

KMI 주간해운시장포커스

통권 331호(2017.01.23~01.30)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

Bad Cycle에서 벗어날 수 있을까?

현재의 Bad Cycle은 선주들이 초래

2008년 금융위기 이후 발생한 해운불황이 좀처럼 회복기미를 보이지 않고 있음. 금융위기 이후 수요의 저성장과 비용경쟁을 위한 초대형선박 발주경쟁이 해운불황의 가장 큰 요인으로 지적되고 있음.

해운시장의 Bad Cycle이 형성된 단계를 보면 세계 경제 및 무역 둔화 → 해운수요 저성장 → 운임경쟁 가속화 → 비용경쟁을 위한 초대형선박 발주 확산 → 공급과잉 심화와 운임 하락세 지속 → 해운불황 장기화의 단계를 거치면서 9년에 걸쳐 불황이 계속되고 있음

이런 관점에서 현재의 장기 해운불황은 수요가 감소하여 발생한 것이 아니라 선주들의 이기주의적 행동이 초래했다고 볼 수 있음

자사 이기주의는 승자 없는 경쟁을 유발

수요가 둔화되고 공급과잉이 심한 시장에서 기업들은 당연히 비용경쟁력을 강화하는 방향으로 나아갈 수 없다는 점에서 해운시장의 Bad Cycle이 더욱 강화되는 결과를 초래하였음. 2011년 18,000TEU급 이상의 초대형선박 대량 발주를 통해 비용경쟁을 촉발한 머스크는 3~4년간 강력한 비용우위를 무기로 막대한 이익을 향유하였음

이에 따라 경쟁기업들은 머스크에 대항하기 위해 경쟁적으로 18,000TEU급 이상의 초대형선박 발주에 나서게 되었고 이는 결과적으로 공급과잉을 더 확대시켰으며, 캐스케이딩을 통해 동서 기간항로는 물론 남북항로와 역내항로까지도 공급과잉이 확산되는 결과를 초래하였음

현재 컨테이너선 시장은 대부분의 항로에서 이익을 얻기 어려운 상태에 있음. 심지어 선두기업인 머스크조차도 이익을 얻기 어려운 상황이 되었음. 결국 시장 전체의 최적화가 아닌 자사 중심의 최적화 전략이 승자 없는 치킨게임으로 발전되었음

Bad Cycle은 협력으로 극복 가능

우리가 잘 알고 있는 “부분의 최적화가 전체의 최적화가 되지 못한다”라는 명제에 주목해야 함. 이는 달리 말해서 글로벌 선사 간 및 글로벌 선사와 역내 선사 간의 다양한 협력이 이루어져야 함을 의미함. 얼라이언스가 협력을 통해 상호 경쟁력을 강화하는 것이라면, 이러한 협력의 범위를 시장 전체로 확대하는 것을 검토할 필요가 있음

작년 컨테이너선 시장에서 뉴파나막스급 5척을 제외하고 8,000TEU급 이상의 신조발주가 없었음. 이는 선사들이 더 이상 공급과잉이 확대되기를 원하지 않았기 때문에 암묵적으로 신조발주에 나서지 않았던 결과임. 향후 몇 년간 1만TEU급 이상 초대형선박 발주가 작년과 같이 자제된다면 공급과잉은 상당한 수준으로 개선될 수 있으며, 운임상승도 기대할 수 있음

해운시장의 Bad Cycle에서 벗어날 수 있는 길은 선사 간 협력 말고는 특별한 대안이 없음. 공동운항이나 선박교환 등으로 협력하는 것도 중요하나 시장 전체의 수급여건을 선박발주 자제 등 공급 측면의 협력이 더 중요함

수요 부족으로 전 선형에서 운임 하락

BDI는 주간 평균 866p를 기록(전주 대비 67p 하락)

(운임) 주간 평균으로 케이프 운임이 1,627달러(일) 하락하며 BDI 하락을 견인함

(1년 용선료) 전주에 이어 파나막스, 수프라막스의 1년 용선료는 상승했으며, 케이프 및 핸디사이즈는 보합세 유지

(FFA 시장) 케이프는 현물운임의 단기급락에 따른 하락 조정 국면을 보였으나 근분기물, 2017년, 2018년 연평균 물 에서 모두 FFA 평가치가 반등세를 보임. 파나막스는 근분기물, 2017년, 2018년 연평균물에서 모두 상승세를 보 임. 그러나 수프라막스 선형은 현물운임 약세가 반영되어 FFA 운임 평가치도 하락함

