

해운시황 포커스

통권 254호 (2015.05.04~05.08)

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)



중국경제 부진 현실화, 해운시장의 적신호인가?



- ▶ 올해 5월 들어 중국 정부가 금년 4월까지 수출입, 경제성장률 등 각종 경제지표를 발표하면서 세계 각국이 중국경제의 부진을 염려하고 있으며, 국내외 수많은 언론에서 이를 적극 보도하고 있음
 - 중국 국가통계국에 따르면 올해 중국의 1분기 GDP 증가율이 7%를 기록하였으며, 이는 글로벌 금융위기 발생으로 극심한 불황기였던 2009년 1분기(6.6%)이후 6년만에 최저치로 나타났음. 중국의 GDP 증가율은 2013년 3분기 7.8%에서 2014년 4분기 7.7%, 2014년 1분기 7.4%, 2014년 4분기 7.3%, 2015년 7.0%로 계속 하락추세를 보이고 있어 중국경제의 하강압력이 갈수록 커지고 있는 것으로 나타났음
- ▶ 또한 중국 해관총서는 지난 4월까지 중국의 수출은 전년 동기 대비 1.8% 증가한 4조 2,300만위안, 수입은 17% 감소한 3조 27,000만위안으로 총무역액은 7조 5,000억위안을 기록했다고 발표하였음. 특히 지난 3~4월 수출과 수입이 모두 감소하여 중국경제 부진이 현실화되고 있다는 우려가 점점 커지고 있음. 비록 중국의 대외무역이 흑자 기조를 유지하고 있으나 이는 수출 보다 수입 감소가 훨씬 많아 나타나는 이른바 '불황형 흑자'임
 - 더구나 지난 5월 4일 중국 HSBC는 4월 중국의 제조업 구매 관리자지수(PMI)가 48.9로 집계됐다고 발표하였으며, 이는 지난해 4월 이후 최저 수준임. 더구나 올해 1분기 소비자물가지수는 전년 동기 대비 1.2% 상승에 그쳤으며, 1분기 생산자가격지수는 전년 동기 대비 4.6% 하락함
- ▶ 지난 4월까지 중국경제는 수많은 전문가들의 예측 이상으로 빠르게 하락한 것으로 나타났으며, 이 기간에 해운운임은 역사상 최저 수준을 기록하였음. 정기선 시장의 경우, 중국의 무역액 자체가 감소한 3~4월 지속적인 하락세(SCIF 기준, 3월 6일 960.3p → 4월 24일 702.5p)를 보였음. 특히 유럽항로 운임은 SCIF를 산정한 이후 최저치인 TEU당 349달러를 기록하였는데, 동 기간에 중국발 유럽항 수출물량이 크게 감소하였음
 - 또한 건화물선 시장의 경우에도 BDI가 지난 2월 2일 590p를 기록, 600p가 붕괴된 이후 5월 들어서도 600p 미만에 머무르고 있음. 이 기간에도 역시 중국의 철광석 수입량은 2%대의 미미한 증가세를 보였고 석탄은 오히려 크게 감소한 것으로 나타났음
- ▶ 올해 들어 해운시장의 운임이 역사상 최저치까지 하락한 원인으로 중국의 무역량 감소와 경제성장률 하락이 전부가 아님. 이 기간에 해운시장의 공급과잉이 더 심해진 것도 운임 하락을 부추기는 요인이었음. 그러나 세계 해운시장에서 중국이 차지하는 비중이 절대적으로 크다는 점에서 중국경제의 부진이 계속될 경우 세계 해운시장의 수요가 크게 증가하기를 기대하기 어려움
 - 중국경제의 하강속도가 예상외로 빨라 해운시장의 수요가 크게 증가하기 힘든 상황에서 올해는 ULCS, 발레막스 등 초대형 광탄선 등의 본격 투입으로 세계 해운경기 회복을 기대하기 더욱 어려워졌음

