

KMI 주간해운시장포커스

통권 348호(2017.05.22~05.26)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

규모의 경제, 한계에 이르렀는가?

지난 10년, 너무도 빨랐던 컨테이너선 초대형화

우리가 초대형 선박의 효시로 생각하는 1만 TEU급 컨테이너선이 기간항로에 처음 등장한 것은 2006년으로 이제 막 10년이 지났음. 1만 TEU급 컨테이너선이 시장에 등장한 것은 당시 물동량이 넘쳐나서 나왔다기보다는 운임 경쟁이 치열한 컨테이너선 시장에서 비용우위를 유지하기 위한 상위권 선사들의 전략적 결정으로 나왔다고 보는 것이 합리적일 것임.

1만 TEU급이 시장에 등장한 이후 컨테이너선은 2010년을 전후로 12,000~15,000 TEU급 초대형 선박들이 투입되기 시작하였고 2011년 머스크가 대우조선해양에 18,000 TEU급 컨테이너선 20척을 발주하면서 본격적인 초대형선박 발주경쟁이 시작되었음. 2013년 18,000 TEU급 선박이 시장에 투입되면서 머스크는 비용경쟁에서 넘볼 수 없는 비교우위를 점유하였고, 이에 대응하기 위해 경쟁선사들은 19,000 TEU급, 20,000 TEU급, 21,000 TEU급 초대형 선박을 경쟁적으로 발주하여 2019년에는 18,000 TEU급 이상 초대형 선박은 109척에 이를 것으로 예상됨

‘규모의 경제’ 전략에 한계가 나타났다

2008년 금융위기 이후 9년간 장기불황이 계속되면서 물동량 둔화와 공급 과잉에 의해 운임 경쟁이 치열해지면서 선사들은 비용 절감을 위해 ‘규모의 경제’를 추구할 수밖에 없었음. 실제로도 컨테이너선 시장의 역사상 지난 10년간, 그 중에서도 뒤의 5년이 선박 대형화가 가장 극적이고 급속하게 진행된 시기로 볼 수 있음

18,000 TEU급 선박이 처음 등장한 2013년 이후 기간항로의 연평균 운임 추이를 보면 아시아-유럽 항로는 2013년 TEU당 1,090달러에서 2016년 695달러로, 아시아-북미항로의 경우 미서안은 2013년 FEU당 2,028달러에서 2016년 1,270달러로, 미동안은 2013년 FEU당 3,285달러에서 2016년 2,087달러로 지난 3년간 40% 가까이 급락하였음. 특히 작년에는 거의 대부분의 정기선사가 영업 손실을 기록할 정도로 운임이 역사상 최저 수준을 기록하였음.

운임 수준은 수요자가 아닌 공급자에 달려 있다

이미 수차례 언급한 바와 같이 작년 1월부터 글로벌 선사들이 1만 TEU급 초대형선박 발주를 극도로 자제하면서 공급 측면에서 개선 조짐이 보이고 있음. 비록 선사들이 공식적으로 합의하지 않았으나 ‘규모의 경제’를 통한 비용경쟁을 회피하는 것으로 판단됨. 올해 들어 운임이 빠르게 상승한 것도 수요 증가 보다는 공급 측면에서 부담이 줄었다는 것이 주된 원인으로 해석됨

여기에 M&A를 통한 거대선사들의 시장지배력 강화, 얼라이언스 재편을 통한 공급조절 등이 올해 운임 상승세를 이끌어 갈 수 있는 요인으로 판단됨. 더구나 비수기인 2분기에도 아시아-유럽 항로는 운임이 상승하고 있고, 아시아-북미 항로는 운임 하락폭이 작년에 비해 훨씬 작다는 것이 올해 시장을 긍정적으로 보는 근거가 될 수 있음

