

KMI 주간해운시장포커스

통권 350호(2017.06.05~06.09)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

국적선사 규모 대형화에 진지한 고민 필요

현대상선 3년 후 얼라이언스 체제에서 존속하는 방안을 강구해야

국내 유일의 원양선사인 현대상선은 올해 3월 머스크와 MSC가 속한 2M과 전략적 협력관계인 '2M+H' 본계약을 체결하고 현재 운영 중에 있음. 향후 3년간 현대상선과 2M의 협력은 두 가지 방식으로 이루어짐. 현대상선이 주력으로 삼고 있는 미서안(West) 노선은 선복교환, 미동안(East), 북유럽 및 지중해 노선에는 선복매입의 방식으로 전략적 제휴관계를 맺었음.

그러나 현대상선이 2M과 전략적 제휴관계를 맺었다고 해서 우려가 사라진 것이 아님. 전략적 제휴 관계의 기간이 3년에 불과하고 3년 이후에 전략적 제휴 관계를 이어갈 것이라는 보장이 없음. 이는 현대상선이 2M과의 전략적 제휴관계 종료 후를 대비하여 얼라이언스 체제에서 남게 되는 방법을 강구해야 함을 의미함

현대상선 선대 규모, 거대 선사들에 비해 크게 작아

Alphaliner에 따르면 2017년 4월 기준으로 글로벌 선사 간 M&A를 고려한 보유 선복량을 보면 1위인 머스크가 383만 TEU, 2위 MSC는 300만 TEU, 3위 CMA-CGM은 215만 TEU, 4위 COSCO는 170만 TEU, 5위 Hapag-Lloyd는 150만 TEU, 6위 일본 3사 통합법인은 One은 143만 TEU, 7위 Evergreen은 100만 TEU로 나타났음

더구나 COSCO와 OOCL(57만 TEU), Evergreen과 Yang Ming(57만 TEU)간 M&A를 고려하면 현대상선의 규모(47만 9천TEU)는 상위 7대 선사의 선대 규모의 1/8~1/3에 불과함. 이는 현대상선의 현재 선복량 규모가 그대로 유지될 경우 향후 3년 후 얼라이언스 가입이 어려울 수 있으며, 이는 대등한 관계의 얼라이언스 멤버가 되기 어려움을 나타냄

초대형 선박의 확보를 통한 규모 대형화 필요

현행 얼라이언스 체제에서 현대상선이 남을 수 있는 가장 유력한 방안은 현대상선의 선대 규모를 대폭 확대하는 것임. M&A 완료 후를 고려할 경우 7대 선사의 규모가 최소 140만 TEU 이상이라는 점에서 현대상선의 규모 최소한 100만 TEU까지 확대하는 것이 필요함

2017년 4월 기준, 1만 TEU급 이상의 선박 보유량은 머스크가 77척, MSC가 83척, CMA-CGM이 60척, COSCO가 70척(OOCL 인수 가정), Hapag-Lloyd가 36척, Evergreen이 29척(Yang Ming 인수 가정), One이 25척인 반면 현대상선은 17척에 불과함. 이는 현대상선이 대등한 관계의 얼라이언스 멤버가 되기 위해서는 1만 TEU급 초대형선박을 10척 정도 추가 확보하는 것이 필요하다는 것을 나타냄

올해 상반기 들어 작년에 비해 높은 운임 수준을 보이고 있으나 여전히 저시황 국면이고 공급과잉도 심하다는 측면에서 1만 TEU급 이상 10척을 새로 확보하는 것이 무리가 되는 것은 틀림이 없음. 그러나 현대상선이 얼라이언스 멤버로 생존하고 거대 선사들에 맞서는 글로벌 선사로 성장하기 위해서는 초대형선박 확보를 통한 규모의 대형화가 필요함