케이프는 중국 휴일 영향으로 물동량 유입이 부진하여 운임 하락

태평양 수역은 서호주철광석 및 동호주 석탄 물동량 감소, 남아공-극동 항로는 운임지수 대비 부진한 성악활동으 로 인하여 운임하락

대서양 수역은 브라질 철광석 물동량 유입 부진 및 대서양 R.V. 항로에서 운임이 큰 폭으로 하락

파나막스 선형은 주초 양 수역 모두 운임하락세를 보이는 가운데, 주 후반 대서양 남미 곡물 물동량 유입에 따른 파급효과로 운임이 상승세로 전환

태평양 수역은 인도 석탄수요가 뒷받침되는 가운데 주 후반 대서양 운임호조로 상승세 전환

대서양 수역은 주초 하락세를 보이다가, 주 후반 남미 곡물 물동량 증가로 인하여 운임상승으로 전환

수프라막스 시장은 양수역에서 운임시장 하락세 지속, 태평양 수역은 인도네시아, 인도양 등 일부 석탄 수요에도 불구하고 운임이 하락했으며, 대서양 수역은 미국 걸프만 수요 감소로 인하여 대부분 항로에서 보합세 기록

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~01.27)	(전주비)	2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	866	(-67)	866	967	920	291	1,216	671
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	케이프(4TC)	9,093	(-1,627)	9,093	11,238	10,093	536	18,091	6,324
	파나막스(4TC)	7,728	(-265)	6,693	7,993	7,599	2,294	12,319	5,543
	수프라막스(6TC)	7,346	(-242)	7,346	8,470	7,829	2,591	10,127	6,233
	핸디(6TC)	6,162	(-290)	6,162	7,591	6,766	2,744	8,581	5,208
	케이프	10,000	(-)	8,550	10,500	9,763	4,975	11,250	7,344
1년 용선료 (달러/일)	파나막스	8,375	(450)	7,925	8,375	8,194	4,750	10,000	6,263
	수프라막스	7,250	(250)	7,000	7,250	7,063	4,250	7,500	6,044
	핸디	6,500	(-)	6,500	6,750	6,625	4,250	6,750	5,264

건화물선 시장(FFA)									
		2월물		2017년 2분기물		2017년물		2018년물	
		금주 (01.27)	(전주비)	금주 (01.27)	(전주비)	금주 (01.27)	(전주비)	금주 (01.27)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	7,950	(-1,300)	8,700	(300)	10,669	(56)	11,450	(200)
운임	파나막스(4TC)	7,575	(425)	8,100	(250)	7,950	(312)	8,325	(175)
평가치 ³⁾	수프라막스(6TC)	7,075	(-350)	7,725	(-175)	7,638	(-187)	8,100	(-100)
(달러/일)	핸디(6TC)	6,100	(-)	6,150	(-)	6,100	(-)	6,175	(-)



| 컨테이너 시장 | 고병욱 전문연구원 / valiance@kmi.re.kr

춘절이 다가오면서 운임이 소폭 하락

상해발 운임지수 SCFI는 954.27p 기록(전주 대비 17.37p 하락)

용선료 지수 HRCI는 406p 기록(전주 대비 3p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 11달러 하락한 1,041달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 61달러 하락한 2,106달러, 미동안행이 10달러 하락한 3,637달러를 기록함

유럽행과 북미행 모두 운임이 소폭 감소했지만, 지난해 고점 수준의 운임을 보이고 있음. 운임이 소폭 하락한 것은 춘절에 접어들면서 물동량이 감소했기 때문인 것으로 해석됨. 이번 주에도 중국 춘절의 영향으로 물동량이 줄어들면서 운임이 하락 압력을 받을 것으로 전망됨

아시아 역내의 경우, 상해-일본 및 상해-한국 항로는 전주와 동일한 TEU당 212달러, 101달러를 기록. 상해-동남아 항로는 전주 대비 5달러 하락한 97달러를 기록함

