

해운시황 포커스

통권 276호 (2015.10.26~10.30)

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)

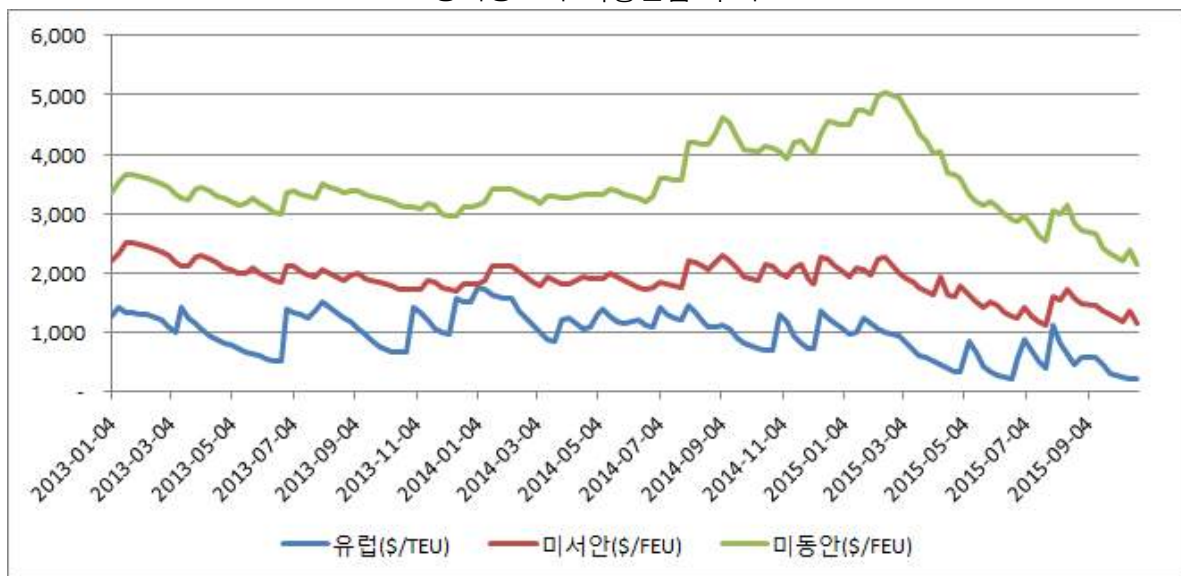


향후 컨테이너선 운임은 수요가 아닌 공급이 결정

- ▶ 올해 들어 컨테이너선 시장의 운임이 지속적인 하락세를 보이고 있음. 유럽항로는 상해발 기준으로 1월 9일 TEU당 905달러에서 시작했으나 6월 3주간, 10월 3주간 TEU당 200달러대의 운임을 기록하여 역사상 최악의 상황부진을 겪고 있음. 북미항로의 경우 미서안이 1월 9일 FEU당 1,930달러에서 시작하여 10월 23일 1,166달러, 미동안은 1월 9일 FEU당 4,500달러에서 시작하여 10월 23일 2,163달러로 지속적인 하락세를 보였음



< 동서항로의 해상운임 추이 >



자료 : 상해해운거래소(www.sse.net.cn)

- ▶ 이처럼 기간항로인 동서항로에서 운임이 지속적인 하락한 이유로 두 가지가 지적되고 있음. 하나는 2013년부터 시작된 18K 이상 초대형선박 인도가 올해 정점을 이루고 2019년까지 급증하는 것을 계기로 동서항로의 공급이 크게 늘어날 것으로 예상되기 때문임. 12K 이상 초대형선박의 인도량은 2013년 48만TEU, 2014년 64만TEU, 2015년 81만TEU, 2016년 50만TEU, 2017년 60만TEU로 예정되어 있음. 즉 초대형선박 인도량이 정점을 이루는 올해 이미 동서항로에서의 운임하락을 예고하고 있었음
 - 2012년 이후 세계 컨테이너 선복량 증가추세를 보면, 2015년 7.6% 증가하여 정점을 이루는 것으로 나타났음. 특히 12K 이상 초대형선박 증가율은 연평균 25.9%로 나타나 초대형선박의 급증이 세계 컨테이너선 공급증가의 주요인으로 판단됨. 그러나 초대형선박 증가가 연쇄적인 캐스케이딩을 일으킬 수 있어 실제 공급증가 효과는 다음의 표에 나타난 증가율 보다 크다는 것을 주목해야 할 것임

