KMI 주간해운시장포커스

통권 344호(2017.04.24~04.28) 한국해양수산개발원 발행: 양창호 원장 감리 : 김범중 본부장 051)797-4635

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

최근의 운임상승은 수급 균형을 찾아가는 과정

최근 운임상승에 대한 선사 및 화주의 논란

지난 4월 19일 주한미국상공회의소(AMCHAM)이 주최한 '한미 해상운송안정화 세미나'에서 화주들은 최근의 급격한 해상운임 상승으로 기업의 경쟁력 약화가 우려된다고 주장한 반면, 선사들은 화주들이 적정 수준의 운임을 지불해야 안정적인 운송이 가능하다는 의견을 피력하였음

화주들은 한진해운의 법정관리 및 파산으로 촉발된 운임상승이 결국 원자재 가격 인상으로 이어져 기업의 경쟁력이 약화될 우려가 있다고 주장하였음. 실제로도 한진해운 법정관리 이후 성수기 도래와 일시적인 공급축소로 단기간에 급격한 운임상승이 나타났음

반면 선사들은 작년의 운임이 역사상 최악의 수준이었으므로 최근의 운임상승은 수급개선의 균형을 찾아가는 과정이라는 입장을 밝혔음. 실제로 작년에 상위권 선사들도 영업손실을 기록했거나 2015년 대비 이익이 대폭 감소한 것으로 나타났음. 한진해운의 파산도 근본적으로는 장기간의 저운임으로 인한 대규모 손실을 주요 원인으로 보아야 한다는 것이 선사들의 입장임

사상 최저의 운임수준을 보인 작년에 상위권 선사들도 영업이익 악화

작년에는 지속적인 공급 증가에 따른 수급악화와 선사들의 시장점유율 경쟁이 치열하게 전개되면서 상위권 선사들도 영업실적이 극도로 악화된 것으로 나타났음. 머스크는 작년에 EBIT 기준으로 3억 9,600만 달러 적자를 기록하였으며, 세계 3위인 CMA CGM의 EBIT는 전년 대비 97% 감소한 2,900만 달러에 그쳤음

세계 4위의 COSCO Shipping은 2015년 12억 위안 흑자에서 작년에는 56억 4천만 위안 적자로 반전되었으며, 세계 5위인 Evergreen은 EBIT 기준, 78억 4,800만 대만달러 적자를 기록했는데, 이는 2015년보다 2배 가까이 늘어난 수준임(2015년 38억 4,700만 대만달러 적자) 또한 세계 6위의 독일선사 하파그로이드는 작년에 2015년 대비 순이익이 66% 감소한 1억 2,600만 유로를 기록하였음

최근의 운임상승에 대해 누구 말이 맞는가?

작년과 같은 운임 수준에서는 비용경쟁력이 강한 상위권 선사들도 적정 이익을 실현하지 못했다는 점에서 운임수준이 균형점에 다다르지 못한 것으로 판단됨. 즉, 작년의 운임수준은 원가에 미치지 못했다는 의미임. 실제로 작년도 운임 수준은 비교적 운임이 높았던 2010~2014년 평균 운임 보다 크게 낮은 것으로 나타났음(아시아-유럽 항로 55%, 아시아-미서안 항로 62%, 아시아-미동안 항로 62%로 작년 운임이 예년에 비해 폭락하였음을 알 수 있음)

또한 2010~2014년 평균 운임과 올해 4월까지 평균 운임을 비교해 보면 아시아-유럽 항로 78%, 아시아-미서안 항로 82%, 아시아-미동안 항로 84% 수준으로 여전히 낮은 수준임. 더구나 4월까지 운임 수준은 비수기 운임을 포함하지 않은 것을 고려할 때 올해 평균 운임은 2010~2014년 평균 운임의 70% 수준을 넘기기 어려울 것으로 예상됨

한편 이러한 현상은 아시아 역내 항로에서도 동일하게 나타남. 아시아 역내 항로의 2010~2014년 평균 운임과 작년도 평균 운임을 비교해 보면 상해 기점 일본, 한국은 55%, 동남아는 28% 수준으로 나타났으며, 올해 4월까지의 운임 수준도 2010~2014년 평균 운임의 60%대 수준에 머무르고 있음

