

해운시황 포커스

통권 257호 (2015.05.25~05.29)

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)



유럽항로, 넘치는 선복량으로 상황상승 동력 상실하나?



- ▶ 올해 들어 컨테이너선 시장은 유럽항로의 급격한 시황 부진으로 몸살을 앓고 있음. 올해 1월 9일 TEU당 975달러 시작한 유럽항로 운임은 2월 13일까지 TEU당 1,000달러를 상회하였으나 3월 20일 600달러대로 주저앉은 이후 하락세를 계속하여 4월 17일 400달러가 붕괴되었음
 - 400달러가 붕괴된 이후 5월 8일 선사들의 GRI가 성공하면서 TEU당 861달러까지 급등했던 운임이 3주만에 다시 342달러까지 하락하여 깊은 침체에 빠져 들었음
- ▶ 지난 5월 22일까지 유럽항로 평균 운임은 745달러로 작년 평균 운임인 1,765달러에 비해 1,000달러 이상 낮은 수준임. 다가오는 성수기를 앞두고 운임의 방향을 판단하기 어려우나 올해 평균 운임은 작년 평균 운임인 1,765달러에 비해 낮은 수준에 머무를 가능성이 매우 높음
 - 또한 올해 유럽항로 평균 운임이 작년 평균 운임에 도달하려면 오는 6월부터 12월까지 7개월간 평균 운임이 TEU당 2,500달러가 되어야 가능한 것으로 나타났음
- ▶ 올해 상반기 유럽항로의 운임 하락세는 흡사 200년 금융위기로 촉발된 컨테이너선 시장의 위기와 다를 바 없을 정도로 바닥세를 보이고 있음. 또한 앞으로 남은 7개월간 시황개선 가능성이 높아 보이지도 않음. 지난 3월부터 수직 하락세를 보이고 있는 유럽항로에 대체 무슨 일이 일어났기에 이와 같이 불과 3개월만에 운임이 2/3가 하락한 것인가?
 - 이처럼 유럽항로의 운임이 급전직하한 배경에는 중국발 유럽항 수출물동량 감소에 따른 유럽항 수출물동량 감소와 공급과잉 가속화가 지적되고 있음
- ▶ 올해 5월 현재 컨테이너선 시장에 운항중인 18,000TEU급 이상이 20척에 이르고 있으며, 알파라이너에 따르면 1만TEU급 이상 선박 51척이 유럽항로에 투입되어 선복량 증가율이 9.1%에 이를 것으로 전망되고 있음. 또한 NYK에 따르면 1만TEU급 이상 선박은 63척(93만 5천TEU)로 작년에 대해 선복량이 9만TEU 증가하는 것으로 나타났음
 - 한편 수요 측면에서 일본해사센터에 따르면 작년도 유럽항로 물동량은 전년 대비 7.3% 증가한 1,539만 6천TEU를 기록하였으나 올해 1분기 물동량은 작년 1분기 대비 1.2% 감소한 355만TEU를 기록하여 올해 유럽항로 물동량이 작년만큼 증가할 가능성이 높지 않을 것으로 판단됨
- ▶ 올해 유럽항로에 있어 선사들은 6차례에 걸쳐 GRI를 시행하는 등 운임상승에 많은 노력을 기울였으나 GRI의 성공은 2번에 불과하고 GRI 효과도 1~2주에 머무른 것으로 나타났음. 올해 선복량 증가율이 9.1%인 반면 수요증가율인 중국경제의 성장을 저하에 따라 작년도 수준인 7.3% 보다 낮아질 가능성이 매우 높아 올해 유럽항로 시황은 작년에 비해 악화될 것으로 보임