< 세계 컨테이너선의 규모별 선복량 추이 >

단위 : 천TEU

구분	2012	2013	2014	2015	2016	연평균 증가율(%)
12,000TEU 이상	1,576	2,067	2,694	3,429	3,955	25.9
8,000~11,999TEU	3,119	3,551	4,092	4,729	5,263	14.0
3,000~7,999TEU	7,358	7,439	7,437	7,472	7,381	0.1
3,000TEU 미만	4,190	4,086	4,014	3,994	4,035	-0.9
합계(천TEU)	16,243	17,133	18,237	19,623	20,635	6.2
전년 대비(%)	5.9%	5.5%	6.4%	7.6%	5.2%	

자료 : Clarkson

- ▶ 올해 들어 동서항로의 컨테이너 운임이 지속적으로 하락하는 또 다른 이유는 수요가 둔화 되는 추세에 있다는 것임. 올해 들어 유럽항로는 중국경제의 부진에 따른 수출물동량 둔화, 유럽의 경기회복 지연 등으로 지속적인 하락세를 보이고 있음. 반면 북미항로는 미국경제 회복세에 따라 안정적인 수요증가를 보이고 있음.

< 유럽항로 및 북미항로의 물동량 추이 >

구분	유럽항로		북미항로	
	물동량(천TEU)	전년대비(%)	물동량(천TEU)	전년대비(%)
2011	14,191	5.3	13,144	0.4
2012	13,520	-4.7	13,378	1.8
2013	14,176	4.9	13,838	3.4
2014	15,396	8.6	14,652	5.9
2015(1~8월)	9,957	-4.7	10,037	5.0

자료 : 일본해사신문

- 특히 중국은 작년에 비해 양대 항로에서 급격한 물동량 둔화를 보였음. 유럽항로에서는 작년 6.6% 증가하였으나 올해 8월 누적으로는 4.1% 감소하였고, 북미항로에서는 작년 6.3% 증가했으나 올해 8월 누적으로 2.3% 증가하는 데 그쳤음

< 중국발 유럽항로 및 북미항로 수출물동량 추이>

구분	중국-유럽		중국-북미	
	물동량(천TEU)	전년 대비(%)	물동량(천TEU)	전년 대비(%)
2011	9,921	5.0	8,114	-2.0
2012	9,530	-3.9	8,234	1.5
2013	10,163	6.6	8,496	3.2
2014	10,860	6.9	9,030	6.3
2015(1~6월)	5,093	-4.1	4,316	2.3

자료 : Clarkson, Zepol

- ▶ 현재 세계 경제는 미국경제의 회복세에도 불구하고 중국경제의 부진, 유럽 경기회복 지연, 아시아 신흥국들의 성장을 저하 등으로 이미 저성장 구조가 정착되었다는 점에서 컨테이너 해상운송 수요도 장기간 저성장을 보일 것으로 예상됨. 이는 컨테이너선 시장에서 수요의 저성장 구조가 하나의 고정변수로 보아도 무방함을 의미함.
 - 향후 컨테이너선 시장, 특히 유럽항로나 북미항로의 운임을 결정하는 변수는 수요가 아닌 공급으로 보아야 할 것임. 다시 말해서 초대형선박을 위주로 선복량이 증가하는 현상은 앞으로 유럽항로와 북미항로의 운임 전망이 밝지 못함을 나타내는 것으로 판단됨