2010년부터 2014년까지 시황도 호황이 아닌 불황기에 속한다는 점에서 최근 운임 수준이 높은 수준이라고 보기 어려움. 오히려 최근의 운임 상승은 선사들의 신조발주 자제, 계선 확대 등의 공급조절 노력과 M&A에 따른 거대 선사들의 영향력 확대에 따라 나타나는 현상임. 달리 말하면 최근의 급격한 운임상승은 수급의 균형을 찾아가는 과정에서 자연스럽게 나타나는 현상으로 보아야 할 것임

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

중대형 건화물선 큰 폭 하락세

BDI 전주 대비 10% 하락

2월 하순 이후 상승을 지속하던 BDI가 비교적 큰 폭으로 하락했으며 이에는 중대형선 특히 파나막스가 케이프의 추세를 따라가면서 하락세로 돌아선 것이 크게 작용함. 호주의 사이클론, 브라질 항만사고 등 물리적 요인의 영향에 더하여 항만재고 증가, 중국정부의 신용축소 등이 부정적으로 작용함

골든위크 이후에 대한 기대감

예년의 경우에도 황금연휴 이후 시황이 반등하는 추세를 보여왔고 5월 이후 중국 건설의 활성화에 대한 기대도 있어 단기적인 반등에 무게가 실리고 있음. 이러한 추세는 특히 대형선의 경우에 두드러져 현물의 하락에도 미래물은 오히려 상승하는 현상을 보임

파나막스, 수프라막스의 비율로 볼 때 균형 회복

파나막스의 경우 4월 중반으로 접어들면서 수프라막스와 비교적 큰 괴리를 보였었는데 최근의 조정으로 이격이 축소됨. 주 단위 평균의 변동으로 볼 때, 추가적으로 큰 폭의 하락세를 경험하기 보다는 조정의 폭을 줄이는 형태를 보일 것으로 예상됨

건화물선 시장(현물)

		금주 (~04.28)	전주비	2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수[1]	BDI	1,143	(−110)	702	1,315	1,011	291	1,216	671
선형별 운임지표[2] (달러/일)	케이프(4TC)	12,056	(−1,807)	4,030	18,786	11,060	536	18,091	6,324
	파나막스(4TC)	10,549	(−2,034)	6,693	12,583	9,062	2,294	12,319	5,543
	수프라막스(6TC)	9,642	(−101)	6,970	9,743	8,467	2,591	10,127	6,233
	핸디(6TC)	8,386	(36)	5,464	8,441	7,039	2,744	8,581	5,208
1년 용선료[3] (달러/일)	케이프	15,250	(−)	8,550	16,000	12,782	4,975	11,250	7,344
	파나막스	10,750	(−1,325)	7,925	12,675	9,849	4,750	10,000	6,263
	수프라막스	9,750	(−500)	7,000	9,750	8,231	4,250	7,500	6,044
	핸디	8,000	(−250)	6,250	8,500	7,441	4,250	6,750	5,264

건화물선 시장(FFA)

		5월물		2017년 3분기물		2018년물		2019년물	
		금주 (04.28)	(전주비)	금주 (04.28)	(전주비)	금주 (04.28)	(전주비)	금주 (04.28)	(전주비)
선형별 운임 평가치[4] (달러/일)	케이프(4TC)	13,500	(1,050)	15,600	(900)	14,825	(637)	14,750	(500)
	파나막스(4TC)	8,850	(−1,600)	9,050	(−400)	9,000	(−325)	9,075	(−300)
	수프라막스(6TC)	8,800	(−275)	8,525	(−225)	8,800	(−25)	9,100	(−50)
	핸디(6TC)	7,500	(−)	7,500	(−)	7,300	(−)	7,500	(−)

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

선사들 운임인상 성공으로 SCFI 상승

상해발 운임지수 SCFI는 909.25p 기록(전주 대비 101.70p 상승)

용선료 지수 HRCI는 637p 기록(전주 대비 2p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 141달러 상승한 1,021달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 280달러 상승한 1,606달러, 미동안행이 318달러 상승한 2,625달러를 기록함

4월 초 얼라이언스 체제의 재편을 전후하여 선사의 운임인상(GRI) 노력이 성과를 거두지 못하였으나, 이번 5월 초 운임인상 노력이 실제 운임상승으로 이어짐. 한편에서는 이번의 운임인상이 북미 항로의 서비스 계약(SC) 운임이 이미 결정 난 이후라서 크게 평가하고 있지는 않지만, 일각에서는 4월 얼라이언스 재편 이후 새로운 서비스 네트워크에서 의미있는 운임 인상이 이루어진 부분에 대해 긍정적으로 평가하고 있음

