

KMI 주간해운시장포커스

통권 399호(2018.08.20.~08.24)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리 : 황진회 본부장

| 주간 동향/이슈 | 윤희성 해운빅데이터연구센터장 / heesung@kmi.re.kr / 051-797-4637

해운산업의 주도적 변화 추구

어려운 현실

국내선사는 선종을 막론하고 큰 어려움에 처해 있음. 장기간 지속된 불황과 이에 따른 손실 누적으로 기업과 정책당국 공히 해운산업을 '생존'이라는 관점에서 바라볼 수밖에 없는 입장임. 위기에 처한 해운산업을 살리기 위해 산업계는 구조조정이라는 아픈 과정을 겪어내고 있으며, 정부는 해운재건 5개년 계획을 수립하고 해양진흥공사를 발족시키는 등 효과적인 정책의 마련에 심혈을 기울여 왔음

그 결과 시황역행적 선박투자, 규모의 경제에 부응할 수 있는 초대형선의 확보와 이를 위한 금융의 제공에는 윤곽이 잡혀나가고 있음. 어려운 문제를 큰 것부터 풀어나가는 단계이기는 하나 경쟁우위는 다양한 요소에서 비롯되므로 글로벌 시장에서 경쟁하는 다른 선사들의 선제적인 움직임에도 관심을 기울일 필요가 있음

글로벌 선사들의 선제적 움직임

경쟁선사들은 컨테이너 사업의 근간이 되어 온 규모의 경제 이외에 다양한 분야에서 경쟁우위를 확보하기 위한 노력을 지속하고 있음. 과거 머스크가 고유가에 대응하기 위해 저속운항(slow steaming)과 경제선(eco ship)의 개발에 주도적인 역할을 했음은 잘 알려져 있음. 최근에도 머스크는 변화를 견인하고 있음. IBM과 합작하여 블록체인 플랫폼인 TradeLens를 출범시켰고, 네덜란드의 탱크터미널 기업인 Royal Vopak과 손잡고 로테르담에 연료유 공급 기지를 확보함으로써 2020년 이후 저유황연료 공급문제를 능동적으로 해결하고 있음. 또한 세계 최초로 3,600TEU 급 컨테이너선의 북극항로 투입을 추진함으로써 컨테이너 선박의 북극항로 운항에 앞장서고 있음

이러한 변화선도 사례는 다른 선사에서도 찾아볼 수 있음. 일본 3사가 합작하여 출범시킨 ONE은 냉장 컨테이너 수요의 지속적 증가에 주목하여 약 14,000개의 냉동 컨테이너 박스를 확보하는 것으로 알려짐. ONE의 새로운 컨테이너에는 최신 기술이 적용되어 차별적인 서비스의 제공이 가능하다고 함. 이외에도 지난 호에 소개된 바와 같이 대만의 선사들은 친환경 피더선대의 확보로 근해·피더 서비스에서의 경쟁력을 추구하고 있음. 양밍이 10척을 발주하고 에버그린이 36척의 용선을 발표한 데 이어 완하이도 확정분 10척, 추가 옵션 4척의 피더선 신조를 추진하고 있는 것으로 보도됨. 한편 일본선사 NYK와 MOL은 스크러버와 평형수처리장치 설치를 위해 그린본드(Green Bonds)를 활용하여 각각 9천만 달러를 0.29%, 0.42%의 낮은 이자율로 조달했음

컨테이너 사업의 경쟁요소는 다양

컨테이너 사업에 있어 규모의 경제가 경쟁우위의 핵심이라는 것은 잘 알려진 사실이나, 복잡한 설비, 운영, 시스템 그리고 다양한 기능의 조직과 인력을 필요로 하는 융복합 사업인 컨테이너 사업의 경쟁우위요소를 선박의 규모에서만 찾는 것은 지나치게 단순한 접근이라고 할 수 있음. 환경규제, 4차 산업혁명 그리고 사업모델의 변화까지도 빠르게 진행되는 현실을 보면 지금 우리 선사들은 선박의 대형화와 더불어 다양한 경쟁요소에서 변화를 선도하는 노력을 경주해야 함

파나막스와 수프라막스 상승세 지속

파나막스의 급격한 상승으로 BDI는 주간 평균 기준으로 전주와 동일 수준을 유지하였음. 선형별 주간 평균 T/C를 보면 케이프는 전주 대비 1,222달러 하락한 반면 파나막스는 1,274달러, 수프라막스는 352달러, 핸디사이즈는 21달러 상승하였음. BDI는 케이프의 지속된 하락세에도 불구하고 파나막스 등 다른 선형의 운임이 상승하면서 전주와 동일한 수준을 유지하였음

