

# KMI 주간해운시장포커스

통권 348호(2017.05.29~06.02)

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

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

## 정기선 얼라이언스 재편의 전망

**얼라이언스는 생존과 상호이익을 추구하기 위해 탄생**

얼라이언스는 고객의 니즈변화와 치열한 운임경쟁에서 살아남기 위해 비용절감과 서비스의 질적 개선을 도모하기 위해 탄생되었음. 완전경쟁에 가까운 경쟁구조와 막대한 자본의 투자가 필요한 컨테이너선 시장의 특성상 선사들은 초대형선박 확보에 대한 투자 부담 감소와 서비스의 범위와 규모를 확대하는 데 따른 리스크 분산을 위해 얼라이언스라는 협력체를 구성하여 운영해 왔음

1995년 말 최초의 얼라이언스인 Global 얼라이언스(OOCL, MOL, APL, Nedlloyd)가 설립된 이후 2017년 현재 3대 얼라이언스 체제로 정착되기까지 20여년간 글로벌 선사들이 세계 해운시장에서 서비스의 범위를 확장하고 비용절감을 도모하려는 필수적인 도구로 자리매김하였고 이러한 이유 때문에 얼라이언스의 결성과 해체가 꾸준히 이루어져왔음

**얼라이언스를 통해 선사들이 추구하는 것은 무엇인가?**

선사들이 얼라이언스를 결성하는 이유는 운항비 등의 비용을 절감하고, 서비스의 범위를 확대하여 경쟁우위를 확보하고, 나아가 지나친 경쟁을 제한하여 시장진입 장벽을 높이는 데 있음. 이를 구체적으로 살펴보면 선사들은 얼라이언스를 통해 운송서비스 지역을 확대할 수 있고, 서비스의 빈도를 증가시킬 수 있고, 얼라이언스를 통해 활용가능한 서비스 수가 크게 증가하여 최적의 운송경로를 선택할 수 있게 되어 서비스의 질적 개선이 가능해짐

또한 선사들은 얼라이언스를 통해 신규 시장에 신속하게 진출할 수 있고, 신규 시장 진출과 신규 서비스 개설에 대한 위험을 공동으로 분담할 수 있음. 또한 얼라이언스 회원사 간에 선박관리를 공동으로 수행하고, 연료유, 선용품 등을 공동 구매한다면 막대한 시너지 효과를 기대할 수 있음. 나아가 선박, 컨테이너 박스, 항만시설 등에 대한 공동투자 또는 공동 활용으로 막대한 투자비 부담을 줄일 수 있고 시설의 활용도를 제고할 수 있음

**3대 얼라이언스 체제는 변하지 않을 듯**

선사들은 비용절감, 서비스의 질적 개선, 리스크의 분담, 투자비 부담 감소 등 여러 가지 중요한 목적을 갖고 얼라이언스를 결성하고 운영해 왔기 때문에 컨테이너선 시장, 특히 기간항로에 있어 얼라이언스를 중심으로 하는 경쟁과 협력체제가 매우 오래갈 것으로 예상됨

그럼에도 불구하고 얼라이언스 체제는 여러 차례 재편을 겪었음. 얼라이언스 체제가 재편되는 것은 주로 선사 간의 M&A를 통해 얼라이언스 파트너가 바뀌었기 때문임. 또한 이러한 과정에서 비용우위를 위한 초대형선박 발주와 무한경쟁이 지속적으로 나타나 얼라이언스 자체도 길수록 규모가 거대해졌음. 1990년대 중반 20개에 가까운 선사들이 5~6개 얼라이언스를 운영해 왔으나 2017년 현재 10개 미만의 선사가 3대 얼라이언스 체제로 변화되었음

앞으로 얼라이언스 체제는 어떻게 변화할 것인가? 지금도 COSCO와 OOCL, Evergreen과 Yang Ming 등 선사 간의 M&A가 남아 있으나 3대 얼라이언스 체제가 바뀌기는 쉽지 않음. 왜냐하면 EU, 미국, 중국 등 주요국의 경쟁당국이 공정경쟁 유지를 이유로 현재 얼라이언스 규모를 초과하는 새로운 얼라이언스를 승인할 가능성이 높지 않기 때문임

