

해운시황 포커스

통권 273호 (2015.10.05~10.09)

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)



초대형선박 인도증가로 공급증가효과 갈수록 커질 듯



- ▶ 알파라이너에 따르면 올해 9월말 기준 1만TEU급 이상 초대형선박은 316척 421만 4천 TEU에 이르고 있으며 전세계 컨테이너 선대 중에서 척수로는 6.1%, 선복량으로 21.6%에 달하고 있음. 또한 신조발주량을 보면 올해 9월말 기준 1만TEU급 이상 초대형선박은 209척 314만 6천TEU에 이르고 있으며 세계 신조발주량에서 척수로는 42.1%, 선복량으로 74%의 비중을 차지하고 있음
 - 현재 1만TEU급 이상 초대형선박의 선복량은 세계 전체 선복량의 21.6%이나 신조발주량은 세계 전체의 74%를 차지한다는 점에서 향후 세계 컨테이너선 시장은 초대형선박 위주로 선대가 개편될 것임을 보여 주고 있음

< 초대형 컨테이너선 현황 및 세계 컨테이너선대에서 차지하는 비중 >

구 분		현재 선대(2015. 9)		세계 컨선대에서의 비중(%)	
		척수	선복량(천TEU)	척수	선복량(천TEU)
기존선대	18,000 이상	31	578,336	0.6	3.0
	13,300~17,999	102	1,463,423	2.0	7.5
	10,000~13,299	183	2,172,360	3.6	11.1
신조발주	18,000 이상	72	1,399,426	14.5	32.9
	13,300~17,999	63	902,765	12.7	21.2
	10,000~13,299	74	844,620	14.9	19.9

자료 : Alphaliner

- ▶ 또한 알파라이너에 따르면 2014년 이후 1만TEU급 이상 초대형선박의 선복량은 2014년 334만 5천TEU(33% 증가), 2015년 447만TEU(29.7% 증가), 2016년 534만 4천TEU(19.6% 증가), 2017년 636만 4천TEU(19.1% 증가)로 전망되고 있음. 반면 동시기 세계 컨테이너 선대 증가율은 2014년 6.3%, 2015년 9.1%, 2016년 5.4%, 2017년 4.6%로 1만TEU급 이상 초대형선박이 매우 가파르게 증가할 것으로 예상됨
 - 특히 18,000TEU급 이상의 초대형선박은 2014년 276.7%, 2015년 137.5%, 2016년 38.2%, 2017년 55.6% 증가하는 것으로 전망되고 있어 초대형선박이 집중 배치되는 원양항로의 공급증가효과가 극심할 것으로 예상됨

< 초대형 컨테이너선의 선복량 추이 및 증가율 >

구분	2014	2015	2016	2017
18,000 이상	276	657	907	1,412
13,300~17,999	1,147	1,603	1,944	2,141
10,000~13,299	2,021	2,210	2,493	2,811
합계(천TEU)	3,445	4,470	5,344	6,364
YoY(%)	33.0%	29.7%	19.6%	19.1%

자료 : Alphaliner

통권 273호 (2015.10.05~10.09) 해운시황 포커스

- 18,000TEU급 이상 초대형선박은 2015년 9월 31척이나 신조발주량은 72척에 이르고 있어 총 100척을 초과하는 것으로 나타났으며, 연도별 인도량은 2015년 35척, 2016년 13척, 2017년 25척, 2018년 이후 30척으로 예상되고 있음

