

해운시황 포커스

통권 267호 (2015.08.10~08.14)

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)



컨테이너선시장, 불황의 구조화로 가는가?



- ▶ 지난 6월초 우리나라 국제금융센터에서 발간한 “아시아지역의 수출둔화 원인과 시사점” 보고서에 따르면 아시아지역 수출둔화는 크게 두가지로 분석되었음. 하나는 경기순환적 요인으로 선진국의 내수부진, 투자부진, 역내경기 둔화 등이 선진국의 수입수요를 하락시켰고, 다른 하나는 구조적 요인으로 선진국 제조업 회귀현상(리쇼어링 증가), 중국의 내수 중심 성장전략 등으로 인해 Global Value Chain 약화, 무역기술장벽 등 보호무역 조치가 수출부진으로 연결되었음
 - 국제금융센터에 따르면 아시아지역 수출은 미국, 유럽의 더딘 경기회복과 Global Value Chain 약화 등으로 금융위기 이전과 같은 빠른 회복세를 기대하기 어려움. 이는 세계 최대의 해운시장인 아시아지역의 수출둔화가 장기적인 추세라는 것을 나타내며, 나아가 세계 해운시장의 물동량도 오랫동안 낮은 수준의 증가율을 보일 것으로 예상됨
- ▶ 이처럼 해운시장의 수요가 오랫동안 저성장을 보일 것으로 예상되는 반면 공급 측면에서 선주들의 선박발주 경쟁이 계속되고 있음. 오늘날 해운시장에서는 서비스의 차별화를 달성하기 매우 어렵기 때문에 경쟁전략은 사실상 지속적인 비용우위를 가지는 것 밖에 없음
 - 금년 7월 기준, 18,000TEU급 이상의 극초대형선박은 29척이 있으며, 발주잔량은 68척으로 2019년까지 97척의 극초대형선박이 인도될 예정임. 여기에 13,000~17,999TEU급 초대형선박의 발주량도 2018년까지 55척에 달하고 있음. 이처럼 공급과잉의 상황에서도 초대형선박의 발주가 계속되는 이유는 무엇인가? 이것은 선주들에게 하나의 선택권 밖에 없음을 의미함
- ▶ 해운시장, 특히 컨테이너선 시장의 불황이 장기적이고 구조화될 가능성이 높은 이유를 들면 다음과 같음
 - 첫째, 서비스의 차별화가 곤란한 상황에서 선사들은 비용경쟁력을 확보할 수 있는 대안을 선택할 수 밖에 없음. 즉 수요가 부진한 상황에서도 공급과잉의 부담을 안고 비용우위를 가진 초대형선박을 확보하는 것이 사실상 유일한 대안이 되었음
 - 둘째, 얼라이언스 체제 자체가 선박의 초대형화를 통해 항로와 서비스를 재편하여 비용 절감 효과의 극대화를 추구한다는 점에서 끝없는 비용경쟁이 불가피함
 - 셋째, 해운과 조선산업에 대한 각국의 지원정책이 공급과잉의 원인이 되고 있음. 이는 해운과 조선산업의 성장기반을 마련하는 데 중요한 역할을 하였지만 선주와 조선소가 해운경기 순환에 맞춰 자율적으로 수급을 조절하는 능력을 상실하게 되었음
- ▶ 현재 컨테이너선 시장에 있어 초대형선박과 얼라이언스는 선택이 아닌 필수사항임. 그러나 초대형선박과 얼라이언스체제가 또 다시 공급과잉을 유발하게 된다는 점에서 컨테이너선 시장의 불황이 장기적이고 구조적인 것으로 될 가능성이 높음
 - 현재 컨테이너선 시장은 공급과잉이 영구화될 가능성이 갈수록 높아지고 있다는 점에서 선사들은 공급과잉 해소에 대한 기대를 포기해야 하며, 이러한 시장에서 생존하는 대안을 마련할 수 밖에 없음

