

KMI 주간해운시장포커스

통권 380호(2018.04.02~04.06)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리 : 황진희 본부장

| 주간 동향/이슈 | 전형진 해운산업연구실장 / chun@kmi.re.kr / 051-797-4631

현대상선, 글로벌 리더 추격전략 필요

정부, 해운산업 재건 5개년 계획 발표

지난 4월 정부는 '제15차 산업경쟁력 강화 관계 장관회의'를 개최하고, '해운산업재건 5개년 계획'을 확정하여 발표하였음. 동 계획에 따르면 정부는 국내 해운산업 매출액 51조 원, 지배선대 1억 DWT, 원양선사 선복량 100만 TEU를 목표로 설정하였음. 또한 이러한 목표를 달성하기 위해 ① 경쟁력 있는 서비스·운임에 기반한 안정적 화물 확보, ② 저비용·고효율 선박 확충, ③ 지속적 해운혁신을 통한 경영안정 등 3대 추진방향을 수립하였음

정부는 국내 해운산업의 재건의 일환으로 초대형선박의 대량 발주를 발표했으나, 일부 언론은 초대형선박의 대량 발주에 따른 부작용을 최소화할 수 있는 대책과 후발주자인 국적선사가 글로벌 리더들을 따라잡고 초대형선사로 성장할 수 있는 구체적이고 실현가능한 대책이 미흡하다고 지적했음

국적선사의 초대형선박 대량 발주 후속 대책이 더욱 중요

현재 세계 컨테이너선 시장의 상위 7대 선사들은 최소 100만 TEU, 최대 421만 TEU의 대규모 선단을 보유하고 있음. 이는 현대상선 운항선박의 4배 가까운 규모로 개별선사 단독으로 따라잡기에 매우 벅찬 수준임. 만일 현대상선이 현재의 규모를 유지할 경우 기간항로에서의 비용경쟁력 상실과 함께 원양선사로서의 생존이 어려워 향후 국내 수출화주들은 추가적인 비용증가와 함께 물류서비스 지연 등과 같은 리스크에 노출될 가능성이 높음

이러한 측면에서 현대상선의 초대형선박 대량 발주가 불가피함. 그러나 현대상선의 초대형선박 발주 이후 기대만큼 화물적취가 이루어지지 않을 경우 막대한 영업손실과 재무리스크도 우려되는 상황임. 이러한 점에서 현대상선의 초대형선박 발주 이후 예상되는 영업손실과 재무리스크를 최소화하기 위한 선화주 협력과 화물 확보 등의 대책 마련이 시급함

단기적으로 국적선사의 초대형선박 대량 발주로 예상되는 부작용을 최소화하고 중장기적으로 현대상선이 글로벌 리더들을 추격할 수 있는 대안을 마련하는 것이 시급

현대상선이 초대형선박을 대량 확보를 통해 얼라이언스에 가입하고 비용경쟁력을 갖춘다고 해도 충분한 양의 화물 확보는 여전히 어려운 과제임. 따라서 국내 선·화주간 협력을 통해 국적화물 적취율을 높여 나가야 하며 영업능력의 강화를 통해 3국간 화물 유치를 확대해 나가는 등의 노력이 필요함. 또한 정확한 시장분석을 통해 현대상선의 실제 영업능력에 맞는 틈새시장을 발굴하고 이에 맞는 서비스 루트를 구축하는 것도 중요함

중장기적으로 글로벌 리더들과 현대상선의 국제경쟁력을 비교하여 현대상선이 글로벌 리더들을 따라 잡을 수 있는 추격전략을 마련하고 꾸준히 실행하는 것이 필요함. 이를 위해서는 선박, 선원, 물동량, 선박금융조건, 선가, 기업규모(자본금, 자산, 서비스), 수입 및 비용 등의 측면에서 현대상선과 글로벌 리더들의 국제경쟁력을 비교·평가하여 글로벌 리더들을 추격할 수 있는 전략과 추진방안을 마련해야 할 것임

