

# 해운시황 포커스

통권 250호 (2015.04.06~04.10)

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)



### ‘해운시장의 실패’에 어떻게 대처해야 하나?



- ▶ 대부분의 시장에서는 수요와 공급의 상호 작용을 거쳐 나타나는 가격조절 메커니즘을 통해 균형 상태를 유지하며 이러한 시장을 정상시장이라 말함. 정상시장에서 가격은 수요가 많아질 때 수요와 같은 방향을, 수요가 줄어들면 반대의 방향으로 움직이는 특성을 보이게 됨. 한편 정상시장의 공급은 수요가 증가하면 늘어나고 수요가 줄면 감소하는 형태를 보이고 있음. 또한 정상시장과 같이 가격이 수요와 공급의 상호작용을 통해 적절한 수준에서 유지되는 한 ‘시장의 실패’가 쉽게 나타나지 않음
  - 그러나 해운시장의 경우 ‘시장의 실패’가 자주 나타나고 있으며, ‘시장의 실패’는 투기적 수요와 공급자의 편향적 기대가 보일 때 두드러지게 나타남. 2000년대 해운시장에서는 수요 측면과 공급 측면에서 모두 ‘시장의 실패’ 현상이 나타났음
- ▶ 먼저, 투기적 수요에 따른 ‘시장의 실패’는 2000년대 중반에 나타난 역사상 최대의 호황의 모습으로 나타났음. 2000년대 중반 소위 ‘China Effect’에 따른 수요가 천정부지로 증가할 때 해상운임이 계속 상승함에도 불구하고 선박에 대한 수요가 감소하지 않고 오히려 증가하는 현상을 보였음
  - 이것은 ‘China Effect’에 대한 과도한 확신을 갖고 운임이 올랐음에도 불구하고 선박을 확보하기 위해 수요자들이 일시에 몰려들었기 때문임. 결과적으로 선박에 대한 투기수요가 발생하였고 단기간에 해상운임이 끝없이 상승하였음. 이는 해운기업 입장에서는 호황이지만 비정상적 시장의 극단적 형태라는 점에는 변함이 없음
- ▶ 또한 공급자인 선주들에 의한 편향적 기대가 ‘시장의 실패’를 초래하였음. 2000년대 중반 해상운임이 끝없이 상승하고 있을 때 선주들은 중고선 확보에 열중하였고 중고선을 확보하지 못한 선주들은 대량으로 신조선을 발주하였음. 그러나 2008년 금융위기 이후 수요가 장기간 침체하면서 호황시 발주한 선박이 대량으로 시장에 유입되어 운임이 더욱 폭락하는 상황을 맞게 되었음
  - 이는 2000년 해운 호황기에 선주들의 장기호황에 대한 과도한 확신이나 기대감을 시행한 대량 용선과 신조선 발주가 역사상 최악의 불황을 가져 온 것으로 판단됨
- ▶ 최근 해운시장은 침체에 침체를 거듭하고 있으며, 이는 사실상 해운시장의 실패로 판단할 만큼 정상시장으로 되돌아가기에 많은 시간이 노력이 걸릴 것으로 예상됨. 그렇다면 현재 나타나는 ‘해운시장의 실패’의 원인은 어디에 있는가? 수요가 아닌 공급 측면에서 원인을 찾아야 할 것임
  - 향후 해운시장의 수요가 크게 증가할 가능성이 높지 않고, 더구나 선주들이 통제할 수도 없는 부분이라는 점에서 선주들은 공급을 조절하는 방향으로 대응해야 할 것임. 또한 유념해야 할 것은 해운시장에 대한 막연한 기대를 갖지 말아야 하며, 매물비용에 대한 집착을 버려야 할 것임. 다시 말해서 해운시황 회복에 대한 막연한 기대감으로 경제성이 없는 중고선들을 계속 품고 가는 우를 범하지 않아야 할 것임