아시아 역내 항로의 경우, 춘절로 인해 물동량 감소효과가 있음에도 불구하고 전주 운임수준을 유지한 것으로 판단되며, 원양 항로와 같이 이번 주에는 춘절로 인한 물동량 감소로 운임 하락 압력이 있을 전망이다

주요 해외 해운전문지들이 태평양 항로에서의 과당경쟁을 우려하는 목소리를 연이어 내고 있어, 우리나라 원양 컨테이너 선사의 대응전략 마련이 필요해 보임

우선 올해에 14,000TEU급 이상의 초대형 컨테이너선이 대규모로 인도되면서, 이들 선박들이 아시아-구주 항로에 투입되고, 구주항로의 기존 선박들이 캐스케이딩되어 태평양 항로 등으로 유입된다는 것임. Alphaliner의 집계에 따르면, 올해 14,000TEU급 이상 선박의 인도 예정량은 약 54척, 935,000TEU로, 이들 선박은 올해 4월 새로이 개편되는 3대 얼라이언스의 서비스에 투입될 예정으로 인도지연도 되기 힘들 것으로 분석됨

한편, Wan Hai와 PIL이 Ocean Alliance의 COSCO와 CMA-CGM과 태평양 항로에서 선복교환(slot exchange) 등의 협력을 해 나갈 것으로 알려지고 있으며, 우리나라의 SM라인 또한 4월부터 미주 서비스를 개시할 예정임

		금주 (01.27)	(전주비)	2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합	954.27	(-17.37)	954.27	990.24	971.14	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(TEU)	1,041	(-11)	1,041	1,116	1,074	205	1,206	685
	미서안항로(FEU)	2,106	(-61)	2,082	2,211	2,142	725	2,082	1,256
	미동안항로(FEU)	3,637	(-10)	3,133	3,647	3,503	1,496	3,133	2,066
	일본항로(TEU)	212	(-)	212	212	212	110	214	185
	한국항로(TEU)	101	(-)	98	101	100	86	125	103
	동남아항로(TEU)	97	(-5.0)	97	104	102	53	105	69
용선지수(HRCI)		406	(3)	394	406	401	392	453	431
운임지수(CCFI)	종합	876.1	(11.2)	806	876	847	632	806	709
	유럽항로	1,177.6	(3.7)	1,059	1,178	1,137	625	1,059	805
	미서안항로	758.0	(23.8)	682	758	716	534	839	673
	미동안항로	977.7	(38.5)	860	978	917	723	1,029	836
	일본항로	665.4	(7.4)	654	665	658	612	667	636
	한국항로	546.7	(21.7)	525	556	543	500	607	546
	동남아항로	679.7	(22.6)	657	680	666	590	661	619

VLCC, 춘절 연휴로 운임 약세

중국 춘절 연휴로 중동 시장의 성악활동이 저조하여 대부분의 항로에서 운임수익이 하락하였음. 이로 인해 증가한 유류 선복량을 미처 흡수하지 못한 서아프리카 시장 또한 운임수익이 약세로 나타났다.

VLCC 평균 운임수익은 33,027 달러(일)로 전주 대비 5,389 달러(14.0%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 77.5p로 전주 대비 10.5p(11.9%) 하락하였음

연료유 가격은 일부 항만을 제외하고 대부분의 항만에서 하락하였음

중동 시장 항로별 운임수익은 일본항 35,644 달러/일(-16%), 한국항 30,321달러/일(-18%), 싱가포르항 36,660 달러/일(-12%), 미국항 34,915 달러/일(-15%), 유럽항 30,080 달러/일(-15%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 31,227 달러/일(-8%), 미국항 46,271 달러/일(-4%), 인도항 40,734 달러/일(+2%) 기록

[01월 27일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	304.0	321.5	314.5	336.5	305.0	315.0	337.0	324.5	334.5	346.5	368.5
w/w	0.8%	-1.5%	-1.6%	-1.5%	0.8%	-0.8%	-3.0%	-3.6%	0.6%	-0.3%	-3.7%

제품선, LR2 하락세 지속

대서양시장 : 미겔프만 시장은 수급불균형 지속으로 운임수익이 하락한 반면 북해시장은 미국 제품유 수요 반등으로 재정거래가 증가하여 운임수익이 상승 반전하였음.

