

KMI 주간해운시장포커스

통권 360호(2017.09.04~09.08)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

초대형화 경쟁, 피할 수 없는 숙명인가?

서비스의 차별화가 어려운 해운 서비스의 속성 상 원가 우위가 필수

해운 서비스는 근본적으로 차별화(differentiation)가 어렵기 때문에 해운기업은 원가 우위를 확보하기 위해 서비스의 균질화(homogenization)와 표준화를 통한 규모의 경제(economies of scale)와 집적 효과(agglomeration)를 추구할 수밖에 없음. 해운기업의 원가는 크게 자본비용, 운영비용, 운항비용으로 구분되는 데 운영비용과 연료비, 항비 등 운항비용은 시장에서 결정되어 주어지는 외생변수(exogenous variable)로 해운기업은 이를 수용할 수밖에 없거나 비용을 절감하더라도 매우 제한적임

반면 자본비용은 주로 선박투자에 의해 결정되는 바, 선가는 변동성이 크기 때문에 선박 확보 시기와 규모에 따라 크게 달라짐. 공급과잉이 심한 상태임에도 초대형선박 발주가 계속되고 있는 것은 선가가 여전히 낮은 시기이므로 초대형선박을 확보할 경우 단위당 자본비용을 대폭 낮출 수 있기 때문임. 이것은 글로벌 선사들이 원가 우위를 확보하기 위한 방안으로 초대형선박 확보를 통해 단위당 자본비용을 낮추는 방식을 선호하고 있음을 의미함

초대형선박 투자의 효과

초대형선박 발주 경쟁은 머스크의 Triple-E Class(18,000 TEU급) 이후 지금까지 계속되고 있음. 서비스 균질화와 표준화 수준이 높은 컨테이너선 시장에 있어 초대형선박 발주는 규모의 경제를 통해 비용절감을 추구하기 위한 생존 전략임. 초대형선박 경쟁을 선도했던 머스크가 2015년까지 지속적인 영업이익 증가세를 실현한 가장 큰 이유는 초대형선박 확보에 따른 '규모의 경제' 효과에 있음

Drewry에 따르면, 8,000 TEU급 선박의 단위당 비용을 1,000달러로 가정할 때 10,000 TEU급은 930달러, 12,000 TEU급은 781달러, 13,000 TEU급은 633달러, 14,000 TEU급은 500달러, 16,000 TEU급은 370달러, 18,000 TEU급은 259달러로 선박의 규모가 커질수록 단위당 비용이 급격히 낮아짐. 머스크가 극단적인 치킨게임을 전개하면서도 막대한 영업이익을 창출했던 비결이 바로 여기에 있음

초대형화는 피할 수 없는 선택인가?

2016년 12월말 기준 10,000 TEU 이상 선박은 392척(525만 TEU)이나 올해 말까지 74척(112만 TEU) 인도되어 10,000 TEU급 초대형선박의 선복량이 약 20% 증가될 것으로 예상되고 있음에도 불구하고 COSCO는 14척, CMA-CGM은 9척의 초대형선박을 발주하였음. 이미 M&A를 통해 거대선사로 성장했음에도 불구하고 머스크의 경쟁 기업들이 초대형화를 집요하게 추구하는 이유는 비용경쟁력이 컨테이너선 시장에 있어 가장 중요한 경쟁요소이기 때문임

더구나 신조선가가 낮고 수요 증가세가 안정적인 흐름을 보이고 있는 지금이야말로 초대형선박을 확보할 수 있는 좋은 기회로 판단됨. 또한 선박 초대형화가 진행되어 단위당 비용이 급격히 낮아지는 상황에서 비용 경쟁에서 뒤처질 경우 단기간에 그 차이를 좁히는 것이 매우 어려움

아직도 초대형선박의 투입이 지속되고 있어 운임이 본격적으로 회복하기 어려운 상황이나 단위당 비용절감을 추구하기 위한 초대형선 확보는 피할 수 없는 선택이 될 수밖에 없음. 비용경쟁력 차이를 극복할 수 있는 또 다른 강력한 경쟁요소가 발견되지 않는 컨테이너선 시장에서 초대형화는 피할 수 없는 숙명임