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



케이프 운임 급락으로 BDI 하락

- ▶ 최근 BDI는 1,055p(8월 14일)를 기록하여 전주 대비 145p 하락
 - 케이프는 12,542달러(일)를 기록하며 전주 대비 5,708달러(일) 하락
 - 파나마스는 전주 대비 283달러(일) 상승하며 8,410달러(일) 기록
 - 수프라막스는 3달러(일) 상승한 9,460달러(일), 핸디사이즈는 155달러(일) 상승한 6,599달러(일) 기록
 - FFA 시장은 케이프 및 파나마스가 하향 조정되는 양상. 케이프는 9월물이 1,875달러(일) 하락하여 13,375달러(일), 4분기물이 600달러(일) 하락하여 15,325달러(일)을 기록하여 현물운임보다 높은 수준으로 추가적인 운임하락 위험은 적은 것으로 이해됨. 파나마스는 9월물이 375달러(일) 하락하여 8,475달러(일), 4분기물이 300달러(일) 하락하여 8,675달러(일) 기록하며 소폭 하향 조정. 수프라막스 및 핸디사이즈는 1~2% 소폭 상승
- ▶ 케이프는 태평양/대서양 양 수역의 물동량이 감소하면서 운임이 큰 폭으로 하락
 - 태평양 수역은 서호주 철광석과 동호주 석탄 물동량 유입이 줄어들면서 운임하락으로 귀결
 - 대서양 수역도 브라질 철광석 물동량 유입이 줄어들면서 운임이 하락
 - 다만, 주 후반 들어 양 수역의 물동량 유입이 다시 증가하면서 운임이 하락세를 멈추고 소폭 상승
- ▶ 파나마스는 대서양 수역의 물동량 유입이 시황지지세 역할
 - 태평양수역은 인도네시아 석탄 물동량 유입이 전주 대비 소폭 감소
 - 대서양수역은 남미 곡물 물동량이 피크 시즌보다는 감소했으나, 지속적으로 유입되면서 미국 걸프만 물동량과 함께 운임의 소폭 상승으로 귀결
- ▶ 수프라막스는 태평양 운임 소폭 감소, 대서양 운임 소폭 상승
 - 태평양 수역은 중국 철강재 수출, 니켈 수입 물동량에도 불구하고 운임이 소폭 하락
 - 대서양은 미국 걸프만 물동량 유입이 운임의 소폭 상승으로 이어짐



				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
금주 (08.14) (전주비)									
건화물선 시장									
운임지수	BDI	1,055	(-145)	509	1,511	710	723	2,113	1,105
	BCI	1,884	(-628)	311	2,604	915	472	3,781	1,974
	BPI	1,057	(36)	428	1,179	715	419	1,780	964
	BSI	905	(1)	478	905	675	659	1,330	939
	BHSI	449	(11)	260	488	365	355	773	524
(08.14)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	10,850	(350)	4,500	10,850	7,719	8,550	25,938	17,934
	Panamax	7,875	(250)	6,250	8,875	7,582	9,000	15,125	12,035
	Handymax	8,250	(-)	7,250	9,500	7,894	9,500	13,750	11,389
(08.14)									
운임(\$/day)	Capesize	12,542	(-5,708)	2,594	19,499	6,369	3,670	35,316	13,802
	Panamax	8,410	(283)	3,418	9,403	5,705	3,362	14,188	7,718
	Supramax	9,460	(3)	5,002	9,460	7,064	6,886	13,902	9,825
	Handysize	6,599	(155)	3,900	7,239	5,413	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

류희영 연구원 (hyryu@kmi.re.kr)



유럽항로 운임, 2주 연속 약세

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 20.7p 상승한 819.6p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 4p 하락한 745.6p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 12.8p 하락한 681p를 기록하며 지난 주 대비 소폭의 하락세를 보이고 있음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 193달러 하락한 640달러, CCFI는 전주 대비 71.5p 상승한 988.4p를 기록함
 - 3주 전 반년만에 1000달러대의 운임을 기록한 이후, 2주 연속 하락세를 보이며 전주 대비 23.2% 하락함. 지속되고 있는 4대 얼라이언스의 선복량 감축이 시황 상승에 긍정적인 효과를 나타낼 것으로 보임
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 177달러 상승한 1,719달러, 미동안이 전주 대비 174달러 상승한 3,159달러를 기록한 반면 CCFI는 미서안이 17.1p 상승한 841.2p, 미동안이 11.1p 상승한 1,131.8p를 기록함
 - 8월 1일 FEU당 600달러의 GRI가 성공하면서 7월 대비 지속적으로 높은 운임 수준을 유지하고 있음. 전반적으로 양대 항로의 물동량 또한 안정적인 상황을 보이고 있음.
- ▶ 한편 알파라이너에 따르면 2015년 7월말까지 계선된 컨테이너 규모가 127척으로 총 34만 5900TEU에 달하며, 최근 들어 전세계 컨테이너선의 계선 규모가 증가세를 보이는 것으로 파악됨
 - 이는 작년 대비 계선 선복량이 50%나 증가했으며, 6월과 비교했을 때도 16% 가까이 증가하는 등 여름 성수기에도 불구하고 물동량과 주요 항로의 전망이 어두워지면서 선박 공급 수요가 줄어든 것으로 보임