단기수급 상황의 악화에 심리적인 요소가 가세

건화물선 시장에서는 하락세가 가속화되는 양상임. 연휴, 항만사정 등의 수급악화 요인과 하락기에 화주가 성약을 서두르지 않는 관망세까지 더해지며 시장은 약세 쪽으로 기울어짐. BDI는 작년 8월 초 이후 처음으로 1,000 이하로 하락했으며 하락세는 대형선이 주도하고 중소형선이 따라가는 형태로 진행됨. 케이프의 경우 하락이 단기간에 급격하게 진행되어 선주들의 저항이 예상되나 성공여부는 아직 불투명함

케이프 운임은 7천 달러 초반으로 하락했으며 일부 항로에서는 선박유지운영비(OPEX: operational expenses)* 이하로 하락하여 손실의 폭을 키움. 파나막스와 수프라막스는 1만 달러 선 이하로 하락하여 선박취득원가가 상대적으로 높은 일부 선사에게는 손익분기점을 하회하는 수준으로 내려옴

케이프의 1년 기간운선료는 2월 마지막 주 고점 대비해서는 약 20% 정도 하락했지만 spot 운임률에 비해서는 아직 양호한 16,250 달러 수준에 머물렀음. 파나막스와 수프라막스의 경우에도 spot 시장의 영향으로 기간운선료가 하락폭을 키우는 모양새임

FFA 시장에도 부정적인 분위기가 확산됨. 케이프는 익월물이 -1,890 달러, 차분기물이 -1,020 달러로 spot시장의 약세가 원월물로 확산되는 양상이며, 파나막스와 수프라막스도 익월물과 차분기물이 3-4주간 지속적으로 하락하고 있음. 다만 수프라의 경우 3분기물은 하락을 멈추고 소폭 반등하여 성수기에 대한 시장의 기대를 반영함

* OPEX는 선원비, 선비, 보험료 등 선박을 가동 가능한 상태로 유지하는 데 소요되는 비용으로 투자에 수반되는 자본비나 실제 가동 시에 들어가는 연료비, 항비 등을 제외한 비용임

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~04.06)	(전주비)	2018년 ³⁾			2017년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	948	(-107)	948	1,395	1,162	685	1,743	1,145
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	케이프(5TC) ⁷⁾	7,156	(-1,183)	7,051	20,890	12,561	3,566	29,411	14,086
	파나막스(4TC)	10,574	(-1,437)	9,856	13,034	11,509	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	10,959	(-588)	9,350	12,356	10,672	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	9,442	(-135)	7,530	9,577	8,567	5,422	10,104	7,637
	케이프	16,250	(-1,250)	16,250	20,375	18,664	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	14,250	(-750)	13,500	15,500	14,402	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	13,000	(-750)	11,000	13,750	12,429	7,500	11,250	9,844
	핸디	11,500	(-)	9,500	11,500	10,500	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		5월물		2018년 3분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (04.06)	(전주비)	금주 (04.06)	(전주비)	금주 (04.06)	(전주비)	금주 (04.06)	(전주비)
선형별	케이프(5TC)	12,130	(-1,890)	16,120	-1,020	16,483	-585	15,720	-550
운임	파나막스(4TC)	12,190	(-635)	12,050	-310	11,220	-240	10,250	-255
평가치 ⁶⁾	수프라막스(6TC)	11,630	(-210)	11,500	30	10,900	-180	10,120	-180
(달러/일)	핸디(6TC)	9,688	(-75)	9,538	-37	9,175	-100	9,013	-112

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



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

운임하락은 진정국면이나 반등의 여지도 크지 않아

상해발 운임지수 SCFI는 654.17p 기록(전주 대비 4.51p 하락)

용선료 지수 HRCI는 755p 기록(전주 대비 9p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 16달러 하락한 617달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 1달러 상승한 1,128달러, 미동안행이 2달러 상승한 2,150달러를 기록함