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

중대형선 중심으로 대폭 상승

박스권에서 등락을 보일 것으로 보았으나 예상과 달리 실물시장의 견고한 수요 증가에 힘입어 BDI가 금년 최고 수준(1,338p)에 근접한 1,332p까지 상승함. 특히 Cape는 중국 철광석 수요 지속과 이에 따른 선주들의 자신감 회복으로 지난 금요일 주간 상승률 21%를 기록하며 1일 수익 19,000달러를 넘어섰고, Panamax도 11,000달러를 넘어섬에 강세 현상을 유지했고 소형선도 강보합세를 보임

FFA 시장에서는 금년 물이 선사의 원가를 거의 보전하는 수준까지 상승하여 spot 시장의 밝은 분위기가 반영된 것을 알 수 있으나 내년 이후에는 심한 backwardation을 보여 아직 장기수급 측면에서는 시장의 우려가 해소되지 않은 것으로 이해됨

중대형선의 경우 1년 기간용선료와 동 기간 FFA간의 차이가 실물을 보유한 선사는 대선 형태로 헤징하는 것이 바람직할 것임.

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~09.08)	(전주비)	2017년 ³⁾			2016년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,256	(68)	685	1,338	997	290	1,257	673
	케이프(4TC)	17,378	(1,233)	3,566	19,593	10,903	485	20,063	6,374
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	10,501	(878)	6,281	12,987	8,849	2,260	12,478	5,562
	수프라막스(6TC)	9,802	(50)	6,934	9,880	8,519	2,544	10,198	6,236
	핸디(6TC)	7,279	(209)	5,422	8,449	6,969	2,698	8,619	5,214
	케이프	17,000	(1,500)	9,350	17,000	14,402	4,975	12,000	7,544
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	12,875	(375)	8,500	13,150	10,738	4,750	10,475	6,408
	수프라막스	10,500	(250)	7,500	10,500	9,340	4,250	8,000	6,186
	핸디	8,750	(500)	6,750	9,500	8,236	4,250	7,250	5,491

건화물선 시장(FFA)									
		10월물		2017년 4분기물		2018년물		2019년물	
		금주 (09.08)	(전주비)	금주 (09.08)	(전주비)	금주 (09.08)	(전주비)	금주 (09.08)	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(4TC)	18,726	(726)	17,486	(111)	13,152	(-648)	13,151	(-649)
	파나막스(4TC)	12,470	(120)	12,087	(312)	9,798	(123)	9,650	(-)
	수프라막스(6TC)	11,100	(150)	10,825	(375)	9,525	(75)	9,600	(25)
	핸디(6TC)	7,700	(-)	7,925	(-)	7,888	(-)	8,050	(-)

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



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

중국 환경규제 강화에 따른 물동량 위축으로 운임 하락

상해발 운임지수 SCFI는 774.27p 기록(전주 대비 27.68p 하락)

용선료 지수 HRCI는 624p 기록(전주 대비 7p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 74달러 하락한 812달러, 아시아-북미 항로의 경우 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 22달러 하락한 1,473달러, 미동안행이 49달러 하락한 2,231달러를 기록함

아시아-유럽, 아시아-북미 항로 모두 운임이 하락했음. 아시아-유럽 항로의 운임 하락 폭이 아시아-북미 항로의 운임 하락 폭보다 큰 것이 특징임

아시아-유럽 항로는 중국이 금월 BRICS 회의, 10월의 당대회 등을 이유로 환경규제를 강화하면서 상당수 공장이 가동이 중단되거나 폐쇄되면서 부정적인 영향을 미친 것이 운임 하락의 주요 요인이 된 것으로 이해됨. 특히 최종 소비재 공장이 정상 가동되더라도 이들 최종재 생산에 필요한 부품, 중간재 생산 공장이 가동을 멈추면서 전체 공급 사슬에 장애가 발생하면서 생산 감소와 그에 따른 물동량 감소가 나타난 것으로 알려짐. 또한 지난해 9월에는 한진 해운 사태로 운임이 폭등하였고, 또한 국경절 전에 물량이 크게 증가하면서 운임이 크게 상승했으나 올해에는 이 같은 계절적 요인이 크게 작용하지 않고 있음

