

# KMI 주간해운시장포커스

통권 340호(2017.03.27~03.31)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / [chun@kmi.re.kr](mailto:chun@kmi.re.kr)

## 한진해운 파산으로 잃어버린 것들

### 한진해운은 유능한 글로벌 선사였다

지난 2월 17일 법원에서 파산선고를 받은 한진해운이 사라지면서 우리 해운산업의 위상이 크게 하락하였음. 글로벌 정기선사를 잃어버린 것은 물론 그 회사가 처리해왔던 물동량과 국내로 유입되었던 막대한 운임수입의 거의 대부분을 외국 선사들에게 빼앗긴 것으로 나타났음. 한진해운은 동서 기간항로인 아시아-북미항로에서 약 7%, 아시아-유럽항로에서 약 4%의 시장점유율을 가졌었던 국적 대형선사로서 국내 수출물류에 커다란 공헌을 해왔음

일본해사센터에 따르면 아시아-북미 항로의 한진해운 시장점유율은 2014년 7.6%, 2015년 7.4%, 2016년은 법정 관리의 영향으로 5.1%를 기록하였음. 또한 아시아-유럽 항로의 경우 한진해운의 평균적으로 4%의 시장점유율을 차지했었음. 2015년 기준 한진해운은 아시아-북미 항로에서 111만 TEU, 아시아-유럽 항로에서 59만 6천 TEU를 수송하여 양대 항로에서 170만 TEU를 수송하였음.

2015년 한진해운의 총 물동량은 460만 TEU이며, 이 중에서 국내 수출입 물동량 188만 TEU, 제3국간 물동량 272만 TEU으로 제3국간 물동량이 60%를 차지, 글로벌 선사로서의 능력을 보여주었음

### 한진해운이 사라지면서 막대한 물동량은 누가 가져갔는가?

올해 2월까지의 아시아-북미 항로의 선사별 시장점유율을 보면 유일한 국적선사인 현대상선이 5.9%로 전년 대비 1.2%p 증가하였음. 이는 바꿔 말하면 한진해운이 갖고 있었던 시장점유율 7% 중 1.2%만을 국적선사가 흡수하고 나머지 6.2%는 외국적 선사들이 가져간 것으로 볼 수 있음. 또한 아시아-유럽 항로에서의 현대상선의 경쟁력은 아시아-북미 항로에서보다 약하다는 점에서 거의 대부분 외국 선사들이 가져간 것으로 판단됨

한진해운이 사라지면서 외국 선사들이 흡수한 물동량은 2016년 수출물동량을 기준으로 아시아-북미 항로에서 96만 8천 TEU, 아시아-유럽항로에서 54만 3천 TEU로 151만 TEU에 이르는 것으로 추정됨. 또한 아시아 역내, 중남미, 아프리카, 아시아-호주 항로 등에서 한진해운 물동량 일부가 외국 선사들에게 이동한 것으로 볼 때 한진해운이 사라지면서 외국 선사들이 흡수한 물동량은 200만 TEU 가까이 될 것으로 추정됨

### 3조원의 막대한 운임수입액 상실

한편 한진해운이 사라지면서 우리나라에 유입되었던 운임수입 상실액은 얼마인가? 2015년 한진해운 컨테이너부문 매출액은 7조 1,491억 원임. 2015년 한진해운 물동량 462만 TEU 중 43%인 200만 TEU가 외국선사로 흡수된 것으로 볼 때 약 3조원의 운임수입액을 상실한 것으로 추정됨

특히 기간항로의 경우 2016년 평균 운임 아시아-북미항로 1,801달러(FEU당), 아시아-유럽 항로 695달러(TEU당)를 적용하면 아시아-북미 항로에서 1조 7,758억 원, 아시아-유럽 항로에서 3,774억 원으로 양대 항로에서만 2조 1,532억 원의 운임수입을 상실한 것으로 추정됨