따라서 앞으로 컨테이너선 시장은 위에서 말한 선사 간의 M&A가 이루어지는 경우에도 얼라이언스 멤버가 10개에서 7~8개로 줄어들 뿐 3대 얼라이언스 체제에는 변함이 없을 것으로 예상됨



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

## 전반적 약세이며 단기간 회복기미 없어

### 전 선형에 걸쳐 하락폭 확대

지난 주 보다 하락 폭이 커지면서 하락세가 심화되는 양상을 보였음. 파나마스선에서는 어느 정도의 기대가 남아 있었으나 남미를 중심으로 한 전반적인 수요가 부진한 상황에서 Spot 시장에 선박량을 증가하여 운임상승 기대하기 어려웠음. 또한 수프라막스선의 경우에도 미 걸프의 신규오더가 사라지면서 가용선대가 증가하는 양상을 보여 하락세를 면치 못했음. 단기적으로 수요부족인 상황에서 선박량 증가로 운임상승을 기대하기 어려움

### FFA시장에도 현물시장의 부정적인 분위기 투영

익월물의 경우 7월물로 바뀌면서 하락폭이 커져 보이는 착시가 있으나 이보다 중요한 것은 3분기 전체에 대한 시장의 변화임. 선도시장의 가격발견 기능으로 유추하면, 전 선형에 걸쳐 3분기 전체를 7월 수준에서 횡보할 것으로 보는 것이므로 지난 주 보다 부정적인 분위기가 확산된 것으로 해석됨

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~06.02)	(전주비)	2017년 <sup>3)</sup>			2016년 <sup>4)</sup>		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	865	(-69)	685	1,338	996	290	1,257	673
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	케이프(4TC)	9,655	(-1,401)	3,566	19,593	10,948	485	20,063	6,374
	파나마스(4TC)	6,571	(-259)	6,358	12,987	8,678	2,260	12,478	5,562
	수프라막스(6TC)	8,031	(-463)	6,934	9,794	8,488	2,544	10,198	6,236
	헨디(6TC)	6,595	(-389)	5,422	8,449	7,034	2,698	8,619	5,214
	케이프	13,500	(-1,000)	9,350	17,000	14,306	4,975	12,000	7,544
1년 용선료 <sup>5)</sup> (달러/일)	파나마스	9,125	(-875)	8,500	13,150	10,365	4,750	10,475	6,408
	수프라막스	8,500	(-500)	7,500	10,500	9,091	4,250	8,000	6,186
	헨디	8,000	(-250)	6,750	9,500	8,045	4,250	7,250	5,491

건화물선 시장(FFA)									
		7월물		2017년 3분기물		2018년물		2019년물	
		금주 (06.02)	(전주비)	금주 (06.02)	(전주비)	금주 (06.02)	(전주비)	금주 (06.02)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	11,250	(-1,800)	12,250	(-2,425)	12,525	(-1,675)	12,425	(-1,588)
운임	파나마스(4TC)	7,050	(-275)	7,525	(-875)	8,075	(-475)	8,300	(-250)
평가치 <sup>6)</sup>	수프라막스(6TC)	7,300	(-825)	7,375	(-900)	8,075	(-425)	8,375	(-250)
(달러/일)	헨디(6TC)	6,250	(-700)	6,500	(-225)	6,750	(-50)	6,950	(-50)

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



| 컨테이너선 시장 | 고병욱 전문연구원 / [valiance@kmi.re.kr](mailto:valiance@kmi.re.kr)

## 북미항로 GRI 성공으로 운임 상승

상해발 운임지수 SCFI는 894.86p 기록(전주 대비 41.43p 상승)

용선료 지수 HRCI는 608p 기록(전주 대비 10p 하락)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 44달러 하락한 933달러, 아시아-북미 항로의 경우 상해발 미서안행은 전주 대비 FEU당 149달러 상승한 1,413달러, 미동안행은 199달러 상승한 2,428달러를 기록하였음

아시아-유럽 항로는 5월말 운임인상 노력의 효과가 일주일만에 사라지면서 다시 운임이 소폭 하락함. 반면에 아시아-북미 항로는 6월초 GRI가 성공하면서 4주 간의 운임하락세에서 벗어남