지금이야말로 현대상선이 중견선사로 생존하기 위한 방안을 찾을 것인지 아니면 거대선사들에 맞설 수 있는 글로벌 선사로의 성장을 추구할 것인지 매우 어려운 결정을 진지하게 고민하는 것이 필요함



| 건화물선 시장 | 윤희성 박사 / heesung@kmi.re.kr

중국 석탄수요 증가가 운임상승 주도

중국의 석탄수입이 다시 증가하여 시장 전체적으로 운임 상승에 기여한 것으로 나타남. 케이프선은 중국 철광석 수입이 정체를 보이고 있으나 중국의 화력발전소 석탄수요가 늘어나 운임이 상승세를 지속할 것으로 예상되며, 파나막스선과 수프라막스선은 중국의 석탄수요 증가, 동남아의 석탄수출 증가, 그리고 남미의 곡물수출이 증가로 운임 상승세를 보였음

하락의 지속에 따른 반작용이 가시화된 한 주로서 실물시장에서 케이프의 운임을 개선이 파나막스로 옮겨감. 실물 시장보다 긍정적 뉴스에 더 민감하게 반응할 것으로 예상되었던 FFA 시장에서는 거의 전 선형, 전 기간에 걸쳐 거래 가격이 상승하는 결과를 보임. 다음 주는 이번 주와는 반대로 운임선도시장의 분위기가 실물에 영향을 미치는 한 주가 될 것이라고 예상됨

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~06.09)	(전주비)	2017년 ³⁾			2016년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	827	(-38)	685	1,338	988	290	1,257	673
	케이프(4TC)	9,193	(-462)	3,566	19,593	10,868	485	20,063	6,374
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	6,357	(-214)	6,281	12,987	8,573	2,260	12,478	5,562
	수프라막스(6TC)	7,518	(-513)	6,934	9,794	8,443	2,544	10,198	6,236
	헨디(6TC)	6,273	(-322)	5,422	8,449	6,999	2,698	8,619	5,214
	케이프	15,000	(1,500)	9,350	17,000	14,336	4,975	12,000	7,544
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	9,350	(225)	8,500	13,150	10,321	4,750	10,475	6,408
	수프라막스	8,750	(250)	7,500	10,500	9,076	4,250	8,000	6,186
	헨디	8,000	(-)	6,750	9,500	8,043	4,250	7,250	5,491

건화물선 시장(FFA)									
		7월물		2017년 3분기물		2018년물		2019년물	
		금주 (06.09)	(전주비)	금주 (06.09)	(전주비)	금주 (06.09)	(전주비)	금주 (06.09)	(전주비)
선형별 운임	케이프(4TC)	12,750	(1,500)	13,625	(1,375)	13,075	(550)	13,025	(600)
	파나막스(4TC)	8,350	(1,300)	8,450	(925)	8,475	(400)	8,550	(250)
평가치 ⁶⁾ (달러/일)	수프라막스(6TC)	7,900	(600)	8,175	(800)	8,500	(725)	8,675	(300)
	헨디(6TC)	6,350	(100)	6,725	(225)	6,675	(-75)	6,950	(-)

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

GRI 실패로 북미항로 대폭의 운임 하락

상해발 운임지수 SCFI는 869.50 894.86p 기록(전주 대비 25.36p 하락)

용선료 지수 HRCI는 580.9p 기록(전주 대비 27.1p 하락)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 2달러 하락한 935달러, 아시아-북미 항로의 경우 상해발 미서안행은 전주 대비 FEU당 136달러 하락한 1,277달러, 미동안행은 195달러 하락한 2,233달러 기록

아시아-북미 항로에서 GRI가 성공하지 못해 운임 하락세를 벗어나지 못하였음. 전반적으로 수요 증가세가 지속되고 있음에도 불구하고 6월 계선률이 2.5%(작년 최고치 7.8%)까지 하락하는 등 선사들이 공급조절에 적극적으로 나서지 않아 운임상승이 쉽지 않을 것으로 예상되고 있음

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주 대비 TEU당 2달러 하락한 162달러, 상해-일본 항로는 2달러 하락한 217달러를 기록하였고, 상해-동남아 항로는 전주 대비 3달러 상승한 178달러를 기록함