향후 동서 기간 항로에서 수요가 뒷받침되면서 운임수준이 전년에 비해 높을 것이라고 예측하기도 하지만, 관건은 주요 얼라이언스들이 얼마만큼 계선 등을 통한 공급조절에 성공하는지가 운임의 향방을 결정할 것으로 전망됨

한편, 동아시아-남미 항로의 경우 서비스 계약(SC) 운임이 전년에 비해 두 배에 달하는 것으로 알려짐. 이는 전년도 기저효과도 있지만, 동 항로에서의 선사들의 공급조절과 물동량 회복이 이 같은 운임 인상을 뒷받침하고 있는 것으로 평가됨. 특히 선사들은 전년 피크 대비 선복량을 약 40% 감축한 것으로 보도되고 있으며, 브라질 및 아르헨티나 경기가 회복되면서 중국산 수입이 증가한 것이 주요 수급 요인으로 지적됨

이 같은 운임회복과 함께 동아시아-남미 항로는 큰 변동성을 보이고 있음. 이 같은 운임 변동성은 투입 선복이 일정하게 유지되는 가운데 물동량이 증감을 보이면서 나타나고 있음. 전문가들은 동 항로에서 선사들의 공격적 시장점유율 경쟁이 지양되고, 아시아-유럽 항로에 투입되는 선박들이 대형선 인도로 인해 전배되지 않아야 회복된 운임이 유지될 수 있을 것으로 판단함

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주 대비 TEU당 2달러 상승한 164달러, 상해-일본 항로는 전주와 같은 219달러, 상해-동남아 항로도 19달러 상승한 162달러를 기록

상해-동남아 항로는 원단 물량 성수기 진입으로 인도네시아, 싱가폴 항로 등이 운임을 강세를 보이는 가운데 기타 동남아 항로에도 긍정적 영향을 미치고 있음

		금주 (04.28)	(전주비)	2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	909.25	(101.7)	747.03	990.24	857.44	400.43	951.66	650.12
	유럽항로($/TEU)	1,021	(141)	815	1,116	931	205	1,206	685
	미서안항로($/FEU)	1,606	(280)	1,288	2,211	1,690	725	2,082	1,256
	미동안항로($/FEU)	2,625	(318)	2,307	3,647	2,992	1,496	3,133	2,066
	한국항로($/TEU)	164	(2)	92	168	122	86	125	103
	일본항로($/TEU)	219	(-)	202	219	212	110	214	185
	동남아항로($/TEU)	162	(19)	97	162	113	53	105	69
용선지수(HRCI)		637.0	(2.0)	394	637	486	392	453	431

| 유조선 시장 |

최영재 연구원 / cyjjnas@kmi.re.kr

VLCC, 수요 둔화로 운임 하락

주 중반부터 중동과 서아프리카 시장 모두 수요가 둔화됨에 따라 운임이 하락하였음. 중국 등 아시아의 일시적인 수요 증가로 지속된 4주간의 상승세는 당분간 조정 움직임을 보일 것으로 예상됨

VLCC 평균 운임은 21,047 달러(일)로 전주 대비 9,908 달러(32.0%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 60.0p로 전주 대비 17.5p(22.6%) 하락하였음

연료유 가격은 대부분의 항만에서 하락하였음

중동시장 항로별 운임은 한국향 18,728 달러/일(-36%), 일본향 23,387 달러/일(-32%), 싱가포르향 20,896 달러/일(-41%), 미국향 20,099 달러/일(-31%), 유럽향 18,596 달러/일(-24%) 기록. 서아프리카 시장은 중국향 21,975 달러/일(-29%), 미국향 32,853 달러/일(-18%), 인도향 32,761 달러/일(-30%) 기록

[04월 28일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스톤	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
$/톤	280.5	304.0	299.0	312.5	277.5	295.0	302.5	303.5	307.5	317.5	352.5
전주비	-3.8%	-5.3%	-3.7%	-1.6%	-2.5%	-1.7%	-2.6%	-2.3%	-1.6%	-1.6%	-1.4%

