

해운시황 포커스

통권 280호 (2015.11.30~12.04)

한국해양수산개발원 | 발행: 김성귀 원장 | 감리: 김우호 본부장 | 051)797-4633

49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26 한국해양수산개발원

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



뉴스 & 이슈

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



머스크의 구조조정이 해운시장에 주는 시사점



- ▶ 지난 11월초 글로벌 리더인 머스크사는 향후 2년간 조직을 슬림화해 비용을 줄이고 신규 선박투자를 줄여나가겠다는 강력한 구조조정 방안을 발표하였음. 머스크사가 발표한 구조조정 방안은 인력 감축, 선박투자 축소, 서비스항로 축소 등 크게 3가지로 나타났음.
 - 머스크는 2017년말까지 전세계 육상인력 23,000천명 중 자연 감소분과 조직개편을 통해 4천명의 인력을 줄이는 대신 업무 자동화와 디지털화를 통해 업무 효율성 향상과 고객 서비스 개선을 추진할 계획임. 또한 이를 통해 4억달러의 비용절감(2016년에 판매관리비를 1억 5천만달러, 2017년까지 2억 5천만달러)을 기대하고 있음
 - 머스크는 신조업선 포기과 인도시기 지연 등을 통해 선박량을 줄일 계획임. 머스크는 대우조선해양에 발주한 19,640TEU급 6척, 중국 COSCO 저우산조선에 3,600TEU급 피더선 2척에 대한 옵션을 취소하였으며, 현대중공업과 계약한 14,000TEU급 8척에 대한 옵션 행사를 연기하였음
 - 나아가 머스크는 최근 MSC와 함께 서비스했던 ME5, AE9, AE3, TA4 등 4개 서비스를 중단하였으며 금년 4분기에 추가로 35개 항차를 중단할 계획임. 그리고 18,000TEU급 1척을 6주간 개선하고 추가로 초대형선박을 개선하는 방안도 검토하고 있음
- ▶ 머스크는 상반기까지 예상 외의 이익을 실현했으나 하반기 들어 대폭적인 실적하락에 특별 대책을 마련한 것으로 판단됨. 머스크가 이처럼 파격적인 구조조정 방안을 내놓은 배경에는 향후 컨테이션 시장의 수급여건이 더욱 악화되어 영업실적 하락이 예상되기 때문임
 - 머스크는 글로벌 해운시장의 코스트 리더로 단순히 비용만을 줄이기 위해 구조조정을 추진하는 것이 아니라 선박량 감축과 서비스의 감축 및 개편을 통해 공급과잉에 대응하겠다는 의지를 보여주었음
- ▶ 이는 세계 최초로 18,000TEU급 선박을 투입하여 비용경쟁을 촉발시킨 머스크가 해운시장을 선점하고 선도기업으로서의 지위를 유지하려는 전략을 수정한 것으로 보아야 함. 머스크의 코스트 리더십 전략은 경쟁선사들의 초대형선박 발주열풍을 불러와 세계 컨테이너선 시장의 공급과잉을 부추겨 머스크 역시 비용경쟁의 희생양이 될 가능성이 커지고 있음. 머스크는 세계 컨테이너선 시장의 경쟁패러다임을 바꾼 장본인이나 극단의 비용경쟁은 해운시장의 역사상 최대의 불황을 초래했다는 점에서 머스크의 전략은 사실상 실패로 끝났다고 보아야 할 것임
- ▶ 지난 몇년간 세계 컨테이너선 시장은 극도의 비용경쟁을 전개해 왔으며, 이는 시장 전체를 끝없는 불황으로 이끌었다는 점에 주목해야 할 것임. 현재와 화주 우위의 시장환경에서 선사들의 이익을 지키기 위해서는 자발적으로 구조조정을 추진하는 것이 필요함
 - 특히 구조조정은 인력감축에서 그치는 것이 아니라 선박량 및 서비스 감축, 개선 등 공급 축소에 집중하여 수급여건을 획기적으로 개선하는 방향으로 추진되어야 할 것임