최근 진행되고 있는 선사 및 국제물류업계의 디지털 솔루션 트렌드에 대한 대응방안의 모색이 필요함

Maersk, CMA-CGM, Zim이 중국 시장에서 전자상거래 플랫폼에서 온라인 서비스 예약서비스를 시작했고, Maersk는 IBM과 블록체인 기술을 활용한 공동 프로젝트에 들어갔음. 컨테이너선 업계의 디지털화 트렌드는 이제 시작되었다고 평가되고 있으며 향후 이러한 추세에 적극적으로 대응할 필요가 있음

특히 선사와 국제물류업계의 디지털 솔루션이 단순히 서비스 운임을 제시하고 비교해주는 기능 이상을 할 것으로 예상됨. 우선 디지털 서비스의 주요 타겟인 중소형 화주들이 시간을 절약하고 효율적으로 서비스에 접근할 수 있는 기회가 커질 것으로 예상됨. 여전히 수많은 국제물류주업계가 자신만의 독특한 영업력, 기술력 등을 가지고 서비스를 제공하고 있는 상황이나 여기에 디지털 솔루션 기반의 경쟁 물류업체가 가격발견 기능 이외의 서비스 품질을 앞세워 경쟁우위를 점할 경우 시장에 대한 파급효과가 클 것으로 예측됨.

따라서 제4차 산업혁명의 한 예로 해석될 수 있는 이 같은 물류 서비스의 디지털화가 어떻게 전개될 지를 예측하고, 그에 따른 우리의 대응방안을 모색하는 논의와 연구가 긴요한 것으로 판단됨

	금주 (06.09)	(전주비)	2017년			2016년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	869.50	(-25.36)	747.03	990.24	860.20	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(\$/TEU)	935	(2)	815	1,116	937	205	1,206	685
	미서안항로(\$/FEU)	1,277	(-136)	1,264	2,211	1,608	725	2,082	1,256
	미동안항로(\$/FEU)	2,233	(-195)	2,229	3,647	2,828	1,496	3,133	2,066
	한국항로(\$/TEU)	162	(-2)	92	168	133	86	125	103
	일본항로(\$/TEU)	217	(-2)	202	219	214	110	214	185
	동남아항로(\$/TEU)	178	(3)	97	185	130	53	105	69
	용선지수(HRCI)	580.9	(-27.1)	394	642	520	392	453	431



| 유조선 시장 | 최영재 연구원 / cyjnas@kmi.re.kr

VLCC, 수요 증가세 둔화로 운임 소폭 하락

중동 시장은 물량 감소로 운임이 소폭 하락하였음. 한편 서아프리카 시장은 지난주에 이어 물량 증가로 운임이 소폭이나마 상승세를 유지하였으며, 당분간 상승세가 이어질 경우 중동 시장의 유류선박을 흡수할 것으로 예상됨

VLCC 평균 운임은 14,650 달러(일)로 전주 대비 767 달러(5.0%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 51.0p로 전주 대비 1.5p(12.3%) 하락하였음

연료유 가격은 대부분의 항만에서 하락하였음

중동시장 항로별 운임은 한국항 13,662 달러/일(-9%), 일본항 16,081 달러/일(-9%), 싱가포르항 15,768 달러/일(-9%), 미국항 11,300 달러/일(-7%), 유럽항 8,563 달러/일(-9%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 17,559 달러/일(+5%), 미국항 25,870 달러/일(+4%), 인도항 23,773 달러/일(+2%) 기록

[06월 09일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	275.5	303.5	303.5	320.0	271.0	282.5	290.5	299.5	291.0	307.5	337.5
전주비	-5.2%	-1.0%	-2.9%	-3.0%	-4.9%	-2.6%	-4.9%	-2.0%	-3.8%	-1.6%	-1.5%

