

# KMI 주간해운시장포커스

통권 368호(2018.01.01~01.05)

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

| 주간 동향/이슈 | 고병욱 전문연구원 / [valiance@kmi.re.kr](mailto:valiance@kmi.re.kr)

## 초대형 컨테이너선 투자 시급히 이루어져야

**2018년은 우리나라 컨테이너 해운산업 재건의 전환점이 될 것**

2016년에 글로벌 컨테이너 선사들은 사활을 건 치킨게임을 벌였고, 그 소용돌이 속에서 우리는 한진해운의 법정 관리와 파산을 지켜보았음. 2017년에는 전년도의 사상 최악의 시황을 딛고 회복 국면에 진입했고, 다수의 글로벌 컨테이너 선사는 흑자 전환에 성공했음. 우리나라도 업계와 정부가 적극적으로 협력하여 지난해 12월 29일 한국해양진흥공사법이 국회를 통과하면서 올해 7월 1일부터 공사가 업무에 착수할 예정임

2018년 컨테이너선 시장은 건조한 물동량 흐름 속에 초대형선 증가에 따른 공급 압박을 선사들이 어떻게 대응해 나가느냐에 따라 시황이 결정될 것으로 전망됨. 이 같은 대내외 움직임 속에, 2018년은 우리나라 컨테이너 해운산업이 한진해운 사태의 아픔을 이겨내고 새롭게 일어서는 결정적 전환점이 될 것임

**원양 항로의 초대형선 경쟁은 여전히 진행 중**

지난 2011년 머스크의 Triple-E 선박 발주를 기점으로 촉발된 초대형 컨테이너선 경쟁은 여전히 진행 중에 있음. 2017년 9월 CMA-CGM은 2.2만 TEU 선박 9척을 중국 조선소에, MSC는 11척을 한국 조선소에 발주하여 2016년 소강상태를 보이던 초대형선 경쟁이 다시 발생하고 있음. 이는 초대형선 활용을 통해 얻게 되는 규모의 경제, 즉 단위원가 절감이 여전히 글로벌 원양 선사에게 놓칠 수 없는 경쟁우위 요소이기 때문임

**미국 연방해사위원회(FMC)에 공개된 2M+HMM 협약의 제8조 2항에 따르면 2M의 최소 의무기간은 1년 6개월, 현대상선은 2년으로 되어 있으며, 6개월 전에 사전 통지하도록 되어 있음**

이는 동 협약의 기본 발효기간인 3년(2020년 3월 31일까지)보다 짧은 것임. 현재 컨테이너선 시장의 수준으로는 선도(leading) 선사들은 소폭의 흑자, 그리고 현대상선과 같은 후발(follower) 선사들은 여전히 적자를 보이고 있음. 이런 상황에서 시장의 과점적 성격을 고려하면 선도 선사에 의한 시황의 현상유지 전략이 당분간 지속될 것으로 판단됨. 즉 현대상선이 흑자 전환할 수 있는 수준의 시황 반전은 쉽지 않을 것임. 따라서 이러한 여건 속에서 선도 선사들의 동북아시아 시장 공략이 거세질 것으로 예상되는 바, 현대상선과 2M과의 협약이 조기에 종료될 가능성에 대해서도 대응방안 마련이 시급함

**2016년 과오를 반복하지 않기 위해서는 초대형선 투자가 시급히 이루어져야 함**

글로벌 선도 선사들의 시장 공략에 대응하기 위해서는 국적 원양선사의 서비스 역량 제고 전략이 시급함. 이를 위해 막대한 투자가 필요한 초대형선 투자계획을 조속히 마련하고 조속히 시행해야 할 것임. 투자 규모는 우리나라 원양 컨테이너 물동량(750만 TEU로 필요 선박은 63만 TEU)과 얼라이언스 가입선사의 규모(최소 규모인 Yang Ming은 66만 TEU 보유)를 고려해 볼 때 우리(사선 15만 TEU)가 필요한 추가 선대가 약 50만 TEU임. 따라서 약 20만 TEU는 신규 발주해야 할 것으로 판단됨. 아울러 현대상선, SM상선도 이 같은 기조에 맞는 영업전략 수립 및 영업망 투자가 필요함. 또한 초대형선 투자는 국적선사의 컨테이너선 용선료 협상에서도 큰 이점이 될 수 있음



| 건화물선 시장 | 윤희성 부연구위원 / [heesung@kmi.re.kr](mailto:heesung@kmi.re.kr)

