

KMI 주간해운시장포커스

통권 398호(2018.08.13.~08.17)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리 : 황진희 본부장

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

피더업계의 변화에 주목할 필요

난립하고 있는 피더업계

대형 정기선사는 역사상 최고 수준의 얼라이언스를 형성할 정도의 높은 통합도를 보이고 있지만 피더업계는 난립을 면하지 못하고 있음. 전 세계적으로 124개의 피더선사가 1,260여척의 피더선을 운영하여 연간 4,300만 TEU를 수송하고 있는 것으로 알려짐. 이중 MSC와 머스크가 각각 19%, 14%의 선대를 운영하는 등 770척 이상을 대형 정기선사가 운영하고 있고 나머지 선박들이 수많은 소형선사에 의해 잘게 분할되어 있음

선박대형화로 대형 선사가 기항하는 항만의 수를 줄여 영업의 기회가 확대됨에도 불구하고, 피더선 업체들은 선사와 연계되어 영업하는 특성상 대형 선사 수의 축소로 마케팅에 고전하고 있음

최근에 감지되는 변화

글로벌 터미널 운영업체인 DP World가 Unifeeder를 인수한 것이 대단히 이례적인 것으로 받아들여지는 가운데 대만의 선사들이 대규모의 피더선을 확보하는 것이 관찰되고 있음

양밍은 대만 CSBC에 2,800TEU급 피더선 10척을 발주함. 또한 같은 대만선사인 에버그린은 1,800TEU 24척을 포함한 총 36척의 피더선을 용선할 계획을 발표함. 이들 선사는 경영악화로 적자를 보고 있는 가운데 대규모의 선대확충 계획을 발표하여 그 배경에 관심이 쏠리고 있음

변화의 의미

이러한 변화에 대해서는 두 가지 관점에서 그 의미를 찾아볼 수 있음. 첫째는 환경규제 대응선박이 가지는 경제성임. 피더선의 용선 시장에서는 이미 소위 'two-tier market'이라고 하는 이중 용선료 구조가 형성되고 있음. 2,400TEU 기준으로 친환경 선박의 용선료가 약 2,000 ~ 3,000달러 높게 형성되는 것인데 이러한 구조는 2020년 이후에 더욱 분명해질 것으로 예상됨. 지금 발주되는 신조선들은 2020년 이후에 경쟁우위를 확보할 수 있어 노후선을 보유한 영세선사의 도태 이후 투자 효과를 향유할 수 있을 것임

둘째는 사업모델의 다변화임. 선박의 대형화와 선사 간 인수합병을 통한 규모의 경제를 통한 수익의 개선 시도에도 효과를 보지 못하는 상황이 계속되자 선사들은 종합물류(integrated logistics)에 적극적으로 진출하는 등 활로를 다양하게 모색하는 것으로 보임. 선사들이 원양항로뿐만 아니라 지역(regional) 선사로서 수익원을 다양화 한다는 측면에서 소형선을 활용한 근해나 피더사업에 주력하는 것으로 해석할 수 있음

우리나라 컨테이너 업계도 변화의 흐름을 정확하게 파악하고 신속하게 대응하는 것이 필요한 시점임

케이프 하락에도 불구하고 BDI 지난주 수준 유지

케이프를 제외한 타 선형의 운임 상승으로 BDI는 주간 평균 기준으로 전주 대비 2p 상승하였음. 선형별 주간 평균 T/C를 보면 케이프는 전주 대비 292달러 하락한 반면 파나막스는 293달러, 수프라막스는 167달러, 핸디사이즈는 6달러 상승하였음. BDI는 케이프의 소폭 하락에도 불구하고 파나막스 등 다른 선형의 운임이 상승하면서 전주와 동일한 수준을 유지하였음

케이프의 경우 태평양수역은 태풍의 영향과 용선주들의 관망세가 지속된 반면 대서양수역에서는 대화주인 발레의 성약 부진으로 전체적으로 소폭의 하락세를 보였음. 파나막스의 경우 태평양수역의 석탄, 대서양수역의 곡물 수요가 증가한 상황에서 가용선박 감소로 운임이 상승세로 전환되었음. 수프라막스는 전주와 마찬가지로 태평양수역에서는 공급 증가에 따른 수급악화로 운임이 하락한 반면 대서양수역은 곡물 수요 강세로 운임이 상승하였음

