

# KMI 주간해운시장포커스

통권 378호(2018.03.19~03.23)

한국해양수산개발원 발행인 : 양창호 원장 감리 : 황진희 본부장

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

## 시장회복기, 국내 해운기업의 경영전략은?

### 새로운 경영전략이 필요

세계 해운경기가 아직도 본격적인 회복세를 보이지 않고 있음. 현재 해운시장의 수급상황을 고려하면 불황 국면에서 쉽게 벗어날 수 없음이 분명함. 다만 수급 상황이 점차 개선되는 흐름을 보이고 있다는 점에서 현재 불황이 장기간 지속되지 않을 것으로 예상됨. 과거 글로벌 해운기업들은 불황기에 리엔지니어링, 벤치마킹, 다운사이징, 아웃소싱 등의 방식을 통해 비용을 절감하고 생존해 왔음. 그러나 이러한 기법들은 현재의 뉴노멀 시대에는 더 이상 유효한 수단이 되지 못함. 따라서 현재 불황에서 회복기로 넘어가는 과도기에 새로운 경영기법이 요구됨

### 선화주의 유대강화를 통한 고객가치의 창출

현재와 같이 선박의 초대형화와 메가 캐리어들이 활동하는 시장에서는 비용절감 능력만으로는 생존하고 수익성을 확보하기 쉽지 않음. 따라서 이러한 경쟁 환경에서는 선사 경영을 고객에 초점을 맞출 필요가 있음. 고객중심 경영은 고객가치를 창조하는 데 목표를 두는 것으로 해운서비스의 품질을 제고하여 고객을 만족시키는 것임

해운서비스의 품질을 통한 고객가치는 고객의 니즈(needs)에 따라 품질 결정요인의 우선순위나 중요도를 감안해 우선적으로 서비스를 제공함으로써 극대화를 추구하는 것임. 또한 해운서비스를 통한 고객가치를 극대화하기 위해서는 선사와 고객 간의 유대강화(human touch)가 무엇보다 중요함

### 리스크 관리를 통해 경영 안정화 도모

해운기업의 리스크는 재무 리스크(financial risk)와 사업 리스크(business risk)로 구분됨. 먼저 재무 리스크에는 유동성 리스크, 이자율 리스크, 통화(currency) 리스크, 신용 리스크, 지분(equity) 리스크 등이 있으며, 다음으로 사업 리스크는 운영활동에 따른 높은 영업 리스크(operation risk), 시장점유율 리스크, 재고 리스크 등이 있음

장기간에 불황이 지속되면서 국내 해운기업들은 사업 리스크와 재무 리스크에 모두 노출되었으며, 일부 선사들은 리스크 관리에 실패하여 도산이나 파산에 이르렀음. 결론적으로 리스크 관리의 불리한 결과에 노출될 확률을 줄이고 유리한 결과에 노출될 확률을 높이는 것이며, 리스크 관리 핵심은 기업이 직면할 리스크 성격을 인식하고 이에 대한 합리적인 대응방안을 모색하는 것임.

### 해운경기 변동가능성을 고려한 시나리오 경영

해운경기의 불확실성에 대응하여 시나리오를 구상하고 시나리오별로 대응방안을 마련하는 것이 필요함. 향후 해운 시장 전망을 보면 대체로 낙관주의로 흐르고 있음. 향후 세계 경제와 무역 전망, 해운시장의 수급여건을 고려할 때 낙관적으로 보는 것이 타당함

그러나 해운시장의 호·불황은 수요가 아닌 공급이 결정하며, 아직 해운시장 회복세가 강하지 않다는 점에서 국내 해운기업들은 공격적이기 보다는 방어적 관점에서 투자와 경영을 해나가는 것이 중요함. 그렇다면 국내 해운기업의 합리적인 경영전략은 무엇인가? 이러한 질문에 완벽한 대답을 내놓을 수 없으나 미래 상황에 잘 적응할 수 있도록 투자수위를 적정한 수준으로 조정하는 것이 최선의 대안이라 할 수 있음

