

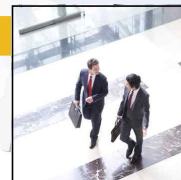
해운시황 포커스

통권 245호 (2015.02.16~02.20)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 원장 | 감리: 김우호 본부장 | (02)2105-4981

121-915 서울시 마포구 매봉산로 45 (KBS미디어센터빌딩 16층)

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



뉴스 & 이슈

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



컨테이너선 시장의 상황회복 갈수록 어려워지나?



- ▶ 영국의 드루리(Drewry)는 컨테이너선 시장이 수급 균형에 도달하여 상황이 회복될 수 있는 시기는 적어도 2018년 이후라는 아주 비관적인 전망을 한 바 있음. 드루리에 따르면 수급 균형상태를 100으로 할 때 지난 2004년 이후 100을 넘는 호황기가 2008년까지 지속되어 초호황을 누렸으나 2008년말 금융위기로 수급 균형이 붕괴되어 지금까지 100을 회복하지 못하고 90 주변에 머무르고 있음. 드루리는 2018년 이전에 수급균형에 도달하기 힘들다고 판단하였으며 수급균형을 회복하지 못하는 이유로 글로벌 경기침체로 인해 공급증가율이 수요증가율 보다 높다는 점을 들고 있음
- ▶ 세계 컨테이너선 시장의 공급과잉을 촉발하는 가장 중요한 원인은 이른바 극초대형선박의 경쟁적 발주에 있다고 볼 수 있음. 극초대형선박 투입과정을 보면 머스크의 18,270TEU급 인도를 시작으로 작년 11월말 차이나쉬핑이 19,000TEU급 CSCL Globe호를 인수하였으며, 12월 중순 MSC가 19,224TEU급 MSC Oscar호를 인도받았음
 - 나아가 극초대형선박의 발주경쟁으로 2만TEU급 선박이 등장하는 시대가 열리고 있음. 드루리에 따르면 지난해 12월 에버그린은 2만TEU급 11척의 용선계약을 쇼에이 키센과 체결하였으며, MOL은 2018년까지 인도받는 것을 목표로 2만TEU급 선박 6척을 이미 발주하였음. 또한 머스크도 2만TEU급 6척의 발주를 추진하고 있음
- ▶ 개별선사의 입장에서는 비용경쟁력을 강화하기 위해 기술적으로 진보되었고 연료효율성이 높은 극초대형선박을 발주하는 것이 유리함. 실제로 극초대형선박을 보유한 선사들의 수익성이 그렇지 못한 선사들 보다 높은 것으로 나타나고 있음. 저성장 시대 공급과잉의 해운 시장에서 생존하기 위해 경쟁력을 극대화하기 위한 선사들의 극초대형선박 발주를 멈추기 어려울 것으로 판단됨
 - 2014년말 세계 컨테이너선 공급량은 1,810만TEU로 전년 대비 6% 증가한 반면 수송수요는 전년 대비 5.2%에 그친 것으로 나타났음. 더구나 2014년에 인도 지연된 신조선 10만TEU를 포함시키면 2014년 컨테이너선 시장의 공급증가율은 6.6% 증가한 것으로 파악되고 있음
- ▶ 공급과잉이 심각한 상태에서 극초대형선박 발주경쟁이 치열해지는 것은 컨테이너선 시장에 있어 선사간 경쟁이 '치킨게임'의 형태로 나아가고 있다는 것을 말하고 있음. 앞으로 극초대형선박의 발주경쟁으로 유휴 선복량이 갈수록 많아져 이를 흡수하기 더욱 어려운 상황이 올 것이며 나아가 선사들의 대화주 협상력이 저하되는 결과를 초래할 것으로 예상됨
 - 작년 11월 중국 COSCO의 마저화(Ma Zehua) 회장은 로이터와의 인터뷰에서 2016년까지 심각한 공급과잉으로 상황회복을 기대하기 어렵다고 말한 바 있음. 앞으로 컨테이너선 시장의 수급전망을 감안할 때 COSCO 마저화 회장과 드루리의 상황전망이 결코 허황된 것이 아니라고 판단됨. 결국 2만TEU급 시대를 초래한 극초대형선박의 발주경쟁이 컨테이너선 시장의 수급 균형을 달성하기 더욱 어렵게 만드는 요인이 되고 있음