제품선, 남미 수요증가로 U.S. Gulf 시장의 상승세 지속

대서양시장 : U.S. Gulf 시장은 남미 제품유 수입 증가세로 유류선박이 감소하여 운임 상승세가 이어졌으며, 북해 시장은 지난주 상승 이후 조정 움직임을 보이며 하락반전하였음

아시아시장 : LR시장의 LR1 선형은 지난주의 대폭 상승 이후 조정 움직임을 나타냈으나 LR2는 상승세를 유지하였고, MR 인도-일본 항로 역시 상승하였음

제품선 평균 운임은 8,276 달러(일)로 전주 대비 320 달러(3.7%) 감소하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 140.0p로 전주 대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 운임은 북해-미동안 9,681 달러/일(-10%), 북해-서아프리카 10,489 달러/일(-10%), 미걸프-북해 5,281 달러/일(+8%), 미걸프-남미동안 14,818 달러/일(+7%) 기록

아시아 항로별 운임은 중동-일본 LR1 6,417 달러/일(-9%), LR2 7,431 달러/일(+11%) 기록. MR은 인도-일본 7,627 달러/일(+4%) 기록

(전주비)				2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (06.09)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	14,650	(-767)	10,567	42,986	23,267	14,354	93,982	40,552
	MR	8,276	(-320)	7,023	16,540	10,095	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	26,750	(-)	26,500	31,750	27,701	26,500	59,000	37,534
	MR	13,125	(-)	12,500	13,750	12,978	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	51.0	(-1.5)	47.5	90.0	64.1	32.0	97.5	58.4
	MR	140.0	(-)	140.0	176.0	152.1	102.0	150.0	124.7

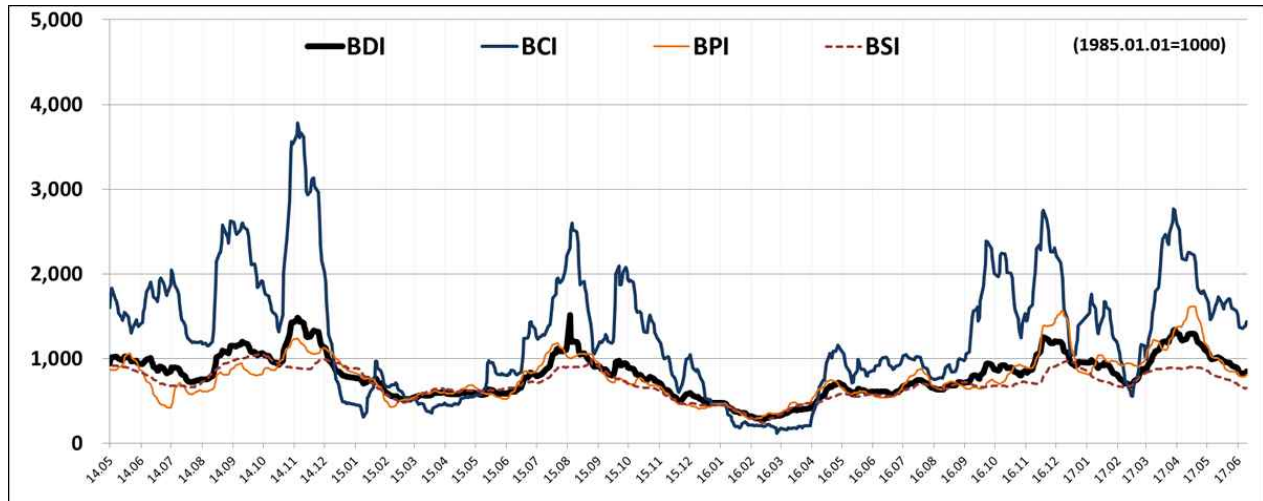
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



