



## 뉴스 & 이슈

전형진 해운시장분석센터장 (chun@kmi.re.kr)



### ‘죄수의 딜레마’와 극초대형선박 경쟁

- ▶ 수많은 사람들이 익히 알고 있는 ‘죄수의 딜레마’는 두 죄수가 서로를 믿지 못하여 최선의 대안을 버리고 최악의 선택을 하게 되는 과정을 보여 주는 이론으로 역으로 최선의 대안을 선택하는 방법은 서로를 신뢰하고 협력하는 것이라는 것을 보여 주고 있음
  - 미국의 천재 수학자인 존 내쉬는 1950년 22세에 자신의 박사학위 논문인 ‘비협력게임’에서 ‘균형이론’을 제시하면서 경쟁자들이 서로 신뢰하고 협력함으로써 최선의 대안을 선택할 수 있음을 수학적으로 입증하였음
- ▶ 내쉬의 ‘균형’은 상대방의 대응에 따라 각자 최선의 선택을 했을 때, 서로가 자신의 선택을 바꿀 필요를 느끼지 않는 상태에 도달한 것을 의미함. 다시 말하면 자신의 이익만을 추구하기 보다 상대방이 어떻게 이익을 얻으려고 하는지 이해하고 배려하면서 상호간 최대의 이익을 추구하는 것을 말함. 즉 자신의 이익을 극대화하기 위해서는 상대방과 협조할 수 밖에 없음을 의미함
  - 예를 들어 G2인 미국과 중국이 각자의 경제적 이익만을 추구하여 협력이 아닌 배신을 선택하면 세계 경제는 어떻게 될 것인가? 결론적으로 미국과 중국은 경제침체에 빠지게 되고 나아가 세계경제 전체가 부진에 빠지게 될 것임. 반대로 양국이 상호 협력을 강화하는 대안을 선택한다면 양국 경제는 물론 세계경제 전체가 새로운 성장기반을 마련할 수 있게 될 것임
- ▶ 이는 현재 18K 이상의 극초대형선박을 통해 무한경쟁을 벌이고 있는 컨테이너선 시장에 많은 시사점을 주고 있음. 화주 우위의 컨테이너선 시장에 있어 개별 선사들의 입장에서는 극초대형선박을 통해 지속적인 비용우위를 확보하려는 최선의 대안이 될 것임. 더구나 18K 이상 극초대형선박의 TEU당 건조가는 약 7,500달러로 14K 초대형선박에 비해 20~30% 낮고, 극초대형선박 자체가 에코쉽으로 설계되어 연료비 절감효과도 높아 선사들의 극초대형선박 경쟁이 무한경쟁으로 나아갈 수 밖에 없음을 나타내고 있음. 또한 비용우위를 통해 자기 시장점유율을 확대하려는 선사들의 이기주의적 경쟁도 극초대형선박의 확보경쟁을 부추기고 있음
  - 그러나 이것이 바로 ‘죄수의 딜레마’에 빠진 선사들의 모습을 나타내고 있음. 즉 ‘내가 극초대형선박을 확보하지 않으면 상대방이 극초대형선박을 확보, 비용우위를 통해 나를 죽이게 된다’는 전형적인 상호 불신을 나타내고 있음
- ▶ 지금과 같이 개별 선사들의 입장만을 생각하여 극초대형선박을 계속 늘려 나갈 경우 선사들은 막대한 비용을 투자하고도 자기 시장점유율을 지키기에도 급급해 하고 지금 보다 수익률이 훨씬 더 낮아지는 결과를 초래할 가능성이 있음. 이것은 극초대형선박을 이미 확보했거나 앞으로 확보하려는 선사들이 바라는 결과가 아닌 것이 분명함
  - 그렇다면 앞으로 어떻게 해야 하는가? 내쉬의 ‘균형이론’이 보여 주는 것처럼 선사들의 공동이익을 최대화하는 방안을 모색하는 것이 필요함. 화주 우위의 시장구조가 변하지 않는 한 선사들의 무한경쟁은 결코 선사들에게 이익이 되지 않는다는 점에서 극초대형선박 확보경쟁을 서로 자제할 수 대안을 모색하는 것이 시급함