아시아시장 : LR 시장은 지난해 UAE 정제시설 화재 이후 중동발 물량 감소로 LR2의 하락세가 이어졌으며 MR 인도-일본 운임수익 또한 하락하였음

제품선 평균 운임수익은 10,072 달러(일)로 전주 대비 134 달러(1.3%) 증가하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 135.0p로 전주 대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 12,472 달러/일(+19%), 북해-서아프리카 12,879 달러/일(+15%), 미겔프-북해 2,006 달러/일(-27%), 미겔프-남미동안 10,085(-7%) 기록

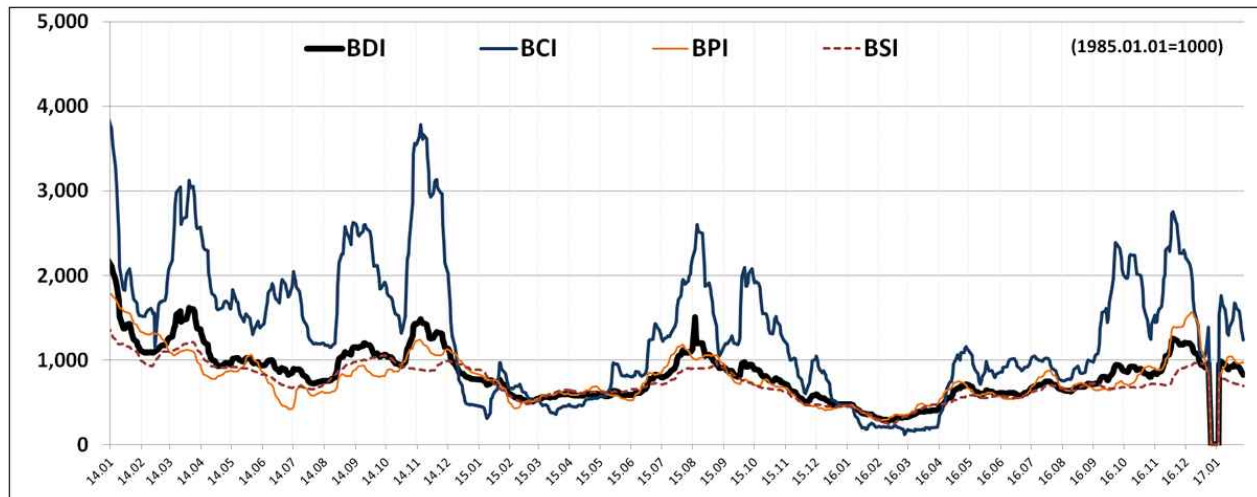
아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 7,067 달러/일(+4%), LR2 4,431 달러/일(-39%) 기록. MR은 인도-일본 10,415 달러/일(-13%) 기록

				(전주비)	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장				(01.27)						
Average Earnings (\$/day)	VLCC	33,027	(-5,389)		33,027	42,986	38,514	14,354	93,982	41,192
	MR	10,072	(134)		9,938	14,034	11,261	5,202	19,093	11,260
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	28,250	(-500)		28,250	31,750	29,688	26,500	59,000	37,534
	MR	12,875	(-)		12,875	12,875	12,875	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	77.5	(-10.5)		77.5	90.0	84.9	32.0	97.5	58.4
	MR	170.0	(-2.0)		170.0	176.0	172.5	102.0	150.0	124.7