수요의 저성장 시대에서 수요는 상수이며, 공급의 변화가 시장을 움직이는 변수가 될 것임. 즉 선사들이 불황에서 생존하기 위해 전개했던 ‘규모의 경제’ 전략이 오히려 역사상 최악의 상황을 가져 온 ‘공급자의 함정’이 되었음. 운임 수준을 결정하는 것은 수요자가 아니라 공급자(선주)라는 것에 주목해야 할 것임



| 건화물선 시장 | 윤희성 박사 / heesung@kmi.re.kr

중소형선 시장의 하락세 두드러져

남미지역의 하락압력과 새로운 화물수요 부족이 중소형 선박의 운임하락 초래

BDI가 주간평균 기준으로 2주째 1,000 이하를 유지하고 있으며 중소형선박의 하락폭이 커지고 있음. 중국 단오절 휴일이 부정적인 흐름에 다소 영향을 미친 것으로 보이나 파나마maks의 경우에는 단기하락에도 불구하고 forward curve가 상승하여 금년 잔여기간의 계절적 효과에 대한 기대는 살아 있는 것으로 보임. 수프라maks의 경우에는 익월에 spot의 부정적인 분위기가 반영된 것으로 보아 단기회복에 대한 기대는 크지 않은 것으로 판단됨

중국의 건설이 활발해진 시기에도 시황은 하락기조

호주 동안의 수출이 사이클론 Debbie의 영향에서 벗어나는 양상을 보이고 있고 중국의 건설 활동도 증가되는 시기이지만 중국의 국내석탄 생산 증가와 철광석 재고 증가가 부정적으로 작용하고 있음. 철광석 물동량의 증가세가 4%대로 견조하며 인도의 철강생산 증가도 긍정적인 측면이 있어, 수급의 기초는 그다지 나쁘지 않으므로 FFA 시장은 긍정적인 뉴스에 민감하게 반응할 것으로 예상됨

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~05.26)	(전주비)	2017년 ³⁾			2016년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	933	(-36)	685	1,338	1,001	290	1,257	673
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	케이프(4TC)	11,056	(22)	3,566	19,593	10,999	485	20,063	6,374
	파나마maks(4TC)	6,829	(-611)	6,459	12,987	8,762	2,260	12,478	5,562
	수프라maks(6TC)	8,494	(-240)	6,934	9,794	8,506	2,544	10,198	6,236
	핸디(6TC)	6,984	(-334)	5,422	8,449	7,051	2,698	8,619	5,214
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	케이프	14,500	(-375)	9,350	17,000	14,344	4,975	12,000	7,544
	파나마maks	10,000	(125)	8,500	13,150	10,424	4,750	10,475	6,408
	수프라maks	9,000	(250)	7,500	10,500	9,119	4,250	8,000	6,186
	핸디	8,250	(-)	6,750	9,500	8,048	4,250	7,250	5,491

건화물선 시장(FFA)									
		6월물		2017년 3분기물		2018년물		2019년물	
		금주 (05.26)	(전주비)	금주 (05.26)	(전주비)	금주 (05.26)	(전주비)	금주 (05.26)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	13,050	(-1,050)	14,675	(-525)	14,200	(-194)	14,013	(-187)
운임	파나마maks(4TC)	7,325	(75)	8,400	(200)	8,550	(125)	8,550	(50)
평가치 ⁶⁾	수프라maks(6TC)	8,125	(-375)	8,275	(-75)	8,500	(50)	8,625	(25)
(달러/일)	핸디(6TC)	6,950	(-300)	6,725	(-25)	6,800	(-75)	7,000	(-50)

주 - 1), 2) : BDI 및 선형별 운임지표는 해당 주의 평균값,
3), 4) : 일간 최저, 최고값으로 변경
5), 6) : 1년 용선료 및 FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값

유럽 항로는 상승한 반면 북미 항로는 하락

상해발 운임지수 SCFI는 853.43p 기록(전주 대비 22.63p 상승)

용선료 지수 HRCI는 618p 기록(전주 대비 14p 하락)

아시아-유럽 항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 53달러 상승한 977달러, 아시아-북미 항로의 경우 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 46달러 하락한 1,264달러, 미동안행이 69달러 하락한 2,229달러를 기록함

아시아-유럽 항로는 운임이 상승세로 전환되었으나 아시아-북미 항로는 4주 연속 하락하였음. 아시아-유럽 항로는 주요 선사들이 6월 1일부터 품목무차별운임(FAK, Freight-All-Kinds)의 인상을 발표하는 가운데 화주들의 밀어내기로 인해 수급여건이 일시적으로 개선되어 운임이 상승한 것으로 판단됨

