

# 해운시황 포커스

통권 281호 (2015.12.07~12.11)

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

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



### 장기운송계약은 화주에게도 이익이다



- ▶ 지난 11월 20일 BDI가 사상 최저치인 498p를 기록한 이후 여전히 500p대에 머물고 있음. 장기간에 걸친 공급과잉으로 저운임이 지속되면서 화주들은 운송비가 낮아져 이익을 보고 있으나 선사들은 운항변동비에도 미치지 못하는 운임으로 인해 막대한 손실을 감수하면서 선박을 운항할 수 밖에 없는 상황임
  - 저운임이 장기화되면서 화주기업의 수송담당 의사결정권자들은 원가부담이 상대적으로 큰 장기운송계약의 필요성에 의문을 제기하는 경우가 생기고 있음. 또한 선사들도 공급과잉으로 운임 협상력이 약한 상황에서 저운임으로 장기운송계약을 체결할 것을 우려하여 이를 부정적으로 보는 의견도 있음
- ▶ 그동안 장기운송계약은 시장변화에 따른 시장변동위험(운임변동위험 등)을 회피하는 대표적인 방법으로 인식되어 왔음. 더구나 장기운송계약은 선사에게 안정적인 수익기반으로서 경영에 큰 도움이 되기 때문에 선사들의 불황극복을 위해 화주들에게 국적선사와의 장기운송계약 체결을 호소해 왔음
  - 그러나 경제성을 중요시하는 화주에게 그들의 애국심에만 호소하는 장기운송계약은 지속 가능성이 낮음. 이는 장기운송계약이 해운시장의 실제적 경험에 근거하는 경제적으로 합리성을 가진 운송전략으로 인정받을 때 비로소 그 타당성을 확보할 수 있음을 의미함
- ▶ 장기운송계약의 경제적 합리성은 다양한 방법으로 검증할 수 있으나 화주의 선박확보비용 관점에서 그 타당성을 보여줄 수 있음. 이를 위해 6개월 기간용선은 단기계약, 3년 기간용선은 장기계약으로 간주하고 15만DWT 케이프선박의 기간용선료 자료를 분석해 보았음
- ▶ 1992년부터 올해까지 평균적으로 장기계약이 단기계약 보다 선박확보비용이 작은 것으로 나타났음. 3년 용선계약을 통한 선박확보비용이 평균적으로 3년간 2,324만 달러가 소요된 반면 6개월 용선계약은 2,900만 달러가 소요됨
  - 기간용선료 표준편차에 있어서도 장기계약이 단기계약보다 66% 가량 작은 것으로 나타남. 즉 장기계약의 시장변동위험이 단기계약보다 작다는 것을 확인할 수 있음

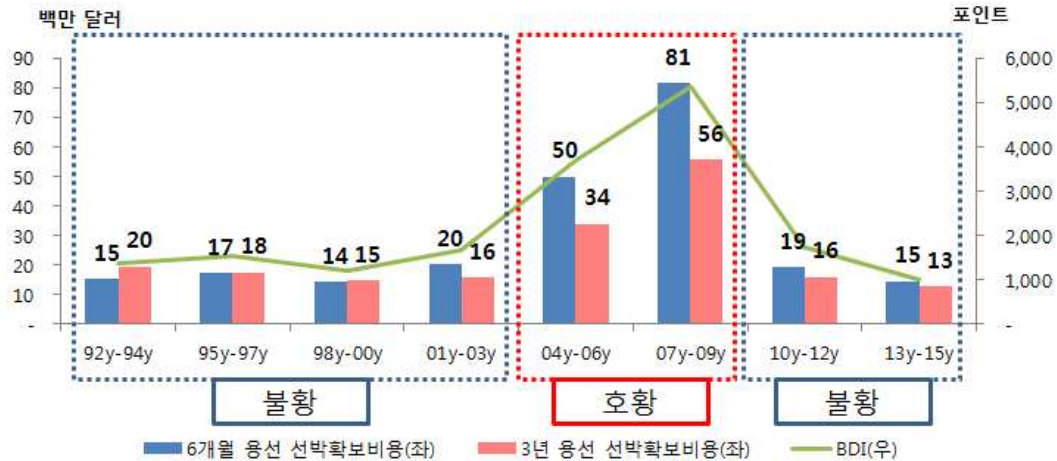
< 1992년~2015년 간 6개월 용선 對 3년 용선의 3년 간 선박확보비용(15만 DWT 선박) >

