

KMI 주간해운시장포커스

통권 382호(2018.04.16.~04.20)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리: 황진희 본부장

| 주간 동향/이슈 | 전형진 해운산업연구실장 / chun@kmi.re.kr / 051-797-4631

아시아 역내 선사들도 적극적으로 통합해야

아시아 역내시장의 급격한 변화가 예상된다

국적 근해선사들이 주로 활동하는 한일항로 및 한중항로에서 커다란 변화가 일어날 것으로 예상되고 있음. 이들 항로는 소위 관리되는 항로로 제도적으로 공급조절이 가능한 항로임. 한일항로는 국적선사들이 시장을 완벽히 장악하고 있고 선적 상한제(Ceiling제)를 통해 공급을 조절하고 있으며, 한중항로는 양국간 합의로 영업권을 부여받은 특정선사만 운항이 가능함

그러나 이들 항로에 있어 불확실성이 커지고 있음. 일본의 ONE은 통합 이후 비용경쟁력 강화 목적으로 한일항로에 진입할 가능성이 커지고 있음. 또한 한중항로에서는 지난 1월 한중해운회담에서 양국이 한중항로의 점진적 개방을 추후 논의하는데 합의한 바 있음. 3국 이외의 지역에서는 일본의 ONE이 일본-필리핀, 일본-태국 항로 등 동남아 항로에서도 서비스를 개시하였고 대만 선사 완하이도 한국-대만-베트남 항로에서 운항을 개시하여 동남아 항로에서도 경쟁이 심해지고 있음

아시아 역내항로의 수급여건 악화가 예상된다

Clarkson에 따르면 아시아 역내항로 물동량은 2015년 4,930만 TEU에서 2016년 5,210만 TEU로 전년 대비 5.7%, 2017년 5,550만 TEU로 6.5%, 2018년 5,930만 TEU로 6.8% 증가할 것으로 예상되고 있는 반면 선복량은 2015년 1,499만 TEU에서 2016년 1,619만 TEU로 전년 대비 7.9%, 2017년 5,550만 TEU로 10.6%, 2018년 5,930만 TEU로 8.9% 증가할 것으로 예상됨

아시아 역내항로의 수요는 아세아 신흥국을 중심으로 하는 동남아 항로를 중심으로 높은 증가추세를 보이고 있는 반면 한일항로, 한중항로, 일중항로 등에서는 2% 이내의 둔화추세를 보이고 있음. 반면 공급은 글로벌 원양선사들의 시장진입 증가와 기간항로에서의 캐스케이딩 등의 영향으로 수요증가 추세를 압도하고 있음. 이에 따라 향후 아시아 역내항로의 수급여건이 나빠질 것으로 기대하기 어려움

국적 인트라 아시아 선사들의 적극적 통합을 도모할 때이다

현재 아시아 역내 시장은 중국의 COSCO, 대만의 Evergreen, 일본의 ONE이 주도하고 있으며 한중항로의 개방, ONE의 한일항로 진출, 원양선사의 동남아항로 진출 증대 등이 대세를 이루고 있음. 아시아 역내항로의 수급여건이 나빠질 가능성이 없는 상황에서 글로벌 7대 선사된 이들 3사에 현대상선, 고려해운, 합병예정인 흥야해운 및 장금상선, SM상선 등 국적선사들이 개별적으로 대응하기 어려울 것으로 판단됨

향후 공급조절이 제도적으로 보장되는 항로가 사라질 가능성이 높다는 점에서 아시아 역내항로도 '규모의 경제'를 앞세운 비용경쟁이 강력한 무기가 될 것으로 예상됨. 이에 대응하여 국적 아시아 역내 선사들도 현재 KSP 수준의 느슨한 협력을 벗어나 적극적으로 M&A 또는 합작을 통해 실질적 통합을 추구하는 것이 필요함. 지금은 우수한 영업능력과 서비스를 갖춘 소수의 선사를 중심으로 통합하여 경쟁력을 높이는 것이 무엇보다 중요한 시기임