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



선복량 과잉으로 모든 선형에서 운임 하락

- ▶ 최근 BDI는 721p(10월 30일)를 기록하여 전주 대비 53p 하락함
 - 케이프는 7,867달러(일)를 기록하며 전주 대비 1,538달러(일) 하락
 - 파나막스는 전주 대비 71달러(일) 하락하며 5,398달러(일) 기록
 - 수프라막스는 203달러(일) 하락한 6,575달러(일), 핸디사이즈는 169달러(일) 하락한 5,087달러(일) 기록
 - FFA 시장도 현물운임 하락세를 반영하여 모든 선형에서 평가치가 하향 조정됨. 케이프는 11월물이 1,850달러(일) 하락한 9,825달러(일), 1분기물은 575달러(일) 하락한 5,625달러(일)을 기록함. 파나막스도 11월물이 495달러(일) 하락한 5,880달러(일), 1분기물이 423달러(일) 하락한 5,677달러(일)을 기록함. 수프라막스도 11월물이 515달러(일) 하락한 6,760달러(일), 1분기물이 233달러(일) 하락한 6,067달러(일)을 기록함
- ▶ 케이프는 브라질, 콜롬비아, 남아공의 물동량 증가에도 불구하고, 호주 물동량이 부족으로 운임하락을 면치 못함
 - 태평양 수역은 서호주 철광석 및 동호주 석탄 물동량이 부진한 모습을 보이면서 운임하락 요인으로 작용
 - 대서양 수역은 브라질 철광석 물동량 유입이 컸으나, 가용선박이 많아 운임이 상승 못함
 - 이외에도 콜롬비아 석탄, 남아공 철광석/석탄 물동량이 전주 대비 증가했으나 운임상승으로 이어지지 못함
- ▶ 파나막스는 전주에 이어 양대 수역 모두 물동량 유입이 충분치 못해 운임이 하락함
 - 태평양 수역은 인도네시아 석탄 물동량이 전주에 비해 증가했으나 운임상승세로 이어지지 못했으며, 대서양 수역도 미국 걸프만, 남미 곡물 물동량 유입이 크지 않아 운임 하락
- ▶ 수프라막스는 태평양 수역에서는 운임이 보합세를 나타냈으나, 대서양 수역의 남미, 미국 걸프만 곡물 수요로 관련 항로는 운임이 소폭 상승



				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	721	(-53)	509	1,511	750	723	2,113	1,105
	BCI	1,229	(-232)	311	2,604	1,070	472	3,781	1,974
	BPI	675	(-8)	428	1,179	736	419	1,780	964
	BSI	629	(-19)	478	993	699	659	1,330	939
	BHSI	349	(-13)	260	488	379	355	773	524
(10.30)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	6,875	(-3,875)	4,500	10,850	7,903	8,550	25,938	17,934
	Panamax	7,275	(-275)	6,250	8,875	7,686	9,000	15,125	12,035
	Handymax	7,000	(500)	6,500	9,500	7,903	9,500	13,750	11,389
(10.30)									
운임(\$/day)	Capesize	7,867	(-1,538)	2,594	19,499	7,239	3,670	35,316	13,802
	Panamax	5,398	(-71)	3,418	9,403	5,877	3,362	14,188	7,718
	Supramax	6,575	(-203)	5,002	9,770	7,300	6,886	13,902	9,825
	Handysize	5,087	(-169)	3,900	7,239	5,583	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

류희영 연구원 (hyryu@kmi.re.kr)



GRI 성공으로 양대 항로의 운임 상승

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 7.8p 하락한 744.4p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 221.3p 상승한 759p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 22.6p 하락한 520.5p를 기록함
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 757달러 상승한 988달러, CCFI는 전주 대비 22.2p 하락한 759p를 기록하여 하락세를 보였음
 - 3주 연속 200달러대에 머물러 있던 운임이 선사들의 공급축소와 함께 11월 1일 시도한 GRI가 성공하면서 전주 대비 327.7% 급등함. GRI 성공 이후 매번 일시적 상승 후 다시 하락하는 패턴을 반복하고 있어 현재 운임 수준이 오래가지 못할 것으로 예상됨
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 197달러 상승한 1,363달러, 미동안이 전주 대비 191달러 상승한 2,354달러를 기록하였으며, CCFI는 미서안이 2.7p 상승한 838p, 미동안이 3p 하락한 1,047.2p를 기록함
 - 지난 3분기 내내 하락세를 유지하던 운임이 11월 1일 FEU당 600달러대의 GRI가 성공하면서 상승세로 전환됨. 그러나 아직 수급 불균형이 해소되지 못한 점을 고려할 때 GRI 효과는 단기간에 그칠 것으로 예상됨
- ▶ 한편 클락슨에 따르면 올해 들어 최악의 적자를 기록 중인 한국의 대형 조선사들이 9월 선박 수주량에서 세계 1~5위를 기록한 것으로 나타났음
 - 대우조선해양 수주잔량이 9월말 기준 131척, 850만 CGT로 세계 조선소 가운데 1위를 기록했으며, 수주잔량 2위는 현대중공업(513만 CGT, 105척), 3위는 삼성중공업(501만 CGT, 88척), 4위와 5위는 현대삼호중공업(399만 CGT, 90척)과 현대미포조선(289만 CGT, 129척)으로 나타남. 한국 조선소들은 대규모 수주에는 성공했으나 저가수주를 통해 이루어진 실적이라는 점에서 막대한 규모의 적자를 피하기 곤란한 것으로 나타났음



