

KMI 주간해운시장포커스

통권 361호(2017.09.11~09.15)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

중국과 일본의 해운업 살리기에서 배울 점

중국, 정부 주도로 거대선사 육성

중국 해운산업 경쟁력 강화를 위해 작년 2월 COSCO와 차이나쉬핑을 합병, 세계 선복량 7.9%인 162만TEU를 차지하면서 세계 4위로 올라섰음. 또한 올해 들어서 중국국가개발은행 및 수출입은행의 지원을 통해 OOCL까지 인수하게 되어 세계 선복량 11.6%인 245만TEU를 차지하면서 세계 3위로 부상하였음. 중국 양대 선사 합병으로 글로벌 얼라이언스 판도를 기존 4개에서 3개로 전환되는 가장 중요한 요인이 되었음

또한 양대 선사 M&A 이후에도 중국 정부는 대폭적인 지원을 계속하였는데, 작년 8월에도 중국수출입은행이 20조원(1,200억위안), 올해초 중국국가개발은행(CDB)에서 30조원(1,800억위안)을 지원하기로 결정한 바 있음. 나아가 중국 정부는 자금지원에서 그치지 않고 중국 화물의 중국적선 적취율 제고와 함께 물류산업 관련 부동산 개발이나 터미널 투자, 부대시설 확보 등에 대해 파격적인 지원대책을 마련한 바 있음

일본, 민간 주도의 자발적 통합

올해 7월 일본의 NYK, MOL, K-Line 등 3대 선사는 컨테이너 부문 통합회사를 설립하였으며, 내년 4월부터 통합회사의 영업을 개시할 예정임. 일본 3사는 주력항로가 서로 달라 통합에 따른 공동운항을 통해 유티선박으로부터 발생하는 9,700억원(957억엔)에 달하는 손실을 피할 수 있고, 공동운항 이외에도 인력감축, 해외 터미널 공동사용, '컨'박스 공유, 창고 공동 운영 등으로 약 2,000억원의 비용절감 효과를 기대할 수 있음

이처럼 일본 3사가 자율적 통합을 추진하면서 일본 정부도 국토교통성, 재무성, 경제산업성이 공동으로 통합 지원 대책을 마련하였음. 일본 정부의 주요 지원대책으로 과도한 부채에 부담을 덜어주기 위해 상환이율을 인하하고 상환기간을 연장하면서 법과 제도를 개선해 정부의 자원 화물도 지원키로 했다. 나아가 자산세, 취득세, 법인세 등 세금 부담을 획기적으로 경감하는 등 적극적으로 지원할 계획임

해운업에 대한 정부, 금융기관, 화주의 적극적인 지원 강구

중국과 일본은 세계 컨테이너선 시장의 거대선사 지배체제가 갈수록 공고해질 것에 대비하여 자국 선사의 통합에 대해 적극적으로 지원하고 있음. M&A 및 통합법인 설립이 완료될 경우, 중국의 COSCO는 245만TEU, 일본 ONE은 140만TEU에 이르는 거대선사로 부상하게 될 것임. 두 선사를 포함한 세계 7대 선사의 공급점유율은 75%에 이르고 있어 7대 선사에서 제외된 선사들이 정기선 시장에서 얼마나 버틸 수 있을지 우려됨

현재 중국은 자금지원과 화물지원, 일본은 금융, 세제, 화물지원 등의 대책을 통해 자국선사들의 경쟁력을 강화해 나가고 있음. 이에 비해 우리나라의 정부, 금융기관, 화주들의 해운업 지원에 대한 인식이나 실제 지원대책을 보면 부족하다고 볼 수 있음. 향후 정기선 시장은 거대 규모를 기반으로 하는 비용우위와 광범위한 물류네트워크가 가장 중요한 경쟁력 원천으로 떠오를 것으로 예상됨. 국적선사의 생명을 적당히 연장시키는 소극적인 지원에 머무를 것이 아니라 금융, 세제, 화물지원, 관련 물류시설 확보 등 최대한의 신속한 지원이 절실함