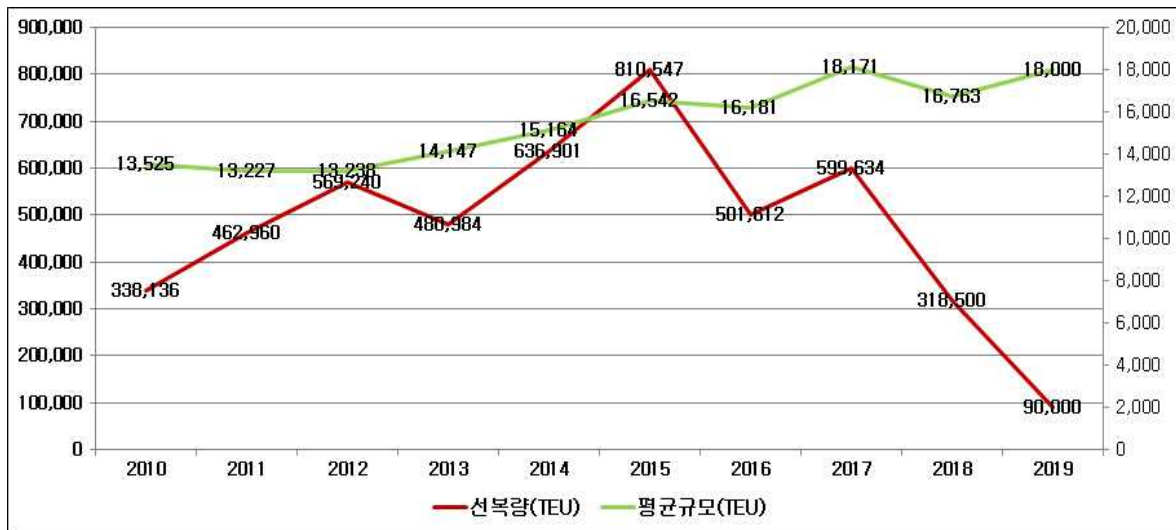
< 초대형 컨테이너선 연도별 인도량 >

구 분	기 존	인 도	누 계
2015	29	6	35
2016		13	48
2017		25	73
2018~		30	103

자료 : Clarkson 및 Alphaliner

- ▶ 한편 12,000TEU급 이상 초대형선박의 선복량 추이를 보면 2015년 81만TEU를 정점으로 2016년 50만TEU, 2017년 60만TEU로 예상됨. 또한 인도선박의 평균 규모를 보면 2015년 16,542TEU, 2016년 16,181TEU, 2017년 18,171TEU로 향후 원양항로로 투입될 신조선 평균 규모가 계속 커질 것으로 예상됨

< 12,000TEU급 초대형 컨테이너선 연도별 인도량 및 평균 규모 >



자료 : Clarkson

- ▶ 지금까지 컨테이너선 규모별로 살펴 본 선복량 증가량은 항로별로 캐스케이딩을 고려하지 않은 것이라는 점을 주의해야 할 것임. 일반적으로 원양항로에 초대형선박이 신규 배치되면 그 항로에서 상대적으로 규모가 작은 선박은 남북항로나 역내항로로 전배되는 현상을 보여 왔다는 점에서 동서 원양항로 뿐만 아니라 남북항로, 동아시아 등 역내항로도 공급과잉이 더욱 가중될 것으로 예상됨
 - 향후 2019년까지 18,000TEU급 초대형선박은 103척으로 증가하며, 이들 선박은 유럽항로로 가장 먼저 배치될 것임. 이러한 경우 유럽항로에서 10,000~12,000TEU급 선박은 다시 북미항로로 전배될 가능성이 높음(2016년 4월 파나마운하 확장사업이 완공될 경우 유럽→북미로의 캐스케이딩이 본격화될 것으로 예상)
- ▶ 결국 유럽→북미→남북항로→역내항로의 순서대로 캐스케이딩이 발생할 것이며, 이는 세계 컨테이너선 시장 전체적으로 공급과잉이 더 심해지는 결과를 가져올 것임. 따라서 단순히 선박 규모별 공급량 증가율을 판단할 것이 아니라 최정점의 시장인 유럽항로에 배치되는 초대형선박의 공급증가가 시장 전체에 미치는 공급증가효과를 주목해야 할 것임