케이프의 경우 양대 수역에서 철광석 메이저들의 성약체결 부진과 신규 수요 부진으로 지난 주에 이어 하락세가 지속되었음. 파나막스의 경우 태평양수역에서 석탄 및 곡물, 대서양수역에서 곡물 수요가 증가하고 가용선박이 감소하면서 대폭 상승하였음. 수프라막스의 경우 전주와 마찬가지로 양대 수역에서 곡물 수요가 꾸준히 유입되는 가운데 공급이 조금 부족해지면서 운임 상승세를 유지하였음

FFA 시장의 경우, 케이프는 금년 9월물은 하락, 금년 4분기물과 2019년물은 상승세가 꺾이는 모습을 보이고 있는 반면 파나막스와 수프라막스는 현물시장에서의 운임 상승세가 반영되면서 올해 9월물 및 4분기물, 2019년물 모두 상승세를 보였음

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~08.24)	(전주비)	2018년 ³⁾			2017년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	운임지수 ¹⁾ BDI	1,721	(-)	948	1,774	1,329	685	1,743	1,145
	케이프(5TC) ⁷⁾	24,656	(-1,222)	7,051	27,283	16,572	3,566	29,411	14,086
	파나막스(4TC)	12,549	(1,274)	9,262	13,055	11,229	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	11,646	(352)	9,350	12,356	10,882	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	7,949	(21)	7,530	9,577	9,577	5,422	10,104	7,637
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	케이프	21,375	(-)	16,250	22,000	19,407	9,350	19,675	15,235
	파나막스	14,375	(275)	13,000	15,500	14,209	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	13,250	(250)	11,000	13,750	12,902	7,500	11,250	9,844
		핸디	(-)	9,500	11,500	10,864	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		9월물		2018년 4분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (08.24)	(전주비)	금주 (08.24)	(전주비)	금주 (08.24)	(전주비)	금주 (08.24)	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	23,200	(-33)	22,489	(-)	18,017	(17)	18,400	(17)
	파나막스(4TC)	13,183	(833)	13,200	(250)	12,967	(167)	12,267	(167)
	수프라막스(6TC)	12,327	(210)	12,542	(188)	12,152	(30)	11,412	(-30)
	핸디(6TC)	8,888	(-137)	9,244	(-52)	9,294	(-44)	9,100	(-13)

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

7) : 2018년부터 5 T/C값

공급축소 영향으로 원양항로 운임 최고치 기록

상해발 운임지수 SCFI는 901.66 기록(전주 대비 9.8p 상승)

용선료 지수 HRCI는 752 기록(전주 대비 10p 하락)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 31달러 상승한 959달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행은 전주 대비 40달러 상승한 2,126달러, 미동안행은 12달러 상승한 3,329달러를 기록함

유럽, 미주항로 운임 모두 연중 최고치를 기록함. 특히 미주항로는 올해 7월 미국 수입량이 전년대비 8.7% 증가하는 등 수요가 크게 증가한데 반해 공급량이 축소된 결과로 풀이됨. 미-중 무역전쟁으로 인한 추가적인 관세부과 움직임에 따라 불확실성은 지속되어 9월까지 수요는 지속적인 증가세를 유지할 것으로 전망됨

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주대비 1달러 하락한 154달러, 상해-일본 항로는 전주와 동일한 226달러를 기록했으며, 상해-동남아 항로는 전주대비 2달러 하락한 138달러를 기록함

선사들의 운임인상 노력에도 불구하고 7~8월 비수기로 인해 낮은 운임 수준이 지속됨

유럽항로에 대한 공급 축소 발표

오션얼라이언스(CMACGM, COSCO, Evergreen)는 아시아-유럽항로와 아시아-지중해항로 서비스 축소를 오는 10월부터 실시하기로 발표함. 2M도 동 항로에 대한 공급 조절을 예고하였으며 하판로이드도 선박 유지보수를 이유로 유럽항로 투입선박에 대한 축소를 발표함. 일부 선사는 유럽 서비스 축소전인 9월부터 무차별운임(FAK: Freight All Kinds)을 실시할 예정으로 알려짐. 이러한 공급 축소가 운임증가로 이어질지는 추이를 지켜봐야 함. 올해 2분기 아시아-유럽 교역량 증가세는 마이너스로 돌아섰으며 터키의 경제위기로 인한 추가적인 수요 감소도 가능한 상황에서 선사들의 공급 축소는 운임 하락을 막을 수 있는 적극적인 대응으로 풀이됨. 이외에 CMA CGM은 초대형 컨테이너 선박 10척(166,576TEU)의 인도시기를 2019년으로 연기하는 등 공급량 조절을 위해 노력중임