구분	6개월 용선의 3년 간 선박확보비용 (백만 달러)	3년 용선료의 3년 간 선박확보비용 (백만 달러)
평균	29.00	23.24
표준편차	24.26	14.60

자료 : Clarkson ; KMI 분석

- 한편 시황에 따라 장기 및 단기계약의 선박확보비용에 차이가 있었음. 아래 그림에서 BDI가 낮은 시기에(불황인 경우) 단기계약에 따른 선박확보비용(6개월 용선 선박확보비용)이 상대적으로 저렴했으나, BDI가 높은 시기에(호황인 경우) 단기계약에 따른 선박확보비용이 상대적으로 커지는 것으로 나타났음
- 즉 불황인 경우 선박확보 비용의 장·단기 계약의 차이가 크지 않지만 호황인 경우에는 단기계약의 선박확보비용이 장기계약의 경우보다 확연히 커지는 것을 알 수 있음

< 시황변동에 따른 6개월 용선 對 3년 용선의 3년 간 선박확보비용의 추이(15만 DWT 선박) >



자료 : Clarkson ; KMI 분석



- ▶ 이러한 분석결과는 단기계약에 비해 장기계약을 통한 선박확보비용이 낮다는 것을 보여 주고 있으며, 이는 장기계약이 화주에게 이익이 된다는 것을 의미함. 또한 장기계약이 변동성도 작기 때문에 시장변동위험도 작은 것으로 평가됨
  - 한편, 불황기에 단기계약을 통해 화주들이 선박확보비용을 낮추고자 하는 경제적 유인이 발생하는 것도 사실임. 그러나 불황에 따른 선박해체, 발주감소 등을 통해 공급조절이 이루어지면서 시황이 호황으로 전환될 경우 단기계약의 선박확보비용부담은 다시 커질 수 있음
  - 즉 호황과 불황을 모두 아우르는 보다 긴 관점에서 보면, 장기계약을 통해 선박확보 비용을 줄일 수 있으며 이것이 오히려 화주에게 이익이 될 것임
- ▶ 또한 위의 분석결과는 단순한 이론적인 분석이나 검증결과가 아닌 건화물선 시장의 경험에 기초한 분석결과라는 점에 주목해야 할 것임. 다시 말해서 역사적 경험에 근거하여 장기운송계약은 화주에게 비용절감과 변동성 감소라는 편익을 제공하는 경제적 합리성을 가진 대안이라고 평가할 수 있음
  - 한편, 선사들은 장기운송계약을 통해 시장변동위험을 줄일 수는 있으나 불황기에 계약을 체결하게 되면 운임이 낮아 수익성이 확보되지 않는 문제점이 있음. 이 같은 선사의 저운임 장기운송계약에 대한 우려는 적절한 원가보전장치를 두어 해소할 수 있는 사안임
  - 따라서 선사에게 적절한 원가보전장치를 둔 장기운송계약은 선·화주 모두에게 상생(Win-Win) 전략이 된다고 결론내릴 수 있음