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



중국 국경절 연휴에 따른 태평양수역 물동량 부진으로 케이프 운임 하락

- ▶ 최근 BDI는 809p(10월 9일)를 기록하여 전주 대비 80p 하락
 - 케이프는 9,792달러(일)를 기록하며 전주 대비 3,074달러(일) 하락
 - 파나막스는 전주 대비 482달러(일) 상승하며 6,102달러(일) 기록
 - 수프라막스는 227달러(일) 하락한 6,995달러(일), 핸디사이즈는 160달러(일) 하락한 5,506달러(일) 기록
 - FFA 시장은 케이프 및 핸디사이즈는 하향 조정, 파나막스 및 수프라막스는 상향 조정되는 모습. 케이프는 10월물이 1,775달러(일) 하락하여 11,875달러(일), 4분기물이 875달러(일) 하락하여 12,875달러(일)을 기록. 파나막스는 현물운임 상승을 반영하여 10월물이 275달러(일) 상승하여 6,675달러(일), 4분기물이 300달러(일) 상승하여 7,350달러(일)을 기록. 수프라막스는 현물운임 하락에도 불구하고, 10월물이 200달러(일) 상승하여 7,475달러(일), 4분기물이 500달러(일) 상승하여 7,950달러(일)을 기록. 핸디사이즈는 하향 조정됨
- ▶ 케이프는 중국 국경절 연휴 여파와 태평양 수역의 물동량 유입이 부진하여 운임이 하락
 - 태평양 수역은 서호주 철광석 물동량 및 동호주 석탄 물동량 유입이 다소 부족
 - 대서양 수역은 브라질 철광석 물동량 유입이 전주 대비 증가했지만, 운임상승으로 이어지기에는 역부족
- ▶ 파나막스는 대서양 수역 물동량이 증가하면서 운임이 소폭 상승
 - 태평양수역은 인도네시아 석탄 물동량 유입이 전주 대비 소폭 감소했지만 대체로 양호한 흐름을 보였으며, 호주 석탄 물동량 유입은 다소 부족
 - 대서양수역은 미국 걸프만 물동량이 호조세를 보였으며, 남미 곡물 물동량도 전주 대비 증가하여 소폭의 운임 상승으로 이어짐
- ▶ 수프라막스는 태평양 수역의 경우, 호주, 인도네시아 석탄 물동량 유입이 보고되고는 있으나 운임상승으로 이어지기에는 역부족인 것으로 알려짐



		금주 (10.09)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	809	(-80)	509	1,511	749	723	2,113	1,105
	BCI	1,549	(-382)	311	2,604	1,045	472	3,781	1,974
	BPI	761	(60)	428	1,179	738	419	1,780	964
	BSI	669	(-22)	478	993	702	659	1,330	939
	BHSI	380	(-12)	260	488	380	355	773	524
		(10.09)							
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	8,250	(-500)	4,500	10,850	7,850	8,550	25,938	17,934
	Panamax	8,000	(-75)	6,250	8,875	7,698	9,000	15,125	12,035
	Handymax	8,000	(-)	7,250	9,500	7,963	9,500	13,750	11,389
		(10.09)							
운임(\$/day)	Capesize	12,866	(-1,055)	2,594	19,499	7,044	3,670	35,316	13,802
	Panamax	5,620	(-342)	3,418	9,403	5,894	3,362	14,188	7,718
	Supramax	7,222	(-447)	5,002	9,770	7,346	6,886	13,902	9,825
	Handysize	5,666	(-216)	3,900	7,239	5,605	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

류희영 연구원 (hyryu@kmi.re.kr)



유럽항로 운임, 5개월만에 200달러대로 하락

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 31.4p 하락한 782.7p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 38p 하락한 533.91p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 21.7p 하락한 571.4p를 기록하며 9주 연속 하락세를 보이고 있음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 54달러 하락한 259달러, CCFI는 전주 대비 80.4p 하락한 858.8p를 기록하여 하락세를 보였음
 - 유럽항로 운임이 5개월만에 다시 200달러대로 하락하였음. 이는 극심한 수급 불균형에 따른 것으로 판단됨. 이에 따라 얼라이언스별로 4분기 선복 감축에 대한 노력을 하고 있으나 수요부진이 계속되고 있어 운임 회복에 많은 시간이 걸릴 것으로 전망됨
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 94달러 하락한 1,197달러, 미동안이 전주 대비 119달러 하락한 2,199달러를 기록했으며, CCFI는 미서안이 10.6p 하락한 849.4p, 미동안이 36.1p 하락한 1,082.1p를 기록함
 - 중국 국경절에 따른 물동량 감소와 수급 불균형에 의한 선복과잉이 발생하면서 운임락세가 계속되고 있음. 또한 유럽항로에서 북미항로로 캐스캐이딩이 일어나면서 선복량 역시 증가하여 운임 상승에 제약을 받고 있음
- ▶ 한편 드류리는 글로벌 무역량 둔화, 초대형선박 인도량 증가에 의한 공급과잉 심화, 금융 부담 등으로 컨테이너선 시장의 불황이 앞으로 3년 더 지속될 것으로 전망하였음
 - 선사들이 매월 시도한 GRI 효과가 단기간에 그치고 있고, 선박계선 등을 통한 공급량 조절도 운임 상승에 별다른 효과를 미치지 못하고 있음. 드류리는 올해 컨테이너 수요 증가율을 2.2%로 하향 조정하였으며, 2016년에도 초대형선박의 인도 증가와 지속적인 캐스캐이딩으로 컨테이너선 시장이 더욱 어려워질 것으로 전망하였음