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

변동성의 활용 중요

케이프와 수프라막스는 지난 주 금년 최고치를 경신하였고 파나막스도 최고치에 근접하였음.. 선종별로 보면 케이프는 중국의 철광석과 원료탄 수송수요 증가, 파나막스는 곡물수송 수요의 유입, 수프라막스는 동남아 니켈광 증가 등이 긍정적으로 작용했으며, 공급 측면에서는 태풍으로 인한 선박 가동률 저하가 공급축소 효과를 유발하였음

Spot 시장의 호조가 FFA 장기물이나 실물시장의 1년 용선료에 파급효과(spillover effect)를 줌으로써 파나막스 1년 용선료는 이미 대부분 선사들의 원가수준을 넘어섰으며 대형선박이나 소형선박도 원가 구조가 좋은 선사부터 실적이 크게 개선될 것으로 예상됨

그러나 더 중요한 것은 저시황기에도 spot 시장은 상당한 변동성을 보이고 있으며 spot 시장의 변동성이 실물이든 선물 등 장기물에 전파된다는 것임. 이러한 양상은 시장위험관리(market risk management) 측면에서는 기획 요인이므로 손익 변동성을 완화하는 데 적극적으로 활용할 필요가 있음

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~09.15)	(전주비)	2017년 ³⁾			2016년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,356	(100)	685	1,385	1,007	290	1,257	673
	케이프(4TC)	18,696	(1,318)	3,566	19,767	11,120	485	20,063	6,374
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	11,739	(1,238)	6,281	12,987	8,930	2,260	12,478	5,562
	수프라막스(6TC)	10,103	(301)	6,934	10,270	8,563	2,544	10,198	6,236
	핸디(6TC)	7,701	(422)	5,422	8,449	6,990	2,698	8,619	5,214
	케이프	16,000	(-1,000)	9,350	17,000	14,402	4,975	12,000	7,544
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	13,425	(550)	8,500	13,150	10,738	4,750	10,475	6,408
	수프라막스	10,750	(250)	7,500	10,500	9,340	4,250	8,000	6,186
	핸디	9,000	(250)	6,750	9,500	8,236	4,250	7,250	5,491

건화물선 시장(FFA)									
		10월물		2017년 4분기물		2018년물		2019년물	
		금주 (09.15)	(전주비)	금주 (09.15)	(전주비)	금주 (09.15)	(전주비)	금주 (09.15)	(전주비)
선형별 운임	케이프(4TC)	19,700	(974)	18,450	(964)	14,188	(1,036)	14,100	(949)
	파나막스(4TC)	13,125	(655)	12,525	(438)	9,988	(190)	9,725	(75)
평가치 ⁶⁾ (달러/일)	수프라막스(6TC)	11,875	(775)	11,600	(775)	9,600	(75)	9,700	(100)
	핸디(6TC)	8,425	(725)	8,175	(250)	7,888	(-)	8,075	(25)

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 국경절 연휴 전 밀어내기로 북미항로 운임 상승

상해발 운임지수 SCFI는 774.60p 기록(전주 대비 0.33p 상승)

용선료 지수 HRCI는 628p 기록(전주 대비 4p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 43달러 하락한 769달러, 아시아-북미 항로의 경우 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 113달러 상승한 1,586달러, 미동안행이 38달러 상승한 2,269달러를 기록함

동서 기간항로의 경우 아시아-유럽 항로는 운임이 하락한 반면 아시아-북미 항로는 상승하였음. 아시아-유럽 항로는 운임이 7주 연속 하락하며, 지난해 11월 이후 처음으로 다시 700달러대 수준으로 하락하였음. 9월이 전통적 성수기 시즌인 데다 10월초 중국 국경절 연휴 전 밀어내기가 있어야 하나 상황은 그렇지 못함. 시장에서는 중국의 환경규제 강화로 상당수 공장이 폐쇄되거나 가동 중단된 것이 물량 감소로 이어졌다고 보고 있음. 이와 같이 예상보다 수요가 부족하자 수급 균형이 무너지면서 운임이 지속적인 하락세를 보이는 것으로 판단됨. 다가오는 10월 중국의 국경절 휴일에는 각 얼라이언스들이 결항을 통해 선복을 조절할 것으로 알려지고 있으며, Alphaliner는 현재의 국면을 운임 인하를 통한 시장점유율 경쟁의 양상으로 평가하기도 했음