아시아-북미 항로의 경우는 아시아-유럽 항로에 비해 위와 같은 부정적 영향이 상대적으로 적었음. 미국의 아시아 수입 수요가 여전히 물동량 증가세로 이어지고 있으며, 8월에 이어 9월, 10월에도 전년도 동기 대비 수입 물동량이 2~4% 증가할 것으로 전망됨. 또한 선사들은 10월초 중국 국경절 전에 화주들이 서둘러 선적하는 것을 감안하여 GRI를 시도할 것으로 보여 조만간 운임상승 계기가 만들어질 것으로 판단됨

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주 대비 TEU당 3달러 상승한 140달러, 상해-일본 항로와 상해-동남아 항로는 전주와 같은 218달러, 149달러를 각각 기록함

상해-한국 항로는 9월 들어 물동량이 증가하면서 운임이 소폭 상승함. 반면 상해-일본 항로는 수급상의 특이사항이 없음. 상해-동남아 항로는 중국 정부의 환경규제 조치 강화로 오염물질 처리 시설을 설치하지 않은 공장과 중소 업체 등이 가동 중단 또는 폐쇄되면서 물동량에 부정적 영향을 미치고 있는 것으로 이해됨

	금주 (09.08)	(전주비)	2017년			2016년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해 발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	774.27	(-27.68)	747.03	990.24	858.79	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(\$/TEU)	812	(-74)	812	1,116	931	205	1,206	685
	미서안항로(\$/FEU)	1,473	(-22)	1,092	2,211	1,544	725	2,082	1,256
	미동안항로(\$/FEU)	2,231	(-49)	2,013	3,647	2,660	1,496	3,133	2,066
	한국항로(\$/TEU)	140	(3)	92	168	137	86	125	103
	일본항로(\$/TEU)	218	(-)	202	219	214	110	214	185
	동남아항로(\$/TEU)	149	(-)	97	185	144	53	105	69
용선지수(HRCI)		624.0	(7.0)	394	642	538	392	453	431



| 유조선 시장 | 최영재 연구원 / cyjnas@kmi.re.kr

VLCC, 공급 과잉으로 운임 하락

중국행 물동량 증가로 수요가 상승하여 VLCC 성약건수가 약 94% 증가하고, 허리케인 어마의 영향으로 카리브해 일대의 선박 부족현상이 나타났으나 여전히 유류선박이 많아 화주 중심의 시장을 반전시키기에 역부족이었음.

VLCC 평균 운임은 5,406 달러(일)로 전주 대비 2,505 달러(31.7%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 39.0p로 전주 대비 2.0p(5.4%) 상승하였음

연료유 가격은 대부분의 항만에서 상승하였음

중동시장 항로별 운임은 한국항 4,596 달러/일(-26%), 일본항 6,259 달러/일(-21%), 싱가포르항 6,129 달러/일(-21%), 미국항 668 달러/일(-90%), 유럽항 653 달러/일(-86%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 10,100 달러/일(-8%), 미국항 19,073 달러/일(-5%), 인도항 16,137 달러/일(-9%) 기록

[09월 08일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	315.5	334.5	327.5	336.5	312.5	327.5	332.5	331.5	337.5	342.5	362.5
전주비	8.2%	4.7%	3.0%	5.8%	4.2%	5.8%	6.4%	8.0%	8.0%	7.9%	7.4%

제품선, 아시아시장 성약 증가로 운임 상승

대서양시장 : U.S. Gulf 지역 정제시설 가동이 재개, 지난주 급증했던 유럽발 제품유 수요가 진정 국면으로 접어들어 대서양 시장의 운임이 전반적으로 하락하였음

아시아시장 : LR 시장은 성약건수가 증가하면서 운임이 상승반전하였으며 인도-일본 항로 또한 운임이 상승하였음

제품선 평균 운임은 8,085 달러(일)로 전주 대비 3,516 달러(43.5%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 160.0p로 전주 대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 운임은 북해-미동안 7,006 달러/일(-70%), 북해-서아프리카 8,050 달러/일(-64%), 미걸프-북해 865 달러/일(-79%), 미걸프-남미동안 9,858 달러/일(-23%) 기록

