

KMI 주간해운시장포커스

통권 342호(2017.04.10~04.14)

한국해양수산개발원 발행: 양창호 원장 감리: 김범중 본부장 051)797-4635

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

얼라이언스 재편으로 국내 항만의 서비스 감소 현실화

얼라이언스 재편으로 기간항로 서비스 증가

지난 4월 1일부터 기존 4개 얼라이언스가 3개 얼라이언스로 축소되었으나 아시아-북미, 아시아-유럽 등 기간항로에 있어 서비스의 수는 오히려 증가하였음. Drewry에 따르면 올해 4월 이전 4대 얼라이언스의 양대 기간항로 서비스는 2M이 19개, CKYE가 22개, G6가 21개, O3가 10개로 총 64개였음

그러나 2M+HMM, OA, TA의 3대 얼라이언스 체제로 개편되면서 양대 기간항로의 서비스는 2M+HMM이 23개, OA가 30개, TA가 20개 등 74개로 4월 이전에 비해 10개가 늘어난 것으로 나타났음

이처럼 서비스가 늘어난 것은 얼라이언스들이 대형화되고 시장지배력을 확장하기 위한 것이 주요 원인이며, 작년에 비해 운임 수준이 높아져 선사들이 계선을 축소하는 등 얼라이언스 개편 이전에 비해 선복량이 늘어난 것도 또 다른 요인으로 판단됨

국내 항만의 기항횟수는 감소

이처럼 얼라이언스 개편으로 기간항로에서 서비스가 증가하였으나 외국 경쟁항만들에 비해 국내 항만들의 기항빈도는 오히려 감소한 것으로 나타났음. 국내의 항만별 얼라이언스의 주간 기항빈도를 보면 부산이 개편 전 31회에서 개편 후 28회, 광양은 5회에서 2회로 축소된 반면 상하이는 46회에서 48회, 홍콩은 26회에서 30회, 칭다오는 19회에서 21회, 도쿄는 8회에서 9회, 싱가포르의 21회에서 33회, 탄중 펠레파스는 6회에서 10회로 증가하였음.

이는 한진해운이 파산되면서 원양항로에서 활동하는 국적선사가 2개에서 1개로 줄어들어 발생한 결과이며, 유일한 원양선사인 현대상선이 현행 얼라이언스 체제에 성공적으로 정착하지 못한 것도 원인으로 볼 수 있음

반면 홍콩을 포함한 중국 항만들의 기항빈도가 증가하는 것은 중국의 막대한 물동량을 기반으로 직기항을 증가시키려는 선사들의 전략이 드러나고 있으며, 싱가포르와 탄중 펠레파스의 기항빈도가 증가하는 것은 물동량 증가율이 높은 아세안 국가들을 대상으로 하는 환적수요 증가에 대비하려는 의도로 판단됨

국내 항만의 기항빈도 감소로 예상되는 것은?

국내발착 188만TEU, 3국간 272만TEU의 막대한 수요를 갖고 있던 한진해운의 퇴출은 국내 항만에 강력한 영향을 미치고 있음. 얼라이언스에 성공적으로 진입한 국적선사가 없다는 것 자체가 외국선사들의 국내 항만 기항을 축소시키는 요인이라는 점에서 국내 항만의 환적물동량 감소를 막기 어려움. 부산항을 모항으로 했던 한진해운의 퇴출로 작년 우리나라 환적물동량은 전년 대비 3% 감소하였고, 올해 환적물동량은 감소폭이 더욱 커질 것으로 예상됨

또한 글로벌 선사들의 국내 항만 기항빈도 감소는 국내 화주들의 운송서비스 선택권을 제약하는 결과를 가져올 수 있고 이는 국내발 수출화물의 운송비 상승을 초래할 수 있음. 특히 국내발 수출화물에 있어 운임의 상한선 역할을 해왔던 한진해운의 퇴출로 국내 화주에 대한 외국 선사들의 운임협상력이 강화되어 국내발 수출화물의 운임은 이미 중국 항만에 비해 높은 수준을 보이고 있음

더욱 심각한 것은 현재로서는 얼라이언스 개편이 국내 항만과 화주에게 미치는 영향을 최소화할 수 있는 방안을 찾는 것이 쉽지 않다는 것임. 원양선사인 현대상선과 이제 막 서비스를 시작하는 SM Line이 과거 한진해운이 했던 역할을 수행할 수 있을 만큼 성장할 때까지 어려움을 견뎌내는 것이 유일한 해결방안이 될 것임