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



중대형선 운임 하락세 지속

- ▶ 최근 BDI는 589p(5월 29일)를 기록하여 전주 대비 3p 상승함
 - 케이프는 4,285달러(일)를 기록하며 전주 대비 66달러(일) 하락
 - 파나마스도 전주 대비 200달러(일) 하락하며 4,191달러(일)를 기록
 - 반면 수프라막스는 209달러(일) 상승한 6,768달러(일), 핸디사이즈도 64달러(일) 상승한 4,889달러(일) 기록
 - FFA 시장은 현물시장과 다른 방향으로 움직임. 케이프는 6월물 및 3분기물이 저평가되었다는 인식 속에 6월물이 425달러(일) 상승하며 5,300달러(일), 3분기물이 675달러(일) 상승하며 7,625달러(일)을 기록함. 파나마스는 6월물이 50달러(일) 하락한 4,625달러(일), 3분기물이 225달러(일) 상승한 5,250달러(일)을 기록함. 수프라막스는 현물 운임 상승세를 반영하여 6월물 및 3분기물이 각각 9% 상승한 반면 핸디사이즈는 소폭 하락세를 보임
- ▶ 케이프는 4,300달러(일) 내외를 기록하며 극심한 침체기를 지속하고 있음
 - 서호주 철광석 항로, 동호주 석탄항로 등에서 물동량이 유입되며 운임상승 압력을 받았지만, 브라질->극동 항로, 대서양 R.V. 항로 등에서 물동량 유입이 부진하여 볼틱 4TC 평균은 소폭 하락
- ▶ 파나마스는 양 수역 모두 수요부족으로 수급 불균형이 심화되면서 운임이 하락함
 - 태평양수역은 동호주 석탄 물동량이 일부 유입되었으나 공급과잉에 따라 운임 상승으로 이어지지 못했으며
 - 대서양수역도 남미->극동 화물이 일부 유입되었으나 항로의 전반적인 수요부족에 따른 선박공급과잉으로 운임이 하락
- ▶ 수프라막스 태평양 수역은 중국의 니켈 수입 물동량, 대서양 수역은 미국 걸프-> 극동 곡물 물동량 유입 등으로 상승세를 기록



		금주 (05.29)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건 화물선 시장									
운임지수	BDI	589	(3)	509	771	606	723	2,113	1,105
	BCI	810	(-6)	311	972	589	472	3,781	1,974
	BPI	524	(-23)	428	827	604	419	1,780	964
	BSI	647	(20)	478	884	618	659	1,330	939
	BHSI	331	(4)	260	488	353	355	773	524
		(05.29)							
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	6,500	(-)	4,500	9,500	7,074	8,550	25,938	17,934
	Panamax	6,250	(-)	6,250	8,875	7,549	9,000	15,125	12,035
	Handymax	7,250	(-)	7,250	9,500	7,943	9,500	13,750	11,389
		(05.29)							
운임(\$/day)	Capesize	4,285	(-66)	2,594	7,863	4,285	3,670	35,316	13,802
	Panamax	4,191	(-200)	3,418	6,591	4,829	3,362	14,188	7,718
	Supramax	6,768	(209)	5,002	9,239	6,468	6,886	13,902	9,825
	Handysize	4,889	(64)	3,900	7,239	5,263	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



유럽항로, 400달러선 붕괴되며 2011년 이후 최저치 기록

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 1.3p 하락한 890.4달러, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 14.5p 하락한 661.55p를 기록함
 - HRCI는 전주 대비 2.7p 상승한 780.7달러를 기록하며 용선시장은 소폭 상승하여 계속 상승세를 유지
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 102달러 하락한 342달러를 기록하였으며, CCFI는 전주 대비 19.2p 상승한 993.2p를 기록하며 소폭 상승함
 - 상해발 유럽행 운임은 지난 4월 중순 399달러를 기록한 후 금주 342달러까지 하락하여 2011년 이후 역대 최저치를 경신
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 114달러 하락한 1,526달러, 미동안이 전주 대비 75달러 상승한 3,216달러, CCFI는 미서안이 6.2p 상승한 933.5p, 미동안이 10.7p 상승한 1,221.6p를 기록함
 - 매달 선사들이 GRI를 시도함에도 불구하고 소폭 운임상승 후 다시 하락하는 패턴을 반복하고 있어 성수기 할증료 부과시에도 뚜렷한 운임 상승을 기대하기 어려운 실정
- ▶ 한편 파이낸셜 타임즈에 따르면 태평양과 대서양을 연결하는 파나마운하가 컨테이너선 통행 실적 감소로 중심항로로서의 영향력이 현저히 떨어지고 있는 것으로 분석됨
 - 2007년 파나마 운하를 통과한 컨테이너선은 3,600여척에 이르렀으나 2014년에는 약 20% 줄어든 2,891척까지 감소함. 이는 2008년 금융위기 이후 파나마 운하 전체 물동량의 2/3 이상을 차지하는 미국의 소비감소와 태평양과 대서양을 연결하는 횡단철도 개발에 대한 인프라 투자가 남미 곳곳에서 이루어지는 등의 요인으로 인해 파나마운하의 수송량 감소로 이어지고 있음