FFA 시장의 경우, 케이프는 전주에 이어 하반기 성수기에 대한 기대감으로 금년 9월물 및 4분기물이 상승세를 보였고, 2019년물은 지난 주 수준을 유지하였음. 파나막스는 현물시장의 운임 상승세를 반영하여 올해 9월물 및 4분기물, 2019년물 모두 상승세를 보였음

| 건화물선 시장(현물) | | | | | | | | | |
|-------------------------------------|------------------------|----------------|--------|---------------------|--------|--------|---------------------|--------|--------|
| | | 금주 (~08.17) | (전주비) | 2018년 ³⁾ | | | 2017년 ⁴⁾ | | |
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 운임지수 ¹⁾ | BDI | 1,721 | (2) | 948 | 1,774 | 1,317 | 685 | 1,743 | 1,145 |
| | 케이프(5TC) ⁷⁾ | 25,878 | (-292) | 7,051 | 27,283 | 16,323 | 3,566 | 29,411 | 14,086 |
| 선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일) | 파나막스(4TC) | 11,275 | (293) | 9,262 | 13,034 | 11,188 | 6,281 | 13,740 | 9,766 |
| | 수프라막스(6TC) | 11,293 | (167) | 9,350 | 12,356 | 10,859 | 6,934 | 11,891 | 9,165 |
| | 핸디(6TC) | 7,928 | (6) | 7,530 | 9,577 | 8,522 | 5,422 | 10,104 | 7,637 |
| | 케이프 | 21,375 | (-625) | 16,250 | 22,000 | 19,345 | 9,350 | 19,675 | 15,235 |
| 1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일) | 파나막스 | 14,100 | (100) | 13,000 | 15,500 | 14,204 | 8,500 | 14,300 | 11,524 |
| | 수프라막스 | 13,000 | (-) | 11,000 | 13,750 | 12,891 | 7,500 | 11,250 | 9,844 |
| | 핸디 | 11,000 | (-) | 9,500 | 11,500 | 10,859 | 6,750 | 9,750 | 8,632 |

| 건화물선 시장(FFA) | | | | | | | | | |
|-----------------------------|------------|---------------|--------|---------------|--------|---------------|-------|---------------|--------|
| | | 9월물 | | 2018년 4분기물 | | 2019년물 | | 2020년물 | |
| | | 금주 (08.17) | (전주비) | 금주 (08.17) | (전주비) | 금주 (08.17) | (전주비) | 금주 (08.17) | (전주비) |
| 선형별 운임 | 케이프(5TC) | 23,233 | (16) | 22,489 | (17) | 18,000 | (-) | 18,383 | (-) |
| | 파나막스(4TC) | 12,350 | (33) | 12,950 | (233) | 12,800 | (200) | 12,100 | (133) |
| 평가치 ⁶⁾ (달러/일) | 수프라막스(6TC) | 12,117 | (15) | 12,354 | (-46) | 12,122 | (-85) | 11,442 | (-55) |
| | 핸디(6TC) | 9,025 | (-400) | 9,296 | (-162) | 9,338 | (-56) | 9,113 | (-100) |

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

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

미주 훈임 연중 최고치 기록

상해발 운임지수 SCFI는 891.83 기록(전주 대비 2p 하락)

용선료 지수 HRCI는 762 기록(전주 대비 10p 하락)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 20달러 하락한 928달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행은 전주 대비 18달러 상승한 2,086달러, 미동안행은 215달러 상승한 3,317달러를 기록함

미주 운임은 연중 최고치를 경신하는 등 전년 동기와 비교해서도 약 20% 이상 높은 수준임. 미 서부 구간 서비스 3개, 동부 1개 서비스 감축과 더불어 높은 수요 증가가 원인임. 이 외에도 태풍과 같은 계절적인 영향과 선박대형화에 따른 처리량 증가도 항만 체선에 영향을 미친 것으로 파악됨. 이러한 높은 운임이 언제까지 유지될지는 전문가들마다 의견이 상이함. 미국의 상품 재고가 크지 않아 10월까지 유지될 것이라는 의견과 중국 국경절 이전에 수요 감소로 운임이 하락할 것이라는 의견으로 나누어짐

