

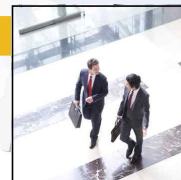
# 해운시황 포커스

통권 243호 (2015.02.02~02.06)

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)



### 해운시황 회복은 해운기업에 달려 있다



- ▶ 지난 2월 3일자 파이낸셜 뉴스 보도에 따르면, 머크스의 CEO인 닐스 앤터슨은 "세계 주요 항로가 공급과잉으로 운영에 타격을 받고 있으며, 금융위기 이전에는 세계 물동량이 두자릿수 성장을 지속했지만 현실적으로 4~5% 수준의 성장이 장기적인 추세가 될 것"이라고 주장하였음. 또한 그는 해운기업들이 2000년대에 버금가는 호황기를 기대하며 지속적인 선박투자를 시행할 경우에는 시황회복이 어려울 것으로 지적하였으며, 머스크는 경영환경 악화에도 불구하고 점진적으로 운임을 인하할 계획을 밝혀 향후 컨테이너선 시장에서 운임 경쟁이 심화될 것으로 예상됨
- ▶ 지난 2000년대 중반의 역사상 최대 호황을 이끌어 낸 것은 중국의 초고도 성장이었음. 이 시기 중국은 10%대 경제성장률을 기록하였고, 원유, 철광석, 석탄, 구리 등 원자재를 싣을 이하다시피 수입하여 전례없는 호황을 견인하였음. 그러나 2008년 금융위기 이후 발생한 해운불황이 6년간 지속되었으며 앞으로 중국의 경제성장률은 6%대에 머무를 것으로 예상되고 있어 2000년대 중반의 해운호황은 다시 오지 않을 것으로 판단됨
  - 향후 중국, 인도 등 신흥국은 물론 아세안, 아프리카의 개발도상국들도 10%대 초고도 성장을 달성하기 불가능할 것으로 예상되고 있어 세계 해운시장의 저성장 구조는 상당히 오래갈 것으로 보는 것이 타당할 것임
- ▶ 해운시장의 가장 큰 문제점은 공급과잉이 해소되지 않고 있다는 것임. 컨테이너선 시장의 경우 14,000TEU급 이상의 극초대형선박 발주가 계속 증가하고 있고, 건화물선 시장에서도 지난 2년간 1억 7천만DWT의 선박이 발주되어 이들 선박이 인도되는 2015년 하반기 이후 세계 해운시장의 공급과잉이 더욱 심각해질 가능성이 있음
  - 다만 지난 2년간의 신조선 발주는 비용경쟁력을 강화하기 위한 초대형선박, 고효율 친환경선박을 위주로 이루어졌다는 점에서 해운시장에서의 경쟁력을 유지하기 위한 전략적 선택이라고 볼 수 있음. 그러나 선사들이 충분한 수요와 영업능력을 확보하지 않고 시황회복을 기대하고 대량 발주를 시행한 것은 매우 우려스러움
  - 다시 말해서 현재 해운불황의 근본적 원인은 수요가 아닌 공급에 있다는 점을 유의해야 할 것임. 또한 2000년대 "China Effect"에 따른 대호황은 다시 오지 않을 것이며, 현재 장기간의 해운불황은 2000년대 장기간의 초호황의 결과물이라는 점에서 지금의 해운불황이 정상이라는 것을 받아들여야 함
- ▶ 올해 세계경제는 미국을 중심으로 완만한 성장을 이룰 것으로 예상되고 있음. 그동안 장기 침체에 시달려 왔던 유럽은 대규모 양적 완화를 통해 경기회복을 도모하고 있고, 중국도 7%대 성장이 예상되고 있어 모처럼 수요 측면에서 양호한 해가 될 것으로 예상되고 있음. 그러나 앞에서 말한 바와 같이 지난 2년간의 대량 발주가 해운시황 회복을 제약하는 요인이 될 것이라는 것을 인식해야 함
  - 이는 선주들의 대세에 편승한 대량 발주가 공급과잉을 초래했고, 공급과잉의 시장에서 경쟁은 비용경쟁력에 기반한 운임경쟁 밖에 없다는 것을 의미함. 따라서 해운시황 회복은 선주들 스스로에게 달려 있다고 보아야 할 것임

