

해운시황 포커스

통권 251호 (2015.04.13~04.17)

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)



초대형 컨테이너선의 역설



- ▶ 2006년 6월 27일 중국의 차이나쉬핑이 9,600TEU급 컨테이너선인 Xin Los Angeles호를 취항시킴으로써 세계 컨테이너선 시장에서 초대형선박의 시대가 열리게 되었음. 이로부터 10년도 되지 않아 머스크의 18,000TEU급 Triple-E가 취항을 시작했으며, 그로부터 얼마 후 COSCO에서 19,000TEU급 초대형선박을 발주하여 초대형선박의 기록을 갈아치웠음
 - 그러나 여기에서 끝나지 않고 2014년 이미 MOL과 에버그린이 2만TEU급 선박을 발주하였고 최근 CMA-CGM까지 2만TEU급 신조선 발주를 검토하고 있음. 차이나쉬핑이 9,600TEU급 선박을 취항시킨 이래 약 10년만에 2배가 넘는 초대형선박이 취항하게 되어 컨테이너선의 크기 경쟁이 전례없이 가속화되고 있음
- ▶ 이와 같이 세계 유수의 선사들이 초대형선박 확보에 열중하는 이유는 무엇인가? 우선 가장 먼저 떠오르는 것은 거대한 규모를 통해 시장을 지배하려는 이른바 '독과점적 지배체제'를 구축하려는 의도로 볼 수 있음. 다시 말해서 거대한 규모를 내세워 수익성이 높거나 규모가 큰 시장에 접근할 수 있는 사업자의 수를 소수로 제한할 경우 이들 소수의 사업자들이 장기간 고수익을 향유할 수 있다는 것임
 - 아울러 컨테이너선의 크기 경쟁이 지속되는 또 하나의 이유는 지금과 같이 화주 우위의 시장구조가 계속되는 한 거대한 규모를 통해 비용을 절감하는 것이 경쟁우위를 확보할 있다는 것임. 이는 초대형선박 확보를 통해 '규모의 경제' 효과를 극대화하는 것이 지속적인 경쟁적 우위를 확보하는 전략임을 의미함
- ▶ 유럽계 선사들에 이어 아시아 선사들이 초대형선박 확보에 가세하고 있는 이유는 무엇이고 실제 목적이 위의 두 가지 중에 어디에 해당되는지 정확히 알 수는 없음. 그러나 초대형선박을 확보하지 못하는 선사들은 규모가 크거나 수익성이 좋은 시장에서 점점 설 자리가 사라질 가능성이 크고, 비용경쟁에서도 경쟁적 우위를 확보하기도 곤란할 것임
 - 반면 머스크 등 글로벌 리더들의 경영성과를 볼 때 초대형선박이 '규모의 경제'를 통해 단위당 운항원가를 절감시켜 경쟁적 우위를 확보할 수 있는 매우 효과적인 수단이라는 점은 분명함
- ▶ 그러나 초대형선박을 가진 선사들이 독과점적 지위를 확보할 수 있는지에 대해서는 진지한 검토가 필요함. 일반적으로 독과점적 지위는 충분한 수요를 전제로 하고 있는 바, 현재와 같이 컨테이너선 시장의 공급과잉이 심각한 상태에서 초대형선박이라는 자산으로 독과점적 영향력을 행사하는 것이 가능할지 의문임. 더구나 극초대형선박은 선가가 높고 화물 특성상 다른 용도로 전환하기 곤란하여 막대한 매몰비용이 발생할 수 있음
 - 현재 컨테이너선 시장에서 초대형선박 확보가 대세적 흐름인 것은 분명하나 2만TEU급 이상의 초대형선박이 나온다 하여 수요가 그만큼 늘어난다는 보장이 없다는 점에서 초대형선박이 갖는 리스크에 대해서도 한번쯤은 진지하게 검토할 필요가 있음

