

해운시황 포커스

통권 262호 (2015.07.06~07.10)

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)



동아시아 역내항로, 더 이상 안정된 시장이 아니다.



- ▶ 아시아 역내항로, 그중에서도 한국, 중국, 일본의 동북아 3국을 포함한 동아시아 지역은 오랫동안 안정된 수요와 운임을 보여 왔음. 국적 정기선사의 경우, 2개 대형 선사를 제외한 나머지 선사들은 사실상 한중, 한일, 동남아항로 등이 포함된 동아시아 항로에 전념하고 있음
 - 그러나 작년부터 동아시아 항로는 전체적으로 수요둔화와 공급과잉이라는 이중고에 따라 심각한 운임하락을 보이고 있음
- ▶ SCFI 자료에 따르면 상해-부산 항로는 2013년 TEU당 200달러에서 2014년 186달러, 2015년 상반기 184달러로 점진적인 하락세를 보이고 있으며, 상해-일본 항로는 2013년 TEU당 358달러에서 2014년 273달러, 2015년 상반기 137달러로 매우 가파른 하락세를 보이고 있음
 - 여기에서 그치지 않고 물동량이 많은 상해-동남아 항로도 2013년 TEU당 232달러에서 2014년 233달러, 2015년 상반기 217달러로 점차 하락하고 있음
 - 또한 한국발 베트남, 태국 항로는 2~3년 전에는 TEU당 300~300달러의 운임 수준을 보였으나 지금은 TEU당 200달러에 불과할 정도로 운임하락이 심각함
- ▶ 이와 같이 동아시아 시장이 과거 안정된 시장에서 경쟁이 치열하고 운임이 상승하기 어려운 시장으로 변한 이유는 수요 측면에서 중국을 비롯한 동아시아 지역의 경기침체와 공급 측면에서 캐스케이딩 증가, 원양선사들의 동아시아시장 진출 등이 있음
 - 수요 측면에서 중국 등 동아시아 국가들의 경제성장률 저하와 무역둔화 추세가 운송수요 둔화로 나타나고 있음. IADA(Intra-Asia Discussion Agreement)에 따르면 동아시아지역 물동량은 2011년 1,310만TEU로 전년 대비 8.3% 증가했으나 2013년 1,410만TEU로 4.4%, 2014년 1,460만TEU로 3.5% 증가에 그쳤고, 2015년 2%대 증가에 그칠 것으로 예상되고 있음
 - 반면에 공급 측면에서는 2014년 280만TEU로 전년 대비 1.3% 증가했으나 2015년에는 5.8% 증가한 297만TEU가 예상됨. 이처럼 공급이 크게 늘어난 것은 3천TEU급 이상 선박 인도량이 증가하였고, 원양항로에서의 캐스케이딩과 원양선사들의 시장진출 등에 따라 4,000~5,000TEU급 선박투입이 증가했기 때문임
- ▶ 한편 일본의 NYK, K-Line, 독일의 Hapag-Lloyd, 머스크 그룹 계열사인 MCC 등은 2014년 3월 신규 항로 개설, 공동운항 등의 방식으로 동남아 항로에 진출하였고, 뒤를 이어 국적선사들도 동남아 항로에 진출하였음. 동남아 등 동아시아 항로에 원양선사들이 진출한 것은 향후 동아시아 항로에서 규모 확대를 통한 비용경쟁이 더욱 거세질 것임을 예고하고 있음. 또한 원양선사들의 강력한 자본력과 우수한 서비스를 무기로 하여 시장을 잠식해 올 경우 역내 선사 자체적으로 대응방안을 모색하기 쉽지 않음
 - 따라서 역내 선사들은 인도와 중동까지 포함하여 아시아 역내항로 전체로 사업영역을 확대해 나가는 방안을 모색하고, 역내선사간의 협력과 제휴를 더욱 강화해야 할 것임