파나막스선 이하 운임 상승세로 BDI 상승 전환

최근 BDI는 1,268p(4월 14일)를 기록하여 전주 대비 28p 소폭 상승함

(운임) 파나막스선 이하 선형의 화물수요 증가 및 선박 공급량 감소 효과로 인하여 BDI 운임 소폭 상승

(1년 용선료) 1년 용선료의 경우 운임시장과 반대로 파나막스선 이상의 선형에서 전주 대비 상승, 그 외 선형은 보합세를 보임

(FFA 시장) 파나막스선 5월물만 운임시장 조정 기대감으로 인하여 전주 대비 75달러 상승한 12,875달러(일일)를 기록하며 평가치가 소폭 상승함. 케이프선 및 수프라막스선의 운임 평가치는 부활절 등 휴일로 인한 거래량 감소의 영향으로 모든 물에서 평가치가 하락함

케이프선 운임은 주초반 수요부진으로 인하여 운임이 하락세를 보이다가 주 후반 상승세로 전환

태평양 수역은 주초 수요 부진으로 운임 하락세를 보였으나, 주 후반 서호주 철광석 수요 증가로 상승세로 전환되었으며, 대서양 수역은 주초 수요 부진으로 하락세를 보였으나 주 후반 부활절 이후 브라질 및 극동지역 철광석 수요 증가로 인하여 상승세로 전환

파나막스선 운임은 신규 화물수요 증가 및 선박 증가에 따른 공급량 감소효과로 양대 수역 모두 상승

태평양 수역은 NOPAC 수요 증가 및 남미 곡물 수요 증가 등 전반적으로 시장이 활발하여 운임이 소폭 증가

대서양 수역은 남미 곡물 수요 증가 및 공급량 부족 효과로 인하여 R.V. 항로를 중심으로 운임이 큰 폭으로 상승

수프라막스선 및 핸디사이즈선 운임은 공급과잉 해소 및 신규 물동량 유입으로 양수역 모두 운임이 상승, 특히, 양수역 모두 대서양 수역을 중심으로 곡물 등 마이너 화물의 신규 수요가 증가하여 운임이 상승

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~04.14)	(전주비)	2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,268	(28)	702	1,315	987	291	1,216	671
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	케이프(4TC)	14,971	(-555)	4,030	18,786	10,807	536	18,091	6,324
	파나막스(4TC)	12,404	(1,267)	6,693	12,404	8,728	2,294	12,319	5,543
	수프라막스(6TC)	9,283	(303)	6,970	9,298	8,303	2,591	10,127	6,233
	핸디(6TC)	8,119	(148)	5,464	8,119	6,862	2,744	8,581	5,208
1년 용선료 ³⁾ (달러/일)	케이프	15,500	(500)	8,550	16,000	12,453	4,975	11,250	7,344
	파나막스	12,675	(600)	7,925	12,675	9,640	4,750	10,000	6,263
	수프라막스	0	(-)	7,000	9,750	8,231	4,250	7,500	6,044
	핸디	8,500	(-)	6,250	8,500	7,350	4,250	6,750	5,264

건화물선 시장(FFA)									
		5월물		2017년 3분기물		2018년물		2019년물	
		금주 (04.14)	(전주비)	금주 (04.14)	(전주비)	금주 (04.14)	(전주비)	금주 (04.14)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	15,900	(-550)	16,400	(-25)	14,950	(-50)	14,850	(-50)
운임	파나막스(4TC)	12,875	(75)	10,725	(-425)	9,725	(-50)	9,725	(-100)
평가치 ⁴⁾	수프라막스(6TC)	10,375	(-275)	9,700	(-350)	9,400	(-150)	9,550	(-125)
(달러/일)	핸디(6TC)	7,750	(0)	7,750	(0)	7,400	(0)	7,600	(0)

주 - 1), 2) : BDI 및 선형별 운임지표는 해당 주의 평균값, 3), 4) : 1년 용선료 및 FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값



| 컨테이너선 시장 | 고병욱 전문연구원 / valiance@kmi.re.kr

GRI 효과 사라지며 북미항로 운임하락세 지속

상해발 운임지수 SCFI는 810.17p 기록(전주 대비 0.9p 상승)

용선료 지수 HRCI는 628p 기록(전주 대비 16p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 30달러 상승한 866달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 18달러 하락한 1,357달러, 미동안행이 76달러 하락한 2,360달러를 기록함