			금 주 (10.09)	(전 주비)	2015년			2014년		
					최저	최 고	평균	최저	최 고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		782.7	(-31.4)	783	1,079	917	1,017	1,171	1,085
	유럽항로		858.8	(-80.4)	792	1,349	1,060	1,177	1,696	1,420
	미서안항로		849.4	(-10.6)	824	1,054	932	934	1,032	983
	일본항로		664.2	(23.3)	608	714	650	597	843	705
	한국항로		564.1	(12.2)	552	725	639	610	749	692
	동남아항로		618.3	(-23.0)	618	884	745	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	674	670	750	708
		수입	570	(-)	570	600	573	540	610	581
	한중(All in)	수출	313	(-)	313	363	356	309	363	346
		수입	403	(-)	403	537	518	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, 단기간 운임조정 발생

- ▶ 지난주 '중동-일본' 운임이 100,000 달러/일을 상회하자 급등에 따른 부담으로 운임 조정이 나타남. 그러나 계절수요에 대한 기대와 함께 이라크발 성약이 지속되고 중국 체선, 기상악화로 대기선대가 줄어 운임 상승에 대한 기대가 높음
 - VLCC 평균 운임수익은 92,616 달러(일)로 전주 대비 2,743달러(2.9%) 감소하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 85로 전주 대비 5.0p(5.6%) 하락하였음
 - 10월 7일 페르시아만 30일 가용선박은 90척으로 전주대비 24척(36.4%) 증가하였으나 전년 동기 대비 21척(18.9%) 감소하였음
 - 연료유 가격은 하락세를 멈추고 반등하였음
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 99,131~100,960 달러/일(4%▼), 중동-미국 83,566 달러/일(1%▼), 중동-유럽 95,803 달러/일(-) 기록. 서아프리카 시장은 중국향 94,336 달러/일(1%▼), 미국향 102,959 달러/일(1%▼), 인도향 109,725 달러/일(13%▲) 기록

[10월 9일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라만카	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	237.0	264.0	263.0	255.0	235.0	256.5	269.0	254.5	252.5	252.5	292.5
ww	10.7%	10.0%	11.9%	1.0%	8.0%	11.8%	10.5%	5.6%	9.1%	2.0%	7.3%



