

해운시황 포커스

통권 272호 (2015.09.28~10.02)

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

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



아시아발 구주항로 물동량의 추세적 감소에 대응해야



- ▶ 올해 아시아→유럽 항로 물동량이 2월을 제외하고 모두 전년 동월 대비 마이너스 성장을 기록하여 감소세가 지속되고 있음. 더 심각한 것은 이러한 물동량 정체 문제가 단기間に 해소되기 어려운 구조적 상황이라는 점임

< 아시아→유럽 항로 월별 컨테이너 물동량 전년 동월 대비 증가율 추이 >

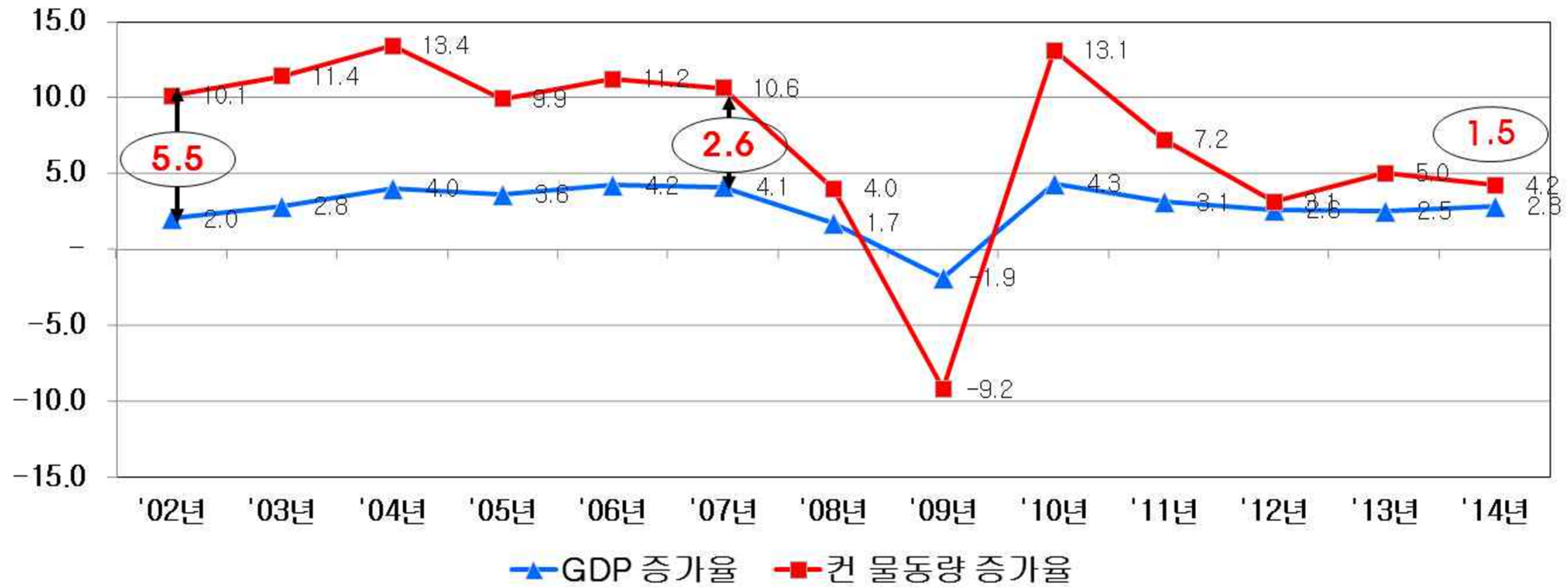
구분	'15년 1월	'15년 2월	'15년 3월	'15년 4월	'15년 5월	'15년 6월	'15년 7월
증가율	-2.8%	32.4%	-22.9%	-8.9%	-3.0%	-7.7%	-7.1%

