

해운시황 포커스

통권 252호 (2015.04.20~04.24)

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)



끊임없이 발주되는 초대형선박, 공급과잉 영구화되나?



- ▶ 지난해 10월까지 머스크라인의 18,00TEU급 트리플-E 컨테이너선이 세계 최대의 컨테이너선박이라는 칭호를 유지했으나 지난해 11월말 CSCL이 19,00TEU급 CSCL Globe호를 인도받아 1위 자리를 내줬고, 12월 중순 MSC의 19,224TEU MSC Oscar호가 세계 최대의 선박의 자리에 오른 바 있음
 - 그러나 2017년 19,000TEU급 컨테이너선도 세계 최대의 컨테이너선의 자리를 유지할 수 없음. 현재 Orderbook을 기준으로 218년까지 2만TEU급 15척이 인도될 예정임
- ▶ Drewry는 컨테이너선 시장의 운임이 회복되기 위해서는 무엇보다 수요와 공급간에 균형이 이루어져야 하며, 이는 아무리 빨라도 2018년이 될 것이라고 주장한 바 있음. Drewry에 따르면 정기선사들이 경쟁적으로 초대형선박을 발주하는 것은 개별선사의 입장에서 비용우위를 계속 유지하기 위한 당연한 전략이나 컨테이너 시장 전체적으로는 지속적인 공급과잉을 초래할 것으로 예상됨
 - 현재 컨테이너선 시장에 운항중인 18,000TEU급 이상의 초대형선박은 18,000TEU급 16척, 19,000TEU급 4척으로 총 20척에 이르고 있음. 그러나 2017~2018년 인도될 18,000TEU급 32척(이중에서 2만TEU급 15척)으로 현재의 2배에 이르고 있음. 또한 에버그린이 2만TEU급 11척을 장기용선하여 2018년부터 투입하는 것이 결정된 상태에서 아시아 선사들을 중심으로 2만TEU급 초대형선박의 발주를 검토하고 있어 향후 컨테이너선 시장에 수요와 공급의 격차는 더욱 커질 것으로 예상됨
- ▶ 최근 정기선사들이 벌이고 있는 초대형화 경쟁은 생존의 전략인 비용우위 확보의 단계를 벗어나 치킨게임의 형태로 나아가고 있음. 이는 지금도 세계 군사강대국들이 벌이고 있는 군비경쟁과 같은 형태로 나타나고 있음
 - 군비경쟁이 상대방을 제압하지도 못하면서 끊임없이 막대한 비용을 치루고 있는 것처럼 컨테이너선 시장의 중단없는 초대형화 경쟁도 경쟁기업을 제압하지 못하면서 끊임없이 막대한 비용을 치루는 결과를 초래할 가능성이 있음
- ▶ 앞으로 2~3년 후에 원양항로(특히 유럽항로)에 18,000TEU급 이상의 초대형선박 60척이 경쟁적으로 투입된다는 점을 고려할 때 컨테이너 시장의 공급과잉이 해소되어 수급균형에 이르기까지 얼마나 많은 시간이 소요될지 판단하기 어려움. 만일 선사들이 초대형선박의 확보의 유혹에서 벗어나지 못하는 한 아마 컨테이너선 시장의 공급과잉은 영구적 현상이 될 우려가 있음. 또한 끝없는 초대형화 경쟁은 해운서비스의 공급자인 선사들이 초래하는 또 하나의 '시장의 실패'를 가져올 수 있음
 - 향후 2~3년은 국적선사들에게 매우 중요한 시기가 될 것임. 경쟁기업들이 너도나도 욕심을 부릴 때 같이 욕심을 부리는 것이 현명한 것인지 심사숙고해야 함. 때로는 지금 내가 가진 것을 온전히 지키는 것이 옳은 방법이라는 것에 유념해야 할 것임

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



FFA 시장가치 하락, 금년 시황의 부진을 예고하나?

