

해운시황 포커스

통권 258호 (2015.06.08~06.12)

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)



극초대형선박 비용절감 효과에도 한계가 있다

- ▶ 작년 하반기부터 시작된 18,000TEU급 이상의 극초대형선박 발주가 갈수록 늘어나고 있음. 2015년 5월말 현재 18,000TEU급 이상 극초대형선박의 발주잔량은 2019년까지 60척이며, 2015년 10척, 2016년 12척, 2017년 22척, 2018년 11척, 2019년 5척이 인도될 예정임
 - 또한 여기에 아직 확정되지 않았으나 COSCO가 11척, Yangming 11척, Hapag-Lloyd 수척 등 3개 선사가 2만TEU급 발주를 검토하거나 조선소와 협의중에 있어 이들 3사의 발주가 현실화될 18,000TEU급 극초대형선박의 발주량은 100척을 초과할 수 도 있음
- ▶ 또한 Alphaliner에 따르면 올해 상반기 컨테이너선 발주량은 104만TEU로 작년 상반기 대비 60% 증가하였음. 올해 상반기 발주된 컨테이너선은 척수는 100척 이하이나 18,000~20,000TEU급 극초대형선박이 39척에 이르러 발주량이 100만TEU를 초과하였음
 - 특히 머스크가 최근 대우조선해양(주)에 19,630TEU급 11척(옵션 6척 포함)을 발주하는 등 공격적으로 극초대형선박 확보에 나서면서 올해 상반기 극초대형선박의 발주경쟁이 다시 불붙고 있음
- ▶ 이처럼 무분별한 극초대형선박의 발주가 올해 상반기 컨테이너선 시장의 급격한 운임하락을 초래한 것으로 나타났음. 영국의 Drewry에 따르면 주요 기간항로에서 운임이 계속 하락했음에도 불구하고 선사들이 지속적으로 극초대형선박을 중심으로 선복량을 증가시킨 결과 올해 1분기 운임지수가 28% 하락하여 컨테이너당 1분기 평균 수입은 작년 동기 대비 6% 낮아진 것으로 나타났음
 - 그럼에도 선사들은 운임하락과 연료유 가격상승(15%)에도 불구하고 컨테이너당 11%의 비용절감을 통해 지난 4년간 가장 양호한 8%의 수익률을 기록
- ▶ 한편 초대형선박의 크기가 조금씩 커지고 있는 상황에서 선박의 크기가 커질수록 비용절감 효과가 무한히 커지지 않을 것이라는 연구결과가 나와 주목을 받고 있음. OECD 산하의 ITF(International Transport Forum)는 최근 *The Impact of Mega-Ships*이라는 보고서를 통해 컨테이너선이 일정 규모 이상으로 커지면 비용절감 효과는 감소한다고 주장하였음
 - ITF는 보고서에서 극초대형선박이 24,000TEU급에 이르게 되면 선박 건조비용, 선사의 금융비용, 내륙운송비, 하역비 등 물류비, 환적비가 크게 증가하여 '규모의 경제'에 따른 비용절감 효과를 초과하게 될 것이라고 주장
 - 반면 ITF는 초대형선박을 확보하기 보다는 기존 선박의 운항효율성을 극대화하는 것이 오히려 비용 측면에서 경쟁력이 있다고 주장하였음. 19,000TEU급 선박이 15,000TEU급 선박보다 비용절감 효과가 크지만 엔진 최적화, 적재 최적화, 운항기술의 향상, 슬로스티밍 등을 통해서도 기존 선박의 연료비를 50% 이상 절감할 수 있다고 지적
- ▶ 아직은 ITF의 연구결과가 반드시 옳다고 확신하기 어려우며, 또 기술적으로 가능한 것인지 후속 연구가 필요함. 그러나 초대형선박을 확보하기 위한 자금조달이 어려운 선사들이라면 극초대형선박 발주경쟁에 뛰어들기 보다는 기존 선박의 효율성을 더욱 높일 수 있는 방안들을 적극적으로 찾는 것이 필요함