아시아-북미 항로는 10월초 연휴를 앞두고 밀어내기에 따른 수요 증가로 운임이 상승함. 또한 10월 1일 GRI가 예정 되어 있어 당분간 운임 상승세를 보일 것으로 예상됨. 또한 10월 연휴 후에도 크리스마스, 추수감사절 전후를 타겟으로 하는 물량이 확대되면서 성수기 효과가 지속될 것으로 전망됨

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로와 상해-일본 항로는 전주와 같은 140달러, 218달러를 기록하고, 상해-동남아 항로는 전주 대비 2달러 하락한 147달러를 각각 기록함

상해-한국 항로는 10월초 양국의 연휴를 대비하여 물량이 늘어나고 있으나 운임 상승으로는 이어지지 못함. 상해-일본 항로는 물량 회복이 미미한 상황에서 운임이 정체 상태를 보임. 상해-동남아 항로는 10월초 연휴에 대비한 밀어내기가 예년과 같지 않아 선복 과잉에 따른 소석을 저하로 운임이 하락하고 있음

CMA-CGM이 지난 2분기 2억 1,900만달러 흑자를 발표하며 지난번 9척의 22,000TEU 선박 발주계획을 재확인

세계 컨테이너 시장에 있어 초대형선을 통한 단위원가 절감은 이미 대세임. 향후 운임 또한 글로벌 리딩 선사들의 낮아진 원가에 일정 마진을 더한 수준에서 등락을 보일 것으로 보임. 따라서 국적선사들도 하루 빨리 원가경쟁력이 있는 초대형선을 확보해서 원가경쟁력을 확보해야 함. 초대형 컨테이너선 투자는 부드러운 연속적인 모습이 아닌 급격한 계단 모양을 나타내고 있어 초대형선 투입에 따라 화물 집하력의 급격한 증대가 필요함. 이에 따라 국내외에서 무너진 우리 선사의 영업망을 조속히 복구하는 것이 무엇보다 중요함

	금주 (09.15)	(전주비)	2017년			2016년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	774.60	(0.33)	747.03	990.24	856.51	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(\$/TEU)	769	(-43)	769	1,116	927	205	1,206	685
	미서안항로(\$/FEU)	1,586	(113)	1,092	2,211	1,545	725	2,082	1,256
	미동안항로(\$/FEU)	2,269	(38)	2,013	3,647	2,650	1,496	3,133	2,066
	한국항로(\$/TEU)	140	(-)	92	168	137	86	125	103
	일본항로(\$/TEU)	218	(-)	202	219	215	110	214	185
	동남아항로(\$/TEU)	147	(-2)	97	185	144	53	105	69
용선지수(HRCI)		628.0	(4.0)	394	642	540	392	453	431



| 유조선 시장 | 최영재 연구원 / cyjnas@kmi.re.kr

VLCC, 수요 부족으로 운임 하락

VLCC 성악건수가 약 21% 감소하였으나 유류 선박량은 전주에 비해 큰 차이가 없음. 당분간 수요 둔화세로 인한 수급악화로 화주 중심의 시장 상황이 계속될 것으로 예상됨

VLCC 평균 운임은 5,042 달러(일)로 전주 대비 364 달러(6.7%) 감소하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 39.0p로 전주 대비 변동 없음