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



운임하락세 진정되는 양상

- ▶ 중국 춘절 연휴의 영향으로 성약건수가 급격히 감소하면서 케이프 시황하락이 컸던 것으로 나타났으나 주중반 이후 하락세가 진정됨
- ▶ 그러나 중국 제철소들의 본격적인 가동이 2월말에 시작될 전망이 많아 당분간 시황상승을 기대하기 어려움

		금주 (02.20)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	513	(-17)	509	771	650	723	2,113	1,105
	BCI	542	(-88)	311	971	632	472	3,781	1,974
	BPI	514	(15)	428	827	619	419	1,780	964
	BSI	490	(4)	478	884	637	659	1,330	939
	BHSI	270	(2)	260	488	363	355	773	524
		(02.20)							
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	8,500	(-250)	8,500	9,500	8,922	8,550	25,938	17,934
	Panamax	7,625	(125)	7,500	8,875	8,875	9,000	15,125	12,035
	Handymax	7,500	(-)	7,500	9,500	8,531	9,500	13,750	11,389
		(02.20)							
운임(\$/day)	Capesize	4,410	(-707)	3,315	7,863	5,407	3,670	35,316	13,802
	Panamax	4,110	(126)	3,418	6,591	4,943	3,362	14,188	7,718
	Supramax	5,119	(42)	5,002	9,239	6,666	6,886	13,902	9,825
	Handysize	4,040	(19)	3,900	7,239	5,448	5,337	11,083	7,685



컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



미서안 항만 노사분규 잠정 타결

- ▶ 중국 춘절 휴일로 인해 지난주 CCFI와 SCFI는 발표되지 않은 가운데 선주들은 3월초 또는 중반을 기점으로 GRI를 계획하고 있으며 계선률은 2011년 이후 최저 수준임
- ▶ 미국 서부지역 항만의 노사분규가 잠정 타결된 것으로 보도되고 있으나 화물선적 등 물류 애로사항이 계속 있음

		금주 (02.20)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
<i>*중국 춘절연휴로 2월 20일 CCFI 및 SCFI 지수가 발표되지 않았음</i>									
		(02.18)							
운선지수(HRCI)		588.9	(18.2)	544	589	564	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	690	(-)	690	710	692	670	708
		수입	580	(-)	580	600	582	540	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, 거래량 감소로 운임 약세 지속

- ▶ 중국 춘절 연휴에 따른 거래량 감소로 운임이 약세를 지속하고 있음
 - VLCC 평균 운임수익은 51,692달러(일)로 전주 대비 2,745달러(5.0%) 감소하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 56.5로 전주 대비 6.0p(9.6%) 하락하였음
 - 2월 18일 페르시아만 30일 가용선박은 106척으로 전주대비 3척(2.9%) 증가하였으며 전년 동기 대비 8척(8.2%) 증가한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 전주대비 중동-아시아는 5~11%, 중동-유럽 11%, 중동-미국 4% 감소하였음. 서아프리카 시장은 중국항 4%, 인도항 19%, 미국항 2% 감소하였음

[2월 20일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라말파	푸자이라	상가포르	홍콩	일본
\$/톤	313	341	338	345	342.5	356.5	355	370.5	372.5	380	393
w/w	3.1%	6.9%	7.1%	4.4%	7.9%	10.5%	2.2%	6.2%	6.3%	9.4%	0.1%