- ▶ 최근 BDI는 600p(4월 24일)를 기록하여 전주 대비 3p 상승함
 - 케이프는 3,358달러(일)를 기록하며 전주 대비 106달러(일) 하락
 - 파나마스는 전주 대비 338달러(일) 상승한 5,455달러(일)를 기록
 - 수프라막스는 51달러(일) 상승한 6,522달러(일), 핸디사이즈는 151달러(일) 하락한 5,184달러(일) 기록
 - FFA 시장은 전 선행에 걸쳐 하락세를 보임. 케이프는 5월물 및 3분기물이 각각 13%, 11% 하락하며 4,300달러(일), 6,300달러(일)을 기록. 파나마스도 현물시장의 상승분 위기와는 달리 6~7% 하락세를 기록하며 5,300달러(일) 수준을 기록. 수프라막스 및 핸디사이즈 모두 하락세를 보임. 이 같은 전 선행에 걸친 FFA 운임평가치의 하락은 사상 최악의 시황이 장기화될 우려감이 반영된 것으로 해석됨
- ▶ 케이프는 태평양수역은 보험세, 대서양수역은 소폭 하락
 - 태평양수역은 서호주 철광석 물동량이 지속적으로 유입되었지만, 동호주 석탄 물동량은 기상악화로 물류지체가 발생하면서 시황에 부정적인 요인으로 작용
 - 대서양수역은 주 초반 Vale사의 신규 물동량 유입이 보고되기도 했으나, 전반적으로 신규 물동량 유입이 저조하여 운임이 소폭 하락
- ▶ 파나마스는 양 수역 모두 운임이 상승세
 - 태평양수역은 중국 및 인도항 석탄 물동량 유입이 수요 지지세를 보이는 가운데, 남미로 향하는 선박의 유출로 공급압박이 완화되면서 운임에 긍정적 영향
 - 대서양수역은 신규 남미 곡물 물동량 유입이 운임에 긍정적 영향을 미쳤음
- ▶ 수프라막스는 태평양수역은 인도네시아 석탄 물동량 유입으로 운임이 보험세를 유지
 - 대서양수역은 곡물 수요가 운임의 본격적인 상승으로 이어지지는 못하며 약세를 보임



| | | 금주 (04.24) | (전주비) | 2015년 | | | 2014년 | | |
|---------------------|-----------|---------------|--------|-------|-------|-------|-------|--------|--------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 건화물선 시장 | | | | | | | | | |
| 운임지수 | BDI | 600 | (3) | 509 | 771 | 609 | 723 | 2,113 | 1,105 |
| | BCI | 545 | (13) | 311 | 971 | 544 | 472 | 3,781 | 1,974 |
| | BPI | 685 | (43) | 428 | 827 | 607 | 419 | 1,780 | 964 |
| | BSI | 624 | (5) | 478 | 884 | 616 | 659 | 1,330 | 939 |
| | BHSI | 348 | (-10) | 260 | 488 | 360 | 355 | 773 | 524 |
| | | (04.24) | | | | | | | |
| 용선료 (1년, \$/day) | Capesize | 4,750 | (-) | 4,750 | 9,500 | 7,493 | 8,550 | 25,938 | 17,934 |
| | Panamax | 7,475 | (-25) | 7,475 | 8,875 | 7,832 | 9,000 | 15,125 | 12,035 |
| | Handymax | 7,250 | (-250) | 7,250 | 9,500 | 8,147 | 9,500 | 13,750 | 11,389 |
| | | (04.24) | | | | | | | |
| 운임(\$/day) | Capesize | 3,358 | (-106) | 2,594 | 7,863 | 4,308 | 3,670 | 35,316 | 13,802 |
| | Panamax | 5,455 | (338) | 3,418 | 6,591 | 4,851 | 3,362 | 14,188 | 7,718 |
| | Supramax | 6,522 | (51) | 5,002 | 9,239 | 6,446 | 6,886 | 13,902 | 9,825 |
| | Handysize | 5,335 | (-219) | 3,900 | 7,239 | 5,372 | 5,337 | 11,083 | 7,685 |

컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



중국발 수출물동량 감소로 운임 하락세 지속

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 24.7p 하락한 926.8p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 19.2p 하락한 702.4p를 기록함
 - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 17.3p 상승한 730.5p를 기록함. 3분기 성수기를 대비하여 선박을 확보하려는 움직임이 늘면서 용선시장이 계속 강세를 보이는 것으로 해석됨
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 50달러 하락한 349달러, CCFI는 전주 대비 48.6p 하락한 1,043.1p를 기록하여 전체적으로 하락하였음
 - 올해 1분기 중국발 물동량이 춘절 이후 물동량이 회복되지 않은 상황에서 유로화 강세로 대유럽 수입 물동량이 감소하면서 상해발 유럽행 운임이 사상 최저치를 계속 경신하며 하락세를 보이고 있음. SCFI 또한 2009년 10월 이후 최저치를 기록함
- ▶ 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 27달러 하락한 1,596달러, 미동안이 57달러 하락한 3,644달러, CCFI는 미서안이 23.8p 하락한 932.7p, 미동안이 41.7p 하락한 1,245.5p를 기록하였음
 - 중국발 수출물동량이 둔화되어 2015~2016년 SC에서 사실상 운임인상이 어려워짐. 또한 TSA 소속 일부 선사들이 운임인상에서 빠져 운임하락이 불가피한 상황임. TSA에서 5월초 GRI를 발표할 계획이나 운임 상승폭은 크지 않을 것으로 예상됨
- ▶ 독일선사 함부르크수드는 2015년도 공급 과잉으로 인한 시황 침체가 지속 될 것으로 예상함
 - 2014년은 물동량의 침체와 초대형선박 투입 및 기존 선박들의 캐스캐이딩 등으로 전반적인 선박 과잉 현상이 발생한 것으로 분석함. 올해 시장은 물동량은 5% 증가할 것이나, 선박 공급량은 그보다 높은 8% 증가할 것으로 예상하며 금년도 역시 공급 과잉 현상이 계속 될 것으로 전망함



| | | 금주 (04.24) | (전주비) | 2015년 | | | 2014년 | | |
|-----------------|-------------|---------------|---------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 컨테이너선 시장 | | | | | | | | | |
| 운임지수(CCFI) | 종합 | 926.8 | (-24.7) | 927 | 1,079 | 1,032 | 1,017 | 1,171 | 1,085 |
| | 유럽항로 | 1043.1 | (-48.6) | 1,043 | 1,349 | 1,251 | 1,177 | 1,696 | 1,420 |
| | 미서안항로 | 932.7 | (-23.8) | 933 | 1,054 | 1,001 | 934 | 1,032 | 983 |
| | 일본항로 | 674.5 | (2.1) | 647 | 714 | 683 | 597 | 843 | 705 |
| | 한국항로 | 657.2 | (-10.5) | 657 | 725 | 675 | 610 | 749 | 692 |
| | 동남아항로 | 796.3 | (1.1) | 791 | 884 | 823 | 754 | 905 | 839 |
| | | (04.22) | | 2015년 | | | 2014년 | | |
| 용선지수(HRCI) | | 730.5 | (17.3) | 544 | 731 | 612 | 498 | 546 | 528 |
| 운임 | 한일(All in) | 수출 | 670 | (-) | 660 | 710 | 678 | 670 | 708 |
| | | 수입 | 570 | (-) | 570 | 600 | 576 | 540 | 581 |
| | 한중(All in) | 수출 | 363 | (-) | 363 | 363 | 363 | 309 | 346 |
| | | 수입 | 537 | (-) | 537 | 537 | 537 | 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, 5월 성약건수 증가하며 운임 상승 기대

- ▶ 주초 성약이 증가하며 아시아향 운임이 WS 70에 이르렀으나 주 후반 하락하여 보합에 마감하였음. 정제시설 보수기간이 끝나는 6월 도착에 맞춰 5월 성약건수 증가가 기대되고, 30일 가용선박수도 크게 감소하여 운임 상승이 기대됨
 - VLCC 평균 운임수익은 55,514 달러(일)로 전주 대비 2,466달러(4.6%) 증가하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 62.5로 전주 대비 변동 없음
 - 4월 22일 페르시아만 30일 가용선박은 86척으로 전주대비 15척(14.9%) 감소하였으며 전년 동기 대비 34척(28.3%) 감소한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 59,026~63,448 달러/일(0~2%▲), 중동-미국 42,169 달러/일(17%▲), 중동-유럽 49,090 달러/일(21%▲) 기록. 서아프리카 시장은 중국향 58,988 달러/일(3%▲), 미국향 76,149 달러/일(9%▲), 인도향 61,488 달러/일(0%-) 기록

[4월 24일 선박유(380cst) 가격 동향]

| 구분 | 유럽 | | | 북중미 | | | | 아시아 | | | |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|------|-------|-------|-------|-------|-------|
| | 로테르담 | 제노아 | 포스 | L.A | 휴스톤 | 파나마 | 팔라렐파 | 푸자이라 | 싱가포르 | 홍콩 | 일본 |
| \$/톤 | 319.5 | 349.5 | 344.5 | 330 | 332.5 | 345 | 362.5 | 353 | 347.5 | 357.5 | 407.5 |
| ww | -1.5% | 2.3% | 1.5% | -0.8% | 10.8% | 0.6% | -1.4% | -1.0% | 1.5% | 1.4% | -2.4% |



