

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)



### 컨테이너선 시황, 작년 보다 나아질 가능성 높지 않다



- ▶ 상해발 기준 유럽항로의 경우 작년 1분기 평균 TEU당 1,348달러, 올해 1분기에는 평균 TEU당 920달러를 기록해 전년 동기 대비 30% 이상 운임이 하락한 것으로 나타났음
  - 반면 북미항로의 작년 1분기 평균 운임은 미서안이 FEU당 1,951달러, 미동안이 FEU당 3,309달러를 기록한 데 비해 올해 1분기 평균 운임은 미서안이 FEU당 1,980달러, 미동안이 FEU당 4,685달러를 기록하여 전년 동기 대비 양호한 실적을 기록하고 있음
- ▶ 그러나 금년 2월 이후 양대 항로의 운임이 사실상 지속적으로 하락하고 있는 현상에 주목해야 함. 최근 양대 항로의 운임이 지속적으로 하락하는 근본적인 이유는 수요부진에 있는 것으로 판단됨. 중국 춘절 연휴기간 감소했던 수요가 연휴가 끝나면서 다시 살아날 것으로 예상되었으나 좀처럼 수요가 회복되지 못하면서 시황약세가 계속되고 있음
  - 올해 들어 선사들이 네 차례 GRI를 시도했으나 성공을 거둔 것이 1번에 불과한 것도 수요부진에 따라 화주 우위의 시장구조가 계속되고 있음을 입증하고 있음
- ▶ 더구나 더 우려할 만한 것은 금년에는 양대 항로의 물동량이 작년과 같이 크게 증가하지 않을 가능성이 있다는 것임. 미국 통계서비스회사인 제포사(Zepol)사에 따르면 올해 1월 아시아발 미국행 컨테이너화물이 작년 1월 대비 17% 감소한 1,018,000TEU로 나타났음. 이 중에서 중국발 화물은 607,000TEU로 작년 1월 대비 20% 감소했으며, 한국발 화물은 5%, 홍콩발 화물은 29% 감소한 것으로 나타났음
  - 나아가 유럽항로의 컨테이너 물동량도 감소한 것으로 나타났음. 일본 해사센터 발표에 따르면 금년 1월 아시아발 유럽행 컨테이너 물동량은 작년 1월 대비 2.9% 감소한 140만TEU로 나타났음. 작년 유럽항로의 물동량은 지속적으로 증가해 왔으나 11개월 만에 물동량이 감소하였음. 특히 유럽행 물동량의 70%를 차지하는 중국은 1.9%, 다음으로 한국은 23.8%, 베트남은 9.4% 감소하였음
- ▶ 작년 컨테이너선 시장은 초대형선박의 지속적인 투입에도 불구하고 수요가 크게 증가하여 2013년에 비해 양호한 시황을 보였음. 그러나 올해 물동량이 작년처럼 크게 증가할 가능성이 크지 않은 상황에서 초대형선박 인도가 절정을 맞는 해라는 점을 주목해야 함
  - 영국 CI(Containerization International)은 CMA-CGM이 한진중공업과 2만TEU급 신조선 오는 2017년까지 인도하는 것을 논의하고 있다고 보도하였음. 이미 MOL과 에버그린이 2만TEU급 선박을 발주한 상황에서 CMA-CGM까지 2만TEU급 선박확보에 나설 경우 유럽항로의 공급과잉은 더 심화될 것이고, 북미항로도 캐스케이딩에 따른 선박대형화가 빠르게 진전될 것으로 예상됨
- ▶ 올해는 컨테이너선 시장의 공급과잉이 작년 보다 심해질 가능성이 높고, 또한 북미서안의 노사교섭이 타결되어 항만적체 현상이 서서히 완화될 것이라는 점에서 양대 항로의 운임상승을 기대하기 어려움. 국적선사들에게는 작년 보다 올해가 더 힘든 해가 될 수 있다는 점에서 국적선사들은 비용관리에 더 노력해야 할 것임