자료 : 일본해사신문

- 초대형선 공급 증가세가 아시아→유럽 항로에 집중되면서 운임은 사상 최저 수준을 기록하고 있음
- 지난 6월 상해→유럽 항로의 컨테이너 운임이 200달러/TEU대로 하락했고, 일시 반등 후 다시 하락하여 10월 2일 현재 313달러/TEU를 기록하고 있음
- ▶ 이 같은 아시아→유럽 항로 물동량 감소는 직접적으로는 아시아 국가의 對 선진국 수출이 둔화된데 그 원인을 찾을 수 있음
 - 국제금융센터가 지난 6월 분석/발표한 자료에 따르면, 선진국의 내수 증가율이 둔화되면서 선진국이 수입하는 아시아 국가의 상품 증가세도 둔화된 것으로 나타나 유럽 등 선진국 경기 침체가 직접적인 원인이 되고 있음
 - 그리고 선진국 소비의 성장세가 둔화된 상황에서, 소비가 아시아 국가의 수출을 유발하는 효과 또한 감소한 것이 원인임
 - 즉 예전에 선진국의 내수가 1% 증가하면 아시아 국가의 수출이 4.8% 증가했지만, 글로벌 금융위기 이후에는 1.3% 증가에 그치고 있다는 것임
- ※ 국제금융센터는 이 같이 선진국 경기가 아시아 국가의 수출을 유발하는 효과가 감소한 것을 글로벌 금융위기 이후 선진국과 아시아 국가들 간에 경제운영방식이 변화한데서 그 이유를 찾고 있음. 즉 선진국은 제조업 부활과 수출 확대 전략을 추구하였고, 아시아 국가들은 서비스업 육성 및 내수 확대 전략을 추구했기 때문에 과거의 '아시아 수출-선진국 수입' 패턴이 약화되었다는 것임
- ▶ 간접적으로는 세계 경제의 체질이 변화하면서 경제성장이 컨테이너 물동량을 창출하는 정도를 나타내는 '컨테이너 물동량-GDP 승수'가 감소한데서 물동량 감소의 원인을 찾을 수 있음

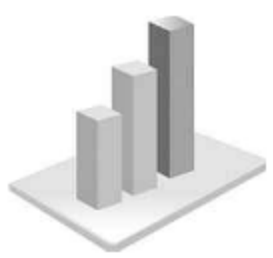
- 2002년 5.5의 '컨테이너 물동량-GDP 승수'가 2014년에는 1.5를 기록하여 경제성장으로 인한 물동량 창출효과가 크게 줄었음
- 이는 세계경제가 발전하면서 서비스업 비중이 증가하고 고기술 제조업 발달에 따라 경제가 소프트화하기 때문임

< 컨테이너 물동량-GDP 승수 추이 >



자료 : Clarkson, Global Insight, IHS ; KMI 분석

- ▶ 아시아 국가의 對 선진국 수출 둔화와 경제의 소프트화 등에 따라 향후 과거와 같은 컨테이너 물동량 증가세를 기대하기 어려울 전망이다
 - 따라서 서비스 차별화가 쉽지 않은 컨테이너 운송시장에서 운임경쟁이 더욱 가열될 것으로 우려됨
 - 국내선사로서는 비용우위 확보와 영업력 강화에 진력함과 동시에 서비스 노선 조절이 필요하며, 또한 원양선사의 경우는 초대형 컨테이너선 도입을 통한 근본적 원가절감방안 등을 강구해야 할 것으로 판단됨



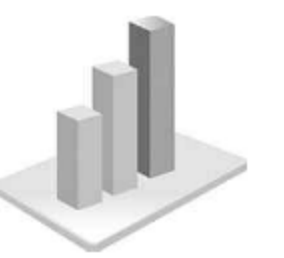
건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