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주대비 3달러 하락한 155달러, 상해-일본 항로는 전주와 동일한 226달러를 기록했으며, 상해-동남아 항로는 전주대비 4달러 상승한 140달러를 기록함

동남아항 물동량은 회복 되지 않고 있으나 선사의 운임 회복 노력으로 소폭 상승하였으며 일본항, 한국항 모두 큰 이슈는 없음

IMO 2020은 중소형 선사의 생존에 영향

최근 대형 선사의 피더 서비스용 중소형 컨테이너선 발주가 급증함. 양밍(Yang Ming)은 2,800TEU급 10척, 에버그린은 2,500TEU급 14척, 1,800TEU급 24척을 발주함. 이들 선사 모두 IMO 2020에 대응하기 위해 친환경·고효율 선박을 발주한 것으로 나타나 신조 발주가 어려운 영세 선사들은 2020년 이후 비용 증가로 인해 수익성이 악화될 것으로 예상됨. 현재 2,500TEU급 기준 친환경선박의 용선료는 일반선박에 비해 약 2,000~3,000달러/일 높으며 이러한 추세는 지속될 것으로 전망됨. 2020년 이후 운임이 선사의 추가 비용만큼 상승하지 않을 경우 경쟁 열위 선사들에 대한 구조조정을 촉발할 수 있음

| | 금주 (08.17) | (전주비) | 2018년 | | | 2017년 | | | |
|----------------------------------|---------------|--------|-------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 | |
| 컨테이너선 시장 | | | | | | | | | |
| 상해 발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD) | 종합(SCFI) | 891.83 | (-2) | 646.59 | 893.88 | 814.72 | 703.67 | 990.24 | 826.91 |
| | 유럽항로(\$/TEU) | 928 | (-20) | 584 | 948 | 828 | 681 | 1,116 | 876 |
| | 미서안항로(\$/FEU) | 2,086 | (18) | 945 | 2,086 | 1,433 | 1,078 | 2,211 | 1,485 |
| | 미동안항로(\$/FEU) | 3,317 | (215) | 1,933 | 3,317 | 2,499 | 1,681 | 3,647 | 2,457 |
| | 한국항로(\$/TEU) | 155 | (-3) | 144 | 205 | 167 | 92 | 168 | 141 |
| | 일본항로(\$/TEU) | 226 | (-) | 210 | 229 | 221 | 202 | 219 | 215 |
| | 동남아항로(\$/TEU) | 140 | (4) | 131 | 166 | 147 | 97 | 185 | 148 |
| 용선지수(HRCI) | | 762 | (-10) | 610 | 846 | 749 | 394 | 642 | 557 |



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

VLCC, 운임 반락 한주 만에 다시 상승

VLCC 성약건수는 전주대비 약 8% 증가하였으며 중동 대기 선박량은 전주대비 약 2% 감소하였음. 9월물 성약이 시작되며 주 후반 중동 지역을 중심으로 성약량과 운임이 크게 상승하였음

VLCC 평균 일일 운임은 10,937달러로 전주 대비 1,598달러(+17.1%) 증가하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 51.0로 전주대비 1.0(+2.0%) 상승하였음

연료유 가격은 등락을 나타내던 전주대비 전 항만에서 하락세를 나타내었음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국항 13,262달러(+24%), 일본항 15,606달러(+20%), 싱가포르항 16,646달러(+5%), 미국항 958달러(-45%), 유럽항 6,255달러(-17%)를 기록하였고, 서아프리카 시장은 중국항 13,918달러(+17%), 미국항 16,187달러(+6%), 인도항 23,381달러(+24%)를 기록함

[08월 17일 선박유(380cst) 가격 동향]

| 구분 | 유럽 | | | 북중미 | | | | 아시아 | | | |
|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|--------|-------|-------|
| 항만 | 로테르담 | 제노아 | 포스 | L.A | 휴스턴 | 파나마 | 필리델피아 | 푸자이라 | 싱가포르 | 홍콩 | 일본 |
| \$/톤 | 412.0 | 446.0 | 439.0 | 445.0 | 405.0 | 420.0 | 442.5 | 448.5 | 444.5 | 447.5 | 489.5 |
| 전주비 | -1.3% | -2.6% | -3.0% | -3.3% | -3.3% | -4.5% | -1.1% | -2.6% | -10.8% | -5.1% | -0.8% |

