

KMI 주간해운시장포커스

통권 393호(2018.07.09.~07.13)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리 : 황진희 본부장

| 주간 동향/이슈 | 윤희성 해운빅데이터연구센터장 / heesung@kmi.re.kr / 051-797-4637

NYK의 경영전략과 시사점

변화에 대한 '보수적인' 일본선사의 전략적 대응

지금까지 일본의 대형 선사들은 경영전략의 측면에서 보수적인 경향을 보인 것으로 알려져 있음. 선박의 확보나 선박금융, 화물의 확보 등에서 폐쇄적이고 안정적인 '관계'를 기반으로 성과의 변동성을 줄여왔으며, 새로운 변화를 수용하는 측면에서도 선도적이라기보다는 검증된 기술을 빠르게 수용하는 모습을 보여 왔음

NYK의 경우 연초에 디지털화(digitalization)와 친환경(green)을 경영전략으로 천명하고 변화에 신속하게 대응하고 있음. 경영환경 변화에 대한 NYK의 대응전략을 살펴보는 것은 우리 선사의 대응을 점검하는 계기로써 의미가 있을 것으로 생각됨

디지털화를 통한 효율의 개선

NYK는 디지털화를 통해 선대의 운영효율성을 높이는 것이 높은 수익성을 유지하는 기반이 될 뿐만 아니라 자산 의존도도 줄여 자본의 지출을 줄일 수 있을 것으로 보고 있음. 동사는 선대의 효율성을 높이기 위해 빅데이터 분석을 위한 개방형 선박관리시스템을 개발하여 이미 130여 척의 선대에 설치했으며, 싱가포르에 Symphony라는 IT회사를 설립하여 범용 해사물류 소프트웨어를 개발하고 있음. 또한 모노하코비 기술연구소를 설립하여 환경 및 디지털 기술개발을 추진함. NYK는 이러한 전략의 실행으로 얻어지는 운영효율이 최소한 연간 100억 엔에 이를 것으로 보고 있음

친환경 정책의 주도적 실현

또한 친환경 지속가능 프로젝트의 추진을 위해 해운업계 최초로 100억 엔의 Green Bond를 발행함. Green Bond는 기후나 환경 프로젝트에 자금 사용을 전제로 발행되는 채권으로 Climate Bond로도 알려져 있음. 환경에 대한 소비자의 인식과 그에 기초한 환경규제의 추세를 볼 때 '친환경'정책의 실현을 통한 기업이미지의 제고는 경쟁우위요소로 작용할 것으로 판단됨

사업모델의 변화

NYK는 순수한 해운에서 물류나 투자 쪽으로 사업모델을 확대하고 있음. 작년에 유센 로지스틱스를 인수하여 자동차물류를 확대했으며 에너지 자원의 시추, 생산-저장, 셔틀탱커, 액화, 재기화(regasification) 등에 대한 진출을 꾀하고 있음. 이중 특히 물류사업의 확대는 장기적으로 수송수단(선박) 운영에 대한 의존도를 줄여나가는 쪽으로 변화된다는 것을 암시하는 것으로 받아들여야 함

대형 선사의 전략 변화에 대해서는 광범위한 연구가 필요하겠지만 한 기업의 사례를 통해서도 우리 해운업의 방향성과 경쟁우위요소를 점검해볼 수 있을 것으로 생각됨



| 건화물선 시장 | 전형진 해운산업연구실장 / chun@kmi.re.kr / 051-797-4631

파나막스 급등, 반면 케이프는 운임조정으로 하락

케이프의 단기 운임 조정에도 불구하고 BDI는 주간 평균 기준 전주 대비 10p 상승하였음. 선형별 주간 평균 T/C를 보면 파나막스가 전주 대비 1,333달러, 수프라막스는 15달러 상승한 반면 케이프는 759달러, 핸디사이즈는 73달러 하락하였음. 건화물선 시장은 지난주 케이프 급등에 따른 반발로 운임 하향조정이 일어나면서 주초반 하락세를 보였으며, 주 후반 신규 수요 증가로 상승세를 보여 전체 주간 평균은 강보합세를 유지하였음

케이프는 지난주 수요증가와 가용선복 부족 등으로 운임이 급격히 상승한 데에 따른 반발로 단기 운임 하향조정이 일어났음. 파나막스는 하계 전력수요 증가에 따른 호주와 인도네시아 석탄 수요 증가와 가용선복 부족으로 대폭적인 운임상승을 보였음. 수프라막스는 전반적으로 수요 둔화와 함께 선복 증가로 미세한 수준의 운임 상승을 보였으며, 핸디사이즈는 성약활동 및 신규 수요 부진으로 하락세를 보였음