케이프 운임 급등세 시현

케이프 운임의 빠른 회복에 힘입어 지난 주 950선까지 하락했던 BDI는 단숨에 1,281까지 상승함. 이는 불과 2주 간에 35% 상승한 것으로 금년 1월 중순 이후 최고치를 보인 것임

케이프는 철광석 수요회복과 심리적인 요소의 증폭효과로 2주 만에 2배 이상 상승하여 일당수익이 15,766달러에 이름. 대형선의 경우 실물시장의 수급변동에 더하여 시장 참여자들의 심리적인 요소가 변동 폭을 확대시키는 경향이 있으므로 운임선물시장, 장기물의 가격변동 등을 복합적으로 고려하여 방향성을 판단해야 함. 케이프와는 달리 중소형선은 실물시장에서 대체로 보합세에 머물렀음

1년 기간 용선료를 보면 케이프가 spot시장의 영향으로 주간 약 10% 가까이 상승한 19,250달러를 기록했으며 파나막스는 약세, 수프라막스는 정체하는 모습을 보임.

FFA 시장에서는 케이프가 근월물, 원월물 공히 상승했으나 전주대비 상승폭은 축소되었음. 시장 참여자들이 최근의 급등세를 장기적인 추세전환으로 보는 데는 아직 다소 조심스런 입장을 보이고 있는 것으로 해석됨. 파나막스와 수프라막스는 근월물, 원월물 공히 하락세로 전환되어 선행간 이격이 커지고 있는 상황임. 중소형선은 수요의 증가가 구체화되지 않는 한 당분간 보합수준을 유지할 것으로 예상됨

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~04.20)	(전주비)	2018년 ³⁾			2017년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,137	(155)	948	1,395	1,149	685	1,743	1,145
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	케이프(5TC) ⁷⁾	11,948	(3,840)	7,051	20,890	12,236	3,566	29,411	14,086
	파나막스(4TC)	10,656	(-17)	9,856	13,034	11,401	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	10,843	(118)	9,350	12,356	10,686	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	9,170	(-134)	7,530	9,577	8,653	5,422	10,104	7,637
	케이프	19,250	(1,625)	16,250	20,375	18,636	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	13,875	(-375)	13,500	15,500	14,359	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	13,000	(-)	11,000	13,750	12,500	7,500	11,250	9,844
	핸디	11,500	(-)	9,500	11,500	10,625	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		5월물		2018년 3분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (04.20)	(전주비)	금주 (04.20)	(전주비)	금주 (04.20)	(전주비)	금주 (04.20)	(전주비)
선형별	케이프(5TC)	16,685	(2,585)	18,530	990	17,608	525	16,410	310
운임	파나막스(4TC)	11,580	(-975)	12,300	-360	11,478	-236	10,520	-100
평가치 ⁶⁾	수프라막스(6TC)	11,470	(-280)	11,760	-30	11,280	-110	10,420	-60
(달러/일)	핸디(6TC)	9,800	(-125)	9,713	-37	9,375	-50	9,263	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



| 컨테이너선 시장 | 최건우 전문연구원 / ak8102@kmi.re.kr / 051-797-4692

연근해 항로를 중심으로 운임 상승

상해발 운임지수 SCFI는 674.58p 기록(전주 대비 14.84p 상승)

용선료 지수 HRCI는 773p 기록(전주 대비 12p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 1달러 하락한 584달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주와 동일한 1,152달러, 미동안행이 1달러 상승한 2,193달러를 기록함

아시아-유럽 간 운임 전주 대비 하락폭은 둔화되었으나 여전히 연중 최저치를 기록함. 이는 2018년 최고치(916달러)에 비해 약 332달러, 전년동기대비 32.1% 하락한 수치임

아시아 역내의 경우, 상해-한국항로는 전주 대비 46달러 상승한 194달러, 상해-일본 항로는 전주 대비 4달러 상승한 223달러, 상해-동남아 항로는 2달러 상승한 144달러를 각각 기록함

상해-한국 항로 운임은 선사간의 운임인상 합의로 인해 크게 상승하였으며 이러한 분위기는 5월 노동절 연휴 이전까지 지속될 것으로 예상됨. 일본, 동남아항 역시 노동절 이전 물량 밀어내기로 인해 운임이 소폭 상승함.