## 변동성 없는 장세에서 긍정적 중기전망 유지

금년 1분기의 시황변동을 종합해 보면, 케이프는 1월초 1일당 수익 2만 달러 선에서 현재 9천 달러로 반토막 이하로 하락한 한편 파나마스와 수프라막스는 각각 연초대비 2천 달러 상승하며 호조를 보임. 시계를 거꾸로 돌려 작년 말의 해징에 대해서 생각해 보면, 케이프의 경우 작년 말에 실제 해징을 통해 손익을 개선할 가능성은 그다지 크지 않았음. 작년 12월 기준 2018년 1분기 FFA는 14,500-15,000 달러 선으로 이미 계절성이 상당히 반영되어 있었기 때문임. 금년 1분기가 아직 1주일만 남아 있으나 금년 1분기 실제 평균 수익이 13,000 달러 정도로 예상되므로 만일 해징을 했더라면 일당 1,500-2,000 달러 정도의 개선이 있었을 것임. 물론 실제로 선박이 일당 평균수익을 실현하는 것이 아니니 단기성과로 이러한 계산을 하는 것은 다분히 이론적임

지난주 시황은 주간 평균으로 케이프가 약 1천 달러 정도 하락한 것을 제외하면 이렇다 할 변동요인 없이 횡보세를 보임. 한편 1년 용선료로는 케이프가 오히려 1천 달러 상승하여 금년 전반에 대한 긍정적センチメント는 살아 있음을 알 수 있음. 1년 용선료를 기준으로 보면 지난주에 이어 전 선형 공히 손익분기점을 상회하여 이익을 실현할 수 있는 수준임

FFA 시장에서 케이프 익월물은 13,000 달러 선에서 하락을 멈추고 숨고르기를 하고 있으며, 중소형선도 익월물이 소폭 하락하여 최근의 spot 운임을 상승에 대한 경계감을 드러냈음. 하지만 두 선형 공히 익월물이 contango를 보여 긍정적 분위기는 유지되는 것으로 판단됨

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~03.23)	(전주비)	2018년 <sup>3)</sup>			2017년 <sup>4)</sup>		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,123	(-44)	1,082	1,395	1,181	685	1,743	1,145
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	케이프(5TC) <sup>7)</sup>	9,011	(-1,378)	8,825	20,890	13,237	3,566	29,411	14,086
	파나마스(4TC)	12,887	(-128)	9,856	13,034	11,474	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	12,312	(361)	9,350	12,356	10,541	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	9,319	(174)	7,530	9,416	8,422	5,422	10,104	7,637
	케이프	19,000	(1,000)	17,500	20,375	18,963	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 <sup>5)</sup> (달러/일)	파나마스	15,500	(-)	13,500	15,500	14,365	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	13,750	(750)	11,000	13,750	12,271	7,500	11,250	9,844
	핸디	11,500	(750)	9,500	11,500	10,333	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		4월물		2018년 2분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (03.23)	(전주비)	금주 (03.23)	(전주비)	금주 (03.23)	(전주비)	금주 (03.23)	(전주비)
선형별	케이프(5TC)	13,180	(-160)	15,263	(83)	17,730	(510)	16,700	(430)
운임	파나마스(4TC)	13,485	(-485)	13,473	(-330)	12,020	(-160)	11,035	(-165)
평가치 <sup>6)</sup>	수프라막스(6TC)	12,560	(-480)	12,417	(-429)	11,540	(-195)	10,650	(-260)
(달러/일)	핸디(6TC)	9,950	(-)	9,842	(25)	9,300	(19)	9,113	(-6)

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

## 북미항로 심리적 저지선 붕괴

상해발 운임지수 SCFI는 646.59p 기록(전주 대비 28.87p 하락)

용선료 지수 HRCI는 734p 기록(전주 대비 31p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 37 달러 하락한 704 달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 71 달러 하락한 945 달러, 미동안행이 76 달러 하락한 1,933 달러를 기록함

