해운시황 포커스

통권 249호 (2015.03.30~04.03)

▌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)

공급조절을 통한 선주들의 반격, 과연 성공할 것인가?

- 금년 1분기 건화물선 시장은 2009년 이후 최악의 시황을 경험하였으며, 건화물선 시황의 장기 침체는 지속적인 공급과잉에 수급 불균형에 의한 것으로 당분간 수요 측면의 긍정적 요인을 찾기 어려워 단기간내 수급개선이 어려울 것으로 예상됨. 그동안 건화물선 시장을 지탱해 왔던 중국의 원자재 수입 둔화가 계속될 것이라는 점에서 공급 측면에서 대폭적인 감축이 이루어지지 않는 한 건화물선 수급대선과 시황회복을 기대하기 곤란함
- 그러나 최근 건화물선 선주들이 건물선 수급개선을 위해 적극적으로 선복량을 조절하려는 움직임을 보이고 있음. 올해 2월까지 건화물선 선주들은 대량의 선박해체에 나서고 있으며 선박계선을 늘리고 신조선 발주를 미루는 방법으로 어느 때 보다 공급감소에 전력을 기울이고 있음
  - 영국 Clarkson에 따르면 2015년 들어 건화물선 해체가 급증한 것으로 나타났음. 올해 2월까지 78척 590만DWT에 달하는 해체되었음. 이는 2014년 전체 건화물선 해체량의 35%에 달하는 것으로 수치임. 특히 동기간에 케이프 선박 해체량은 330만DWT로 금년 2월까지의 총 해체량의 56%를 차지하고 작년 케이프 선박 해체량의 80%에 해당하여 올해 케이프 선박의 해체가 대단히 많을 것으로 예상됨
- 또한 올해 100척 정도의 케이프 선박이 해체될 것이라는 전망이 나오고 있음. Clarkson은 2014년 해체 매각된 케이프 선박은 25척에 불과했으나 올해 2월까지 해체 매각된 케이프 선박이 25척으로 나타나 올해 케이프 선박은 100여척이 해체될 것으로 전망하였음
  - 한편 운항비에도 미치지 못하는 운임을 견디기 어려운 선사들은 아예 계선을 하고 있는 것으로 나타났음. 예를 들어 그리스 선사인 스타벌크는 지속적인 시황하락을 견디지 못해 지난 3월 10척이 넘는 선박을 계선하였음. 더구나 일본해사신문에 따르면 장기 시황침체로 인해 일본 대형선사의 건화물선 발주가 작년 하반기부터 줄어들고 있음. 특히 NYK, MOL, K-line 등 일본 3대 선사들은 대부분의 건화물선 발주를 중지하였음
- 건화물선 시장의 수요부진에 맞서 건화물선 선주들이 노후선박 해체, 계선 증대, 신조선 발주지연 등 공급조절에 적극 나서고 있어 금년 건화물선 공급증가율이 예년에 비해 낮아질 가능성이 있음. 이처럼 건화물선의 공급량을 조절하려는 선주들의 노력이 시작되었으나 수요 부진이 계속될 것으로 예상되어 과연 시황회복으로 이어질 것인지는 판단하기 어려움. 올해 3월에도 중국의 철광석 수입량은 여전히 감소추세를 보이고 있고, 석탄의 수입감소가 뚜렷하게 나타나고 있음. 그리고 브라질과 호주의 철광석 메이저들은 철광석 가격추이를 고려하여 수출량을 조절하는 상태가 계속되고 있음
  - 건화물선 시장의 수요부진이 지속될 가능성이 크다는 점에서 시황회복을 위해서는 선주들의 선복량 감축노력이 한층 더 강하게 이루어져야 할 것임. 올해는 선주들의 공급조절을 통한 시황개선 노력이 과연 성공할 수 있을지 주목받는 한 해가 될 것임

건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)