## 건화물선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



### 케이프 운임상승이 BDI 상승 주도

- ▶ 최근 BDI는 1,200p(8월 7일)를 기록하여 전주 대비 69p 상승하였음
  - 케이프는 18,250달러(일)를 기록하며 전주 대비 2,560달러(일) 상승
  - 파나마스는 주 초반 하락하였으나, 주 중반부터 상승 반전하여, 전주 대비 19달러(일) 하락에 그치며 8,127달러(일)를 기록
  - 수프라막스는 61달러(일) 상승한 9,457달러(일), 핸디사이즈는 222달러(일) 상승한 6,444달러(일) 기록
  - FFA 시장은 전 섹터에 걸쳐 상황 조정. 케이프는 8월물이 1,100달러(일) 상승하여 16,700달러(일)을 기록했는데, 현물운임이 하락조정될 가능성을 시사. 4분기물도 325달러(일) 상승한 15,925달러(일)을 기록한 바, 현재 운임보다는 낮게 평가. 파나마스는 8월물이 800달러(일) 상승한 8,600달러(일)을 기록하여 현물운임이 상황조정될 가능성을 시사. 4분기물도 850달러(일) 상승한 8,975달러(일) 기록. 수프라막스는 5~7% 상승했으며, 핸디사이즈는 보합세를 보임
- ▶ 케이프는 태평양 수역은 물동량 유입이 많았고, 대서양 수역은 물동량 유입이 부진
  - 태평양 수역은 서호주 철광석 물동량이 많은 가운데, 동호주 석탄 물동량도 꾸준히 유입
  - 대서양 수역은 브라질 물동량이 현격히 감소하면서 주 후반 케이프 운임 하락의 원인
  - 한편, 브라질 7월 철광석 수출량이 사상 3번째로 많은 34백만 톤에 이르렀던 것으로 알려진 가운데, 이 같은 물동량 증가가 최근의 케이프 운임상승의 배경이 된 것으로 평가
- ▶ 파나마스는 대서양 수역의 물동량 유입이 커지면서 주 중반 하락을 멈추고 소폭 상승
  - 태평양수역은 인도네시아 석탄 물동량 유입이 꾸준했으나, 시황상승으로 이어지지 못함
  - 대서양수역은 남미 곡물 물동량이 대폭 증가하고 미국 걸프만 물동량 유입도 커지면서 주 후반 운임이 소폭 상승
- ▶ 수프라막스는 대서양 수역을 중심으로 운임이 상승



		금주 (08.07)	(전주비)	2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
건 화물선 시장									
운임지수	BDI	1,200	(69)	509	1,511	697	723	2,113	1,105
	BCI	2,512	(303)	311	2,604	875	472	3,781	1,974
	BPI	1,021	(-2)	428	1,179	704	419	1,780	964
	BSI	904	(5)	478	904	668	659	1,330	939
	BHSI	438	(15)	260	488	362	355	773	524
(08.07)									
용선료 (1년, \$/day)	Capesize	10,500	(900)	4,500	10,500	7,621	8,550	25,938	17,934
	Panamax	7,625	(-375)	6,250	8,875	7,573	9,000	15,125	12,035
	Handymax	8,250	(-)	7,250	9,500	7,883	9,500	13,750	11,389
(08.07)									
운임(\$/day)	Capesize	18,250	(2,560)	2,594	19,499	6,092	3,670	35,316	13,802
	Panamax	8,127	(-19)	3,418	9,403	5,618	3,362	14,188	7,718
	Supramax	9,457	(61)	5,002	9,457	6,987	6,886	13,902	9,825
	Handysize	6,444	(222)	3,900	7,239	5,375	5,337	11,083	7,685

## 컨테이너선 시장

류희영 연구원 (hyryu@kmi.re.kr)