제품선, 미 대서양 MR 상승 대비 아시아 MR 약세 지속

대서양시장 : 미겔프 정제시설 가동률과 재고가 상승하는 한편 대기 선박이 북해로 일부 흡수되며 운임 반등 성공

아시아시장 : MR이 크게 하락하며 시장 분위기를 하락시켰으나 대기 선박 감소로 LR은 소폭 상승으로 마감하였음

제품선 평균 일일 운임은 5,270달러로 전주 대비 2달러(-0.0%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 139.0로 전주대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 4,570달러(+25%), 북해-서아프리카 5,104달러(+20%), 미겔프-북해 259달러(흑자 전환), 미겔프-남미동안 9,045달러(+59%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 3,301달러(+12%), LR2 8,024달러(+5%)를 기록, MR은 인도-일본 6,022달러(-31%), 한국-싱가포르 11,740달러(-2%)를 기록함

| (전주비) | | | | 2018년 | | | 2017년 | | |
|---------------------------|------|---------|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 유조선 시장 | | (08.17) | | | | | | | |
| Average Earnings (\$/day) | VLCC | 10,937 | (1,598) | 1,357 | 14,597 | 7,946 | 5,042 | 42,986 | 17,805 |
| | MR | 5,270 | (-2) | 5,015 | 11,783 | 6,655 | 6,740 | 16,540 | 9,510 |
| 용선료 (1년,\$/day) | VLCC | 19,000 | (-) | 19,000 | 24,750 | 20,477 | 24,750 | 31,750 | 27,084 |
| | MR | 12,500 | (-) | 12,500 | 14,000 | 13,299 | 12,500 | 14,000 | 13,238 |
| 운임지수(WS) | VLCC | 51.0 | (1) | 34.0 | 56.0 | 42.6 | 37.0 | 90.0 | 58.3 |
| | MR | 139.0 | (-) | 130.0 | 145.0 | 136.5 | 135.0 | 205.0 | 159.6 |

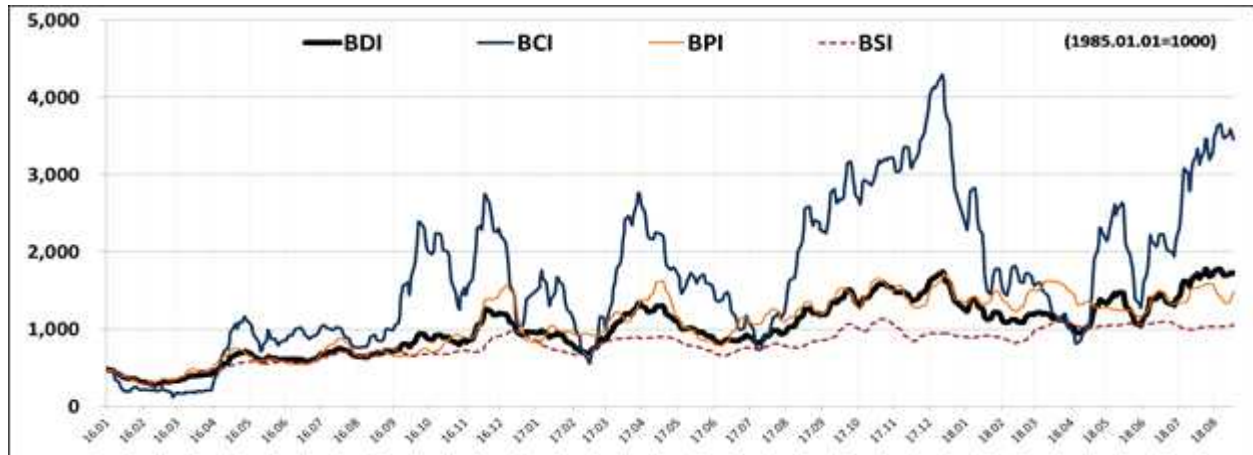
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