아시아-유럽 간 운임은 2018년 최고치(916\$)에 비해 약 300달러 하락함. 이는 전년 동기(2017.4.7) 운임에 비해 서도 약 26.0% 낮은 수치임. 올해 1분기 중국 제조업 성장세 둔화에 비해 선박 공급 과잉으로 6주 연속 하락세를 기록한 것으로 풀이됨

아시아 역내의 경우, 상해-한국, 상해-일본 항로는 각각 전주와 동일한 144달러, 219달러, 상해-동남아 항로는 2달러 상승한 144달러를 각각 기록함

상해-한국, 일본 항로의 경우 별다른 이슈 사항이 없었으며 동남아항은 4월부터 태국, 베트남, 인도네시아 항로를 중심으로 물량 증가에 따라 운임상승이 기대됨

2018년 2분기 컨테이너 수요 증가세가 당초 기대에 미치지 못해 선사 간 경쟁 심화 전망

CTS 자료에 의하면 해상 컨테이너화물은 2018년 2월 누적대비 약 6.7% 증가하여 긍정적인 것으로 나타났으나 중국 춘절이후 수요 증가세가 둔화됨. IHS Markit은 2018년 2분기 아시아-유럽 간 화물 증가세가 4.0%에 그칠 것으로 예상하여 선박 공급 증가율인 8.8%를 크게 하회할 것으로 전망됨. 또한 제조업 선행지수인 구매관리자지수(PMI)도 약세로 나타나 급격한 컨테이너 화물 증가세는 기대하기 힘들. 2018년 2분기 선사들은 운임 상승을 기대하기보다는 운임하락을 통한 시장 점유율 경쟁으로 이어질 개연성이 높음

	금주 (04.06)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	654.17	(-4.51)	646.59	883.59	777.05	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	617	(-16)	617	916	818.3	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	1,128	(1)	945	1,552	1,302.5	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	2,150	(2)	1,933	2,843	2,439.1	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	144	(-)	144	165	151.5	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	219	(-)	210	220	215.5	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	144	(2)	138	166	151.2	97	185	148
	용선지수(HRCI)	755	(9)	610	755	669	394	642	557



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

VLCC, 성약건수 감소로 운임 하락

VLCC 성약건수는 전주대비 약 21% 감소하였으며 중동 대기 선박량은 변동 없음. 중국 청명절 연휴에 따른 영업일 수 감소 등에 따라 성약건수가 감소하며 주간 운임이 하락 반전하였음

VLCC 평균 일일 운임은 7,716달러로 전주 대비 2,695달러(-26%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 42.5p로 전주대비 변동 없음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국항 10,032달러(-18%), 일본항 11,120달러(-22%), 싱가포르항 11,875달러(-23%), 미국항 845달러(-78%), 유럽항 3,083달러(-57%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 8,863달러(-21%), 미국항 14,108달러(-16%), 인도항 9,122달러(-37%)를 기록함

연료유 가격은 대부분의 항에서 하락 반전 하였으나 로테르담, 싱가포르, 홍콩 항은 소폭 상승 하였음

[04월 06일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	357.5	382.5	375.5	362.5	347.5	359.5	372.5	382.5	376.5	384.5	401.5
전주비	0.3%	-0.8%	-2.6%	-4.0%	-4.4%	-3.5%	-2.1%	-0.3%	0.7%	0.8%	-1.0%

제품선, 대기선박 누적 영향으로 운임 하락

대서양시장 : 부활절 연휴의 여파, 북해 정제시설 점검 등에 따른 대기 선박 누적 영향이 나타나며 운임 하락

아시아시장 : 중국 연휴에 따른 수요 감소 등으로 제품선 전 선형에서 하락을 나타냄

제품선 평균 일일 운임은 8,192달러로 전주 대비 1,757달러(+17%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 140.0p로 전주대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 4,127달러(-40%), 북해-서아프리카 6,296달러(-28%), 미걸프-북해 81달러(-97%), 미걸프-남미동안 10,858달러(-17%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 7,140달러(-29%), LR2 9,598달러(-12%)를 기록, MR은 인도-일본 9,301달러(-21%)를 기록함