### 유럽항로, 1주만에 다시 급락

- ▶ 중국발 컨테이너운임지수인 CCFI는 전주 대비 20p 하락한 798.9p, 상해발 운임지수인 SCFI는 전주 대비 72.8p 하락한 749.62p를 기록함
  - 용선료 지수인 HRCI는 전주 대비 20p 하락한 798.9p를 기록하며 지난 주 대비 소폭의 하락세를 보이고 있음
- ▶ 아시아-유럽항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 276달러 하락한 833달러, CCFI는 전주 대비 32.7p 하락한 916.9p를 기록함
  - 전주 대비 24.9% 하락하면서 1주만에 다시 급락세를 보임. 반복되는 운임인상 시도에도 불구하고 공급과잉에 대한 부담으로 상승세를 오래 유지하기 힘든 상황으로 판단됨
- ▶ 아시아-북미항로의 경우 상해발 북미행 운임은 미서안이 전주 대비 FEU당 65달러 하락한 1,542달러, 미동안이 전주 대비 65달러 하락한 2,985달러를 기록한 반면 CCFI는 미서안이 24p 하락한 824.1p, 미동안이 10.8p 하락한 1,120.7p를 기록함
  - 미서안 항만 노사협상이 마무리 되고 항만적체 현상이 점차 해소되면서 등락을 반복하고 있음. TSA는 성수기인 지난 6월 1일과 7월 1일부터 각각 600달러/FEU를 인상한 이후 9월 1일부터 아시아-북미항로 화물에 대해 FEU당 600달러를 인상하는 계획을 밝히면서 운임상승에 대한 기대감이 형성되고 있음
- ▶ Drewry는 중국경제 둔화추세를 반영하여 올해 중국 및 홍콩의 컨테이너 물동량 증가율을 당초 5.9%에서 4.9%로 하향조정하였음. 또한 중국경제 둔화와 전반적 공급과잉을 이유로 들며 현재와 같은 시황부진이 향후 몇년간 지속될 것이라고 전망함
  - 한편 전세계 컨테이너 물동량의 30%를 차지하는 중국과 홍콩항의 컨테이너 물동량이 12개월 연속 감소세를 나타내고 있음.



				금주 (08.07)	(전주비)	2015년			2014년		
						최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장											
운임지수(CCFI)		종합		798.9	(-20.0)	791	1,079	939	1,017	1,171	1,085
		유럽항로		916.9	(-32.7)	792	1,349	1,083	1,177	1,696	1,420
		미서안항로		824.1	(-24.0)	824	1,054	948	934	1,032	983
		일본항로		617.4	(-1.0)	617	714	655	597	843	705
		한국항로		574.4	(10.1)	559	725	655	610	749	692
		동남아항로		675.5	(-1.6)	676	884	769	754	905	839
				(08.05)		2015년			2014년		
용선지수(HRCI)				693.8	(-12.3)	544	783	677	498	546	528
운임	한일(All in)	수출		670	(-)	660	710	675	670	750	708
		수입		570	(-)	570	600	573	540	610	581
	한중(All in)	수출		363	(-)	363	363	363	309	363	346
		수입		537	(-)	537	537	537	469	537	516
	동남아(All in)	수출		760	(-)	760	760	760	750	800	787
		수입		580	(-)	580	580	580	550	600	587

# 유조선 시장

윤재웅 연구원(jwoong01@kmi.re.kr)



## VLCC, 계절적 수요감소에 따른 운임하락 지속

- ▶ 높은 운임에 따른 화주의 경계심리가 지속되며 3주째 운임이 큰 폭으로 하락. 드라이빙 시즌이 끝나가며 정유사의 상업재고가 많아 성약건수는 크게 증가하기 어려운 실정임
  - VLCC 평균 운임수익은 40,194 달러(일)로 전주 대비 12,322달러(23.5%) 감소하였으며 중동-일본 운임지수는 WS 44.0로 전주 대비 12.0p(21.4%) 하락하였음
  - 8월 05일 페르시아만 30일 가용선박은 126척으로 전주대비 12척(10.5%) 증가하였으며 전년 동기 대비 22척(26%) 증가한 수준
  - 연료유 가격은 하락세를 지속하고 있음
- ▶ 항로별 운임수익은 중동-아시아 32,219~43,828 달러/일(23~26%▼), 중동-미국 33,874 달러/일(20%▼), 중동-유럽 39,499 달러/일(19%▼) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 45,566 달러/일(22%▼), 미국항 55,445 달러/일(19%▼), 43,671 달러/일(34%▼) 기록

### [8월 7일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라델라	푸자타	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	257.5	279.5	276.5	267.5	252.5	260.5	282.5	273.5	279.0	285.0	305.5
₩₩	-4.8%	-5.7%	-6.1%	-4.5%	-3.8%	-7.8%	-3.4%	-7.9%	-3.0%	-4.2%	-5.3%