## 건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



### 누적된 공급압박과 수요부족으로 시황악세 지속

- ▶ 최근 BDI는 596p(3월 27일)를 기록하여 전주 대비 5p 상승하며 소폭 상승
  - 케이프는 3,103달러(일)를 기록하며 전주 대비 77달러(일) 상승
  - 파나막스는 전주 대비 163달러(일) 하락한 4,778달러(일)를 기록
  - 케이프, 파나막스는 운항변동비에도 미치지 못하는 극심한 불황이 지속
  - 수프라막스는 130달러(일) 상승한 6,768달러(일), 핸디사이즈도 113달러(일) 상승한 5,780달러(일) 기록하며 소폭의 상승세 보임
  - FFA 시장은 대부분 선형에서 미래 운임 평가치가 하향 조정. 케이프의 경우, 현물시장 약세 지속으로 4월물, 2분기물 모두 하향 조정. 파나막스도 현물운임 하락의 영향으로 4월물, 2분기물 모두 하향 조정. 수프라막스도 하향 조정되었으나, 핸디사이즈는 보합세를 기록
- ▶ 케이프는 중남미->유럽 석탄 항로가 호조세를 보이면서 소폭 상승
  - 태평양수역은 서호주 철광석 메이저의 물동량이 줄어들면서 운임상승이 미약
  - 대서양수역은 중남미->유럽 석탄 항로 등 대서양 R.V. 항로의 운임이 상승하며, 상대적으로 부진한 브라질->극동(중국) 철광석 항로의 약세 운임을 상쇄
- ▶ 파나막스는 양 수역의 물동량 유입이 선박공급에 비해 상대적으로 부진하여 하락세 기록
  - 태평양수역은 인도네시아, 동호주 신규 석탄 물동량이 상당수 유입되었으나, 운임회복으로는 이어지지 못함
  - 대서양 수역 역시 남미 곡물 물동량이 유입되었으나, 상대적으로 많은 선박공급으로 운임이 하락
- ▶ 수프라막스는 인도네시아->중국항, 인도항 석탄 물동량이 상당수 유입되면서 태평양 수역의 운임이 지속적으로 상승
  - 대서양수역도 미국 걸프만과 남미->극동항 화물 유입으로 운임이 상승세



		금주 (03.27)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>건화물선 시장</b>									
운임지수	BDI	596	(5)	509	771	614	723	2,113	1,105
	BCI	456	(33)	311	971	559	472	3,781	1,974
	BPI	597	(-20)	428	827	603	419	1,780	964
	BSI	647	(12)	478	884	614	659	1,330	939
	BHSI	390	(6)	260	488	357	355	773	524
		(03.27)							
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	5,500	(-2,000)	5,500	9,500	8,317	8,550	25,938	17,934
	Panamax	7,625	(-100)	7,500	8,875	7,917	9,000	15,125	12,035
	Handymax	8,250	(-)	7,500	9,500	8,288	9,500	13,750	11,389
		(03.27)							
운임(\$/day)	Capesize	3,103	(77)	2,594	7,863	4,629	3,670	35,316	13,802
	Panamax	4,778	(-163)	3,418	6,591	4,816	3,362	14,188	7,718
	Supramax	6,768	(130)	5,002	9,239	6,424	6,886	13,902	9,825
	Handysize	5,780	(113)	3,900	7,239	5,323	5,337	11,083	7,685