물동량 부족으로 전 선형에 걸쳐 운임이 하락

- ▶ 최근 BDI는 889p(10월 2일)를 기록하여 전주 대비 54p 하락
 - 케이프는 12,866달러(일)를 기록하며 전주 대비 1,055달러(일) 하락
 - 파나막스는 전주 대비 342달러(일) 하락하며 5,620달러(일) 기록
 - 수프라막스는 447달러(일) 하락한 7,222달러(일), 핸디사이즈는 216달러(일) 하락한 5,666달러(일) 기록
 - FFA 시장은 핸디사이즈를 제외한 전 선형에서 현물시장보다 크게 하향 조정되는 양상. 케이프는 10월물이 1,775달러(일) 하락하여 13,650달러(일), 4분기물이 1,025달러(일) 하락하여 13,750달러(일)을 기록. 파나막스도 10월물이 650달러(일) 하락하여 6,400달러(일), 4분기물이 625달러(일) 하락하여 7,050달러(일)을 기록. 수프라막스도 10월물이 650달러(일) 하락하여 7,275달러(일), 4분기물이 600달러(일) 하락하여 7,450달러(일)을 기록
- ▶ 케이프는 브라질 철광석 물동량이 급감하고 태평양 수역도 물동량 유입이 부진하여 운임이 하락
 - 태평양 수역은 서호주 철광석 물동량이 전주 대비 감소하고, 동호주 석탄 물동량도 크게 부진하면서 운임하락 압력이 발생
 - 대서양 수역은 브라질 철광석 물동량 유입이 급감하면서 운임하락으로 이어짐
 - 양 수역 물동량 유입이 크게 부진했던데 반해, 케이프 운임 하락폭이 상대적으로 적었던 것으로 평가됨
- ▶ 파나막스는 선복과잉으로 양수역 모두 운임이 하락
 - 태평양수역은 인도네시아 석탄 물동량 유입이 전주 대비 증가하였으나, 호주 석탄 물동량 유입 부족 등으로 운임이 약세
 - 대서양수역은 남미 곡물, 미국 걸프만 물동량 감소로 운임이 하락
- ▶ 수프라막스는 전주에 이어 양 수역 물동량 유입이 부진하여 운임하락이 지속됨



		금주 (10.02)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건화물선 시장									
운임지수	BDI	889	(-54)	509	1,511	746	723	2,113	1,105
	BCI	1,931	(-93)	311	2,604	1,022	472	3,781	1,974
	BPI	701	(-43)	428	1,179	738	419	1,780	964
	BSI	691	(-42)	478	993	703	659	1,330	939
	BHSI	392	(-16)	260	488	379	355	773	524
		(10.02)							
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	8,750	(-)	4,500	10,850	7,840	8,550	25,938	17,934
	Panamax	8,075	(-)	6,250	8,875	7,691	9,000	15,125	12,035
	Handymax	8,000	(-)	7,250	9,500	7,963	9,500	13,750	11,389
		(10.02)							
운임(\$/day)	Capesize	12,866	(-1,055)	2,594	19,499	7,044	3,670	35,316	13,802
	Panamax	5,620	(-342)	3,418	9,403	5,894	3,362	14,188	7,718
	Supramax	7,222	(-447)	5,002	9,770	7,346	6,886	13,902	9,825
	Handysize	5,666	(-216)	3,900	7,239	5,605	5,337	11,083	7,685

유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



VLCC, 중국 연휴에 따른 성약 증가로 운임은 2008년 이후 최고 수준

- ▶ 이라크의 수출물량이 꾸준히 증가하고, 중국 국경절 연휴 이전에 수요가 몰리며 운임이 상승세를 지속하고 있음. 특히 인도 등 기상에 따른 체선이 운임 급등에 일조하고 있음
 - VLCC 평균 운임수익은 95,359 달러(일)로 전주 대비 30,026달러(46.0%) 증가하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 90으로 전주 대비 27.0p(42.9%) 증가하였음
 - 9월 30일 페르시아만 30일 가용선박은 66척으로 전주대비 24척(26.7%) 감소하였으며 전년 동기 대비 48척(42.1%) 감소하였음
 - 연료유 가격은 아시아에서 소폭 반등하였으나 전반적인 하락세는 지속
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 97,715~105,288 달러/일(47~52%▲), 중동-미국 84,480 달러/일(45%▲), 중동-유럽 95,713 달러/일(42%▲) 기록. 서아프리카 시장은 중국향 95,726 달러/일(39%▲), 미국향 104,051 달러/일(29%▲), 96,745 달러/일(16%▲) 기록

[10월 2일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라델파아	푸자이라	상가포르	홍콩	일본
\$/톤	214.0	238.0	235.0	252.5	217.0	229.5	243.5	241.0	231.5	247.5	272.5
w/w	-0.2%	-1.0%	0.9%	-	-2.1%	-0.9%	-4.5%	2.1%	-0.4%	2.3%	-1.8%