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



케이프를 제외한 모든 선형에서 운임 하락세 지속

- ▶ 최근 BDI는 574p(5월 8일)를 기록하여 전주 대비 13p 하락함
 - 케이프는 3,418달러(일)를 기록하며 전주 대비 207달러(일) 상승
 - 파나마스는 전주 대비 421달러(일) 하락하며 4,734달러(일)를 기록
 - 수프라막스는 34달러(일) 하락한 6,460달러(일), 핸디사이즈는 187달러(일) 하락한 4,876달러(일) 기록
 - FFA 시장은 근월물과 3분기물의 움직임이 다소 상이하게 나타남. 케이프는 현물운임 상승을 반영하여 5월물은 9% 상승한 4,350달러(일), 3분기물은 그보다 크게 25% 상승한 7,625달러(일)을 기록. 파나마스는 3월물은 현물운임 약세를 반영하여 50달러(일) 하락한 4,800달러(일)을 기록했지만, 3분기물은 시황 개선의 기대감으로 200달러(일)의 소폭 상승으로 5,100달러(일)을 기록. 수프라막스는 4~5% 상승했으나, 핸디사이즈는 약보합세를 보임
- ▶ 케이프는 매우 낮은 수준이지만, 양 수역에서 운임이 회복되며 상승세를 보임
 - 태평양수역은 서호주 철광석 물동량이 줄어든 것으로 알려지고 있으나, 남아프리카 항로 등의 수요증가로 소폭의 상승세를 보임
 - 대서양수역에서는 Vale사 물동량이 시장에 나오면서 운임이 개선되는 움직임
- ▶ 파나마스는 대서양 수역에 비해 태평양 수역의 시황악화가 보다 심각한 상황임
 - 태평양수역은 인도네시아 석탄 물동량이 유입되고 있으나 운임하락을 막기에는 역부족
 - 대서양수역은 남미 곡물 시즌이 막바지에 이르면서 물동량 유입이 줄어들어 시황 악화로 이어짐
- ▶ 수프라막스는 일부 호주 석탄 수요, 대서양 R.V. 항로의 곡물 수요를 제외하고는 전체적으로 수요 부진을 보이면서 소폭 하락함



		금주 (05.08)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	574	(-13)	509	771	607	723	2,113	1,105
	BCI	616	(42)	311	971	547	472	3,781	1,974
	BPI	594	(-53)	428	827	611	419	1,780	964
	BSI	618	(-3)	478	884	616	659	1,330	939
	BHSI	329	(-11)	260	488	358	355	773	524
(05.08)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	4,550	(-250)	4,750	9,500	7,191	8,550	25,938	17,934
	Panamax	6,975	(-225)	6,970	8,875	7,754	9,000	15,125	12,035
	Handymax	7,250	(-)	7,250	9,500	8,053	9,500	13,750	11,389
(05.08)									
운임(\$/day)	Capesize	3,418	(207)	2,594	7,863	4,202	3,670	35,316	13,802
	Panamax	4,734	(-421)	3,418	6,591	4,880	3,362	14,188	7,718
	Supramax	6,460	(-34)	5,002	9,239	6,452	6,886	13,902	9,825
	Handysize	4,876	(-187)	3,900	7,239	5,331	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



GRI 성공으로 상해발 유럽운임 14주만에 반등

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 10.7p 하락한 888.2p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 69.1p 상승한 830.13p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 3.7p 상승한 753.2p를 기록하며 지속적으로 용선시장이 상승세를 보이고 있음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 518달러 상승한 861달러, CCFI는 전주 대비 67p 하락한 912p를 기록하여 하락세를 지속하였음
 - 선사들의 공동 운임 인상 노력으로 인해 상해발 유럽행 운임이 13주 연속 하락을 뒤로 하고 반등에 성공하였음
- ▶ 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 136달러 하락한 1,647달러, 미동안이 295달러 하락한 3,310달러, CCFI는 미서안이 22.6p 상승한 962.3p, 미동안이 13p 상승한 1,230.4p를 기록하였음
 - 금주 미주 운임은 하락세를 보였으나, TSA가 6월 1일과 7월 1일 각각 FEU당 600달러의 운임인상 및 FEU당 400달러의 성수기 할증료 시행을 발표함으로써 당분간 운임상승이 예상되고 있음
- ▶ 한편 클락슨은 금년도 컨테이너선 수요를 6.0%, 공급 전망치를 6.2%로 예상하며, 초대형 컨테이너선의 투입으로 운임 하락 압력이 높은 상황으로 분석함
 - 내년의 경우 수요증가율은 금년 대비 소폭 상승한 6.5%, 공급증가율은 4.0%로 대폭 감소할 것으로 예상하며, 수급 개선과 함께 용선시장을 중심으로 시황회복이 기대