### 우리나라가 잃어버린 것들

위에서 설명한 말한 바와 같이 한진해운이 사라지면서 국내 해운업계는 200만 TEU에 가까운 물동량과 3조원의 운임수입을 상실한 것으로 추정됨. 또한 한진해운이 사라지면서 국내 해운산업만 피해를 본 것이 아님. 항만업계도 작년 기준으로 환적 물동량이 30% 감소했다는 보도가 있었음. 그러나 한진해운 파산은 이미 지나간 일이라는 것을 명심해야 하며, 정부의 강력한 지원을 바탕으로 현대상선과 새롭게 컨테이너 운송 사업을 시작하는 SM Line이 분발하여 굴지의 글로벌 선사로 성장할 수 있도록 해야 할 것임

## 수프라막스선을 제외한 대부분의 선형에서 운임 상승

최근 BDI는 1,315p(3월 31일)를 기록하여 전주 대비 109p 상승함

(운임) 파나막스선 이상 선형에서의 운임 호조세가 BDI 운임 상승세로 이어짐

(1년 용선료) 1년 용선료의 경우 파나막스선을 제외한 대부분의 선형에서 전주 대비 보험세를 보임

(FFA 시장) FFA 평가치는 운임시장과는 반대로 전 선형에서 근월물에서 모두 하락세를 보임. 특히, 케이프선은 Spot 운임시장 상승과는 반대로 5월물의 일일 운임 평가치가 전주 대비 3,500달러 하락한 14,800 달러(일일)를 기록하며 가장 큰 폭으로 평가치가 하락하는 모습을 보임

케이프선 운임은 서호주 기상 호전과 철광석 물동량 수요 증가로 전주에 이어 운임이 큰 폭으로 상승

태평양 수역은 주초 서호주 철광석 물동량 수요가 급증하면서 전주에 이어 운임이 큰 폭으로 상승

대서양 수역은 브라질 철광석 수요 증가 및 R.V. 항로를 중심으로 공급 부족현상이 맞물리면서 운임이 상승

파나막스선은 인도네시아 등 동남아시아 지역의 공급 부족 및 남미 곡물 수요 증가로 양수역 모두 운임 상승

태평양 수역은 인도네시아 석탄 물동량 및 남미 곡물 수요가 증가하여 전주에 이어 운임 상승세를 유지

대서양 수역은 남미 곡물 물동량 수요 증가 및 주요 항로에서 수요가 공급을 초과하면서 운임이 큰 폭으로 상승

수프라막스선 운임은 대서양 수역에서 미국 걸프만 지역 수요가 부진하여 운임이 소폭 하락한 반면, 헨디사이즈선은 태평양 수역에서 신규 화물 수요가 증가 하면서 운임이 상승

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~03.31)	(전주비)	2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,315	(109)	702	1,315	946	291	1,216	671
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	케이프(4TC)	18,786	(2,198)	4,030	18,786	10,123	536	18,091	6,324
	파나막스(4TC)	10,669	(1,485)	6,693	10,669	8,260	2,294	12,319	5,543
	수프라막스(6TC)	9,277	(-21)	6,970	9,298	8,176	2,591	10,127	6,233
	헨디(6TC)	7,861	(271)	5,464	7,861	6,680	2,744	8,581	5,208
1년 용선료 <sup>3)</sup> (달러/일)	케이프	16,000	(-)	8,550	16,000	12,023	4,975	11,250	7,344
	파나막스	11,350	(600)	7,925	11,350	9,219	4,750	10,000	6,263
	수프라막스	9,750	(-)	7,000	9,750	8,231	4,250	7,500	6,044
	헨디	8,500	(-)	6,250	8,500	7,173	4,250	6,750	5,264

건화물선 시장(FFA)									
		5월물		2017년 3분기물		2018물		2019년물	
		금주 (03.31)	(전주비)	금주 (03.31)	(전주비)	금주 (03.31)	(전주비)	금주 (03.31)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	14,800	(-3,500)	14,150	(0)	13,688	(-312)	13,900	(-300)
운임	파나막스(4TC)	11,175	(-700)	9,900	(125)	9,350	(-100)	9,450	(-100)
평가치 <sup>4)</sup>	수프라막스(6TC)	10,075	(-425)	9,400	(-250)	9,225	(-150)	9,375	(-125)
(달러/일)	헨디(6TC)	7,500	(-400)	7,500	(0)	7,300	(0)	7,550	(0)

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](mailto:valiance@kmi.re.kr)