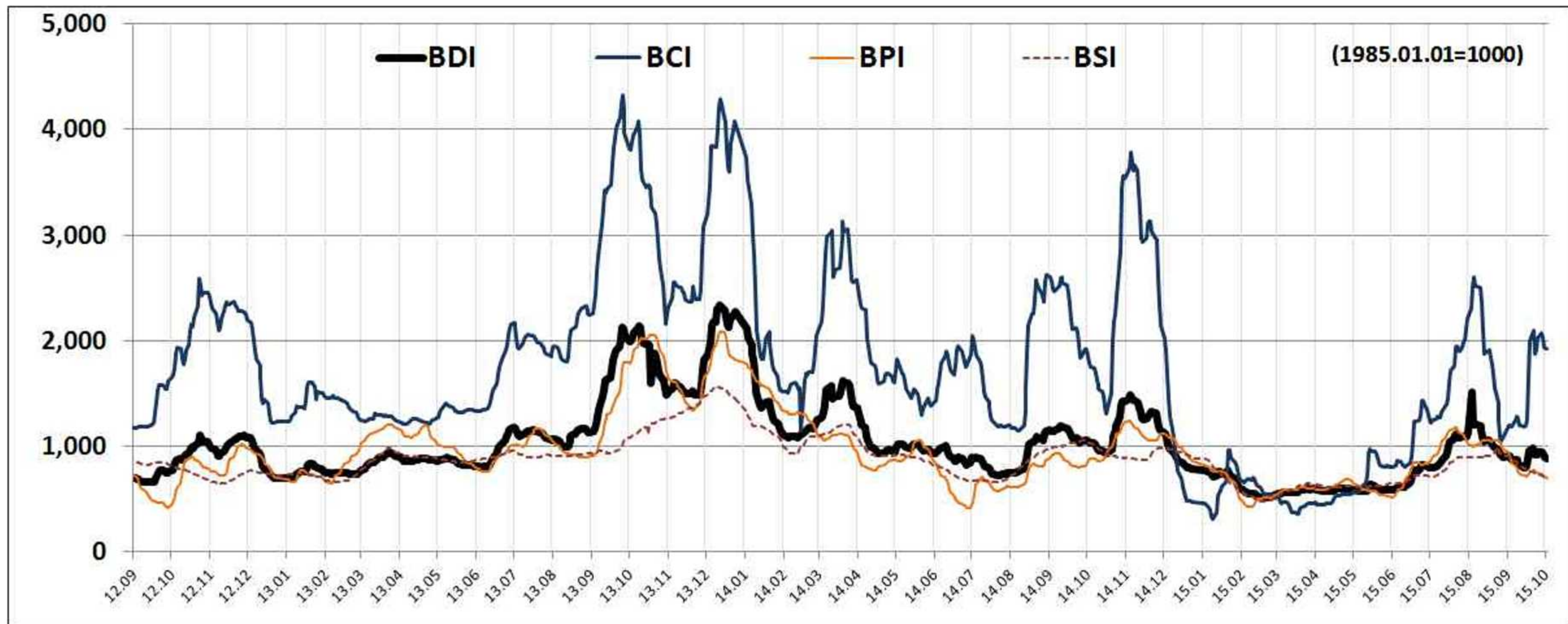


제품선, 중동 정제시설의 정기점검에 따른 성약감소로 운임 약세 지속

- ▶ 대서양시장: 북해시장 운임약세로 미걸프만 선복량이 증가하며 전반으로 운임은 하락세 지속. 그러나 미걸프만, 남미 단거리 항차가 증가하며 운임 하락세를 일부 상쇄하고 있음
- ▶ 아시아시장 : 중동 정제시설의 정기점검으로 물동량이 감소하며 전반적인 약세를 기록하고 있음.
 - 제품선 평균 운임수익은 17,760달러(일)로 전주 대비 2,325달러(11.6%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 130.0로 전주 대비 9.0p(6.5%) 하락하였음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 13,426 달러/일(-), 북해-서아프리카 19,134 달러/일(-), 미걸프-북해 8,558 달러/일(43%▼), 미걸프-남미동안 17,786(33%▼) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 14,989 달러/일(24%▼), LR2 22,200 달러/일(5%▼) 기록. MR은 싱가포르-일본 17,617 달러/일(9%▼), 인도-일본 15,489달러/일(23%▼) 기록