KMI 주간해운시장포커스

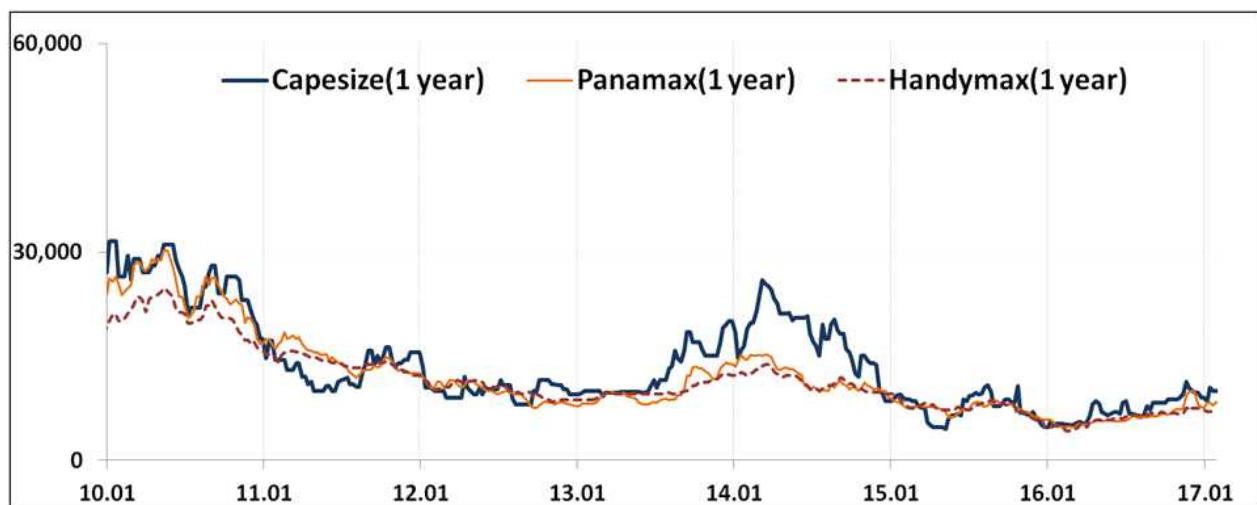
KMI 주간해운시장포커스 통권 331호 (2017.01.23~01.30)

건화물선 운임 지수



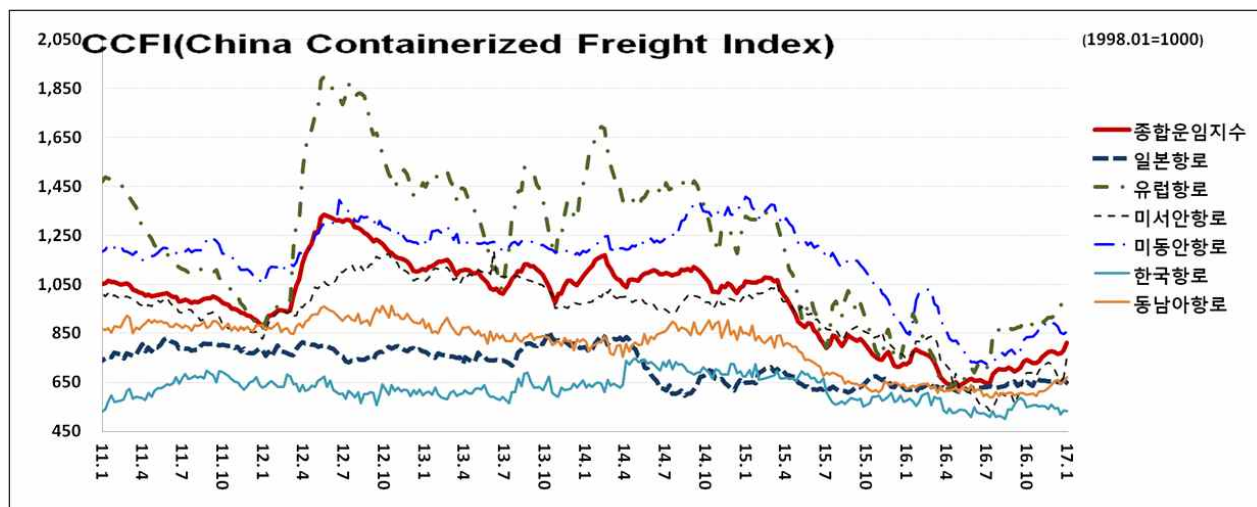
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