여전한 수요부진으로 모든 선형에서 소폭의 운임 하락

- 최근 BDI는 588p(4월 2일)를 기록, 전주 대비 8p(1%) 하락하였음
  - 케이프는 3,050달러(일)을 기록하며 전주 대비 53달러(일) 2% 하락
  - 파나막스는 4,708달러(일)을 기록하며 전주 대비 70달러(일) 1% 하락
  - 수프라막스도 6,654달러(일) 기록하여 전주 대비 2% 하락, 핸디사이즈도 5,740달러(일)을 기록하여 전주 대비 1% 하락
  - FFA 시장은 현물시장 약세를 반영하여 전 선형에서 운임평가치가 하락하였음. 케이프는 4월물이 13% 하락한 3,875달러(일), 2분기물도 18% 하락한 4,875달러(일)을 기록함. 파나막스도 4월물 및 2분기물이 하락하며 5,000달러(일)대를 보였으며, 수프라막스와 핸디사이즈도 콘탱고(Contango) 현상이 완화되면서 미래 운임평가치가 하락함
- 케이프는 주중반까지 서호주 메이저 등의 꾸준한 수요로 소폭 상승하였음
  - 그러나 주 후반으로 가면서 용선자 중심의 시장에서 대서양 수역의 수요 부진 등으로 운임이 하락 반전함
  - 특히 케이프 운임에 큰 영향을 미치는 브라질->극동(중국) 철광석 수요가 부진한 가운데, 남미->유럽 석탄 물동량도 줄어들면서 시황이 약세를 보임
- 파나막스는 대서양 수역에서 수요 지지세가 있었으나, 태평양 수역은 수요부진으로 운임 하락세를 보임
  - 대서양 수역은 남미의 곡물 물동량 유입이 이루어지는 가운데, 미국의 극동향 곡물 또한 시장에 유입되는 등의 호재가 작용
  - 그러나 태평양 수역에서는 인도네시아, 동호주 석탄 물동량 유입이 부진하는 등 약세를 보임
- 수프라막스 이하 선형에서는 일부 항로에서 지속적인 물동량 유입이 있었으나 부활절 휴일 등의 영향으로 전체적으로 조용한 분위기를 보임
  - 태평양 항로의 경우, 인도네시아 석탄 물동량 시장 유입이 있었으나 시황반전에는 역부족
  - 대서양 항로의 경우, 남미 곡물 항로를 제외하고 전체적으로 약세를 보임

		금주 (04.02)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	588	(-8)	509	771	613	723	2,113	1,105
	BCI	454	(-2)	311	971	553	472	3,781	1,974
	BPI	589	(-8)	428	827	602	419	1,780	964
	BSI	636	(-11)	478	884	615	659	1,330	939
	BHSI	386	(-4)	260	488	359	355	773	524
		(04.03)							
용선료 (1년, $/day)	Capesize	5,000	(-500)	5,500	9,500	8,080	8,550	25,938	17,934
	Panamax	7,625	(-)	7,500	8,875	7,896	9,000	15,125	12,035
	Handymax	8,000	(-250)	7,500	9,500	8,268	9,500	13,750	11,389
		(04.02)							
운임($/day)	Capesize	3,050	(-53)	2,594	7,863	4,536	3,670	35,316	13,802
	Panamax	4,708	(-70)	3,418	6,591	4,812	3,362	14,188	7,718
	Supramax	6,654	(-114)	5,002	9,239	6,444	6,886	13,902	9,825
	Handysize	5,740	(-40)	3,900	7,239	5,352	5,337	11,083	7,685

컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)