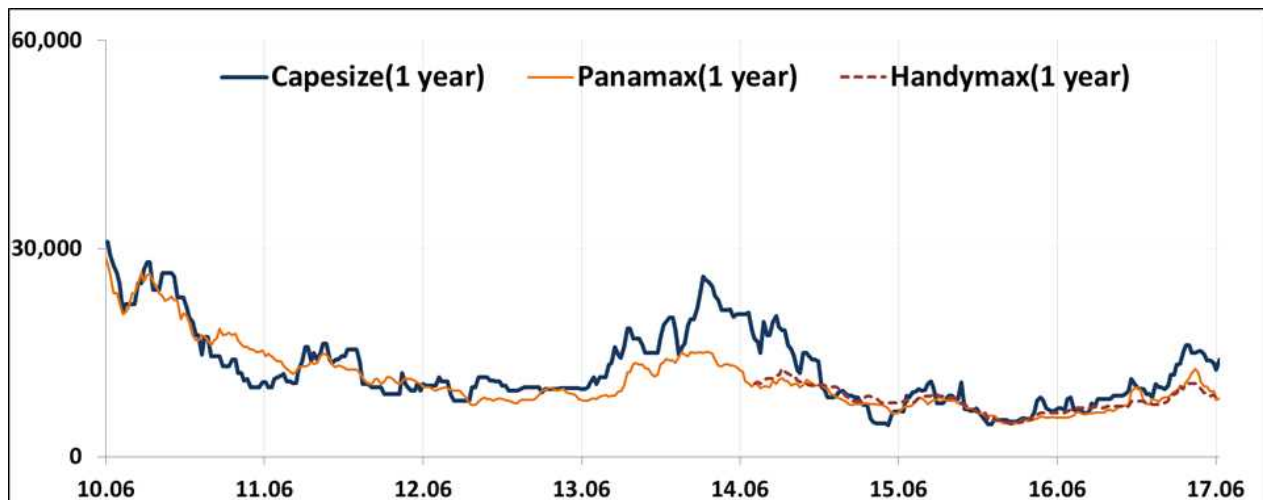
KMI 주간해운시장포커스 통권 350호 (2017.06.05~06.09)

건화물선 운임 지수



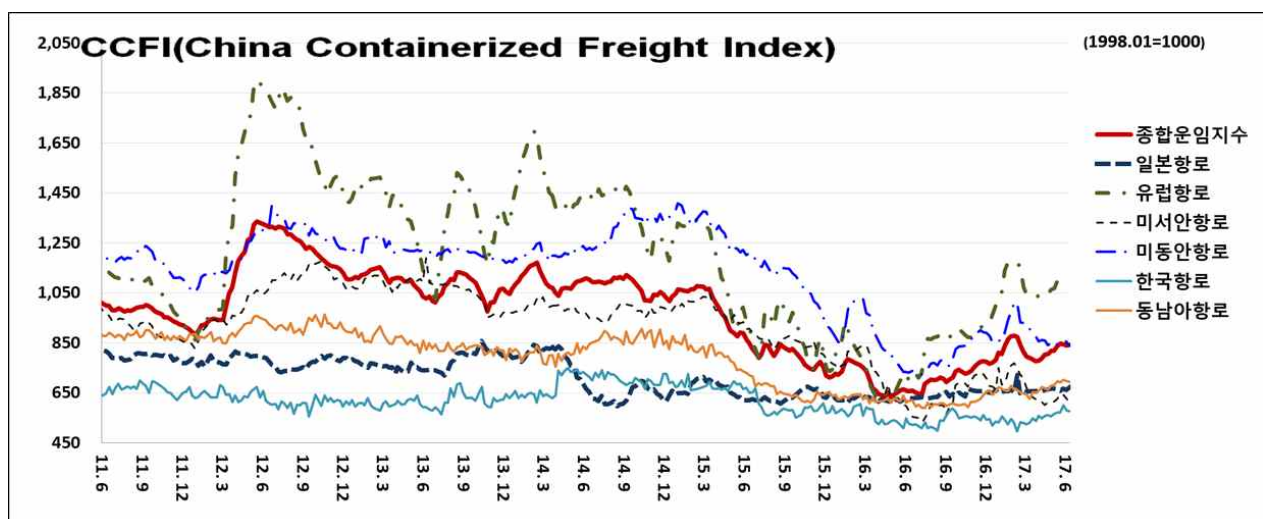
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소