## 건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



### 수요 부족으로 전 선형에서 운임 하락

- ▶ 최근 BDI는 522p(12월 11일)를 기록하여 전주 대비 41p 하락
  - 케이프는 5,449달러(일)를 기록하며 전주 대비 1,197달러(일) 하락
  - 파나마스는 전주 대비 183달러(일) 하락하며 3,275달러(일) 기록
  - 수프라막스는 190달러(일) 하락한 4,713달러(일), 핸디사이즈는 53달러(일) 하락한 4,136달러(일) 기록
  - FFA 시장도 현물 시장의 부정적 분위기를 반영하여 추가적으로 하향 조정되는 모습. 케이프는 1월물이 300달러(일) 하락하여 4,550달러(일), 1분기물도 325달러(일) 하락한 4,450달러(일)을 기록. 파나마스는 1월물이 125달러(일) 하락하여 3,725달러(일), 1분기물도 150달러(일) 하락한 4,350달러(일)을 기록. 수프라막스는 1월물은 37달러(일) 하락하여 4,788달러(일), 1분기물은 보합세를 보이며 4,950달러(일)을 기록. 핸디사이즈는 보합세
- ▶ 케이프는 양 수역에서 물동량이 감소하며 운임이 하락
  - 태평양 수역은 서호주 철광석, 동호주 석탄 물동량이 전주 대비 감소했음
  - 대서양 수역도 브라질 철광석 물동량 유입이 부진하여 운임 하락으로 이어짐
  - 한편, 지난 11월 중국 철광석 수입 물동량이 8,213만 톤을 기록하면서 중국 수입 요인은 여전히 긍정적인 것으로 평가됨. 다만, 최근 Samarco 댐 사고 등으로 브라질산 수입 증대는 기대하기 어려운 가운데, 톤-마일 효과가 적은 호주산의 수입이 증대되는 것이 시황 상승에 제약요인으로 해석됨
- ▶ 파나마스도 물동량 유입이 부진하여 운임이 지속적으로 하락하며 연중 최저치 기록
  - 태평양 수역은 동호주 석탄 및 인도네시아 석탄 물동량이 부진한 가운데, 대서양 수역도 미국 걸프만, 남미 곡물 물동량이 모두 전주 대비 감소하면서 운임이 하락함
- ▶ 수프라막스는 지난 주 하락세가 주춤했으나, 금주 들어 추가 하락하면서 연중 최저치를 기록



		금주 (12.11)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>건화물선 시장</b>									
운임지수	BDI	522	(-41)	498	1,511	729	723	2,113	1,105
	BCI	779	(-111)	311	2,604	1,047	472	3,781	1,974
	BPI	410	(-23)	408	1,179	706	419	1,780	964
	BSI	451	(-18)	451	993	674	659	1,330	939
	BHSI	282	(-4)	260	488	369	355	773	524
(12.11)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	5,700	(-500)	4,500	10,850	7,735	8,550	25,938	17,934
	Panamax	6,250	(-)	6,250	8,875	7,558	9,000	15,125	12,035
	Handymax	5,750	(-)	5,750	9,500	7,700	9,500	13,750	11,389
(12.11)									
운임(\$/day)	Capesize	5,449	(-1,197)	2,594	19,499	7,084	3,670	35,316	13,802
	Panamax	3,275	(-183)	3,258	9,403	5,640	3,362	14,188	7,718
	Supramax	4,713	(-190)	4,713	9,770	7,048	6,886	13,902	9,825
	Handysize	4,136	(-53)	3,900	7,239	5,433	5,337	11,083	7,685

## 컨테이너선 시장

류희영 연구원 (hyryu@kmi.re.kr)



### 북미항로, 극심한 수급불균형 지속

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 6p 하락한 712.6p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 33.1p 상승한 527.17p를 기록함
  - 운임 약세의 지속으로 인해 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 7.7p 하락한 468.7p를 기록하며 2015년 최저치를 갱신
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 428달러 상승한 703달러, CCFI는 전주 대비 10.6p 하락한 736.1p를 기록하여 하락세를 보였음
  - 선사들의 GRI 시도와 얼라이언스들의 선복량 감축으로 전주 대비 155.6% 상승함. 4대 얼라이언스는 12월 1일 900~1000달러의 GRI를 시도했지만 일부의 성과를 거두는 데 그쳐 12월 중순에 GRI를 재시도할 계획임
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 93달러 하락한 1,009달러, 미동안이 전주 대비 181달러 하락한 1,834달러를 기록했으며, CCFI는 미서안이 9.9p 하락한 777.5p, 미동안이 9.3p 하락한 909.8p를 기록함
  - 9월 이후 본격적인 수요 둔화와 선복과잉 누적으로 양안 운임이 사상최저치를 갱신함. 아시아 역내 주요국들의 경기 침체가 지속되는 가운데 비수기에 돌입하면서 물동량 대비 공급과잉이 더욱 심화될 가능성이 높아 운임약세가 계속될 것으로 예상됨
- ▶ 한편 중국 양대 해운사인 COSCO와 CSCL의 합병이 최근 중국 정부의 승인을 받아 세계 4위 정기선사로서 등장할 날이 멀지 않았음
  - 알파라이너에 따르면 COSCO와 CSCL은 운송량 기준 각각 연간 84만TEU, 70만TEU로 세계 6, 7위를 차지하고 있음. 양사가 합병하면 총운송량 154만TEU로 3위인 프랑스 CMA CGM(169만 TEU)에 이어 4위로 올라서며 전 세계 컨테이너 시장 점유율도 8%를 넘어설 것으로 예상됨