		(전주비)		2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(10.02)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	95,359	(30,026)	25,546	95,359	54,172	7,670	66,395	27,287
	MR	17,760	(-2,325)	15,932	31,089	22,732	7,041	26,313	12,361
용선료 (1년,\$/day)		(10.02)							
	VLCC	52,500	(4500)	38,000	55,000	47,138	23,500	40,000	28,115
	MR	19,500	(-)	14,500	20,500	17,400	13,750	15,500	14,630
운임지수(WS)		(10.02)							
	VLCC	90.0	(27.0)	29.0	90.0	59.6	32.5	82.5	47.7
	MR	130.0	(-9.0)	117.5	172.0	139.2	100.0	122.5	112.5

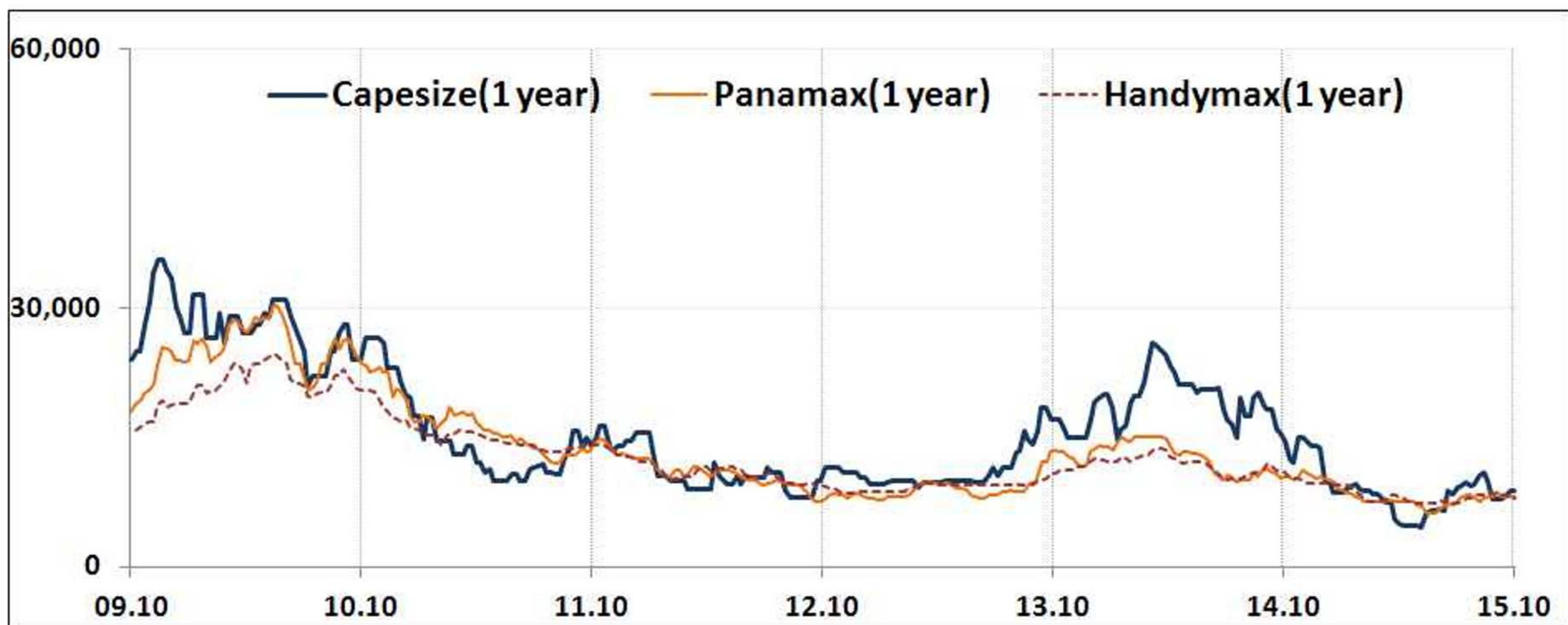
건화물선 운임 지수



Baltic Exchange.