		(전주비)		2018년			2017년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(04.06)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	7,716	(-2,695)	3,118	11,065	6,774	5,042	42,986	17,805
	MR	8,192	(-1,757)	8,063	11,783	9,750	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	20,000	(-)	20,000	24,750	22,196	24,750	31,750	27,084
	MR	13,500	(-)	13,500	14,000	13,804	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	42.5	(-)	34.0	50.0	39.3	37.0	90.0	58.3
	MR	140.0	(-)	130.0	140.0	135.0	135.0	205.0	159.6

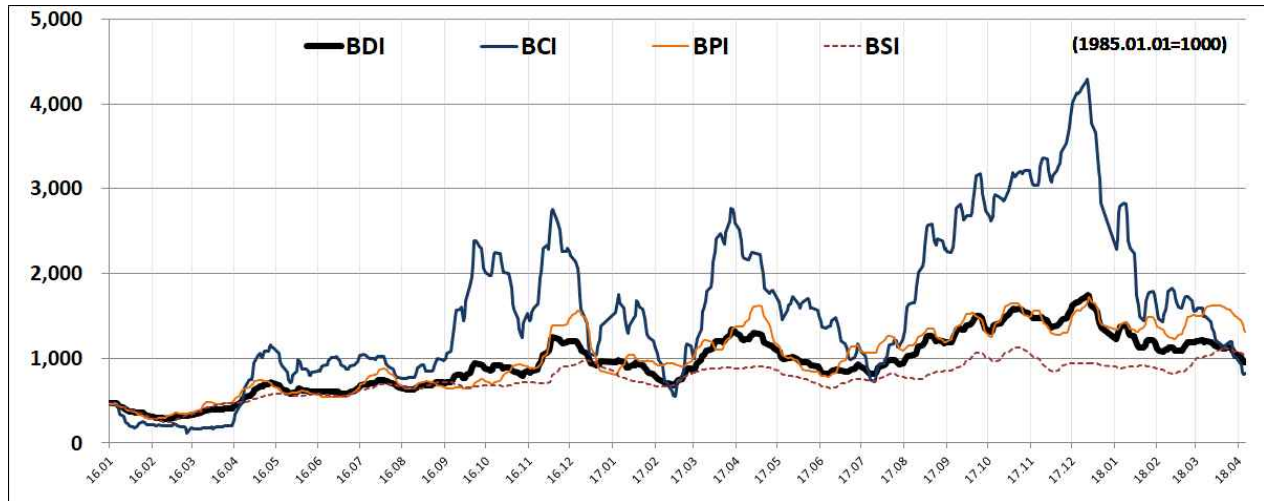
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



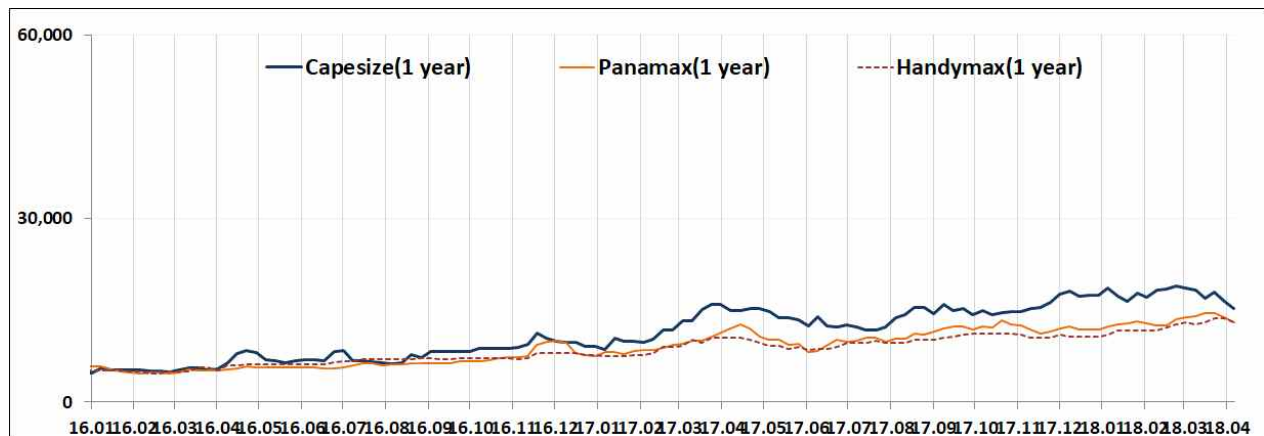
KMI 주간해운시장포커스 통권 380호 (2018.04.02~04.06)