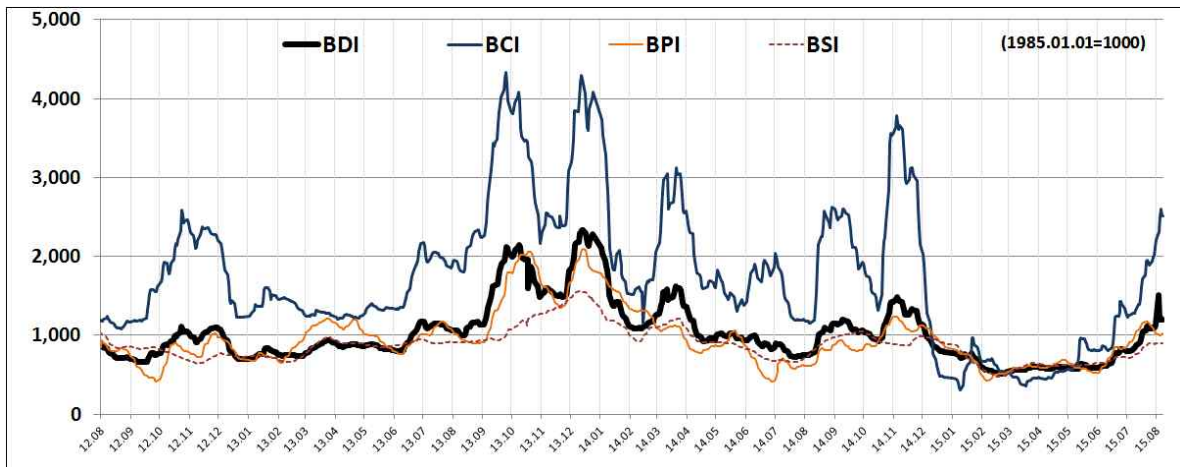


## 제품선, 극동아시아항 해상운임 강세 지속

- ▶ 대서양시장 : 북해시장의 물동량 감소로 공선이 미결프만으로 이동하며 동지역 선박량이 성약건수보다 빠르게 증가하고 있어 운임 상승이 어려운 상황임
- ▶ 아시아시장 : 극동항 MR 운임이 7월부터 하락 없이 상승세를 나타내며 2013년 4월 전 고점 170에 근접하였음. LR 운임도 전주대비 강보합을 이어가고 있음.
  - 제품선 평균 운임수익은 22,374달러(일)로 전주 대비 2,111달러(8.6%) 감소하였으나 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 167.5로 전주 대비 5.0p(3.1%) 상승하였음
  - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 17,616 달러/일(28%▼), 북해-서아프리카 23,281 달러/일(23%▼), 미결프-북해 13,077 달러/일(6%▼), 미결프-남미동안 26,499(3%▼) 기록
  - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 41,895 달러/일(4%▲), LR2 56,719 달러/일(14%▲) 기록. MR은 싱가포르-일본 23,573 달러/일(6%▲), 인도-일본 31,917달러/일(1%▲) 기록

(전주비)				2015년			2014년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>유조선 시장 (08.07)</b>									
Average Earnings	VLCC	40,194	(-12,322)	39,452	81,637	55,312	7,670	66,395	27,287
(\$/day)	MR	22,374	(-2,111)	15,932	31,089	23,213	7,041	26,313	12,361
용선료	VLCC	52,500	(-2,500)	38,000	55,000	46,625	23,500	40,000	28,115
(1년,\$/day)	MR	20,500	(-)	14,500	20,500	16,797	13,750	15,500	14,630
(08.07)									
운임지수(WS)	VLCC	44.0	(-12.0)	44.0	82.5	61.7	32.5	82.5	47.7
	MR	167.5	(5.0)	117.5	167.5	136.0	100.0	122.5	112.5