## 연말 급등락 장세

작년 2월 12일 1,743p로 단기 고점을 형성했던 BDI는 이후 지속적인 하락세를 보여 주간 평균으로 25% 하락한 1,301p를 기록함. 이러한 급락은 폭이 좁고 깊이가 얇은 대형선박 시장에서 연말 성약이 크게 감소한 것이 원인이 되었음. 케이프는 5T/C 기준으로 단기고점 30,475 달러(일)에서 반토막 수준인 15,125 달러(일)까지 하락하였다가 화물오더 증가로 지난 금요일 20,000 달러(일) 수준을 회복함. 당분간 회복세가 유지될 것으로 보이지만 대형선의 경우 1분기에는 계절적 하락을 야기하는 기상요인에 대한 주의가 필요함. 파나막스는 12월 이후 약 3,000 달러(일)의 변동성을 보였으나 소형선은 대체로 안정된 흐름을 보였음

1년 용선료를 볼 때 모든 선형에서 실물 프리미엄이 작용하고 있어 동일 기간의 FFA보다는 높은 수준이며 현재 손익분기점 수준에 대선이 가능한 수준을 유지하고 있음

FFA 금년물은 케이프가 17,826 달러(일), 파나막스가 12,105 달러(일)을 기록하였음. 파나막스가 상대적으로 높은 수준을 유지하고 있어 파나막스의 경우 FFA 매도로 포지션을 커버하는 것을 고려할 수 있음. 반면 소형선박의 경우 유동성 부족으로 헤지거래가 어렵다면 보유 선형과 파나막스의 헤지비율(hedge ratio)을 계산한 후 교차헤지(cross hedge)하는 것도 좋은 대안이 될 것임

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~01.05)	(전주비)	2018년 <sup>3)</sup>			2017년 <sup>4)</sup>		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운입지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,301	-	1,230	1,371	1,301	685	1,743	1,145
	케이프(5TC) <sup>7)</sup>	17,783	-	15,125	20,179	17,783	3,566	29,411	14,086
선형별 운입지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	파나막스(4TC)	10,900	-	10,683	11,223	10,900	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	10,210	-	10,123	10,312	10,210	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	8,831	-	8,748	8,924	8,831	5,422	10,104	7,637
	케이프	19,675	(1,175)	19,675	19,675	19,675	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 <sup>5)</sup> (달러/일)	파나막스	13,625	(325)	13,625	13,625	13,625	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	11,000	(250)	11,000	11,000	11,000	7,500	11,250	9,844
	핸디	9,500	(-)	9,500	9,500	9,500	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		2월물		2018년 2분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (01.05)	(전주비)	금주 (01.05)	(전주비)	금주 (01.05)	(전주비)	금주 (01.05)	(전주비)
선형별 운입 평가치 <sup>6)</sup> (달러/일)	케이프(5TC)	16,050	(675)	16,625	(2,525)	16,200	(437)	15,325	(950)
	파나막스(4TC)	11,575	(575)	12,700	(1,850)	10,600	(-375)	10,075	(200)
	수프라막스(6TC)	10,050	(200)	10,925	(1,150)	10,350	(275)	10,000	(275)
	핸디(6TC)	8,500	(-750)	9,000	(800)	8,825	(375)	8,900	(400)

주 - 1), 2), 5) : BDI, 선형별 운입지표, 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 | 고병욱 전문연구원 / [valiance@kmi.re.kr](mailto:valiance@kmi.re.kr)

## 수요 증가로 유럽, 미동안 노선 운임 상승

상해발 운임지수 SCFI는 816.58p 기록(전주 대비 7.60p 하락)

용선료 지수 HRCI는 610p 기록(전주 대비 10p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 24달러 상승한 888달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 58달러 하락한 1,465달러, 미동안행이 7달러 상승한 2,425달러를 기록함