미-중 간의 무역전쟁과는 별개로 미국의 대중국 수출 감소가 큰 것으로 나타남

CTS의 2018년 2월 누계 교역량을 살펴본 결과 미국의 수출물동량은 전년동기대비 3.6% 감소한 2백만 TEU를 기록함. 총교역량 중 미국의 대중 수출물동량은 전년동기대비 20.8% 감소한 39만 3,106TEU를 기록함. 중국 정부의 재활용 쓰레기 수입금지에 따라 미국의 재활용 플라스틱(-22.4%), 종이류(-14.8%)의 감소세가 크게 나타났으며 일반상품인 육류(-4.1%), 면화(-7.1%), 기타잡화(-8.6%)의 감소세도 두드러지는 것으로 나타남. 오는 5월 미국의 중국에 대한 무역 관세 범위 및 요율이 확정되어 적용되면 교역량 감소세가 더 크게 나타날 수 있음

	금주 (04.20)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	674.58	(14.84)	646.59	883.59	762.40	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	584	(-1)	584	916	787.1	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	1,152	(-)	945	1,552	1,282.5	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	2,193	(1)	1,933	2,843	2,406.2	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	194	(46)	144	194	154.1	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	223	(4)	210	223	216.2	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	144	(2)	138	166	150.1	97	185	148
용선지수(HRCI)	773	(12)	610	773	681	394	642	557	



| 유조선 시장 | 윤재웅 전문연구원 / jwoong01@kmi.re.kr / 051-797-4633

VLCC, 시장 환경 악화에 따른 운임 약세 지속

VLCC 성약건수는 전주대비 약 9% 감소하였으며 중동 대기 선박량은 13% 증가하였음. 중국항 성약건수가 증가하였으나 비수기 진입, 유가 상승 등 전반적으로 운임 상승이 어려운 시장(Charterer's Market)을 이어가고 있음

VLCC 평균 일일 운임은 2,613달러로 전주 대비 411달러(-13.6%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 36.0p로 전주대비 1.0p(+2.8%) 상승하였음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국항 2,776달러(-18%), 일본항 5,468달러(+6%), 싱가포르항 7,220달러(+5%), 미국항 -2,512달러(적자 지속), 유럽항 1,224달러(-11%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 4,720달러(-14%), 미국항 11,348달러(-5%), 인도항 7,605달러(-7%)를 기록함

연료유 가격은 지난주에 이어 주요 항만에서 상승세를 이어가고 있음

[04월 20일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	381.5	402.5	393.5	402.5	375.0	395.0	402.5	405.5	405.5	408.5	434.5
전주비	2.1%	2.8%	1.2%	3.1%	2.0%	0.6%	1.3%	2.3%	2.8%	2.8%	3.5%

제품선, 아시아 시장 운임 약세 지속

대서양시장 : 성약 건수가 전주 대비 감소하였으나 연평균을 상회하며 미걸프 운임이 상승을 이어가고 있음

아시아시장 : 대기 선박이 누적되는 반면 뚜렷한 화물 유입은 없어 시장 약세 상황 지속

제품선 평균 일일 운임은 8,949달러로 전주 대비 171달러(+1.9%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 145.0p로 전주대비 5.0p(+3.4%) 상승하였음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 9,720달러(+16%), 북해-서아프리카 11,301달러(+12%), 미걸프-북해 4,018달러(+49%), 미걸프-남미동안 13,897달러(+17%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 7,402달러(+3%), LR2 6,197달러(-5%)를 기록, MR은 인도-일본 8,146달러(-8%)를 기록함