한편 Lloyd's List의 Maersk 유럽 담당 임원 인터뷰에 따르면 최근에 유럽발 아시아항 항로의 운임 상승은 물동량 증가에 따른 추세적 현상에 기인한 것으로 보임. 아시아-유럽 항로의 서항 물동량이 지난 6년간 연평균 2% 증가했으나 유럽-아시아 항로의 동항 물동량은 4.6%의 증가세를 보였다는 것임. 이러한 유럽의 대아시아 수출 증가는 유럽의 고부가가치 상품을 소비할 아시아의 중산층이 빠르게 증가했기 때문에 가능했다는 것임. 또한 이러한 현상은 지속될 것으로 예상되며 이에 따라 원양선사들이 동 항로의 선박을 증가시킬 것으로 전망됨

아시아-북미 항로의 경우, 지난 4월말에 5월 1일부로 새로운 서비스 계약(SC) 운임이 적용되면서 물동량이 잠시 반등하면서 운임이 상승했으나 4주 연속 운임이 하락하고 있음. 그러나 극심한 침체기였던 지난해 수준에 비해서는 아시아-북미 서안 항로가 60%, 아시아-북미 동안 항로가 37% 정도 운임이 더 높은 상황임

한편 동서 기간항로에서 지난해보다 높은 운임이 형성되고 있지만 선사들의 수익성은 크게 나아지지 못하고 있음. 이는 연료유 가격이 지난해 보다 크게 상승하면서 운항비용이 증가했기 때문임

아시아 역내의 경우, 상해-한국, 상해-일본 항로는 전주와 같은 TEU당 164달러, 218달러를 기록하였고, 상해-동남아 항로는 전주 대비 7달러 하락한 178달러를 기록함

상해-한국 항로는 수급 상의 특이한 움직임 없이 전주 수준의 운임을 유지함. 상해-일본 항로는 수요가 부진한 것이 확인하였지만 운임은 현 수준을 유지하고 있음. 상해-동남아 항로는 라마단이 시작되면서 인도네시아 화물이 소폭 감소하였고 여름철에 접어들면서 운임이 하락함

	금주 (05.26)	(전주비)	2017년			2016년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	853.43	(22.6)	747.03	990.24	858.11	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(\$/TEU)	977	(53)	815	1,116	937	205	1,206	685
	미서안항로(\$/FEU)	1,264	(-46)	1,264	2,211	1,633	725	2,082	1,256
	미동안항로(\$/FEU)	2,229	(-69)	2,229	3,647	2,875	1,496	3,133	2,066
	한국항로(\$/TEU)	164	(-)	92	168	130	86	125	103
	일본항로(\$/TEU)	218	(-)	202	219	213	110	214	185
	동남아항로(\$/TEU)	178	(-7)	97	185	126	53	105	69
용선지수(HRCI)		618.0	(-14.0)	394	642	513	392	453	431

VLCC, 성약 증가로 운임 하락폭 축소

VLCC 성약건수가 약 120% 증가하였으나 누적된 공급과잉을 타개하기에는 역부족이었음. 중동발 미국 및 유럽행을 제외한 항로의 운임 하락폭이 다소 둔화되었으며, 중동 물량 증가와 중국 항만 체선 등으로 수급 개선에 대한 기대감이 형성되고 있음

VLCC 평균 운임은 10,567 달러(일)로 전주 대비 1,912 달러(15.3%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 47.5p로 전주 대비 5.0p(9.5%) 하락하였음

연료유 가격은 대부분의 항만에서 상승하였음

중동시장 항로별 운임은 한국향 10,467 달러/일(-18%), 일본향 13,551 달러/일(-10%), 싱가포르향 12,534 달러/일(-15%), 미국향 4,289 달러/일(-43%), 유럽향 2,839 달러/일(-50%) 기록. 서아프리카 시장은 중국향 13,959 달러/일(-5%), 미국향 20,270 달러/일(-19%), 인도향 16,823 달러/일(-26%) 기록

[05월 26일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	303.5	325.0	321.5	352.0	297.5	307.5	317.5	320.5	317.5	327.5	357.5
전주비	5.9%	1.7%	4.4%	2.0%	5.3%	3.4%	1.6%	1.9%	1.4%	0.0%	1.4%