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



물동량 증가로 모든 선형에 걸쳐 운임 상승

- ▶ 최근 BDI는 874p(7월 10일)를 기록하여 전주 대비 69p 상승
 - 케이프는 8,539달러(일)를 기록하며 전주 대비 423달러(일) 상승
 - 파나막스는 전주 대비 1,145달러(일) 상승하며 8,380달러(일)를 기록하고 시황 상승을 주도
 - 수프라막스는 531달러(일) 상승한 8,021달러(일), 핸디사이즈도 334달러(일) 상승한 5,665달러(일) 기록
 - FFA 시장의 경우 8월물은 현물운임 상승세를 반영하였으나 4분기물은 오히려 하향 조정되었음. 케이프는 8월물이 475달러(일) 상승한 9,225달러(일)을 기록한 반면 4분기물은 150달러(일) 하락한 13,850달러(일)을 기록함. 파나막스도 8월물은 800달러(일) 상승한 7,950달러(일)을 기록하였으나 4분기물은 25달러(일) 하락한 7,975달러(일)을 기록함. 수프라막스와 핸디사이즈도 8월물은 소폭 상승했으나 4분기물은 소폭 하락함
- ▶ 케이프는 8,300달러(일) 수준에서 등락을 거듭하다 주 후반 8,539달러(일)로 상승함
 - 태평양 수역은 서호주 철광석 물동량 유입되어 운임이 소폭 상승
 - 대서양 수역도 브라질->중국 철광석 물동량 유입으로 운임이 소폭 상승한 반면 대서양 R.V. 항로는 보합세
- ▶ 파나막스는 대부분의 항로에서 운임이 상승했으나 미래 운임 기대치가 현재 운임 보다 낮아 상황으로 향후 소폭의 하향 조정 예상
 - 태평양수역은 인도 석탄수요가 뒷받침되는 가운데 대서양 운임호조로 선박이 흡수되어 낙수효과가 발생한 것으로 판단
 - 대서양수역은 남미의 곡물 물동량 유입이 호조세를 보이는 가운데 미국 석탄 물동량과 볼티해 물동량 유입 등으로 운임 상승폭이 더 커진 양상
- ▶ 수프라막스는 남미 곡물 물동량, 미국 걸프만 물동량 등의 호조세로 운임이 상승세로 전환됨

		금주 (07.10)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균

건화물선 시장

운임지수	BDI	874	(69)	509	874	635	723	2,113	1,105
	BCI	1,318	(69)	311	1,432	706	472	3,781	1,974
	BPI	1,052	(144)	428	1,052	645	419	1,780	964
	BSI	767	(51)	478	884	637	659	1,330	939
	BHSI	384	(23)	260	488	353	355	773	524
(07.10)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	9,350	(100)	4,500	9,500	7,308	8,550	25,938	17,934
	Panamax	8,175	(700)	6,250	8,875	7,498	9,000	15,125	12,035
	Handymax	7,500	(250)	7,250	9,500	7,848	9,500	13,750	11,389
(07.10)									
운임(\$/day)	Capesize	8,539	(423)	2,594	9,467	4,821	3,670	35,316	13,802
	Panamax	8,380	(1,145)	3,418	8,380	5,152	3,362	14,188	7,718
	Supramax	8,021	(531)	5,002	9,239	6,663	6,886	13,902	9,825
	Handysize	5,665	(334)	3,900	7,239	5,245	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