			금주 (08.14)	(전주비)	2015년			2014년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		819.6	(20.7)	791	1,079	935	1,017	1,171	1,085
	유럽항로		988.4	(71.5)	792	1,349	1,080	1,177	1,696	1,420
	미서안항로		841.2	(17.1)	824	1,054	945	934	1,032	983
	일본항로		614.8	(-2.6)	615	714	654	597	843	705
	한국항로		563.4	(-11.0)	559	725	652	610	749	692
	동남아항로		644.6	(-30.9)	645	884	765	754	905	839
			(08.12)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)			681.0	(-12.8)	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, 8월 운임하락 지속

- ▶ 계절적 비수기의 영향이 지속되며 운임이 상당 폭 하락하였음. 다만 VLCC 선주들이 슬로우스티밍(Slow Steaming)을 다시 실행하며 공급조절에 나서고, 9월부터 계절 수요도 시작되 운임 반등에 대한 기대가 있음
 - VLCC 평균 운임수익은 34,060 달러(일)로 전주 대비 6,134달러(15.3%) 감소하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 40.0로 전주 대비 4.0p(9.1%) 하락하였음
 - 8월 12일 페르시아만 30일 가용선박은 112척으로 전주대비 14척(11%) 감소하였으나 전년 동기 대비 20척(22%) 증가한 수준
 - 연료유 가격은 대부분 하락세를 지속하고 있음
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 32,149~35,525 달러/일(16~21%▼), 중동-미국 24,589 달러/일(27%▼), 중동-유럽 29,524 달러/일(25%▼) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 43,977 달러/일(3%▼), 미국항 55,923 달러/일(1%▲), 44,066 달러/일(1%▲) 기록

[8월 14일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라팔라	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	251.0	269.0	266.0	277.5	244.5	251.5	287.0	267.5	262.0	272.5	292.5
W/W	-2.5%	-3.8%	-3.8%	3.7%	-3.2%	-3.5%	1.6%	-2.2%	-6.1%	-4.4%	-4.3%

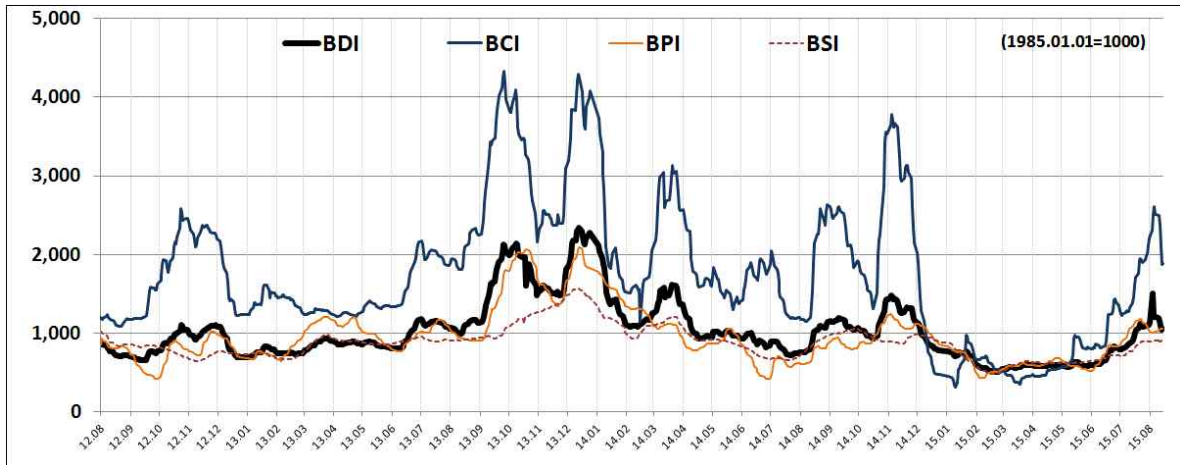


제품선, 아시아와 유럽 모두 전반적인 운임 하락

- ▶ 대서양시장 : 북해시장의 운임이 지속적으로 하락하며 미겔프만 공선도 증가하며 동지역 운임에도 부정적인 영향을 미치고 있음
- ▶ 아시아시장 : 극동항 MR 운임이 강세를 지속하고 있으나 싱가포르 연휴 영향으로 LR을 포함하여 전반적으로 운임은 약세
 - 제품선 평균 운임수익은 21,796달러(일)로 전주 대비 578달러(2.6%) 감소하였으나 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 170.0로 전주 대비 2.5p(1.5%) 상승하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 15,667 달러/일(11%▼), 북해-서아프리카 20,319 달러/일(13%▼), 미겔프-북해 12,180 달러/일(7%▼), 미겔프-남미동안 26,159(1%▼) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 37,724 달러/일(10%▼), LR2 56,927 달러/일(-) 기록. MR은 싱가포르-일본 24,186 달러/일(3%▲), 인도-일본 31,179달러/일(2%▼) 기록