			금 주 (05.29)	(전 주 비)	2015년			2014년		
					최저	최 고	평균	최저	최 고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		890.4	(-1.3)	875	1,079	996	1,017	1,171	1,085
	유럽항로		993.2	(19.2)	905	1,349	1,176	1,177	1,696	1,420
	미서안항로		933.5	(6.2)	927	1,054	986	934	1,032	983
	일본항로		620.0	(-13.1)	620	714	671	597	843	705
	한국항로		666.7	(-19.4)	657	725	677	610	749	692
	동남아항로		737.5	(-7.7)	737	884	806	754	905	839
			(05.27)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)			780.7	(2.7)	544	781	649	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	660	710	677	670	750	708
		수입	570	(-)	570	600	575	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, 단기급등에 따른 관망세로 운임 하락

- ▶ 단기급등에 따른 운임 부담으로 관망세가 이어지며 전반적으로 성약건수가 감소하고 운임이 크게 하락하였음
 - VLCC 평균 운임수익은 56,306 달러(일)로 전주 대비 12,394달러(18.0%) 감소하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 61.0으로 전주 대비 14.0p(18.7%) 하락하였음
 - 5월 27일 페르시아만 30일 가용선박은 87척으로 전주대비 2척(2.4%) 증가하였으나 전년 동기 대비 32척(26.9%) 감소한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 55,055~65,606 달러/일(17~20%▼), 중동-미국 50,955 달러/일(22%▼), 중동-유럽 58,432 달러/일(24%▼) 기록. 서아프리카 시장은 중국향 57,875 달러/일(13%▼), 미국향 69,184 달러/일(12%▼), 인도향 64,914 달러/일(7%▼) 기록

[5월 29일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라렐라	푸자이라	상가포르	홍콩	일본
\$/톤	323.5	349.5	347.5	337.0	335.6	350.5	365.0	371.5	374.5	386.5	402.5
w/w	-3.7%	0.1%	-0.4%	-7.0%	-2.0%	-3.3%	-3.3%	0.4%	1.9%	3.8%	-1.2%



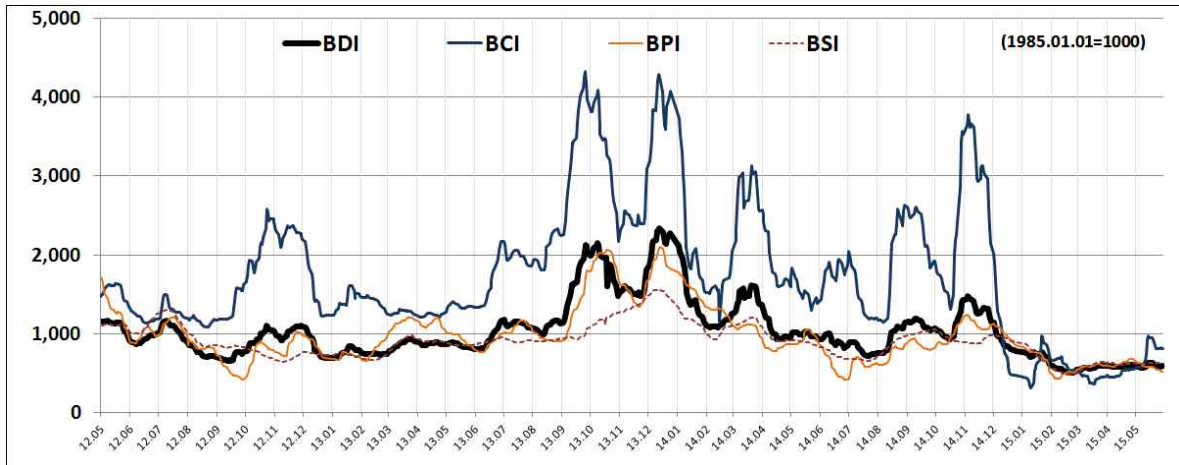
제품선, 대서양시장 하락한 반면 아시아시장은 상승

- ▶ 대서양시장 : 주초 운임이 강세를 보였으나 후반으로 갈수록 하락폭을 확대
- ▶ 아시아시장 : 지난주에 이어 LR이 활발한 거래를 이어가며 운임이 큰 폭의 상승세를 나타내고 있음. MR도 운임도 소폭 상승세를 나타냄
 - 제품선 평균 운임수익은 21,785달러(일)로 전주 대비 895달러(4.3%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 138.0으로 전주 대비 2.0p(1.5%)
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 23,517 달러/일(14%▼), 북해-서아프리카 31,458 달러/일(1%▲), 미겔프-북해 11,443 달러/일(8%▼), 미겔프-남미동안 22,599(1%▲) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 30,200 달러/일(24%▲), LR2 33,471 달러/일(21%▲) 기록. MR은 싱가포르-일본 15,687 달러/일(3%▲), 인도-일본 17,617달러/일(2%▲) 기록