## GRI 시도로 소폭의 운임 상승

상해발 운임지수 SCFI는 830.02p 기록(전주 대비 71.21p 상승)하였음

용선료 지수 HRCI는 599p 기록(전주 대비 59p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 23달러 상승한 838달러, 아시아-북미 항로의 경우 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 191달러 상승한 1,479달러, 미동안행은 60달러 하락한 2,565달러를 기록하였음

아시아-미서안 항로의 경우 4월 1일의 새로운 얼라이언스 개편 이전에 선적하려는 수요가 나타나는 상황에서 GRI 시도로 운임이 상승함

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주 대비 8달러 상승한 TEU당 168달러, 상해-일본 항로는 전주 대비 1달러 상승한 214달러, 상해-동남아 항로도 2달러 하락한 110달러를 기록하였음

상해-한국 항로의 경우 선사들의 운임인상 노력이 반영되어 운임이 상승함. 상해-일본 항로의 경우 수요가 약세를 보이면서 보합세를 유지함. 상해-동남아시아 항로는 COSCO, SM Line 등의 신규 서비스 개설로 운임이 소폭 하락했으며, 선사들의 운임회복 노력이 성공할 경우 상승 전환할 것으로 보임

글로벌 컨테이너선 시장은 4월 1일부로 기존의 4개 얼라이언스 체제에서 3개 얼라이언스 체제로 개편되면서 공급 부문의 변화가 나타남

먼저 서비스 능력의 변화를 보면, 아시아-유럽 항로는 지난해 대비 5.4%, 아시아-지중해 항로는 9.4%, 아시아-북미서안 항로는 2.7%, 아시아-북미동안 항로는 19.6%씩 증가할 것으로 분석됨. 따라서 수급 측면에서만 보면 공급증가에 따른 운임하락 압력이 있을 것으로 보이지만, 선사들이 재무적 성과 달성을 위해 치킨게임을 회피한다면 운임의 급격한 하락은 피할 수 있을 것으로 판단됨

한편 얼라이언스 개편으로 동서 기간항로(아시아-유럽, 아시아-북미, 북미-유럽)에서의 전체 서비스 수와 기항지 수가 증가하는 것으로 나타남. 이는 얼라이언스 규모가 커지면서 선대 활용의 효율성이 커졌기 때문이며, 선사들의 서비스 제공능력이 커진 것으로 볼 수 있음. 그러나 서비스가 제공되는 항만간의 연결성(port-pairs)은 감소하는 것으로 나타남. 이는 선박이 대형화되면서 주어진 서비스 항로에서 기항지 수가 줄어들었기 때문임. 따라서 선사를 유치해야 하는 항만의 입장에서는 허브항만 경쟁이 더욱 치열해 질 것임. 마지막으로 서비스 내의 기항지 수가 줄면서 기항지로 선택된 항만간 운송시간은 단축될 것으로 예상됨

	금주 (03.31)	(전주비)	2017년			2016년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합	830.02	(71.21)	747.03	990.24	864.64	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(TEU)	838	(23)	815	1,116	940	205	1,206	685
	미서안항로(FEU)	1,479	(191)	1,288	2,211	1,774	725	2,082	1,256
	미동안항로(FEU)	2,565	(-60)	2,565	3,647	3,164	1,496	3,133	2,066
	한국항로(TEU)	168	(8)	92	168	109	86	125	103
	일본항로(TEU)	214	(1)	202	214	210	110	214	185
	동남아항로(TEU)	110	(-2)	97	116	106	53	105	69
	용선지수(HRCI)	599.0	(59.0)	394	599	442	392	453	431

## VLCC, 서아프리카 수요회복으로 운임 반등

지난주부터 이어진 수요 부진으로 주초반에는 저조하였으나 주 후반 서아프리카 시장의 수요회복으로 유류 선복이 흡수됨에 따라 서아프리카 시장의 운임상승을 견인하였음

VLCC 평균 운임수익은 14,091 달러(일)로 전주 대비 1,301 달러(10.2%) 증가하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 48.0p로 전주 대비 4.0p(7.7%) 하락하였음