동서 기간항로는 중국 춘절 이후 운임 하락세가 멈추지 않고 있음. 아시아-북미 항로의 경우, 심리적 저지선으로 평가받는 미서안 1,000 달러/FEU, 미동안 2,000 달러/FEU를 하회함. JOC 보도에 따르면, 북미 항로에서 선사들은 10여 차례에 걸쳐 임시결항을 시도했으나 공급과잉의 상황을 타개하지 못하고 운임이 계속 하락한 것으로 알려짐. 이러한 스팟운임 하락은 5월초에 시작되는 계약(service contract) 운임에도 부정적 영향을 미칠 것으로 전망됨

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주 대비 TEU당 2 달러 하락한 144 달러, 상해-일본 항로는 2 달러 상승한 219 달러, 상해-동남아 항로는 4 달러 하락한 138 달러를 각각 기록함

상해-한국 항로의 경우 춘절 이후 운임하락이 이어지고 있으나 선사들의 운임회복 움직임이 전개되고 있어 반등할 수 있을 것으로 보임. 상해-동남아 항로의 경우 신규 항로 개설이 이어지면서 운임이 반등하지 못하고 있음

초대형선박 인도에 따른 캐스케이딩으로 동서 기간항로 운임하락 압박이 거세질 전망

올해 상반기에 18,000TEU 이상 초대형선박의 시장 투입이 가시화되면서 운임 하락 압박이 거세질 것으로 보임. 이미 아시아-유럽 항로는 초대형선박의 지속적인 인도로 주요 선사들의 선박 대형화가 진행되고 있고, 이들 선박이 대체한 대형선은 다시 아시아-북미 항로로 캐스케이딩되고 있음. 북미 항로의 공급 압박은 이 같은 연쇄효과에 따른 것으로 이해됨

따라서 선사들의 계선 및 임시결항 등 공급조절이 적극적으로 이루어지지 않으면 운임하락을 막기는 힘들 것으로 전망됨. 올해 상반기 내내 선박공급이 수요 증가폭을 상회하여 운임상승이 어려울 것으로 보이며, 선사들은 운임회복 보다는 시장점유율 지키기에 우선순위를 두는 것으로 이해됨. 따라서 하반기 이후에 늘어나는 물동량 증가에 맞추어 선사들이 얼마만큼 공급조절을 하느냐가 올해 컨테이너 선사들의 수익성을 결정할 것으로 보임

	금주 (03.23)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	646.59	(-28.87)	646.59	883.59	798.98	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	704	(-37)	704	916	854	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	945	(-71)	945	1,552	1,334	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	1,933	(-76)	1,933	2,843	2,492	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	144	(-2)	144	165	153	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	219	(2)	210	220	215	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	138	(-4)	138	166	153	97	185	148
용선지수(HRCI)	734	(31)	610	734	655	394	642	557	

## VLCC, 성약건수 감소에도 운임 상승

VLCC 성약건수가 전주 대비 6% 감소하고 중동 대기 선박량은 1% 증가하였음에도 불구하고 선사들의 감속운항, 서아프리카 시장 강세, 폐선 증가에 따른 중동의 선박량 감소 기대가 운임반등을 이끌었음

VLCC 평균 일일 운임은 9,994 달러로 전주 대비 6,601 달러(+194.5%) 증가하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 41.0p로 전주대비 6.5%p(+15.9%) 상승하였음

연료유 가격은 주요항구에서 상승반전하며 전 항만이 상승세를 나타냄

중동시장 항로별 일일 운임은 한국향 9,871 달러(+258%), 일본향 11,415 달러(+81%), 싱가포르향 13,507 달러(+89%), 미국향 7,497 달러(+ 전환), 유럽향 8,414 달러(+ 전환) 기록. 서아프리카 시장은 중국향 11,211 달러(+58%), 미국향 17,113 달러(+51%), 인도향 14,922 달러(+28%)를 기록함