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



케이프와 파나막스, 공급과잉으로 운임 하락

- ▶ 최근 BDI는 563p(12월 4일)를 기록하여 전주 대비 18p 하락함
 - 케이프는 6,646달러(일)를 기록하며 전주 대비 440달러(일) 하락
 - 파나막스는 전주 대비 186달러(일) 하락하며 3,458달러(일) 기록
 - 수프라막스는 19달러(일) 상승한 4,903달러(일), 핸디사이즈는 55달러(일) 상승한 4,189달러(일) 기록
 - FFA 시장은 모든 선형에 걸쳐 OPEX(운항변동비)에도 미치지 못하고 있으며, 시장의 부정적 분위기를 반영하여 추가적으로 하향 조정되었음. 케이프는 12월물이 2,075달러(일) 하락한 5,625달러(일), 1분기물도 650달러(일) 하락한 4,775달러(일)을 기록함. 이는 현재 케이프 운임 수준보다 낮은 것으로 당분간 케이프 운임이 하락할 것임을 시사하고 있음. 파나막스는 12월물이 500달러(일) 하락한 3,550달러(일), 1분기물이 325달러(일) 하락하여 4,500달러(일)을 기록함. 수프라막스 및 핸디사이즈도 4~6% 하락 조정되었음
- ▶ 케이프는 물동량 증감에 따라 상승후 하락하는 변동성을 보임
 - 태평양 수역은 서호주 철광석 물동량이 지속적으로 유입되었고, 동호주 석탄 물동량이 전주 대비 증가한 가운데 대서양 수역에서도 주초반 브라질 철광석 등의 물동량 유입으로 운임 상승세를 이끌었으나 주 후반 물동량 유입이 약해지면서 운임이 하락
- ▶ 파나막스는 양대 수역에서 물동량 유입이 부진하여 운임 하락세를 지속하였음
 - 태평양 수역은 동호주 석탄 및 북태평양 성약이 전주 대비 증가한 반면 인도네시아 석탄 물동량이 유입이 부진하였음. 대서양 수역에서는 미국 걸프만 물동량, 남미 곡물 물동량이 전주 대비 증가했으나 공급과잉을 해소하기에 부족하여 운임이 하락함
- ▶ 수프라막스는 양대 수역에서 물동량 유입으로 지난 8월말 이후의 하락세가 멈춤
 - 태평양 수역은 인도네시아 → 인도 석탄 및 북태평양 성약건수 증가, 대서양 수역은 미국 걸프만 수요가 운임 지지세 역할



		금주 (12.04)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건 화물선 시장									
운임지수	BDI	563	(-18)	498	1,511	733	723	2,113	1,105
	BCI	890	(-99)	311	2,604	1,051	472	3,781	1,974
	BPI	433	(-23)	428	1,179	712	419	1,780	964
	BSI	469	(2)	467	993	679	659	1,330	939
	BHSI	286	(3)	260	488	371	355	773	524
		(12.04)							
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	6,200	(-800)	4,500	10,850	7,777	8,550	25,938	17,934
	Panamax	6,250	(-100)	6,250	8,875	7,585	9,000	15,125	12,035
	Handymax	5,750	(-250)	5,750	9,500	7,740	9,500	13,750	11,389
		(12.04)							
운임(\$/day)	Capesize	6,646	(-440)	2,594	19,499	7,106	3,670	35,316	13,802
	Panamax	3,458	(-186)	3,418	9,403	5,689	3,362	14,188	7,718
	Supramax	4,903	(19)	4,879	9,770	7,096	6,886	13,902	9,825
	Handysize	4,189	(55)	3,900	7,239	5,459	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

류희영 연구원 (hyryu@kmi.re.kr)



누적된 공급과잉으로 모든 항로에서 운임 약세 지속

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 32.0p 하락한 718.6p로 2015년 최저치를 기록하였으며, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 41.1p 하락한 494.1p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 5.5p 하락한 476.4p를 기록하며 지속적인 운임약세로 인해 2014년 10월 이후 최저치를 경신
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 279달러 하락한 275달러, CCFI는 전주 대비 70p 하락한 746.7p를 기록하여 하락세를 보임
 - 12월 1일 올해 마지막 GRI를 시도하였으나 일시적인 운임 인상에 그치면서 전주 대비 50.4% 수준으로 운임이 급락하였음. 비수기에 접어들면서 4대 얼라이언스 모두 선복량 감축에 돌입했으나 누적된 공급과잉으로 운임 약세를 피하지 못함
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 45달러 하락한 891달러, 미동안이 전주 대비 74달러 하락한 1,625달러를 기록했으며, CCFI는 미서안이 15.1p 하락한 787.4p, 미동안이 34.6p 하락한 919.1p를 기록함
 - 미국 양안 운임이 모두 역대 최저치를 경신하였음. 아시아발 수출화물량은 미국의 경기 활성화로 수요증가를 보였으나 미국발 수출화물량은 중국의 경제위기로 인한 소비 둔화 등으로 계속 감소하면서 수급 불균형에 따른 운임 약세가 지속되고 있음
- ▶ 한편 NYK가 발표한 '세계 컨테이너 수송과 취향현황' 보고서에 따르면 2015년 8월말 기준 컨테이너 세계 선복량은 1,930만 6000TEU로 전년대비 8.2% 증가, 척수는 106척 증가한 5,184척으로 나타났음
 - 규모별로 보면 1만TEU급 이상은 척수는 58척 증가한 302척, 선복량은 27.5% 증가한 404만TEU, 8,000~9999TEU급이 56척 증가한 439척, 선복량은 16.1% 증가한 383만 TEU를 기록하며 초대형선박의 증가세가 현저하게 나타나고 있음