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



케이프 및 파나막스, 소폭 상승

- ▶ 최근 BDI는 597p(4월 17일)를 기록하여 전주 대비 17p 상승함
 - 케이프는 3,464달러(일)를 기록하며 전주 대비 365달러(일) 상승
 - 파나막스는 전주 대비 329달러(일) 상승한 5,117달러(일)를 기록
 - 수프라막스는 62달러(일) 상승한 6,471달러(일), 핸디사이즈는 219달러(일) 하락한 5,335달러(일) 기록
 - FFA 시장은 선형별로 현물운임과 같은 방향성을 보임. 케이프는 5월물이 350달러(일) 상승한 4,950달러(일), 3분기물이 400달러(일) 상승한 7,050달러(일)을 기록. 파나막스도 5월물 및 3분기물이 각각 100달러(일) 상승하여 5,775달러(일) 및 5,550달러(일)를 기록. 수프라막스는 5월물 및 3분기물이 3% 상승, 핸디사이즈는 소폭 하락
- ▶ 케이프는 지난 주에 이어 대서양 수역이 소폭의 운임상승을 견인함
 - 태평양수역은 서호주 철광석 물동량이 지속적으로 유입되었지만, 운임상승효과는 미
 - 대서양수역은 남미->유럽 석탄 물동량이 유입되면서 대서양 R.V. 운임상승으로 이어지면서 시장 분위기가 호전됨
- ▶ 파나막스는 양 수역의 신규 물동량 유입으로 운임이 소폭 상승
 - 태평양수역은 남미로 공선운항한 선박의 유출로 선박과잉이 완화되는 가운데, 인도네시아 석탄 물동량 유입이 운임에 긍정적 영향을 미침
 - 대서양수역은 특히 남미->극동 곡물 물동량 유입이 운임에 긍정적 영향을 미쳤음
- ▶ 신규수요 부진으로 수프라막스는 운임이 보합세, 핸디사이즈는 소폭 하락
 - 태평양 수역은 인도네시아, 호주 석탄 항로가 약세를 보이면서 운임이 약세
 - 대서양 수역은 R.V. 항로 운임이 소폭 개선되었지만, 남미->극동 항로 등은 다소 부진



		금주 (04.17)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	597	(17)	509	771	610	723	2,113	1,105
	BCI	532	(66)	311	971	544	472	3,781	1,974
	BPI	642	(42)	428	827	603	419	1,780	964
	BSI	619	(6)	478	884	616	659	1,330	939
	BHSI	358	(-15)	260	488	360	355	773	524
		(04.17)							
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	4,750	(-)	4,750	9,500	7,664	8,550	25,938	17,934
	Panamax	7,500	(-125)	7,500	8,875	7,855	9,000	15,125	12,035
	Handymax	7,500	(-500)	7,500	9,500	8,203	9,500	13,750	11,389
		(04.17)							
운임(\$/day)	Capesize	3,464	(365)	2,594	7,863	4,367	3,670	35,316	13,802
	Panamax	5,117	(329)	3,418	6,591	4,819	3,362	14,188	7,718
	Supramax	6,471	(62)	5,002	9,239	6,443	6,886	13,902	9,825
	Handysize	5,335	(-219)	3,900	7,239	5,372	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



초대형선박 투입여파로 유럽항로 운임하락 지속

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 17.5p 하락한 951.6p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 71.3p 하락한 792.9p를 기록함
 - 또한 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 27.1p 상승한 713.2p를 기록
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 67달러 하락한 399달러, CCFI는 전주 대비 17.8p 하락한 1,091.7p를 기록하여 전체적으로 하락하였음
 - 초대형선박 집중 투입에 따른 여파로 유럽항로 계속 하락세를 보이고 있음. 특히 상해발 유럽행 운임은 지난 1월 23일 이후 11주 연속 하락하여 최저치를 경신하였음
- ▶ 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 309달러 하락한 1,623달러, 미동안이 356달러 하락한 3,701달러, CCFI는 미서안이 17.2p 하락한 956.4p, 미동안이 13p 하락한 1,287.2p를 기록하였음
 - TSA(태평양항로안정화협정)가 5월 1일 2015/2016 시즌 SC(운송계약)협상 전, 선사들에게 공동 운임 인상에 대한 가이드 라인을 제공함으로써 6월부터 시작되는 여름 성수기에 대한 추가 운임 상승이 기대됨
- ▶ Alphaliner에 따르면 글로벌 컨테이너선사 중 영업이익 상위 선사는 Maersk, Wan Hai, CMA CGM 등으로 집계됨
 - 글로벌 상위 17개 선사들 중 10개의 선사가 흑자를 실현했으나, 7개 선사는 적자를 기록함. 이 중 상위 3개 선사 중 Maersk는 저유가 및 효과적인 비용 절감으로 전년 대비 40% 넘는 영업이익을 내며 1위를 차지했고, Wan Hai 또한 저유가 및 아시아권내 물동량 증가 등으로 흑자를 기록함. CMA CGM은 아시아-북유럽 노선과 아시아-아프리카 노선의 성장에 힘입어 전년대비 28.8%의 영업이익이 증가함