[3월 23일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	361.5	383.5	373.5	377.5	357.5	372.5	380.5	378.5	374.5	383.5	401.5
전주비	4.0%	3.2%	1.5%	3.4%	4.4%	6.4%	1.6%	1.6%	3.0%	1.9%	0.4%

## 제품선, 아시아 중동발 단거리 항차 성약 증가

대서양시장 : 성약수가 증가하고 대기선박이 감소함에 따라 다음 주 운임상승 기대가 커지고 있음

아시아시장 : LR1, MR이 중동발 단거리 항차를 중심으로 운임상승을 이끌었으나 LR2는 하락세를 지속함

제품선 평균 일일운임은 10,019 달러로 전주 대비 1,036 달러(+11.5%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 140.0p로 전주대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 8,001 달러(+5%), 북해-서아프리카 9,762 달러(+3%), 미겔프-북해 255 달러(-6%), 미겔프-남미동안 11,730 달러(0%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 9,660 달러(+3%), LR2 9,108 달러(-34%)를 기록, MR은 인도-일본 12,620 달러(+21%)를 기록함

				(전주비)	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(03.23)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	9,994	(6,601)		3,118	11,065	6,392	5,042	42,986	17,805
	MR	10,019	(1,036)		8,063	11,783	9,864	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	20,500	(-)		20,500	24,750	22,563	24,750	31,750	27,084
	MR	13,625	(-)		13,625	14,000	13,874	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	41.0	(6.5)		34.0	50.0	38.8	37.0	90.0	58.3
	MR	140.0	(-)		130.0	140.0	134.2	135.0	205.0	159.6

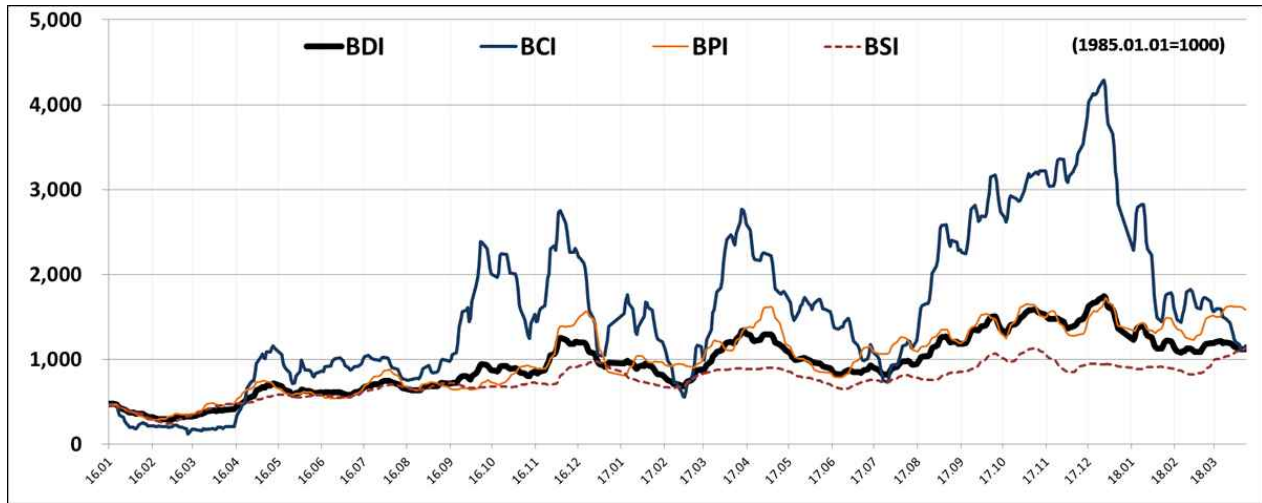
\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임