아시아-유럽 항로는 선사들이 6월 중순에 운임을 인상할 것으로 발표한 가운데, 이러한 운임인상 시도로 지난해 보다 높은 수준의 운임이 지속될 것으로 전망됨. 한편 아시아-북미 항로는 소매업자들이 신학기 시즌에 대비해 재고를 늘리면서 수요증가 효과가 있는 것으로 알려졌으나 매월초 GRI 효과가 오래가지 않는 최근의 운임패턴을 볼 때 추가 운임 상승은 쉽지 않을 전망이다

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주와 같은 TEU당 164달러, 상해-일본 항로는 1달러 상승한 219달러를 기록하였고, 상해-동남아 항로는 전주 대비 3달러 하락한 175달러를 기록함

상해-한국 및 상해-일본 항로는 수급상의 특이사항 없이 운임이 지난 주 수준을 유지하고 있음. 상해-동남아 항로는 원단 성수기 종료와 여름 비수기 진입으로 운임 하락 압력이 존재하는 가운데, 당분간 운임 상승이 어려울 것으로 전망됨

최근 재무적 어려움을 겪고 있는 Yang Ming에 대한 화주의 우려가 제기되는 가운데 우리나라 컨테이너 해운업도 화주의 우려를 불식시킬 수 있는 대책을 조속히 마련하는 것이 필요할 것으로 판단됨

Yang Ming은 재무구조 개선 및 유동성 지원을 정부로부터 받기 위해 감자 및 유상증자를 준비하면서 지난 4월 20일부터 일시적으로 주식거래를 중단한 바 있음. 시장에서는 이를 Yang Ming의 재무적 위험이 증가한 것으로 인식 하면서 화주들이 Yang Ming의 서비스 안정성에 대해 우려를 나타내기도 했음. 그러나 최근 대만 교통부는 자국 선 사에 대해 약 2.2조원의 중장기 저리융자를 제공하겠다고 발표, Yang Ming 등에 대한 정부의 지원의지를 밝혀 화주 들의 우려가 Yang Ming과의 거래 중단으로는 이어지지 않는 것으로 이해됨

한진해운 파산으로 화주들로부터 Korea 위험이라는 우려를 받고 있는 우리나라는 하역보장기금 설립 또는 해운서 비스 정시성 보장보험 개발 등을 통해 조속히 Korea 위험을 해소하는 조치를 강구해야 할 것으로 판단됨

	금주 (06.02)	(전주비)	2017년			2016년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	894.86	(41.43)	747.03	990.24	859.78	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(\$/TEU)	933	(-44)	815	1,116	937	205	1,206	685
	미서안항로(\$/FEU)	1,413	(149)	1,264	2,211	1,623	725	2,082	1,256
	미동안항로(\$/FEU)	2,428	(199)	2,229	3,647	2,855	1,496	3,133	2,066
	한국항로(\$/TEU)	164	(-)	92	168	131	86	125	103
	일본항로(\$/TEU)	219	(1)	202	219	213	110	214	185
	동남아항로(\$/TEU)	175	(-3)	97	185	128	53	105	69
용선지수(HRCI)		608.0	(-10)	394	642	518	392	453	431



| 유조선 시장 | 최영재 연구원 / [cyjnas@kmi.re.kr](mailto:cyjnas@kmi.re.kr)

## VLCC, 성약 증가로 운임 대폭 상승

계절적 비수기에도 불구하고 주 후반 성약 급증으로 VLCC 성약건수가 약 23% 증가하여 운임이 대폭 상승하였음. 성약이 증가하여 유류선박이 감소하였으나 시황에 따라 다시 누적될 수 있으므로 수급상황을 관찰이 필요함

VLCC 평균 운임은 15,417 달러(일)로 전주 대비 4,850 달러(45.9%) 증가하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 52.5p로 전주 대비 5.0p(10.5%) 상승하였음

연료유 가격은 대부분의 항만에서 하락하였음

중동시장 항로별 운임은 한국항 15,095 달러/일(+44%), 일본항 17,607 달러/일(+30%), 싱가포르항 17,252 달러/일(+38%), 미국항 12,169 달러/일(+184%), 유럽항 9,452 달러/일(+233%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 16,798 달러/일(+20%), 미국항 24,928 달러/일(+23%), 인도항 23,377 달러/일(+39%) 기록

[06월 02일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	290.5	306.5	312.5	330.0	285.0	290.0	305.5	305.5	302.5	312.5	342.5
전주비	-4.3%	-5.7%	-2.8%	-6.3%	-4.2%	-5.7%	-3.8%	-4.7%	-4.7%	-4.6%	-4.2%