건화물선 운임 지수



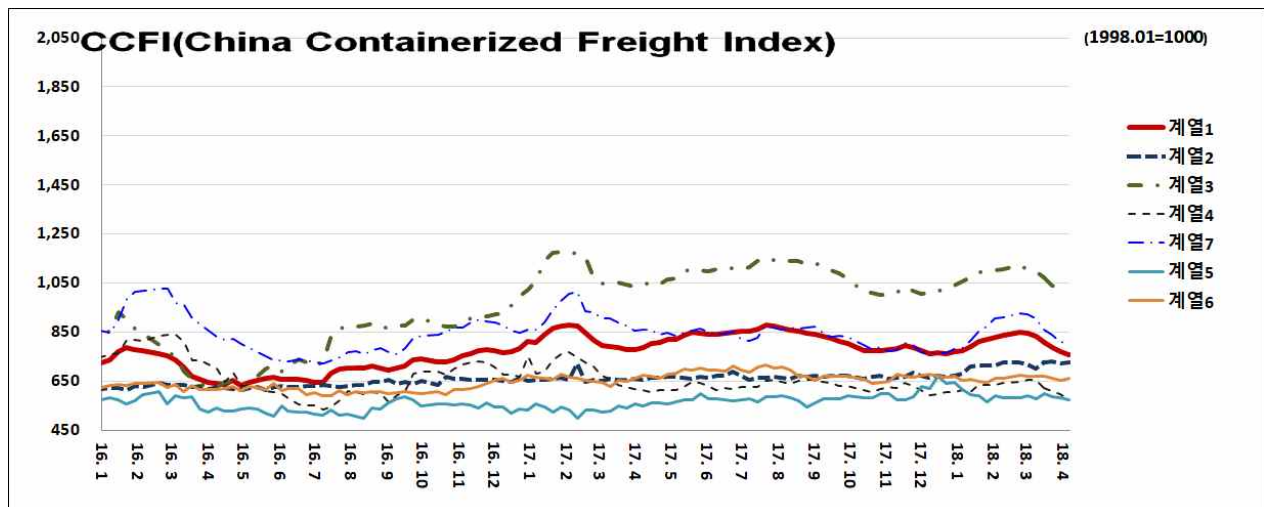
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