			금주 (12.04)	(전주비)	2015년			2014년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		718.6	(-32.0)	719	1,079	887	1,017	1,171	1,085
	유럽항로		746.7	(-70.0)	746	1,349	1,013	1,177	1,696	1,420
	미서안항로		787.4	(-15.1)	787	1,054	912	934	1,032	983
	일본항로		630.3	(-3.1)	608	714	652	597	843	705
	한국항로		570.2	(-37.1)	552	725	630	610	749	692
	동남아항로		650.3	(9.0)	611	884	725	754	905	839
			(12.02)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)			476.4	(-5.5)	476	783	640	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	660	710	673	670	750	708
		수입	570	(-)	570	600	572	540	610	581
	한중(All in)	수출	313	(-)	313	363	349	309	363	346
		수입	403	(-)	403	537	499	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, '중동-아시아' 운임이 7년내 최고치 경신

- ▶ '중동-아시아' 운임수익(TCE)이 2008년 10월 이후 처음으로 100,000달러/일을 넘으며 최고치를 경신함. 아시아 체선, 톤마일 증가 등으로 페르시아만 대기 척수가 올해 2번째 적은 것과 함께 OPEC 감산 실패 전망에 따른 물동량 기대로 시장운임이 크게 상승함
 - VLCC 평균 운임수익은 98,695달러(일)로 전주 대비 30,557달러(44.8%) 증가하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 87.5으로 전주 대비 25.0p(40.0%) 상승하였음
 - 12월 02일 페르시아만 30일 가용선박은 74척으로 전주대비 8척(9.8%) 감소하였으며 전년 동기 대비 19척(20.4%) 감소하였음
 - 연료유 가격은 주요항만에서 다시 하락세를 나타내기 시작하였음
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 103,142~109,122 달러/일(53~58%▲), 중동-미국 86,490 달러/일(41%▲), 중동-유럽 98,955 달러/일(40%▲) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 96,024 달러/일(27%▲), 미국항 112,588 달러/일(22%▲), 인도항 103,462 달러/일(23%▲) 기록

[12월 4일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라만카	푸자이라	상가포르	홍콩	일본
\$/톤	192.0	206.0	204.5	212.0	191.0	215.0	227.5	209.5	227.0	231.0	256.5
W/W	-2.5%	-5.1%	-4.9%	-4.7%	-3.1%	-	-2.2%	-3.9%	0.7%	-2.7%	-2.3%