유럽항로 운임, 3주만에 하락세로 반전

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 14.2 상승한 804.8, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 79.4p 하락한 666.02p를 기록함
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 180달러 하락한 699달러, CCFI는 전주 대비 51.3p 상승한 843.4p를 기록하여 상승세를 보임
 - 2주 연속 운임이 상승하며 단기 회복세를 보였으나 다시 전주 대비 20.5% 급락하면서 600달러대로 밀려난 양상을 보임. 그리스 디폴트 문제로 당분간 수요가 악화될 것으로 예상되었으나 그리스 사태가 해결되어 다시 수요회복을 기대할 수 있게 되었음
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 141달러 하락한 1,280달러, 미동안이 전주 대비 139달러 하락한 2,812달러를 기록하였으며, CCFI는 미서안이 2.4p 하락한 865.9p, 미동안이 5.9p 하락한 1,154.5p를 기록함
 - 최근 아시아발 대미 수출 물동량 감소와 선박량 증가로 운임 하락세에서 벗어나지 못하고 있으며, 본격적인 운임상승세로 전환되기까지 상당한 시간이 걸릴 것으로 예상
- ▶ 한편 알파라이너에 따르면 극동-남미 항로에 8,600TEU급 이상의 선박이 신규 공급되어 공급과잉 현상이 더욱 심화될 전망이다. 작년 아시아발 남미동안 물동량은 150만TEU로 전년 대비 2% 하락했으나 여전히 공급과잉이 지속되고 있음
 - 국적선사인 한진해운과 현대상선도 금년 7월 11일부터 대만 양명해운과 함께 5,500TEU급 10척을 투입해 극동-남미서안 신규 노선을 운항함. 이처럼 남미 항로에 선박 투입이 증가하면서 한동안 운임하방 압력을 받을 것으로 전망

		금주 (07.10)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
운임지수(CCFI)	종합	804.8	(14.2)	791	1,079	957	1,017	1,171	1,085
	유럽항로	843.4	(51.3)	792	1,349	1,104	1,177	1,696	1,420
	미서안항로	865.9	(-2.4)	866	1,054	963	934	1,032	983
	일본항로	623.5	(-9.8)	619	714	660	597	843	705
	한국항로	589.5	(-19.3)	589	725	668	610	749	692
	동남아항로	681.5	(-8.5)	678	884	782	754	905	839
		(07.08)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)		763.4*	(-)	544	783	673	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	660	710	675	670	708
		수입	570	(-)	570	600	574	540	581
	한중(All in)	수출	363	(-)	363	363	363	309	363
		수입	537	(-)	537	537	537	469	537
	동남아(All in)	수출	760	(-)	760	760	760	750	800
		수입	580	(-)	580	580	580	550	600

*7월1일자 자료임

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 서아프리카시장 성약건수 증가하며 운임 강세

- ▶ 7월 마지막 성약이 동시에 이루어지면서 운임이 대폭 상승하였음. 특히 서아프리카 시장 성약 건수가 전주 대비 2배 넘게 증가하여 전체적인 운임상승을 견인하였음
 - VLCC 평균 운임수익은 71,122달러(일)로 전주 대비 15,242달러(27.3%) 증가하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 72.5로 전주 대비 10.5p(16.9%) 상승하였음
 - 7월 8일 페르시아만 30일 가용선박은 83척으로 전주대비 4척(4.6%) 감소하였으며 전년 동기 대비 20척(19.4%) 감소한 수준
 - 2주째 전 지역 연료유가 하락하며 운임 수익 증가에 기여
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 73,058~80,324 달러/일(23~25%▲), 중동-미국 54,957 달러/일(37%▲), 중동-유럽 64,404 달러/일(39%▲) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 78,111 달러/일(27%▲), 미국항 79,327 달러/일(12%▲), 인도항 87,808 달러/일(22%▲) 기록

[7월 10일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라델라	푸자타	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	294.5	315.5	313.5	310.0	297.5	315.5	317.5	305.0	300.0	317.0	343.5
ww	-8.3%	-11.6%	-10.2%	-6.1%	-9.2%	-8.3%	-9.4%	-4.7%	-12.7%	-8.8%	-9.0%