# 건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



## 전 선형 약세를 보이며 BDI 600p 붕괴

- ▶ 최근 BDI는 559p(2월 6일)를 기록, 전주 대비 49p(8%) 하락
  - BDI 전신인 BFI가 1986년 8월초 기록한 사상 최저치 554p에 근접한 시황으로 1999년 11월 1일 1,334p로 시작된 BDI가 2012년 2월 3일 647p를 기록한 이후 사상 최악의 시황을 연일 경신
  - 케이프는 5,700달러(일)을 기록하며 전주 대비 같은 용선료 수준을 나타냄
  - 파나마스는 3,430달러(일)을 기록하며 전주 대비 630달러(일) 16% 추가 하락
  - 수프라막스는 5,541달러(일) 기록하여 전주 대비 9% 하락, 핸디사이즈도 4,533달러(일)을 기록하여 전주 대비 12% 하락
  - FFA 시장은 핸디사이즈 이외 선형에서 약한 상승세 또는 보합세를 보임. 케이프 2월물 및 2분기물이 소폭 상승했으며, 파나마스는 보합세를 보임. 수프라막스도 2월물 및 2분기물이 약한 상승세를 보였으나, 핸디사이즈는 약한 하락세를 보임
- ▶ 케이프 선형은 주 중반 상승반전하며 전주와 비슷한 수준에서 용선료가 형성됨
  - 태평양 수역은 이번주 중반 서호주 철광석 메이저의 물동량이 유입되면서 운임이 소폭 반등하였으나 여전히 용선자 위주의 시장흐름을 보이고 있어 본격적인 운임회복으로 이어지기 힘든 상황
  - 대서양 수역에서는 콜롬비아->유럽간 석탄 물동량이 유입되면서 추가적인 운임하락을 막는데 기여
- ▶ 파나마스 선형은 사상 최저치인 2012년 9월 27일 3,336달러(일)에 근접한 수준임
  - 지난해 12월 초부터 용선료가 지속적으로 하락하고 있는 파나마스는 양수역에서 신규 물동량이 부진한 가운데 공급과잉으로 운임이 저점을 형성하면서 일부 개선선택이 보고 되고 있으며, 낮은 운임수준에서 일부 화주는 COA 계약을 요구하기도 함
  - 일부 선주들은 운임이 너무 낮게 형성되고, 용선자 위주의 시장분위기로 인해 단기적으로 성약을 기피하고 춘절 이후의 시황호전을 기대하는 것으로 알려짐
- ▶ 수프라막스 이하 선형에서도 전반적인 수요부진과 과잉 선택량으로 저조한 용선료가 형성됨
  - 미국 걸프만 곡물수요가 일부 유입되었으나, 전반적으로 석탄, 곡물, 철재 등의 운송수요가 절대적으로 부족한 상황이 지속됨



		금주 (02.06)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>건화물선 시장</b>									
운임지수	BDI	559	(-49)	559	771	696	723	2,113	1,105
	BCI	689	(10)	311	971	636	472	3,781	1,974
	BPI	430	(-78)	428	827	669	419	1,780	964
	BSI	530	(-55)	530	884	692	659	1,330	939
	BHSI	301	(-39)	301	488	397	355	773	524
		(02.06)							
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	8,750	(-250)	8,550	9,500	9,021	8,550	25,938	17,934
	Panamax	7,550	(-350)	7,550	8,875	8,875	9,000	15,125	12,035
	Handymax	8,000	(-250)	8,000	9,500	8,875	9,500	13,750	11,389
		(02.06)							
운임(\$/day)	Capesize	5,700	(-)	3,315	7,863	5,537	3,670	35,316	13,802
	Panamax	3,430	(-630)	3,418	6,591	5,340	3,362	14,188	7,718
	Supramax	5,541	(-658)	5,541	9,239	7,243	6,886	13,902	9,825
	Handysize	4,533	(-608)	4,533	7,239	5,969	5,337	11,083	7,685