				(전주비)	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(04.20)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	2,613	(-411)		2,613	11,065	6,279	5,042	42,986	17,805
	MR	8,949	(171)		8,063	11,783	9,640	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	19,500	(-)		19,500	24,750	21,859	24,750	31,750	27,084
	MR	13,250	(-)		13,250	14,000	13,734	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	36.0	(1)		34.0	50.0	38.8	37.0	90.0	58.3
	MR	145.0	(5)		130.0	145.0	135.9	135.0	205.0	159.6

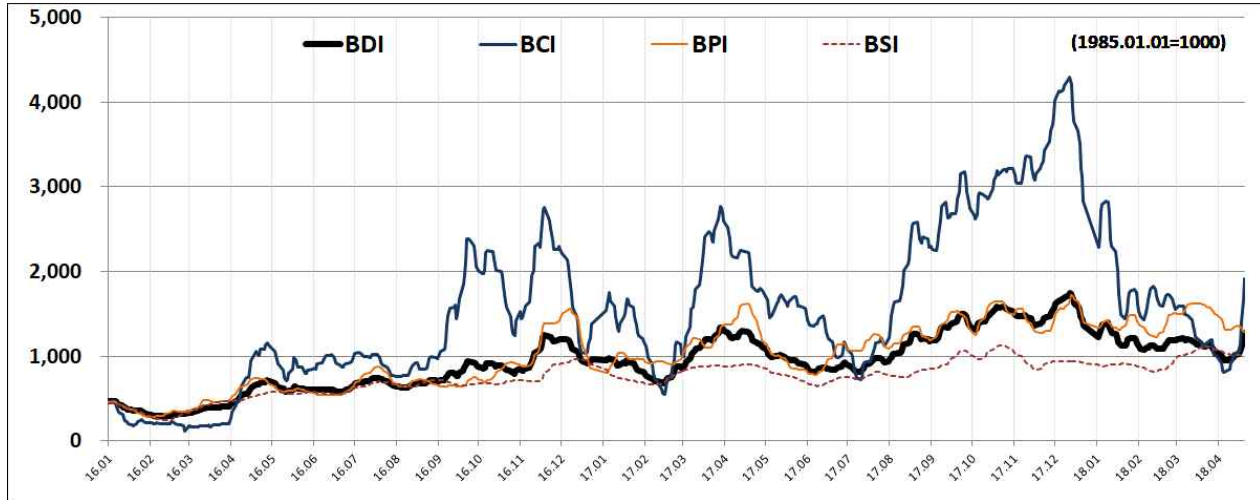
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



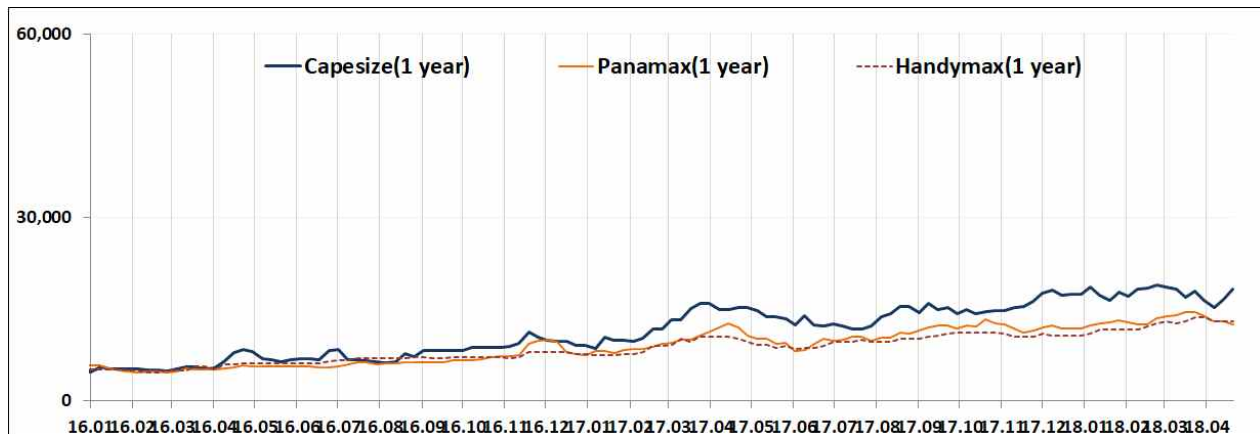
KMI 주간해운시장포커스 통권 382호 (2018.04.16~04.20)