## 건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



### 수프라막스 이하 대폭 하락

- ▶ 최근 BDI는 580p(4월 10일)를 기록하여 전주 대비 8p 하락함
  - 케이프는 3,099달러(일)를 기록하며 전주 대비 49달러(일) 상승
  - 파나막스는 전주 대비 80달러(일) 상승한 4,788달러(일)를 기록
  - 수프라막스는 245달러(일) 하락한 6,409달러(일), 핸디사이즈도 186달러(일) 하락한 5,554달러(일) 기록하며 하락세 보임
  - FFA 시장은 대부분 하락세를 보였음. 케이프의 경우 4월물이 3,500달러를 기록하면서 전체 선형 중 가장 낮은 수준의 거래가격을 보였으며, 파나막스는 소폭 반등함. 수프라막스와 및 핸디사이즈는 또한 대부분 낮은 가격으로 거래됨
- ▶ 케이프는 대서양 수역이 호조세를 보이면서 전주 대비 소폭 상승함
  - 태평양수역은 부활절 이후 서호주 메이저 물동량이 중국으로 유입되는 등 신규 수요가 발생하였으나 운임상승은 소폭에 그침
  - 대서양수역은 중남미에서 유럽으로 향하는 석탄수요 증가로 대서양 R.V. 항로의 운임이 상승하였으며, 브라질에서 극동으로 향하는 철광석 항로는 보험세를 보임
- ▶ 파나막스는 남미 곡물 및 동호주 석탄 수요 증가로 전주 대비 소폭 상승함
  - 태평양수역은 인도네시아, 동호주 신규 석탄 물동량이 상당수 유입되었으나, 중국 인근 수역의 선박 과잉 공급으로 보험세를 보임
  - 대서양수역은 남미 곡물 물동량이 유입되었으나, 선박의 과잉 공급으로 운임 상승효과 미약함
- ▶ 수프라막스는 공급 과잉 현상이 지속되면 전체 선형 가운데 가장 부진한 모습 나타냄
  - 태평양 수역은 인도네시아로 향하는 석탄항로가 하락세를 보이며 저조한 운임 기록함
  - 대서양 수역은 곡물 수요의 신규 발생으로 대부분의 항로에서 소폭 회복세를 보임



		금주 (04.10)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>건화물선 시장</b>									
운임지수	BDI	580	(-8)	509	771	611	723	2,113	1,105
	BCI	466	(12)	311	971	548	472	3,781	1,974
	BPI	600	(11)	428	827	601	419	1,780	964
	BSI	613	(-23)	478	884	616	659	1,330	939
	BHSI	373	(-13)	260	488	360	355	773	524
(04.10)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	4,750	(-250)	4,750	9,500	7,858	8,550	25,938	17,934
	Panamax	7,625	(-)	7,500	8,875	7,878	9,000	15,125	12,035
	Handymax	8,000	(-)	7,500	9,500	8,250	9,500	13,750	11,389
(04.10)									
운임(\$/day)	Capesize	3,099	(49)	2,594	7,863	4,448	3,670	35,316	13,802
	Panamax	4,788	(80)	3,418	6,591	4,806	3,362	14,188	7,718
	Supramax	6,409	(-245)	5,002	9,239	6,447	6,886	13,902	9,825
	Handysize	5,554	(-186)	3,900	7,239	5,369	5,337	11,083	7,685