	금주 (08.24)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	901.66	(9.8)	646.59	901.66	819.84	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	959	(31)	584	959	832	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	2,126	(40)	945	2,126	1,454	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	3,329	(12)	1,933	3,329	2,524	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	154	(-1)	144	205	167	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	226	(-)	210	229	221	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	138	(-2)	131	166	147	97	185	148
용선지수(HRCI)	752	(-10)	610	846	749	394	642	557	

VLCC, 운임 전주 대비 상승세 지속

VLCC 성약건수는 전주대비 약 9% 증가하였으며 중동 대기 선박량은 전주대비 약 4% 증가하였음. 지난 주 강세를 이어가며 운임이 상승하였으나 미국 등에서 선박이 귀항하며 대기 선박이 다시 증가하여 운임 상승폭은 제한적임

VLCC 평균 일일 운임은 11,462 달러로 전주 대비 525 달러(+4.8%) 증가하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 54.5로 전주대비 3.5p(+6.4%) 상승하였음

연료유 가격은 전주대비 전 항만에서 상승 반전하였음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국항 16,202달러(+22%), 일본항 18,692달러(+20%), 싱가포르항 19,660달러(+18%), 미국항 -3,890달러(적자 전환), 유럽항 2,597달러(-58%)를 기록하였고, 서아프리카 시장은 중국항 14,842달러(+7%), 미국항 17,296달러(+7%), 인도항 17,239달러(-26%)를 기록함

[08월 24일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	422.5	447.5	450.5	456.5	422.5	432.5	447.5	457.5	457.5	460.5	491.5
전주비	2.5%	0.3%	2.6%	2.6%	4.3%	3.0%	1.1%	2.0%	2.9%	2.9%	0.4%

제품선, 미걸프만 운임 상승세 지속

대서양시장 : 미걸프만 운임은 지난 주 강세가 이어졌으며 브라질 Petrobras 화재로 남미항 운임도 상승세를 지속함

아시아시장 : LR1을 제외한 전반적인 약세가 지속된 가운데 LR2는 주 후반 성약이 증가하며 낙폭을 축소시켰음

제품선 평균 일일 운임은 4,934달러로 전주 대비 336달러(-6.4%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 139.0로 전주대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 3,485달러(-24%), 북해-서아프리카 4,113달러(-19%), 미걸프-북해 1,368달러(+428%), 미걸프-남미동안 9,722달러(+7%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 3,984달러(+21%), LR2 7,061달러(-12%)를 기록, MR은 인도-일본 5,687달러(-6%), 한국-싱가포르 11,437달러(-3%)를 기록함

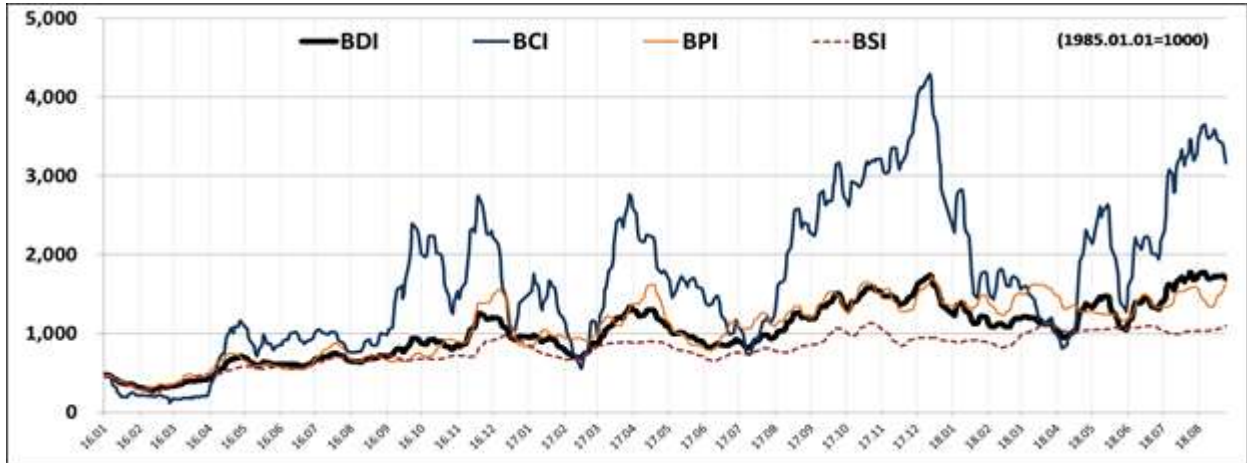
				(전주비)	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장				(08.24)						
Average Earnings (\$/day)	VLCC	11,462	(525)		1,357	14,597	6,797	5,042	42,986	17,805
	MR	4,934	(-336)		5,015	11,783	7,858	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	19,500	(500)		19,000	24,750	20,449	24,750	31,750	27,084
	MR	12,500	(-)		12,500	14,000	13,276	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	54.5	(3.5)		34.0	56.0	42.9	37.0	90.0	58.3
	MR	139	(-)		130.0	145.0	136.6	135.0	205.0	159.6