아시아-유럽 항로의 경우 4월초 운임 상승을 유지하기 위해 선사들이 노력하여 운임이 소폭 상승함. 아시아-북미 항로는 4월초 GRI 효과가 사라지며 운임이 하락세를 보이고 있음. 한편 유럽발 아시아향 항로의 경우 밖으로 드러난 수급상황에 비해 화주들의 선복확보가 어렵고 운임수준이 높아 유럽화주협의회(European Shippers' Council)가 3월 말에 긴급회의를 갖고 선복 변화, 운송지연, 운임 변동 등에 대한 모니터링을 강화할 것이라고 밝힘

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주 대비 3달러 하락한 TEU당 162달러, 상해-일본 항로는 전주 대비 1달러 상승한 216달러, 상해-동남아 항로도 11달러 상승한 124달러를 기록

상해-일본 항로는 물동량 유입이 크지는 않으나 운임이 유지되고 있음. 상해-동남아 항로는 선사들의 운임 회복에 대한 공감대가 형성되면서 운임이 상승함. 특히 중동, 서남아향 운임이 크게 상승하면서 원양선사들이 중간 기착지인 말레이시아향 화물을 보수적으로 집하하고 있어, 상대적으로 근해선사들이 혜택을 보고 있는 상황임

초대형선의 대규모 인도에 따른 시장의 충격에 대비해 나갈 필요가 있음

Alphaliner가 집계한 자료에 따르면, 향후 3년 동안 인도 예정된 13,000TEU 이상 대형선은 103척에 이르고, 이는 현재 전체 컨테이너 선복의 8.7%에 달하고 있음. 따라서 이들 선박이 실제로 아시아-유럽 항로에 투입되면 동 항로에서의 공급과잉이 심화될 뿐만 아니라 동 항로에서 전배되어 나오는 “캐스케이딩 선박”이 타 항로에서도 누적된 공급 과잉 문제를 악화시킬 것으로 보임

현재 컨테이너선 시장의 수요 여건은 이들 선박공급을 흡수하기는 어려울 것으로 보여 약 7% 정도 현재 계선율이 상승할 것으로 전망되며, 파나마스, 포스트 파나마스 선박의 해체가 증가할 것으로 예상됨. 따라서 공급압박에 따른 운임하락 압력, 계선 및 폐선에 따른 수익성 악화 등으로 선사에게는 아직도 험난한 미래가 기다리고 있는 것으로 판단됨. 또한 선박의 대형화는 허브 앤 스포크 전략을 강화시켜 기항지 축소 및 환적 증가에 따라 운송서비스 질이 낮아지는 문제를 야기할 것으로 우려됨. 따라서 선사와 화주가 선박 대형화에 따른 부작용을 최소화할 수 있도록 협의 채널을 강화하고 상생 방안을 강구해 나갈 필요가 있음

	금주 (04.14)	(전주비)	2017년			2016년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	810.17	(0.9)	747.03	990.24	857.32	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(\$/TEU)	866	(30)	815	1,116	928	205	1,206	685
	미서안항로(\$/FEU)	1,357	(-18)	1,288	2,211	1,720	725	2,082	1,256
	미동안항로(\$/FEU)	2,360	(-76)	2,360	3,647	3,062	1,496	3,133	2,066
	한국항로(\$/TEU)	162	(-3)	92	168	116	86	125	103
	일본항로(\$/TEU)	216	(1)	202	216	211	110	214	185
	동남아항로(\$/TEU)	124	(11)	97	124	107	53	105	69
	용선지수(HRCI)	628.0	(16.0)	394	628	465	392	453	431

VLCC, 부활절 연휴를 앞두고 운임 상승

주초반 부활절 연휴를 앞두고 선적수요가 급증하여 지난주에 이어 중동 시장과 서아프리카 시장 모두 운임수익이 대폭 상승하였음. 5월초 이라크발 물량이 증가할 것으로 예상되어 당분간 상승세가 이어질 것으로 전망됨

VLCC 평균 운임수익은 26,387 달러(일)로 전주 대비 7,534 달러(40.0%) 증가하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 55.0p로 전주 대비 5.0p(9.1%) 상승하였음

