 사실상 없어 가장 중요한 경쟁수단은 운임 밖에 없음. 지금도 화주들은 저렴한 운임을 추구하고 있음. 따라서 화주를 유치하려면 경쟁선사보다 더 저렴한 운임을 제시해야 하며 자신의 운항원가를 끊임없이 낮추지 않으면 개선하지 않으면 안되는 현실에 처하게 되었음
- ▶ 화주에게는 선사들이 치열한 운임경쟁을 벌이고 지금이 황금기이며, 이러한 선사들이 많을 수록 좋음. 화주의 입장에서선 현재의 해운불황이 장기화되어 일부 선사들이 스스로 무너지는 상황이 발생해도 아쉬울 것이 전혀 없음. 오히려 화주 입장에서는 자신의 고객을 만족시키기 위한 비용절감의 한 방편으로 비용경쟁시대가 오래가기를 원하고 있음
 - 더구나 해운시장의 리더선사들은 초대형선박과 에코쉽을 확보하여 강력한 비용절감을 무기로 견고한 수익성을 유지해 오고 있음. 또한 이를 뒤따라가는 선사들 역시 비용절감을 위한 모든 수단을 다 동원하고 있음. 현재와 같은 경쟁구조가 오래갈 경우 스스로 버틸 수 있는 선사가 얼마나 될 것인가?
- ▶ 지난 2008년까지 해운시장은 운임수입을 추구하는 시장이었으나 향후 10년 이상 비용경쟁시대가 될 것임. 지금 일부의 선사들은 갈수록 둔화되는 운송수요로 수익성이 악화되고 있으며 수익성있는 사업부를 팔아서 유동성 문제를 해결해야 하는 상황이 되었음
 - 아마도 소수의 리더선사들은 한계상황에 도달한 경쟁기업이 스스로 무너지기를 기다리면서 시장점유율을 더욱 확대해 나가려는 의도를 갖고 있을지도 모름. 이미 무한경쟁에 내몰린 선사들 모두 안정적인 수익성을 확보하고 공존하기 어려움. 지난 2분기 컨테이너 시장의 상위 20위선사 중 순이익을 달성한 회사는 절반이 되지 못함
- ▶ 향후에도 오랫동안 해운시장은 화주가 지배하는 Buyer's Market이 될 것이며, 선사들간 무한 경쟁이 일상화된 시장으로 남을 것임. 이런 무한경쟁시장에서 국적선사가 한계기업에 속하지 말란 법은 없음. 긴급사태 발생 시 국적선사의 존재의의는 결코 작지 않다는 점에서 점점 한계상황으로 다가가는 국적선사들을 살리는 대안을 모색해야 할 것임
 - 특히 컨테이너선 시장에서, 그리고 벌크선 시장에서 글로벌 선사로 활동하고 있는 국적선사라면 지원의 필요성이 더욱 크다고 판단됨
- ▶ 해운시장의 경쟁력이 비용우위에 있다는 측면에서 선사들은 운항원가가 높은 비경제선박을 버리고 규모의 경제를 가지면서 에코쉽으로 연료효율성이 높은 경제선으로 대체하는 것이 불가피함
 - 이런 측면에서 금융권도 초대형 에코쉽, VLCC, LNG 운반선 등 경제선 확보를 적극적으로 지원해 나가야 할 것임. 국내 공기업 등 대형 화주도 저렴한 운송비만을 추구하기보다 일정비율 이상 국적선사에게 화물운송을 맡기고 장기운송계약을 통해 선사를 지원하는 방안을 적극적으로 강구해야 할 것임