				금주 (05.08)	(전주비)	2015년			2014년		
						최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장											
운임지수(CCFI)	종합			888.2	(-10.7)	888	1,079	1,016	1,017	1,171	1,085
	유럽항로			912.5	(-67.0)	912	1,349	1,215	1,177	1,696	1,420
	미서안항로			962.3	(22.6)	933	1,054	995	934	1,032	983
	일본항로			643.3	(-7.1)	643	714	679	597	843	705
	한국항로			696.2	(20.8)	657	725	676	610	749	692
	동남아항로			771.4	(-7.9)	771	884	817	754	905	839
				(05.06)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)				753.2	(3.7)	544	753	628	498	546	528
운임	한일(All in)	수출		670	(-)	660	710	678	670	750	708
		수입		570	(-)	570	600	576	540	610	581
	한중(All in)	수출		363	(-)	363	363	363	309	363	346
		수입		537	(-)	537	537	537	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, 성약건수 대비 운임 강세가 지속

- ▶ 주 초반 연휴와 선복증가로 아시아향 운임이 WS 50p 수준으로 떨어졌으나 주 후반 서아프리카를 중심으로 성약건수가 증가하며 전주 수준을 회복
 - VLCC 평균 운임수익은 50,470 달러(일)로 전주 대비 353달러(0.7%) 증가하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 62.5로 전주 대비 변동 없음
 - 5월 6일 페르시아만 30일 가용선박은 100척으로 전주대비 12척(13.6%) 증가하였으나 전년 동기 대비 19척(16.0%) 감소한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 53,013~60,136 달러/일(2%▲), 중동-미국 39,459 달러/일(1%▲), 중동-유럽 45,930 달러/일(-) 기록. 서아프리카 시장은 중국향 51,508 달러/일(2%▼), 미국향 68,173 달러/일(-), 인도향 62,869 달러/일(9%▲) 기록

[5월 8일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라렐라	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	359.5	378.5	374.5	323.5	351.0	370.5	384.5	402.5	389.0	402.5	428.5
W/W	5.4%	4.0%	3.7%	-1.2%	1.0%	3.9%	1.2%	9.1%	5.1%	8.1%	5.2%



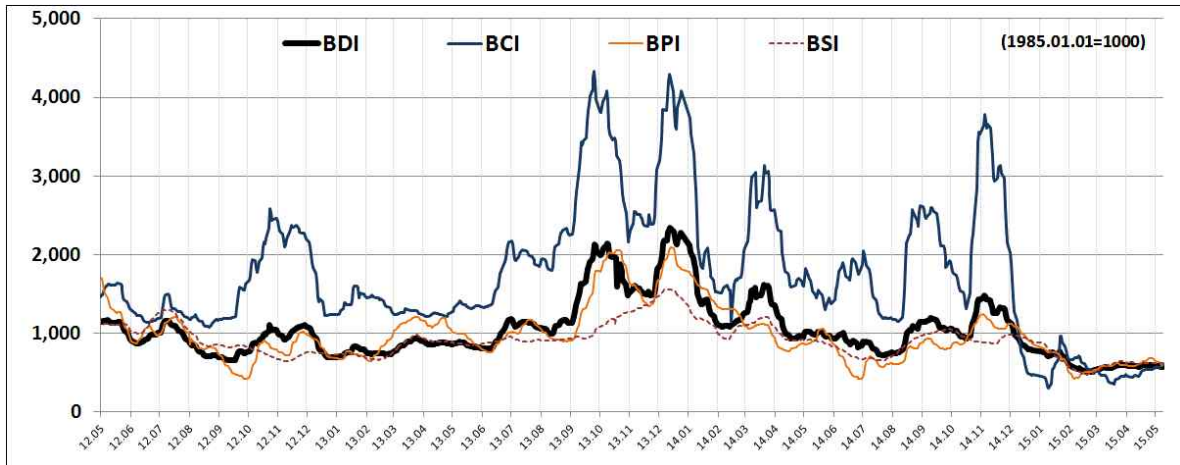
제품선, 연휴대비 활발한 성약에도 운임은 하락

- ▶ 대서양시장 : 북해 및 미걸프만 운임이 모두 하락하며 전반적인 약세 시현. 남미향 단거리 항차 운임 수익이 상대적으로 좋아 미걸프 선복량이 지속적으로 증가하고 있음
- ▶ 아시아시장 : 페르시아만, 홍해 지역의 수요증가로 LR1 운임이 상승하고 있으나 MR과의 경쟁으로 운임 회복 속도가 더디게 나타나고 있음
 - 제품선 평균 운임수익은 18,443달러(일)로 전주 대비 682달러(3.6%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 137.0으로 전주 대비 2.0p(1.4%) 하락하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 20,541 달러/일(2%▼), 북해-서아프리카 24,351 달러/일(2%▼), 미걸프-북해 9,981 달러/일(1%▼), 미걸프-남미동안 22,206(5%▼) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 22,015 달러/일(32%▲), LR2 25,668 달러/일(4%▼) 기록. MR은 싱가포르-일본 15,114 달러/일(5%▼), 인도-일본 16,068 달러/일(3%▼) 기록