연료유 가격은 유럽, 북중미 일부를 제외하고 대부분의 항만에서 상승하였음

중동시장 항로별 운임수익은 한국항 11,938 달러/일(+24%), 일본항 14,302 달러/일(+10%), 싱가포르항 13,876 달러/일(+13%), 미국항 11,157 달러/일(+10%), 유럽항 8,929 달러/일(+10%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 18,968 달러/일(+8%), 미국항 27,732 달러/일(+6%), 인도항 26,001 달러/일(+25%) 기록

[03월 31일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	273.5	302.5	291.5	305.5	269.0	292.5	297.5	295.0	297.5	302.5	342.5
w/w	1.5%	1.9%	-1.4%	1.0%	1.1%	1.7%	-0.7%	1.5%	2.1%	1.7%	0.0%

## 제품선, 북해시장을 제외하고 운임 하락

대서양시장 : 북해 시장은 지난주의 시황개선을 이어갔으나, 미겔프만 시장은 주중 선복량 증가로 운임수익이 하락하였음

아시아시장 : LR시장은 3주간 지속된 운임수익 상승이 하락세로 전환되었으며 MR 인도-일본 또한 하락하였음

제품선 평균 운임수익은 14,450 달러(일)로 전주 대비 774 달러(12.6%) 감소하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 150.0p로 전주 대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 18,732 달러/일(+12%), 북해-서아프리카 17,862 달러/일(+7%), 미겔프-북해 7,685 달러/일(-9%), 미겔프-남미동안 17,364 달러/일(-7%) 기록

아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 11,120 달러/일(-1%), LR2 11,964 달러/일(-6%) 기록. MR은 인도-일본 9,240 달러/일(-5%) 기록

(전주비)				2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(03.31)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	14,091	(1,301)	12,790	42,986	26,518	14,354	93,982	40,552
	MR	14,450	(-2,090)	7,326	16,540	10,837	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	26,500	(-)	26,500	31,750	27,913	26,500	59,000	37,534
	MR	12,625	(-)	12,500	13,375	12,712	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	48.0	(-4.0)	48.0	90.0	68.9	32.0	97.5	58.4
	MR	150.0	(-)	150.0	176.0	159.6	102.0	150.0	124.7