## 컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



### 지속적인 공급압박으로 운임하락 지속

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 23.9p 하락한 1,010.4p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 16.8p 하락한 804.6p를 기록함
  - 또한 용선료 지수인 HCRI는 전주 대비 4.1p 상승한 627.6p를 기록
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 34달러 하락한 586달러, CCFI는 전주 대비 43.4p 하락한 1,208.5p를 기록하여 대폭 하락하였음
  - 유럽항로는 중국 춘절 연휴 이후 지속적인 하락세를 보이고 있음. 초대형선박 본격적 투입에 따른 공급압박이 심해져 SCIF는 2009년 10월 이후 최저치를 기록
- ▶ 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 47달러 하락한 1,701달러, 미동안이 140달러 하락한 4,215달러, CCFI는 미서안이 24.5p 하락한 980.5p, 미동안이 13.8p 하락한 1,298.4p를 기록하여 5주 연속 하락하였음
  - 북미항로는 작년에 비해 수요가 둔화되고 있는 상황에서 유럽항로의 초대형선박 투입증가에 따른 캐스케이딩 영향으로 공급압박이 심해지는 실정
- ▶ Alphaliner에 따르면 올해 19,000TEU급 중심으로 초대형선박 51척이 유럽항로에 투입될 것으로 예상되고 있어 유럽항로의 공급과잉이 더욱 심해질 것으로 예상되며, 또한 유럽항로의 기존 선박의 북미항로 전배로 북미항로 역시 공급과잉이 심해질 가능성이 있음
  - Alphaliner는 올해 선사들의 GRI가 4번 있었으나 1번을 제외하고 모두 실패했으며 4월달 양대 항로에서 추진될 GRI의 성공가능성도 높지 않을 것으로 예상
  - 반면 HCRI는 계속 상승세를 보이고 있는 데, 이는 하절기 성수기 운임상승에 대한 기대감이 여전하기 때문임



		금주 (03.27)	(전주비)	2015년			2014년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
<b>컨테이너선 시장</b>										
운임지수(CCFI)	종합	1010.4	(-23.9)	1,034	1,079	1,058	1,017	1,171	1,085	
	유럽항로	1208.5	(-43.4)	1,209	1,349	1,305	1,177	1,696	1,420	
	미서안항로	980.5	(-24.5)	981	1,054	1,016	934	1,032	983	
	일본항로	697.9	(-5.0)	647	714	685	597	843	705	
	한국항로	665.4	(-2.2)	660	725	679	610	749	692	
	동남아항로	800.3	(-42.8)	791	884	830	754	905	839	
		(03.25)		2015년			2014년			
용선지수(HCRI)		627.6	(4.1)	544	628	584	498	546	528	
운임	한일(All in)	수출	660	(-)	660	710	681	670	750	708
		수입	570	(-)	570	600	578	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 운임수준

- ▶ 4월초 페르시아만 성약건수는 기대에 못미치고 있지만 사우디의 원유생산량이 높은 수준을 유지하고 있어 수출증가에 대한 기대가 시장에 반영되고 있음. '중동-아시아' 해상운임은 WS 50을 중심으로 등락양상을 나타내고 있음
  - VLCC 평균 운임수익은 39,452러(일)로 전주 대비 180달러(0.5%) 감소하였으나 중동-일본 운임지수는 WS 50.0으로 전주 대비 2.0p(4.2%) 상승하였음
  - 3월 18일 페르시아만 30일 가용선박은 109척으로 전주대비 8척(7.9%) 증가하였으나 전년 동기 대비 14척(11.4%) 감소한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 전주대비 중동-아시아는 0~1%, 중동-유럽 2%, 중동-미국 2% 증가하였음. 서아프리카 시장은 중국향 4%, 미국향 8%, 인도향 3% 감소하였음