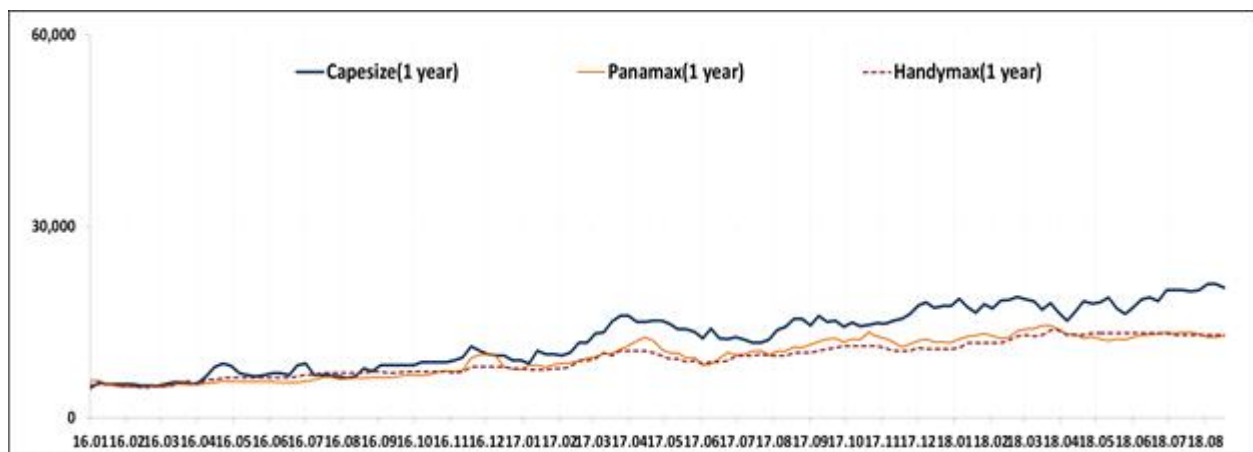
KMI 주간해운시장포커스 통권 398호 (2018.08.13.~08.17)

건화물선 운임 지수



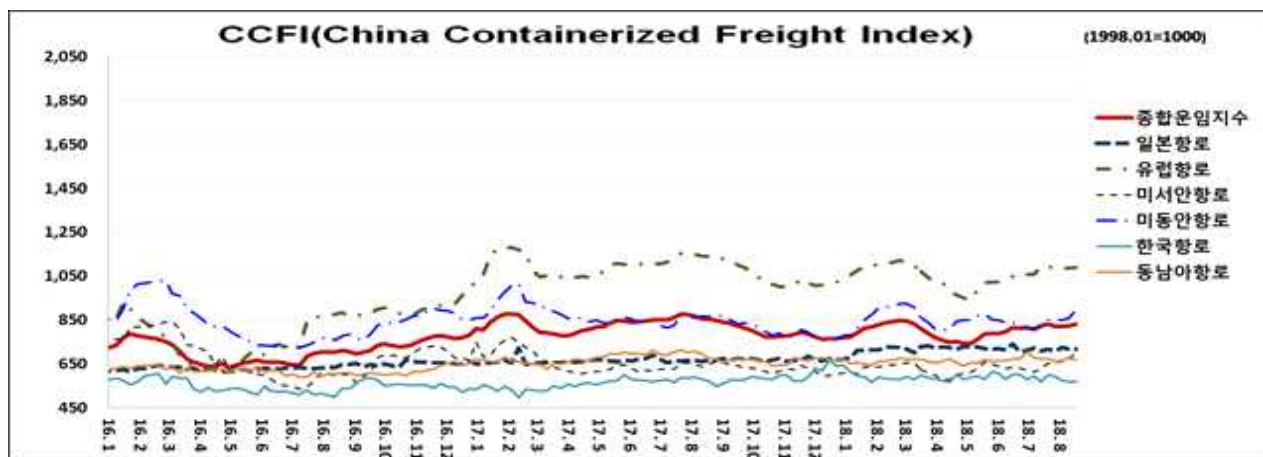
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소