## 컨테이너선 시장

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



### 잇따른 GRI 실패로 운임하락세 지속

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 25.8p 하락한 969.1p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 28.97p 상승한 792.9p를 기록함
  - 또한 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 33.4p 상승한 686.1p를 기록
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 45달러 하락한 466달러, CCFI는 전주 대비 54.7p 하락한 1,109.5p를 기록하여 전체적으로 하락하였음
  - 4월초 머스크, CMA-CGM 등 주요 선사들이 TEU당 1,000달러 인상하는 시도했으나 잇따른 초대형선박 투입으로 GRI가 계속 실패하고 있음
- ▶ 아시아-북미항로의 경우, 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 297달러 상승한 1,932달러, 미동안이 24달러 상승한 4,057달러, CCFI는 미서안이 6.5p 하락한 973.6p, 미동안이 20.3p 하락한 1,300.2p를 기록하였음
  - 북미항로를 취항하는 선사들은 4월말에서 5월초까지 시행되는 2015~2016 시즌 운송 계약(SC)을 앞두고 GRI를 적극적으로 시도할 것으로 예상됨. 유럽항로에 비해 상대적으로 선복 증가가 작아 어느 운임 인상이 가능할 것으로 예상됨
- ▶ 올해 컨테이너선 시장의 운임하락 추세에 대응하여 선사들은 비용절감 노력을 가속화하고 있음. 올해 3월까지 CMA-CGM, OOCL, MOL, 에버그린 등은 발주한 2만TEU급 선박은 20척을 돌파하였음
  - 머스크 등 유럽계 선사들에 이어 아시아 선사들까지도 19,000TEU급 이상 초대형선박 발주를 통한 비용경쟁에 적극 뛰어들면서 4대 얼라이언스의 주력 선대가 갈수록 커질 것으로 예상됨

			금주 (04.10)	(전주비)	2015년			2014년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장										
운임지수(CCFI)	종합		969.1	(-25.8)	969	1,079	1,046	1,017	1,171	1,085
	유럽항로		1109.5	(-54.7)	1,110	1,349	1,279	1,177	1,696	1,420
	미서안항로		973.6	(-6.5)	974	1,054	1,010	934	1,032	983
	일본항로		677.7	(-4.0)	647	714	685	597	843	705
	한국항로		663.6	(-5.7)	660	725	677	610	749	692
	동남아항로		809.3	(-2.4)	791	884	827	754	905	839
			(04.08)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)			686.1	(33.4)	544	686	596	498	546	528
운임	한일(All in)	수출	670	(-)	660	710	679	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, 체선에 따른 선복량 감소로 운임 급등

- ▶ 부활절 연휴를 이어 소강상태를 보이던 VLCC 시장이 주 후반 중국, 이라크 체선에 따른 선복량 감소와 성약 증가로 운임이 급등하였음
  - VLCC 평균 운임수익은 51,259 달러(일)로 전주 대비 9,117달러(6.8%) 증가하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 62.5로 전주 대비 10.5p(20.2%) 상승하였음
  - 4월 08일 페르시아만 30일 가용선박은 88척으로 3월 마지막 주보다 21척(19.3%) 감소하였으며 전년 동기 대비 13척(12.9%) 감소한 수준
- ▶ 항로별 운임수익은 전주대비 중동-아시아는 20~23%, 중동-유럽 8%, 중동-미국 16% 증가하였음. 서아프리카 시장은 중국항 25%, 미국항 22%, 인도항 16% 증가하였음

### [4월 10일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라팔라	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	298.5	320.5	317.0	317.5	305.5	315.0	319.0	329.5	322.5	332.5	412.5
₩/w	4.2%	1.7%	1.9%	1.6%	3.7%	0.8%	-2.1%	5.4%	4.9%	3.1%	3.8%