연료유 가격은 북중미, 아시아 일부 항만을 제외하고 대부분의 항만에서 상승하였음

중동시장 항로별 운임은 한국항 4,398 달러/일(-4%), 일본항 6,061 달러/일(-3%), 싱가포르항 6,684 달러/일(+9%), 미국항 475 달러/일(-29%), 유럽항 572 달러/일(-12%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 9,232 달러/일(-9%), 미국항 19,028 달러/일(-0%), 인도항 15,939 달러/일(-1%) 기록

[09월 15일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	320.5	339.0	335.0	344.0	312.5	330.0	332.5	334.5	339.5	342.5	362.5
전주비	1.6%	1.3%	2.3%	2.2%	0.0%	0.8%	0.0%	0.9%	0.6%	0.0%	0.0%

제품선, 아시아 LR 시장을 제외하고 운임 하락

대서양시장 : U.S. Gulf 지역의 허리케인으로 급등했던 대서양 시장의 운임이 지난 주에 이어 진정되는 움직임을 보이면서 전반적으로 하락하였음

아시아시장 : LR 시장은 지난주에 이어 운임이 상승하였으며 인도-일본 항로는 운임이 소폭 하락하였음

제품선 평균 운임은 7,434 달러(일)로 전주 대비 651 달러(8.1%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 190.0p로 전주 대비 30.0p(18.8%) 상승하였음

대서양 MR 항로별 운임은 북해-미동안 2,729 달러/일(-61%), 북해-서아프리카 4,294 달러/일(-47%), 미걸프-북해 -859 달러/일(-199%), 미걸프-남미동안 8,256 달러/일(-16%) 기록

아시아 항로별 운임은 중동-일본 LR1 10,933 달러/일(+16%), LR2 11,634 달러/일(+9%) 기록. MR은 인도-일본 11,198 달러/일(-0%) 기록

		(전주비)		2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(09.15)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	5,042	(-364)	5,042	42,986	18,667	14,354	93,982	40,552
	MR	7,434	(-651)	6,740	16,540	9,344	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	27,000	(-)	26,500	31,750	27,328	26,500	59,000	37,534
	MR	13,125	(-)	12,500	13,750	13,068	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	39.0	(-)	37.0	90.0	57.6	32.0	97.5	58.4
	MR	190.0	(30.0)	135.0	190.0	151.5	102.0	150.0	124.7

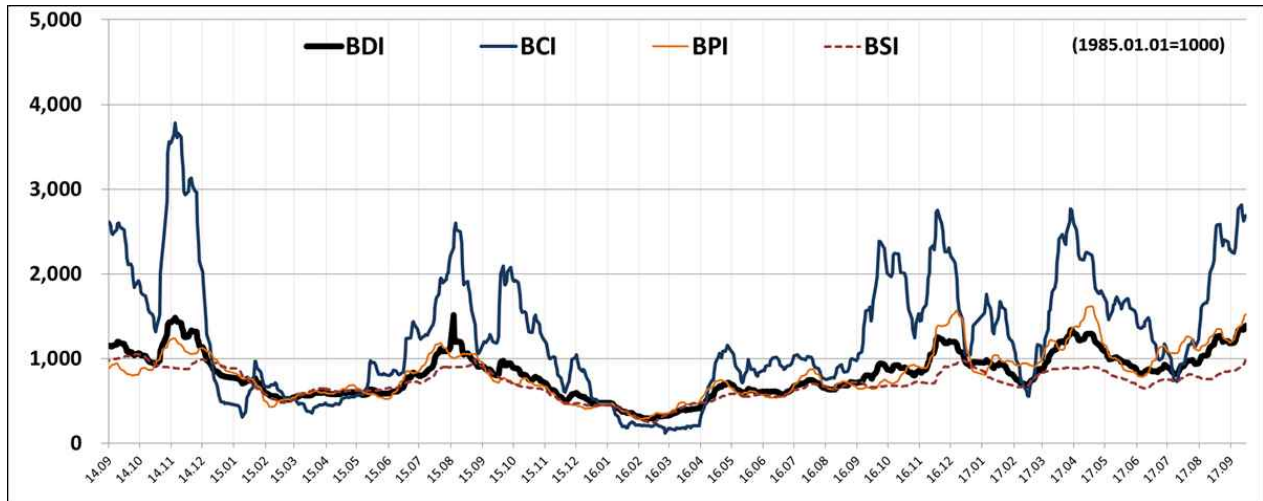
* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