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스

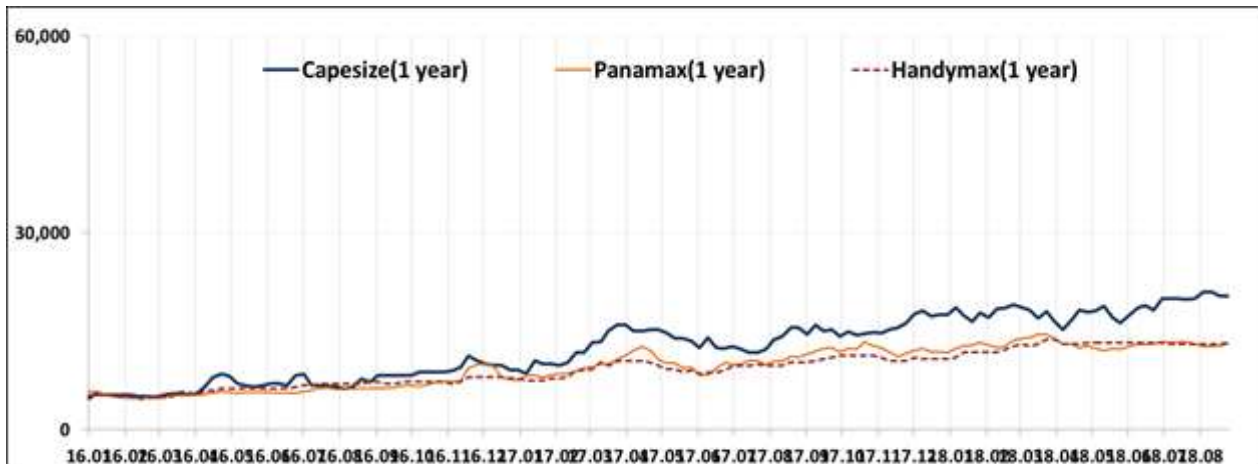
KMI 주간해운시장포커스 통권 399호 (2018.08.20.~08.24)

건화물선 운임 지수



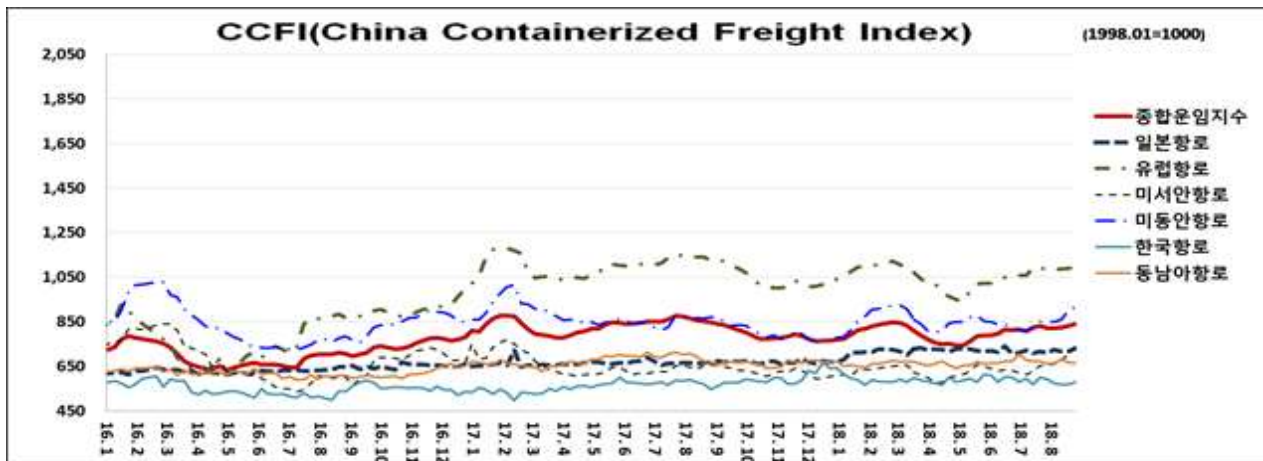
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소