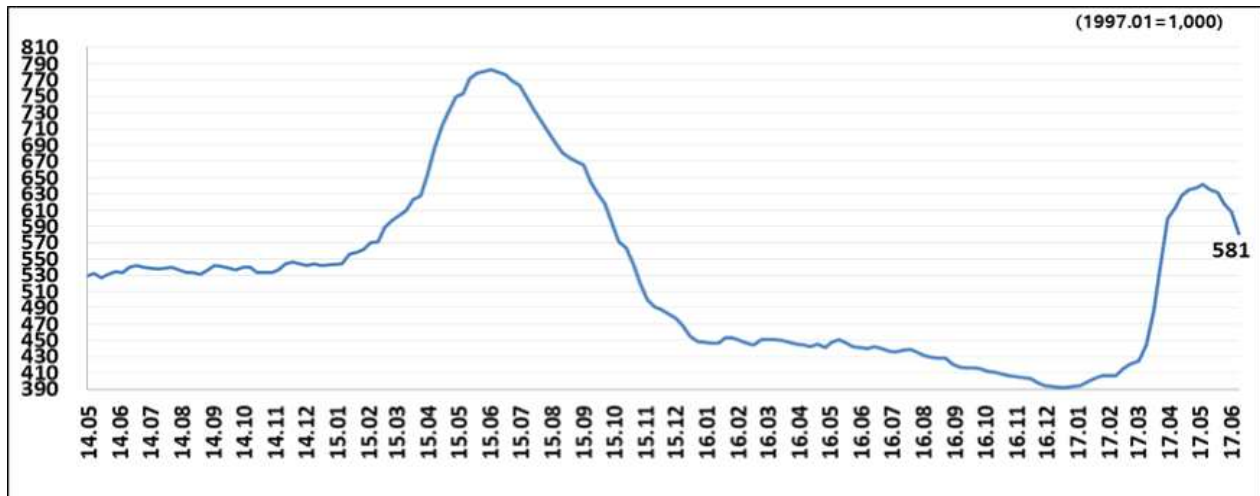


KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 350호 (2017.06.05~06.09)

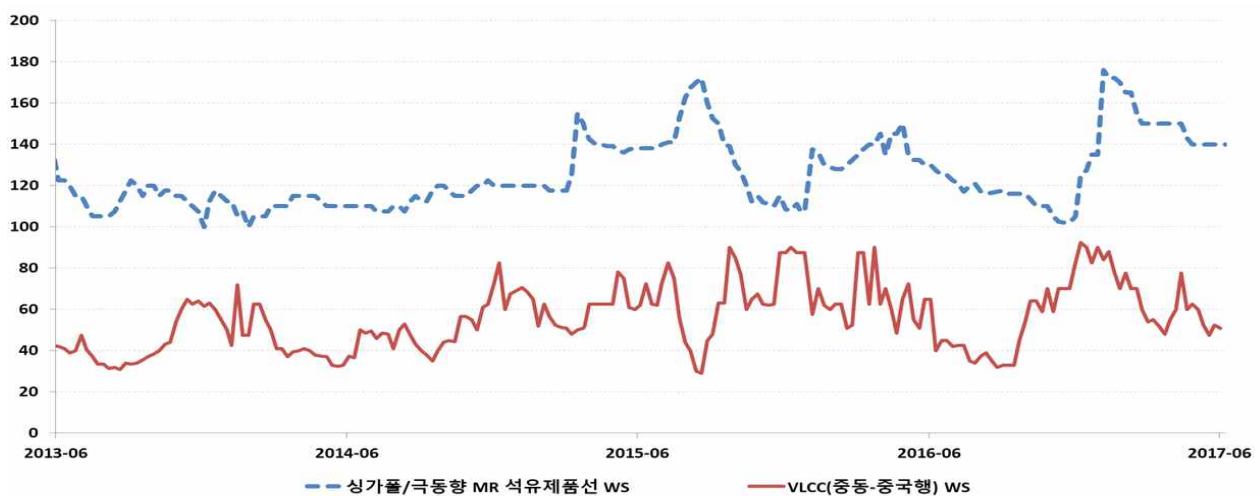
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