# 컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



## 미국경제 회복과 항만파업 영향으로 북미항로 대폭 상승

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 0.9p 상승한 1,065.7p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 33.2p 상승한 1,087.3p를 기록함
  - 또한 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 9.7p 상승한 570.4p를 기록
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 96달러 하락한 1,057달러, CCFI는 전주 대비 16.1p 상승한 1,329.7p를 기록하여 혼조세를 보였음
  - 지난 주에 이어 계속 하락한 유럽항로는 중국 춘절까지 1주일 밖에 남지 않아 물동량 증가효과가 사라지면서 운임하락이 지속될 것으로 예상
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 263달러 상승한 2,242달러, 미동안이 295달러 상승한 4,978달러, CCFI는 미서안이 2p 상승한 1,015.6p, 미동안이 1.4p 하락한 1,321.9p를 기록하여 전반적으로 상승세를 보였음
  - TSA의 공동 운임인상 및 서부지역 항만파업의 영향으로 운임이 대폭적인 상승세를 보였으며 미동안 항로는 FEU당 5,000달러에 접근하는 등 2011년 이후 최고치를 기록
  - 또한 서부지역 항만파업이 장기화되면서 대체선박 확보 움직임이 점차 강해지고 있어 계절률이 지난 40년간 최저치에 도달했으며 HRCI가 5주 연속 상승
- ▶ 미국경제가 호조세를 보이는 가운데 북미항로의 물동량이 크게 증가할 것으로 예상됨. 미국 JOC-PIERS에 따르면 2015년 미국행 컨테이너 물동량이 전년 대비 6.8 % 증가할 것으로 예측하였음
  - 또한 일본 해사센터에 따르면 2014년 아시아 18개국에서 미국으로 수출된 컨테이너 물동량은 전년 대비 5.9 % 증가한 1,465만TEU로 사상 최고치를 기록
  - 이와 같이 물동량이 증가하는 가운데 서부지역 항만파업이 장기화되면서 발생한 서비스 공급악화로 운임이 계속하는 것으로 예상



				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	1,065.7	(0.9)	1,057	1,066	1,062	1,017	1,171	1,085
	유럽항로	1329.7	(16.1)	1,314	1,330	1,319	1,177	1,696	1,420
	미서안항로	1015.6	(2.0)	993	1,018	1,010	934	1,032	983
	일본항로	694.1	(5.2)	647	694	666	597	843	705
	한국항로	662.8	(2.5)	660	725	684	610	749	692
	동남아항로	818.5	(21.7)	819	884	842	754	905	839
				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
용선지수(HRCI)		570.4	(9.3)	544	570	558	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	690	(-)	690	710	693	670	708
		수입	580	(-)	580	600	583	540	581
	한중(All in)	수출	363	(-)	363	363	363	309	363
		수입	537	(-)	537	537	537	469	516
	동남아(All in)	수출	760	(-)	760	760	760	750	787
		수입	580	(-)	580	580	580	550	587

## 유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



### VLCC, 2월 성악 부진으로 운임하락 지속

- ▶ 화주의 2월 화물 출하가 저조하여 누적된 선복량이 쉽게 해소되지 못하며 운임을 압박하고 있음. 중국 춘절연휴를 앞두고 성악 증가가 예상되나 운임 상승폭은 제한적일 전망
  - VLCC 평균 운임수익은 62,816달러(일)로 전주 대비 6,689달러(9.6%) 감소하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 65.0로 전주 대비 3.5p(5.1%) 감소하였음
  - 1월 28일 페르시아만 30일 가용선박은 125척으로 전주대비 15척(3.8%) 증가하였으며 전년 동기 대비 25척(25.0%) 증가한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 전주대비 중동-아시아 9~13%, 중동-유럽 7%, 중동-미국 9% 감소하였음. 서아프리카 시장은 인도항 11%, 중국항 16% 감소하였으며 미국항은 변동없음