FFA 시장의 경우, 8월물은 물론 2018년 4분기물, 2019년물 모두 상승세를 보였음. 케이프는 현물시장이 하락하였으나 주 후반 현물시장의 상승세와 하반기 수요 증가세를 반영하면서 FFA 시장도 상승세를 보였음. 파나막스 이하도 하반기 수요증가에 따른 수급개선 기대감으로 전체적으로 상승세를 보였음

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~07.13)	(전주비)	2018년 ³⁾			2017년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1632	(10)	948	1,612	1,242	685	1,743	1,145
	케이프(5TC) ⁷⁾	23,514	(-759)	7,051	24,045	14,559	3,566	29,411	14,086
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	12,154	(1,333)	9,262	13,034	11,054	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	10,614	(15)	9,350	12,356	10,821	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	8,165	(-73)	7,530	9,577	8,612	5,422	10,104	7,637
	케이프	21,000	(-)	16,250	21,000	18,983	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	14,700	(250)	13,000	15,500	14,175	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	13,000	(-)	11,000	13,750	12,804	7,500	11,250	9,844
	핸디	11,000	(-)	9,500	11,500	10,786	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		8월물		2018년 4분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (07.13)	(전주비)	금주 (07.13)	(전주비)	금주 (07.13)	(전주비)	금주 (07.13)	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ 06 (달러/일)	케이프(5TC)	21,167	(550)	21,311	(256)	17,550	(100)	17,883	(166)
	파나막스(4TC)	12,483	(366)	13,144	(-142)	12,700	(67)	11,983	(183)
	수프라막스(6TC)	11,587	(90)	12,327	(40)	11,912	(145)	11,402	(35)
	핸디(6TC)	9,238	(13)	9,850	(-)	9,425	(-38)	9,213	(-25)

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

미주 항로 서비스 중단으로 운임 강세 유지

상해발 운임지수 SCFI는 825.57p 기록(전주 대비 8.2p 상승)

용선료 지수 HRCI는 825p 기록(전주 대비 7p 하락)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 1달러 상승한 882달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행은 전주 대비 130달러 상승한 1,685달러, 미동안행이 87달러 상승한 2,710달러를 기록함

2M, 디얼라이언스의 태평양항로 일부 서비스의 일부 중단에 이어 오션얼라이언스도 오는 8월부터 서비스 축소를 발표함. 현재 오션얼라이언스는 태평양 서남부에 주 8회의 서비스를 제공하고 있으나 이를 축소시킬 예정임. 동 항로에 대한 잇따른 서비스 중단으로 미주항로에 대한 운임강세는 3주째 지속되고 있음

아시아 역내의 경우, 상해-한국, 상해-일본, 상해-동남아 항로는 각각 전주와 동일한 168달러, 224달러, 152달러를 기록함

아시아 역내 항로 모두 수요와 공급에 큰 변동 요인이 없어 운임은 전주와 동일함

IMO 2020 규제에 따라 대형 선사들의 대응방안 윤곽

최근 유럽의 한 대형선사는 약 2억 달러를 투자하여 스크러버를 장착하기로 결정함. 핀란드의 스크러버 제조회사인 바르질라(Wärtsilä)사에 주문했으며 10,000TEU이상 선박에 장착할 예정임. MSC, EVERGREEN, 현대상선은 스크러버 장착을 통해 IMO의 규제에 대응함. 반면에 Maersk와 Hapag-Lloyd는 저유황유를 사용하여 선대를 운영할 계획임. 그 외 CMA CGM은 LNG 추진선을 발주하였으며 양밍은 최근 11,000~12,000TEU급 고효율 선박 10척에 대한 용선을 결정하는 등 선사마다 다른 방법으로 IMO 2020 규제에 대해 준비 중임

	금주 (07.13)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	825.57	(8.2)	646.59	883.59	769.85	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	882	(1)	584	916	810.7	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	1,685	(130)	945	1,552	1,338	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	2,710	(87)	1,933	2,843	2,406	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	168	(-)	144	205	169.2	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	224	(-)	210	229	220.6	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	152	(-)	136	166	148.7	97	185	148
용선지수(HRCI)		825	(-7)	610	846	743	394	642	557