운임 인상 통한 시황 회복 기대

- 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 15.6p 하락한 994.8p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 40.6p 하락한 763.9p를 기록함
  - 또한 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 25.1p 상승한 652.7p를 기록
- 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 75달러 하락한 511달러, CCFI는 전주 대비 44.3p 하락한 1,164.2p을 기록하여 대폭 하락하였음
  - 운임하락세가 계속되면서 연중 최저치를 계속 경신하고 있으며, 특히 상해발 유럽행 노선의 운임약세가 두드러지게 나타나고 있음
- 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 66달러 하락한 1,634달러, 미동안이 182달러 하락한 4,033달러, CCFI는 미서안이 0.4p 하락한 980.1p, 미동안이 22p 상승한 1,320.4p를 기록하여 6주만에 소폭 상승하였음
  - 북미항로에서도 운임하락세가 계속되는 가운데 TSA에서 5월 1일자로 운임을 35~40% 인상하는 GRI를 발표하였으나 실제 운임인상 효과는 크지 않을 예상됨
- Alphaliner에 따르면 올해 동아시아-북유럽 노선에 투입되는 선복량은 2014년 대비 9.1% 증가할 것으로 예상됨. 또한 공급증가율이 수요증가율을 크게 상회할 것으로 예상되고 있어 동아시아-북유럽 노선의 운임회복에 상당한 시간이 소요될 것으로 예상됨
  - 또한 아시아-유럽항로에서 정기선사들이 이미 4월 1일자로 운임을 인상했으나 초대형선박 등 선복량 증가효과가 커서 단기적인 시황 회복에 그칠 전망

			금주 (04.03)	(전주비)	2015년 최저	2015년 최고	2015년 평균	2014년 최저	2014년 최고	2014년 평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		994.8	(-15.6)	1,034	1,079	1,053	1,017	1,171	1,085
	유럽항로		1164.2	(-44.3)	1,164	1,349	1,293	1,177	1,696	1,420
	미서안항로		980.1	(-0.4)	980	1,054	1,013	934	1,032	983
	일본항로		681.7	(-16.2)	647	714	685	597	843	705
	한국항로		669.3	(3.9)	660	725	678	610	749	692
	동남아항로		811.8	(11.5)	791	884	829	754	905	839
			(04.01)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)			652.7	(25.1)	544	628	589	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	670	(10)	660	710	680	670	750	708
		수입	570	(-)	570	600	577	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 양호한 흐름 지속

- 부활절 연휴로 영업일이 단축되었음에도 불구하고 성약건수는 전주대비 비슷한 수준을 유지하였음. '중동-아시아' 운임이 WS 50p를 중심으로 방어에 성공하고 있음
  - VLCC 평균 운임수익은 42,142러(일)로 전주 대비 2,690달러(6.8%) 증가하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 52로 전주 대비 1.0p(2.0%) 상승하였음
- 항로별 운임수익은 전주대비 중동-아시아는 6~7%, 중동-유럽 12%, 중동-미국 5% 증가하였음. 서아프리카 시장은 중국향 8%, 미국향 8%, 인도향 3% 증가하였음

[4월 3일 선박유(380cst) 가격 동향]

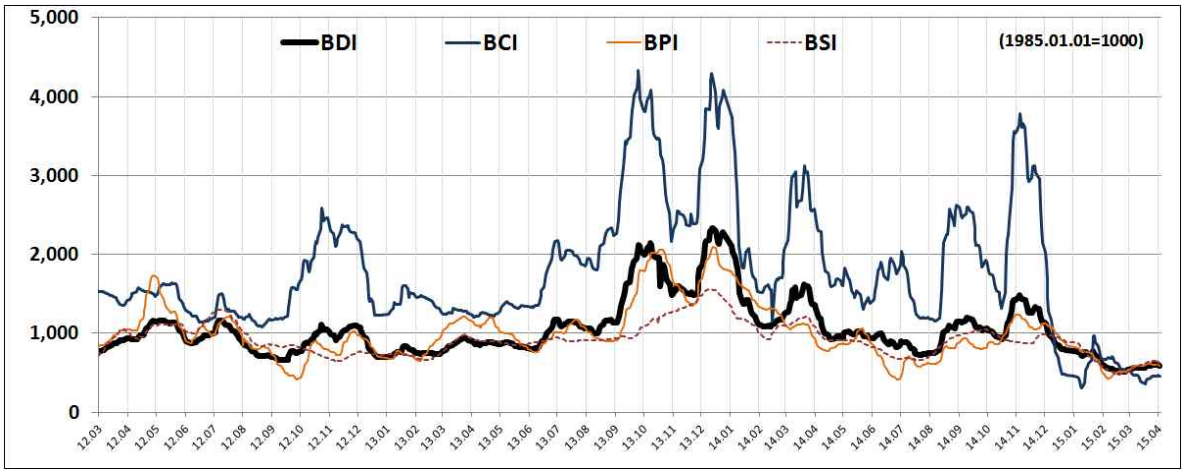
구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스톤	파나마	팔라델파아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
$/톤	286.5	315.0	311.0	312.5	294.5	312.5	326.0	312.5	307.5	322.5	397.5
w/w	-6.5%	-1.7%	-6.0%	4.5%	-4.8%	-0.3%	1.1%	-7.1%	-8.9%	-7.2%	-4.8%