건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



파나막스 전체 시황상승 주도

- ▶ 최근 BDI는 642p(6월 12일)를 기록하여 전주 대비 32p 상승함
 - 케이프는 4,201달러(일)를 기록하며 전주 대비 187달러(일) 하락
 - 파나막스는 전주 대비 971달러(일) 상승하며 5,735달러(일)를 기록
 - 수프라막스는 228달러(일) 상승한 7,085달러(일), 핸디사이즈도 100달러(일) 상승한 4,989달러(일) 기록
 - FFA 시장은 케이프 운임 평가치가 현물운임 하락에도 불구하고 상승하는 모습을 보임. 케이프 7월물미이 375달러(일) 상승하며 6,525달러(일), 4분기물미이 1,225달러(일) 상승하며 13,125달러(일)을 기록. 이는 현물운임이 약보합세를 보인 것과는 달리, 3분기 이후 케이프 운임이 회복될 것이라는 기대감이 반영된 것으로 해석. 파나막스도 현물운임 상승세를 반영하여 7월물 7%, 4분기물 5%씩 상승하여 각각 5,850달러(일), 7,025달러(일)를 기록. 수프라막스도 현물운임 상승과 함께 FFA 평가치도 약 8~9% 상승
- ▶ 케이프는 태평양 수역은 하락세, 대서양 수역은 R.V. 항로에서는 주 후반 소폭 상승
 - 태평양 수역은 서호주 철광석 항로를 중심으로 신규 물동량 유입이 저조하여 하락세
 - 대서양 수역은 브라질->극동(중국) 물동량 유입은 저조했으나, 남미->유럽 석탄 물동량 등이 유입되면서 대서양 R.V. 항로는 운임이 소폭 상승
- ▶ 파나막스는 양 수역 모두 물동량 유입이 호조세를 보이는 가운데 남미 곡물 물동량 유입에 따른 파급효과로 운임이 상승세를 보임
 - 태평양수역은 인도네시아, 동 호주 석탄 물동량 유입이 남미 곡물 선적을 위한 공급흡수 효과와 만나면서 운임 상승으로 이어짐
 - 대서양수역도 남미발 곡물 물동량 유입으로 전체적인 운임상승 분위기
- ▶ 수프라막스는 대서양 수역에서 US Gulf, 남미 곡물 물동량 유입이 시황 지지세를 보이는 가운데, 태평양 수역에서도 인도네시아 석탄, 필리핀 니켈 등의 물동량 유입으로 운임이 소폭 상승세



		금주 (06.12)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	642	(32)	509	771	607	723	2,113	1,105
	BCI	820	(-45)	311	972	610	472	3,781	1,974
	BPI	719	(123)	428	827	604	419	1,780	964
	BSI	678	(22)	478	884	622	659	1,330	939
	BHSI	338	(6)	260	488	352	355	773	524
		(06.12)							
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	6,500	(-150)	4,500	9,500	7,032	8,550	25,938	17,934
	Panamax	7,050	(350)	6,250	8,875	7,493	9,000	15,125	12,035
	Handymax	7,500	(-250)	7,250	9,500	7,917	9,500	13,750	11,389
		(06.12)							
운임(\$/day)	Capesize	4,201	(-187)	2,594	7,863	4,281	3,670	35,316	13,802
	Panamax	5,735	(971)	3,418	6,591	4,831	3,362	14,188	7,718
	Supramax	7,085	(228)	5,002	9,239	6,505	6,886	13,902	9,825
	Handysize	4,989	(100)	3,900	7,239	5,231	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