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

유조선 시장		(05.08)							
Average Earnings	VLCC	50,470	(353)	39,452	67,037	50,942	7,670	66,395	27,287
(\$/day)	MR	18,443	(-682)	16,447	27,620	22,648	7,041	26,313	12,361
용선료	VLCC	45,000	(-)	38,000	52,500	44,947	23,500	40,000	28,115
(1년,\$/day)	MR	17,250	(500)	14,500	17,250	15,447	13,750	15,500	14,630
(05.08)									
운임지수(WS)	VLCC	62.5	(-)	48.0	70.5	58.5	32.5	82.5	47.7
	MR	137.0	(-2.0)	117.5	155.0	130.8	100.0	122.5	112.5

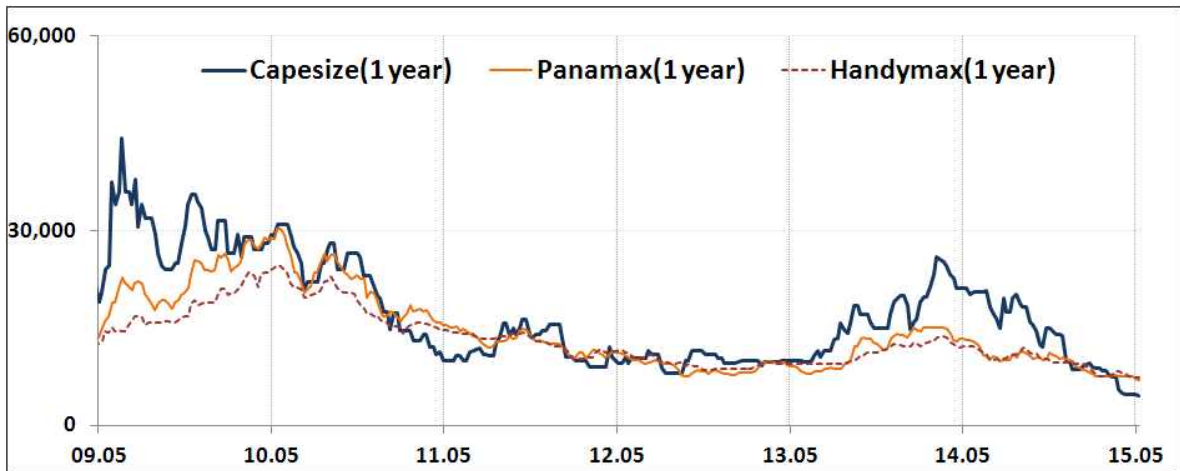
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

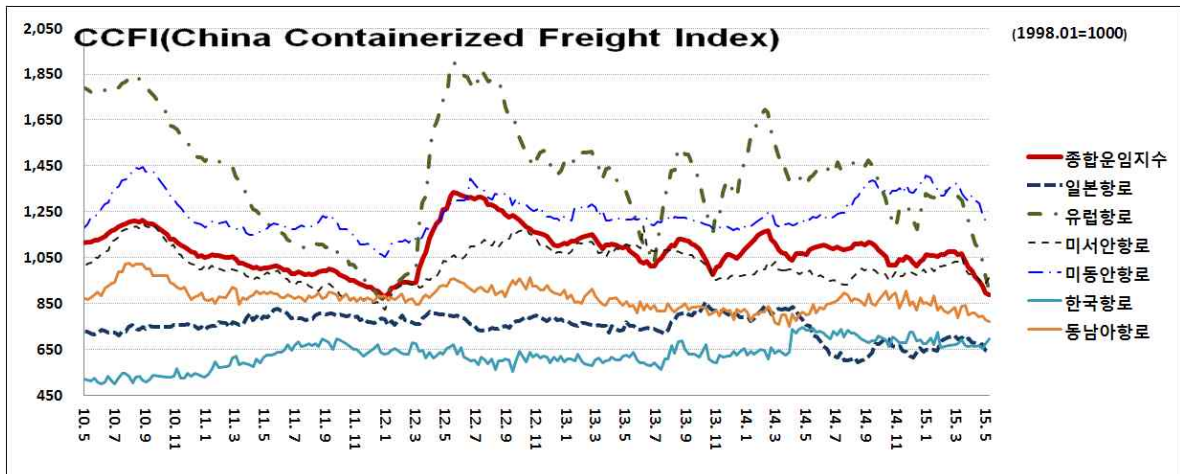
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