제품선, 부활절 연휴에 따른 성약건수 감소

- 대서양 시장: 미걸프만의 선복량 과잉, 부활절 연휴에 따른 성약 감소로 비교적 큰 폭으로 운임이 하락하였음
- 아시아 시장: 전주대비 운임이 소폭 반등하였음. 항로별 선복량 과잉 상황을 쉽게 벗어나지 못하고 있어 지속적인 운임 상승은 기대하기 어려운 상황임
  - 제품선 평균 운임수익은 23,043달러(일)로 전주 대비 390달러(1.7%) 증가하였으나 싱가폴-일본 항로 운임은 WS 143.0으로 전주 대비 4.5p(3.1%) 하락하였음
  - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 2%, 북해-서아프리카 2% 감소하였으며 미걸프-북해 46%, 미걸프-남미동안 21% 감소하였음
  - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 3%, LR2 2% 증가하였음. MR은 싱가폴-일본 3%, 인도-일본은 5% 증가하였음

			(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(04.03)							
Average Earnings ($/day)	VLCC	42,142	(2,690)	39,452	67,037	50,535	7,670	66,395	27,287
	MR	23,043	(390)	16,447	27,620	22,861	7,041	26,313	12,361
용선료 (1년,$/day)	VLCC	45,000	(3,000)	38,000	52,500	44,929	23,500	40,000	28,115
	MR	15,500	(-)	14,500	15,500	15,125	13,750	15,500	14,630
		(04.03)							
운임지수(WS)	VLCC	52.0	(1.0)	48.0	70.5	57.0	32.5	82.5	47.7
	MR	143.0	(-4.5)	117.5	155.0	127.9	100.0	122.5	112.5

⁞⁞ 건화물선 운임 지수 ⁞⁞



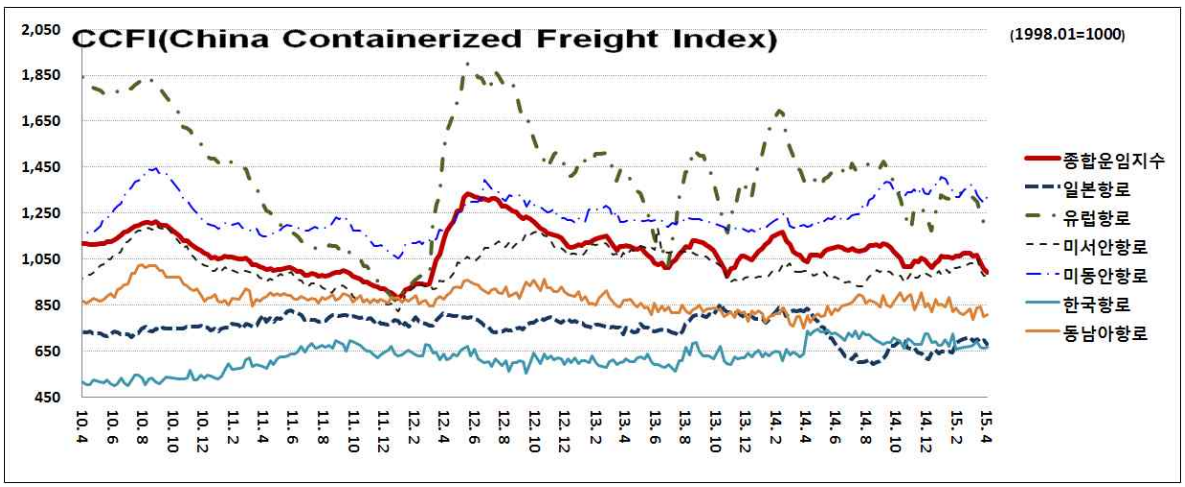
Baltic Exchange.