				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합		951.6 (-17.5)	952	1,079	1,040	1,017	1,171	1,085
	유럽항로		1091.7 (-17.8)	1,092	1,349	1,266	1,177	1,696	1,420
	미서안항로		956.4 (-17.2)	956	1,054	1,006	934	1,032	983
	일본항로		672.3 (-5.4)	647	714	684	597	843	705
	한국항로		667.7 (4.1)	660	725	676	610	749	692
	동남아항로		795.1 (-14.2)	791	884	825	754	905	839
				2015년			2014년		
용선지수(HRCI)				544	713	604	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	670 (-)	660	710	679	670	750	708
		수입	570 (-)	570	600	576	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, 성약건수 대비 양호한 운임 수준 지속

- ▶ 4월 성약건수가 예상과 달리 저조하였으나 운임은 사우디 물동량 증가 기대 등에 힘입어 WS 60을 상회하고 있음. 5월 중동 원유 수출은 이라크 항만 적체, 사우디 원유 저장 확대에 감소할 가능성이 있음
 - VLCC 평균 운임수익은 53,048 달러(일)로 전주 대비 1,789달러(3.5%) 증가하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 62.5로 전주 대비 변동 없음
 - 4월 15일 페르시아만 30일 가용선박은 101척으로 전주대비 13척(14.8%) 증가하였으나 전년 동기 대비 16척(13.7%) 감소한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 58,117~63,220 달러/일(3~4%▲), 중동-미국 35,841 달러/일(5%▲), 중동-유럽 39,975 달러/일(1%▼) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 57,291 달러/일(2%▲), 미국항 69,749 달러/일(2%▼), 인도항 61,257 달러/일(5%▲) 기록

[4월 17일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라렐라	푸자이라	상가포르	홍콩	일본
\$/톤	324.5	341.5	339.5	332.5	300	343	367.5	356.5	342.5	352.5	417.5
₩/w	8.7%	6.6%	7.1%	4.7%	-1.8%	8.9%	15.2%	8.2%	6.2%	6.0%	1.2%