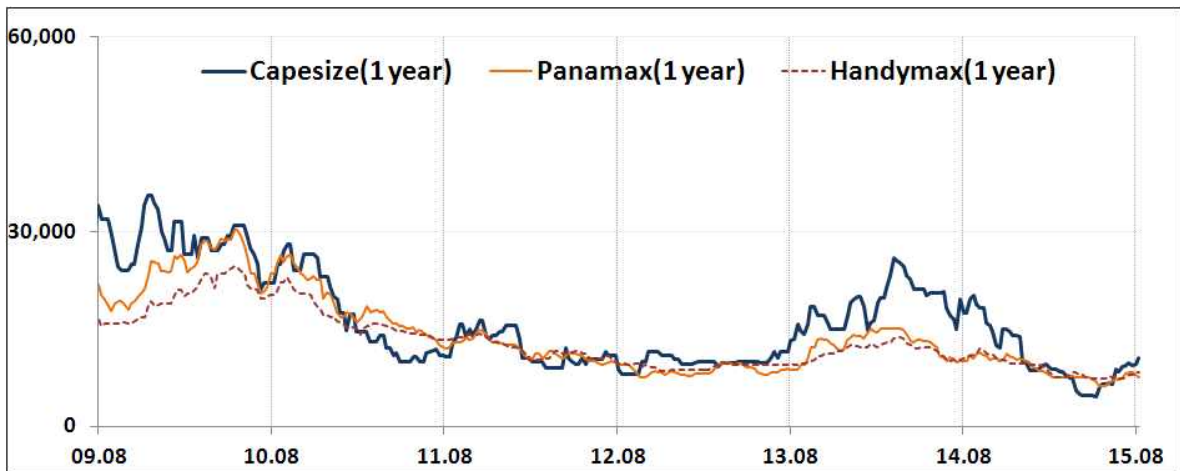
::: 건화물선 운임 지수 :::



Baltic Exchange.

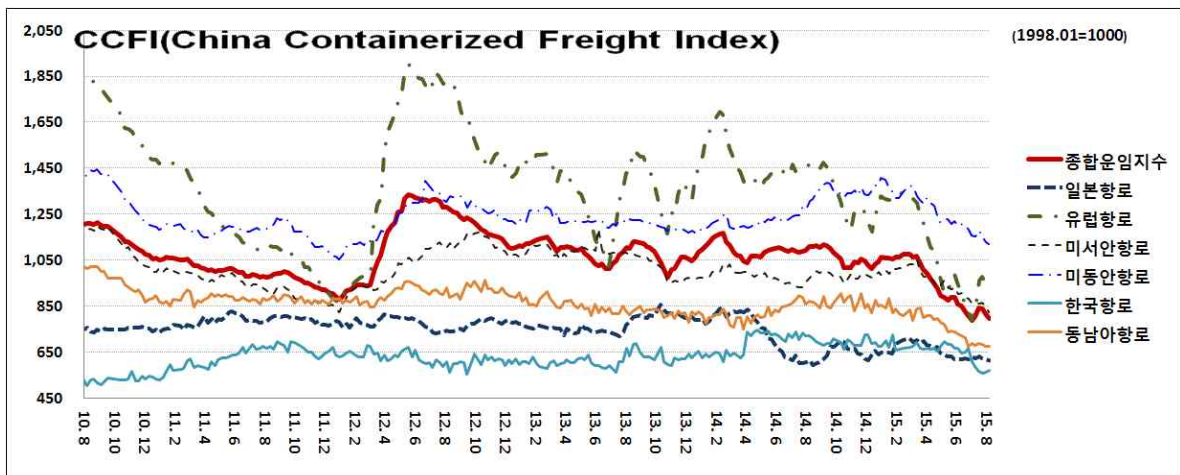
::: 건화물선 용선료 :::

\$/day



Clarkson.