				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	744.4	(-7.8)	744	1,079	904	1,017	1,171	1,085
	유럽항로	759.0	(-22.2)	759	1,349	1,040	1,177	1,696	1,420
	미서안항로	838.0	(2.7)	824	1,054	924	934	1,032	983
	일본항로	668.0	(-6.9)	608	714	652	597	843	705
	한국항로	597.7	(6.8)	552	725	636	610	749	692
	동남아항로	611.4	(-7.5)	611	884	735	754	905	839
				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
용선지수(HRCI)				521	783	659	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	353	309	346
		수입	403	(-)	403	537	513	469	516
	동남아(All in)	수출	760	(-)	760	760	760	750	787
		수입	580	(-)	580	580	550	600	587

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 운임 하락은 멈추었으나 주종 변동폭 확대

- ▶ 11월 성약건수가 전년도 수준 이하를 나타내며 운임 하락이 지속되었으나 중국행 수요가 발생하며 운임은 전주대비 소폭 상승하며 마감
 - VLCC 평균 운임수익은 53,845 달러(일)로 전주 대비 8,316달러(13.4%) 감소하였으나 중동-일본 운임지수는 WS 65.0으로 전주 대비 5.0p(8.3%) 상승하였음
 - 10월 28일 페르시아만 30일 가용선박은 101척으로 전주대비 11척(9.8%) 감소하였으나 전년 동기 대비 9척(9.8%) 증가하였음
 - 연료유 가격은 주요 항만에서 하락세를 멈추고 소폭 반등하였음
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 49,680~56,531 달러/일(16~18%▼), 중동-미국 39,953달러/일(27%▼), 중동-유럽 49,040달러/일(23%▼) 기록. 서아프리카 시장은 중국향 71,176달러/일(5%▲), 미국향 77,396 달러/일(8%▼), 인도향 73,101 달러/일(28%▼) 기록

[10월 30일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라말파	푸자이라	상가포르	홍콩	일본
\$/톤	220.5	251.5	245.0	230.0	216.5	230.5	247.5	249.0	237.5	247.5	272.5
w/w	1.6%	4.4%	3.8%	7.0%	2.1%	0.4%	-0.2%	5.1%	-1.0%	2.7%	-3.7%