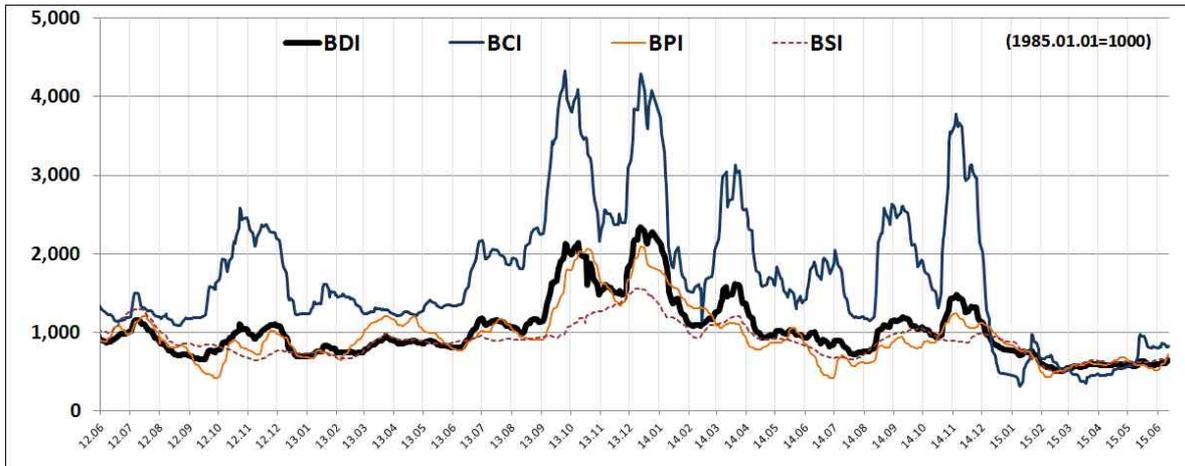
상해-유럽항로 운임, 또 다시 최저치 갱신

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 10.7p 하락한 851.4p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 42.2p 하락한 581.25p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 3.3p 하락한 779.3p를 기록하며 소폭의 하락세 보임
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 41달러 하락한 243달러, CCFI는 전주 대비 23.8p 하락한 917.3p를 기록하여 하락세를 지속함
 - 5월초 선사들의 GRI가 성공하며 TEU당 861달러까지 급등했지만, 금주 사상 최저치인 243달러를 기록하며 깊은 침체에 빠짐. 중국발 수출물동량 감소와 공급과잉 가속화 등이 지속적인 운임하락 요인으로 지적
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 106달러 하락한 1,341달러, 미동안이 전주 대비 112달러 하락한 3,004달러, CCFI는 미서안이 1.3p 상승한 1209.1p, 미동안이 8.4p 상승한 1,209.1p를 기록함
 - 미동안은 서부 항만적체가 해결되고, 대형선박 투입과 신규 취항으로 선복량이 증가하여 지속적인 운임하락세를 보임. 또한 선사들이 매달 GRI를 시도하고 있으나 성공하지 못하고 있으며, 유럽항로로부터 캐스캐이딩이 심해지면서 운임이 하락
- ▶ 한편 알파라이너가 분석한 컨테이너선 발주동향에 따르면 컨테이너선 발주잔량이 올해 들어 급격히 증가한 것으로 파악됨
 - 2015년 상반기에 발주된 컨테이너선 선복량은 104만TEU로 2014년 상반기에 비해 60%가 증가한 것으로 나타남. 수년전 발주한 초대형선박들이 잇달아 인도되어 수급여건이 나빠진 상황에서 발주잔량까지 증가하여 당분간 불안한 시장이 지속될 전망



		금주 (06.12)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	851.4	(-10.7)	851	1,079	984	1,017	1,171	1,085
	유럽항로	917.3	(-23.8)	905	1,349	1,154	1,177	1,696	1,420
	미서안항로	907.4	(1.3)	906	1,054	978	934	1,032	983
	일본항로	619.5	(-2.0)	619	714	667	597	843	705
	한국항로	649.6	(-20.9)	650	725	675	610	749	692
	동남아항로	721.2	(-10.7)	721	884	799	754	905	839
		(06.10)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)		779.3	(-3.3)	544	783	660	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	660	710	676	670	708
		수입	570	(-)	570	600	574	540	581
	한중(All in)	수출	363	(-)	363	363	363	309	346
		수입	537	(-)	537	537	537	469	516
	동남아(All in)	수출	760	(-)	760	760	760	750	787
		수입	580	(-)	580	580	580	550	587