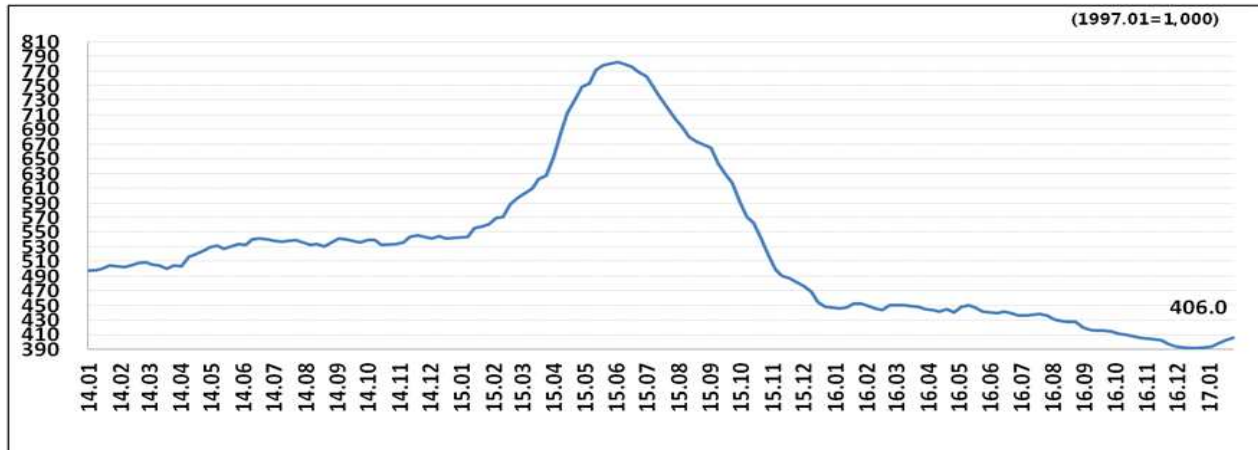
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 331호 (2017.01.23~01.30)

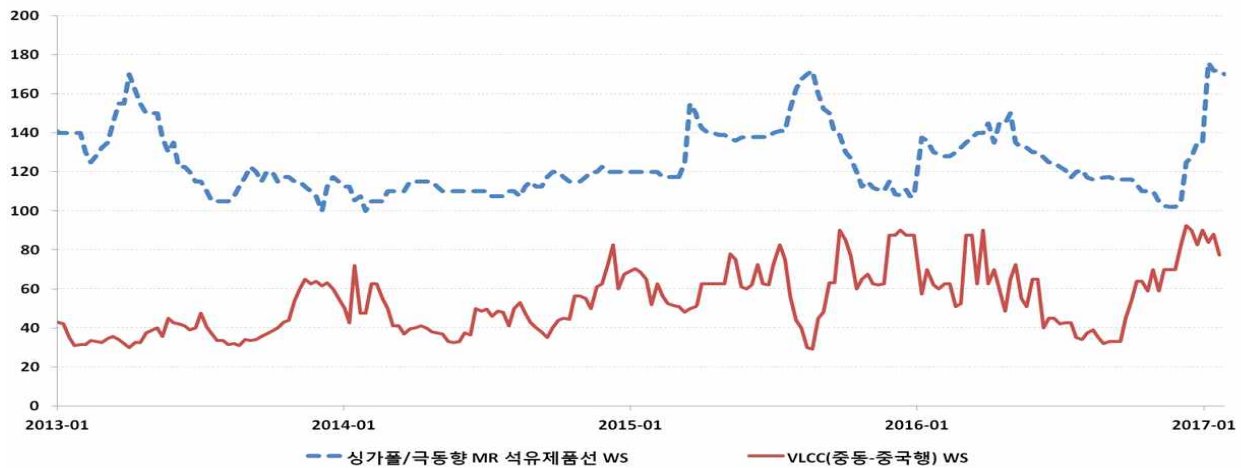
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