연료유 가격은 대부분의 항만에서 상승하였음

중동시장 항로별 운임수익은 한국항 24,775 달러/일(+51%), 일본항 29,800 달러/일(+48%), 싱가포르항 30,211 달러/일(+48%), 미국항 24,805 달러/일(+61%), 유럽항 20,521 달러/일(+68%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 26,167 달러/일(+11%), 미국항 37,638 달러/일(+31%), 인도항 26,990 달러/일(+15%) 기록

[04월 14일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	306.5	321.5	310.5	321.5	291.0	312.5	330.5	323.5	327.5	337.5	362.5
전주비	4.3%	2.2%	1.0%	1.9%	2.5%	0.2%	4.1%	3.9%	4.8%	7.0%	4.3%

제품선, 미걸프만 시장을 제외하고 운임 하락

대서양시장 : 북해 시장은 지난주부터 이어진 재정거래 감소에 따른 하락세가 이어졌음. 미걸프만 시장은 남미행 항로가 3주 동안 이어지던 하락세가 상승반전하였으며, 로테르담의 가솔린 재고수준이 여전히 높지만 북해행 항로 또한 소폭 상승하였음

아시아시장 : 아시아 시장 전반적으로 지난주에 비해 하락폭은 축소되었으나 여전히 수요 부진에 따른 하락을 타 개하지 못하고 운임수익이 하락하였음

제품선 평균 운임수익은 10,758 달러(일)로 전주 대비 505 달러(4.5%) 감소하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 150.0p로 전주 대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 10,254 달러/일(-38%), 북해-서아프리카 10,947 달러/일(-32%), 미 걸프-북해 8,085 달러/일(+2%), 미걸프-남미동안 18,710 달러/일(+19%) 기록

아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 5,840 달러/일(-21%), LR2 6,583 달러/일(-28%) 기록. MR은 인도-일본 6,696 달러/일(-14%) 기록

(전주비)				2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(04.14)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	26,387	(7,534)	12,790	42,986	25,999	14,354	93,982	40,552
	MR	10,758	(-505)	7,326	16,540	10,860	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	27500	(1,000)	26,500	31,750	27,792	26,500	59,000	37,534
	MR	13750	(1,125)	12,500	13,750	12,775	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	60.0	(5.0)	48.0	90.0	67.4	32.0	97.5	58.4
	MR	150.0	(-)	150.0	176.0	158.3	102.0	150.0	124.7

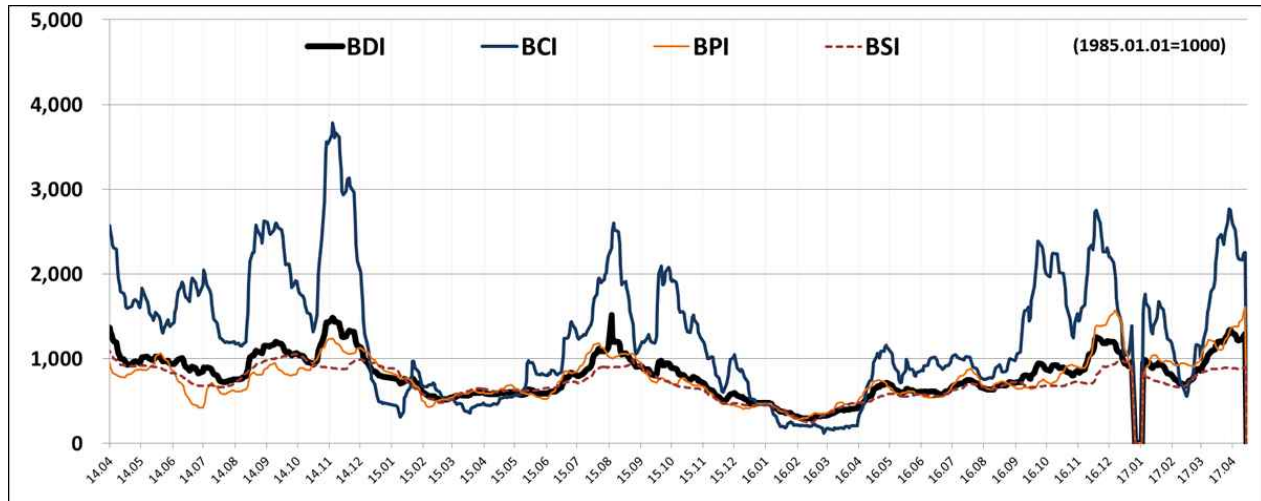
* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