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

VLCC, 선복 과잉에 따른 운임 하락 지속

VLCC 성약건수는 전주대비 약 2% 감소하였으며 중동 대기 선박량도 4% 감소하였음. 7월 성약이 마무리되며 운임은 하락하였음. 대기 선박이 전년 동기 대비 10% 이상 증가하여 성약 증가에도 운임은 약세를 지속하고 있음

VLCC 평균 일일 운임은 6,614 달러로 전주 대비 962 달러(-12.7%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 45.0으로 전주대비 2.0(-4.4%) 하락하였음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국항 9,342달러(-14%), 일본항 11,964달러(+2%), 싱가포르항 13,999달러(-8%), 미국항 -3,673달러(적자 지속), 유럽항 1,981달러(-34%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 8,825달러(-19%), 미국항 14,320달러(-15%), 인도항 18,329달러(-4%)를 기록함

연료유 가격은 아시아 항만은 소폭 하락 하였으나 북중미 및 유럽 항만은 등락을 나타내었음

[07월 13일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	440.5	462.5	470.5	465.0	432	452.5	487.5	458.0	464.5	460.5	491.5
전주비	1.1%	-1.5%	3.3%	2.9%	-1.3%	1.7%	0.5%	-0.8%	-0.4%	-1.3%	-

제품선, 대서양 선복 과잉 대비 아시아 운임 상승 지속

대서양시장 : 전반적인 대기 선박 과잉으로 대서양 시장 운임이 하락세를 지속하고 있음

아시아시장 : MR 수요가 강세를 띄며 양호한 운임 흐름을 이어가고 있음. LR 운임도 강보합세를 보이고 있음

제품선 평균 일일 운임은 6,269달러로 전주 대비 321달러(+5.4%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 130.0으로 전주대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 1,867달러(-30%), 북해-서아프리카 2,616달러(-12%), 미걸프-북해 -821달러(적자 지속), 미걸프-남미동안 7,188달러(-30%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 7,816달러(+0), LR2 10,232달러(+14%)를 기록, MR은 인도-일본 9,659달러(+28%)를 기록함

				(전주비)	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장				(07.13)						
Average Earnings (\$/day)	VLCC	6,614	(-962)		1,357	12,060	8,349	5,042	42,986	17,805
	MR	6,269	(321)		5,015	11,783	6,079	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	19,000	(-)		19,000	24,750	20,741	24,750	31,750	27,084
	MR	12,750	(-250)		13,000	14,000	13,420	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	45.0	(-2.0)		34.0	56.0	41.2	37.0	90.0	58.3
	MR	130.0	(-)		130.0	145.0	136.1	135.0	205.0	159.6

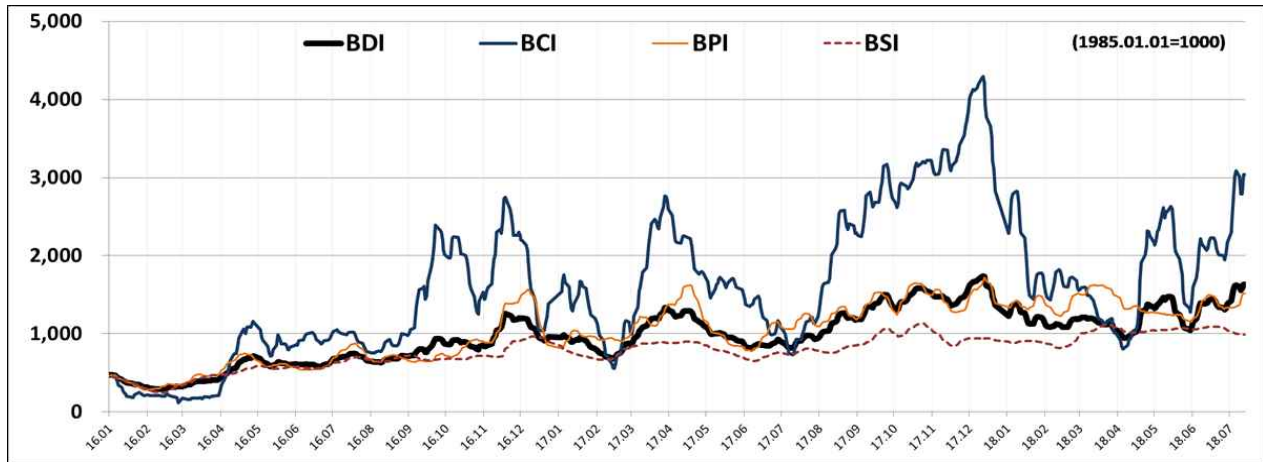
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