⁞⁞ 건화물선 용선료 ⁞⁞

$/day

Clarkson.

⁞⁞ 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ⁞⁞

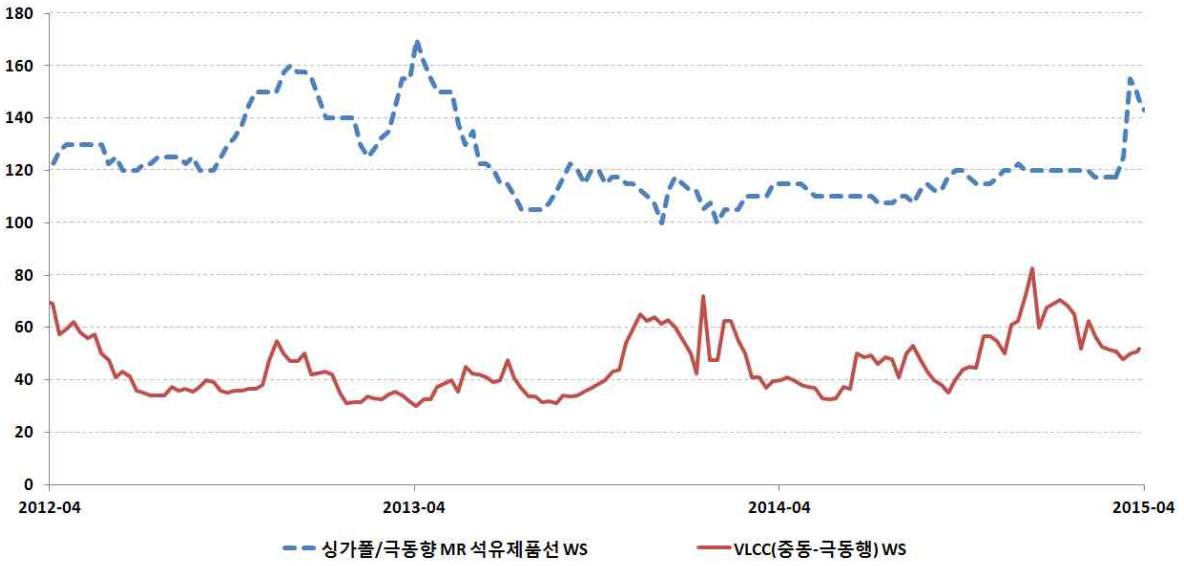


상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)

Lloyd's List.