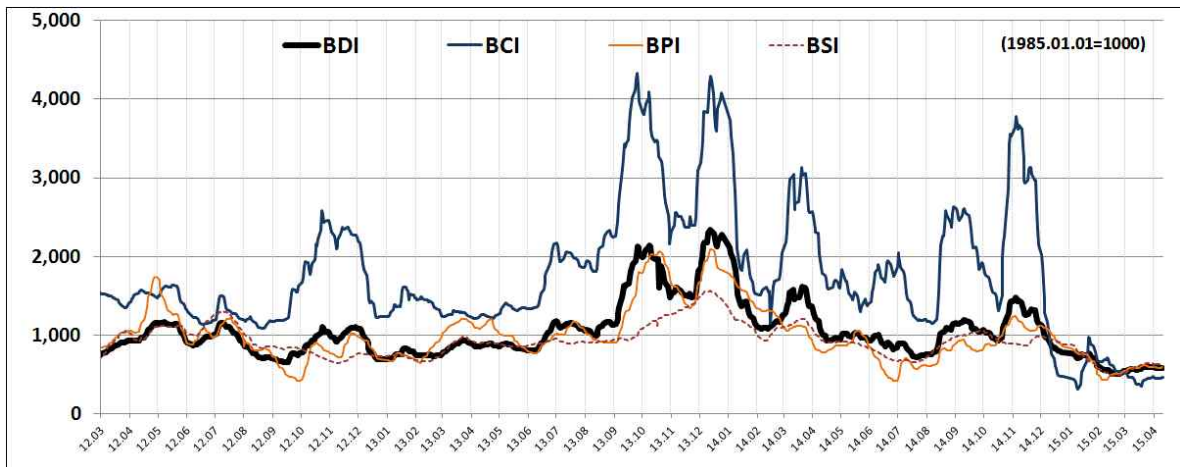


### 제품선, 미걸프만 재정거래에 따른 성약건수 증가

- ▶ 대서양 시장: 미걸프만 재정거래에 따른 성약건수가 증가하며 동지역 2주 가용선복량이 21척으로 크게 하락하였음. 그러나 전반적으로 제품선 운임이 약세를 나타내고 있으며 다만, 지중해 및 흑해 역내 운임이 크게 증가하며 평균 운임수익은 상승하였음
- ▶ 아시아 시장: 아시아 나프타 수요 감소로 LR 운임이 하락하였음. 단거리 MR 운임도 선복량이 증가하면서 급등했던 운임이 진정되고 있음
  - 제품선 평균 운임수익은 24,552달러(일)로 전주 대비 1,562달러(6.8%) 증가하였으나 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 140.0으로 전주 대비 2.5p(1.8%) 하락하였음
  - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 17%, 북해-서아프리카 14% 감소하였음. 미걸프-북해 6% 감소하였으나 미걸프-남미동안 8% 증가하였음
  - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 4%, LR2 10% 감소하였음. MR은 싱가포르-일본 3% 증가하였으나 인도-일본은 2% 감소하였음

				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
(전주비)									
<b>유조선 시장 (04.10)</b>									
Average Earnings	VLCC	51,259	(9,117)	39,452	67,037	50,584	7,670	66,395	27,287
(\$/day)	MR	24,552	(1,562)	16,447	27,620	22,970	7,041	26,313	12,361
용선료	VLCC	45,000	(-)	38,000	52,500	44,933	23,500	40,000	28,115
(1년,\$/day)	MR	15,750	(250)	14,500	15,750	15,167	13,750	15,500	14,630
(04.10)									
운임지수(WS)	VLCC	62.5	(10.5)	48.0	70.5	57.4	32.5	82.5	47.7
	MR	140.0	(-2.5)	117.5	155.0	128.7	100.0	122.5	112.5

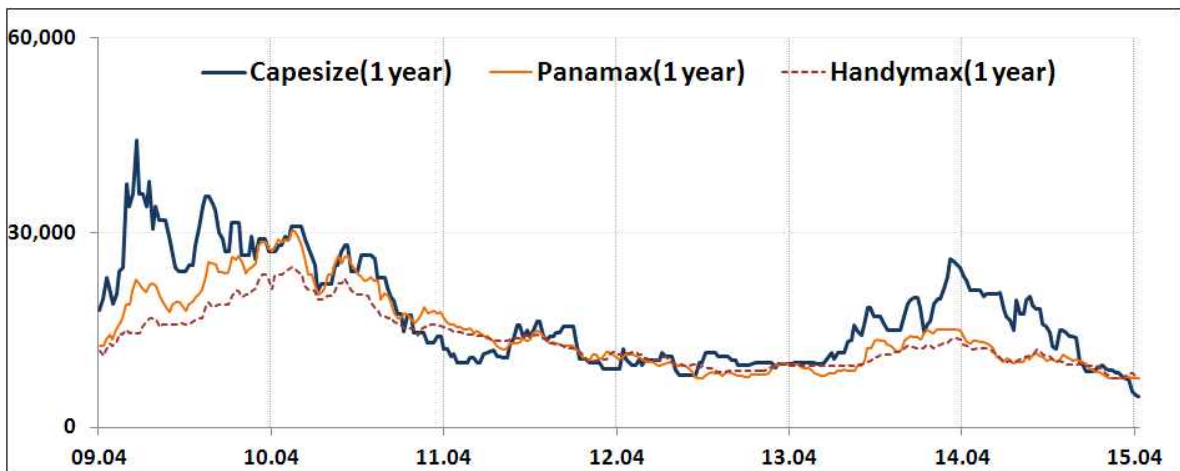
:: 건화물선 운임 지수 ::



Baltic Exchange.