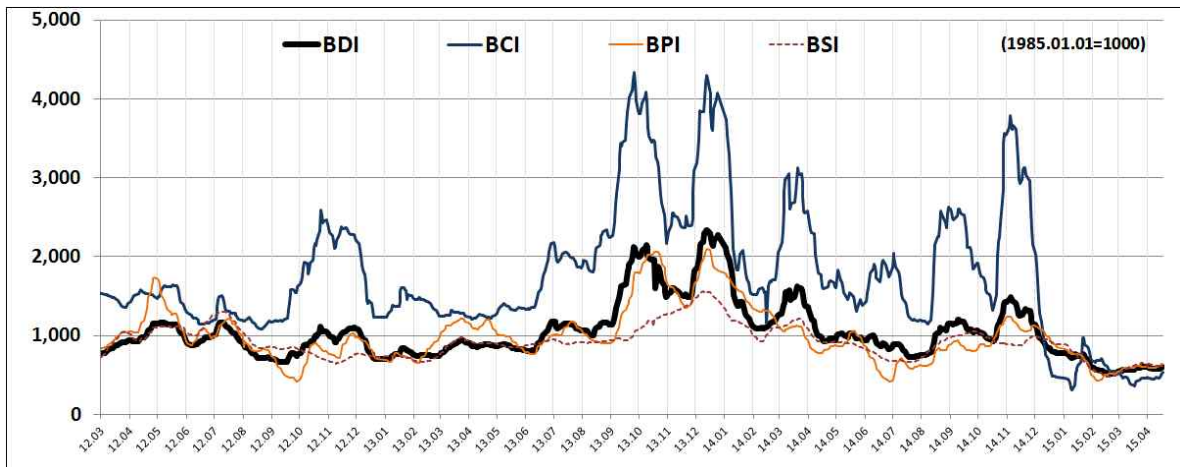
제품선, 전반적으로 제품유 수요 감소로 운임하락 지속

- ▶ 대서양 시장: 미국 콜로니얼 파이프라인 가동중단으로 걸프만 제품수출에 대한 반사이익 기대로 주초 MR 운임이 상승하였으나 이내 하락세로 전환. 다만 터키 보스포루스 해협 정체로 지중해 통과 운임 크게 증가하며 제품선 평균 운임 상승
- ▶ 아시아 시장: 중동-동아프리카 항로만이 활발한 거래를 나타내었으나 전반적으로 약세를 나타냄
 - 제품선 평균 운임수익은 27,096달러(일)로 전주 대비 2,544달러(10.4%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 140.0으로 전주 대비 변동 없음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 19,442 달러/일(3%▼), 북해-서아프리카 24,249 달러/일(14%▼), 미걸프-북해 9,054 달러/일(12%▼), 미걸프-남미동안 23,883(3%▼) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 19,777 달러/일(25%▼), LR2 24,505 달러/일(4%▼) 기록. MR은 싱가포르-일본 16,451 달러/일(0%-), 인도-일본 17,303 달러/일(3%▼) 기록

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

유조선 시장		(04.17)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	53,048	(1,789)	39,452	67,037	50,738	7,670	66,395	27,287
	MR	27,096	(2,544)	16,447	27,620	23,228	7,041	26,313	12,361
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	45,000	(-)	38,000	52,500	44,938	23,500	40,000	28,115
	MR	16,000	(250)	14,500	16,000	15,219	13,750	15,500	14,630
(04.17)									
운임지수(WS)	VLCC	62.5	(-)	48.0	70.5	57.7	32.5	82.5	47.7
	MR	140.0	(-)	117.5	155.0	129.4	100.0	122.5	112.5

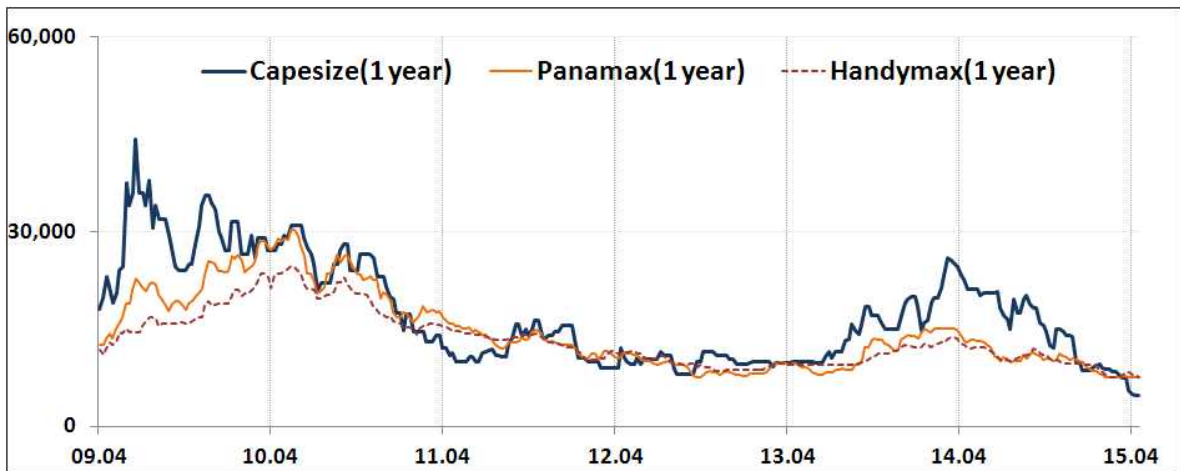
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