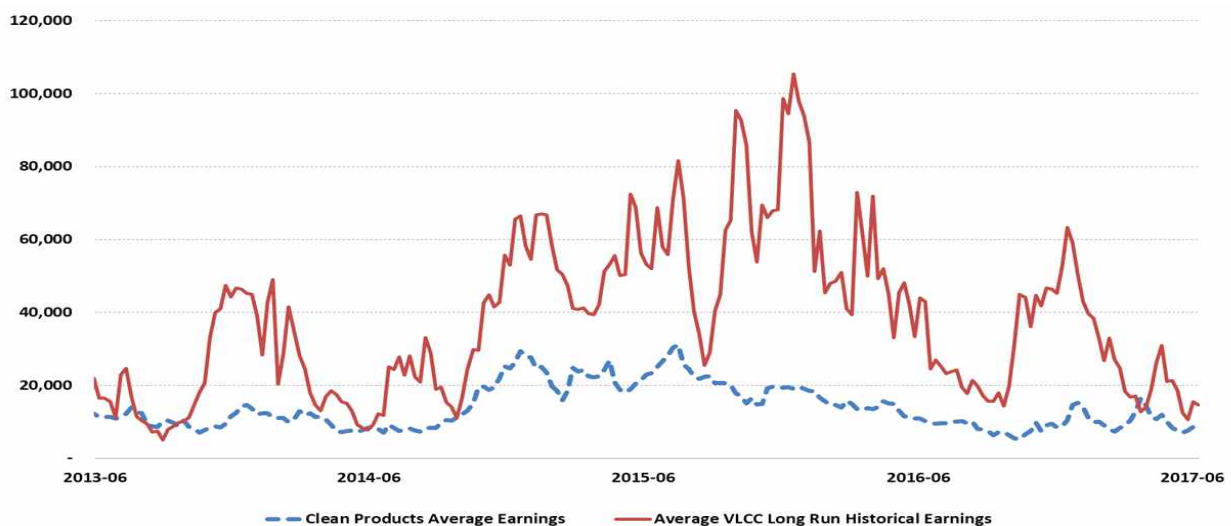
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 348호 (2017.06.05~06.09)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	6월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(06.09)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-0.5)	18.3	15.0	18.5	17.0	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	65.0	(-)	65.0	62.0	65.0	62.8	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)		(06.09)								
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	80.9	84.5	93.5	88.7
컨테이너선	Sub-Panamax	27.8	(-)	27.8	26.0	27.8	26.3	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(06.09)								
380 CST	Rotterdam	275.5	(-15.0)	283.0	269.5	312.5	292.6	112.0	303.0	211.4
	Singapore	291.0	(-11.5)	296.8	291.5	352.5	317.6	147.5	340.0	231.1
	Korea	317.5	(-5.0)	320.0	317.5	382.5	344.4	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	307.5	(-5.0)	310.0	297.5	362.5	327.6	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(06.09)								
철광석	국제價	55.8	(-0.7)	56.1	55.8	91.7	77.4	41.2	81.0	57.2
	중국産	90.6	(-5.7)	94.4	86.4	124.4	106.4	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	81.5	(0.2)	81.4	79.1	90.1	83.8	59.8	63.5	61.4
	중국産	107.6	(0.3)	107.5	97.5	109.6	104.5	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주産	188.6	(0.4)	188.5	183.3	227.1	202.3	98.8	150.0	109.5
	내륙(외몽고)	150.3	(0.4)	150.2	130.4	155.8	145.3	51.6	70.5	56.3
	중국産	197.4	(0.5)	198.8	197.0	223.7	211.6	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	941.5	(20.3)	927.0	912.0	1,075.0	988.3	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	445.8	(16.3)	437.6	403.0	455.0	428.4	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	