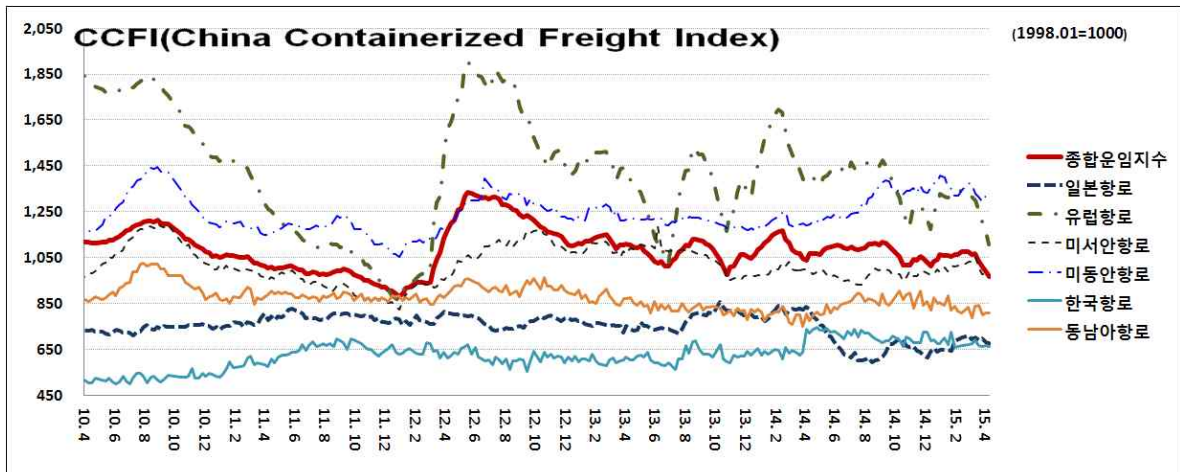
:: 건화물선 용선료 ::

\$/day



Clarkson.

:: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) ::