# KMI 주간해운시장포커스

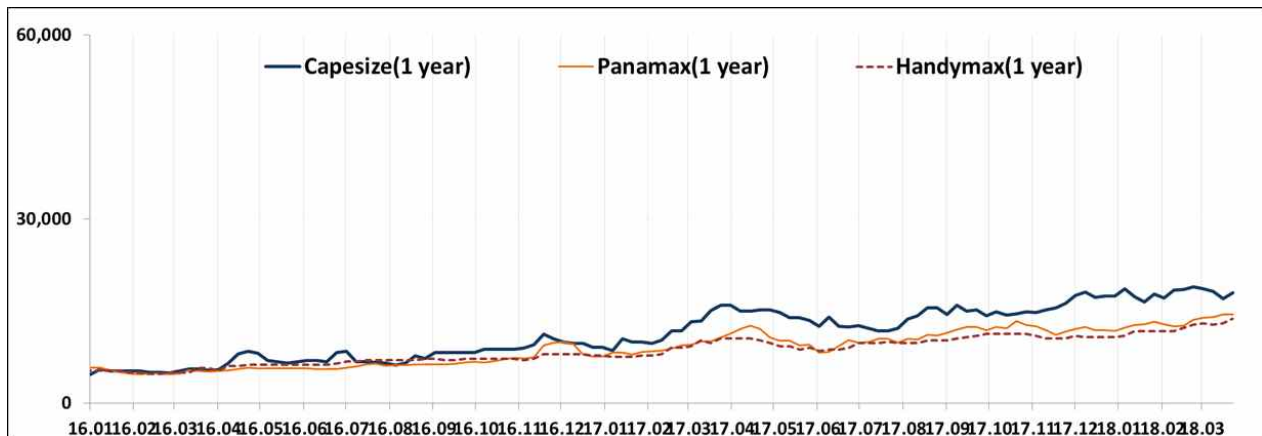
KMI 주간해운시장포커스 통권 378호 (2018.03.19~03.23)

## 건화물선 운임 지수



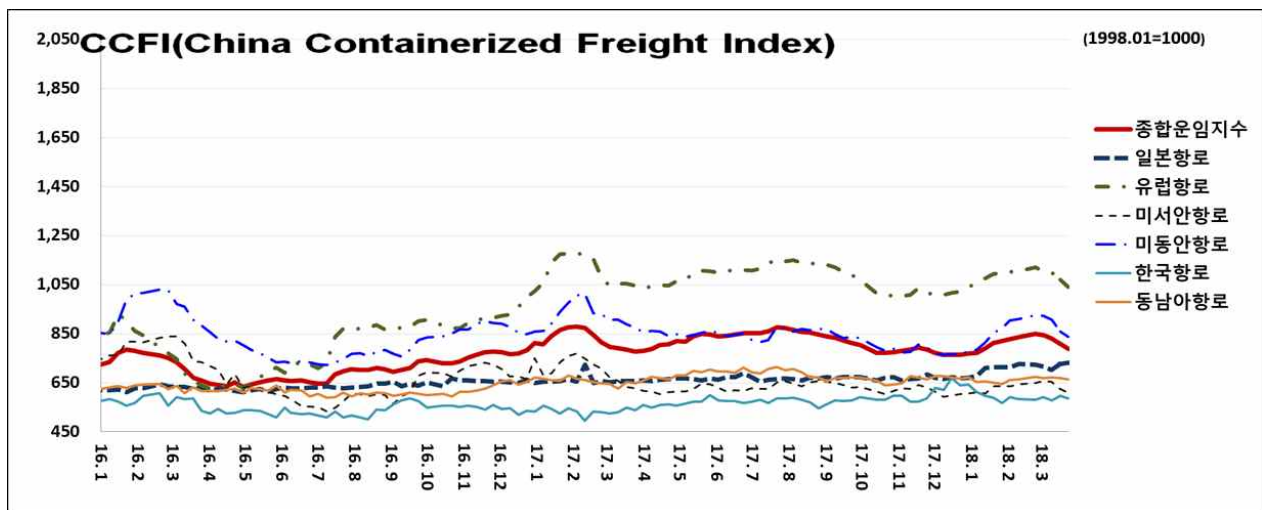
## 건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