\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

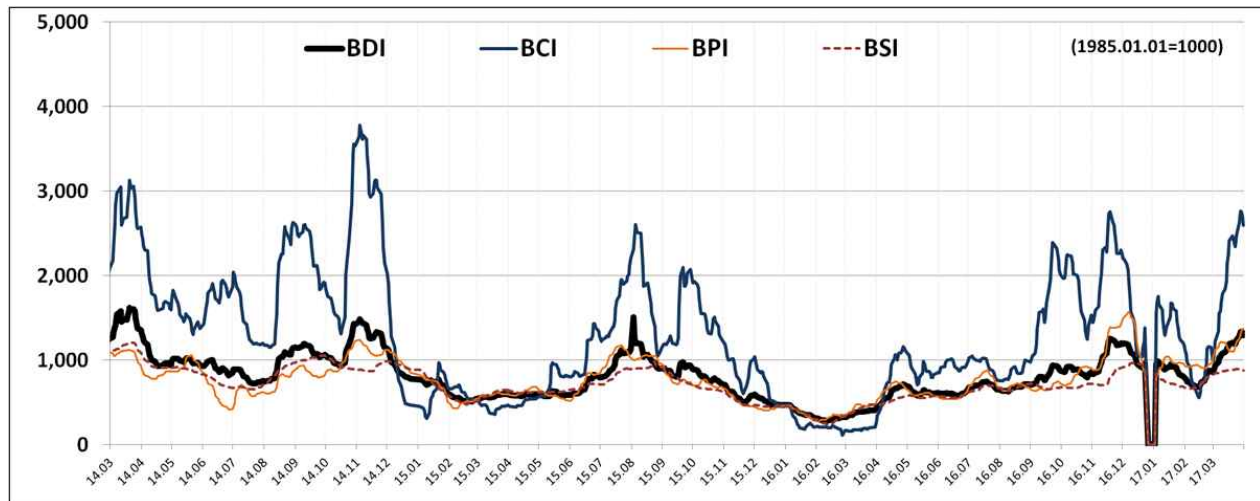


# KMI 주간해운시장포커스



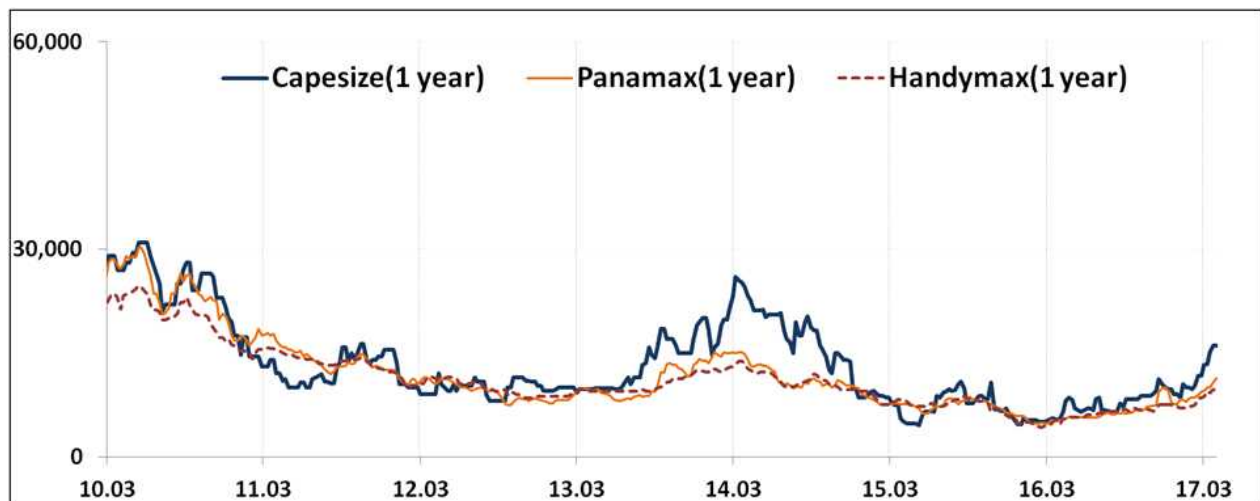
KMI 주간해운시장포커스 통권 340호 (2017.03.27~03.31)

## 건화물선 운임 지수



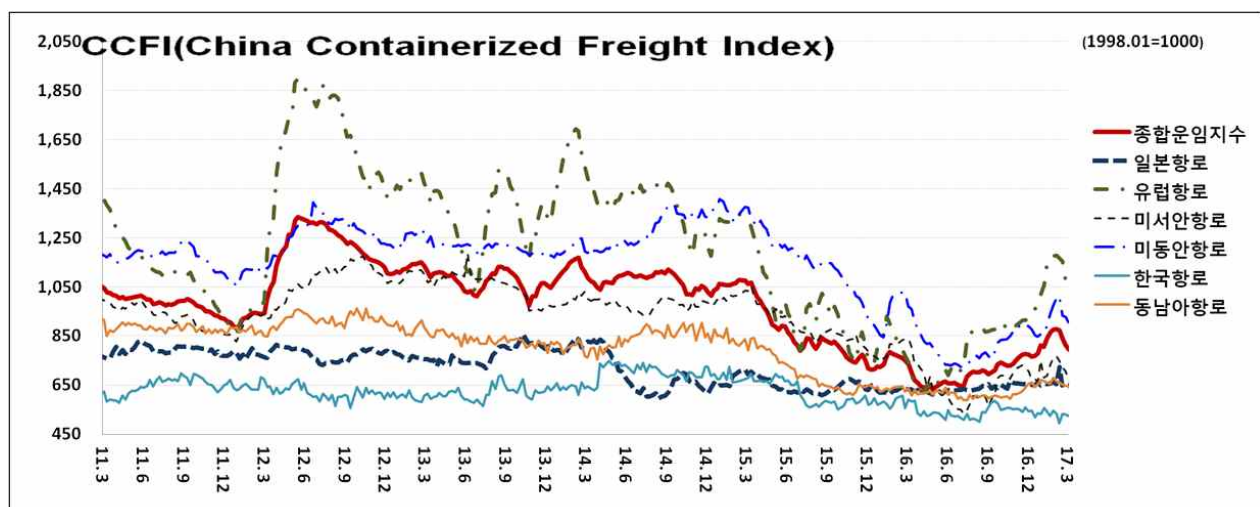
## 건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