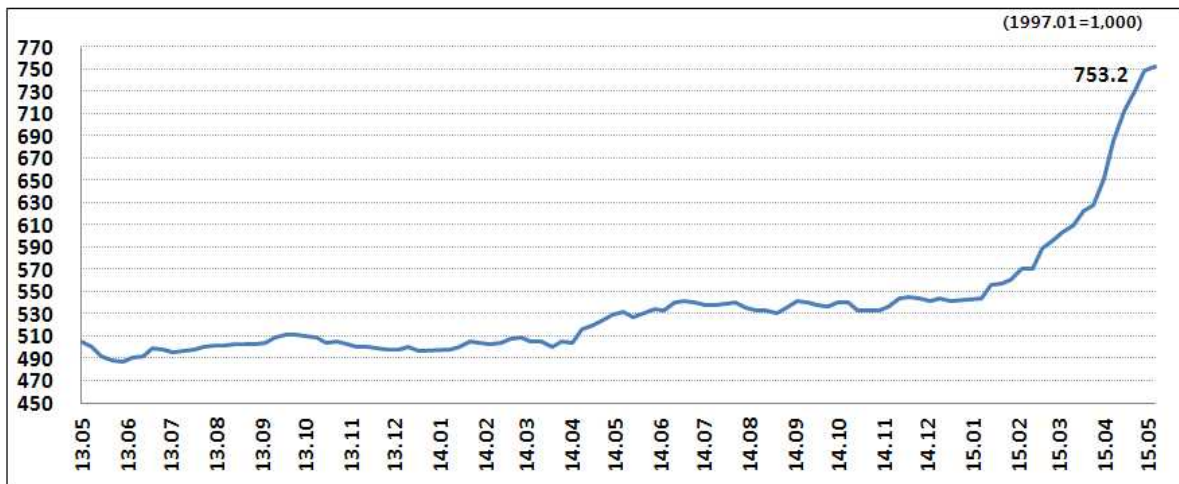
Clarkson.

::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



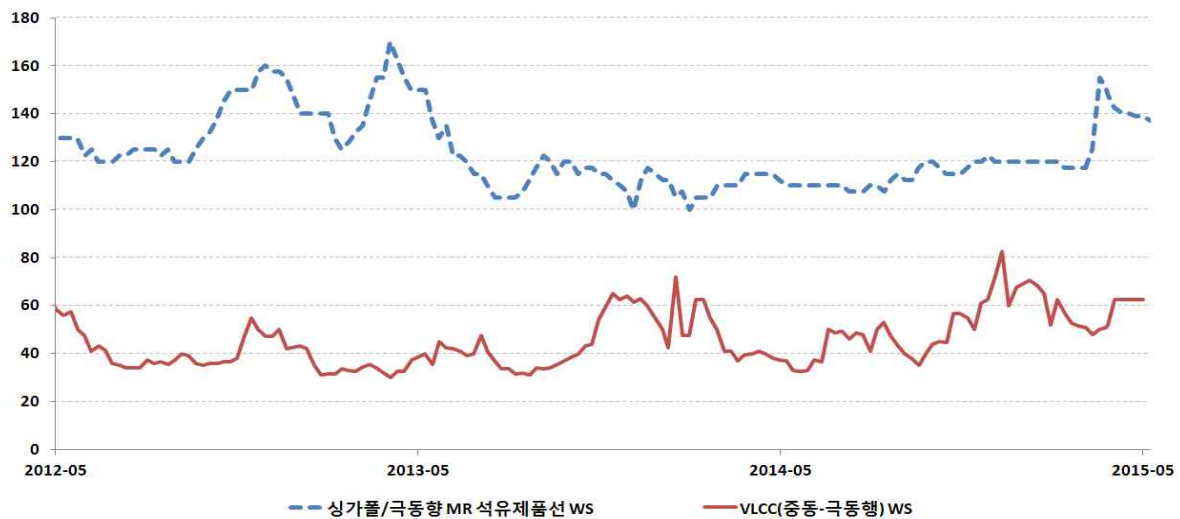
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