## 컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



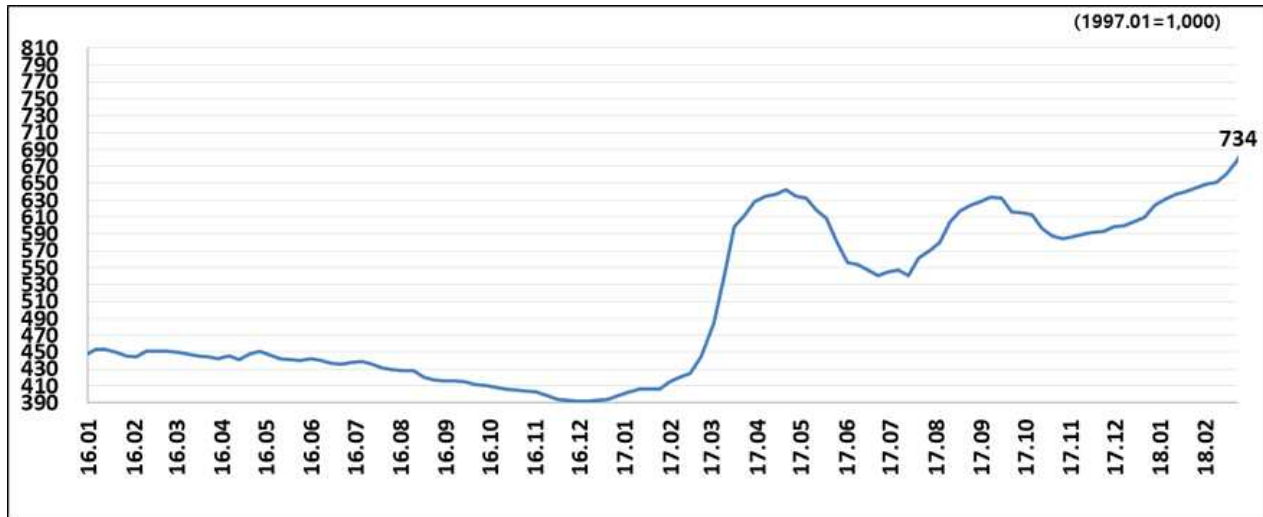
# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 378호 (2018.03.19~03.23)

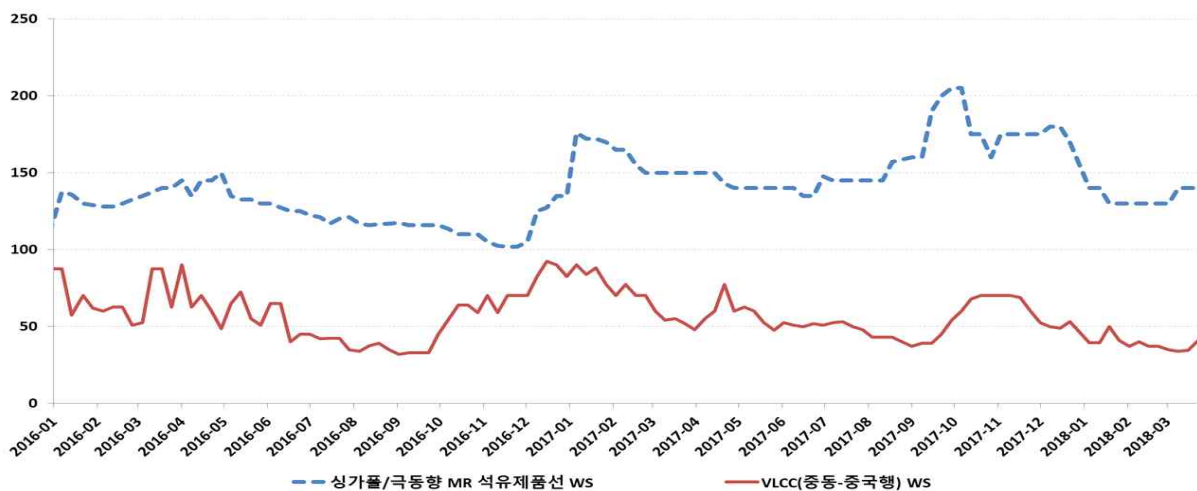
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