제품선, 공급과잉 해소로 아시아 시장 운임 상승

대서양시장 : US Gulf 시장은 지난주부터 이어진 공급 증가가 심화되어 운임이 하락하였으며 북해시장은 수요는 유지되었으나 US Gulf의 유휴 선박을 흡수하여 수급이 악화됨에 따라 운임이 하락하였음

아시아시장 : LR 시장은 공급과잉이 해소되기 시작하면서 4주 만에 운임이 상승하였으며 MR 인도-일본 항로 운임은 강보합세로 나타남

제품선 평균 운임은 9,988 달러(일)로 전주 대비 1,982 달러(-16.6%) 감소하였고, 싱가폴-일본 항로 운임은 WS 140.0p로 전주 대비 3.0p(-2.1%) 하락하였음

대서양 MR 항로별 운임은 북해-미동안 12,991 달러/일(-8%), 북해-서아프리카 12,819 달러/일(-11%), 미걸프-북해 2,016 달러/일(-20%), 미걸프-남미동안 10,782 달러/일(-4%) 기록

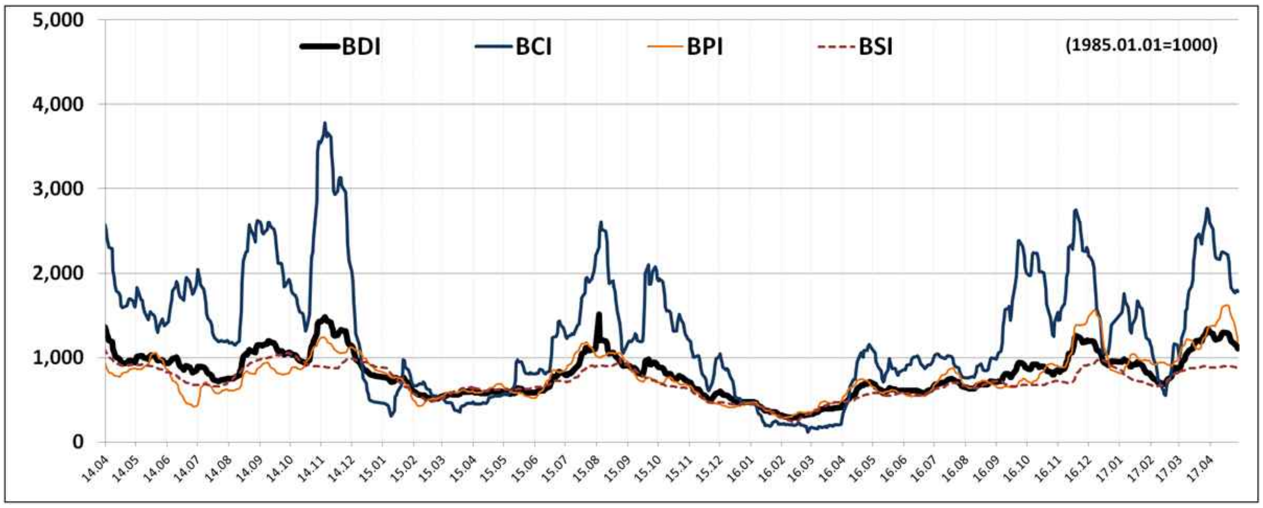
아시아 항로별 운임은 중동-일본 LR1 7,244 달러/일(+33%), LR2 6,184 달러/일(+4%) 기록. MR은 인도-일본 7,211 달러/일(+2%) 기록

			(전주비)	2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(04.28)							
Average Earnings ($/day)	VLCC	21,047	(-9,908)	12,790	42,986	25,999	14,354	93,982	40,552
	MR	9,988	(-1,982)	7,326	16,540	10,874	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,$/day)	VLCC	27,750	(-)	26,500	31,750	27,787	26,500	59,000	37,534
	MR	13,750	(-)	12,500	13,750	12,890	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	60.0	(-17.5)	48.0	90.0	67.6	32.0	97.5	58.4
	MR	140.0	(3.0)	140.0	176.0	156.4	102.0	150.0	124.7