		(전주비)		2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(08.14)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	34,060	(-6,134)	34,060	81,637	54,668	7,670	66,395	27,287
	MR	21,796	(-578)	15,932	31,089	23,170	7,041	26,313	12,361
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	52,000	(-500)	38,000	55,000	46,788	23,500	40,000	28,115
	MR	20,250	(-250)	14,500	20,500	16,902	13,750	15,500	14,630
		(08.14)							
운임지수(WS)	VLCC	40.0	(-4.0)	40.0	82.5	61.0	32.5	82.5	47.7
	MR	170.0	(2.5)	117.5	170.0	137.1	100.0	122.5	112.5

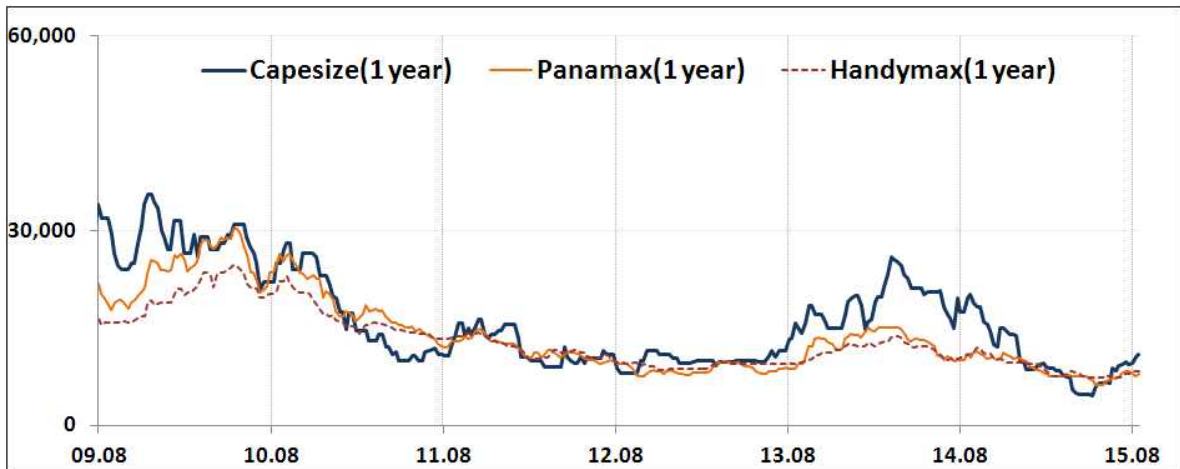
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