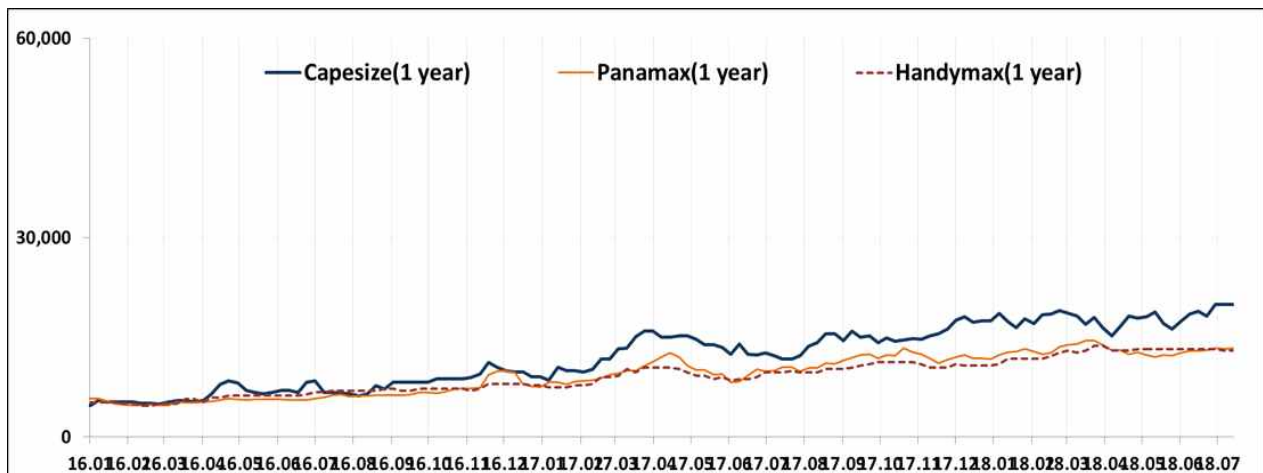
KMI 주간해운시장포커스 통권 393호 (2018.07.09.~07.13)

건화물선 운임 지수



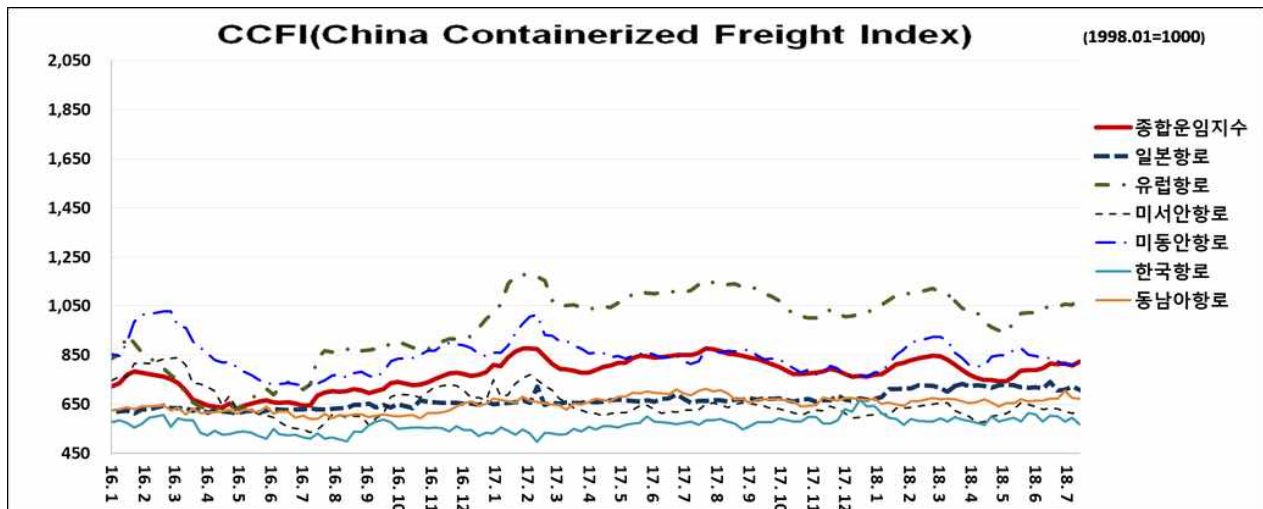
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