### [2월 6일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라말파	푸자이라	상가포르	홍콩	일본
\$/톤	284.0	314.0	314.0	327.0	310.0	317.0	338.5	336.5	336.0	344.0	388.0
ww	16.4%	12.5%	12.9%	16.8%	15.9%	17.2%	13.0%	17.7%	18.9%	21.8%	15.0%



### 제품선, MR 운임은 약세인 반면 LR 운임 반등

- ▶ 대서양 시장: 북해시장은 성악건수가 증가하며 선복량 누적을 어느 정도 해소하였으나, 유럽의 정제시설 보수기간이 다가오며 수요에 대한 기대가 낮아 운임은 하락 지속
- ▶ 아시아 시장: 선복량 감소로 중동발 LR 운임이 크게 상승한 반면 MR 운임은 약보합을 나타내었음
  - 제품선 평균 운임수익은 20,353달러(일)로 전주 대비 -3,611달러(15.1%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 120.0로 전주 대비 변동없음
  - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 16%, 북해-서아프리카 13% 감소하였으며 미걸프-북해 30%, 미걸프-남미동안 32% 감소하였음
  - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 14%, LR2 36% 증가하였음. MR은 싱가포르-일본 6%, 인도-일본 3% 감소하였음

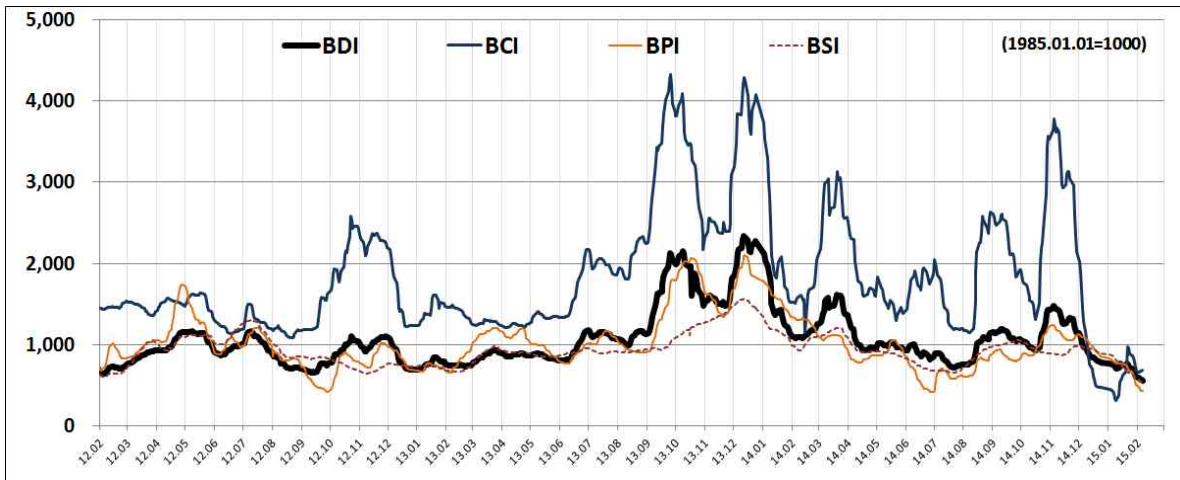
(전주비)

2015년  
최저 최고 평균

2014년  
최저 최고 평균

유조선 시장		(02.06)		(전주비)			2015년			2014년		
							최저	최고	평균	최저	최고	평균
Average Earnings (\$/day)	VLCC	56,857	(-5,959)		56,538	69,801	64,126			7,670	66,395	27,287
	MR	19,030	(-1,324)		19,030	27,620	23,622			7,041	26,313	12,361
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	48,000	(-2,000)		38,000	52,500	46,833			23,500	40,000	28,115
	MR	15,000	(-)		15,000	15,500	15,208			13,750	15,500	14,630
(02.04)												
운임지수(WS)	VLCC	52.0	(-13.0)		52.0	70.5	64.7			32.5	82.5	47.7
	MR	120.0	(-)		120.0	120.0	120.0			100.0	122.5	112.5