## 제품선, 수요 증가로 운임 상승

대서양시장 : U.S. Gulf 시장은 베네수엘라의 PDVSA 정유사의 가솔린 수입량이 증가하는 등 수요 호재로 운임이 상승하였으며, 북해시장 또한 주 초 성약 증가로 운임이 상승하였음

아시아시장 : LR시장은 LR1을 중심으로 기저효과로 인한 상승세가 나타났으며, MR 인도-일본 항로 역시 상승하였음

제품선 평균 운임은 8,596 달러(일)로 전주 대비 996 달러(13.1%) 증가하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 140.0p로 전주 대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 운임은 북해-미동안 10,699 달러/일(+19%), 북해-서아프리카 11,626 달러/일(+11%), 미걸프-북해 4,910 달러/일(+213%), 미걸프-남미동안 13,819 달러/일(+26%) 기록

아시아 항로별 운임은 중동-일본 LR1 7,034 달러/일(+53%), LR2 6,679 달러/일(+8%) 기록. MR은 인도-일본 7,331 달러/일(+11%) 기록

(전주비)				2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (06.02)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	15,417	(4,850)	10,567	42,986	23,658	14,354	93,982	40,552
	MR	8,596	(996)	7,023	16,540	10,178	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	26,750	(-750)	26,500	31,750	27,744	26,500	59,000	37,534
	MR	13,125	(-)	12,500	13,750	12,972	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	52.5	(5.0)	47.5	90.0	64.7	32.0	97.5	58.4
	MR	140.0	(-)	140.0	176.0	152.6	102.0	150.0	124.7