KMI 주간해운시장포커스



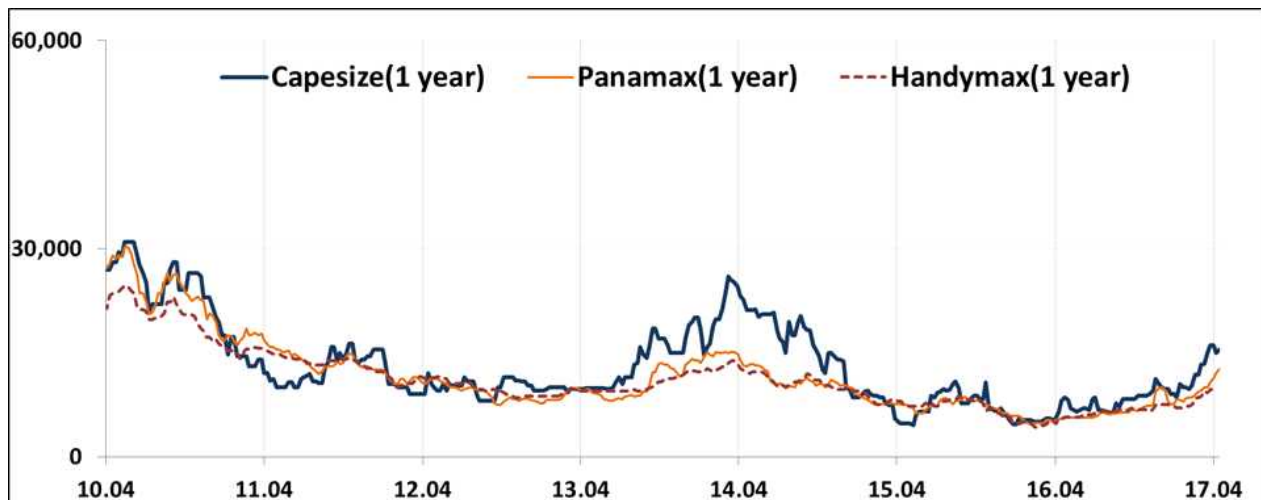
KMI 주간해운시장포커스 통권 342호 (2017.04.10~04.14)

건화물선 운임 지수



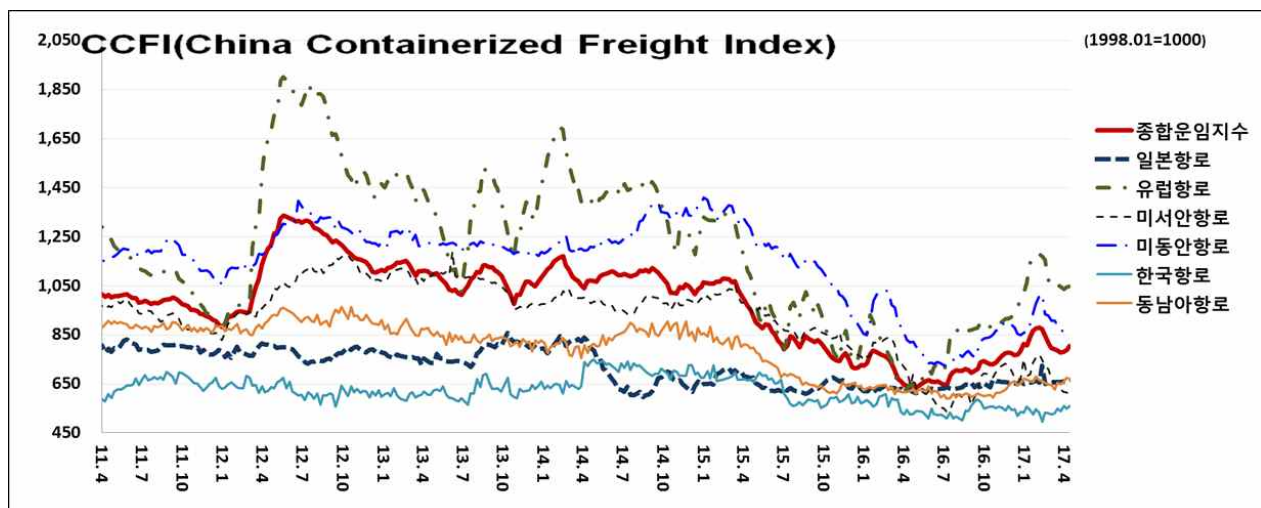
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