## 컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



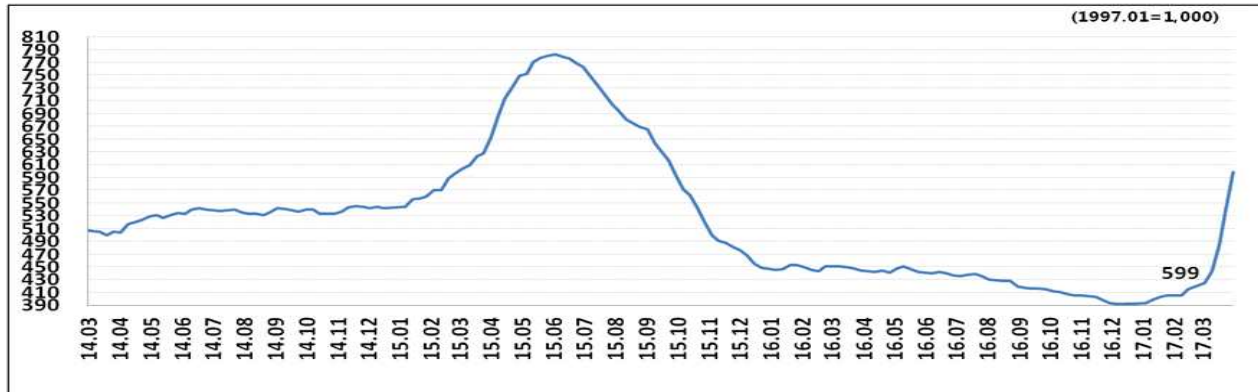
# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 340호 (2017.03.27~03.31)

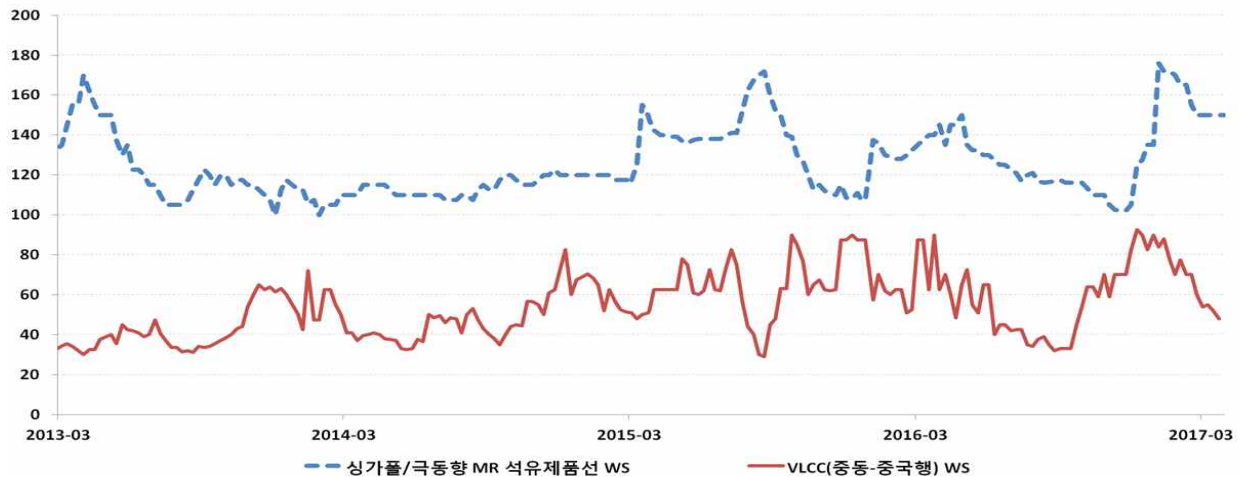
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