아시아 항로별 운임은 중동-일본 LR1 9,428 달러/일(+8%), LR2 10,650 달러/일(+14%) 기록. MR은 인도-일본 11,250 달러/일(+14%) 기록

		(전주비)		2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(09.08)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	5,406	(-2,505)	5,406	42,986	19,045	14,354	93,982	40,552
	MR	8,085	(-3,516)	6,740	16,540	9,397	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	27,000	(-)	26,500	31,750	27,337	26,500	59,000	37,534
	MR	13,125	(-)	12,500	13,750	13,066	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	39.0	(2.0)	37.0	90.0	58.2	32.0	97.5	58.4
	MR	160.0	(-)	135.0	176.0	150.4	102.0	150.0	124.7

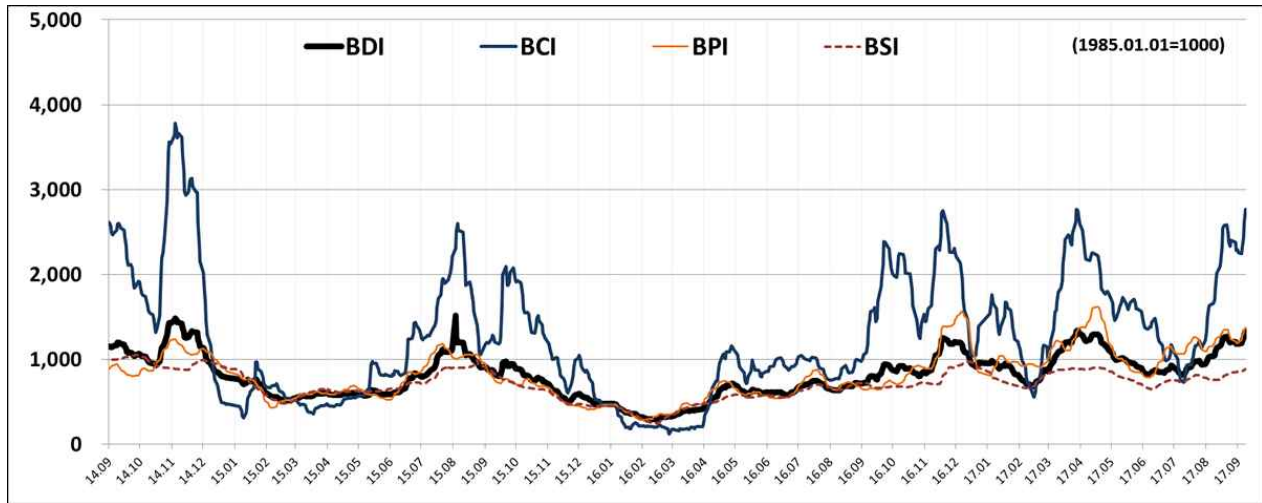
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