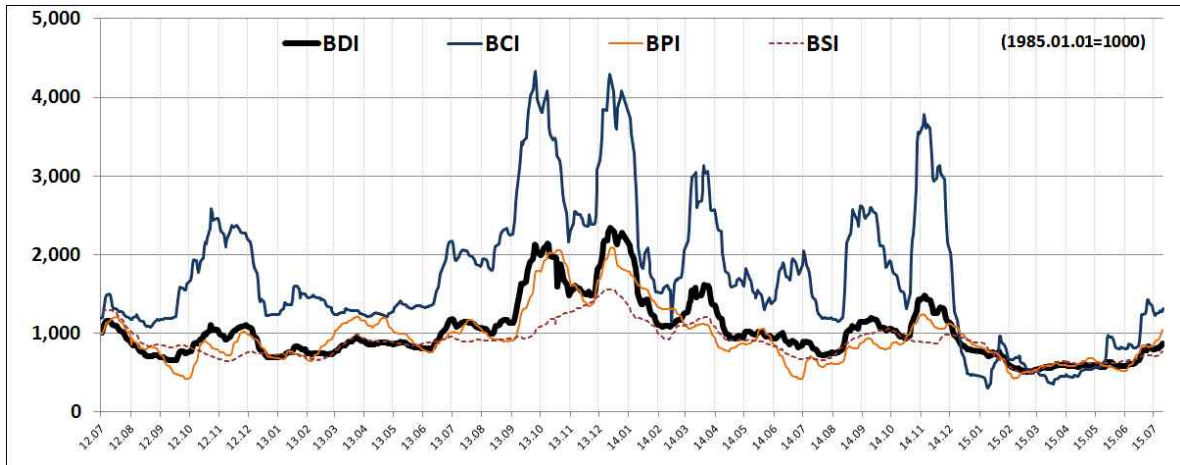


제품선, 미걸프만 제품수요 증가로 대폭 운임상승

- ▶ 대서양시장 : 미걸프만 시장의 운임이 크게 상승하며 대기선박이 연중 최저치를 기록. 미동부 및 멕시코의 휘발유 재고가 부족하여 대서양 시장 운임이 강세를 나타내고 있음
- ▶ 아시아시장 : LR1이 운임이 크게 상승하였으며 MR도 견조한 흐름을 이어가고 있음
 - 제품선 평균 운임수익은 30,253달러(일)로 전주 대비 2,219달러(7.6%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 141.0으로 전주 대비 2.0p(1.4%) 상승하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 24,723 달러/일(3%▲), 북해-서아프리카 29,349 달러/일(15%▲), 미걸프-북해 16,100 달러/일(44%▲), 미걸프-남미동안 32,781(33%▲) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 38,017 달러/일(10%▲), LR2 45,694 달러/일(6%▲) 기록. MR은 싱가포르-일본 17,406 달러/일(3%▲), 인도-일본 23,681달러/일(5%▲) 기록

(전주비)				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(07.10)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	71,122	(15,242)	39,452	72,394	54,438	7,670	66,395	27,287
	MR	30,253	(2,129)	15,932	30,253	22,824	7,041	26,313	12,361
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	47,500	(-)	38,000	52,500	45,768	23,500	40,000	28,115
	MR	19,500	(-)	14,500	19,500	16,304	13,750	15,500	14,630
(07.10)									
운임지수(WS)	VLCC	72.5	(10.5)	48.0	78.0	61.3	32.5	82.5	47.7
	MR	141.0	(1.0)	117.5	155.0	133.2	100.0	122.5	112.5