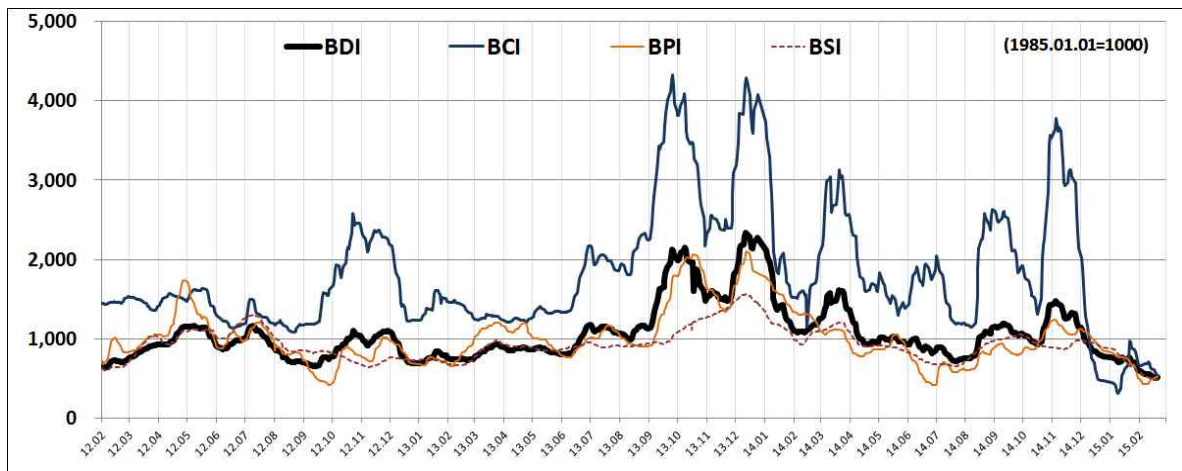
제품선, 재정거래로 대서양 시장 MR 운임 반등

- ▶ 대서양 시장: 재정거래에 따른 운송수요 증가로 대서양 운임이 크게 상승하였음. 미걸프 2주간 MR 가용선박은 지난주보다 21% 감소한 33척으로 15주 이내 가장 적은 수준임
- ▶ 아시아 시장: 중국, 한국 연휴에 따른 극동항 수요 감소로 운임약세가 심화되었음
 - 제품선 평균 운임수익은 17,461달러(일)로 전주 대비 1,014달러(6.2%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 117.5로 전주 대비 변동 없음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 35% 증가하였으나 북해-서아프리카 45% 감소하였음. 미걸프-북해 27%, 미걸프-남미동안 6% 증가하였음
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 20%, LR2 14% 감소하였음. MR은 싱가포르-일본, 인도-일본 각각 5%, 11% 감소하였음



(전주비)				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (02.20)									
Average Earnings	VLCC	51,692	(-2,745)	51,692	69,801	61,360	7,670	66,395	27,287
(\$/day)	MR	17,461	(1,014)	16,447	27,620	21,955	7,041	26,313	12,361
용선료 (1년, \$/day)									
	VLCC	44,000	(-1,000)	38,000	52,500	46,250	23,500	40,000	28,115
	MR	14,500	(-1,000)	14,500	15,500	15,094	13,750	15,500	14,630
(02.18)									
운임지수(WS)	VLCC	56.5	(-6.0)	52.0	70.5	63.2	32.5	82.5	47.7
	MR	117.5	(-)	117.5	120.0	119.3	100.0	122.5	112.5

:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

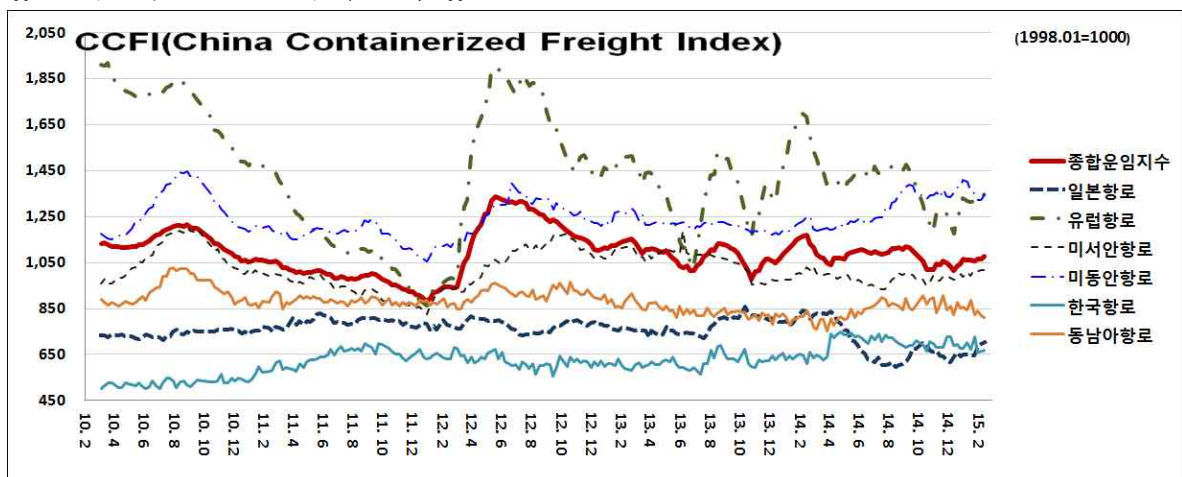
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