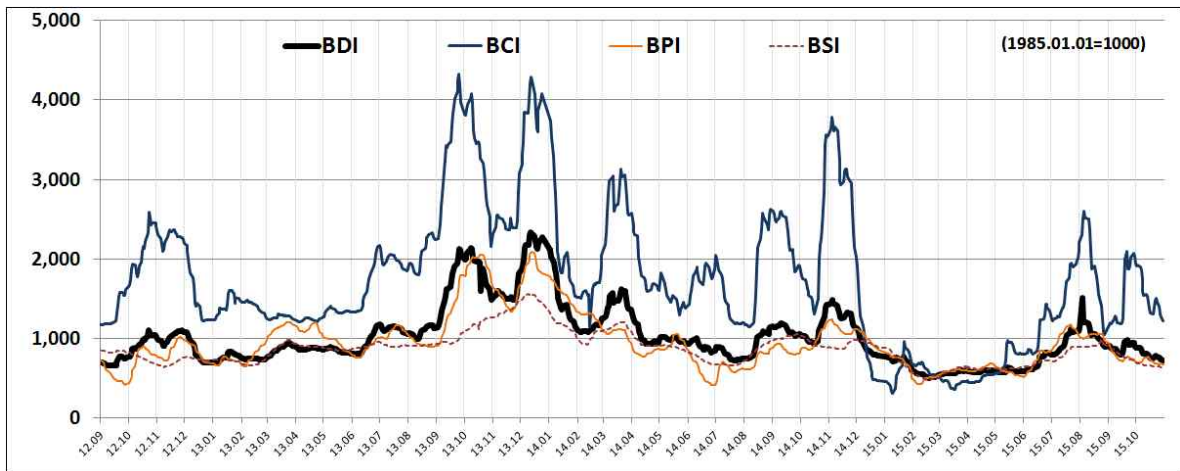
제품선, 대서양 성약건수 감소로 MR 평균운임 하락

- ▶ 대서양시장: 대서양 재정거래가 축소되고 공급이 수요를 초과하며 성약건수가 전반적으로 감소하였음. 다만 북해 선복량이 많지 않아 동지역 운임은 소폭 상승하였음
- ▶ 아시아시장 : LR 하락 반전하였으나 MR은 페르시아만을 중심으로 높은 운임을 형성
 - 제품선 평균 운임수익은 14,713달러(일)로 전주 대비 1,738달러(10.6%) 감소하였으나 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 115.0로 전주 대비 2.5p(2.2%) 상승하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 13,400 달러/일(8%▲), 북해-서아프리카 19,037 달러/일(12%▲), 미겔프-북해 6,497 달러/일(43%▼), 미겔프-남미동안 17,828(20%▼) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 15,764 달러/일(2%▼), LR2 20,933 달러/일(2%▼) 기록. MR은 싱가포르-일본 14,165 달러/일(2%▲), 인도-일본 14,158달러/일(-)



(전주비)				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (10.30)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	53,845	(-8,316)	25,546	95,359	55,940	7,670	66,395	27,287
	MR	14,731	(-1,738)	14,713	31,089	22,104	7,041	26,313	12,361
용선료 (1년, \$/day)									
	VLCC	50,000	(-)	38,000	55,000	47,568	23,500	40,000	28,115
	MR	19,500	(2,000)	14,500	20,500	17,545	13,750	15,500	14,630
운임지수(WS) (10.30)									
	VLCC	65.0	(5)	29.0	90.0	60.7	32.5	82.5	47.7
	MR	115.0	(2.5)	112.5	172.0	137.3	100.0	122.5	112.5

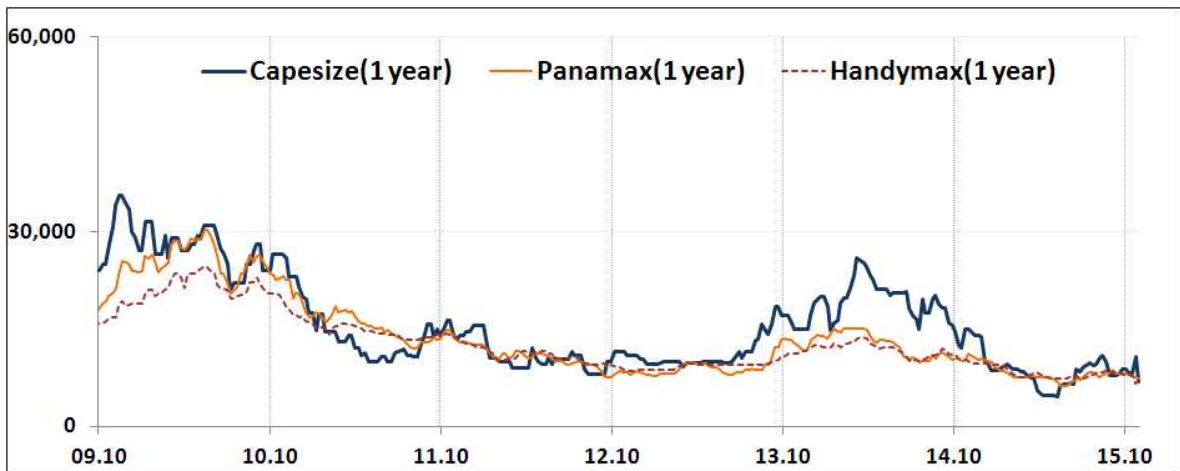
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