KMI 주간해운시장포커스



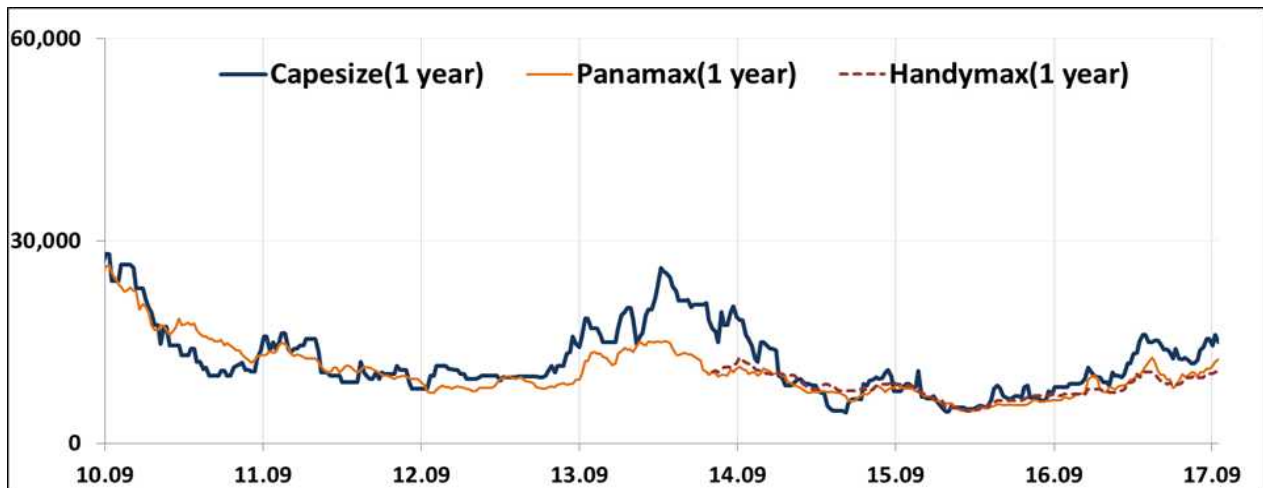
KMI 주간해운시장포커스 통권 361호 (2017.09.11~09.15)

건화물선 운임 지수



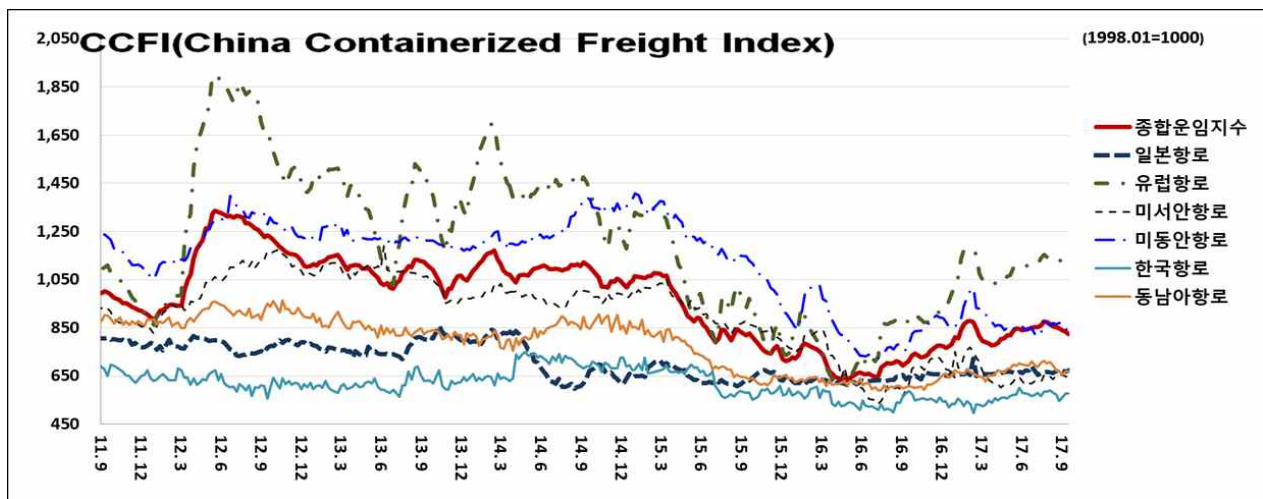
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