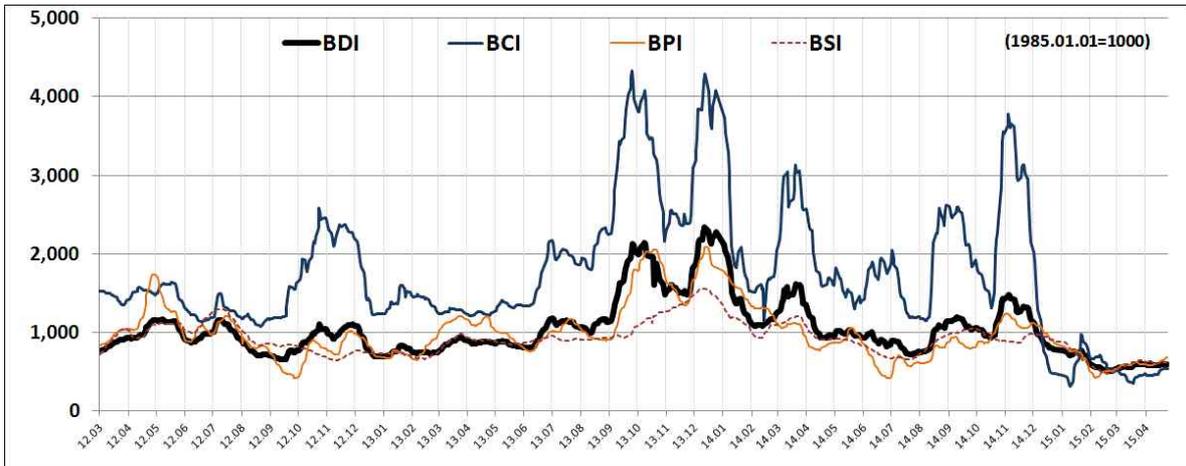
제품선, 대서양 시장 살아나고 있으나 아시아 시장 약세

- ▶ 대서양 시장: 미걸프만 가용선박이 크게 감소하며 동지역 운임이 크게 상승하였음. 휘발유 재정거래가 유효하여 북해 운임도 긍정적일 것으로 예상. 다만 지중해 소형선 운임이 큰폭으로 하락하며 평균운임은 하락
- ▶ 아시아 시장: LR1 운임 크게 하락하며 MR 운임과 경쟁하고 있음. 다만 LR2와 운임차이가 커짐에 따라 더 이상 낙폭은 크지 않을 것으로 기대
 - 제품선 평균 운임수익은 21,074 달러(일)로 전주 대비 6,039달러(22.3%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 139.0으로 전주 대비 1.0p(0.7%) 감소하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 19,574 달러/일(1%▲), 북해-서아프리카 24,379 달러/일(1%▲), 미걸프-북해 12,648 달러/일(40%▲), 미걸프-남미동안 23,862(4%▲) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 16,546 달러/일(16%▼), LR2 23,440 달러/일(4%▼) 기록. MR은 싱가포르-일본 16,035 달러/일(3%▼), 인도-일본 16,659 달러/일(1%▼) 기록

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

| 유조선 시장 | | (04.24) | | | | | | | |
|---------------------------|------|---------|----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Average Earnings (\$/day) | VLCC | 55,514 | (2,466) | 39,452 | 67,037 | 51,019 | 7,670 | 66,395 | 27,287 |
| | MR | 21,074 | (-6,039) | 16,447 | 27,620 | 23,102 | 7,041 | 26,313 | 12,361 |
| 용선료 (1년,\$/day) | VLCC | 45,000 | (-) | 38,000 | 52,500 | 44,941 | 23,500 | 40,000 | 28,115 |
| | MR | 16,000 | (-) | 14,500 | 16,000 | 15,265 | 13,750 | 15,500 | 14,630 |
| | | (04.24) | | | | | | | |
| 운임지수(WS) | VLCC | 62.5 | (-) | 48.0 | 70.5 | 58.0 | 32.5 | 82.5 | 47.7 |
| | MR | 139.0 | (-1.0) | 117.5 | 155.0 | 129.9 | 100.0 | 122.5 | 112.5 |