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

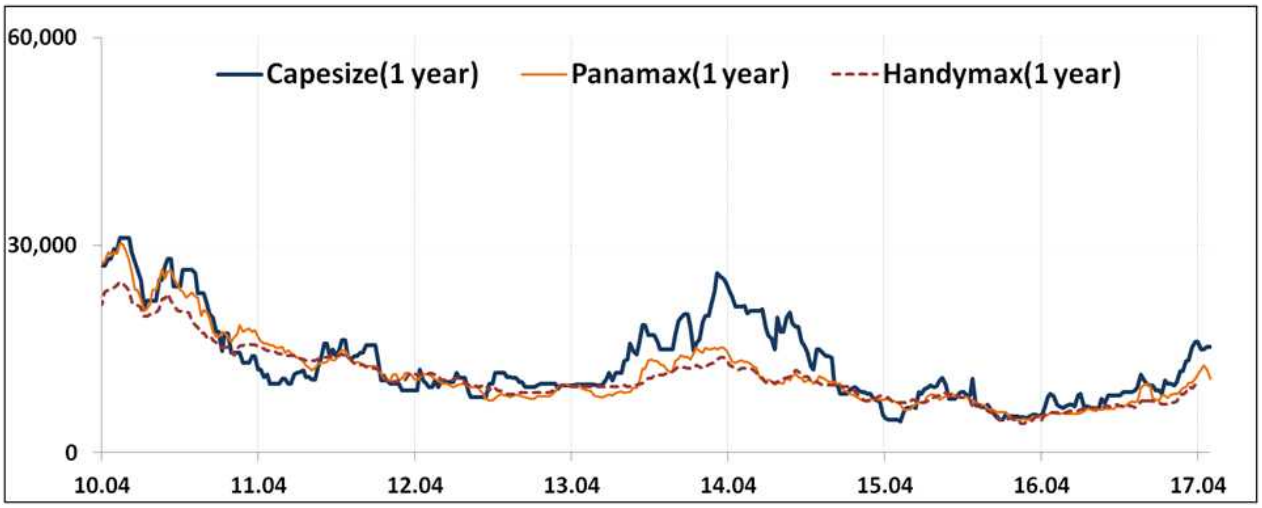
KMI 주간해운시장포커스 통권 344호 (2017.04.24~04.28)