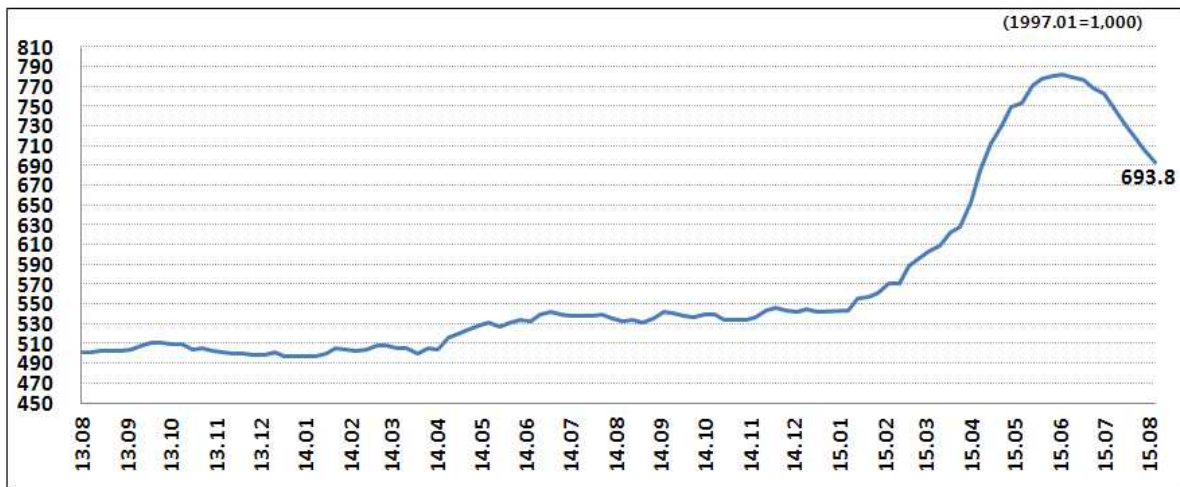
::: 컨테이너선 운임 지수 (CCFI) :::