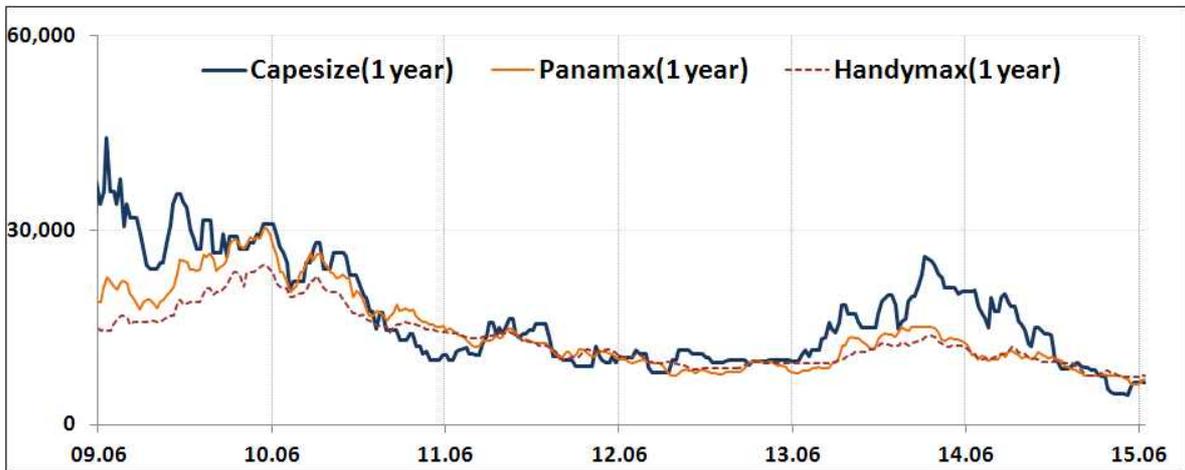
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