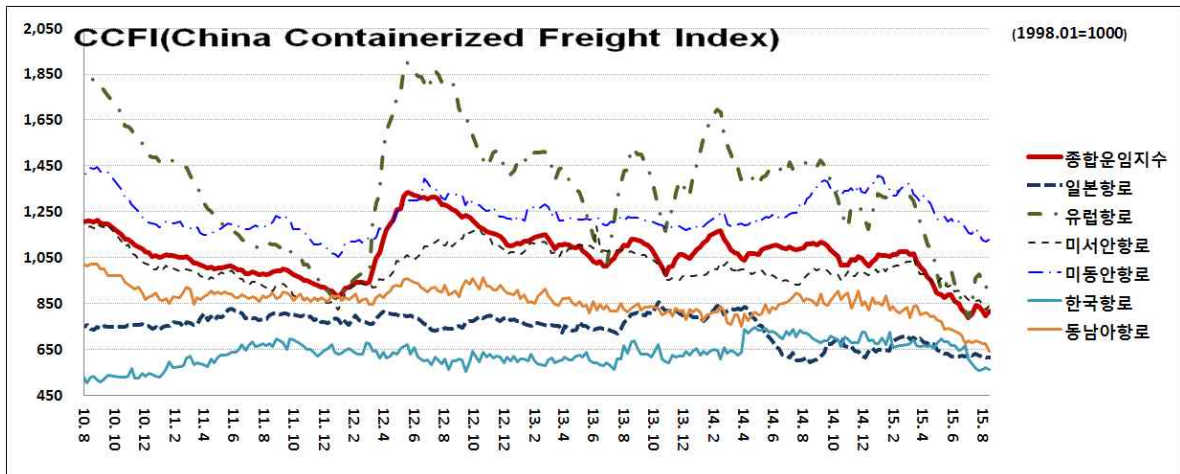
건화물선 용선료

\$/day



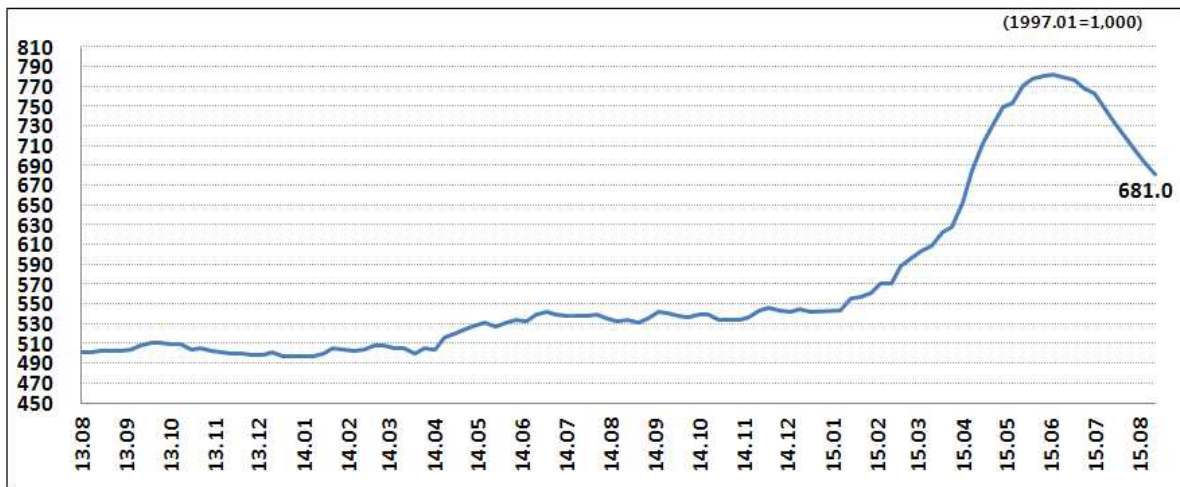
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



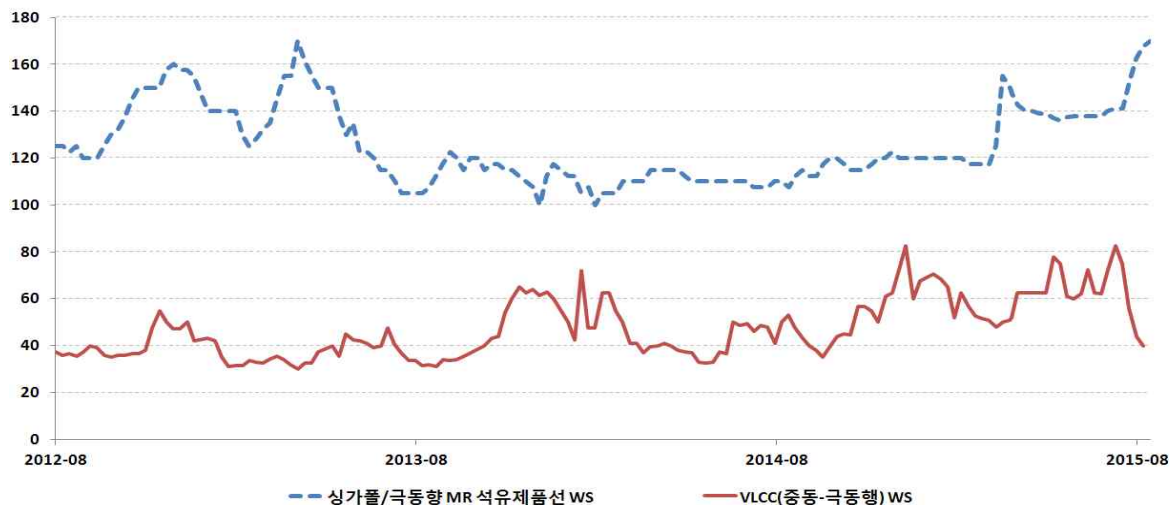
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