건화물선 운임 지수



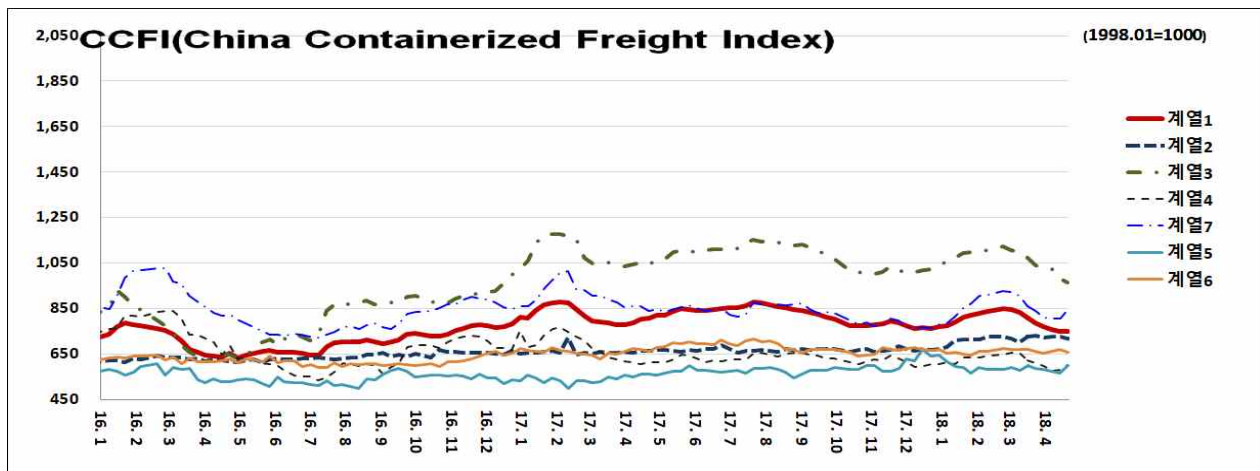
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소