상해항운교역소

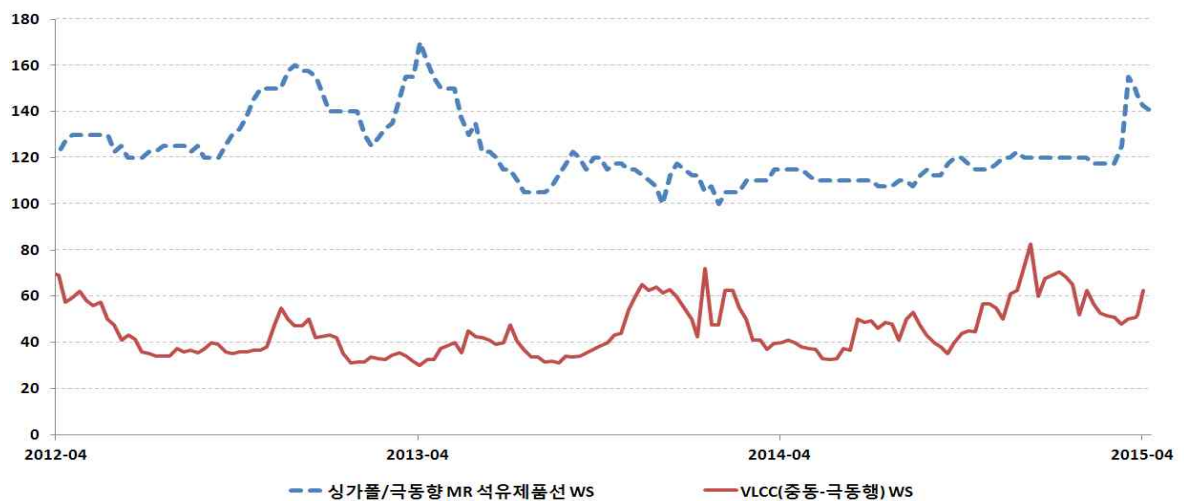


컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

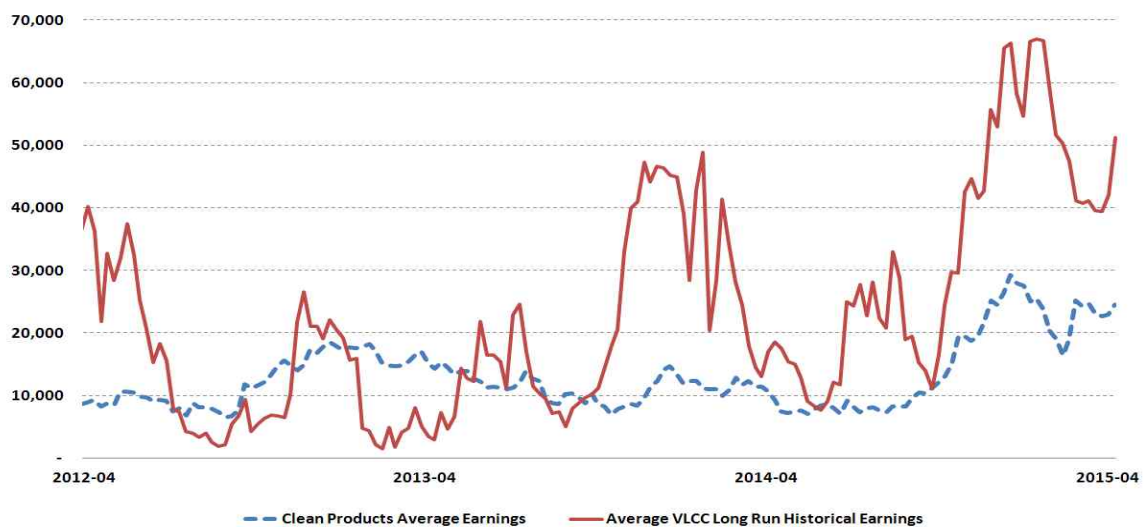
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

# 주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 4월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선 시장 (\$ Million) (04.10)</b>										
건화물선(5년)	Panamax	16.5	(-)	16.5	16.5	20.0	17.9	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

<b>신조선 시장 (\$ Million) (04.10)</b>										
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	31.4	31.5	32.5	31.9

<b>연료유 (\$/Tonne) (04.10)</b>										
380 CST	Rotterdam	298.5	(12.0)	292.5	242.0	318.0	284.1	305.0	601.0	533.4
	Singapore	322.5	(15.0)	315.0	280.5	372.5	321.6	337.5	622.0	560.8
	Korea	347.5	(10.0)	342.5	296.0	402.5	347.1	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	332.5	(10.0)	327.5	282.5	380.0	328.3	347.5	640.0	569.6

<b>주요 원자재가 (\$) (04.10) 4월평균</b>										
철광석*	국제價	47.7	(0.1)	47.8	47.4	71.4	62.1	68.9	135.0	97.8
	중국産	96.9	(-1.0)	97.3	96.8	98.8	97.8	98.2	176.7	140.0
연료탄*	국제價	74.3	(-1.1)	75.2	73.5	75.4	74.1	74.0	100.4	80.8
	중국産	85.6	(-0.2)	86.1	85.6	96.4	92.4	90.0	114.5	99.1
원료탄*	호주産	131.6	(-0.3)	131.7	130.2	133.6	131.6	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	74.3	(-0.1)	74.3	73.5	74.5	74.0	74.0	91.3	79.6
	중국産	132.4	(-0.3)	132.5	131.0	132.8	131.9	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	956.0	(-35.3)	978.4	956	1,066	997.0	910	1,646	1,246
	밀(국제)	526.5	(-56.3)	534.1	481	592	524	474	843	609

<b>세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)</b>										
'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			