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



파나막스와 수프라막스가 운임하락 주도

- ▶ 최근 BDI는 875p(9월 4일)를 기록하여 전주 대비 23p 하락하였음
 - 케이프는 7,738달러(일)를 기록하며 전주 대비 559달러(일) 상승
 - 파나막스는 전주 대비 1,077달러(일) 하락하며 6,689달러(일) 기록
 - 수프라막스는 577달러(일) 하락한 9,092달러(일), 핸디사이즈는 54달러(일) 상승한 7,053달러(일) 기록
 - FFA 시장은 전 선형에 걸쳐 하락 조정세임 케이프는 9월물이 200달러(일) 하락한 9,050달러(일), 4분기물이 50달러(일) 하락한 12,900달러(일)을 기록함. 파나막스도 9월물이 500달러(일) 하락한 6,500달러(일), 4분기물이 175달러(일) 하락한 7,125달러(일)을 기록하였음. 수프라막스도 9월물이 600달러(일) 하락한 8,300달러(일), 4분기물이 650달러(일) 하락한 7,900달러(일)을 기록하면서 시간이 지날수록 상황이 악화될 것으로 전망됨
- ▶ 케이프는 태평양 물동량 호조로 운임이 소폭 상승함
 - 태평양 수역은 서호주 철광석은 전주 대비 증가, 동호주 석탄은 전주 대비 소폭 감소했으나 전반적으로 물동량이 많아져 운임상승 압력으로 작용
 - 대서양 수역은 여전히 브라질 철광석 물동량 유입이 부진하여 운임하락 압력으로 작용
- ▶ 파나막스는 대서양 수역 물동량 유입이 저조해 감소세를 지속함
 - 태평양수역은 인도네시아 석탄 물동량 유입이 호전되었으나 운임상승으로 이어지지 못함
 - 대서양수역은 남미의 곡물 물동량이 지속적으로 감소하는 가운데 미국 걸프만 물동량 유입도 크지 않아 운임하락압력으로 작용
- ▶ 수프라막스는 양 수역 모두 운임이 하락함
 - 태평양 수역은 인도네시아 석탄 수출 호조세에도 불구하고 여타 항로의 수요가 부진하여 운임이 하락
 - 대서양 수역도 남미 곡물, 미국 걸프만 물동량 부진 등으로 운임이 하락



		금주 (09.04)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건 화물선 시장									
운임지수	BDI	875	(-31)	509	1,511	730	723	2,113	1,105
	BCI	1,187	(116)	311	2,604	953	472	3,781	1,974
	BPI	837	(-137)	428	1,179	738	419	1,780	964
	BSI	870	(-55)	478	993	695	659	1,330	939
	BHSI	485	(5)	260	488	373	355	773	524
(09.04)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	7,750	(-)	4,500	10,850	7,781	8,550	25,938	17,934
	Panamax	8,625	(425)	6,250	8,875	7,645	9,000	15,125	12,035
	Handymax	8,250	(-250)	7,250	9,500	7,944	9,500	13,750	11,389
(09.04)									
운임(\$/day)	Capesize	7,738	(559)	2,594	19,499	6,591	3,670	35,316	13,802
	Panamax	6,689	(-1,077)	3,418	9,403	5,887	3,362	14,188	7,718
	Supramax	9,092	(-577)	5,002	9,770	7,269	6,886	13,902	9,825
	Handysize	7,053	(54)	3,900	7,239	5,532	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

류희영 연구원 (hyryu@kmi.re.kr)



수급 불균형 지속으로 운임 약세

- ▶ 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 3.9p 하락한 665.6p를 기록하며 소폭 상승함
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 122달러 상승한 591달러, CCFI는 전주 대비 28.6p 하락한 995.4p를 기록하여 하락세를 보임
 - 3분기에도 일부 얼라이언스가 계선 등 선복 감축에 나서고 있으나 운임 상승폭은 미비한 수준에 그치고 있음. 글로벌 경제위기와 선박 초대형화에 따른 수급의 불균형이 지속되면서 하락세가 이어지고 있음
- ▶ 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
 - 9월 1일 미서안과 미동안에 각각 FEU당 600달러의 GRI를 시행하는 등 매달 운임상승을 시도하고 있으나 물동량 약세로 인한 수급여건이 개선되지 못하고 있어 실질적인 운임 회복에는 다소 시간이 걸릴 것으로 판단
- ▶ 한편 드류리에 따르면 초대형 선박의 운항으로 인해 2019년까지 세계 컨테이너 항만 개발 수요가 평균 4.5% 증가할 것으로 전망함
 - 초대형선박이 취항하면서 전세계 터미널 투자효과가 증대하고 있는 것으로 나타남. 특히 전세계 터미널 수요의 60%가 아시아에 집중되면서 터미널 운영사들의 투자가 이어지고 있음. 1억 6800만TEU의 터미널 수요가 추가적으로 증가하면서 총 8억 5천만 TEU에 달할 것으로 예측됨



		금 주 (08.28)	(전 주비)	2015년			2014년		
				최저	최 고	평 균	최저	최 고	평 균
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
* 9월 3~6일 중국 전승절 연휴로 상하이 항운거래소 휴장									

* 9월 3~6일 중국 전승절 연휴로 상하이 항운거래소 휴장

				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
금주 (09.02)									
용선지수(HRCI)		665.6	(-3.9)	544	783	676	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	660	710	674	670	708
		수입	570	(-)	570	600	573	540	581
	한중(All in)	수출	313	(-50)	313	363	362	309	346
		수입	403	(-134)	403	537	533	469	516
	동남아(All in)	수출	760	(-)	760	760	760	750	787
		수입	580	(-)	580	580	580	550	587