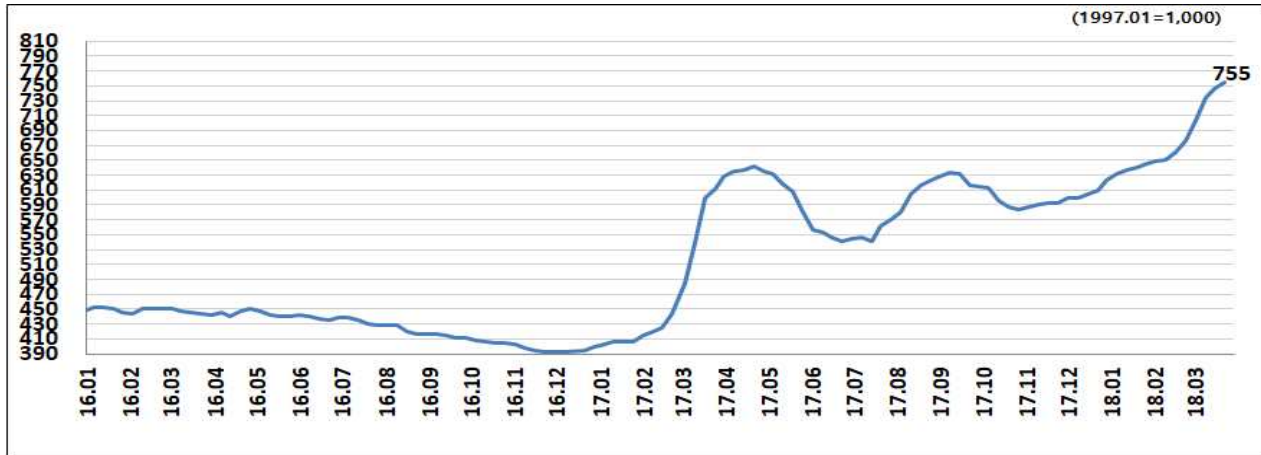
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 380호 (2018.04.02~04.06)

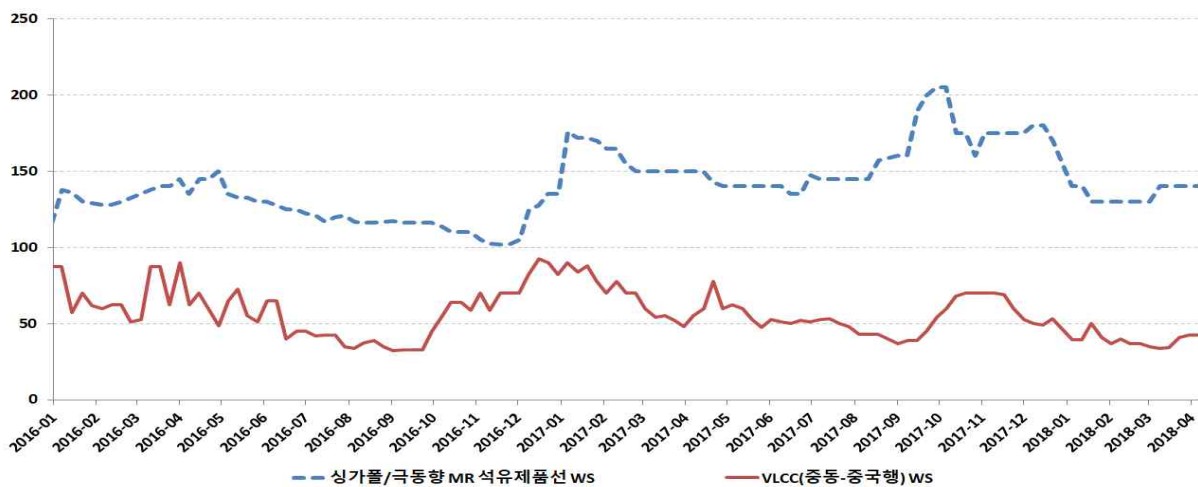
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