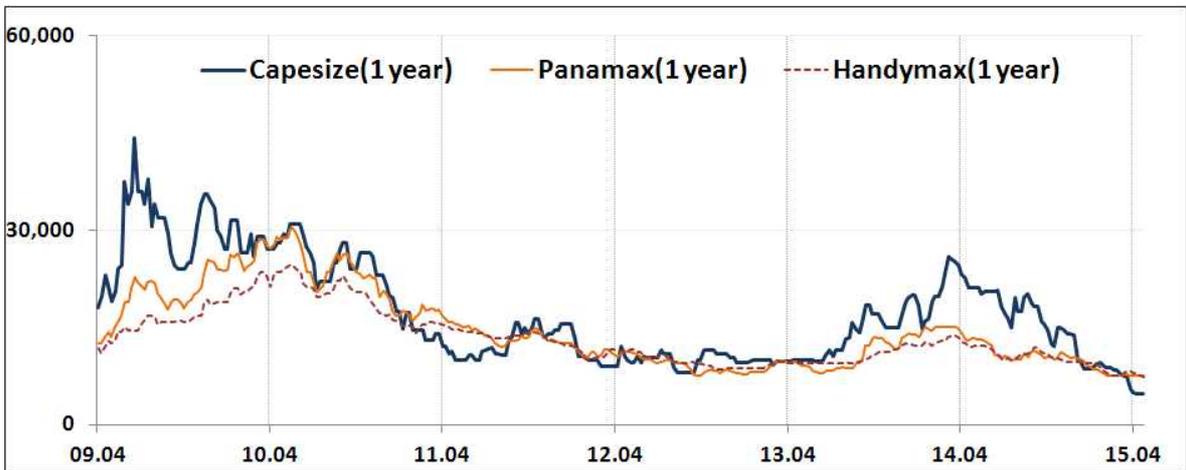
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