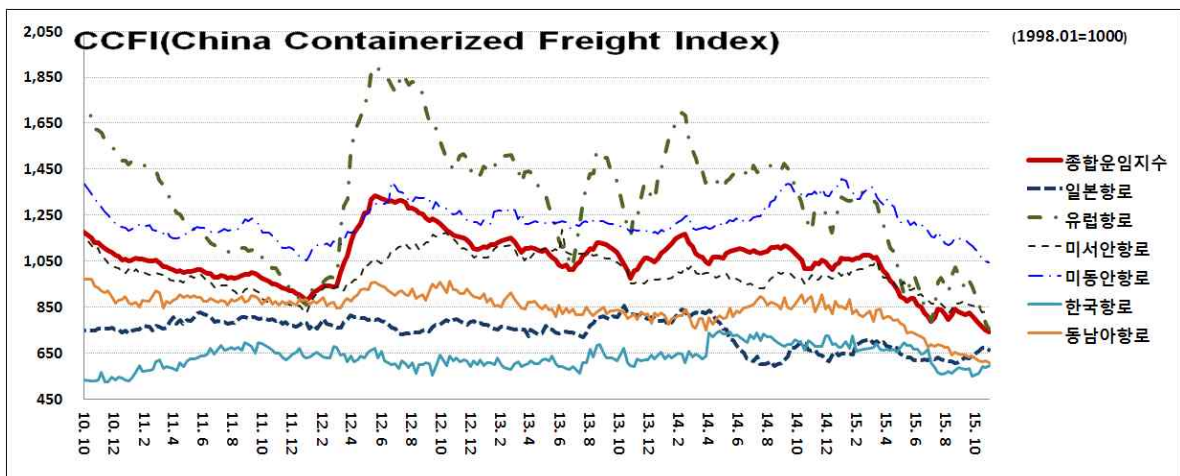
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



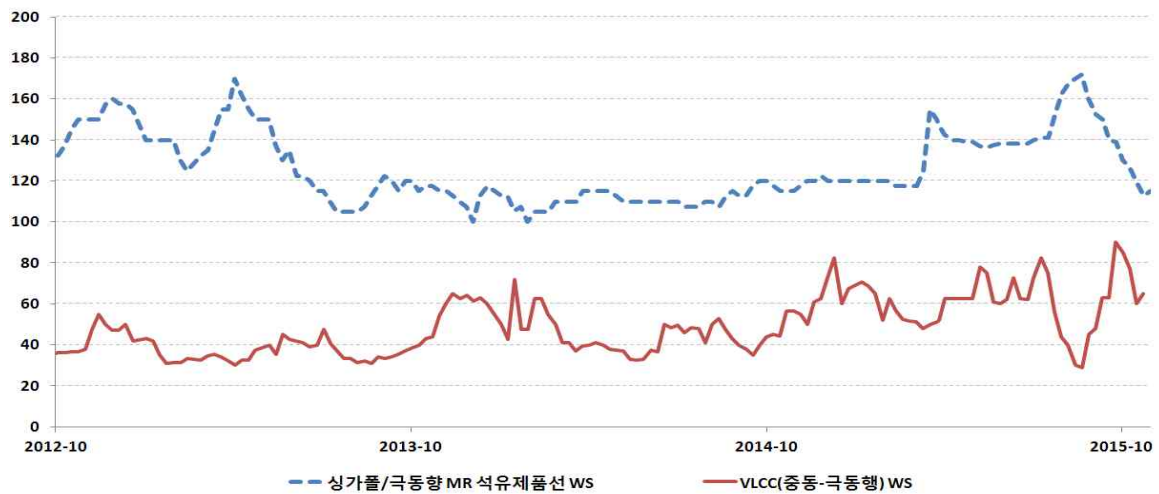
상해항운교역소.