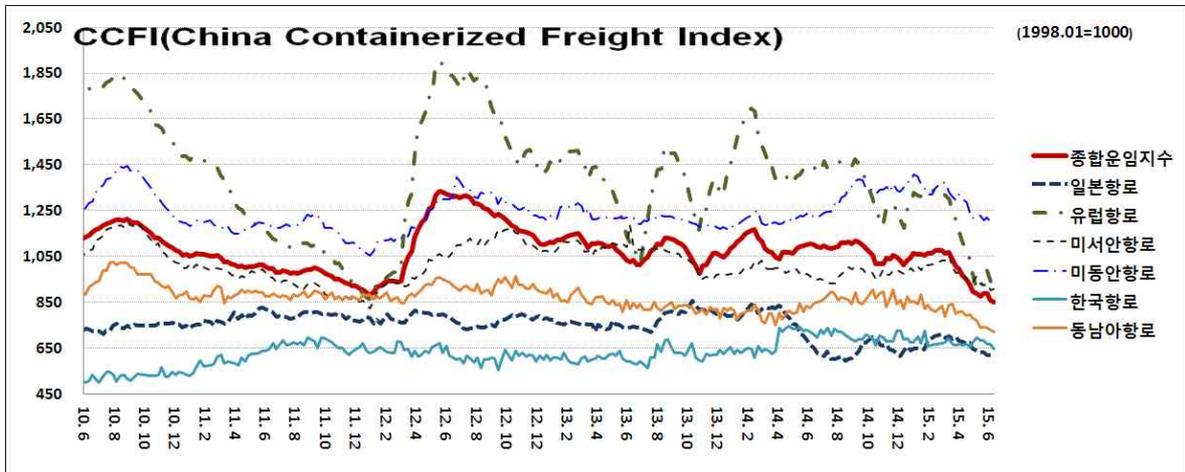
건화물선 용선료

\$/day



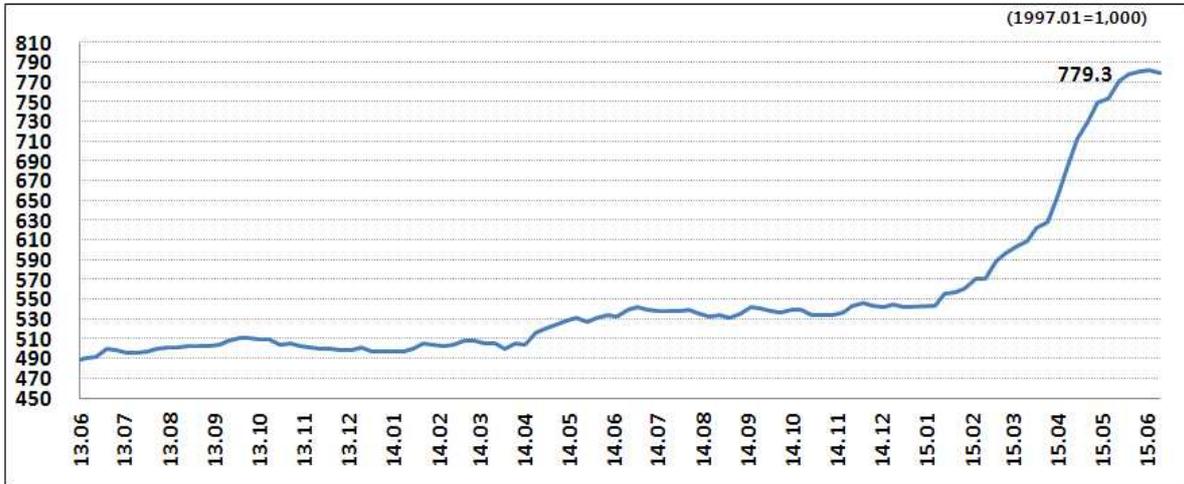
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



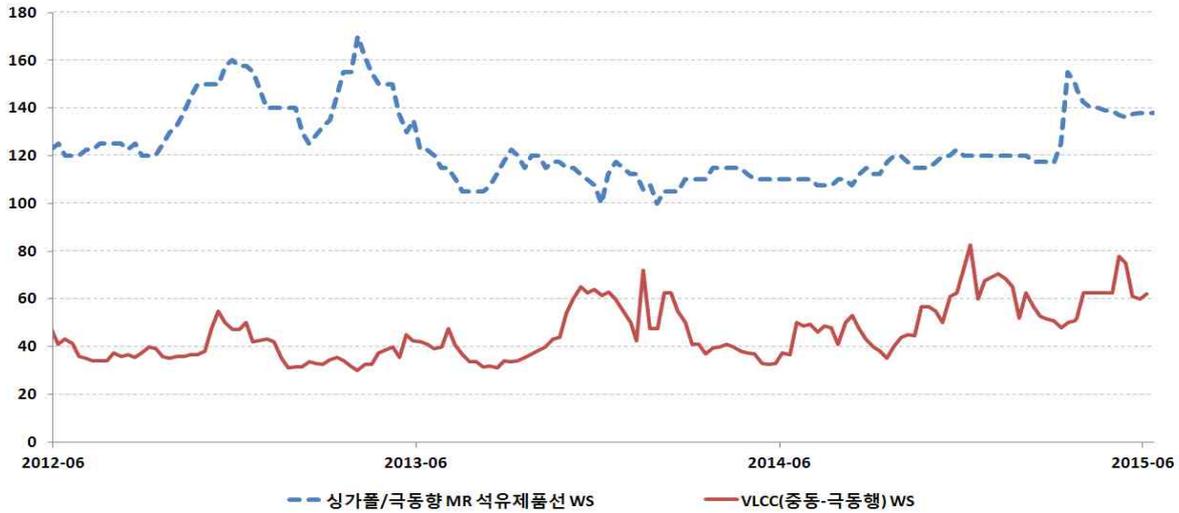
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