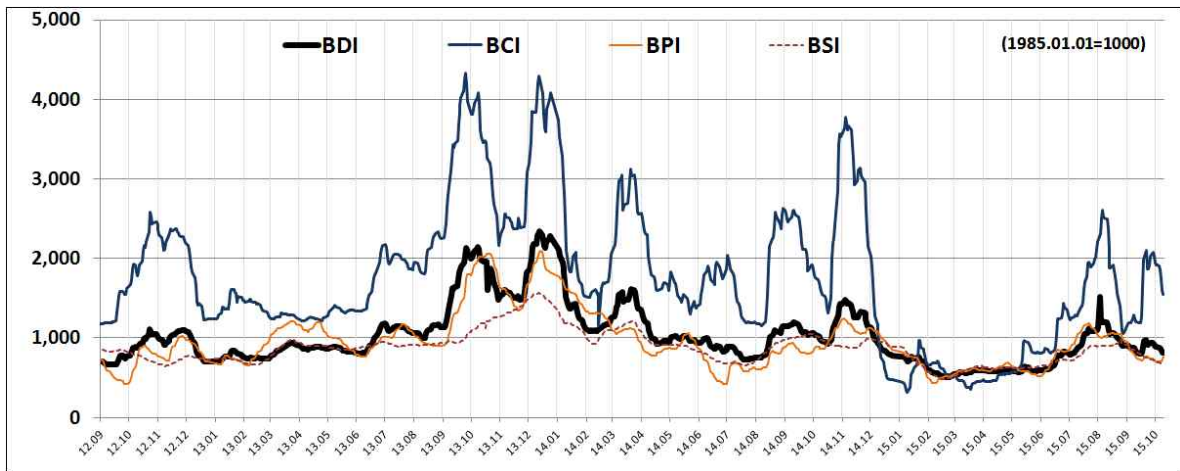
제품선, 전반적인 하락세 지속

- ▶ 대서양시장: 성약건수 증가하였으나 선복량 과잉으로 전반적인 운임은 약세를 기록, 다만 북해시장이 반등하며 평균운임 하락 일부 상쇄
- ▶ 아시아시장 : 운임약세가 지속되는 가운데 LR1의 하락폭이 가장 크게 나타남
 - 제품선 평균 운임수익은 17,035달러(일)로 전주 대비 725달러(4.1%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 127.0로 전주 대비 3.0p(2.3%) 하락하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 14,434 달러/일(8%▲), 북해-서아프리카 18,580 달러/일(3%▼), 미겔프-북해 4,404 달러/일(49%▼), 미겔프-남미동안 15,745(11%▼) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 12,697 달러/일(15%▼), LR2 20,742 달러/일(7%▼) 기록. MR은 싱가포르-일본 17,044 달러/일(3%▼), 인도-일본 14,948달러/일(3%▼) 기록



(전주비)				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (10.09)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	95,616	(-2,743)	25,546	95,359	55,110	7,670	66,395	27,287
	MR	17,035	(-725)	15,932	31,089	22,593	7,041	26,313	12,361
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	55,000	(2,500)	38,000	55,000	47,329	23,500	40,000	28,115
	MR	19,500	(-)	14,500	20,500	17,451	13,750	15,500	14,630
(10.09)									
운임지수(WS)	VLCC	85.0	(-5.0)	29.0	90.0	60.2	32.5	82.5	47.7
	MR	127.0	(-3.0)	117.5	172.0	138.9	100.0	122.5	112.5

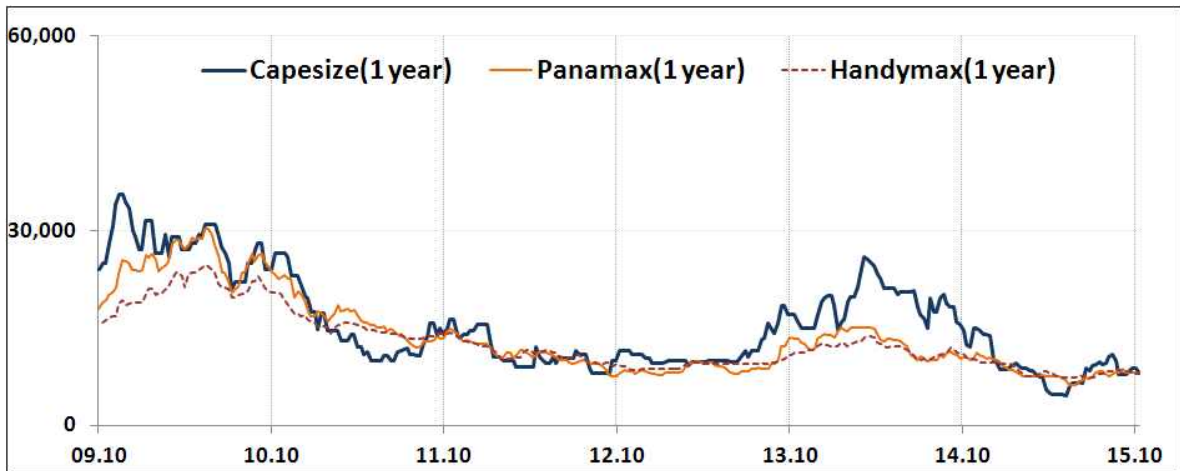
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