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

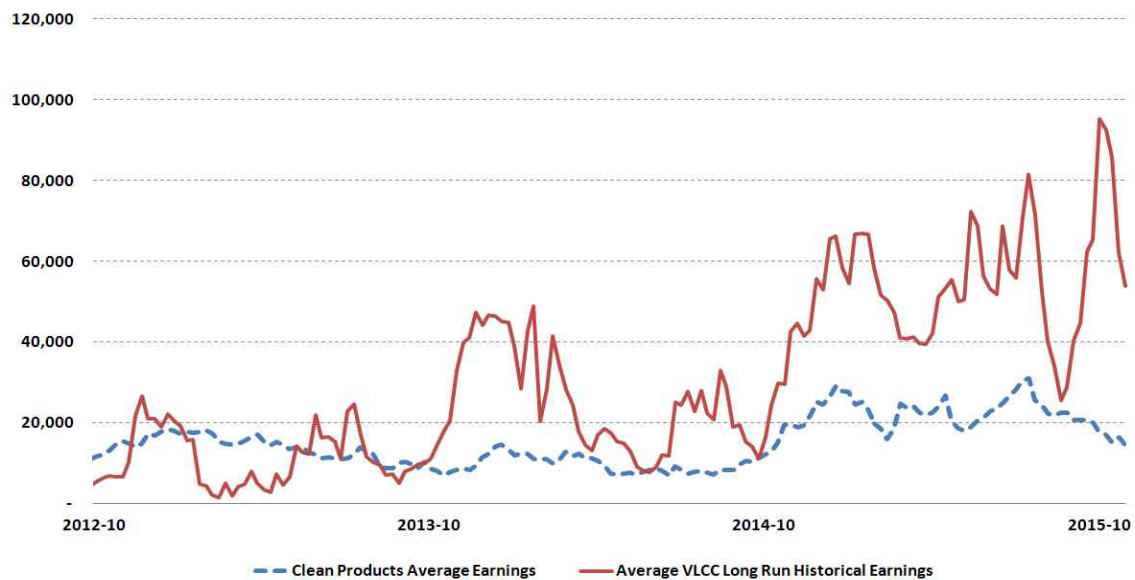
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 10월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (10.30)										
건화물선(5년)	Panamax	17.0	(-)	17.4	16.5	20.0	17.6	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	80.0	(-)	80.0	80.0	84.0	81.2	65.0	77.0	73.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.3	(-)	13.3	8.5	13.8	12.1	8.5	10.3	9.7

신조선 시장 (\$ Million) (10.30)										
건화물선	Panamax	26.0	(-)	26.0	26.0	29.0	27.1	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	95.0	(-)	95.1	95.0	97.0	96.0	94.0	101.0	98.4
컨테이너선	Sub-Panamax	29.5	(-0.5)	29.9	29.5	32.5	30.9	31.5	32.5	31.9

연료유 (\$/Tonne) (10.30)										
380 CST	Rotterdam	220.5	(3.5)	222.5	199.0	359.5	280.8	305.0	601.0	533.4
	Singapore	237.5	(-2.5)	239.8	215.5	389.0	307.7	337.5	622.0	560.8
	Korea	272.5	(5.0)	277.5	239.5	417.0	337.1	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	247.5	(6.5)	246.2	227.5	402.5	316.1	347.5	640.0	569.6

주요 원자재가 (\$) (10.30) 10월평균										
철광석	국제價	53.2	(-0.9)	54.5	47.4	71.4	58.3	68.9	135.0	97.8
	중국産	88.0	(0.4)	88.8	87.5	98.8	93.8	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	63.4	(0.3)	63.1	62.5	75.4	67.9	74.0	100.4	80.8
	중국産	71.4	(0.4)	71.7	70.9	96.4	82.3	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	107.8	(0.5)	107.5	107.1	133.6	120.7	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	59.5	(0.3)	59.6	59.1	74.5	68.8	74.0	91.3	79.6
	중국産	115.8	(0.6)	115.2	114.2	132.8	126.0	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	878.8*	(-20.0)	891.4	862	1,066	958	910	1,646	1,246
	밀(국제)	522.0	(31.5)	507.0	457	615	513	474	843	609

* 10월29일 자료임

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
	'15년	07월	08월	09월	2012년	합계	2013년	합계	2014년	합계
ASEAN	수출	6,649	5,931	6,356	79,145		81,997		84,577	
	수입	3,844	3,631	3,945	51,977		53,339		53,418	
NAFTA	수출	7,686	6,323	6,804	72,395		76,983		86,048	
	수입	4,813	4,363	3,883	51,180		48,530		53,994	
EU	수출	4,113	3,415	4,444	49,371		48,857		51,658	
	수입	4,934	4,700	4,338	50,374		56,230		62,394	
BRICs	수출	13,140	12,509	13,915	167,628		178,083		177,122	
	수입	9,366	8,797	8,971	105,145		106,302		115,933	