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

유조선 시장		(05.29)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	56,306	(-12,394)	39,452	72,394	52,968	7,670	66,395	27,287
	MR	21,785	(895)	16,447	27,620	22,377	7,041	26,313	12,361
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	47,500	(-)	38,000	52,500	45,295	23,500	40,000	28,115
	MR	17,250	(-)	14,500	17,250	15,693	13,750	15,500	14,630
		(05.29)							
운임지수(WS)	VLCC	61.0	(-14.0)	48.0	78.0	60.2	32.5	82.5	47.7
	MR	138.0	(0.5)	117.5	155.0	131.7	100.0	122.5	112.5

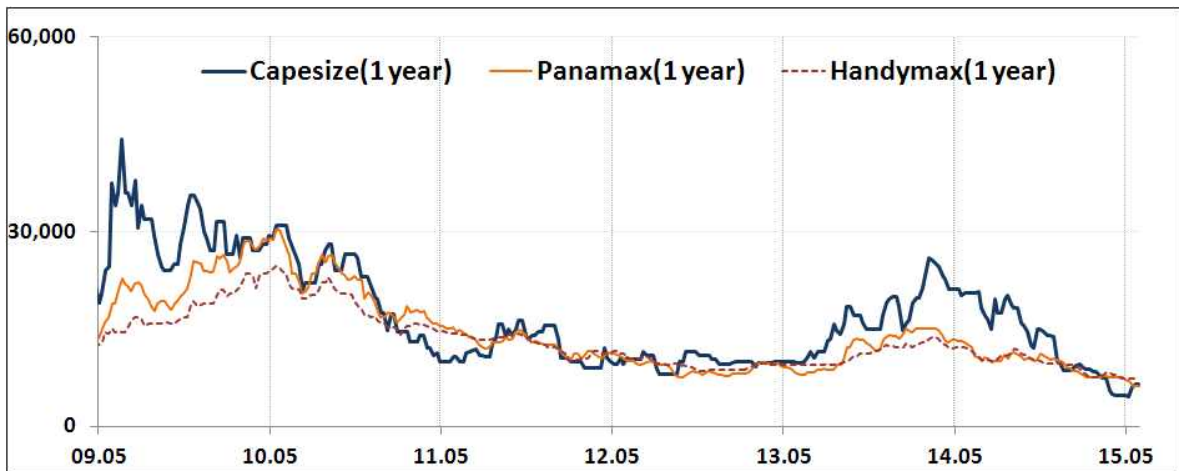
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

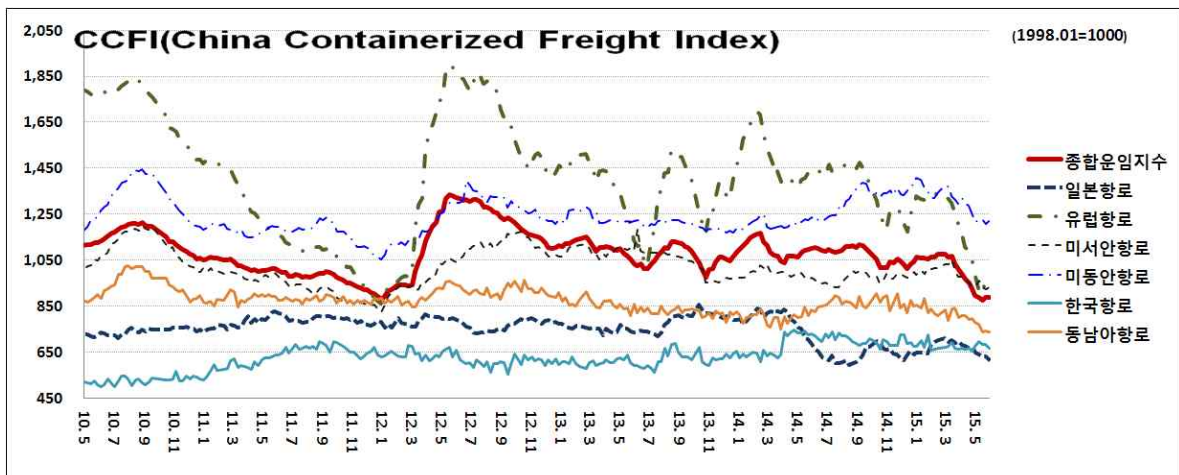
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