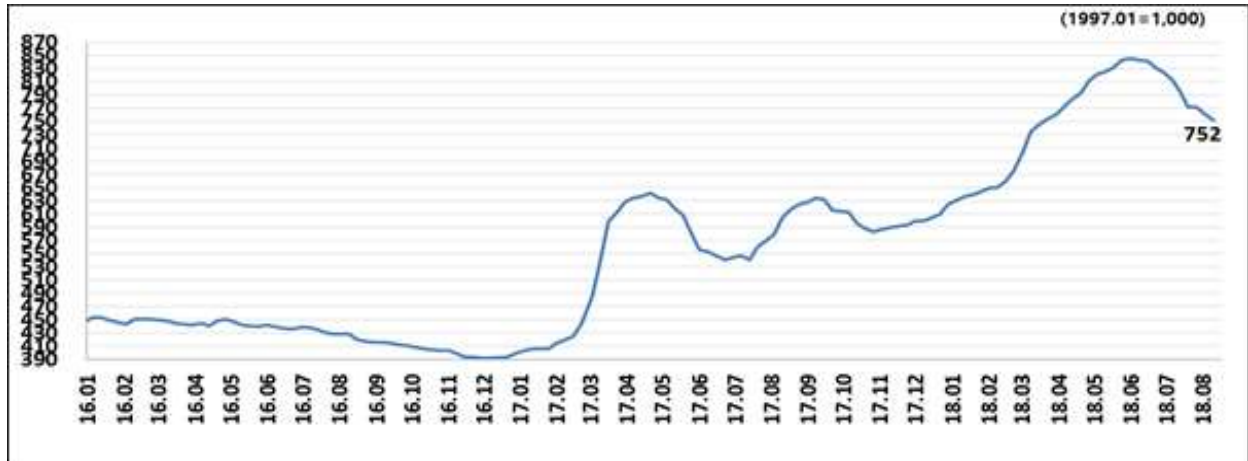


KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 399호 (2018.08.20.~08.24)

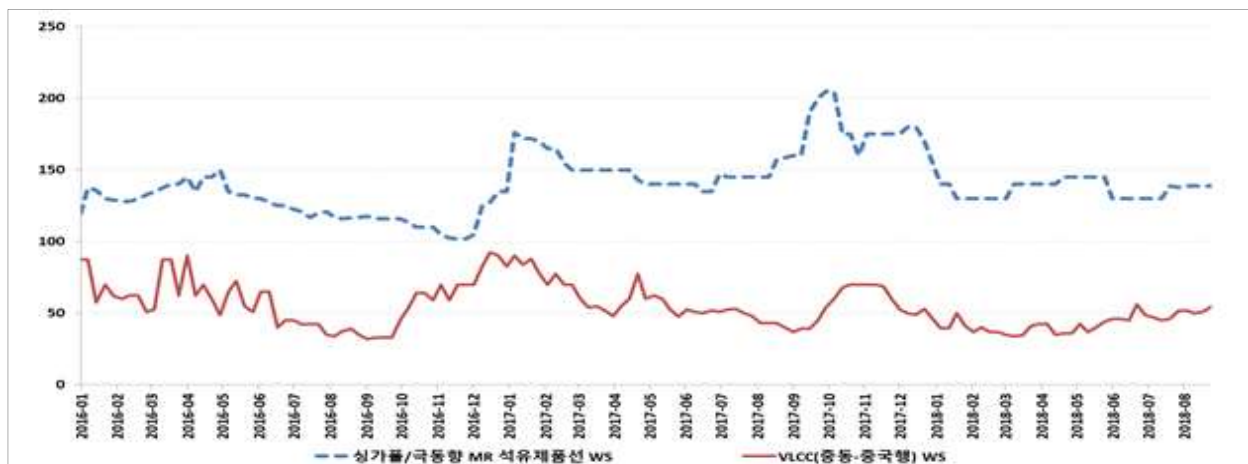
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