### [3월 27일 선박유(380cst) 가격 동향]

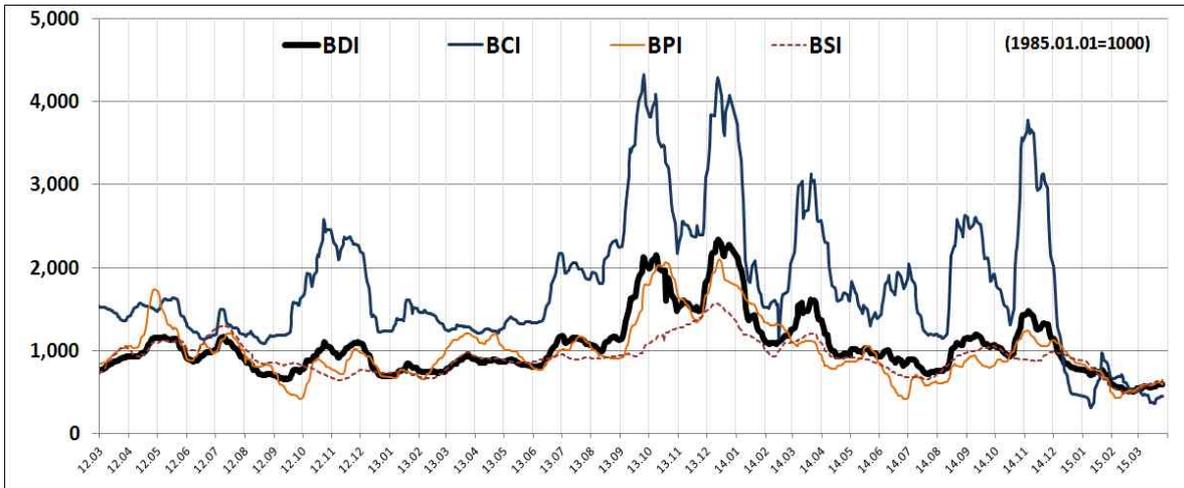
구분	유럽			북중미				아시아			
	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스톤	파나마	팔라렐파	푸자이라	상가포르	홍콩	일본
\$/톤	306.5	320.5	331	299	309.5	313.5	322.5	336.5	337.5	347.5	417.5
w/w	6.2%	3.7%	7.6%	0.5%	7.7%	1.0%	3.2%	6.8%	8.7%	11.2%	3.7%

## 제품선, 대서양 시장에서 LR1과 MR 경쟁 심화

- ▶ 대서양 시장: 미걸프만 시장의 제품유 수출량 증가하였으나 MR이 LR1과의 경쟁에 밀려 큰 이익은 보지 못하였음. 동지역 2주간 MR 가용선박량은 9주간 최대인 44척임
- ▶ 아시아 시장: LR 수요가 크게 감소한 반면 MR은 동아프리카 등 단거리 항차 수요가 지속적으로 발생하고 있음. 다만 극동아시아 및 싱가포르 선박량이 증가하고 있어 MR 운임도 서서히 하락세를 나타내고 있음
  - 제품선 평균 운임수익은 22,653달러(일)로 전주 대비 317달러(1.4%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 150.0로 전주 대비 5.0p(3.2%) 하락하였음
  - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 2%, 북해-서아프리카 2% 감소하였으며 미걸프-북해 5% 증가, 미걸프-남미동안 4% 감소하였음
  - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 2%, LR2 6% 감소하였음. MR은 싱가포르-일본 64% 증가하였으며, 인도-일본은 변동없음

			(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>유조선 시장 (03.27)</b>									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	39,452	(-180)	39,452	67,037	51,181	7,670	66,395	27,287
	MR	22,653	(-317)	16,447	27,620	22,847	7,041	26,313	12,361
운선료 (1년,\$/day)	VLCC	42,000	(-)	38,000	52,500	44,923	23,500	40,000	28,115
	MR	15,500	(-)	14,500	15,500	15,096	13,750	15,500	14,630
<b>(03.25)</b>									
운임지수(WS)	VLCC	50.0	(2.0)	48.0	70.5	58.0	32.5	82.5	47.7
	MR	150.0	(-5.0)	117.5	155.0	125.0	100.0	122.5	112.5

☛ 건화물선 운임 지수 ☛



Baltic Exchange.