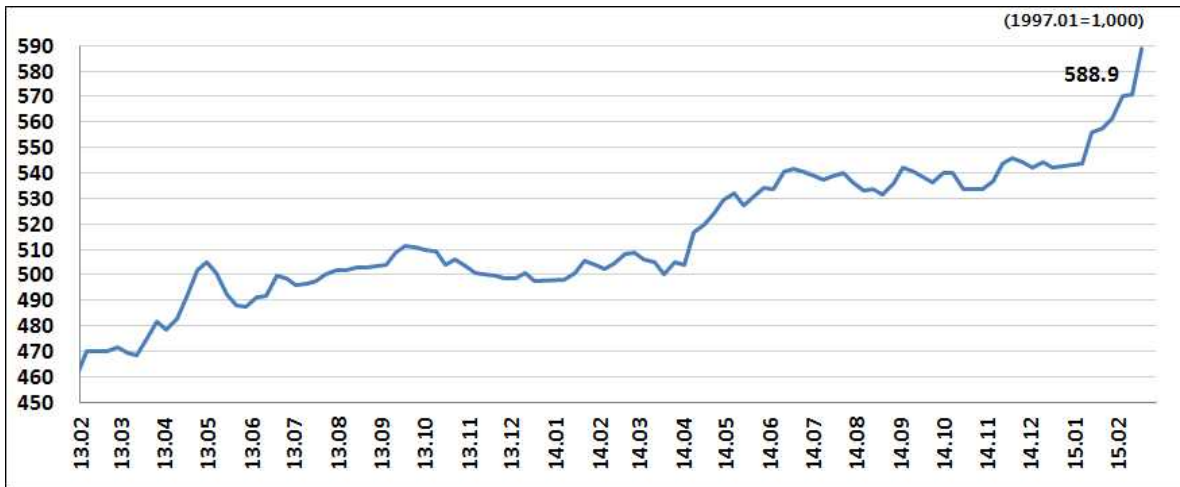
Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



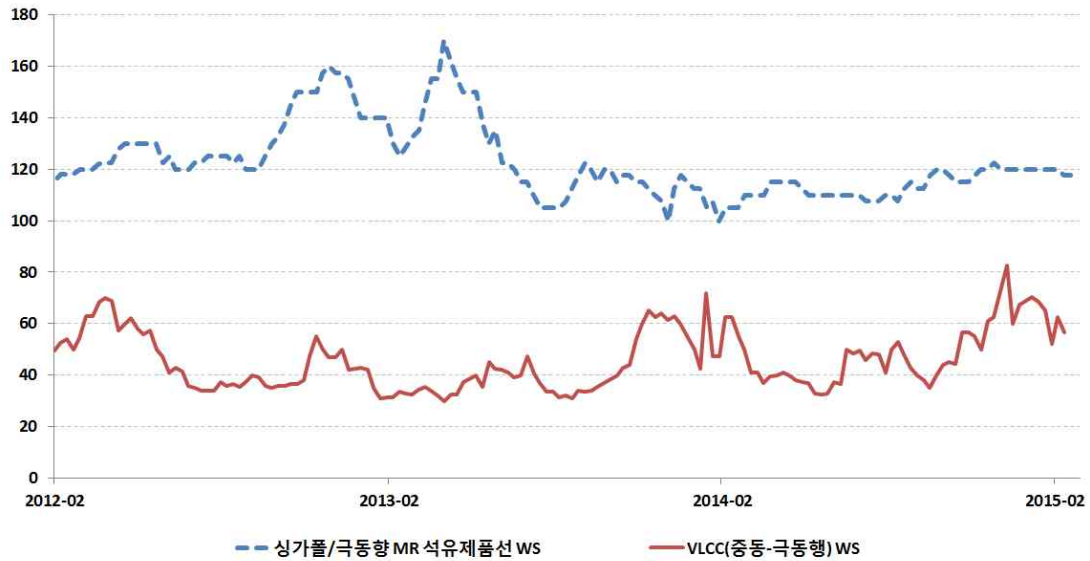
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