		금주 (12.11)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>컨테이너선 시장</b>									
운임지수(CCFI)	종합	712.6	(-6.0)	713	1,079	883	1,017	1,171	1,085
	유럽항로	736.1	(-10.6)	736	1,349	1,007	1,177	1,696	1,420
	미서안항로	777.5	(-9.9)	778	1,054	909	934	1,032	983
	일본항로	649.4	(19.1)	608	714	652	597	843	705
	한국항로	570.2	(-37.1)	552	725	630	610	749	692
	동남아항로	649.1	(-1.2)	611	884	723	754	905	839
		(12.09)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)		468.7	(-7.7)	469	783	636	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	660	710	673	670	708
		수입	570	(-)	570	600	572	540	581
	한중(All in)	수출	313	(-)	313	363	348	309	346
		수입	403	(-)	403	537	498	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, 해상운임 급등에 대한 경계감으로 성약건수 저조

- ▶ 지난 주 운임이 급등에 따른 화주들의 경계심리가 작용, 주중 성약건수가 크게 저조하였음. 그러나 대기선박이 많지 않고, 선사들의 상황에 대한 기대가 높아 운임은 소폭 하락
  - VLCC 평균 운임수익은 94,558 달러(일)로 전주 대비 4,137달러(4.2%) 감소하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 87.5 로 전주 대비 변동 없음
  - 12월 09일 페르시아만 30일 가용선박은 87척으로 전주대비 13척(17.6%) 증가하였으며 전년 동기 대비 5척(6.1%) 증가하였음
  - 연료유 가격은 주요항만에서 크게 하락하였음
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 98,035~105,554 달러/일(5%▼), 중동-미국 88,210 달러/일(2%▲), 중동-유럽 100,887 달러/일(2%▲) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 88,171 달러/일(8%▼), 미국항 100,586 달러/일(11%▼), 인도항 95,900 달러/일(7%▼) 기록

### [12월 11일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라말파	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	162.0	174.0	171.0	195.0	172.5	197.0	207.0	184.0	192.5	207.5	227.5
₩w	-15.6%	-15.5%	-16.4%	-8.0%	-9.7%	-7.9%	-9.0%	-12.2%	-15.2%	-10.2%	-11.3%