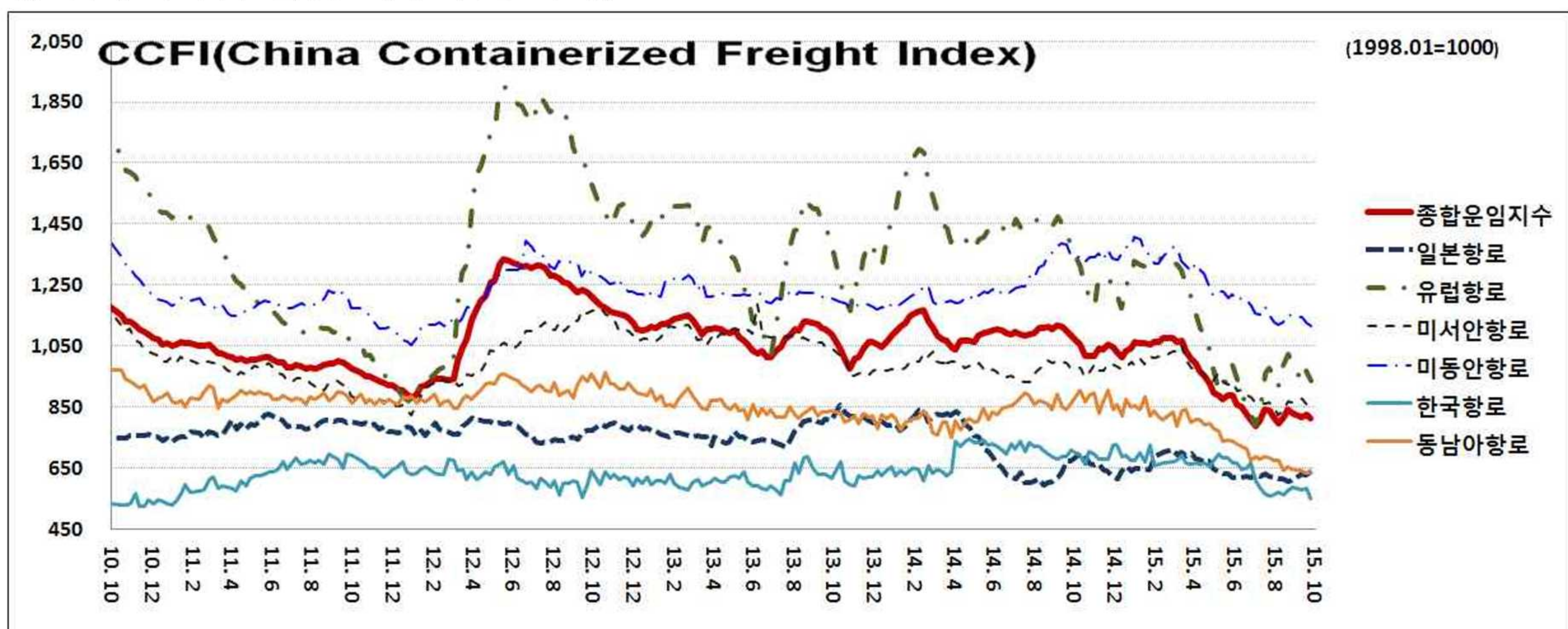
건화물선 용선료

\$/day



Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