아시아-유럽 항로와 아시아-미동안 항로는 운임이 소폭 상승한 반면 아시아-미서안 항로는 운임이 하락함. 동서 기간항로의 물동량은 다가오는 2월 중순 중국의 춘절에 앞서 미국과 유럽 등에서 수입을 증가시키면서 호조세를 보이고 있음. 또한 1월 중순과 2월 초에 예정되어 있는 선사들의 운임 일괄인상 움직임에 따라 다음 주에도 물량 쏠림 현상이 지속될 것인 바, 운임상승 기조가 나타날 것으로 보임. 그러나 여전히 유럽 항로를 중심으로 초대형선이 인도 되고, 그에 따른 캐스케이딩으로 전 항로에서 선박공급부담 또한 증가하면서 운임 상승을 억제할 것으로 보임

아시아 역내의 경우, 상해-한국항로는 전주 대비 TEU당 2달러 하락한 150달러, 상해-일본 항로는 전주와 같은 213달러, 상해-동남아 항로는 5달러 하락한 145달러를 각각 기록함

상해-한국 항로와 상해-동남아 항로는 연초에 물량이 소폭 감소하면서 운임 또한 소폭 하락함. 상해-일본 항로는 연초에 물량이 소폭 증가한 것으로 알려지고 있으나, 운임상승으로 이어지지는 못했음. 한편 양쯔장 상류의 산사댐 정기 보수공사가 올해 2월~3월까지 계속될 예정으로 상해 환적 대기시간이 상당히 소요될 것으로 전망됨

초대형선 공급부담 속에 컨테이너 물동량 증가세는 시황 호전의 밑바탕이 될 것임

IHS Markit에 따르면, 컨테이너 물동량이 2017년 4.6% 증가세에 이어 2018년에는 4.9%를 기록할 것으로 전망됨. 이는 미국을 포함한 선진국 경기가 회복되고 중국, 인도, 베트남 등의 개도국 수출 물동량도 호조세를 보이고 있기 때문임. 따라서 초대형선 공급부담이 상존하지만 물동량 증가세와 선사들의 적극적인 공급조절(계선, 임시결항 등)로 운임 결정력이 화주에게서 선주들에게 넘어가고 있다고 평가할 수 있음. 특히 JOC에 따르면 항공화물의 경우 이러한 운임결정력 이전이 두드러지게 나타나고 있음. 종합적으로 볼 때 향후 시황은 선사들의 공급조절로 선사의 운임 결정력이 향상된 가운데 경쟁 선사와의 실적 차별화를 위해 운임이 결정되는 흐름을 보일 전망이다. 따라서 국적선사들은 지속가능한 영업실적을 달성할 수 있도록 원가경쟁력을 제고하는 것이 시급함

	금주 (01.05)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
<b>컨테이너선 시장</b>									
종합(SCFI)	816.58	(-7.60)	816.58	816.58	816.58	703.67	990.24	826.91	
유럽항로(\$/TEU)	888	(24)	888	888	888	681	1,116	876	
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임	미서안항로(\$/FEU)	1,465	(-58)	1,465	1,465	1,465	1,078	2,211	1,485
(USD)	미동안항로(\$/FEU)	2,425	(7)	2,425	2,425	2,425	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	150	(-2)	150	150	150	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	213	(-)	213	213	213	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	145	(-5)	145	145	145	97	185	148
	용선지수(HRCI)	610.0	(-10.0)	610	610	610	394	642	557



| 유조선 시장 | 윤재웅 전문연구원 / [jwoong01@kmi.re.kr](mailto:jwoong01@kmi.re.kr)

## VLCC, 계절적 성수기에도 운임은 매우 저조

계절적인 성수기에도 불구하고 VLCC 운임은 전년 대비 20% 수준을 보였음. 신조선 유입에 따라 대기선박이 크게 증가한 반면 유가 상승으로 인해 수요 증가를 기대하기 어렵기 때문인 것으로 판단됨. 1월 첫째주 성약 건수는 전년 대비 8% 증가하였으나 중동 선박 대기척수는 33.7% 증가하였음

VLCC 평균 운임은 7,595 달러(일)로 전주 대비 1,351 달러(-15.1%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 43.2p로 12월 3주차보다 9.8p(-22.7%) 감소하였음

연료유 가격은 대부분 항만에서 오름세를 지속하고 있음

중동시장 항로별 운임은 한국항 8,712 달러/일(-5%), 일본항 10,337 달러/일(-14%), 싱가포르항 10,102 달러/일(-19%), 미국항 2,428 달러/일(-7%), 유럽항 3,766 달러/일(-8%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 8,902 달러/일(-25%), 미국항 18,849 달러/일(+19%), 인도항 9,057 달러/일(-46%) 기록