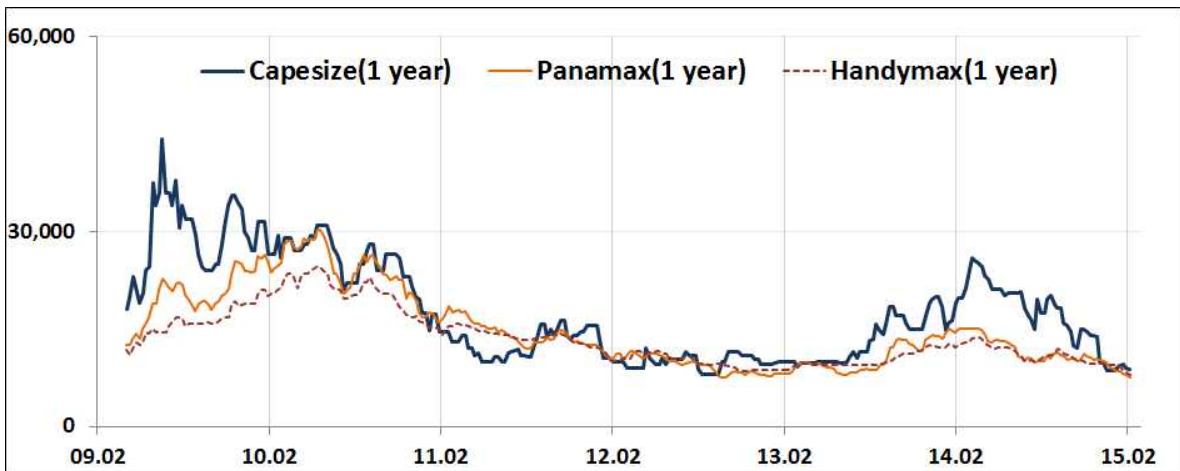
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

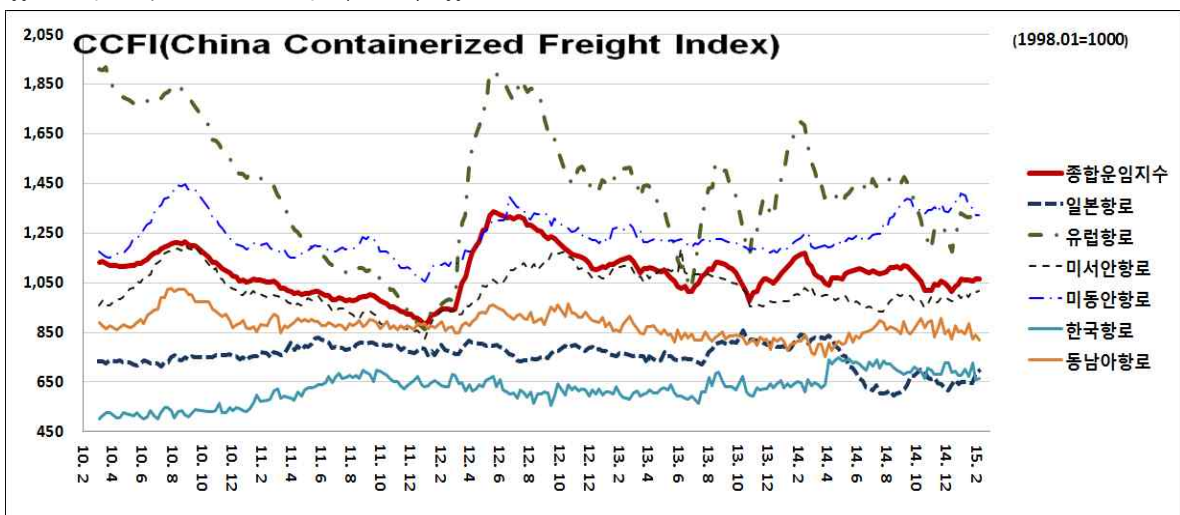
건화물선 용선료

\$/day



Clarkson.