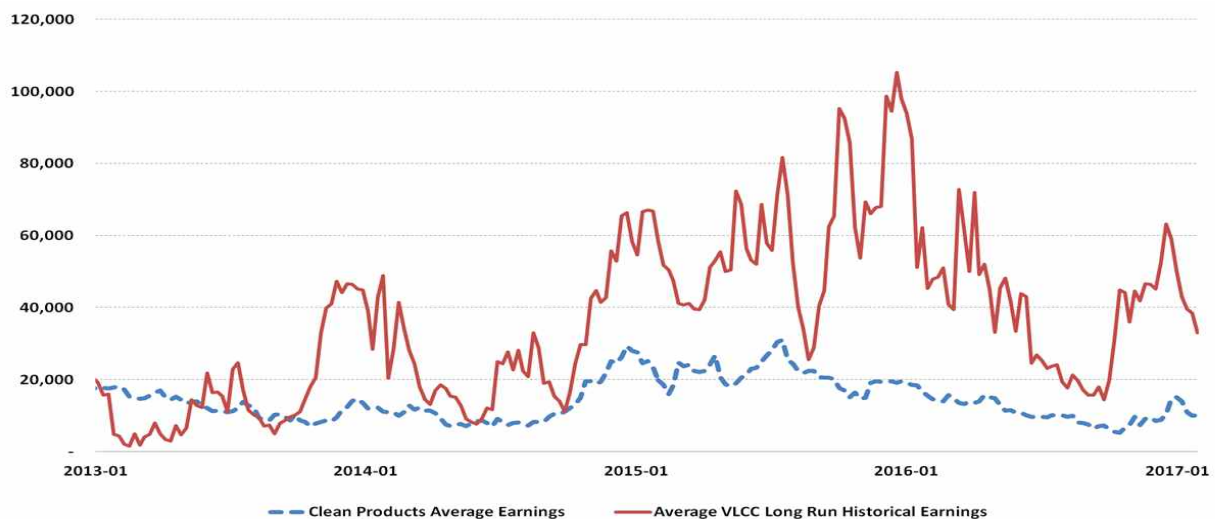
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 331호 (2017.01.23~01.30)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	1월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(01.27)								
건화물선(5년)	Panamax	15.0	(-)	15.0	15.0	15.0	15.0	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	62.0	(-1.0)	63.0	62.0	64.0	63.0	60.0	82.0	68.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	5.8	(-)	5.8	5.8	5.8	5.8	6.0	9.5	7.4
신조선 시장 (\$ Million)		(01.27)								
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	24.0	24.0	24.0	25.8	24.6
유조선	VLCC	82.0	(-1.0)	83.1	82.0	84.0	83.1	84.5	93.5	88.7
컨테이너선	Sub-Panamax	26.0	(-)	26.1	26.0	26.5	26.1	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(01.27)								
380 CST	Rotterdam	304.0	(2.5)	306.9	301.5	312.5	306.9	112.0	303.0	211.4
	Singapore	334.5	(2.0)	340.5	332.5	352.5	340.5	147.5	340.0	231.1
	Korea	382.5	(4.0)	379.6	375.0	382.5	379.6	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	346.5	(-1.0)	352.3	346.5	362.5	352.3	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(01.27)								
철광석	국제價	80.8	(0.7)	79.3	77.8	80.8	79.3	41.2	81.0	57.2
	중국産	104.8	(-)	104.3	103.2	105.3	104.3	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	80.0	(-0.1)	79.8	79.1	80.4	79.8	59.8	63.5	61.4
	중국産	98.9	(-0.1)	101.8	98.6	109.6	101.8	61.7	83.1	69.0
	호주産	202.3	(-3.0)	212.5	205.3	225.0	212.5	98.8	150.0	109.5
원료탄	내륙(외몽고)	145.5	(-0.1)	146.0	144.3	151.4	146.0	51.6	70.5	56.3
	중국産	222.6	(-0.2)	222.1	219.9	223.7	222.1	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	1,049.3	(-18.3)	1,034.1	986.0	1,075.0	1,034.0	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	420.5	(-7.8)	424.9	407.0	434.0	425.0	361.0	520.0	437.0
세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
		10월	11월	12월	2013년 합계		2014년 합계		2015년 합계	
ASEAN	수출	6,267	7,311	6,439	81,997		84,577		74,824	
	수입	3,954	3,867	4,214	53,339		53,418		45,031	
NAFTA	수출	6,634	6,915	6,992	76,983		86,048		85,347	
	수입	4,171	4,420	5,015	48,530		53,994		51,472	
EU	수출	3,891	4,023	4,921	48,857		51,658		48,079	
	수입	4,253	4,466	4,777	56,230		62,394		57,199	
BRICs	수출	12,832	13,546	13,921	178,083		177,122		159,334	
	수입	9,198	9,704	9,510	106,302		115,933		109,858	