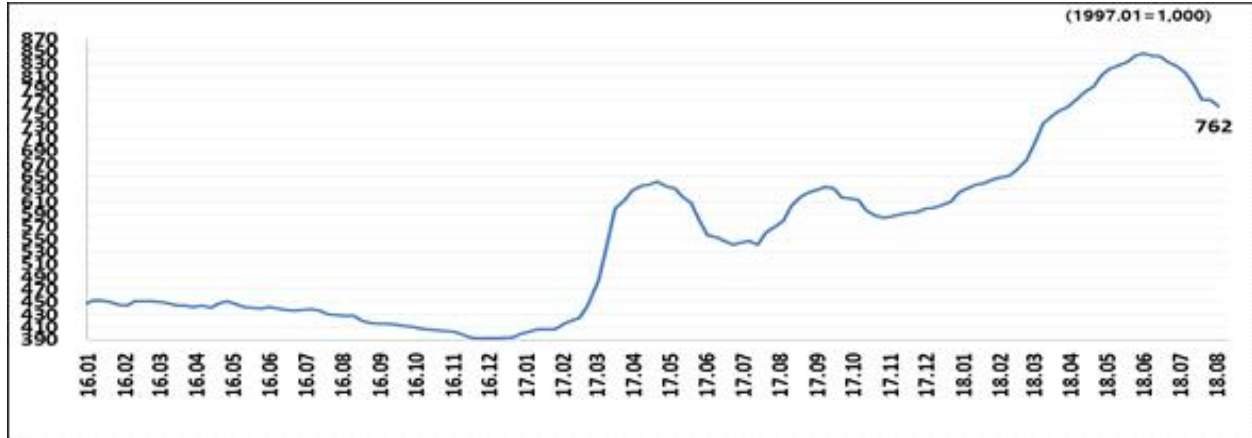


KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 398호 (2018.08.13.~08.17)

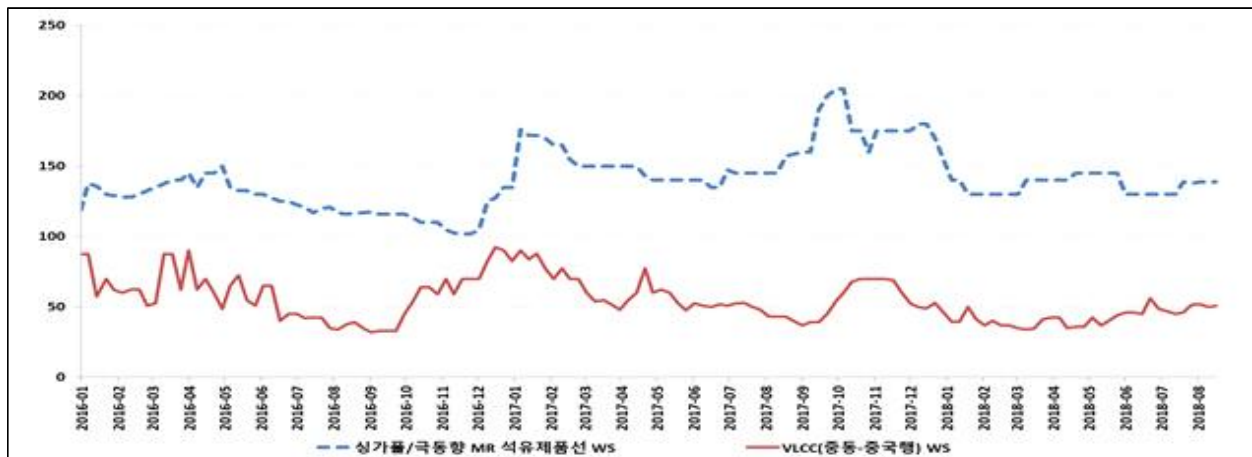
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



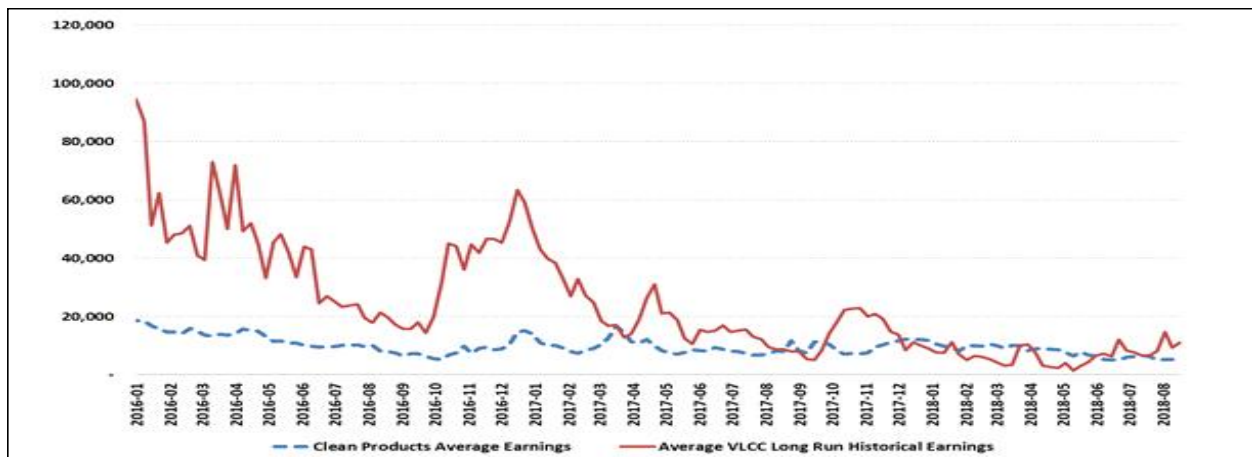
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 398호 (2018.08.13.~08.17)