[1월 5일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	370.5	391.5	384.5	415.0	365.0	382.5	395.0	382.5	390.5	397.0	433.5
전주비	1.8%	1.8%	1.7%	2.9%	0.8%	3.4%	1.9%	1.3%	0.8%	1.7%	1.5%

## 제품선, 대서양시장 대비 아시아항 운임 약세

대서양시장 : 연휴 이후 계절수요가 두드러진 반면 선박량 부족으로 운임이 강세를 나타내고 있음

아시아시장 : 아시아항 수요 정체로 선박 대기가 증가하며 운임이 약세를 이어가고 있음.

제품선 평균 운임은 11,783 달러(일)로 전주 대비 257 달러(-2.1%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 140.0p로 12월 3주차보다 30.0p(-21.4%) 감소하였음

대서양 MR 항로별 운임은 북해-미동안 12,575 달러/일(+19%), 북해-서아프리카 13,133 달러/일(+7%), 미걸프-북해 7,076 달러/일(+41%), 미걸프-남미동안 17,911 달러/일(+10%) 기록

아시아 항로별 운임은 중동-일본 LR1 5,871 달러/일(-9%), LR2 6,046 달러/일(-12%) 기록. MR은 인도-일본 8,553 달러/일(-8%) 기록

	유조선 시장	(01.05)	(전주비)	2018년			2017년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
Average Earnings (\$/day)	VLCC	7,595	(-1,351)	7,595	7,595	7,595	5,042	42,986	17,805
	MR	11,783	(-257)	11,783	11,783	11,783	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	24,750	(-)	24,750	24,750	24,750	24,750	31,750	27,084
	MR	14,000	(-)	14,000	14,000	14,000	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	43.2	(-)	43.2	43.2	43.2	37.0	90.0	58.3
	MR	140.0	(-)	140.0	140.0	140.0	135.0	205.0	159.6

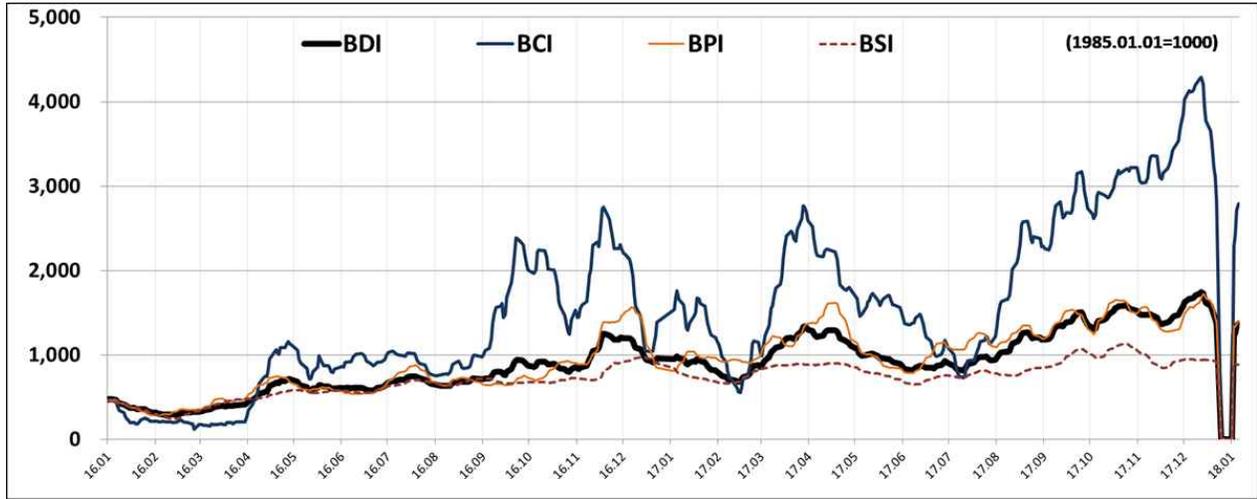
\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