\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

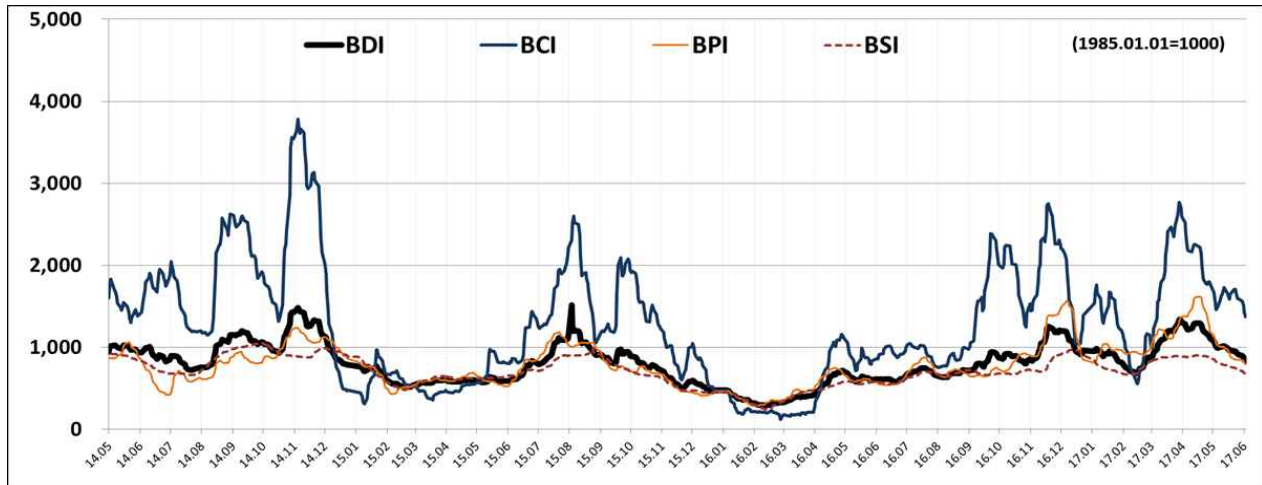


# KMI 주간해운시장포커스



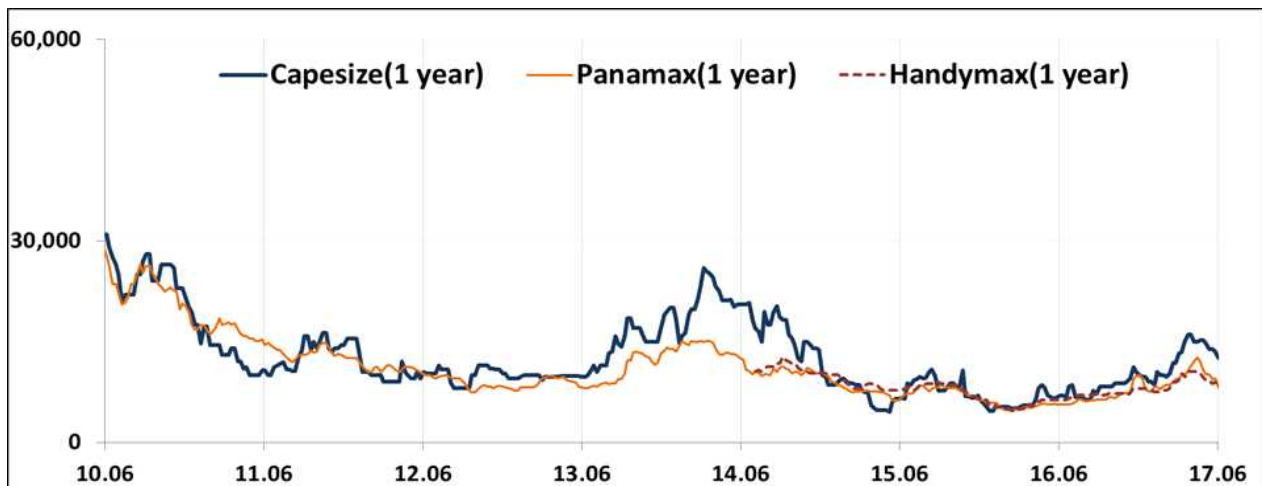
KMI 주간해운시장포커스 통권 348호 (2017.05.29.~06.02)

## 건화물선 운임 지수



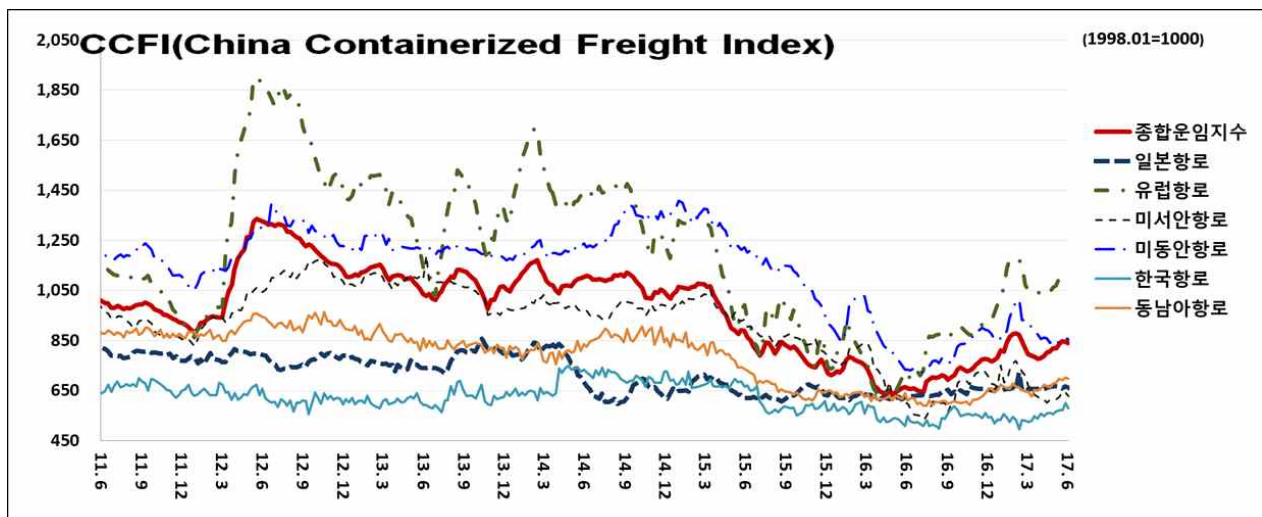
## 건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