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 중국 연휴에 따른 수요증가로 '중동-아시아' 운임 대폭 상승

- ▶ 중국 연휴를 앞두고 수요가 몰리며 운임이 급등하였음. 또한 VLCC 저장에 대한 관심이 환기되면서 운임 반등 폭이 확대되었음
 - VLCC 평균 운임수익은 40,399 달러(일)로 전주 대비 11,505달러(39.8%) 증가하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 45로 전주 대비 16.0p(55.2%) 증가하였음
 - 9월 02일 페르시아만 30일 가용선박은 93척으로 전주대비 12척(11.4%) 감소하였으며 전년 동기 대비 25척(21.2%) 감소하였음
 - 연료유 가격은 전주대비 하락을 멈추고 큰 폭으로 반등하였음
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 45,911~47,197 달러/일(62~84%▲), 중동-미국 25,394 달러/일(14%▲), 중동-유럽 30,400 달러/일(12%▲) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 43,563 달러/일(10%▲), 미국항 56,045 달러/일(9%▲), 45,008 달러/일(6%▼) 기록

[9월 04일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라델라	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	246.0	253.0	252.0	292.5	242.5	252.5	284.0	254.5	258	261	292.5
₩w	23.6%	17.7%	14.0%	14.7%	14.1%	23.8%	25.0%	20.6%	19.7%	14.7%	18.2%

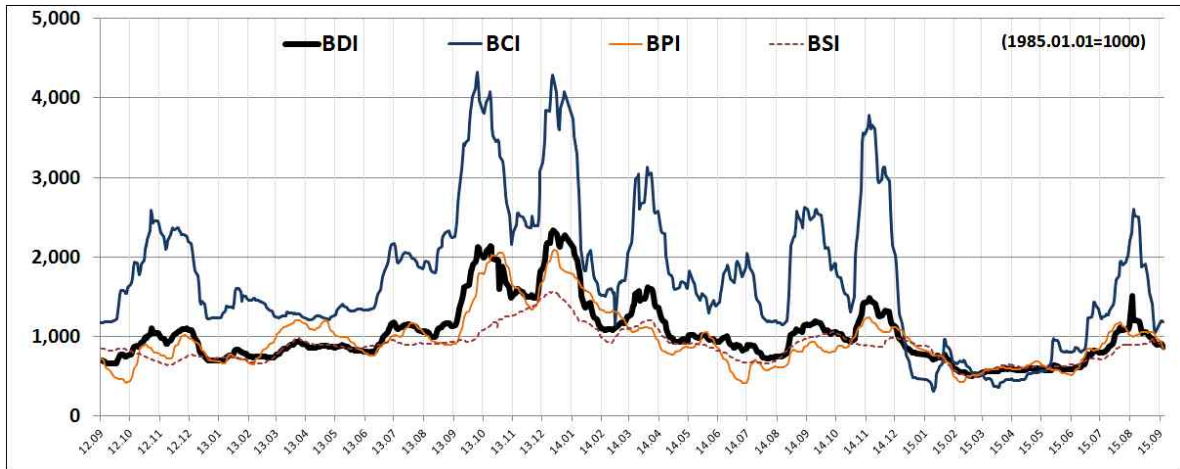


제품선, 선복량 누적으로 전반적인 운임약세 지속

- ▶ 대서양시장: 유럽의 경유수요 증가와 미국 노동절 연휴에 앞선 성약건수 증가로 북해항 운임이 크게 반등하였으나 그 외에는 누적된 선복량으로 성약증가에도 운임은 하락함
- ▶ 아시아시장 : LR2 하락폭이 확대되는 가운데 전반적으로 약세를 지속하고 있음
 - 제품선 평균 운임수익은 20,700달러(일)로 전주 대비 1,740달러(7.8%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 152.5로 전주 대비 7.5p(4.7%) 하락하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 16,780 달러/일(7%▼), 북해-서아프리카 22,480 달러/일(1%▼), 미걸프-북해 8,997 달러/일(20%▲), 미걸프-남미동안 20,340(1%▼) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 25,752 달러/일(2%▼), LR2 33,599 달러/일(14%▼) 기록. MR은 싱가포르-일본 21,919 달러/일(6%▼), 인도-일본 25,394달러/일(22%▼) 기록