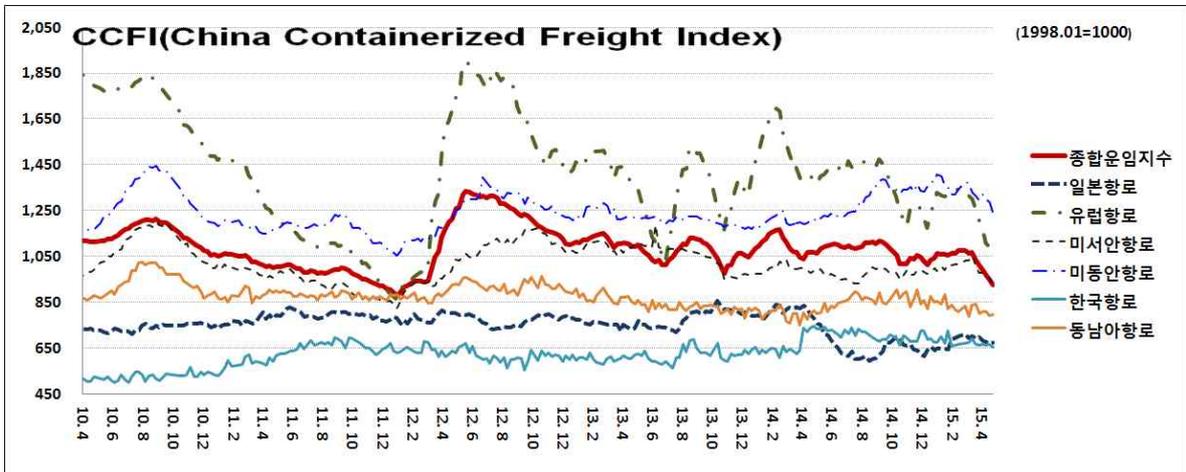
건화물선 용선료

\$/day



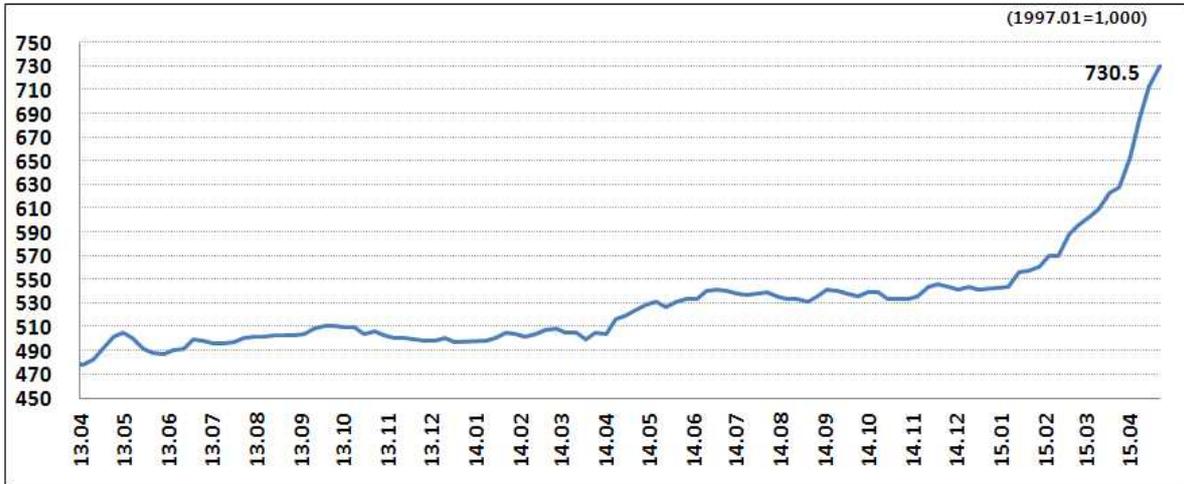
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



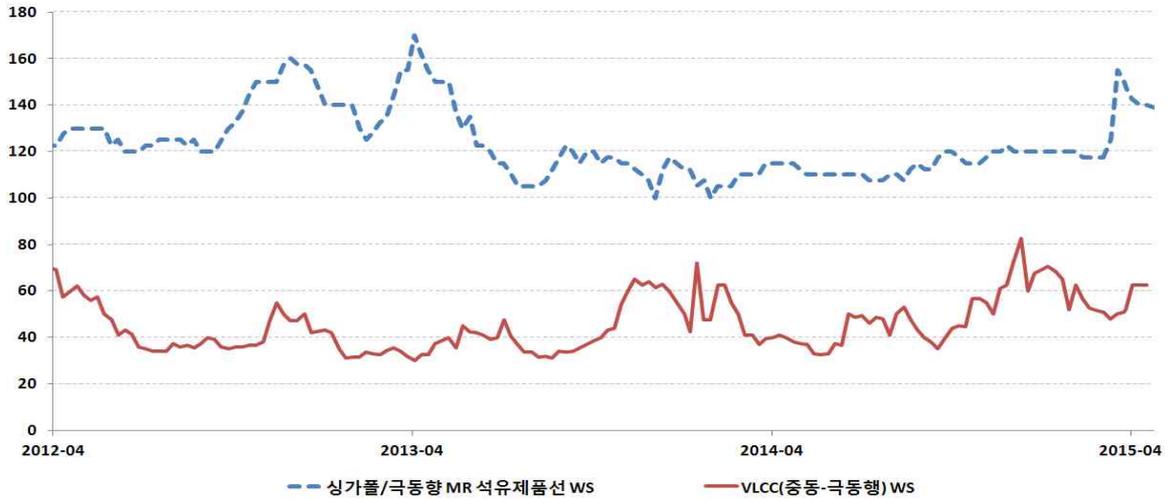
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

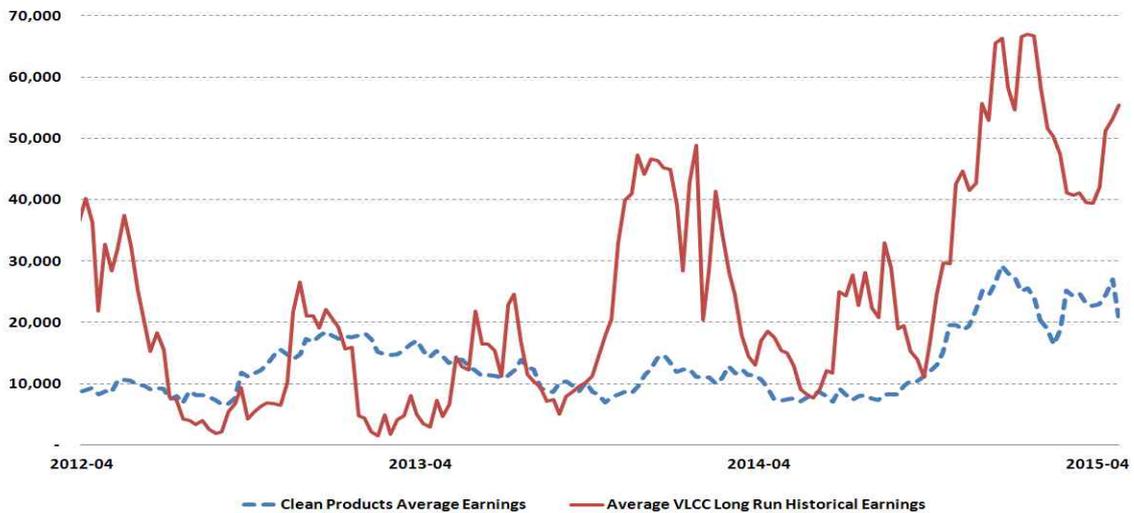
유조선운임지수 (WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