# KMI 주간해운시장포커스



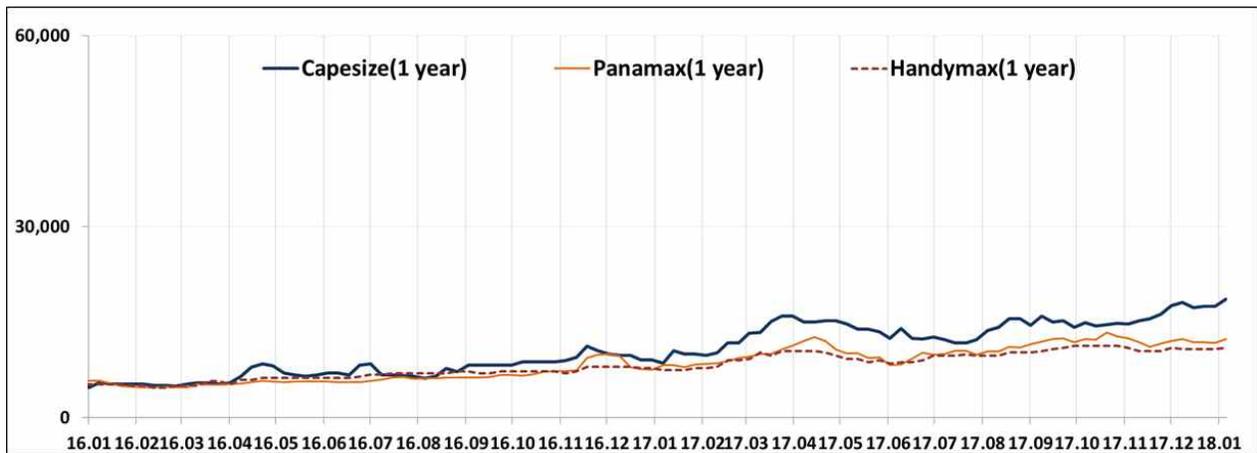
KMI 주간해운시장포커스 통권 368호 (2018.01.01~01.05)

## 건화물선 운임 지수



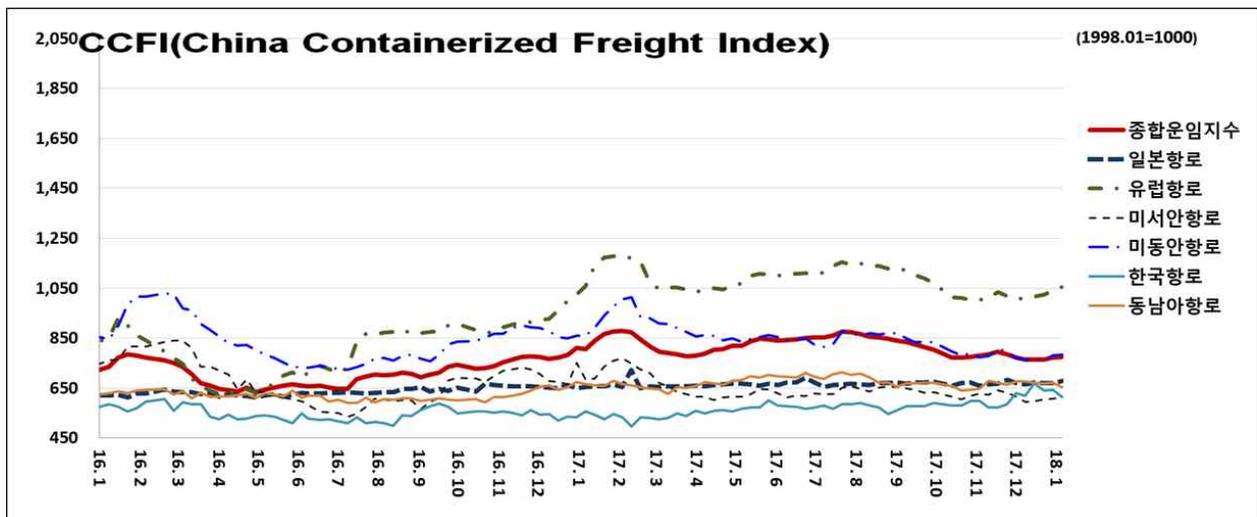
## 건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