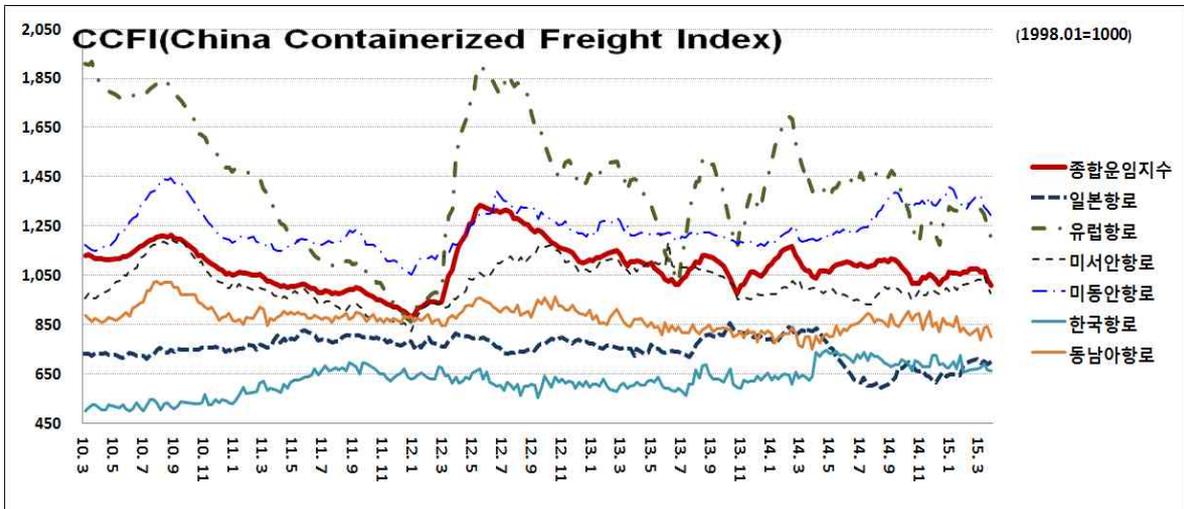
☛ 건화물선 용선료 ☛

\$/day



Clarkson.

☛ 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ☛



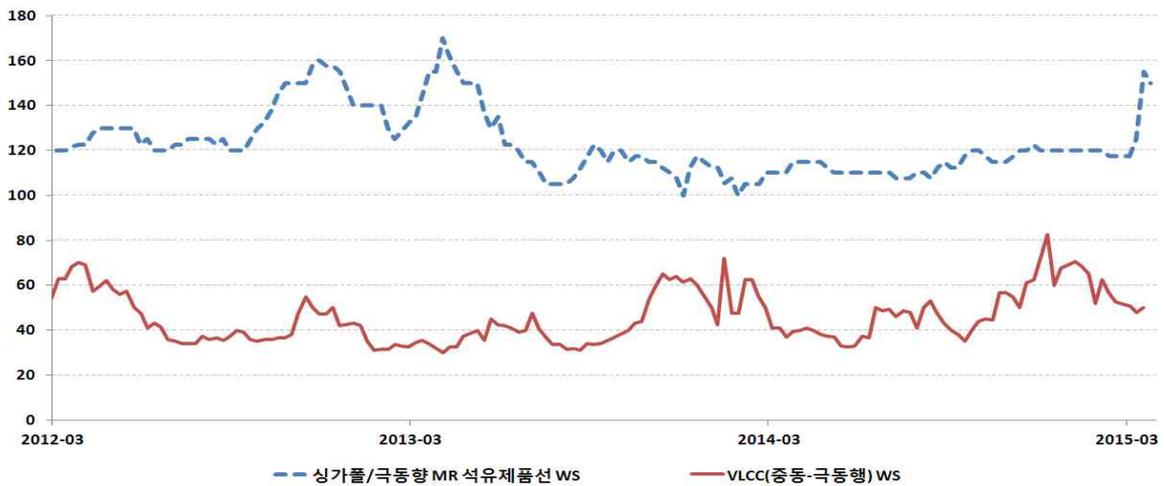
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