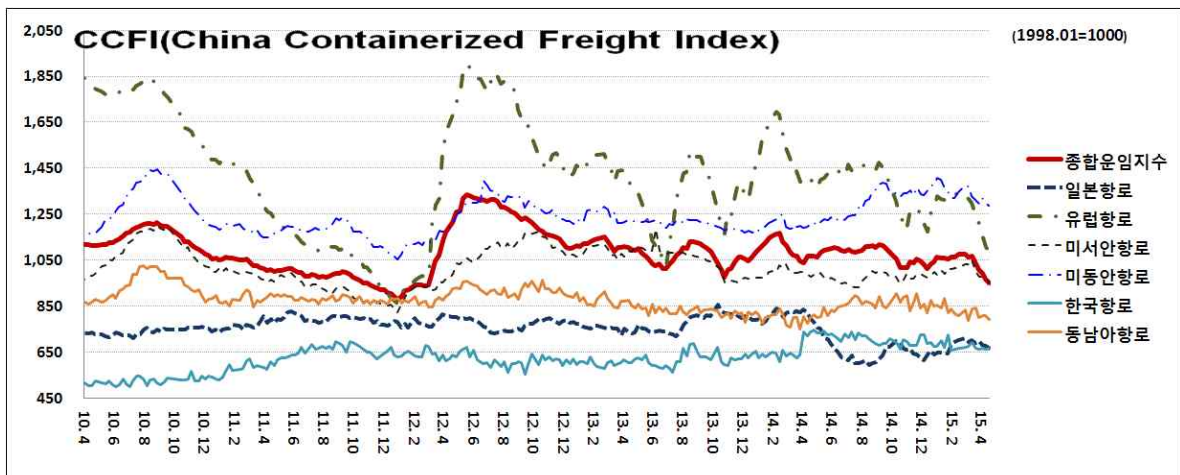
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



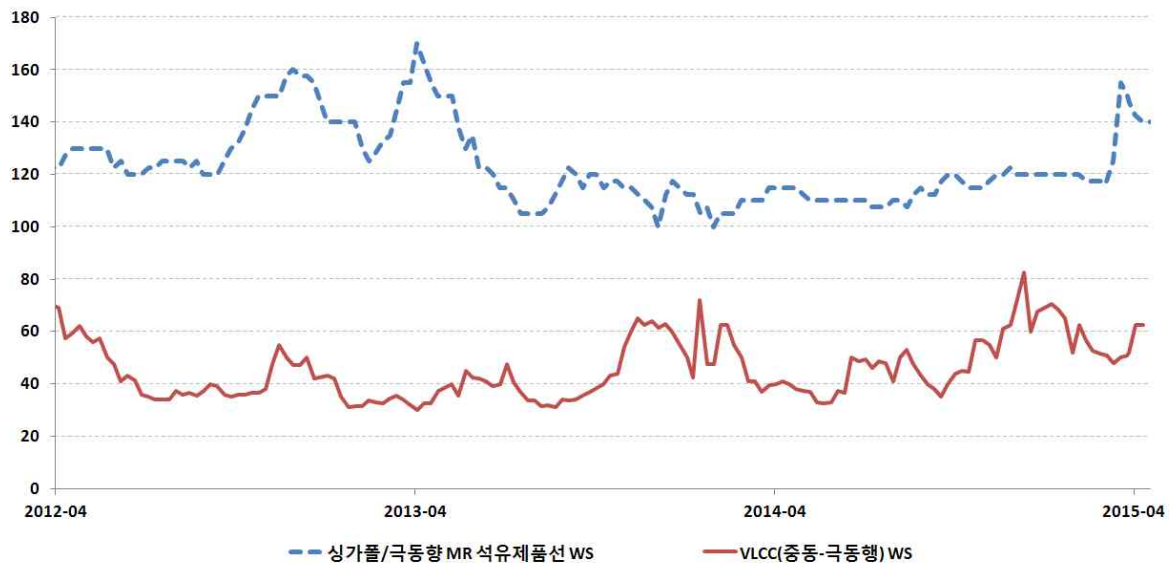
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