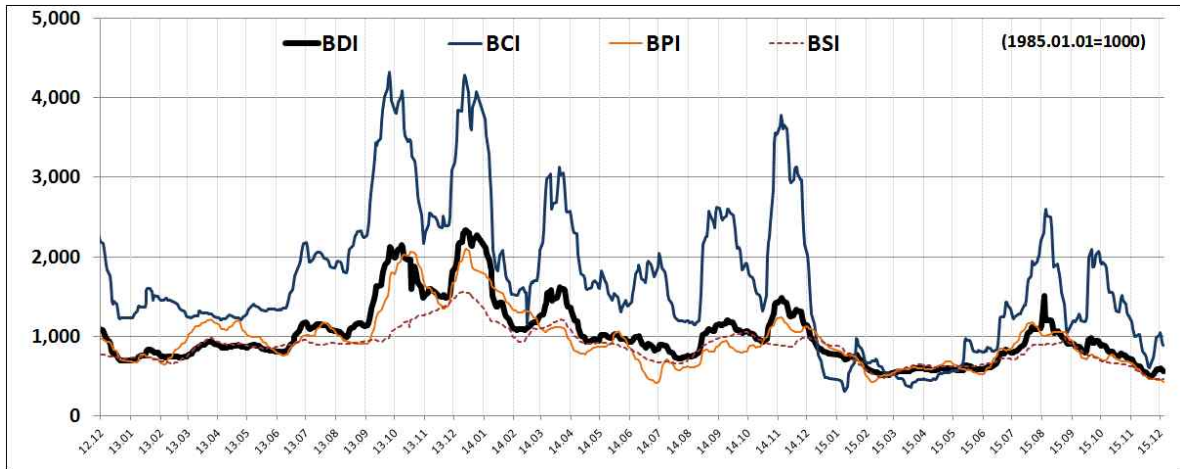


제품선, 아시아 LR 운임은 상승세 지속한 반면 MR은 약보합세

- ▶ 대서양시장 : 미국의 추수감사절 연휴로 인한 성약감소 및 성복량 증가로 MR 운임이 하락하였음. 반면 다음주 유럽과 미국의 재정거래 조건이 만족되어 거래가 활발할 것으로 예상되면서 동지역 운임이 상승할 것으로 기대됨
- ▶ 아시아시장 : LR 시장은 운임 상승세를 이어가고 있으나 MR 시장의 운임은 지난주 대비 약보합세를 나타내었음
 - 제품선 평균 운임수익은 19,403달러(일)로 전주 대비 85달러(0.4%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 108.5로 전주 대비 0.5p(0.5%) 하락하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 17,392 달러/일(8%▲), 북해-서아프리카 25,053 달러/일(1%▲), 미걸프-북해 14,709 달러/일(17%▼), 미걸프-남미동안 27,566(8%▼) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 19,137 달러/일(15%▲), LR2 26,276 달러/일(19%▲) 기록. MR은 싱가포르-일본 13,776 달러/일(1%▼), 인도-일본 15,627달러/일(-)

		(전주비)		2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(12.04)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	98,695	(30,557)	25,546	98,695	57,785	7,670	66,395	27,287
	MR	19,403	(-85)	14,713	31,089	21,737	7,041	26,313	12,361
용선료		(1년,\$/day)							
	VLCC	50,000	(-)	38,000	55,000	47,816	23,500	40,000	28,115
	MR	18,500	(-)	14,500	20,500	17,684	13,750	15,500	14,630
		(12.04)							
운임지수(WS)	VLCC	87.5	(25.0)	29.0	90.0	61.4	32.5	82.5	47.7
	MR	108.5	(-6.5)	108.5	172.0	134.6	100.0	122.5	112.5

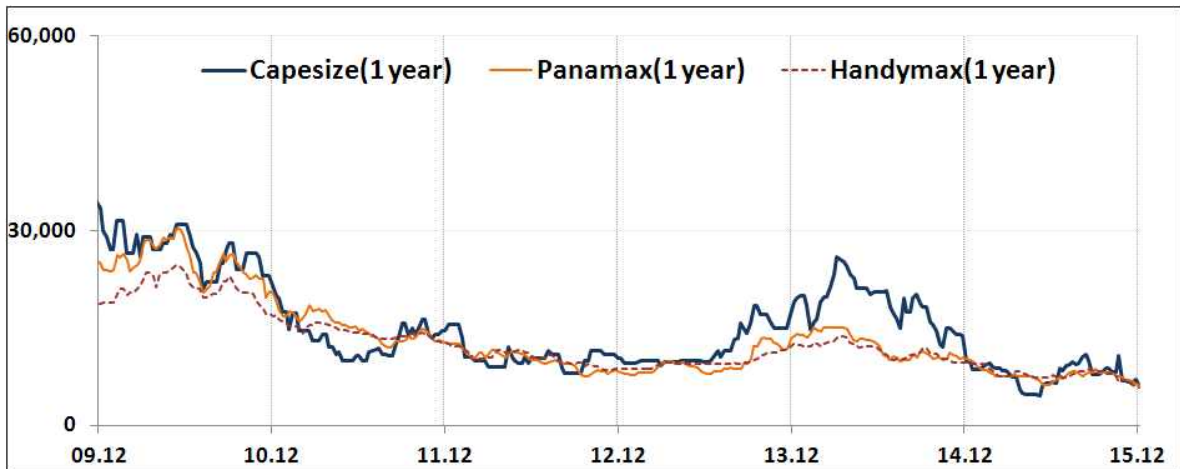
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