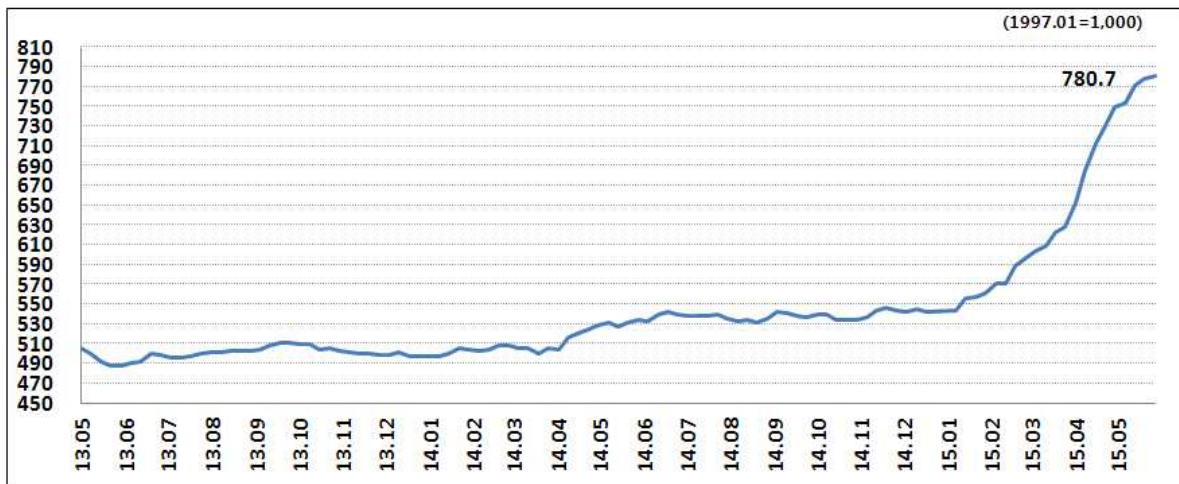
Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



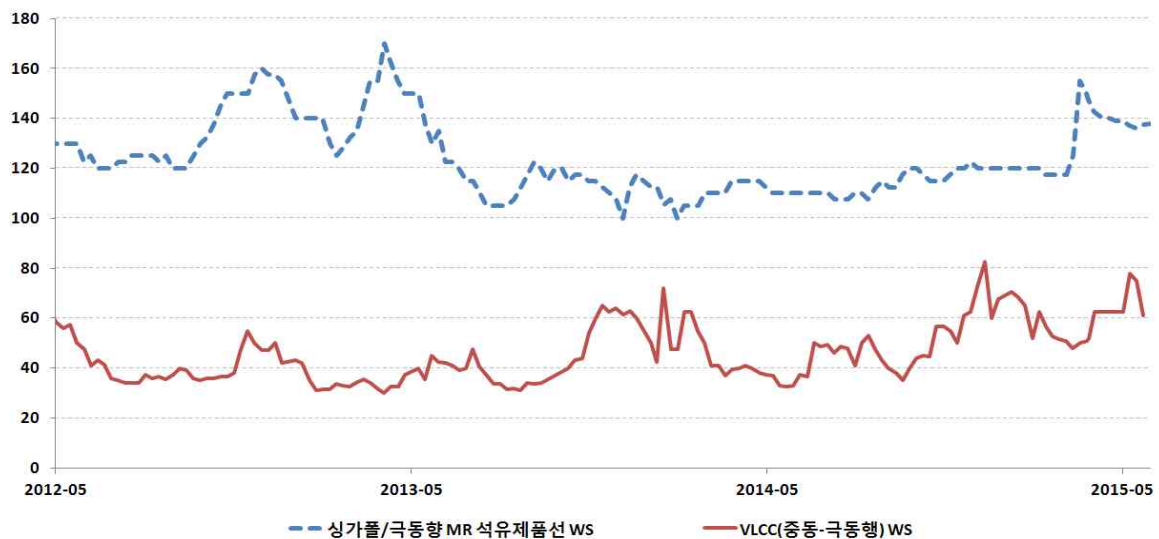
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