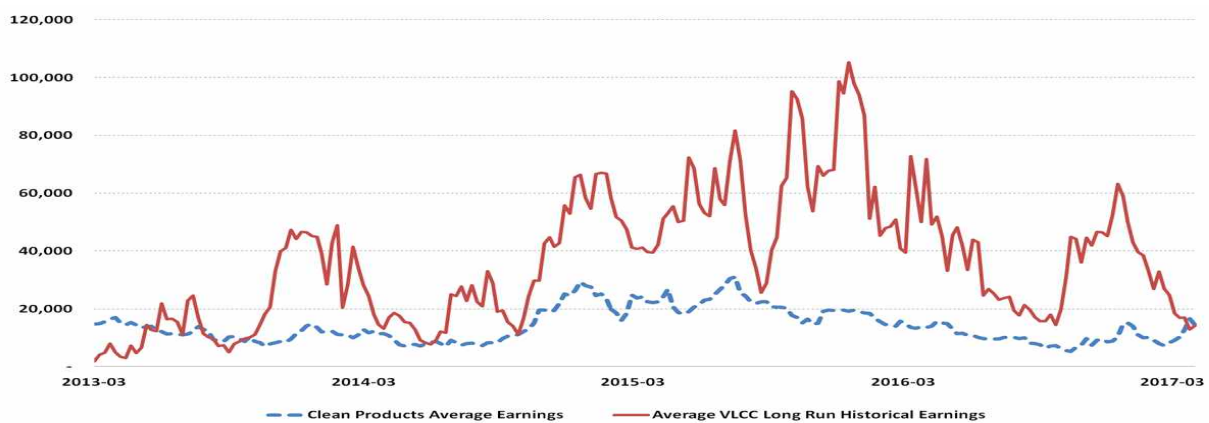
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)  
Average Earnings

\$/day, Clarkson



# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 340호 (2017.03.27~03.31)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	3월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(03.31)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(0.5)	17.1	15.0	18.0	16.0	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	62.0	(-)	62.0	62.0	64.0	62.3	60.0	82.0	68.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	7.0	(1.2)	7.0	5.8	7.0	6.2	6.0	9.5	7.4
신조선 시장 (\$ Million)		(03.31)								
건화물선	Panamax	24.3	(0.3)	24.1	24.0	24.3	24.0	24.0	25.8	24.6
유조선	VLCC	80.0	(-)	80.3	80.0	84.0	81.5	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)		(03.31)								
380 CST	Rotterdam	273.5	(4.0)	282.7	269.5	312.5	296.2	112.0	303.0	211.4
	Singapore	297.5	(6.0)	306.9	291.5	352.5	323.8	147.5	340.0	231.1
	Korea	322.5	(-1.0)	333.7	322.5	382.5	356.9	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	302.5	(5.0)	314.7	297.5	362.5	334.1	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(03.31)								
철광석	국제價	87.4	(-1.7)	89.5	77.8	91.7	85.0	41.2	81.0	57.2
	중국産	117.1	(-7.3)	123.2	103.2	124.4	114.4	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	88.7	(-0.9)	87.6	79.1	89.8	83.2	59.8	63.5	61.4
	중국産	109.1	(-)	105.4	97.5	109.6	102.1	61.7	83.1	69.0
	호주産	194.9	(-0.1)	192.3	188.3	225.0	198.0	98.8	150.0	109.5
원료탄	내륙(외몽고)	154.2	(23.2)	135.4	130.4	154.2	139.6	51.6	70.5	56.3
	중국産	208.0	(-0.1)	209.9	207.1	223.7	215.8	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	946.0	(-29.75)	996.3	946.0	1,075.0	1,021.0	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	426.5	(1.75)	427.3	407.0	455.0	429.0	361.0	520.0	437.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		12월	1월	2월	2014년 합계		2015년 합계		2016년 합계	
ASEAN	수출	6,426	6,065	7,269	84,577		74,824		74,518	
	수입	4,215	4,061	3,913	53,418		45,031		44,319	
NAFTA	수출	6,984	6,150	6,608	86,048		85,347		81,068	
	수입	5,011	4,751	4,429	53,994		51,472		50,854	
EU	수출	4,923	4,081	3,932	51,658		48,079		46,610	
	수입	4,773	4,208	4,171	62,394		57,199		51,902	
BRICs	수출	13,926	12,705	13,327	177,122		159,334		145,255	
	수입	9,514	9,526	8,139	115,933		109,858		103,255	