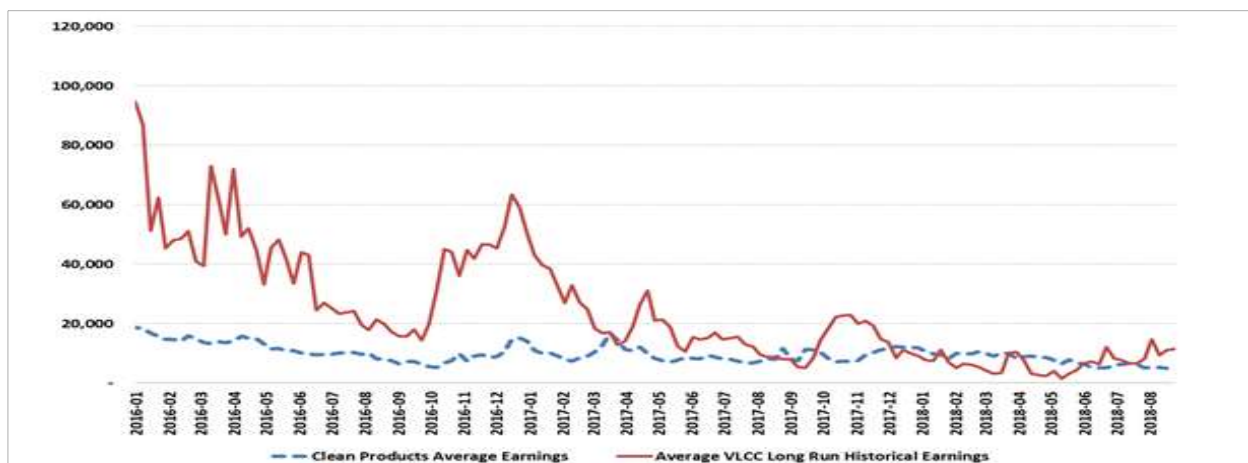
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 399호 (2018.08.20.~08.24)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	8월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(08.24)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	18.5	19.0	18.9	15.0	18.5	17.7
유조선(5년)	VLCC	64.0	(-)	64.0	63.0	64.0	63.8	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	14.0	(-)	14.0	11.5	14.0	13.1	5.8	11.5	9.4
신조선 시장 (\$ Million)		(08.24)								
건화물선	Panamax	27.5	(-)	27.3	25.0	27.5	26.2	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	90.0	(-)	89.8	82.0	90.0	86.6	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	34.0	(-)	33.8	29.0	34.0	31.3	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(08.24)								
380 CST	Rotterdam	422.5	(10.5)	418.9	341.5	440.5	391.5	267.5	364.0	305.2
	Singapore	457.5	(13.0)	458.5	359.5	468.5	417.4	291.0	387.5	328.7
	Korea	474.5	(5.0)	475.4	388.5	482.5	437.3	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	460.5	(13.0)	461.8	376.5	471.5	424.3	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(08.24)								
철광석	국제價	66.1	(-1.1)	67.5	62.5	79.3	69.0	55.3	91.7	71.3
	중국産	110.3	(8.3)	101.7	96.0	111.8	103.0	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	83.1	(-1.0)	83.9	82.3	105.1	93.6	78.0	101.4	87.1
	중국産	109.6	(2.5)	107.4	105.5	138.2	120.2	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주産	226.2	(9.5)	219.7	214.9	245.9	230.3	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	167.7	(1.6)	166.6	164.7	186.9	178.5	130.4	191.2	149.6
	중국産	216.3	(7.2)	211.2	207.3	250.9	232.4	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	842.0	(-39.5)	872.2	818.8	1,066.8	968.2	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	514.8	(-45.8)	546.8	416.5	574.5	488.1	399.0	539.0	436.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		5월	6월	7월	2018년 합계	2015년 합계	2016년 합계	2017년 합계		
ASEAN	수출	7,933	7,901	8,215	57,143	74,824	74,518	95,252		
	수입	4,597	4,876	4,996	34,223	45,031	44,319	53,817		
NAFTA	수출	7,677	7,916	7,786	50,405	85,347	81,068	84,260		
	수입	5,724	5,701	5,922	40,501	51,472	50,854	60,184		
EU	수출	5,003	4,460	4,459	33,215	48,079	46,610	54,042		
	수입	5,713	5,090	4,986	37,336	57,199	51,902	57,272		
BRICs	수출	16,402	16,252	16,227	109,348	159,334	145,255	169,584		
	수입	11,585	10,826	11,450	75,979	109,858	103,255	118,556		