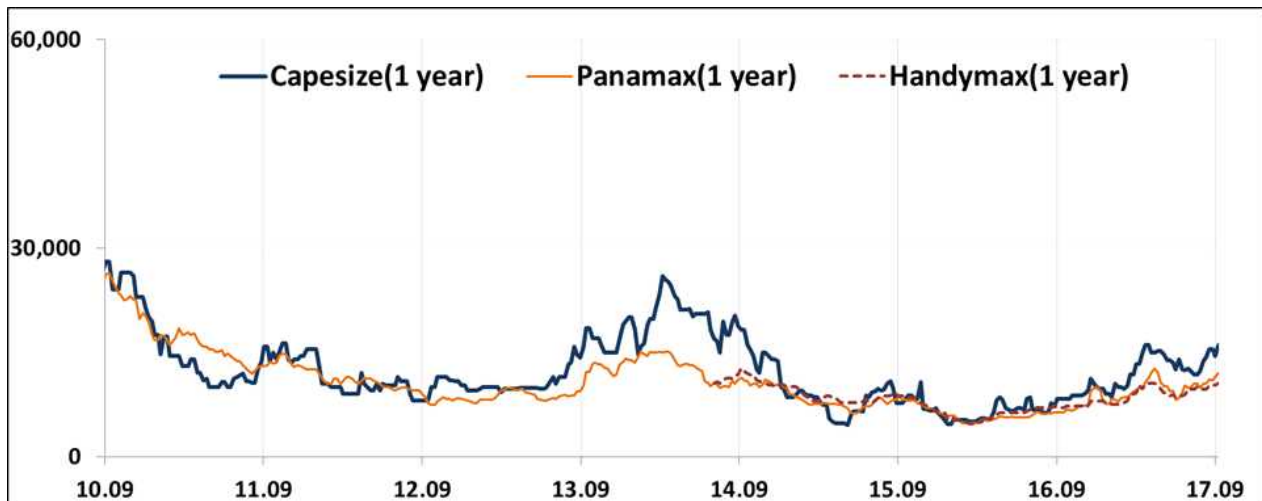
KMI 주간해운시장포커스 통권 360호 (2017.09.04~09.08)

건화물선 운임 지수



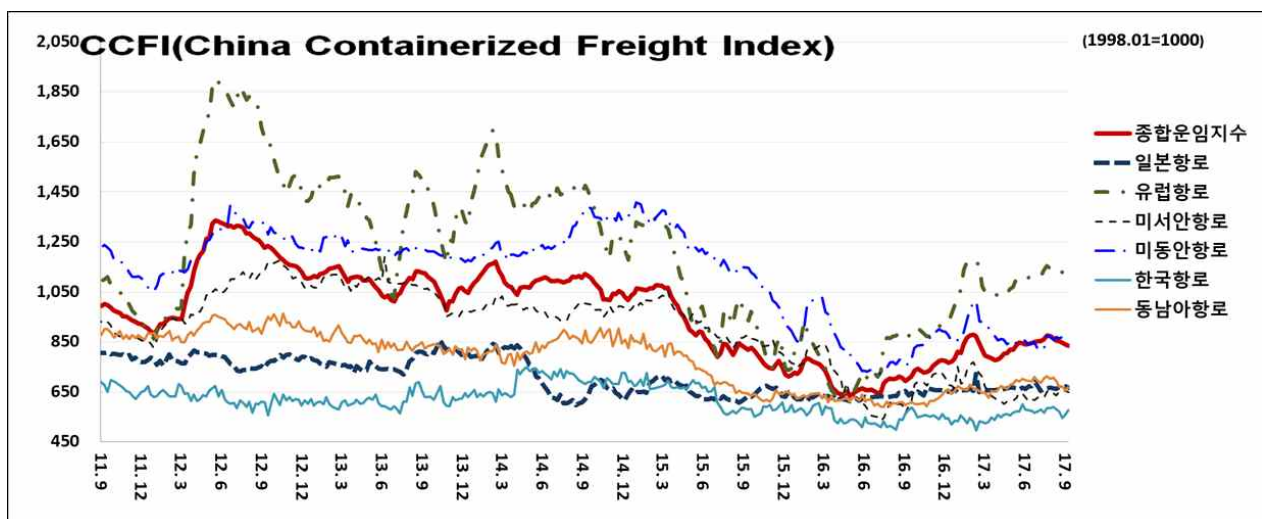
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