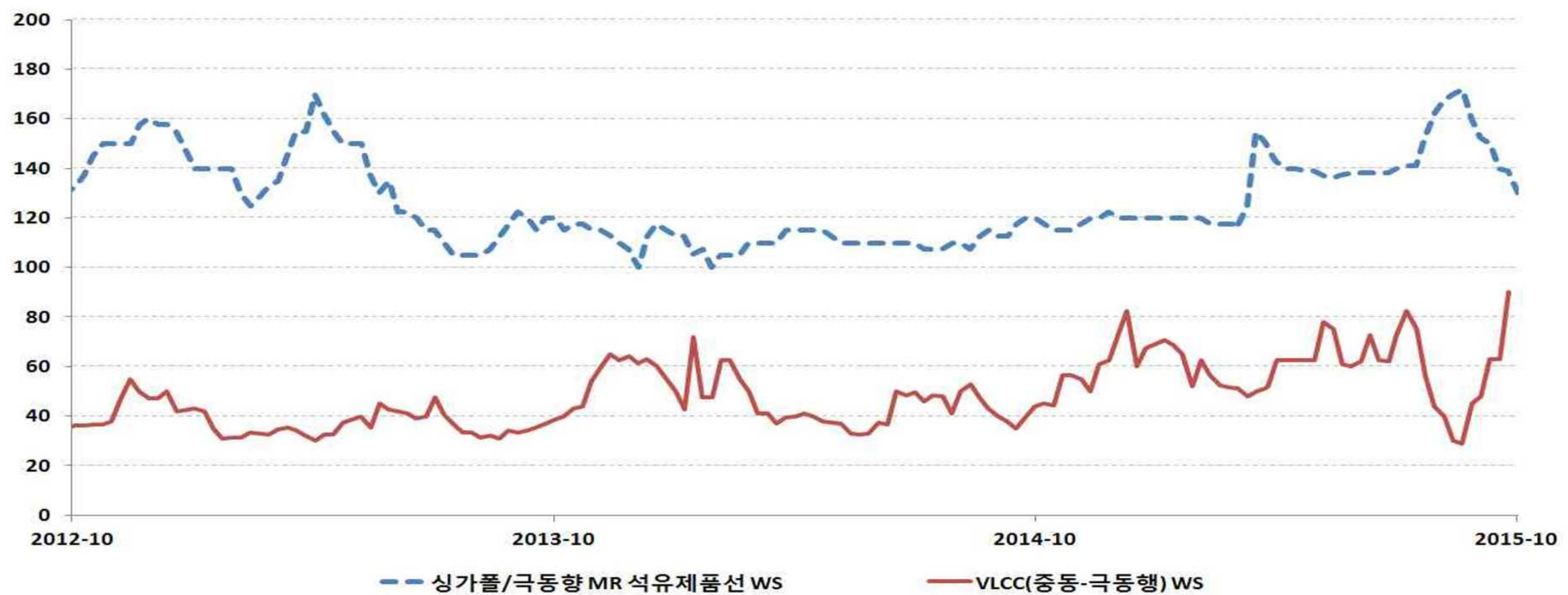
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



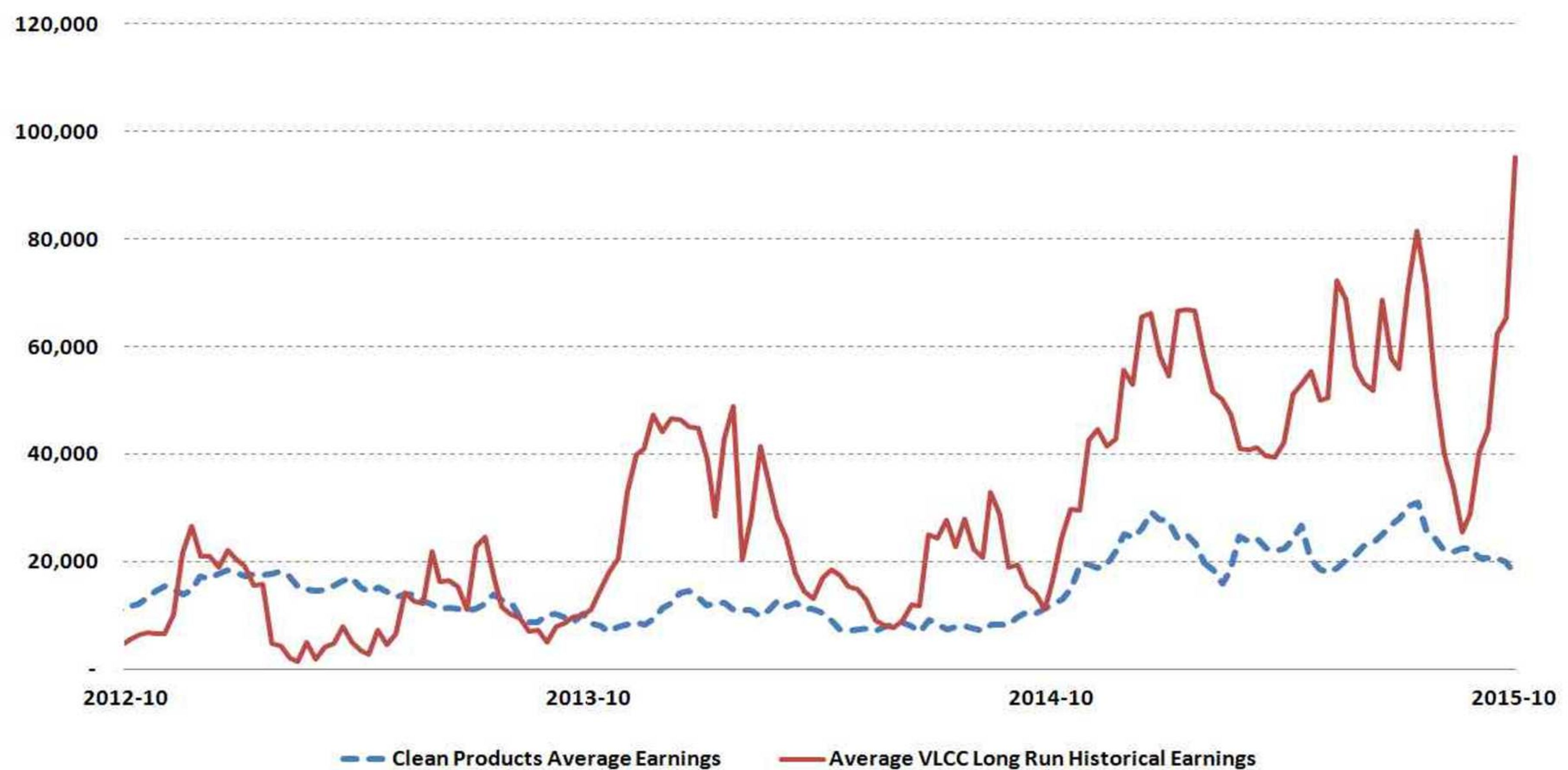
Lloyd's List.