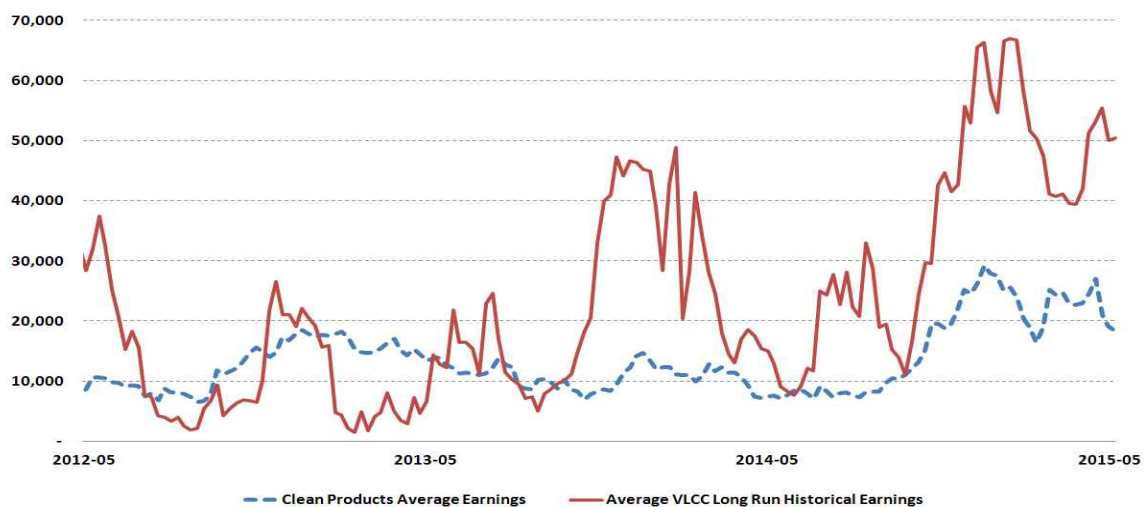
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 5월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (05.08)										
건화물선(5년)	Panamax	17.5	(-)	17.5	16.5	20.0	17.7	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	80.0	(-1.0)	80.5	80.0	81.0	80.8	65.0	77.0	73.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	12.0	(-)	12.0	8.5	12.0	10.5	8.5	10.3	9.7

신조선 시장 (\$ Million) (05.08)										
건화물선	Panamax	27.0	(-)	27.0	27.0	29.0	28.1	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	96.5	(-)	96.5	96.5	97.0	96.6	94.0	101.0	98.4
컨테이너선	Sub-Panamax	31.0	(-)	31.0	31.0	32.5	31.3	31.5	32.5	31.9

연료유 (\$/Tonne) (05.08)										
380 CST	Rotterdam	359.5	(18.5)	350.3	242.0	359.5	295.1	305.0	601.0	533.4
	Singapore	389.0	(19.0)	379.5	280.5	389.0	330.2	337.5	622.0	560.8
	Korea	417.0	(34.5)	399.8	296.0	417.0	354.9	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	402.5	(30.0)	387.5	282.5	402.5	337.4	347.5	640.0	569.6

주요 원자재가 (\$)					(05.08) 5월평균					
철광석	국제價	59.5	(7.9)	58.4	47.4	71.4	59.9	68.9	135.0	97.8
	중국産	92.0	(-0.1)	92.0	91.8	98.8	96.9	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	67.8	(-1.7)	68.1	67.8	75.4	73.3	74.0	100.4	80.8
	중국産	80.7	(-1.7)	81.1	80.7	96.4	90.3	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	131.5	(-0.2)	131.6	130.2	133.6	131.6	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	74.2	(-0.1)	74.3	73.5	74.5	74.0	74.0	91.3	79.6
	중국産	132.3	(-0.2)	132.4	131.0	132.8	132.0	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	976.3	(11.5)	976.6	953	1,066	992	910	1,646	1,246
	밀(국제)	476.5	(6.5)	470.2	464	592	515	474	843	609

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
'14/15년		12월	01월	02월	2011년 합계		2012년 합계		2013년 합계	
ASEAN	수출	6,527	6,454	5,309	71,801		79,145		81,997	
	수입	4,468	4,140	3,538	53,121		51,977		53,339	
NAFTA	수출	7,508	6,720	6,181	70,864		72,395		76,983	
	수입	4,568	4,158	3,392	53,497		51,180		48,530	
EU	수출	4,078	3,571	2,964	55,806		49,421		48,857	
	수입	5,696	4,798	4,134	47,444		50,395		56,230	
BRICs	수출	15,523	14,073	11,883	168,965		167,628		178,083	
	수입	10,376	10,033	8,552	111,521		105,145		106,302	