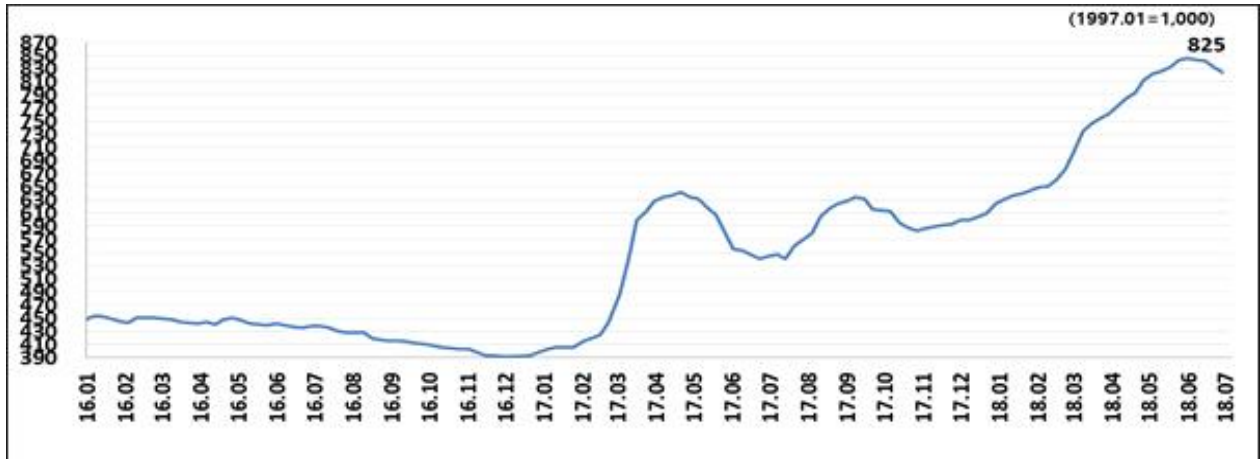
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 393호 (2018.07.09.~07.13)

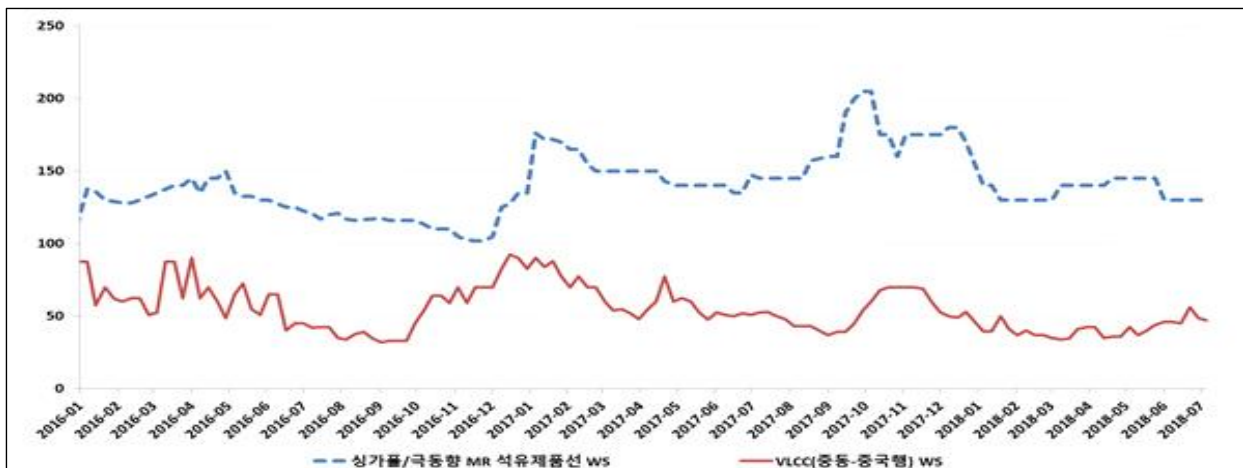
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