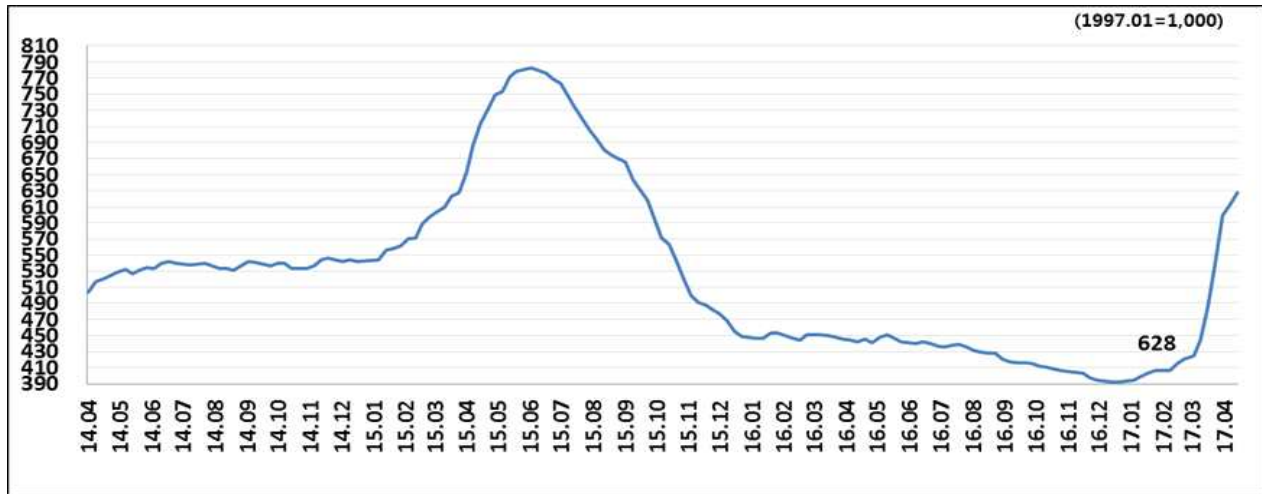
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 342호 (2017.04.10~04.14)

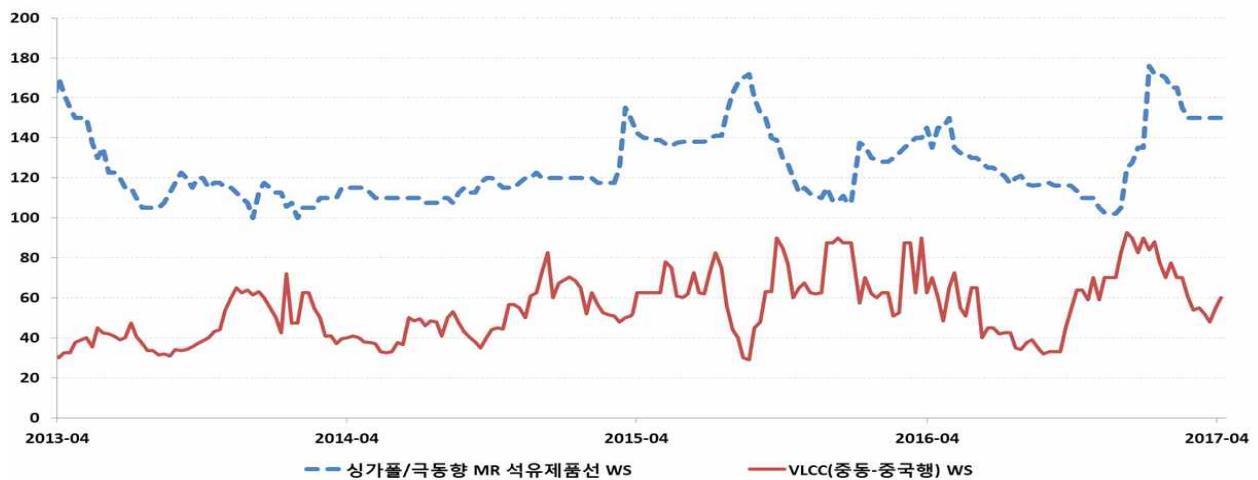
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