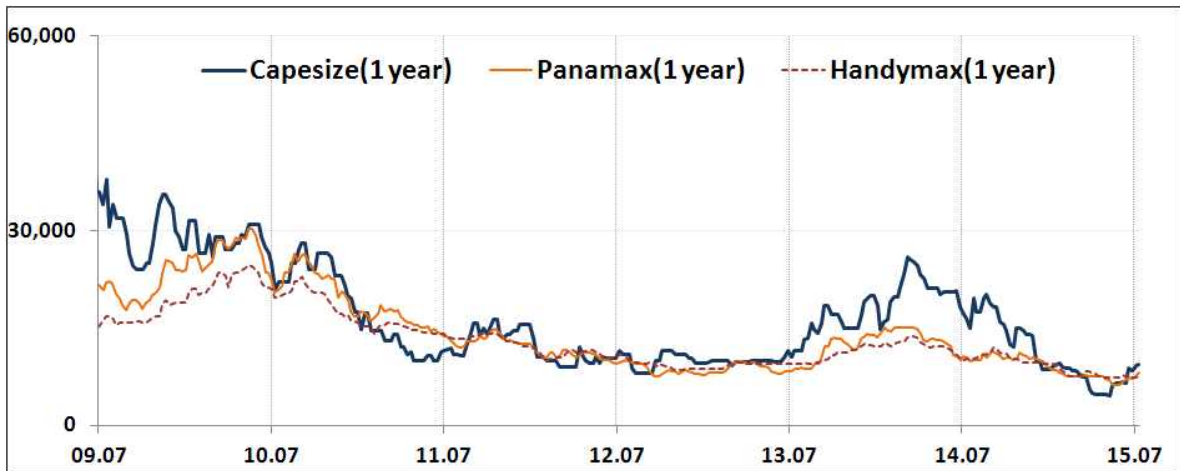
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

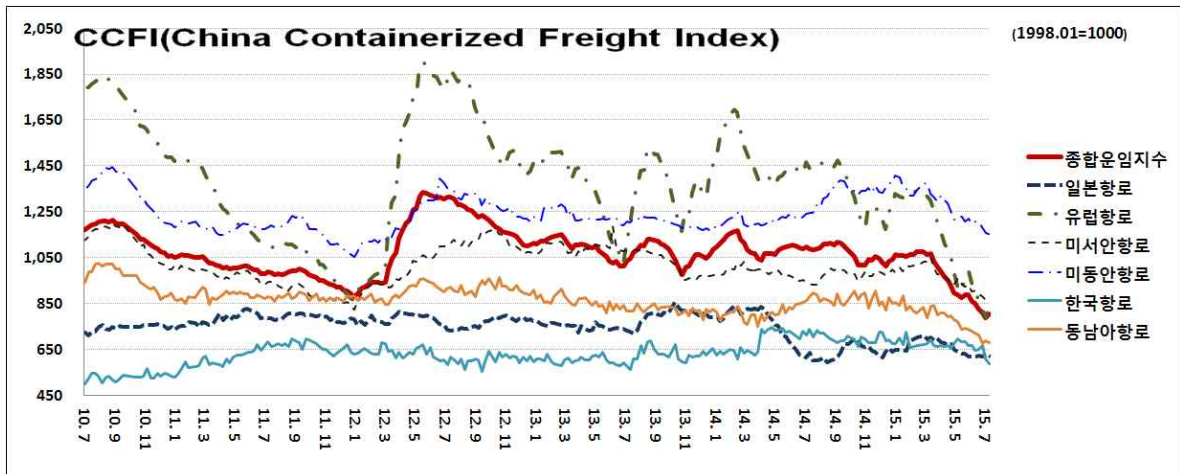
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