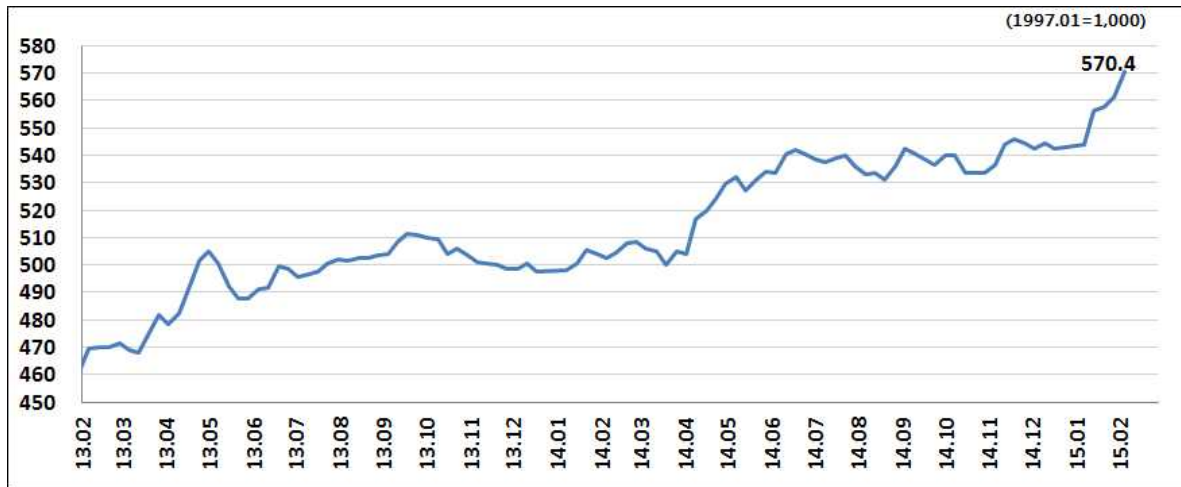
컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