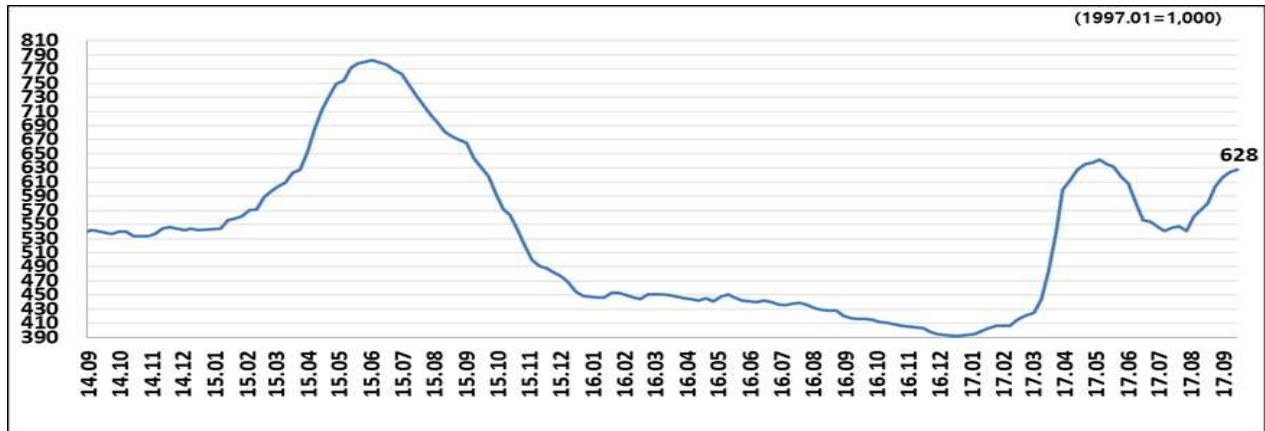
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 361호 (2017.09.11.~09.15)

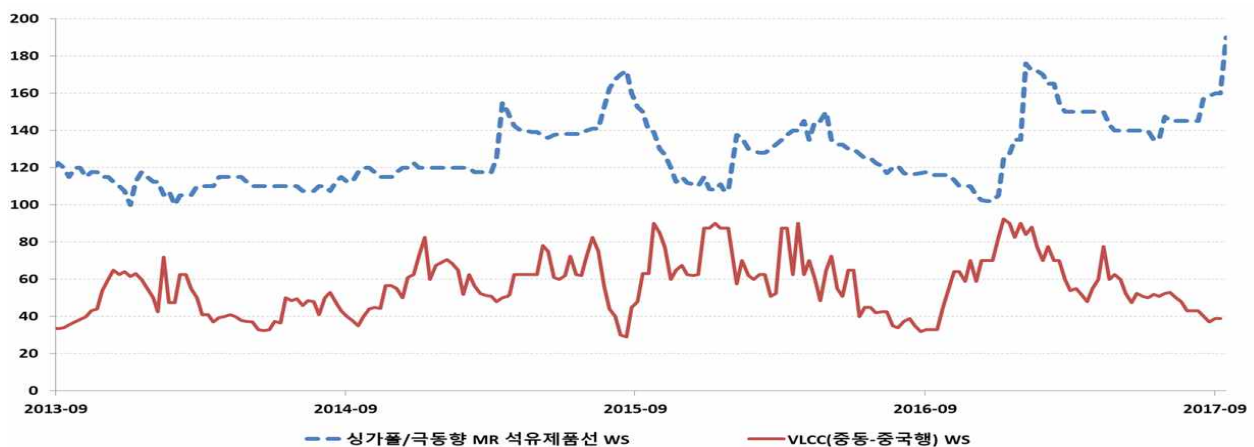
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