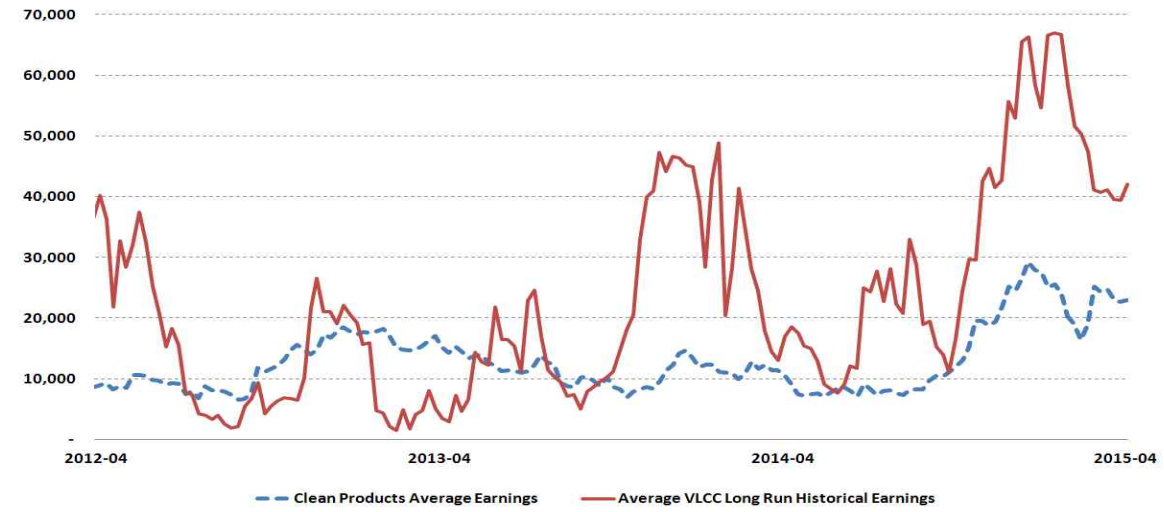
유조선운임지수(WS)



Clarkson

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

$/day



Clarkson

주요 해운지표 추이

		금주	(전주비)	4월평균	2015년 최저	2015년 최고	2015년 평균	2014년 최저	2014년 최고	2014년 평균
중고선 시장 ($ Million)	(04.03)									
건화물선(5년)	Panamax	16.5	(-0.5)	16.5	16.5	20.0	18.0	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)	(04.03)									
건화물선	Panamax	27.8	(-)	27.8	27.8	29.0	28.3	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	31.5	31.5	32.5	31.9
연료유 ($/Tonne)	(04.03)									
380 CST	Rotterdam	286.5	(-20.0)	286.5	242.0	318.0	283.1	305.0	601.0	533.4
	Singapore	307.5	(-30.0)	307.5	280.5	372.5	321.6	337.5	622.0	560.8
	Korea	337.5	(-30.0)	337.5	296.0	402.5	347.0	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	322.5	(-25.0)	322.5	282.5	380.0	328.0	347.5	640.0	569.6
주요 원자재가 ($)	(04.03)			4월평균						
철광석*	국제價	47.6	(-10.0)	48.1	57.6	71.4	63.2	68.9	135.0	97.8
	중국産	97.9	(0.4)	97.8	96.8	98.8	97.8	98.2	176.7	140.0
연료탄*	국제價	75.4	(1.2)	75.4	73.5	74.5	74.0	74.0	100.4	80.8
	중국産	85.7	(-1.3)	86.8	87.0	96.4	92.9	90.0	114.5	99.1
원료탄*	호주산	131.8	(0.5)	131.8	130.2	133.6	131.6	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	74.4	(0.3)	74.4	73.5	74.5	73.9	74.0	91.3	79.6
	중국産	132.6	(0.5)	132.6	131.0	132.8	131.8	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	991.3	(19.0)	992.3	960	1,066	999.0	910	1,646	1,246
	밀(국제)	582.8	(75.0)	549.2	481	592	524.0	474	843	609

세계 경제권역별 월교역량 ($ Million)

	'14/15년	11월	12월	01월	2011년 합계	2012년 합계	2013년 합계
ASEAN	수출	6,503	6,527	6,496	71,801	79,145	81,997
	수입	3,930	4,468	4,142	53,121	51,977	53,339
NAFTA	수출	8,012	7,508	6,731	70,864	72,395	76,983
	수입	3,991	4,568	4,159	53,497	51,180	48,530
EU	수출	3,394	4,078	3,576	55,806	49,421	48,857
	수입	5,200	5,696	4,798	47,444	50,395	56,230
BRICs	수출	14,608	15,523	14,078	168,965	167,628	178,083
	수입	9,723	10,376	10,040	111,521	105,145	106,302