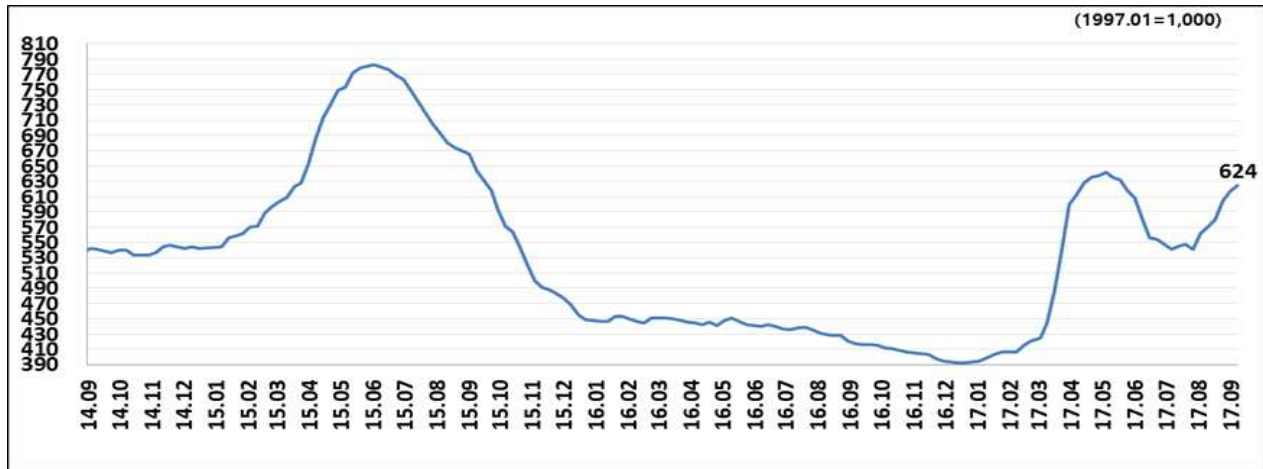
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 360호 (2017.09.04.~09.08)

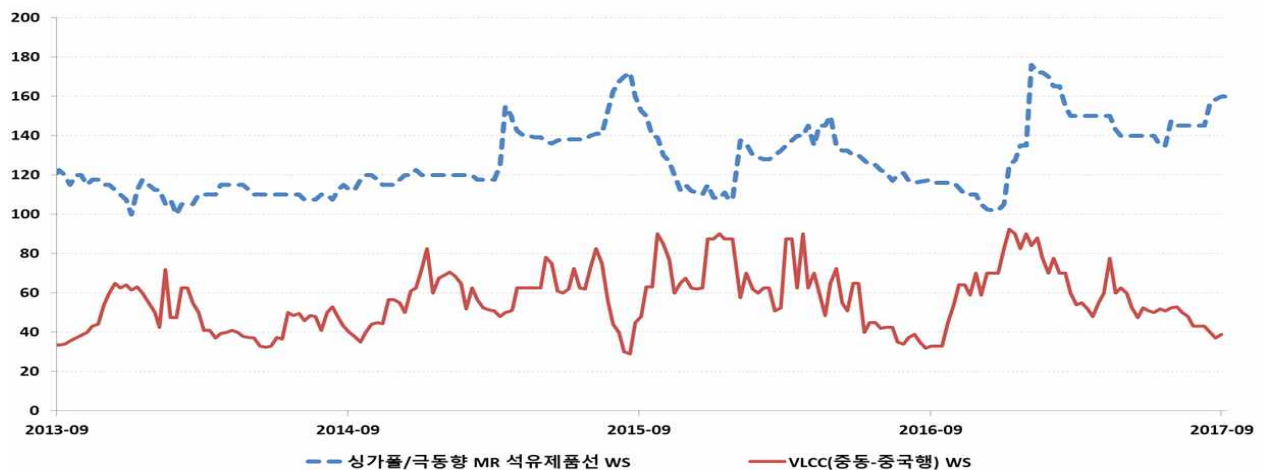
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