### 제품선, 아시아 LR1 운임 상승세 지속, MR 운임도 소폭 상승

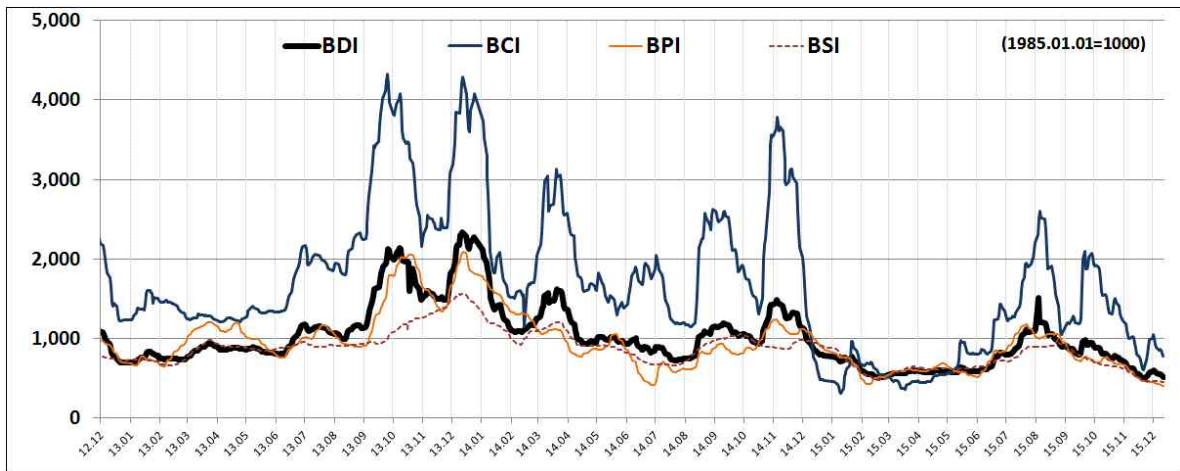
- ▶ 대서양시장: 성약건수가 증가하였으나 대기 선박 역시 많아 미결프, 북해 시장 모두 운임 변동 폭은 크게 나타나지 않음
- ▶ 아시아시장 : LR1은 크게 상승세를 이어가고 있으나 LR2는 약보합 기록. MR 시장은 소폭 상승세를 나타내었음
  - 제품선 평균 운임수익은 19,537달러(일)로 전주 대비 134달러(0.7%) 증가하였으나 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 108.0로 전주 대비 0.5p(0.5%) 하락하였음
  - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 17,584 달러/일(1%▲), 북해-서아프리카 25,787 달러/일(3%▲), 미결프-북해 14,229 달러/일(3%▼), 미결프-남미동안 26,470(4%▼) 기록
  - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 21,354 달러/일(12%▲), LR2 25,383 달러/일(3%▼) 기록. MR은 싱가포르-일본 14,085 달러/일(2%▲), 인도-일본 16,516달러/일(6%▲)



		(전주비)		2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>유조선 시장</b>		<b>(12.11)</b>							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	94,558	(-4,137)	25,546	98,695	58,520	7,670	66,395	27,287
	MR	19,537	(134)	14,713	31,089	21,693	7,041	26,313	12,361
<b>용선료</b>		<b>(12.11)</b>							
(1년,\$/day)	VLCC	57,500	(7,500)	38,000	57,500	48,010	23,500	40,000	28,115
	MR	18,500	(-)	14,500	20,500	17,700	13,750	15,500	14,630
<b>운임지수(WS)</b>		<b>(12.11)</b>							
	VLCC	87.5	(-)	29.0	90.0	62.0	32.5	82.5	47.7
	MR	108.5	(-0.5)	108.0	172.0	134.1	100.0	122.5	112.5



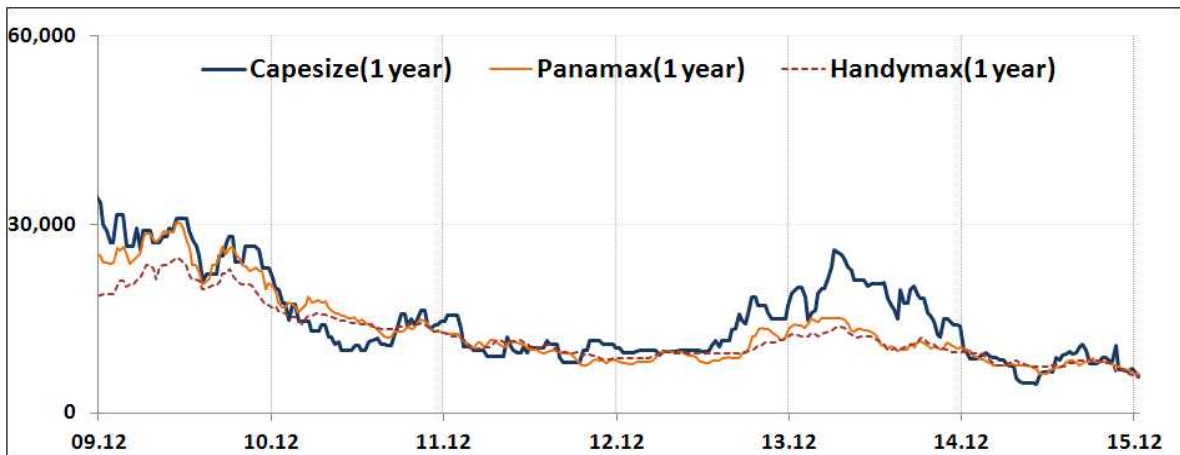
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