				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (전주비) (09.04)									
Average Earnings	VLCC	40,399	(11,505)	25,546	81,637	52,747	7,670	66,395	27,287
(\$/day)	MR	20,700	(-1,740)	15,932	31,089	23,060	7,041	26,313	12,361
용선료 (1년, \$/day)	VLCC	48,000	(-)	38,000	55,000	46,917	23,500	40,000	28,115
	MR	20,000	(-)	14,500	20,500	17,167	13,750	15,500	14,630
(09.04)									
운임지수(WS)	VLCC	45.0	(16.0)	29.0	82.5	58.8	32.5	82.5	47.7
	MR	152.5	(-7.5)	117.5	172.0	139.1	100.0	122.5	112.5

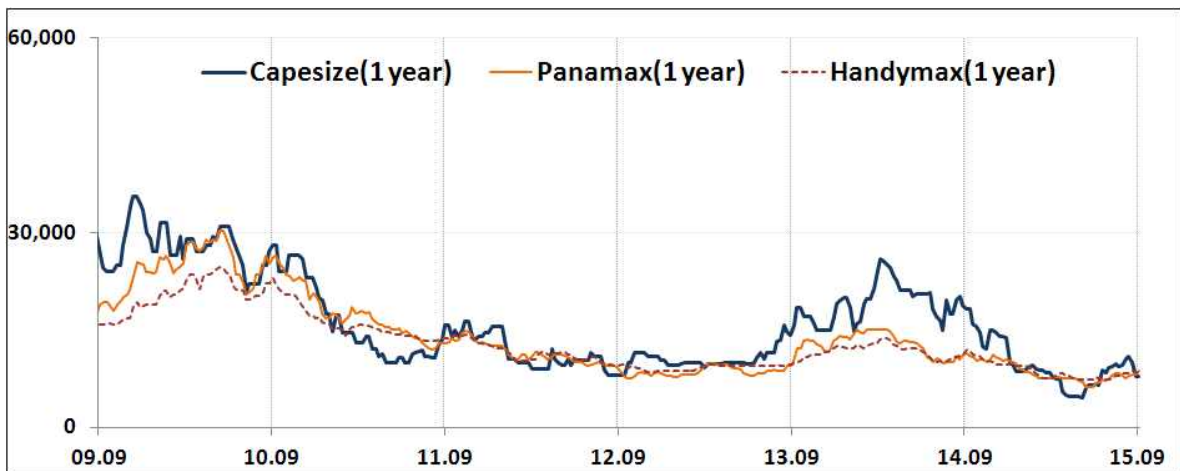
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

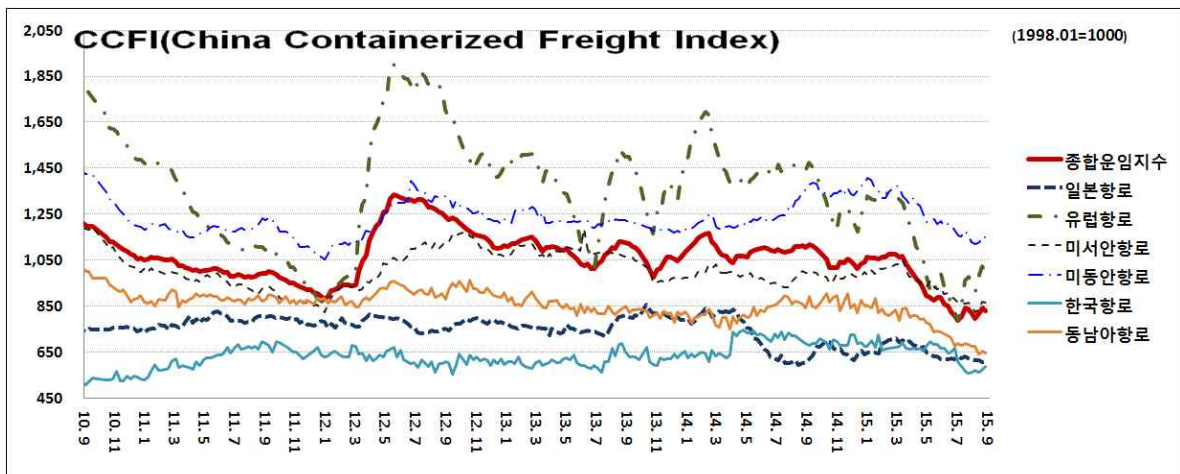
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::