상해항운교역소

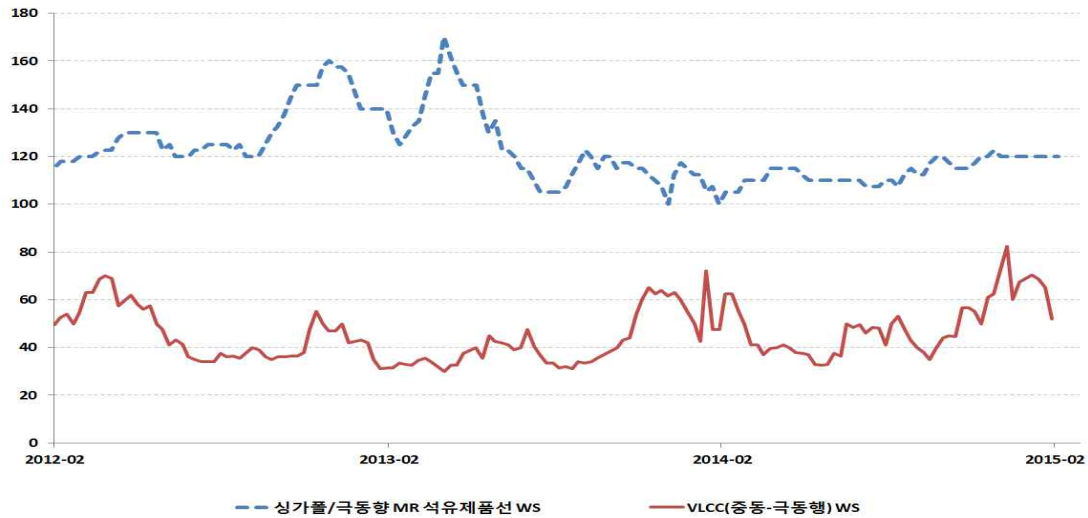


컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

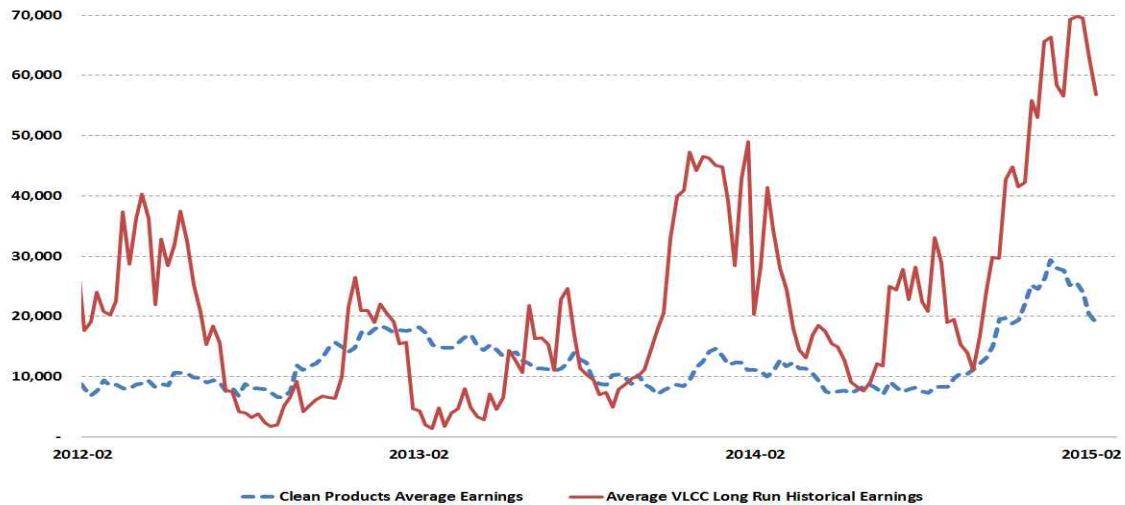
유조선운임지수(WS)



ICAP

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

# 주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 2월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선 시장 (\$ Million) (02.06)</b>										
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	19.0	20.0	19.2	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	81.0	(-)	81.0	80.0	81.0	80.5	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

<b>신조선 시장 (\$ Million) (02.06)</b>										
건화물선	Panamax	28.5	(-0.3)	28.5	28.5	29.0	28.8	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	96.5	(-)	96.5	96.5	97.0	96.7	94.0	101.0	98.4
컨테이너선	Sub-Panamax	31.5	(-)	31.5	31.5	32.5	31.9	31.5	32.5	31.9

<b>연료유 (\$/Tonne) (02.06)</b>										
380 CST	Rotterdam	284.0	(40.0)	284.0	242.0	284.0	255.8	305.0	601.0	533.4
	Singapore	336.0	(53.5)	336.0	280.5	336.0	297.3	337.5	622.0	560.8
	Korea	348.5	(51.0)	348.5	296.0	357.5	320.5	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	344.0	(61.5)	344.0	282.5	344.0	304.2	347.5	640.0	569.6

<b>주요 원자재가 (\$) (02.06) 2월평균</b>										
철광석	국제價	62.0	(-5.8)	61.9	71.3	71.4	71.3	68.9	135.0	97.8
	중국産	97.9	(0.2)	97.8	98.3	98.5	98.4	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	73.8	(0.1)	73.7	74.1	74.2	74.2	74.0	100.4	80.8
	중국産	94.7	(0.2)	94.6	95.9	96.0	96.0	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	130.8	(-1.4)	131.3	132.9	133.2	133.0	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	73.8	(0.1)	73.7	74.1	74.2	74.2	74.0	91.3	79.6
	중국産	131.6	(0.2)	131.4	132.1	132.4	132.2	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	985.5	(12.8)	986.4	972	1,066	1,008	910	1,646	1,246
	밀(국제)	527.0	(24.3)	514.1	493	592	538	474	843	609

<b>세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)</b>										
	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	