| 주요 해운지표 추이 | | 금주 | (전주비) | 8월평균 | 2018년 | | | 2017년 | | |
|----------------------------|-------------|---------|---------|--------|----------|----------|----------|----------|---------|-------|
| | | | | | 최저 | 최고 | 평균 | 최저 | 최고 | 평균 |
| 중고선 시장 (\$ Million) | | (08.17) | | | | | | | | |
| 건화물선(5년) | Panamax | 19.0 | (-) | 19.0 | 18.5 | 19.0 | 18.8 | 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) | | (08.17) | | | | | | | | |
| 건화물선 | Panamax | 27.5 | (0.2) | 27.3 | 25.0 | 27.5 | 26.2 | 24.0 | 25.0 | 24.3 |
| 유조선 | VLCC | 90.0 | (0.5) | 89.7 | 82.0 | 90.0 | 86.5 | 80.0 | 84.0 | 81.0 |
| 컨테이너선 | Sub-Panamax | 34 | (0.3) | 33.8 | 29.0 | 33.8 | 31.2 | 26.0 | 28.8 | 27.3 |
| 연료유 (\$/Tonne) | | (08.17) | | | | | | | | |
| 380 CST | Rotterdam | 412.0 | (-5.5) | 417.7 | 341.5 | 440.5 | 390.6 | 267.5 | 364.0 | 305.2 |
| | Singapore | 444.5 | (-24) | 458.8 | 359.5 | 468.5 | 416.2 | 291.0 | 387.5 | 328.7 |
| | Korea | 469.5 | (-13) | 475.7 | 388.5 | 482.5 | 436.2 | 310.0 | 422.5 | 351.2 |
| | Hong Kong | 447.5 | (-24) | 462.2 | 376.5 | 471.5 | 423.2 | 297.5 | 390.5 | 335.7 |
| 주요 원자재가 (\$) | | (08.17) | | | | | | | | |
| 철광석 | 국제價 | 67.20 | (-1.6) | 67.9 | 62.5 | 79.3 | 69.0 | 55.3 | 91.7 | 71.3 |
| | 중국産 | 102.0 | (1.8) | 99.7 | 96.0 | 111.8 | 102.9 | 86.4 | 124.4 | 103.2 |
| 연료탄 | 국제價 | 84.1 | (-0.4) | 84.3 | 83.4 | 105.1 | 93.9 | 78.0 | 101.4 | 87.1 |
| | 중국産 | 107.1 | (1.0) | 107.3 | 105.5 | 138.2 | 120.6 | 97.5 | 130.2 | 110.9 |
| 원료탄 | 호주産 | 216.7 | (-0.9) | 217.3 | 214.9 | 245.9 | 230.5 | 170.0 | 239.3 | 203.1 |
| | 내륙(몽골) | 166.1 | (-0.7) | 166.6 | 164.7 | 186.9 | 178.9 | 130.4 | 191.2 | 149.6 |
| | 중국産 | 209.1 | (-0.9) | 209.7 | 209.7 | 250.9 | 233.0 | 196.2 | 234.1 | 211.5 |
| 곡물 | 대두(국제) | 881.5 | (30.75) | 877.0 | 818.8 | 1,066.8 | 971.6 | 904.0 | 1,075.0 | 976.0 |
| | 밀(국제) | 560.5 | (13.75) | 554.6 | 416.5 | 574.5 | 486.9 | 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 | | |