| | 금주 | (전주비) | 4월평균 | 2015년 | | | 2014년 | | | |
|------------------------------------|-------------|-------|------|-------|------|------|-------|------|------|------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 | |
| 중고선 시장 (\$ Million) (04.24) | | | | | | | | | | |
| 건화물선(5년) | Panamax | 16.5 | (-) | 16.5 | 16.5 | 20.0 | 17.8 | 20.0 | 28.0 | 24.5 |
| 유조선(5년) | VLCC | 81.0 | (-) | 81.0 | 80.0 | 81.0 | 80.8 | 65.0 | 77.0 | 73.8 |
| 컨테이너선(10년) | Sub-Panamax | 11.0 | (-) | 11.0 | 8.5 | 11.0 | 9.9 | 8.5 | 10.3 | 9.7 |

| | | | | | | | | | | |
|------------------------------------|-------------|------|--------|------|------|------|------|------|-------|------|
| 신조선 시장 (\$ Million) (04.24) | | | | | | | | | | |
| 건화물선 | Panamax | 27.3 | (-0.5) | 27.6 | 27.3 | 29.0 | 28.2 | 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 | 31.4 | 31.5 | 32.5 | 31.9 |

| | | | | | | | | | | |
|-------------------------------|-----------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 연료유 (\$/Tonne) (04.24) | | | | | | | | | | |
| 380 CST | Rotterdam | 319.5 | (-5.0) | 307.3 | 242.0 | 324.5 | 288.6 | 305.0 | 601.0 | 533.4 |
| | Singapore | 347.5 | (5.0) | 330.0 | 280.5 | 372.5 | 324.4 | 337.5 | 622.0 | 560.8 |
| | Korea | 367.5 | (-2.5) | 355.6 | 296.0 | 402.5 | 349.6 | 397.5 | 662.5 | 591.6 |
| | Hong Kong | 357.5 | (5.0) | 341.3 | 282.5 | 380.0 | 331.5 | 347.5 | 640.0 | 569.6 |

| | | | | | | | | | | |
|----------------------------------|---------|-------|--------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 주요 원자재가 (\$) (04.24) 4월평균 | | | | | | | | | | |
| 철광석* | 국제價 | 50.1 | (1.3) | 48.4 | 47.4 | 71.4 | 60.4 | 68.9 | 135.0 | 97.8 |
| | 중국産 | 92.2 | (-4.8) | 96.2 | 92.2 | 98.8 | 97.5 | 98.2 | 176.7 | 140.0 |
| 연료탄* | 국제價 | 69.6 | (-5.8) | 73.5 | 69.5 | 75.4 | 73.9 | 74.0 | 100.4 | 80.8 |
| | 중국産 | 82.5 | (-1.6) | 85.0 | 82.5 | 96.4 | 91.3 | 90.0 | 114.5 | 99.1 |
| 원료탄* | 호주産 | 131.9 | (0.1) | 131.7 | 130.2 | 133.6 | 131.6 | 129.3 | 175.0 | 141.0 |
| | 내륙(외몽고) | 74.4 | (0.1) | 74.3 | 73.5 | 74.5 | 74.0 | 74.0 | 91.3 | 79.6 |
| | 중국産 | 132.7 | (0.1) | 132.5 | 131.0 | 132.8 | 131.9 | 132.0 | 185.0 | 143.3 |
| 곡물 | 대두(국제) | 970.8 | (-0.8) | 974.0 | 953 | 1,066 | 994 | 910 | 1,646 | 1,246 |
| | 밀(국제) | 486.0 | (-8.5) | 513.0 | 481 | 592 | 521 | 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 | |