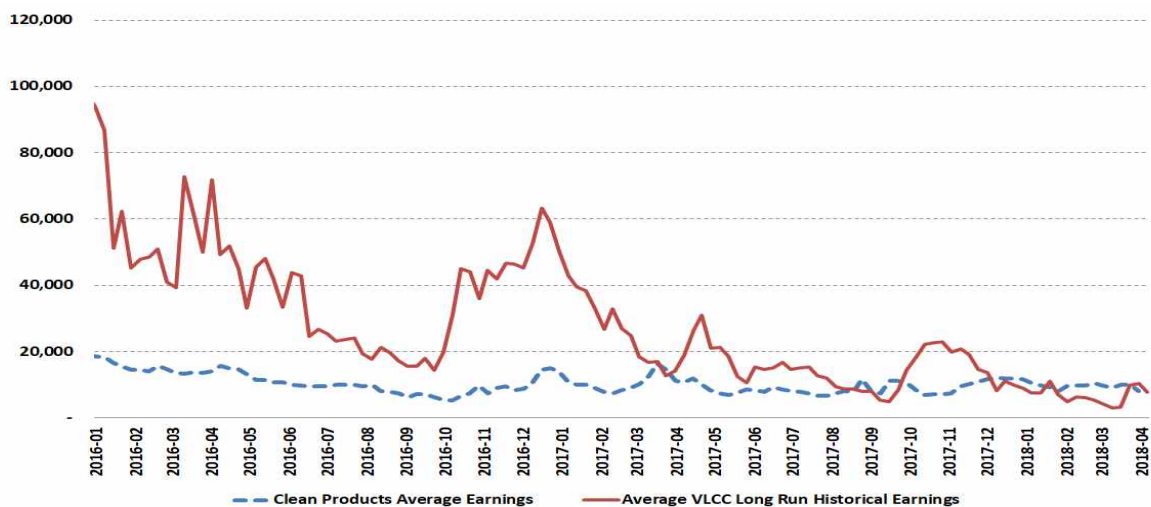
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 380호 (2018.04.02~04.06)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	4월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(04.06)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	18.5	19.0	18.6	15.0	18.5	17.7
유조선(5년)	VLCC	64.0	(-)	64.0	63.0	64.0	63.4	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.0	(0.7)	13.0	11.5	13.0	12.3	5.8	11.5	9.4
신조선 시장 (\$ Million)		(04.06)								
건화물선	Panamax	26.0	(-)	26.0	25.0	26.0	25.4	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	86.5	(0.5)	86.5	82.0	86.5	84.3	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	31	(0.5)	31.0	29.0	31.0	29.9	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(04.06)								
380 CST	Rotterdam	357.5	(1.0)	357.5	341.5	372.0	358.2	267.5	364.0	305.2
	Singapore	376.5	(2.5)	376.5	359.5	399.5	377.2	291.0	387.5	328.7
	Korea	397.0	(0.5)	397.0	388.5	423.5	403.5	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	384.5	(3.0)	384.5	376.5	408.5	387.7	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(04.06)								
철광석	국제價	63.6	(-5.8)	64.3	63.6	79.3	74.3	55.3	91.7	71.3
	중국産	103.0	(-0.4)	102.7	102.5	111.8	108.2	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	95.1	(-2.0)	95.9	95.1	105.1	101.7	78.0	101.4	87.1
	중국産	115.3	(-3.7)	116.7	115.3	138.2	128.7	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주産	235.3	(-4.2)	235.7	223.4	245.9	236.1	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	182.9	(-4.0)	183.1	170.3	186.9	183.2	130.4	191.2	149.6
	중국産	246.5	(-4.3)	247.5	234.5	250.9	247.3	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	1033.8	(-11.1)	1,030.8	940.5	1,066.8	1,009.9	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	472.3	(21.3)	459.3	416.5	505.5	454.4	399.0	539.0	436.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		12월	1월	2월	2018년 합계	2015년 합계	2016년 합계	2017년 합계		
ASEAN	수출	8,318	8,330	7,614	15,944	74,824	74,518	95,252		
	수입	4,911	5,194	4,556	9,750	45,031	44,319	53,817		
NAFTA	수출	6,426	6,423	5,857	12,280	85,347	81,068	84,260		
	수입	5,285	5,840	5,190	11,030	51,472	50,854	60,184		
EU	수출	4,471	4,498	4,634	9,132	48,079	46,610	54,042		
	수입	5,426	5,722	5,005	10,727	57,199	51,902	57,272		
BRICs	수출	15,942	15,666	13,724	29,390	159,334	145,255	169,584		
	수입	10,736	11,248	9,433	20,681	109,858	103,255	118,556		