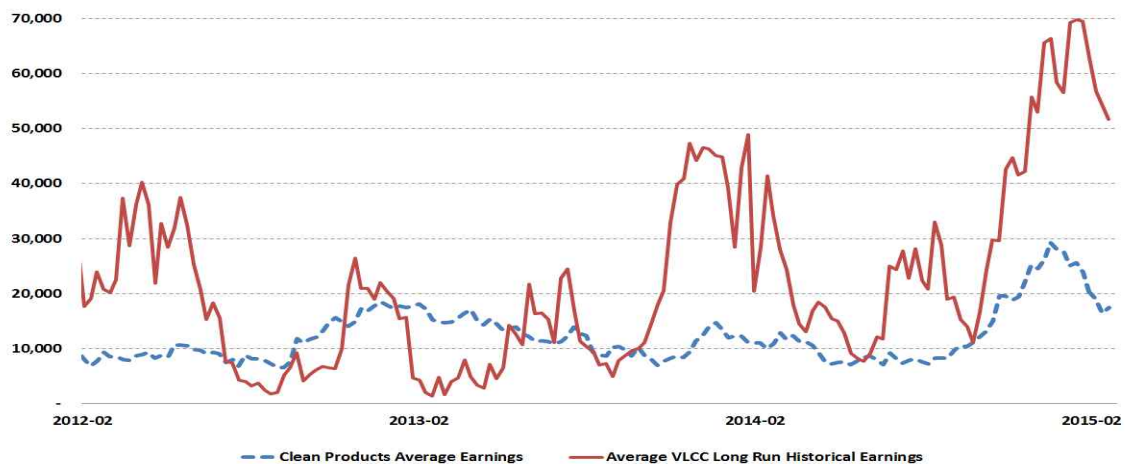
유조선운임지수(WS)



ICAP

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 2월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (02.20)										
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.3	18.0	20.0	18.9	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	81.0	(-)	81.0	80.0	81.0	80.6	65.0	77.0	73.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	8.5	(-)	8.5	8.5	8.5	8.5	8.5	10.3	9.7

신조선 시장 (\$ Million) (02.20)										
건화물선	Panamax	28.0	(-0.5)	28.3	28.0	29.0	28.7	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	31.5	(-)	31.5	31.5	32.5	31.8	31.5	32.5	31.9

연료유 (\$/Tonne) (02.20)										
380 CST	Rotterdam	303.5	(19.5)	293.8	242.0	303.5	262.6	305.0	601.0	533.4
	Singapore	350.5	(14.5)	343.3	280.5	350.5	304.9	337.5	622.0	560.8
	Korea	352.5	(4.0)	350.5	296.0	357.5	325.1	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	347.5	(3.5)	345.8	282.5	347.5	310.4	347.5	640.0	569.6

주요 원자재가 (\$) (02.20) 2월평균										
철광석*	국제價	62.7	(0.7)	62.17	71.3	71.4	71.3	68.9	135.0	97.8
	중국産	97.7	(-0.3)	97.83	98.3	98.5	98.4	98.2	176.7	140.0
연료탄*	국제價	73.7	(-0.2)	73.78	74.1	74.2	74.2	74.0	100.4	80.8
	중국産	94.5	(-0.3)	94.63	95.9	96.0	96.0	90.0	114.5	99.1
원료탄*	호주産	130.5	(-0.4)	130.98	132.9	133.2	133.0	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	73.7	(-0.2)	73.78	74.1	74.2	74.2	74.0	91.3	79.6
	중국産	131.3	(-0.4)	131.51	132.1	132.4	132.2	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	1,006.8	(6.8)	994.4	972	1,066	1,006	910	1,646	1,246
	밀(국제)	510.3	(-22.8)	521.6	493	592	535	474	843	609

* 2월 17일 자료임(중국 춘절연휴)

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
	2014년	10월	11월	12월	2011년	합계	2012년	합계	2013년	합계
ASEAN	수출	7,031	6,503	6,527	71,801		79,145		81,997	
	수입	4,889	3,930	4,468	53,121		51,977		53,339	
NAFTA	수출	8,100	8,012	7,508	70,864		72,395		76,983	
	수입	4,685	3,991	4,568	53,497		51,180		48,530	
EU	수출	4,288	3,394	4,078	55,806		49,421		48,857	
	수입	4,734	5,200	5,696	47,444		50,395		56,230	
BRICs	수출	16,174	14,608	15,523	168,965		167,628		178,083	
	수입	10,660	9,723	10,376	111,521		105,145		106,302	