건화물선 운임 지수



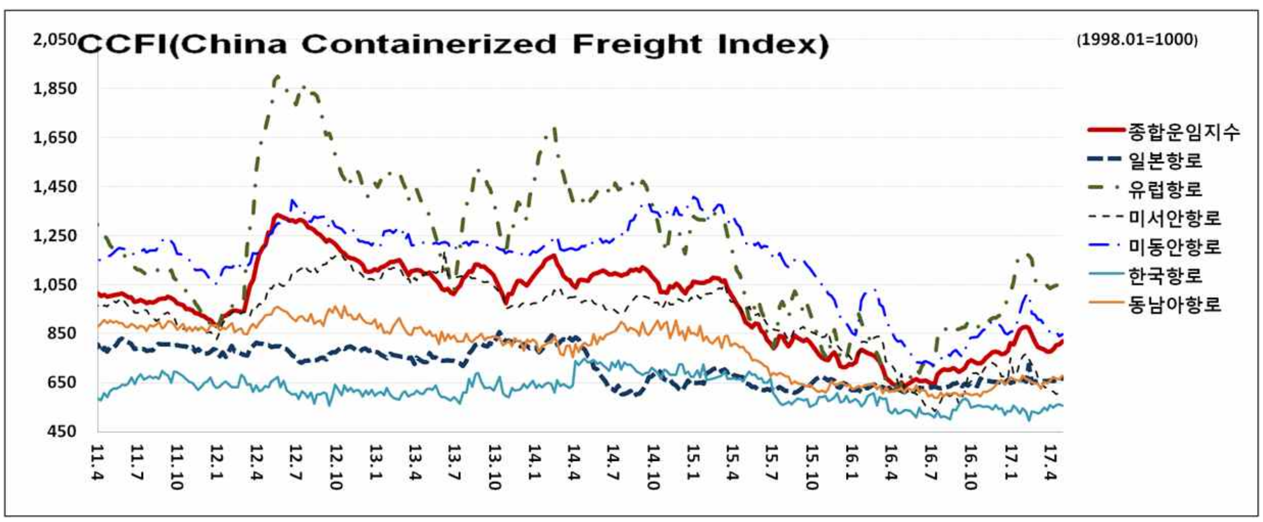
건화물선 용선료

$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

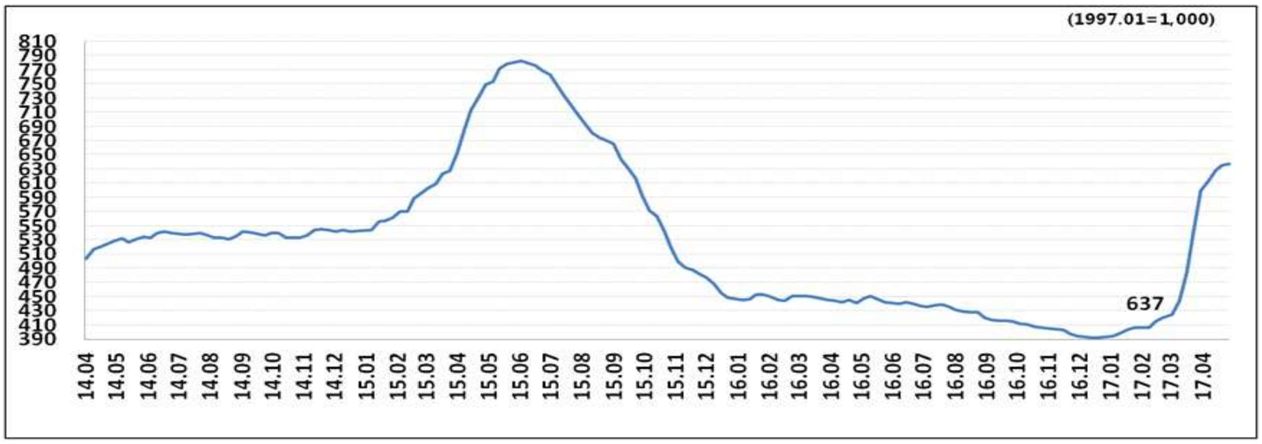
상해항운교역소



KMI 주간해운시장포커스 통권 344호 (2017.04.24~04.28)

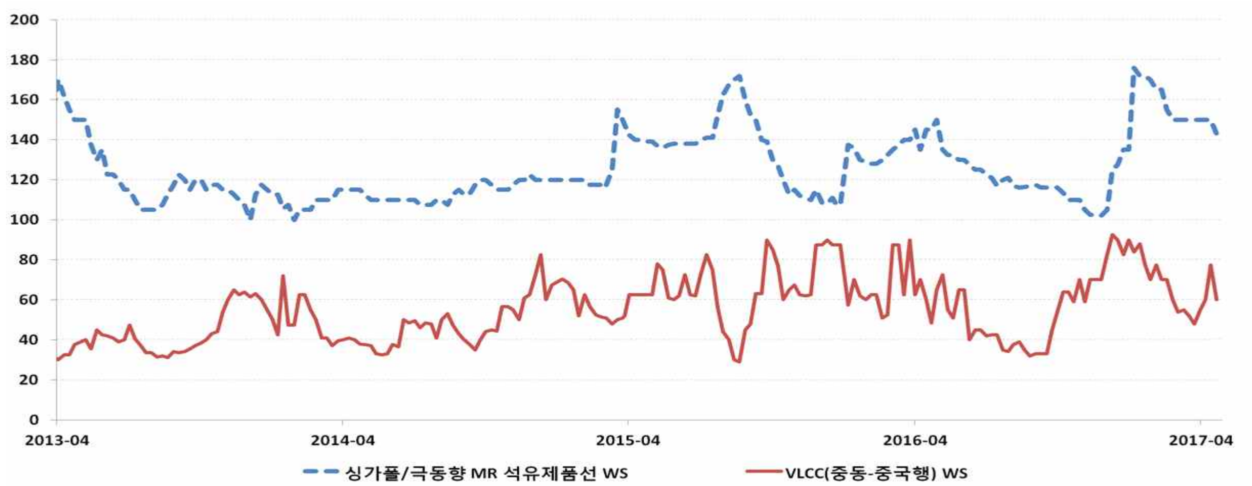
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