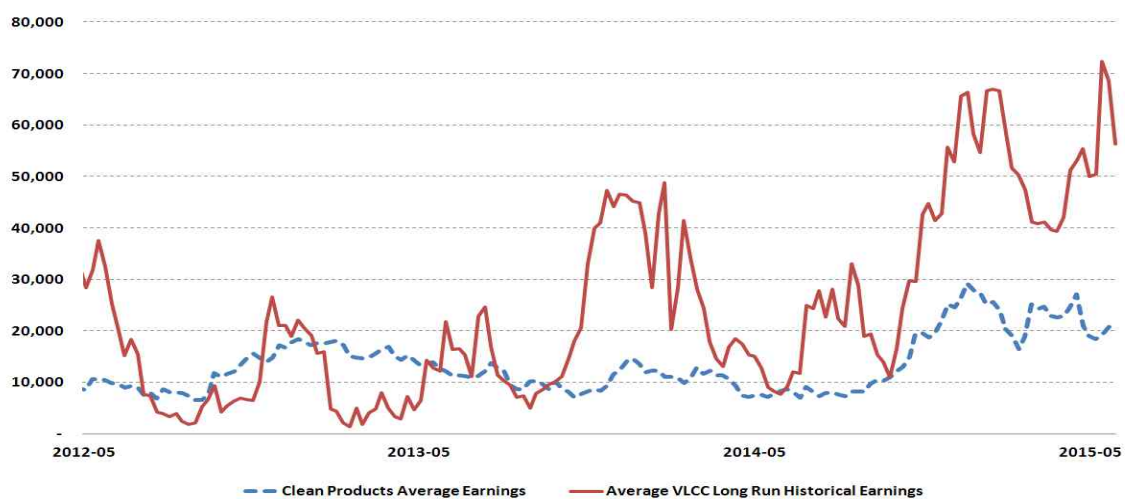
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 5월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (05.29)										
건화물선(5년)	Panamax	17.5	(-)	17.5	16.5	20.0	17.7	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	80.0	(-)	80.2	80.0	81.0	80.7	65.0	77.0	73.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	12.0	(-)	12.0	8.5	12.0	10.5	8.5	10.3	9.7

신조선 시장 (\$ Million) (05.29)										
건화물선	Panamax	26.8	(-)	26.9	26.8	29.0	27.9	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	96.0	(-)	96.2	96.0	97.0	96.5	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

연료유 (\$/Tonne) (05.29)										
380 CST	Rotterdam	323.5	(-12.5)	343.7	242.0	359.5	301.1	305.0	601.0	533.4
	Singapore	374.5	(7.0)	375.7	280.5	389.0	336.0	337.5	622.0	560.8
	Korea	397.5	(10.0)	397.4	296.0	417.0	360.5	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	386.5	(14.0)	384.3	282.5	402.5	343.5	347.5	640.0	569.6

주요 원자재가 (\$) (05.29) 5월평균										
철광석	국제價	60.7	(0.5)	60.0	47.4	71.4	60.0	68.9	135.0	97.8
	중국産	96.2	(2.4)	93.8	91.8	98.8	96.5	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	66.3	(-)	66.5	64.6	75.4	72.2	74.0	100.4	80.8
	중국産	79.2	(-)	80.3	79.1	96.4	88.7	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	119.6	(-)	120.9	119.5	133.6	129.1	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	74.4	(-)	74.3	73.5	74.5	74.1	74.0	91.3	79.6
	중국産	132.6	(-)	132.5	131.0	132.8	132.1	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	934.0	(9.8)	953.5	923	1,066	985	910	1,646	1,246
	밀(국제)	477.0	(-69.5)	495.8	464	592	514	474	843	609

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
	'15년	02월	03월	04월	2012년	합계	2013년	합계	2014년	합계
ASEAN	수출	5,308	6,847	6,511	79,145		81,997		84,577	
	수입	3,543	4,059	3,741	51,977		53,339		53,418	
NAFTA	수출	6,191	8,651	7,666	72,395		76,983		86,048	
	수입	3,392	4,689	4,649	51,180		48,530		53,994	
EU	수출	2,940	4,158	3,897	49,371		48,857		51,658	
	수입	4,133	5,043	4,888	50,374		56,230		62,394	
BRICs	수출	11,867	13,996	13,844	167,628		178,083		177,122	
	수입	8,555	8,823	9,167	105,145		106,302		115,933	