제품선, 북해시장을 제외하고 운임 하락

대서양시장 : U.S. Gulf 시장은 전주 대비 하락폭이 다소 축소되었으며 북해시장은 유럽 지역 휴일을 앞두고 지난 주에 이어 운임이 상승하였음

아시아시장 : LR시장은 수요 둔화로 인한 하락세가 이어졌으며, MR 인도-일본 항로 운임 역시 소폭 하락하였음

제품선 평균 운임은 7,600 달러(일)로 전주 대비 577 달러(8.2%) 증가하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 140.0p로 전주 대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 운임은 북해-미동안 9,011 달러/일(+28%), 북해-서아프리카 10,428 달러/일(+23%), 미걸프-북해 1,571 달러/일(-19%), 미걸프-남미동안 10,941 달러/일(-3%) 기록

아시아 항로별 운임은 중동-일본 LR1 4,592 달러/일(-11%), LR2 6,162 달러/일(-3%) 기록. MR은 인도-일본 6,598 달러/일(-3%) 기록

(전주비)				2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(05.26)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	10,567	(-1,912)	10,567	42,986	24,051	14,354	93,982	40,552
	MR	7,600	(577)	7,023	16,540	10,253	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	27,500	(250)	26,500	31,750	27,792	26,500	59,000	37,534
	MR	13,125	(-)	12,500	13,750	12,964	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	47.5	(5.0)	47.5	90.0	65.3	32.0	97.5	58.4
	MR	140.0	(0.0)	140.0	176.0	153.2	102.0	150.0	124.7

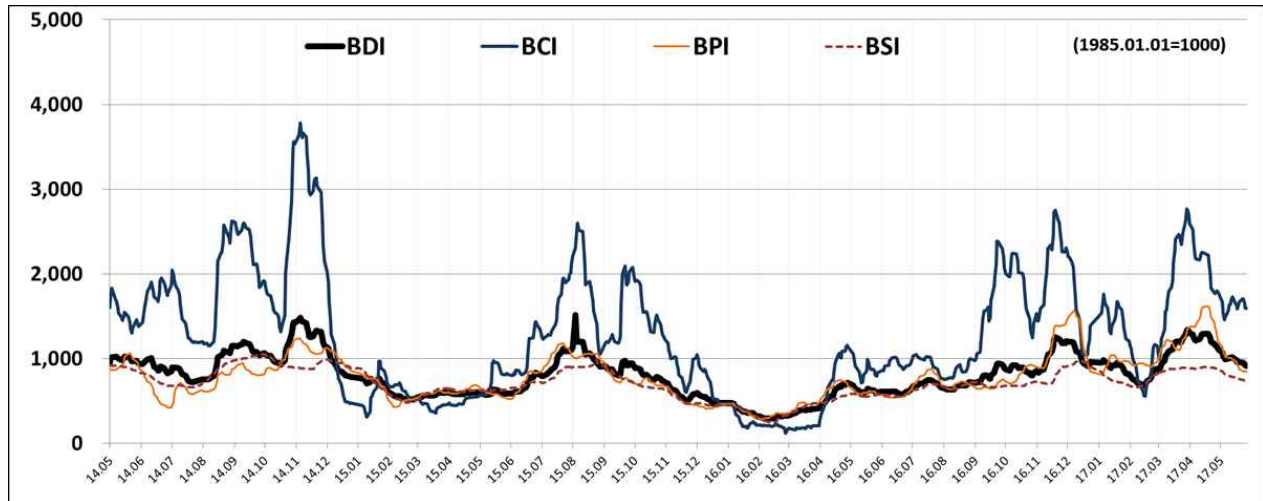
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