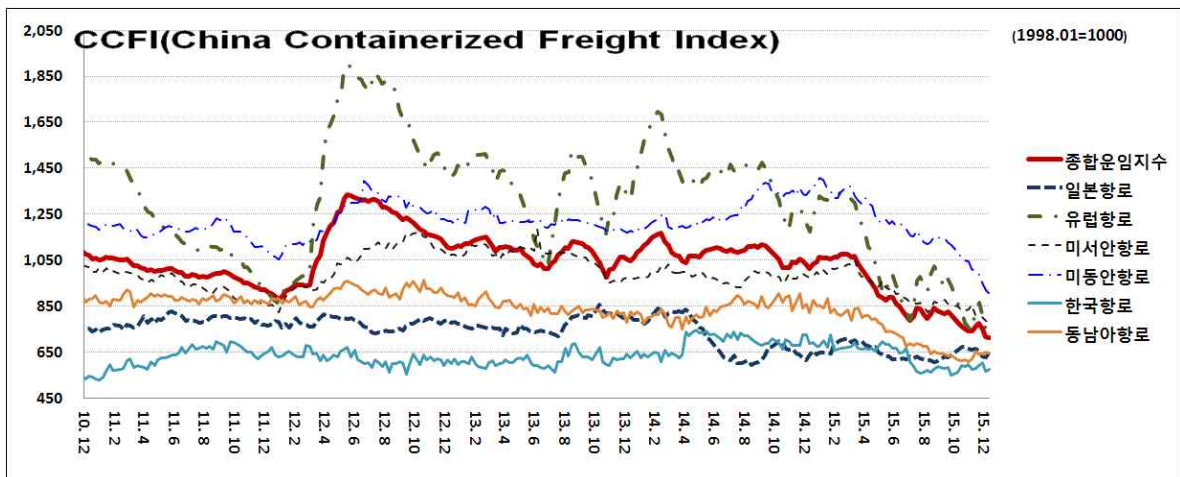
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



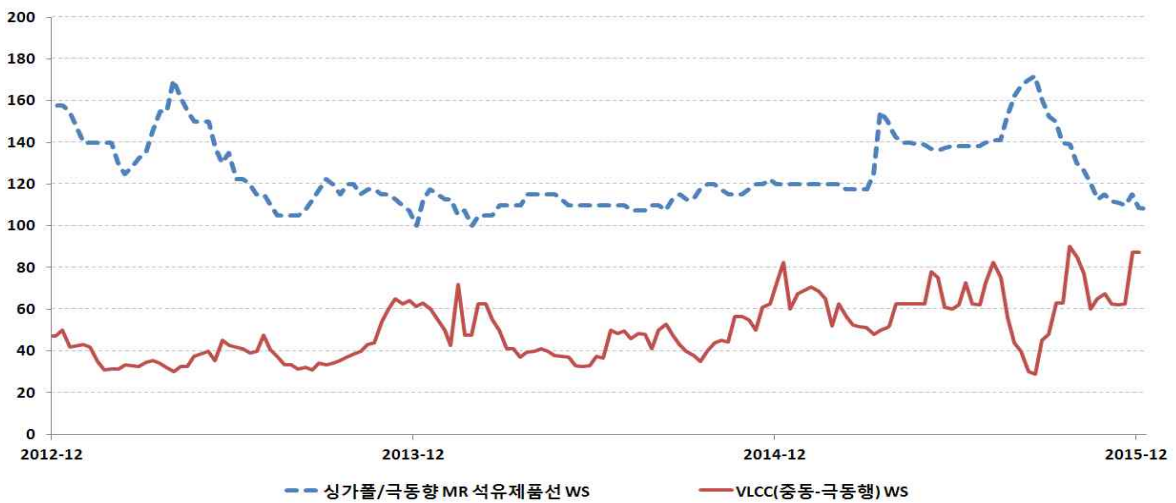
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