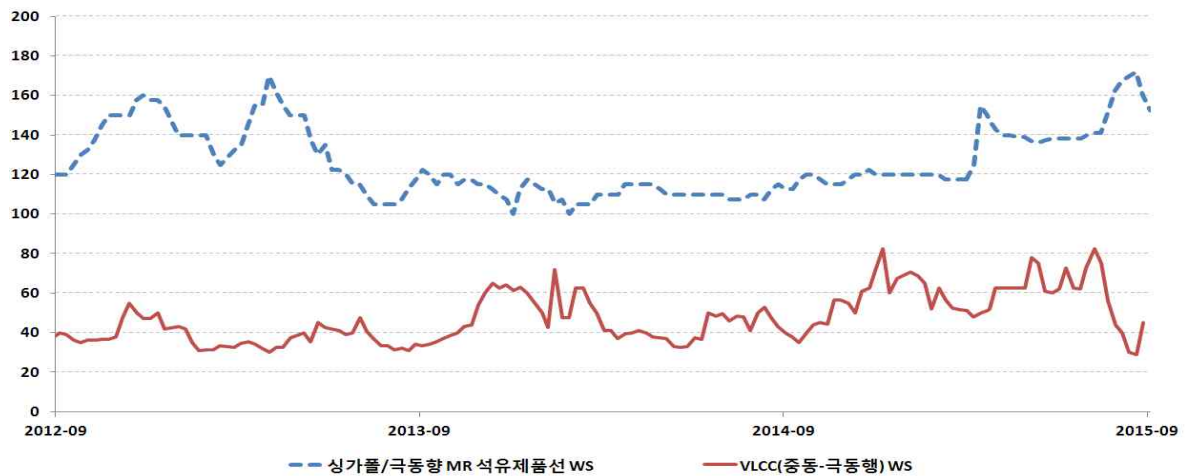


상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

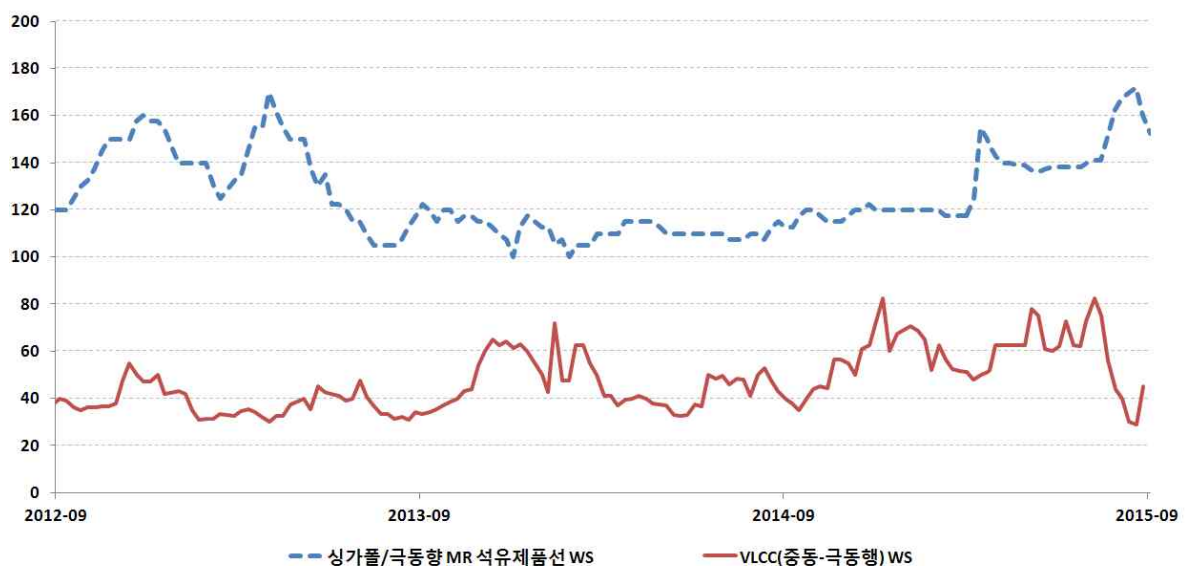


유조선운임지수(WS)

Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 9월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (09.04)										
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	81.4	65.0	77.0	73.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.3	(-)	13.3	8.5	13.8	12.0	8.5	10.3	9.7

신조선 시장 (\$ Million) (09.04)										
건화물선	Panamax	26.3	(-)	26.4	26.3	29.0	27.3	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) (09.04)										
380 CST	Rotterdam	246.0	(47.0)	246.0	199.0	359.5	294.0	305.0	601.0	533.4
	Singapore	258.0	(42.5)	258.0	215.5	389.0	323.3	337.5	622.0	560.8
	Korea	280.0	(40.5)	280.0	239.5	417.0	350.4	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	261.0	(33.5)	261.0	227.5	402.5	331.7	347.5	640.0	569.6

주요 원자재가 (\$) (08.28) 8월평균										
철광석	국제價	55.7	(1.0)	56.8	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)	869.5	(-19.0)	871.0	865	1,066	974	910	1,646	1,246
	밀(국제)	457.8	(-19.3)	467.8	457	615	516	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	