## 컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



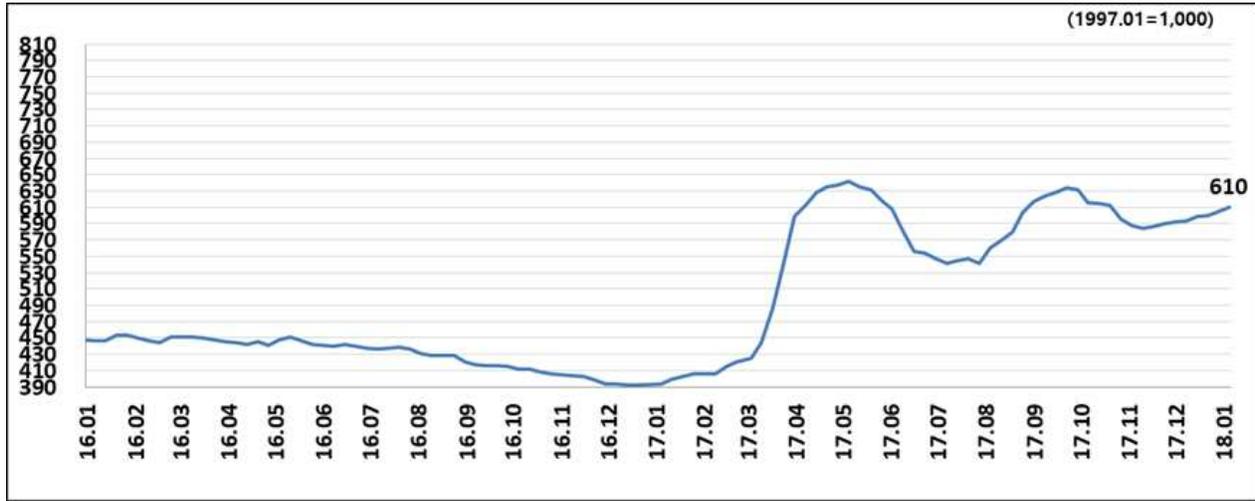
# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 368호 (2018.01.01~01.05)

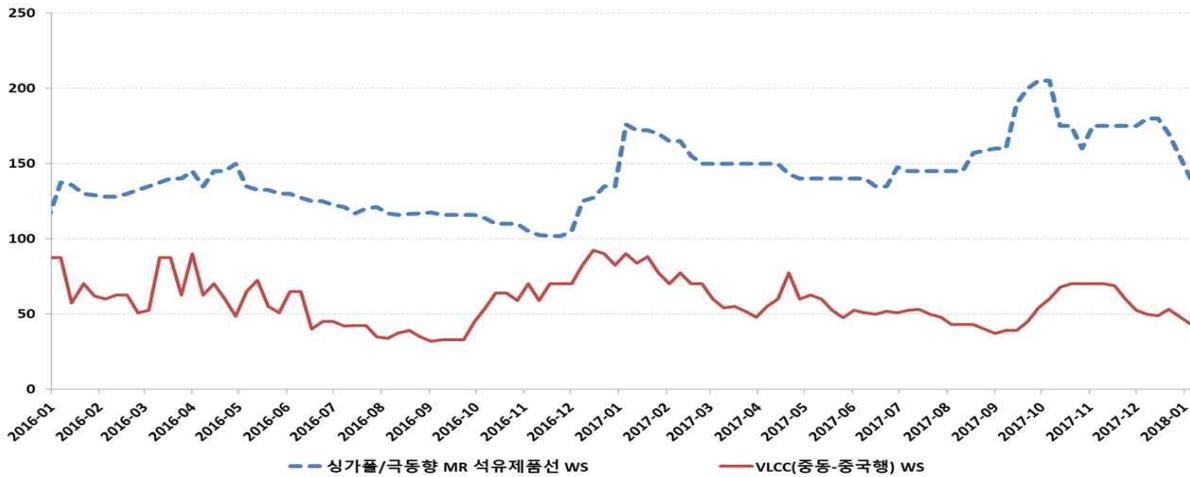
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