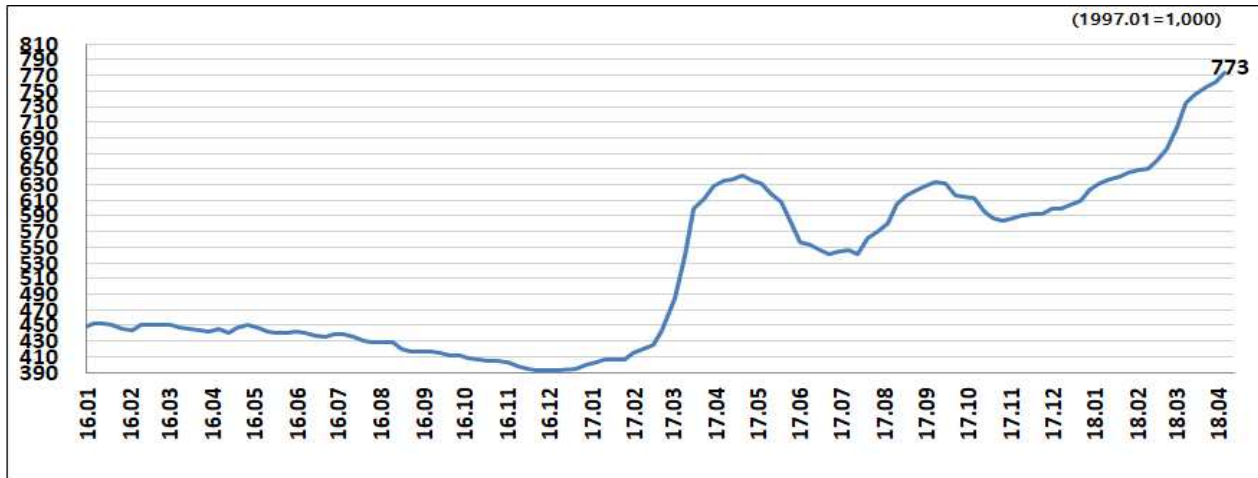


KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 382호 (2018.04.16~04.20)

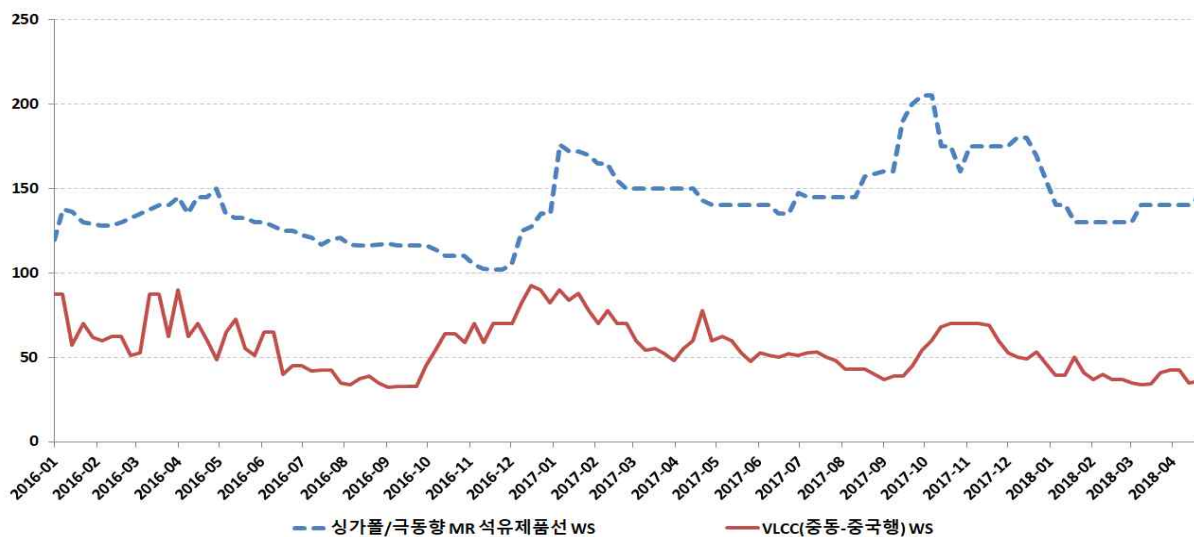
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