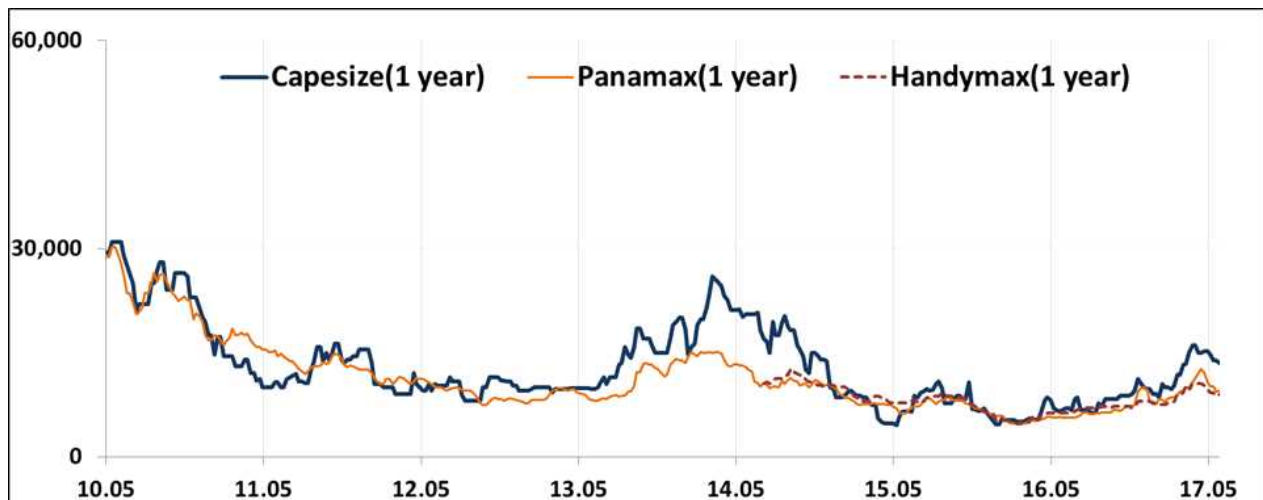
KMI 주간해운시장포커스 통권 348호 (2017.05.22~05.26)

건화물선 운임 지수



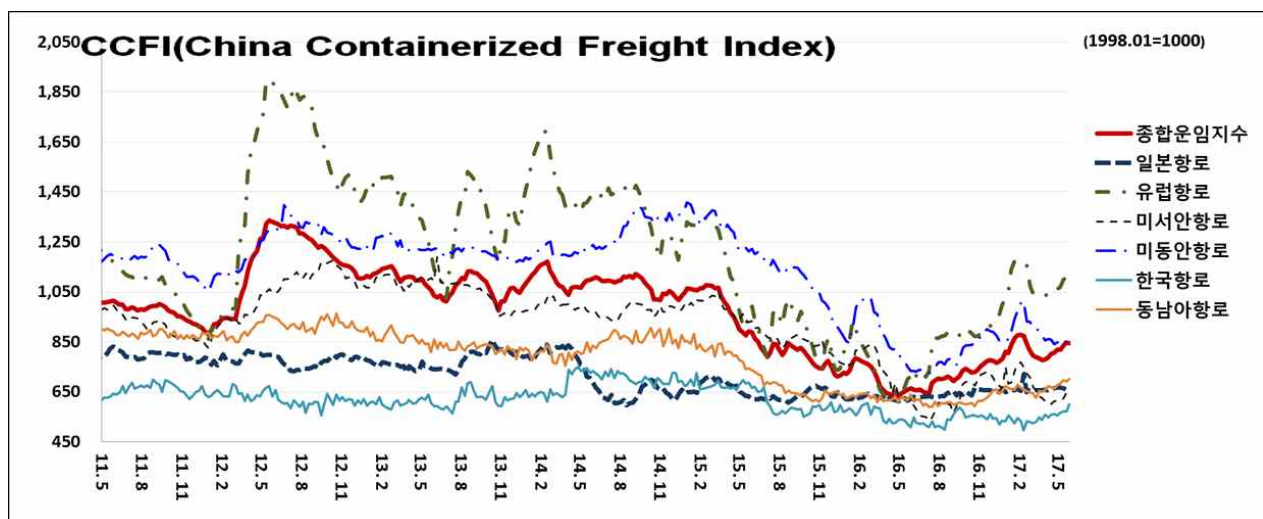
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