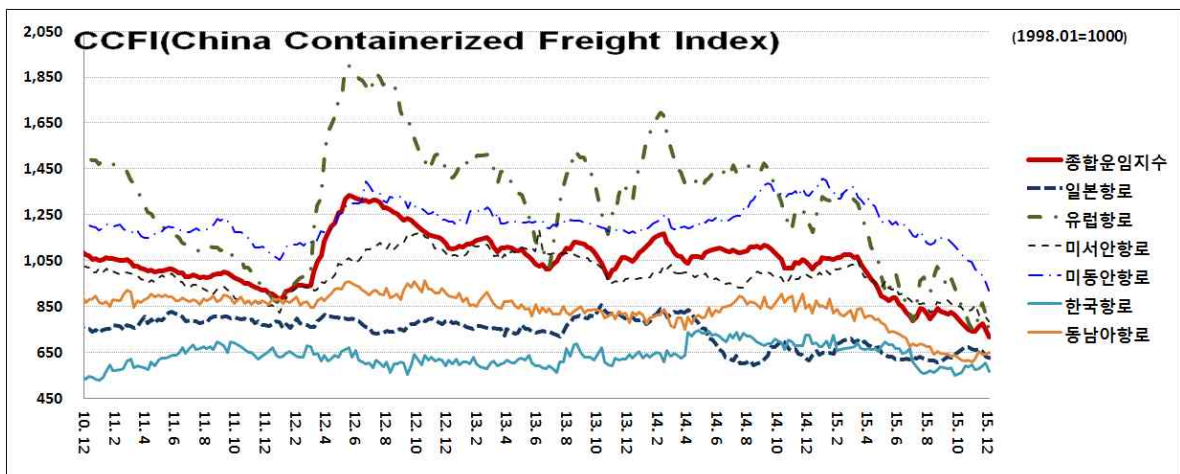
건화물선 용선료

\$/day



Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



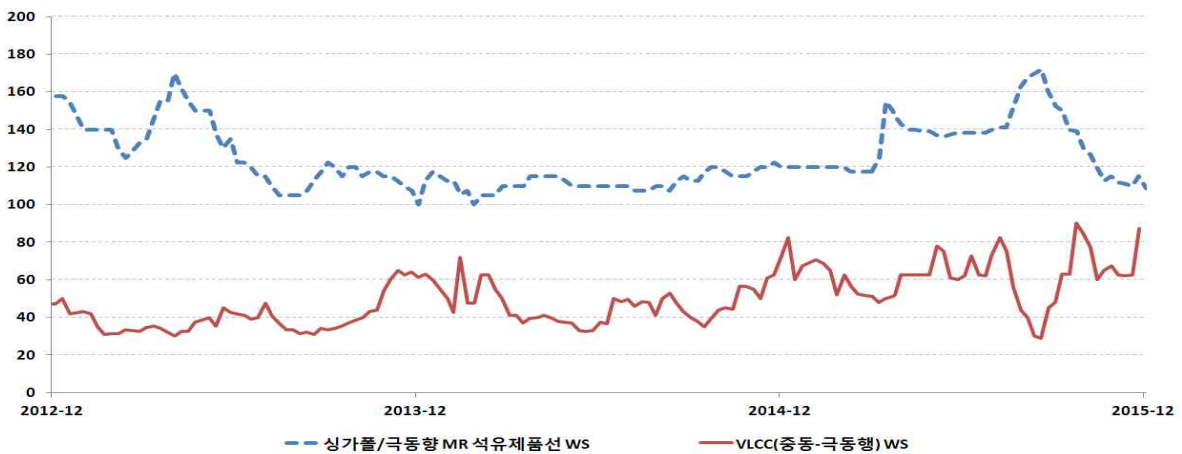
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