## 컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소

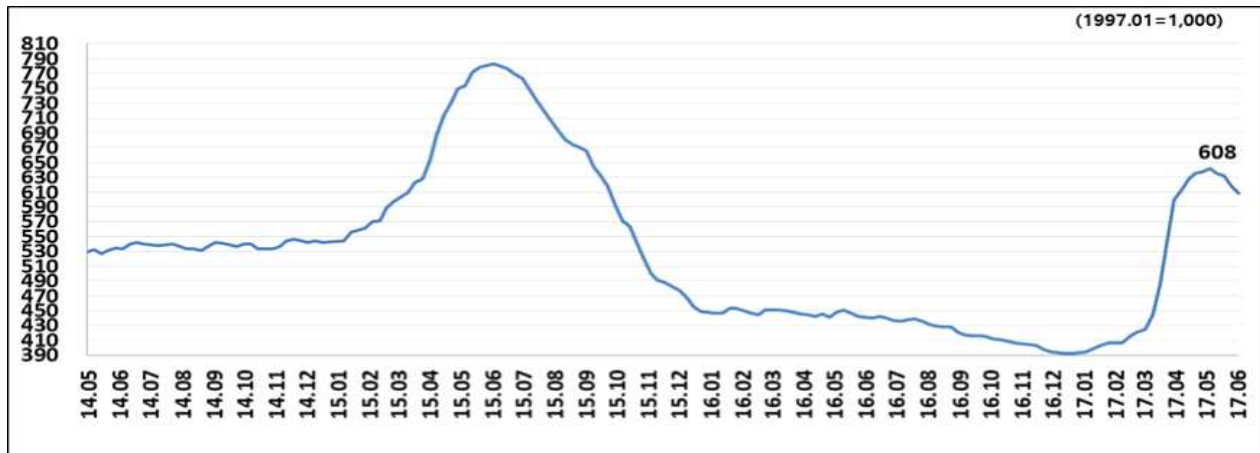


# KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 348호 (2017.05.29.~06.02)

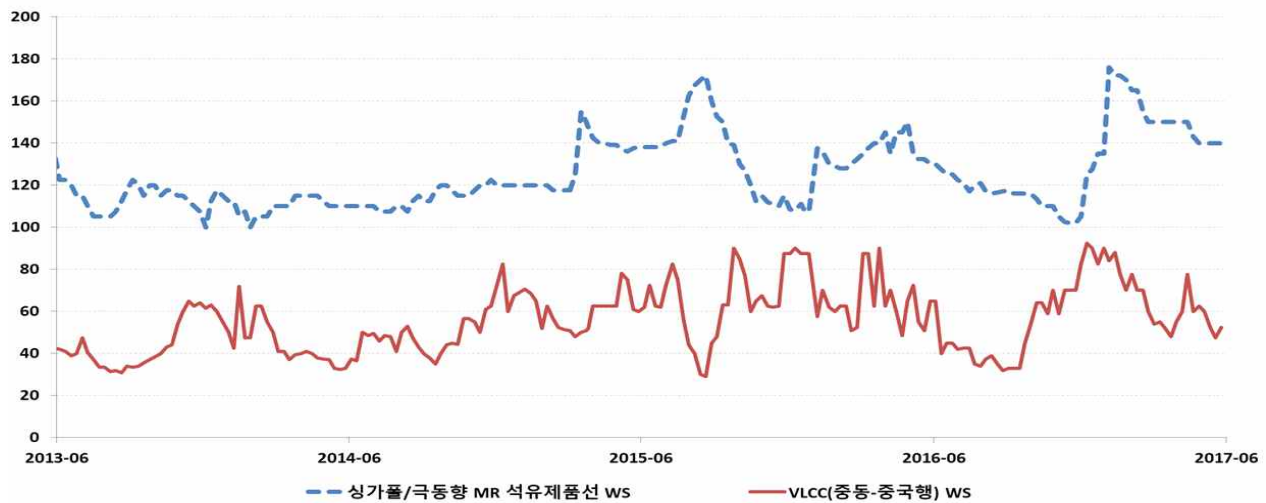
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