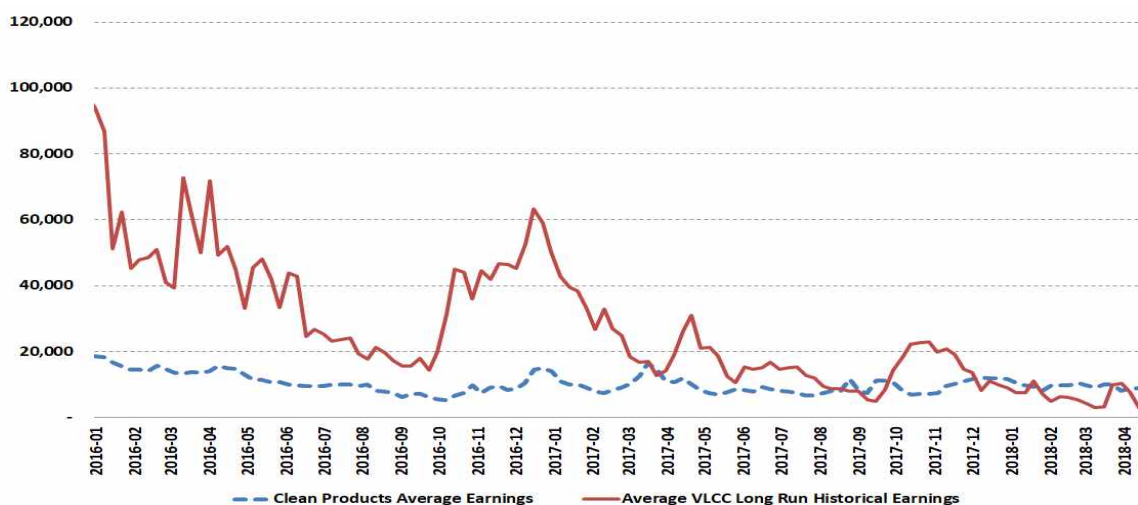
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 382호 (2018.04.16~04.20)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	4월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(04.20)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	18.5	19.0	18.7	15.0	18.5	17.7
유조선(5년)	VLCC	64.0	(-)	64.0	63.0	64.0	63.5	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.0	(0.7)	13.0	11.5	13.0	12.3	5.8	11.5	9.4
신조선 시장 (\$ Million)		(04.20)								
건화물선	Panamax	26.0	(-)	26.0	25.0	26.0	25.5	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	87.0	(-)	86.8	82.0	87.0	84.7	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	31	(-)	31.0	29.0	31.0	30.0	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(04.20)								
380 CST	Rotterdam	381.5	(8.0)	370.8	341.5	381.5	360.6	267.5	364.0	305.2
	Singapore	405.5	(11.0)	392.2	359.5	405.5	380.1	291.0	387.5	328.7
	Korea	417.5	(3.0)	409.7	388.5	423.5	405.0	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	408.5	(11.0)	396.8	376.5	408.5	389.6	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(04.20)								
철광석	국제價	64.6	(0.6)	64.1	63.5	79.3	73.0	55.3	91.7	71.3
	중국産	100.5	(-0.7)	102.1	100.5	111.8	107.3	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	90.4	(-1.6)	93.4	90.4	105.1	100.4	78.0	101.4	87.1
	중국産	110.8	(-1.5)	114.1	110.8	138.2	126.6	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주産	234.4	(0.1)	234.9	223.4	245.9	235.9	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	183.4	(0.1)	183.3	170.3	186.9	183.2	130.4	191.2	149.6
	중국産	247.2	(0.1)	247.2	234.5	250.9	247.2	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	1028.8	(-25.5)	1,040.6	940.5	1,066.8	1,014.5	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	463.3	(-9.3)	470.9	416.5	505.5	457.3	399.0	539.0	436.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		1월	2월	3월	2018년 합계	2015년 합계	2016년 합계	2017년 합계		
ASEAN	수출	8,339	7,596	8,580	24,515	74,824	74,518	95,252		
	수입	5,194	4,573	5,010	14,777	45,031	44,319	53,817		
NAFTA	수출	6,425	5,824	7,549	19,798	85,347	81,068	84,260		
	수입	5,841	5,244	6,218	17,303	51,472	50,854	60,184		
EU	수출	4,498	4,441	5,305	14,244	48,079	46,610	54,042		
	수입	5,718	5,001	5,749	16,468	57,199	51,902	57,272		
BRICs	수출	15,672	13,718	15,913	45,303	159,334	145,255	169,584		
	수입	11,250	9,432	10,549	31,231	109,858	103,255	118,556		