유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings \$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

		금 주	(전주비)	10월평균	2015년			2014년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(10.02)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	16.5	20.0	17.7	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	80.0	(-)	80.0	80.0	84.0	81.3	65.0	77.0	73.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.3	(-)	13.3	8.5	13.8	12.1	8.5	10.3	9.7

신조선 시장 (\$ Million)		(10.02)								
건화물선	Panamax	26.0	(-)	26.0	26.0	29.0	27.2	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	95.5	(-)	95.5	95.5	97.0	96.1	94.0	101.0	98.4
컨테이너선	Sub-Panamax	30.0	(-0.5)	30.0	30.5	32.5	31.0	31.5	32.5	31.9

연료유 (\$/Tonne)		(10.02)								
380 CST	Rotterdam	214.0	(-0.5)	214.0	199.0	359.5	286.4	305.0	601.0	533.4
	Singapore	231.5	(-1.0)	231.5	215.5	389.0	314.2	337.5	622.0	560.8
	Korea	287.5	(-)	287.5	239.5	417.0	343.3	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	247.5	(5.5)	247.5	227.5	402.5	323.1	347.5	640.0	569.6

주요 원자재가 (\$)		(10.02)		10월평균						
철광석	국제價	55.0	(-2.3)	55.3	47.4	71.4	58.7	68.9	135.0	97.8
	중국産	90.6*	(0.4)	89.9	88.8	98.8	93.3	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	63.1*	(0.3)	62.9	62.5	75.4	67.6	74.0	100.4	80.8
	중국産	73.3*	(-0.5)	74.1	73.0	96.4	82.4	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주산	108.8*	(0.5)	108.5	108.2	133.6	120.6	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	60.7*	(0.3)	61.1	60.4	74.5	68.9	74.0	91.3	79.6
	중국産	115.1*	(0.5)	114.8	114.2	132.8	125.6	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	874.3	(-15.0)	875.8	862	1,066	964	910	1,646	1,246
	밀(국제)	513.3	(5.5)	515.8	457	615	514	474	843	609

* 9월30일 자료임(10/1~10/7 중국 국경절 연휴)

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)							
	'15년	06월	07월	08월	2012년 합계	2013년 합계	2014년 합계
ASEAN	수출	7,045	6,654	5,969	79,145	81,997	84,577
	수입	3,523	3,845	3,638	51,977	53,339	53,418
NAFTA	수출	7,809	7,687	6,334	72,395	76,983	86,048
	수입	4,484	4,813	4,364	51,180	48,530	53,994
EU	수출	4,364	4,114	3,420	49,371	48,857	51,658
	수입	5,378	4,934	4,700	50,374	56,230	62,394
BRICs	수출	13,078	13,142	12,521	167,628	178,083	177,122
	수입	8,833	9,367	8,798	105,145	106,302	115,933