상해항운교역소

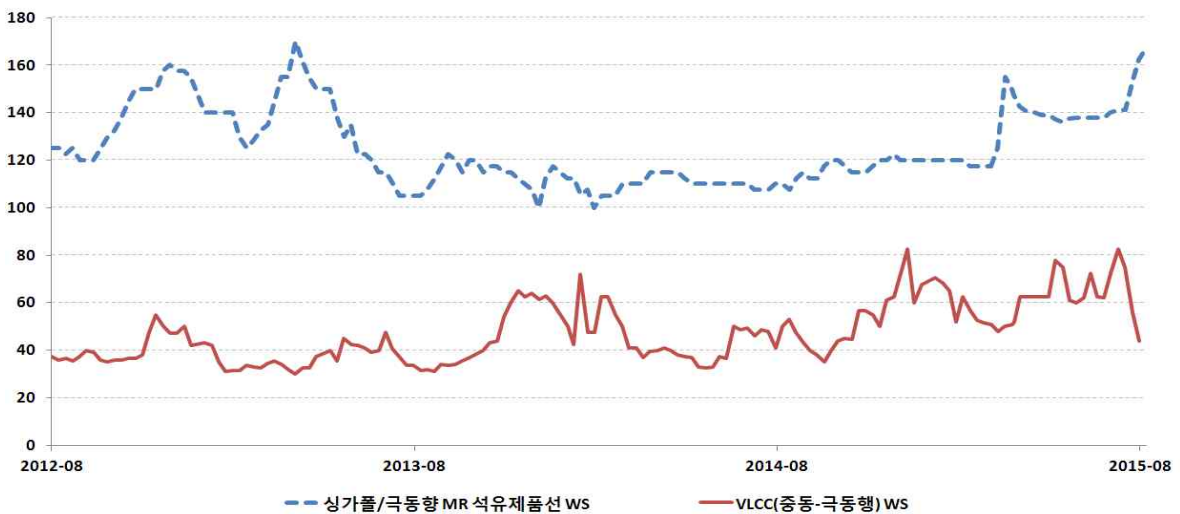


컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

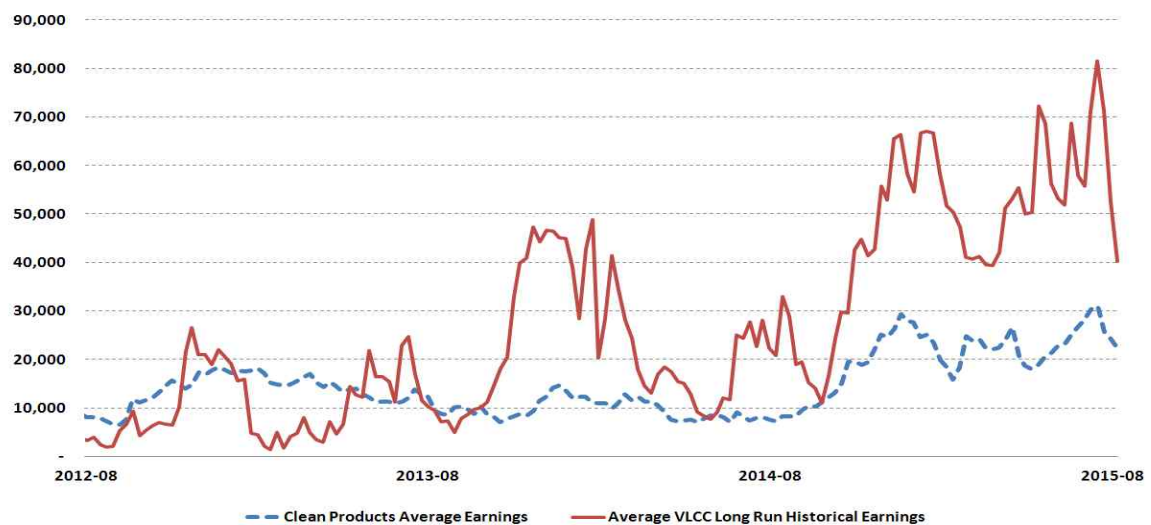
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

# 주요 해운지표 추이

					2015년			2014년		
금 주 (전주비) 8월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
<b>중고선 시장 (\$ Million) (08.07)</b>										
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(0.5)	18.0	16.5	20.0	17.6	20.0	28.0	24.5
유조선(5년)	VLCC	84.0	(-)	84.0	80.0	84.0	81.0	65.0	77.0	73.8
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.8	(-)	13.8	8.5	13.8	11.9	8.5	10.3	9.7

<b>신조선 시장 (\$ Million) (08.07)</b>										
건화물선	Panamax	26.5	(-)	26.5	26.5	29.0	27.5	28.0	30.0	29.5
유조선	VLCC	95.5	(-)	95.5	95.5	97.0	96.2	94.0	101.0	98.4
컨테이너선	Sub-Panamax	30.5	(-0.5)	30.5	30.5	32.5	31.2	31.5	32.5	31.9

<b>연료유 (\$/Tonne) (08.07)</b>										
380 CST	Rotterdam	257.5	(-13.0)	257.5	242.0	359.5	301.8	305.0	601.0	533.4
	Singapore	279.0	(-8.5)	279.0	279.0	389.0	333.1	337.5	622.0	560.8
	Korea	302.0	(-35.5)	302.0	296.0	417.0	360.4	397.5	662.5	591.6
	Hong Kong	285.0	(-12.5)	285.0	282.5	402.5	341.4	347.5	640.0	569.6

<b>주요 원자재가 (\$) (08.07) 8월평균</b>										
철광석	국제價	56.1	(4.1)	55.7	47.4	71.4	59.2	68.9	135.0	97.8
	중국産	92.8	(0.8)	92.8	90.4	98.8	95.3	98.2	176.7	140.0
연료탄	국제價	64.6	(-)	64.6	64.5	75.4	69.6	74.0	100.4	80.8
	중국産	77.5	(-0.8)	77.6	77.5	96.4	85.4	90.0	114.5	99.1
원료탄	호주産	114.6	(-)	114.6	114.6	133.6	124.9	129.3	175.0	141.0
	내륙(외몽고)	64.6	(-)	64.6	64.5	74.5	71.6	74.0	91.3	79.6
	중국産	119.4	(-)	119.4	119.4	132.8	129.8	132.0	185.0	143.3
곡물	대두(국제)	963.3	(23.0)	947.5	923	1,066	984	910	1,646	1,246
	밀(국제)	510.5	(11.3)	502.4	464	615	519	474	843	609

<b>세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)</b>										
	'15년	04월	05월	06월	2012년	합계	2013년	합계	2014년	합계
ASEAN	수출	6,531	5,920	7,085	79,145		81,997		84,577	
	수입	3,729	3,338	3,524	51,977		53,339		53,418	
NAFTA	수출	7,672	7,013	7,809	72,395		76,983		86,048	
	수입	4,646	4,320	4,483	51,180		48,530		53,994	
EU	수출	3,893	4,541	4,374	49,371		48,857		51,658	
	수입	4,889	4,925	5,379	50,374		56,230		62,394	
BRICs	수출	13,846	12,727	13,093	167,628		178,083		177,122	
	수입	9,167	8,536	8,834	105,145		106,302		115,933	