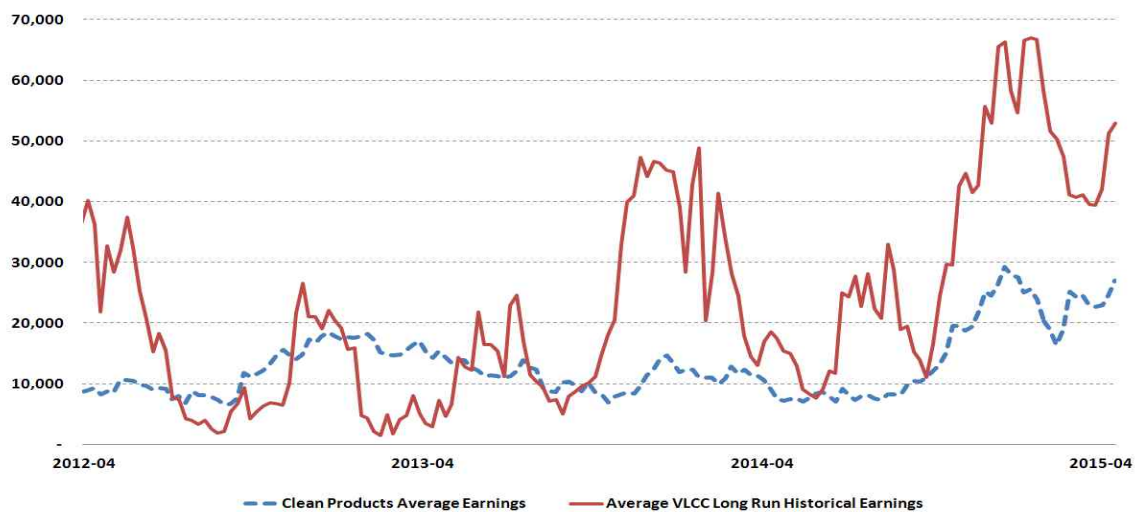
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 4월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (04.17)										
건화물선(5년)	Panamax	16.5	(-)	16.5	16.5	20.0	17.8	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	81.0	(-)	81.0	80.0	81.0	80.8	65.0	77.0	73.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	11.0	(-)	11.0	8.5	11.0	9.9	8.5	10.3	9.7

신조선 시장 (\$ Million) (04.17)										
건화물선	Panamax	27.8	(-)	27.8	27.8	29.0	28.3	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	96.5	(-)	96.5	96.5	97.0	96.6	94.0	101.0	98.4
컨테이너선	Sub-Panamax	31.0	(-)	31.0	31.0	32.5	31.4	31.5	32.5	31.9

연료유 (\$/Tonne) (04.17)										
380 CST	Rotterdam	324.5	(26.0)	303.2	242.0	324.5	286.6	305.0	601.0	533.4
	Singapore	342.5	(20.0)	324.2	280.5	372.5	322.9	337.5	622.0	560.8
	Korea	370.0	(22.5)	351.7	296.0	402.5	348.5	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	352.5	(20.0)	335.8	282.5	380.0	329.8	347.5	640.0	569.6

주요 원자재가 (\$) (04.17) 4월평균										
철광석*	국제價	48.73	(1.0)	48.0	47.4	71.4	61.2	68.9	135.0	97.8
	중국産	97.0	(0.1)	97.1	96.7	98.8	97.7	98.2	176.7	140.0
연료탄*	국제價	75.3	(1.1)	75.2	73.5	75.4	74.2	74.0	100.4	80.8
	중국産	84.1	(-1.5)	85.5	84.0	96.4	91.9	90.0	114.5	99.1
원료탄*	호주産	131.8	(0.2)	131.7	130.2	133.6	131.6	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	74.4	(0.1)	74.3	73.5	74.5	74.0	74.0	91.3	79.6
	중국産	132.6	(0.2)	132.5	131.0	132.8	131.9	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	971.5	(15.5)	373.3	953	1,066	995	910	1,646	1,246
	밀(국제)	494.5	(-32.0)	519.4	481	592	522	474	843	609

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
'14/15년		12월	01월	02월	2011년 합계		2012년 합계		2013년 합계	
ASEAN	수출	6,527	6,454	5,309	71,801		79,145		81,997	
	수입	4,468	4,140	3,538	53,121		51,977		53,339	
NAFTA	수출	7,508	6,720	6,181	70,864		72,395		76,983	
	수입	4,568	4,158	3,392	53,497		51,180		48,530	
EU	수출	4,078	3,571	2,964	55,806		49,421		48,857	
	수입	5,696	4,798	4,134	47,444		50,395		56,230	
BRICs	수출	15,523	14,073	11,883	168,965		167,628		178,083	
	수입	10,376	10,033	8,552	111,521		105,145		106,302	