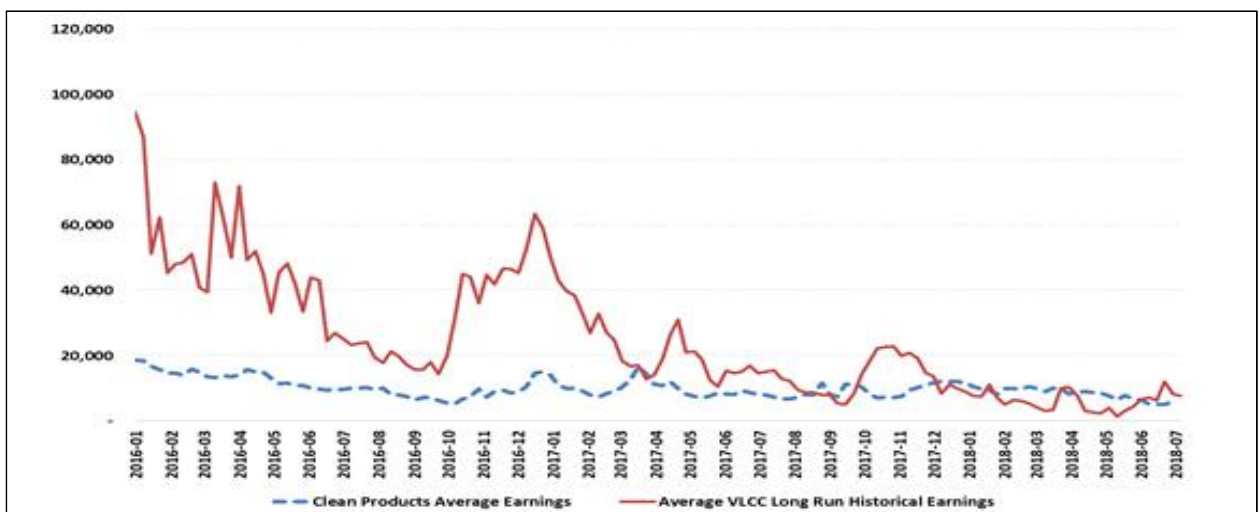
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 393호 (2018.07.09.~07.13)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	7월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(07.13)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	18.5	19.0	18.8	15.0	18.5	17.7
유조선(5년)	VLCC	64.0	(-)	64.0	63.0	64.0	63.7	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	14.0	(-)	14.0	11.5	14.0	12.8	5.8	11.5	9.4
신조선 시장 (\$ Million)		(07.13)								
건화물선	Panamax	27.0	(-)	27.0	25.0	27.0	26.0	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	89.0	(-)	89.0	82.0	88.0	86.0	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	32.8	(-)	32.8	29.0	32.8	30.8	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(07.13)								
380 CST	Rotterdam	427.5	(-13)	434.0	341.5	440.5	385.8	267.5	364.0	305.2
	Singapore	461.5	(-3)	463.0	359.5	466.5	408.3	291.0	387.5	328.7
	Korea	468.5	(-10)	473.5	388.5	479.5	429.4	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	458.5	(-2)	459.5	376.5	468.5	416.3	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(07.13)								
철광석	국제價	63.45	(0.8)	63.6	62.5	79.3	69.5	55.3	91.7	71.3
	중국産	97.3	(-)	97.1	97.8	111.8	103.6	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	86.4	(-2.2)	87.8	88.2	105.1	95.6	78.0	101.4	87.1
	중국産	119.0	(-0.9)	119.8	109.3	138.2	122.5	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주産	222.6	(-20.1)	237.3	218.9	245.9	232.7	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	170.7	(-5.8)	174.9	170.3	186.9	181.0	130.4	191.2	149.6
	중국産	214.8	(-1.6)	216.2	215.6	250.9	237.1	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	818.8	(-55.3)	842.7	835.5	1,066.8	990.9	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	497.0	(-15.8)	492.8	416.5	543.0	477.5	399.0	539.0	436.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		3월	4월	5월	2018년 합계	2015년 합계	2016년 합계	2017년 합계		
ASEAN	수출	8,597	8,548	7,933	41,009	74,824	74,518	95,252		
	수입	5,025	4,892	4,597	24,288	45,031	44,319	53,817		
NAFTA	수출	7,544	7,340	7,677	34,808	85,347	81,068	84,260		
	수입	6,256	5,744	5,724	28,811	51,472	50,854	60,184		
EU	수출	5,310	5,057	5,003	24,309	48,079	46,610	54,042		
	수입	5,751	5,065	5,713	27,248	57,199	51,902	57,272		
BRICs	수출	15,909	15,348	16,402	77,040	159,334	145,255	169,584		
	수입	10,548	10,878	11,585	53,688	109,858	103,255	118,556		