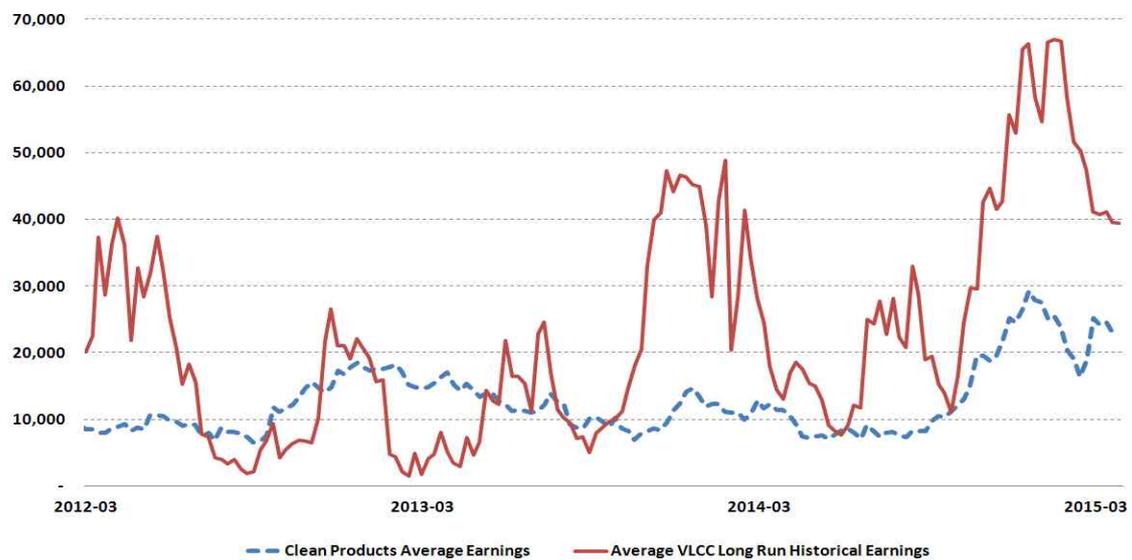
유조선운임지수(WS)



ICAP

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

	금주	(전주비)	3월평균	2015년			2014년			
				최저	최고	평균	최저	최고	평균	
<b>중고선 시장 (\$ Million) (03.27)</b>										
건화물선(5년)	Panamax	17.0	(-)	17.0	17.0	20.0	18.2	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	(2.0)	11.0	8.5	11.0	9.5	8.5	10.3	9.7

<b>신조선 시장 (\$ Million) (03.27)</b>										
건화물선	Panamax	27.8	(-)	27.9	27.8	29.0	28.4	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	31.5	31.5	32.5	31.9

<b>연료유 (\$/Tonne) (03.27)</b>										
380 CST	Rotterdam	306.5	(18.0)	301.9	242.0	318.0	282.8	305.0	601.0	533.4
	Singapore	337.5	(27.0)	332.6	280.5	372.5	322.7	337.5	622.0	560.8
	Korea	367.5	(25.0)	365.1	296.0	402.5	347.8	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	347.5	(35.0)	340	282.5	380.0	328.5	347.5	640.0	569.6

<b>주요 원자재가 (\$) (03.27) 3월평균</b>										
철광석*	국제價	57.6	(-1.0)	59.9	57.6	71.4	64.2	68.9	135.0	97.8
	중국産	97.5	(-0.2)	97.4	96.8	98.8	97.8	98.2	176.7	140.0
연료탄*	국제價	74.1	(-0.1)	73.8	73.5	74.5	73.9	74.0	100.4	80.8
	중국産	87.0	(-3.4)	90.6	87.0	96.4	93.4	90.0	114.5	99.1
원료탄*	호주産	131.3	(-0.2)	130.8	130.2	133.6	131.6	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	74.1	(-0.1)	73.8	73.5	74.5	73.9	74.0	91.3	79.6
	중국産	132.1	(-0.2)	131.6	131.0	132.8	131.8	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	972.3	(-5.75)	986.4	960	1,066	1,001	910	1,646	1,246
	밀(국제)	507.8	(-22.3)	507.3	481	592	523	474	843	609

<b>세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)</b>							
	'14/15년	11월	12월	01월	2011년 합계	2012년 합계	2013년 합계
ASEAN	수출	6,503	6,527	6,496	71,801	79,145	81,997
	수입	3,930	4,468	4,142	53,121	51,977	53,339
NAFTA	수출	8,012	7,508	6,731	70,864	72,395	76,983
	수입	3,991	4,568	4,159	53,497	51,180	48,530
EU	수출	3,394	4,078	3,576	55,806	49,421	48,857
	수입	5,200	5,696	4,798	47,444	50,395	56,230
BRICs	수출	14,608	15,523	14,078	168,965	167,628	178,083
	수입	9,723	10,376	10,040	111,521	105,145	106,302