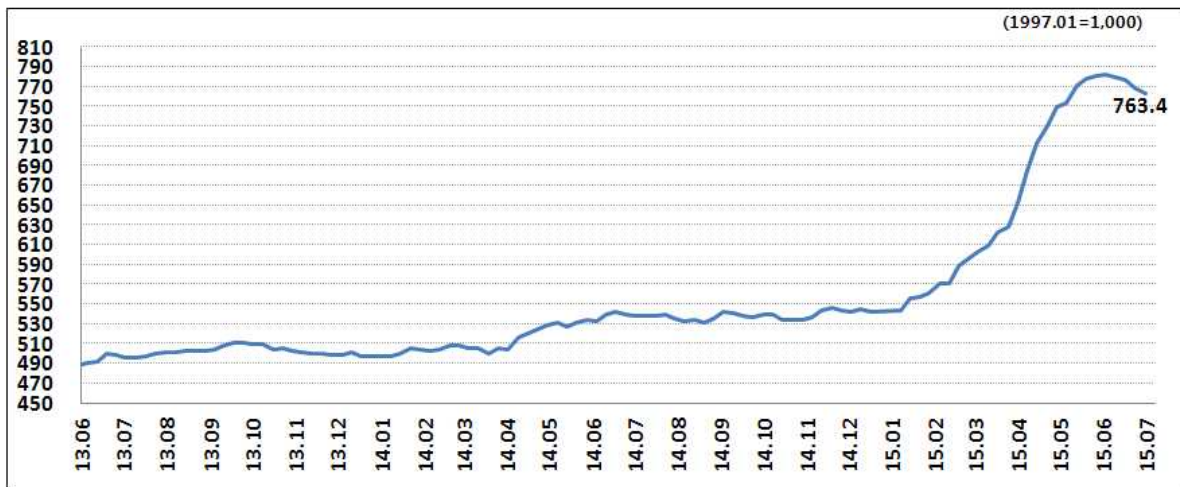
Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



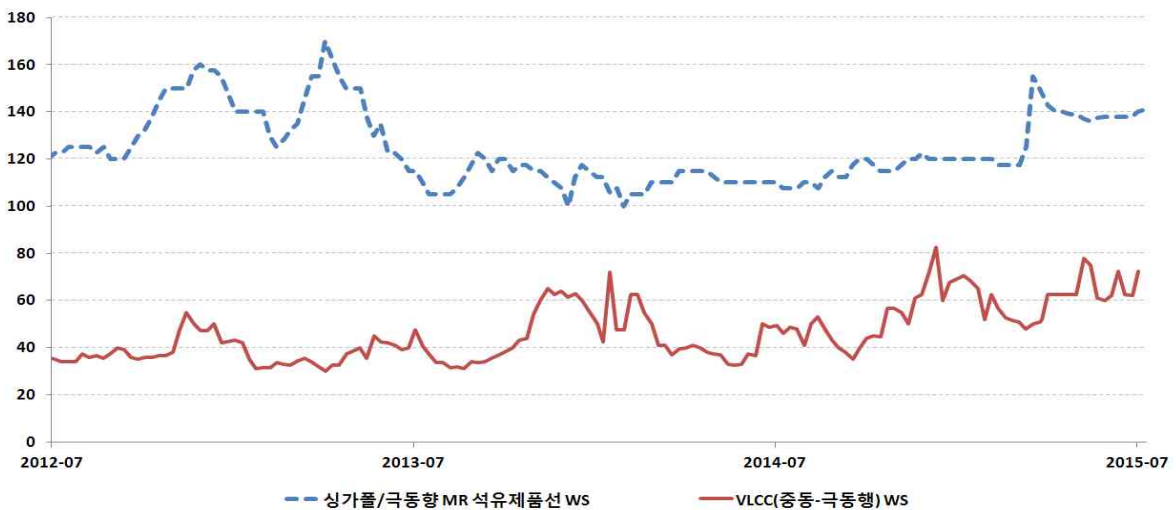
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