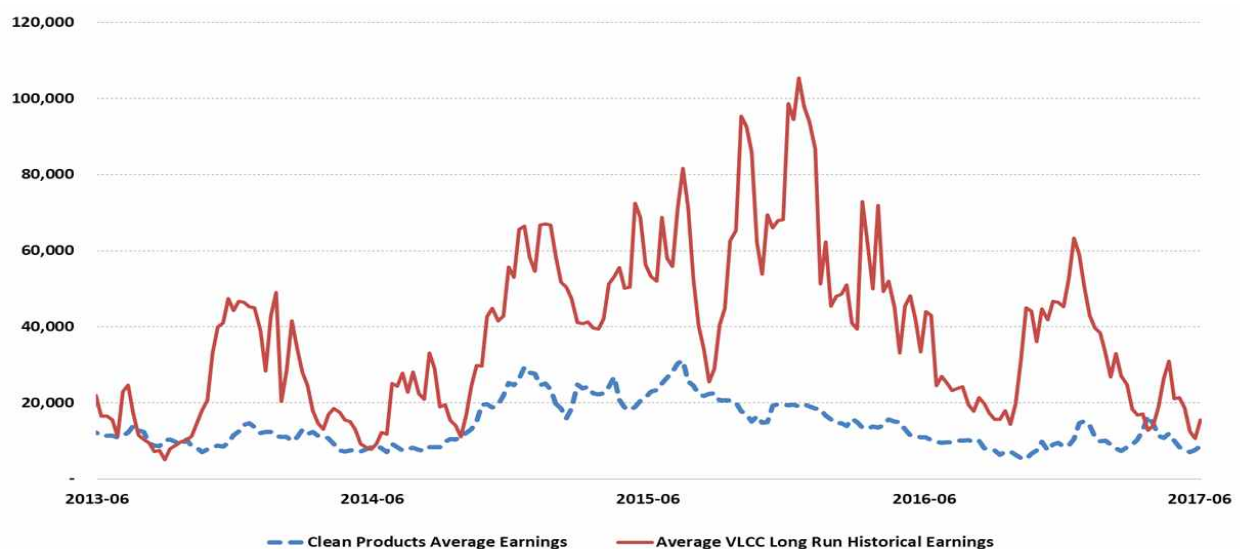
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)  
Average Earnings

\$/day, Clarkson



# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 348호 (2017.05.29.~06.02)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	6월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(06.02)								
건화물선(5년)	Panamax	18.5	(-)	18.5	15.0	18.5	17.0	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	65.0	(-)	65.0	62.0	65.0	62.7	60.0	82.0	68.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	8.0	(-)	8.0	5.8	8.0	7.0	6.0	9.5	7.4
신조선 시장 (\$ Million)		(06.02)								
건화물선	Panamax	24.5	(-)	24.5	24.0	24.5	24.2	24.0	25.8	24.6
유조선	VLCC	80.5	(-)	80.5	80.0	84.0	81.0	84.5	93.5	88.7
컨테이너선	Sub-Panamax	27.8	(0.3)	27.8	26.0	27.8	26.2	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(06.02)								
380 CST	Rotterdam	290.5	(-13.0)	290.5	269.5	312.5	293.4	112.0	303.0	211.4
	Singapore	302.5	(-15.0)	302.5	291.5	352.5	318.8	147.5	340.0	231.1
	Korea	322.5	(-10.0)	322.5	318.5	382.5	345.6	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	312.5	(-15.0)	312.5	297.5	362.5	328.5	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(06.02)								
철광석	국제價	56.5	(-5.4)	56.3	56.0	91.7	78.4	41.2	81.0	57.2
	중국産	96.3	(0.6)	96.3	86.4	124.4	107.1	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	81.3	(0.5)	81.3	79.1	90.1	83.9	59.8	63.5	61.4
	중국産	107.3	(0.7)	107.4	97.5	109.6	104.3	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주産	188.2	(1.2)	188.3	183.3	227.1	202.9	98.8	150.0	109.5
	내륙(외몽고)	149.9	(0.9)	150.0	130.4	155.8	145.0	51.6	70.5	56.3
	중국産	197.0	(-9.0)	202.2	197.0	223.7	212.3	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	921.3	(-5.3)	916.8	927.0	1,075.0	991.1	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	429.5	(-8.8)	429.3	403.0	455.0	427.8	361.0	520.0	437.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		2월	3월	4월	2014년 합계		2015년 합계		2016년 합계	
ASEAN	수출	7,269	8,433	8,366	84,577		74,824		74,518	
	수입	3,913	4,656	4,254	53,418		45,031		44,319	
NAFTA	수출	6,608	7,585	7,453	86,048		85,347		81,068	
	수입	4,429	5,214	5,141	53,994		51,472		50,854	
EU	수출	3,932	4,267	6,422	51,658		48,079		46,610	
	수입	4,171	5,056	4,207	62,394		57,199		51,902	
BRICs	수출	13,327	14,235	12,854	177,122		159,334		145,255	
	수입	8,139	10,386	9,521	115,933		109,858		103,255	