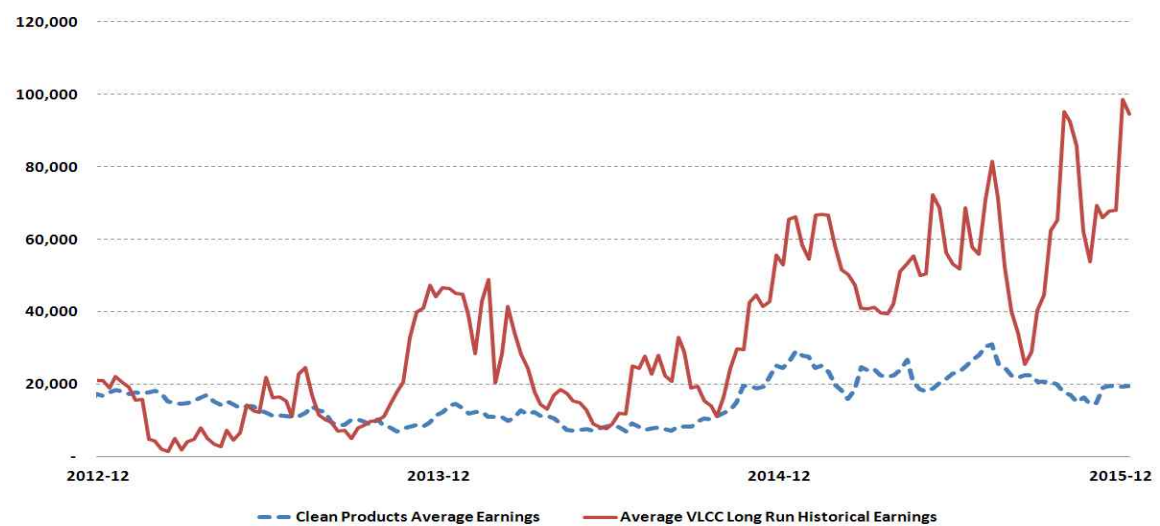
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

# 주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 12월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선 시장 (\$ Million) (12.11)</b>										
건화물선(5년)	Panamax	14.0	(-)	14.0	14.0	20.0	17.3	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

<b>신조선 시장 (\$ Million) (12.11)</b>										
건화물선	Panamax	25.8	(-)	25.8	25.8	29.0	26.9	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	94.0	(-1.0)	94.5	94.0	97.0	95.8	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

<b>연료유 (\$/Tonne) (12.11)</b>										
380 CST	Rotterdam	162.0	(-30.0)	177.0	162.0	359.5	270.3	305.0	601.0	533.4
	Singapore	192.5	(-34.5)	209.8	192.5	389.0	297.4	337.5	622.0	560.8
	Korea	217.5	(-15.0)	225.0	217.5	417.0	326.5	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	207.5	(-23.5)	219.3	207.5	402.5	306.1	347.5	640.0	569.6

<b>주요 원자재가 (\$) (12.11) 12월평균</b>										
철광석	국제價	39.6	(-1.0)	40.5	39.6	71.4	56.7	68.9	135.0	97.8
	중국産	68.3	(-2.2)	69.8	68.3	98.8	91.7	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	62.1	(-0.5)	62.5	62.1	75.4	67.2	74.0	100.4	80.8
	중국産	66.7	(-0.6)	67.2	66.7	96.4	80.4	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	102.4	(-0.9)	103.1	102.4	133.6	118.6	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	58.2	(-0.5)	58.6	58.2	74.5	67.5	74.0	91.3	79.6
	중국産	98.6	(-15.7)	105.8	98.6	132.8	124.2	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	870.8	(-35.3)	885.5	856	1,066	947	910	1,646	1,246
	밀(국제)	482.8	(11.5)	470.1	452	615	510	474	843	609

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