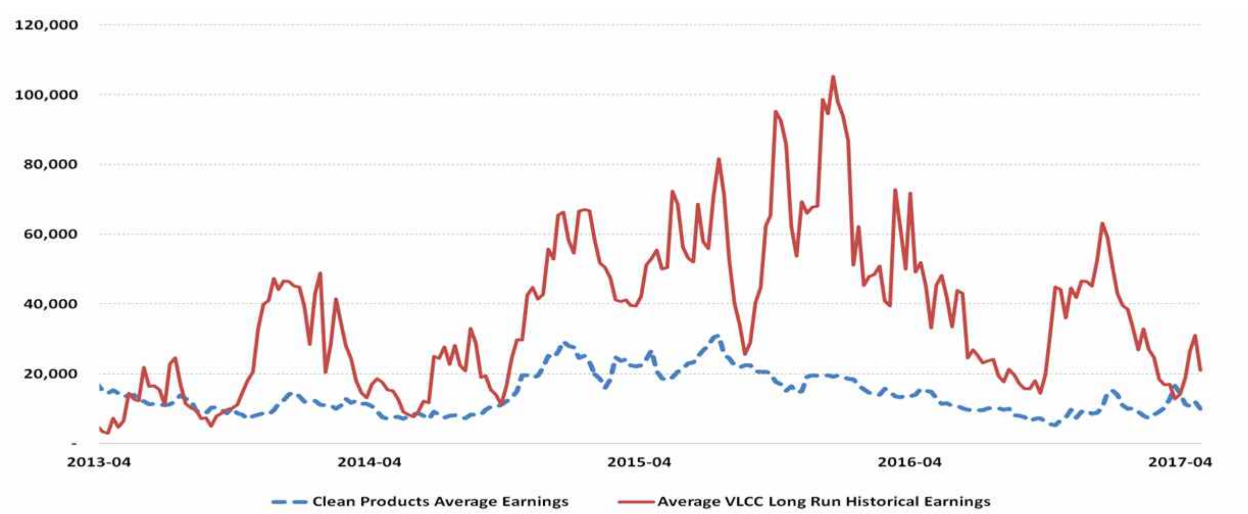
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스 통권 344호 (2017.04.24~04.28)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	4월평균	2017년 최저	2017년 최고	2017년 평균	2016년 최저	2016년 최고	2016년 평균
중고선 시장 ($ Million)		(04.28)								
건화물선(5년)	Panamax	18.5	(-)	18.4	15.0	18.5	16.5	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	62.0	(-)	62.0	62.0	64.0	62.2	60.0	82.0	68.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	7.5	(0.5)	7.5	5.8	7.5	6.5	6.0	9.5	7.4
신조선 시장 ($ Million)		(04.28)								
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	81.1	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 ($/Tonne)		(04.28)								
380 CST	Rotterdam	280.5	(-11.0)	293.1	269.5	312.5	295.5	112.0	303.0	211.4
	Singapore	307.5	(-5.0)	315.0	291.5	352.5	321.8	147.5	340.0	231.1
	Korea	322.5	(-10.0)	335.0	322.5	382.5	351.8	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	317.5	(-5.0)	323.3	297.5	362.5	331.5	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 ($)		(04.28)								
철광석	국제價	70.9	(-1.3)	75.3	72.3	91.7	82.7	41.2	81.0	57.2
	중국産	92.3	(5.6)	99.9	86.6	124.4	111.0	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	90.1	(1.3)	88.9	79.1	90.1	84.6	59.8	63.5	61.4
	중국産	107.5	(-0.2)	108.6	97.5	109.6	103.7	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주산	226.7	(-0.4)	223.2	183.3	227.1	203.9	98.8	150.0	109.5
	내륙(외몽고)	155.5	(-0.3)	155.0	130.4	155.8	143.2	51.6	70.5	56.3
	중국産	207.8	(-0.4)	207.9	207.1	223.7	213.9	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	945.3	(-5.8)	946.7	938.0	1,075.0	1,003.0	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	418.5	(13.5)	420.1	405.0	455.0	427.0	361.0	520.0	437.0

세계 경제권역별 월교역액 ($ Million)		1월	2월	3월	2014년 합계	2015년 합계	2016년 합계
ASEAN	수출	6,065	7,269	8,433	84,577	74,824	74,518
	수입	4,061	3,913	4,656	53,418	45,031	44,319
NAFTA	수출	6,150	6,608	7,585	86,048	85,347	81,068
	수입	4,751	4,429	5,214	53,994	51,472	50,854
EU	수출	4,081	3,932	4,267	51,658	48,079	46,610
	수입	4,208	4,171	5,056	62,394	57,199	51,902
BRICs	수출	12,705	13,327	14,235	177,122	159,334	145,255
	수입	9,526	8,139	10,386	115,933	109,858	103,255