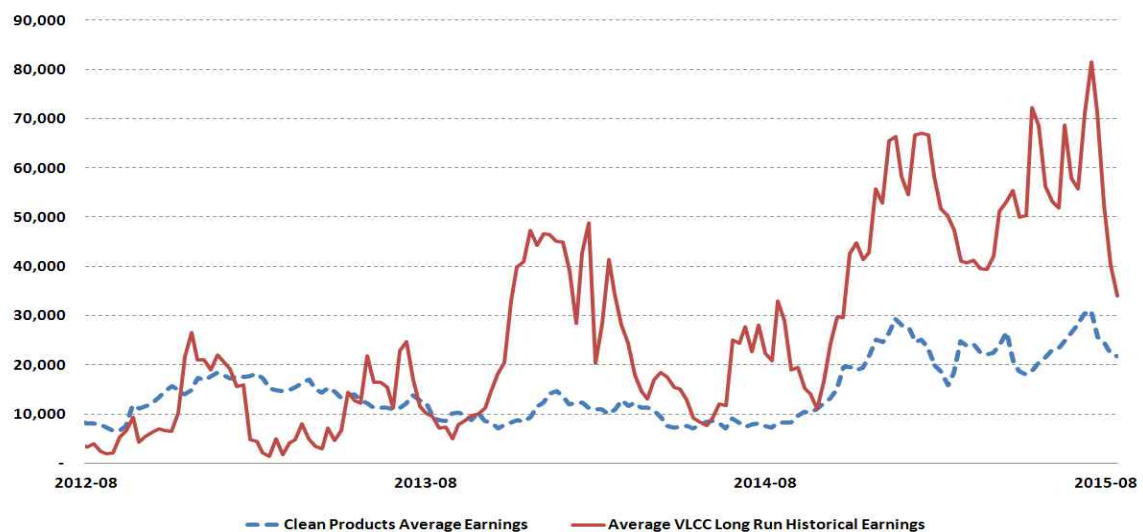
유조선운임지수 (WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 8월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (08.14)										
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	81.1	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) (08.14)										
건화물선	Panamax	26.5	(-)	26.5	26.5	29.0	27.4	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	95.5	(-)	95.5	95.5	97.0	96.2	94.0	101.0	98.4
컨테이너선	Sub-Panamax	30.5	(-)	30.5	30.5	32.5	31.2	31.5	32.5	31.9

연료유 (\$/Tonne) (08.14)										
380 CST	Rotterdam	251.0	(-6.5)	254.3	242.0	359.5	300.3	305.0	601.0	533.4
	Singapore	262.0	(-17.0)	270.5	262.0	389.0	331.0	337.5	622.0	560.8
	Korea	292.5	(-9.5)	297.3	292.5	417.0	358.3	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	272.5	(-12.5)	278.8	272.5	402.5	339.3	347.5	640.0	569.6

주요 원자재가 (\$)					(08.14) 8월평균					
철광석	국제價	56.1	(0.1)	55.8	47.4	71.4	59.1	68.9	135.0	97.8
	중국産	90.2	(-2.6)	91.8	90.0	98.8	95.2	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	62.7	(-1.8)	63.9	62.6	75.4	69.4	74.0	100.4	80.8
	중국産	75.3	(-2.2)	76.7	75.2	96.4	85.1	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	111.3	(-3.2)	113.4	111.2	133.6	124.5	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	62.7	(-1.8)	63.9	62.6	74.5	71.3	74.0	91.3	79.6
	중국産	116.0	(-3.4)	118.2	115.9	132.8	129.4	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	916.5	(-46.8)	945.7	910	1,066	983	910	1,646	1,246
	밀(국제)	506.5	(-4.0)	504.7	464	615	519	474	843	609

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
	'15년	04월	05월	06월	2012년	합계	2013년	합계	2014년	합계
ASEAN	수출	6,531	5,920	7,085	79,145		81,997		84,577	
	수입	3,729	3,338	3,524	51,977		53,339		53,418	
NAFTA	수출	7,672	7,013	7,809	72,395		76,983		86,048	
	수입	4,646	4,320	4,483	51,180		48,530		53,994	
EU	수출	3,893	4,541	4,374	49,371		48,857		51,658	
	수입	4,889	4,925	5,379	50,374		56,230		62,394	
BRICs	수출	13,846	12,727	13,093	167,628		178,083		177,122	
	수입	9,167	8,536	8,834	105,145		106,302		115,933	