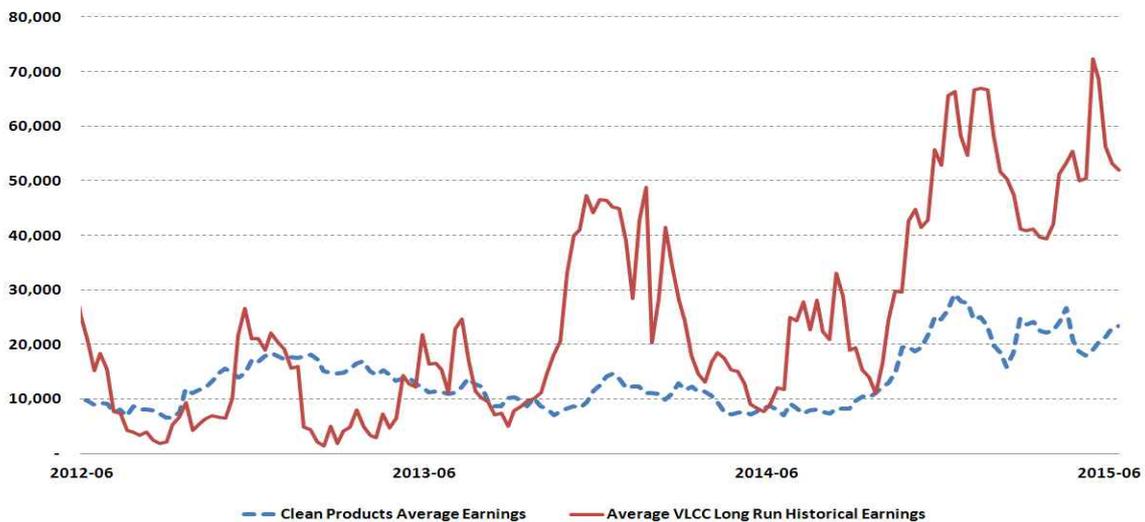
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

	금주	(전주비)	6월평균	2015년			2014년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
중고선 시장 (\$ Million) (06.12)										
건화물선(5년)	Panamax	17.0	(-)	17.0	16.5	20.0	17.6	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	80.0	(-)	80.0	80.0	81.0	80.6	65.0	77.0	73.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.3	(-)	13.3	8.5	13.3	11.2	8.5	10.3	9.7

신조선 시장 (\$ Million) (06.12)										
건화물선	Panamax	26.5	(-0.3)	26.6	26.5	29.0	27.8	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	95.5	(-0.5)	95.8	95.5	97.0	96.4	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) (06.12)										
380 CST	Rotterdam	334.0	(5.5)	331.3	242.0	359.5	303.6	305.0	601.0	533.4
	Singapore	369.5	(2.0)	368.5	280.5	389.0	338.8	337.5	622.0	560.8
	Korea	387.5	(-5.0)	390.0	296.0	417.0	362.9	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	377.5	(-)	377.5	282.5	402.5	346.3	347.5	640.0	569.6

주요 원자재가 (\$)		(06.12)	6월평균							
철광석	국제價	64.1	(0.8)	63.3	47.4	71.4	60.3	68.9	135.0	97.8
	중국産	96.0	(-0.1)	96.1	91.8	98.8	96.4	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	64.6	(-0.1)	64.6	64.6	75.4	71.5	74.0	100.4	80.8
	중국産	79.1	(-0.1)	79.2	79.1	96.4	87.8	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	118.6	(-0.1)	118.7	117.9	133.6	128.2	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	66.2	(-0.1)	69.6	66.2	74.5	73.7	74.0	91.3	79.6
	중국産	132.4	(-0.1)	132.5	131.0	132.8	132.1	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	940.0	(2.3)	941.2	923	1,066	982	910	1,646	1,246
	밀(국제)	503.8	(-13.3)	514.0	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	