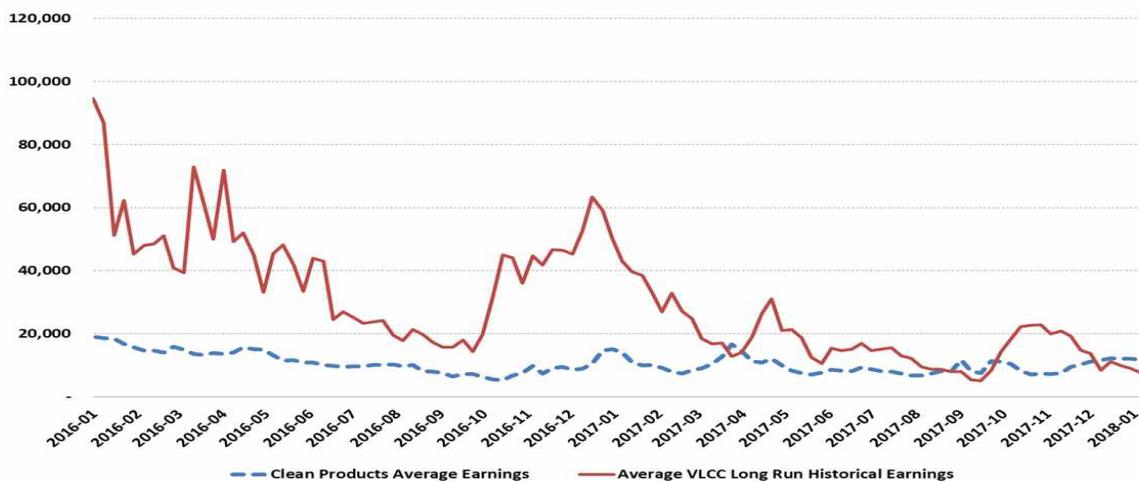
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)  
Average Earnings

\$/day, Clarkson



# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 368호 (2018.01.01~01.05)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	1월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선 시장 (\$ Million)</b>		(01.05)								
건화물선(5년)	Panamax	18.5	(-)	18.5	18.5	18.5	18.5	15.0	18.5	17.7
유조선(5년)	VLCC	64.0	(-)	64.0	64.0	64.0	64.0	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	10.8	(-)	10.8	10.8	10.8	10.8	5.8	10.8	8.5
<b>신조선 시장 (\$ Million)</b>		(01.05)								
건화물선	Panamax	25.0	(-)	25.0	25.0	25.0	25.0	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	82.0	(0.5)	82.0	82.0	82.0	82.0	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	29.0	(0.3)	29.0	29.0	29.0	29.0	26.0	28.8	27.3
<b>연료유 (\$/Tonne)</b>		(01.05)								
380 CST	Rotterdam	370.5	(6.5)	370.5	370.5	370.5	370.5	267.5	364.0	305.2
	Singapore	390.5	(3.0)	390.5	390.5	390.5	390.5	291.0	387.5	328.7
	Korea	423.5	(1.0)	423.5	423.5	423.5	423.5	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	397.0	(6.5)	397.0	397.0	397.0	397.0	297.5	390.5	335.7
<b>주요 원자재가 (\$)</b>		(01.05)								
철광석	국제價	75.6	(4.0)	75.2	75.0	75.6	75.2	55.3	91.7	71.3
	중국産	106.5	(0.3)	106.4	106.3	106.5	106.4	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	101.6	(0.3)	101.5	101.4	101.6	101.5	78.0	101.4	87.1
	중국産	130.5	(0.3)	130.3	130.2	130.5	130.3	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주産	235.5	(0.6)	235.2	234.9	235.5	235.2	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	171.4	(0.4)	171.2	171.0	171.4	171.2	130.4	191.2	149.6
	중국産	242.4	(8.3)	240.2	234.5	242.4	240.2	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	961.5	(9.8)	958.9	955.0	961.5	958.9	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	430.8	(3.8)	433.6	430.8	436.0	433.6	399.0	539.0	436.0
<b>세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)</b>										
		9월	10월	11월	2017년 누계	2014년 합계	2015년 합계	2016년 합계		
ASEAN	수출	9,109	7,373	8,281	86,897	84,577	74,824	74,518		
	수입	4,978	4,549	4,705	48,902	53,418	45,031	44,319		
NAFTA	수출	8,090	5,784	7,512	77,844	86,048	85,347	81,068		
	수입	5,101	4,214	4,988	54,892	53,994	51,472	50,854		
EU	수출	4,661	3,991	4,082	49,575	51,658	48,079	46,610		
	수입	5,229	4,387	5,111	51,837	62,394	57,199	51,902		
BRICs	수출	15,754	14,329	16,074	153,643	177,122	159,334	145,255		
	수입	10,468	9,704	11,003	107,810	115,933	109,858	103,255		