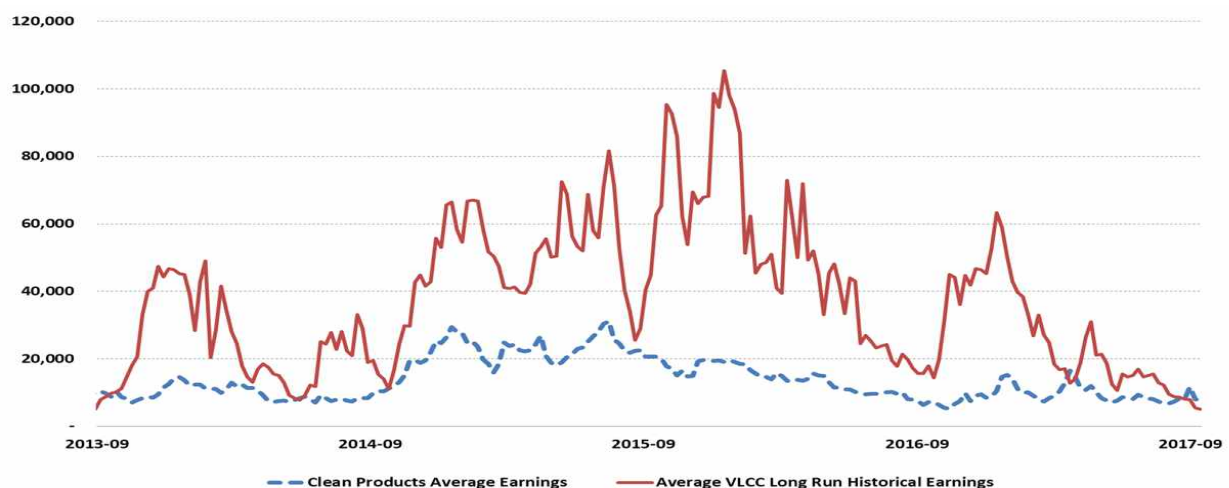
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 361호 (2017.09.11~09.15)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	9월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(09.15)								
건화물선(5년)	Panamax	18.5	(-)	18.5	15.0	18.5	17.4	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	62.0	(-)	62.3	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)		(09.15)								
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	26.9	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(09.15)								
380 CST	Rotterdam	320.5	(5.0)	309.2	267.5	320.5	292.1	112.0	303.0	211.4
	Singapore	339.5	(2.0)	329.8	291.0	352.5	315.4	147.5	340.0	231.1
	Korea	352.5	(-)	344.2	310.0	382.5	338.6	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	342.5	(-)	334.2	297.5	362.5	323.5	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(09.15)								
철광석	국제價	75.5	(-1.3)	77.1	55.3	91.7	73.8	41.2	81.0	57.2
	중국産	110.1	(-1.0)	110.4	86.4	124.4	104.0	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	91.3	(4.4)	87.0	78.0	91.3	83.5	59.8	63.5	61.4
	중국産	115.4	(3.6)	111.7	97.5	115.4	105.5	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주산	227.8	(-11.3)	236.9	170.0	239.3	201.2	98.8	150.0	109.5
	내륙(몽골)	169.7	(13.9)	160.0	130.4	169.7	144.2	51.6	70.5	56.3
	중국産	230.8	(-2.0)	226.8	196.2	233.2	208.3	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	968.8	(12.3)	957.5	904.0	1,075.0	975.6	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	449.0	(35.3)	423.0	400.0	539.3	439.4	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	