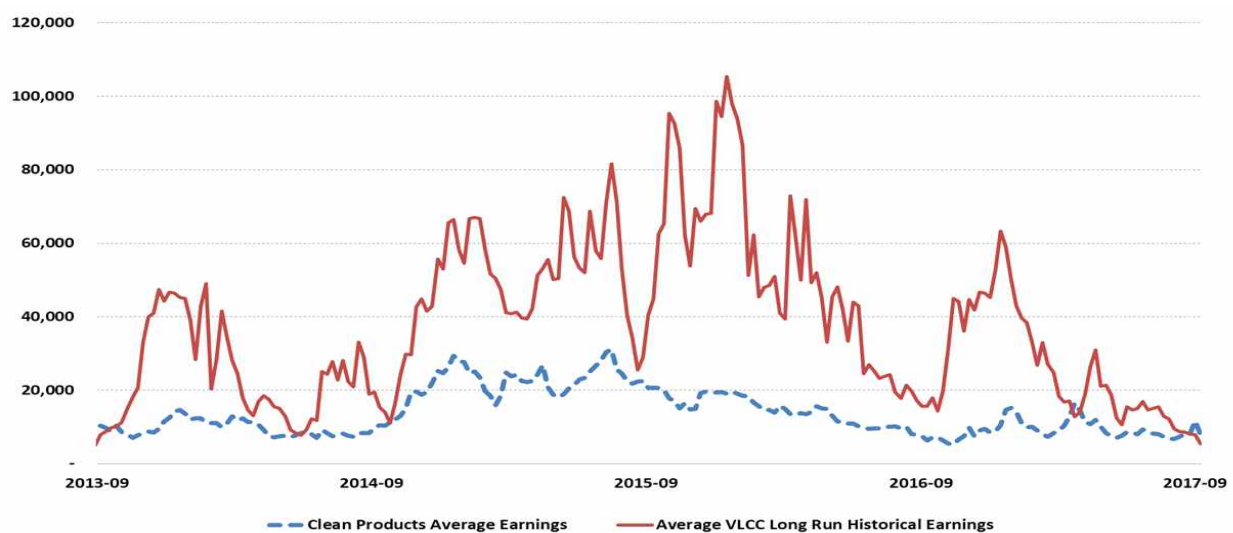
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 360호 (2017.09.04~09.08)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	9월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(09.08)								
건화물선(5년)	Panamax	18.5	(-)	18.5	15.0	18.5	17.4	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	62.0	(-1.0)	62.5	62.0	65.0	63.3	60.0	82.0	68.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	9.0	(0.5)	9.0	5.8	9.0	7.5	6.0	9.5	7.4
신조선 시장 (\$ Million)		(09.08)								
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	24.5	24.2	24.0	25.8	24.6
유조선	VLCC	81.0	(-)	81.0	80.0	84.0	81.0	84.5	93.5	88.7
컨테이너선	Sub-Panamax	28.0	(-)	27.9	26.0	28.0	26.8	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(09.08)								
380 CST	Rotterdam	315.5	(24.0)	303.5	267.5	315.5	291.4	112.0	303.0	211.4
	Singapore	337.5	(25.0)	325.0	291.0	352.5	314.7	147.5	340.0	231.1
	Korea	352.5	(25.0)	340.0	310.0	382.5	338.2	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	342.5	(25.0)	330.0	297.5	362.5	322.9	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(09.08)								
철광석	국제價	76.9	(-1.8)	77.9	55.3	91.7	73.7	41.2	81.0	57.2
	중국産	111.0	(1.1)	110.6	86.4	124.4	103.8	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	86.8	(0.9)	86.5	78.0	90.1	83.4	59.8	63.5	61.4
	중국産	111.8	(1.1)	111.3	97.5	111.9	105.3	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주産	239.0	(2.4)	238.0	170.0	239.3	200.2	98.8	150.0	109.5
	내륙(몽골)	155.8	(4.6)	154.1	130.4	156.0	143.5	51.6	70.5	56.3
	중국産	232.9	(28.3)	223.2	196.2	233.2	207.7	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	956.5	(14.5)	957.4	904.0	1,075.0	976.1	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	413.8	(-6.8)	420.0	400.0	539.3	439.8	361.0	520.0	437.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		5월	6월	7월	2014년 합계		2015년 합계		2016년 합계	
ASEAN	수출	8,099	8,024	8,375	84,577		74,824		74,518	
	수입	4,272	4,445	4,316	53,418		45,031		44,319	
NAFTA	수출	6,909	7,396	7,017	86,048		85,347		81,068	
	수입	5,438	5,561	4,774	53,994		51,472		50,854	
EU	수출	4,819	4,420	4,309	51,658		48,079		46,610	
	수입	4,599	5,295	4,785	62,394		57,199		51,902	
BRICs	수출	12,827	13,306	13,450	177,122		159,334		145,255	
	수입	9,724	10,142	9,371	115,933		109,858		103,255	