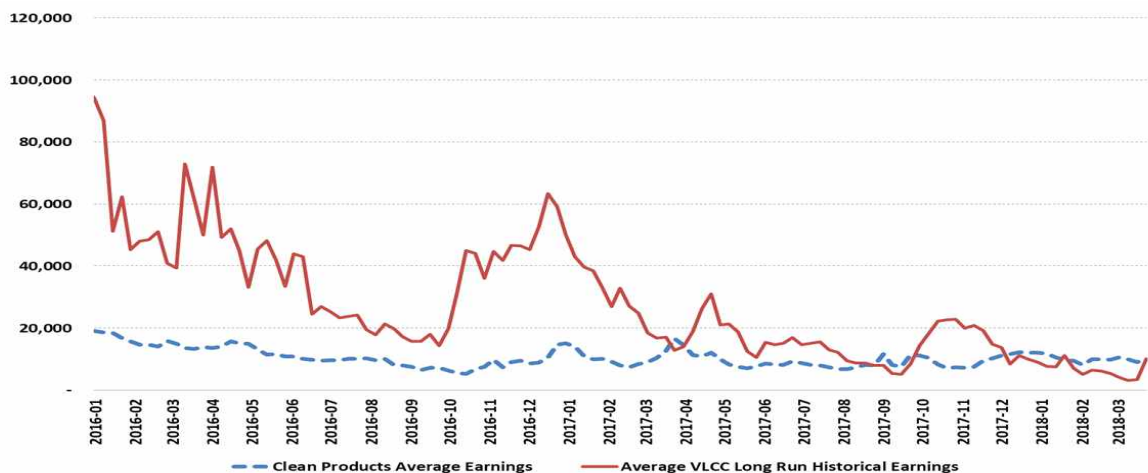
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)  
Average Earnings

\$/day, Clarkson



# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 378호 (2018.03.19~03.23)

주요 해운지표 추이		금주 (03.23)	(전주비)	3월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)										
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	18.8	18.5	19.0	18.6	15.0	18.5	17.7
유조선(5년)	VLCC	64.0	(0.5)	63.5	63.0	64.0	63.3	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	12.3	(-)	12.3	11.5	12.3	11.9	5.8	11.5	9.4
신조선 시장 (\$ Million)										
건화물선	Panamax	26.0	(-)	25.6	25.0	26.0	25.3	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	86.0	(-)	85.6	82.0	86.0	84.0	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	30.5	(0.2)	30.1	29.0	30.5	29.7	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)										
380 CST	Rotterdam	361.5	(14.0)	348.6	341.5	372.0	358.4	267.5	364.0	305.2
	Singapore	374.5	(11.0)	365.5	359.5	399.5	377.5	291.0	387.5	328.7
	Korea	393.5	(4.0)	394.0	388.5	423.5	404.6	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	383.5	(7.0)	382.0	376.5	408.5	388.5	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)										
철광석	국제價	71.1	(-1.9)	74.6	71.1	79.3	75.6	55.3	91.7	71.3
	중국産	105.5	(-2.1)	109.2	105.2	111.8	109.0	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	96.4	(-2.9)	101.1	96.2	105.1	102.6	78.0	101.4	87.1
	중국産	118.2	(-1.3)	123.8	117.8	138.2	130.8	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주産	245.9	(0.6)	243.9	223.4	245.8	235.9	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	185.6	(0.5)	185.1	170.3	186.9	182.8	130.4	191.2	149.6
	중국産	249.0	(0.6)	248.4	234.5	250.9	247.0	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	1,028.3	(-21.3)	1,043.1	940.5	1,066.8	1,006.3	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	460.3	(-7.5)	480.1	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		