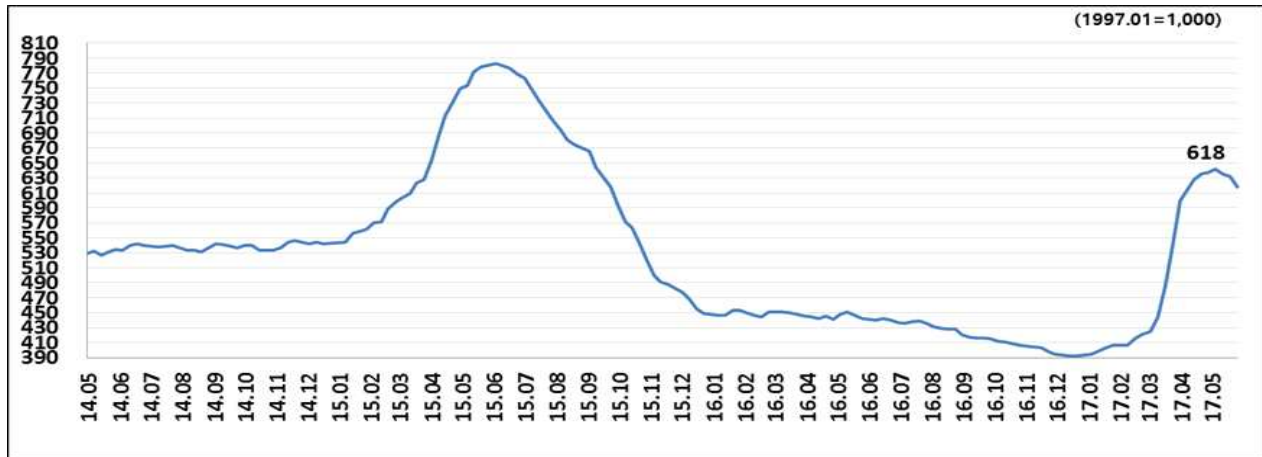
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 348호 (2017.05.22~05.26)

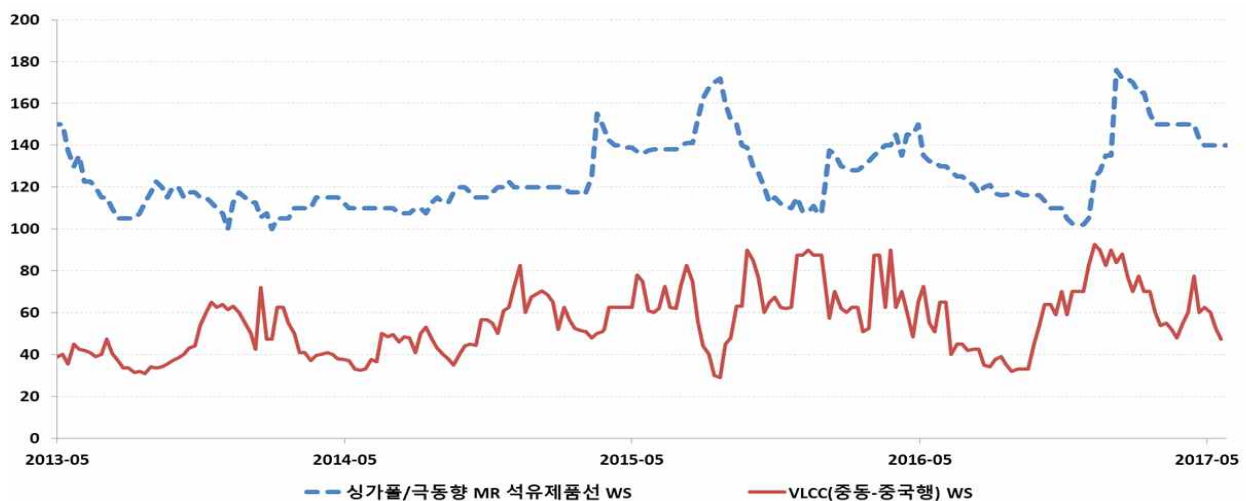
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