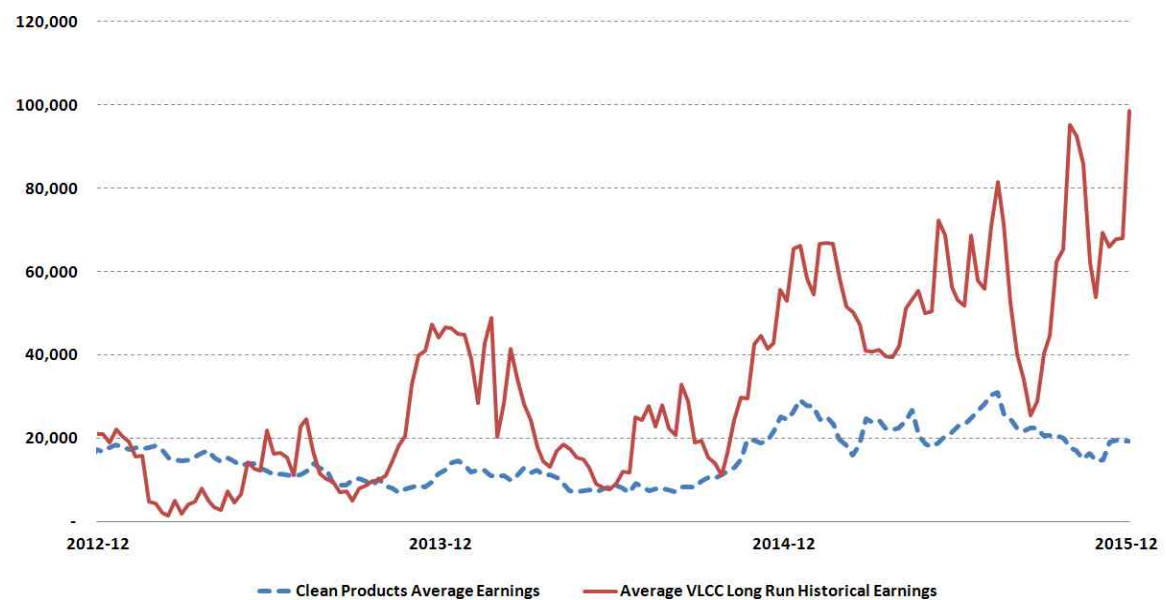
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

		금 주	(전주비)	12월평균	2015년			2014년		
					최저	최 고	평 균	최저	최 고	평 균
중고선 시장 (\$ Million)		(12.04)								
건 화물선(5년)	Panamax	14.0	(-1.0)	14.0	14.0	20.0	17.4	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	80.0	(-)	80.0	79.0	84.0	81.0	65.0	77.0	73.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	11.0	(-)	11.0	8.5	13.8	11.9	8.5	10.3	9.7

신조선 시장 (\$ Million) (12.04)										
건화물선	Panamax	25.8	(-)	25.8	25.8	29.0	27.0	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	95.0	(-)	95.0	95.0	97.0	95.9	94.0	101.0	98.4
컨테이너선	Sub-Panamax	29.5	(-)	29.5	29.5	32.5	30.8	31.5	32.5	31.9

연료유 (\$/Tonne) (12.04)										
380 CST	Rotterdam	192.0	(-5.0)	192.0	190.0	359.5	272.5	305.0	601.0	533.4
	Singapore	227.0	(1.5)	227.0	215.5	389.0	299.5	337.5	622.0	560.8
	Korea	232.5	(-27.0)	232.5	232.5	417.0	328.7	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	231.0	(-6.5)	231.0	227.5	402.5	308.1	347.5	640.0	569.6

주요 원자재가 (\$)		(12.04)		12월평균						
철광석	국제價	40.7	(-5.9)	41.1	40.7	71.4	57.1	68.9	135.0	97.8
	중국産	70.4	(-0.1)	70.5	70.4	98.8	92.2	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	62.6	(-0.1)	62.6	62.5	75.4	67.3	74.0	100.4	80.8
	중국産	67.3	(-0.1)	67.3	67.3	96.4	80.7	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	103.3	(-0.1)	103.4	103.3	133.6	119.0	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	58.7	(-0.1)	58.7	58.7	74.5	67.7	74.0	91.3	79.6
	중국産	114.3	(-0.1)	114.3	114.2	132.8	124.7	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	906.0	(32.1)	896.3	856	1,066	949	910	1,646	1,246
	밀(국제)	471.3	(5.5)	461.2	452	615	510	474	843	609

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
	'15년	08월	09월	10월	2012년	합계	2013년	합계	2014년	합계
ASEAN	수출	5,929	6,372	6,123	79,145		81,997		84,577	
	수입	3,631	3,943	4,144	51,977		53,339		53,418	
NAFTA	수출	6,320	6,804	7,216	72,395		76,983		86,048	
	수입	4,364	3,880	4,683	51,180		48,530		53,994	
EU	수출	3,415	4,429	3,752	49,371		48,857		51,658	
	수입	4,701	4,338	4,080	50,374		56,230		62,394	
BRICs	수출	12,507	13,904	14,442	167,628		178,083		177,122	
	수입	8,796	8,969	10,121	105,145		106,302		115,933	