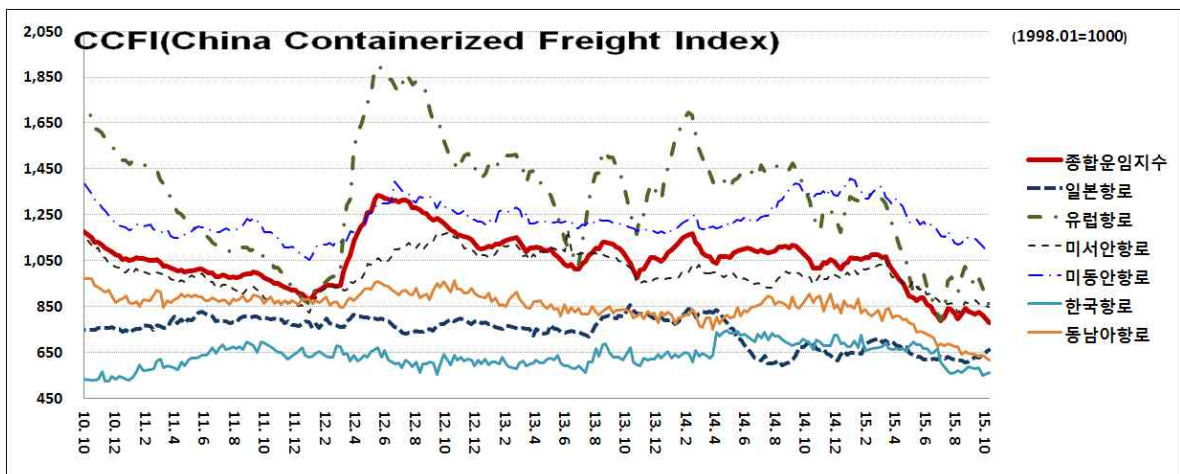
건화물선 용선료

\$/day



Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



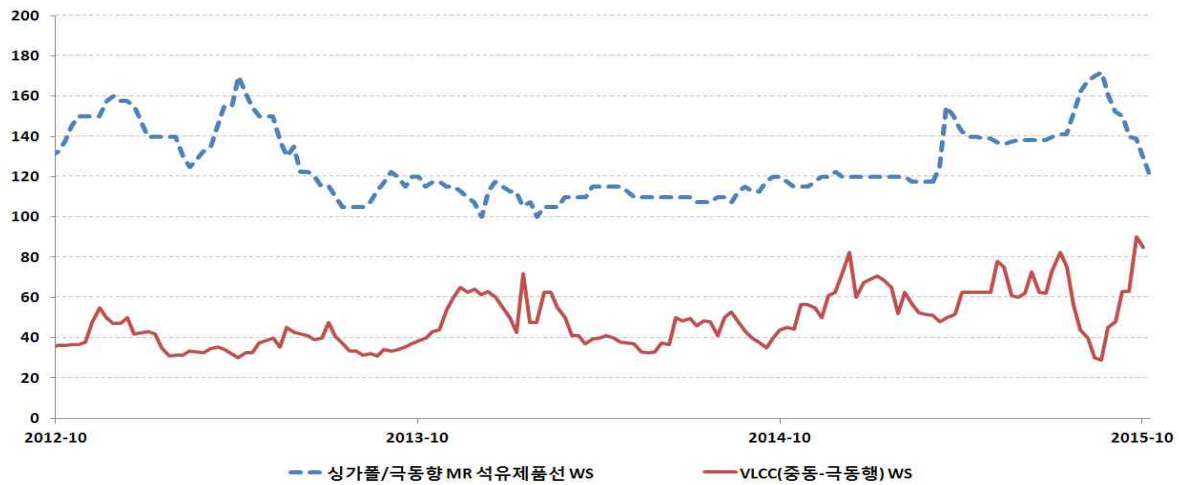
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