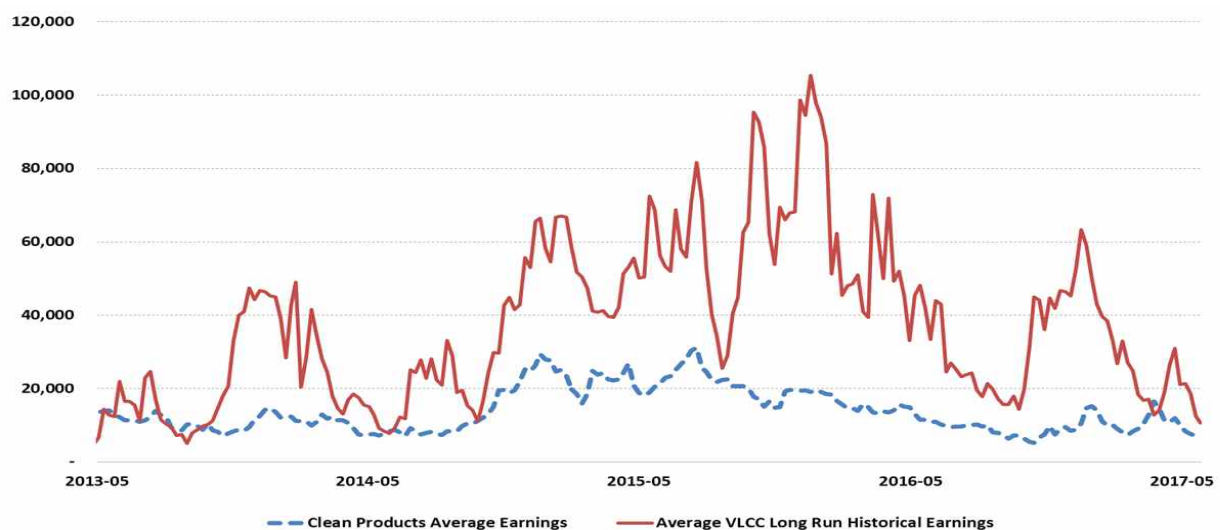
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 348호 (2017.05.22~05.26)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	5월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(05.26)								
건화물선(5년)	Panamax	18.5	(-)	18.5	15.0	18.5	16.9	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	65.0	(-)	64.3	62.0	65.0	62.6	60.0	82.0	68.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	8.0	(0.5)	7.8	5.8	8.0	6.8	6.0	9.5	7.4
신조선 시장 (\$ Million)		(05.26)								
건화물선	Panamax	24.5	(-)	24.5	24.0	24.5	24.2	24.0	25.8	24.6
유조선	VLCC	80.5	(-)	80.3	80.0	84.0	81.0	84.5	93.5	88.7
컨테이너선	Sub-Panamax	27.5	(0.5)	26.8	26.0	27.5	26.2	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(05.26)								
380 CST	Rotterdam	303.5	(17.0)	285.3	269.5	312.5	293.5	112.0	303.0	211.4
	Singapore	317.5	(4.5)	310.4	291.5	352.5	319.6	147.5	340.0	231.1
	Korea	332.5	(5.0)	325.3	318.5	382.5	346.7	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	327.5	(-)	319.8	297.5	362.5	329.3	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(05.26)								
철광석	국제價	61.9	(-0.5)	63.6	61.9	91.7	79.1	41.2	81.0	57.2
	중국産	95.7	(0.4)	93.8	86.4	124.4	108.2	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	80.8	(0.3)	81.9	79.1	90.1	84.0	59.8	63.5	61.4
	중국産	106.6	(0.5)	106.3	97.5	109.6	104.2	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주산	187.0	(-5.0)	202.2	183.3	227.1	203.6	98.8	150.0	109.5
	내륙(외몽고)	149.0	(-2.3)	151.4	130.4	155.8	144.8	51.6	70.5	56.3
	중국産	206.0	(-2.0)	207.2	205.0	223.7	212.6	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	926.5	(-26.5)	956.9	927.0	1,075.0	994.0	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	438.3	(3.0)	429.8	403.0	455.0	428.0	361.0	520.0	437.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		2월	3월	4월	2014년 합계		2015년 합계		2016년 합계	
ASEAN	수출	7,269	8,433	8,366	84,577		74,824		74,518	
	수입	3,913	4,656	4,254	53,418		45,031		44,319	
NAFTA	수출	6,608	7,585	7,453	86,048		85,347		81,068	
	수입	4,429	5,214	5,141	53,994		51,472		50,854	
EU	수출	3,932	4,267	6,422	51,658		48,079		46,610	
	수입	4,171	5,056	4,207	62,394		57,199		51,902	
BRICs	수출	13,327	14,235	12,854	177,122		159,334		145,255	
	수입	8,139	10,386	9,521	115,933		109,858		103,255	