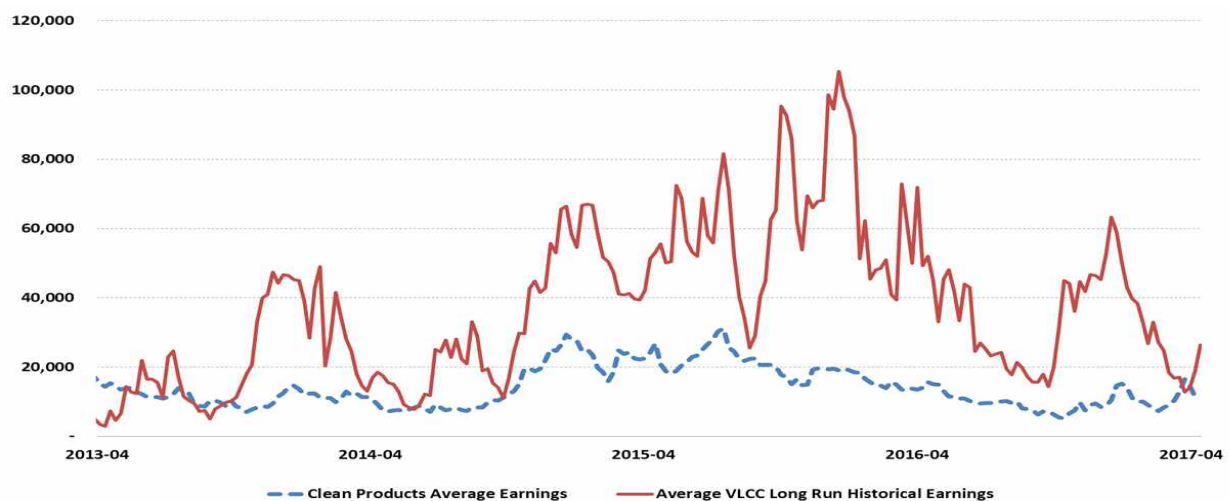
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 342호 (2017.04.10~04.14)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	4월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(04.14)								
건화물선(5년)	Panamax	18.5	(0.5)	18.3	15.0	18.5	16.3	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	62.0	(-)	62.0	62.0	64.0	62.3	60.0	82.0	68.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	7.0	(-)	7.0	5.8	7.0	6.4	6.0	9.5	7.4
신조선 시장 (\$ Million)		(04.14)								
건화물선	Panamax	24.5	(-)	24.5	24.0	24.5	24.1	24.0	25.8	24.6
유조선	VLCC	80.0	(-)	80.0	80.0	84.0	81.4	84.5	93.5	88.7
컨테이너선	Sub-Panamax	26.0	(-)	26.0	26.0	26.5	26.0	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(04.14)								
380 CST	Rotterdam	306.5	(12.5)	300.3	269.5	312.5	296.8	112.0	303.0	211.4
	Singapore	327.5	(15.0)	320.0	291.5	352.5	323.3	147.5	340.0	231.1
	Korea	347.5	(10.0)	342.5	322.5	382.5	355.0	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	337.5	(22.0)	326.5	297.5	362.5	333.1	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(04.14)								
철광석	국제價	75.6	(-3.6)	78.4	75.6	91.7	84.1	41.2	81.0	57.2
	중국産	105.5	(-8.5)	111.5	103.2	124.4	114.0	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	88.7	(0.2)	88.6	79.1	89.8	83.8	59.8	63.5	61.4
	중국産	109.1	(0.3)	109.0	97.5	109.6	103.0	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주産	227.0	(0.5)	218.7	183.3	227.0	200.5	98.8	150.0	109.5
	내륙(외몽고)	155.7	(1.8)	154.2	130.4	155.7	141.3	51.6	70.5	56.3
	중국産	208.0	(0.5)	207.8	207.1	223.7	214.8	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	*	*	943.1	938.0	1,075.0	1,011.0	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	*	*	428.5	407.0	455.0	429.0	361.0	520.0	437.0

* 부활절 연휴로 미공시

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		12월	1월	2월	2014년 합계	2015년 합계	2016년 합계
ASEAN	수출	6,426	6,065	7,269	84,577	74,824	74,518
	수입	4,215	4,061	3,913	53,418	45,031	44,319
NAFTA	수출	6,984	6,150	6,608	86,048	85,347	81,068
	수입	5,011	4,751	4,429	53,994	51,472	50,854
EU	수출	4,923	4,081	3,932	51,658	48,079	46,610
	수입	4,773	4,208	4,171	62,394	57,199	51,902
BRICs	수출	13,926	12,705	13,327	177,122	159,334	145,255
	수입	9,514	9,526	8,139	115,933	109,858	103,255