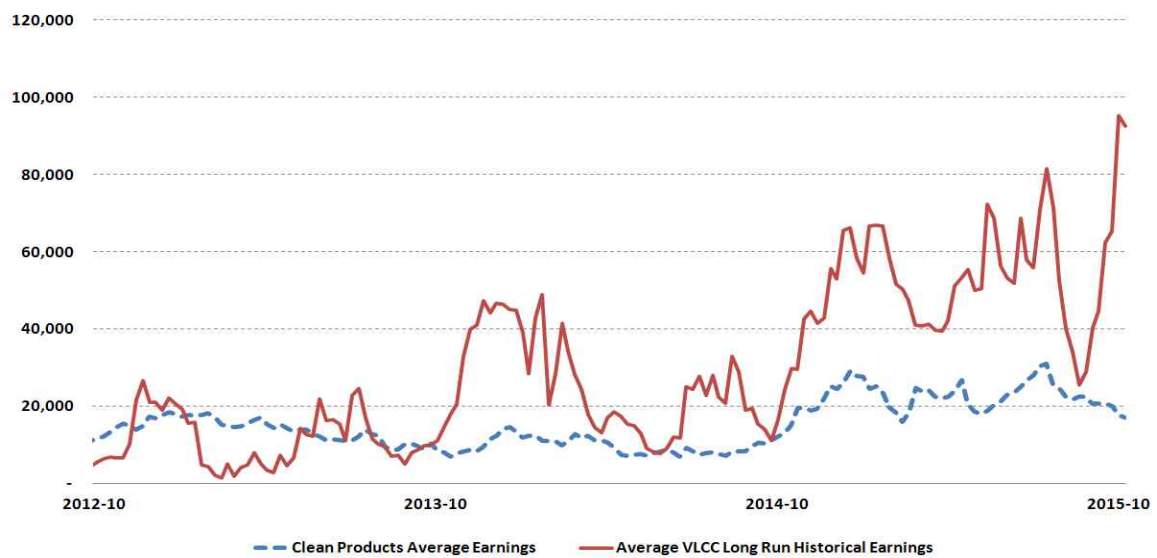
유조선운임지수 (WS)



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
중고선 시장 (\$ Million) (10.09)										
건화물선(5년)	Panamax	18.0*	(-)	18.0	16.5	20.0	17.7	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	80.0*	(-)	80.0	80.0	84.0	81.3	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

* 10월2일 자료임

신조선 시장 (\$ Million) (10.09)										
건화물선	Panamax	26.0	(-)	26.0	26.0	29.0	27.2	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	95.5	(-)	95.3	95.5	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

연료유 (\$/Tonne) (10.09)										
380 CST	Rotterdam	237.0	(23.0)	225.5	199.0	359.5	285.2	305.0	601.0	533.4
	Singapore	252.5	(21.0)	242.0	215.5	389.0	312.7	337.5	622.0	560.8
	Korea	287.5	(-)	287.5	239.5	417.0	341.9	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	252.5	(5.0)	250.0	227.5	402.5	321.4	347.5	640.0	569.6

주요 원자재가 (\$) (10.09) 10월평균										
철광석	국제價	55.0	(-)	54.9	47.4	71.4	58.6	68.9	135.0	97.8
	중국産	90.8	(0.2)	25.9	90.7	98.8	91.8	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	63.2	(0.1)	18.0	62.5	75.4	66.4	74.0	100.4	80.8
	중국産	72.7	(-0.5)	20.7	72.7	96.4	81.0	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	109.0	(0.2)	31.1	108.2	133.6	118.6	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	60.8	(0.1)	17.4	60.4	74.5	67.7	74.0	91.3	79.6
	중국産	115.3	(0.2)	32.9	114.2	132.8	123.5	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	885.8	(11.5)	883.1	862	1,066	962	910	1,646	1,246
	밀(국제)	509.3	(-4.0)	515.8	457	615	514	474	843	609

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
	'15년	06월	07월	08월	2012년	합계	2013년	합계	2014년	합계
ASEAN	수출	7,045	6,654	5,969	79,145		81,997		84,577	
	수입	3,523	3,845	3,638	51,977		53,339		53,418	
NAFTA	수출	7,809	7,687	6,334	72,395		76,983		86,048	
	수입	4,484	4,813	4,364	51,180		48,530		53,994	
EU	수출	4,364	4,114	3,420	49,371		48,857		51,658	
	수입	5,378	4,934	4,700	50,374		56,230		62,394	
BRICs	수출	13,078	13,142	12,521	167,628		178,083		177,122	
	수입	8,833	9,367	8,798	105,145		106,302		115,933	