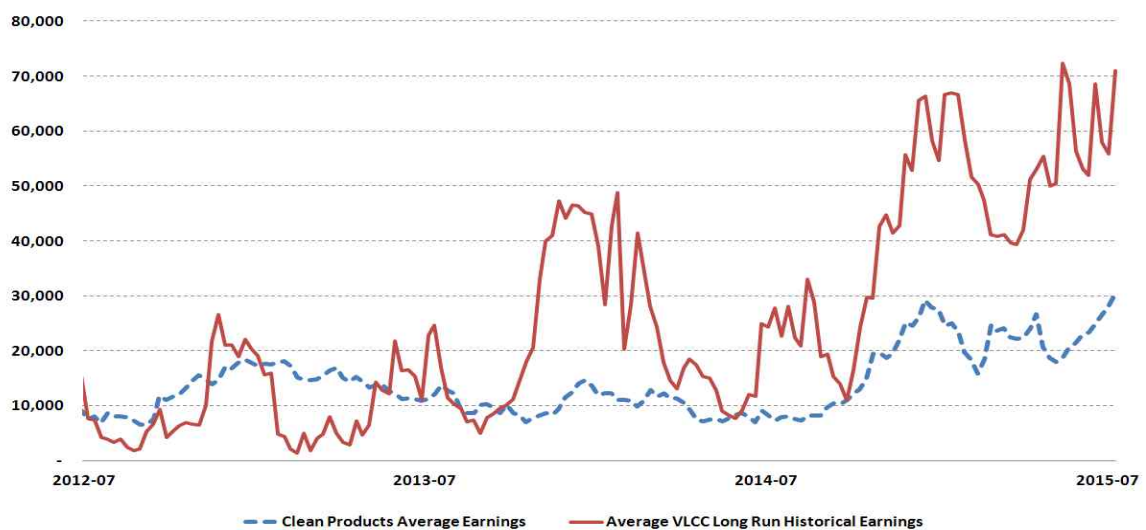
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 7월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (07.10)										
건화물선(5년)	Panamax	17.0	(-)	17.0	16.5	20.0	17.6	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	82.0	(-)	82.0	80.0	82.0	80.7	65.0	77.0	73.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.8	(-)	13.8	8.5	13.8	11.6	8.5	10.3	9.7

신조선 시장 (\$ Million) (07.10)										
건화물선	Panamax	26.5	(-)	26.5	26.5	29.0	27.6	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	95.5	(-)	95.5	95.5	97.0	96.3	94.0	101.0	98.4
컨테이너선	Sub-Panamax	31.0	(-)	31.0	31.0	32.5	31.2	31.5	32.5	31.9

연료유 (\$/Tonne) (07.10)										
380 CST	Rotterdam	294.5	(-26.5)	307.8	242.0	359.5	305.5	305.0	601.0	533.4
	Singapore	300.0	(-43.5)	321.8	280.5	389.0	338.7	337.5	622.0	560.8
	Korea	342.5	(-20.0)	352.5	296.0	417.0	363.6	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	317.0	(-30.5)	332.3	282.5	402.5	346.8	347.5	640.0	569.6

주요 원자재가 (\$) (07.10) 7월평균										
철광석	국제價	52.1	(-4.6)	55.1	47.4	71.4	60.2	68.9	135.0	97.8
	중국産	90.4	(-1.7)	91.4	90.4	98.8	95.9	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	64.6	(-)	64.6	64.5	75.4	70.4	74.0	100.4	80.8
	중국産	79.1	(-)	79.1	79.1	96.4	86.5	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	117.8	(-0.1)	117.9	117.8	133.6	126.6	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	66.2	(-)	66.2	66.2	74.5	72.6	74.0	91.3	79.6
	중국産	119.4	(-0.1)	121.1	119.4	132.8	131.4	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	1,043.5	(-1.8)	1,030.4	923	1,066	985	910	1,646	1,246
	밀(국제)	581.5	(-4.3)	581.0	464	615	518	474	843	609

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
	'15년	03월	04월	05월	2012년	합계	2013년	합계	2014년	합계
ASEAN	수출	6,843	6,531	5,933	79,145		81,997		84,577	
	수입	4,059	3,729	3,337	51,977		53,339		53,418	
NAFTA	수출	8,651	7,671	7,018	72,395		76,983		86,048	
	수입	4,689	4,646	4,336	51,180		48,530		53,994	
EU	수출	4,153	3,895	4,538	49,371		48,857		51,658	
	수입	5,043	4,888	4,924	50,374		56,230		62,394	
BRICs	수출	13,995	13,844	12,736	167,628		178,083		177,122	
	수입	8,824	9,166	8,538	105,145		106,302		115,933	