

KMI 주간해운시장포커스

통권 387호(2018.05.21.~05.25)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리 : 황진회 본부장

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

통합서비스에 나서는 대형 컨선사들

선박대형화와 거대선사화 이후의 전략적 방향성

1950년대 중반 컨테이너 서비스가 개시된 이래 컨테이너 사업의 핵심 경쟁요소는 규모의 경제(economies of scale)이었음. 머스크의 Triple-E를 필두로 한 초대형선의 등장 이후 컨테이너선이 23,000TEU까지 대형화되면서 많은 시장참여자들에게 '선박단위'의 규모의 경제는 포화상태에 근접하는 것으로 인식되었으며 이러한 한계에 직면한 컨테이너 업계는 이를 뛰어넘는 새로운 변화를 추구하였음. 그 결과 과거보다 더 큰 규모의 거대 얼라이언스를 탄생시켜 운영 상의 효율성을 개선하고 시장지배력을 강화함으로써 경쟁우위를 점하는 전략이 구사되었음

최근 선사들의 움직임을 보면 선사들의 경쟁우위 전략이 거대 얼라이언스에 그치지 않는 것으로 보임. 머스크는 컨테이너 물류의 통합(integration)을 전략적 기치로 내걸고 공급망(supply chain) 전체를 연결하는 원스톱 서비스를 추구하고 있으며 CMA CGM도 동일한 방향성을 설정하고 최근 물류회사의 지분에 참여하였음. MOL도 물류서비스의 강화를 천명하고 나섬

통합서비스에는 4차 산업혁명과 관련된 다양한 기술이 작용

서비스 통합의 문제는 최근에 새로이 대두된 것이 아님. 고객의 일관운송 요구를 충족시키고자 선사들은 많은 노력을 해왔지만 기본적으로 수송수단인 선박의 운영업자라는 한계를 극복하기 어려워 그동안 이렇다 할 성과를 올리지 못했음.

지금은 상황이 많이 달라 과거와 다른 성과를 낼 가능성이 크게 높아졌으며 이 변화의 중심에는 4차 산업혁명이 있음. 사물인터넷 기반의 실시간 통제와 트래킹, 블록체인 기반의 거래와 문서교환, 인공지능을 활용한 분석 등이 컨 선사를 단순한 수송수단의 운영자 입장에서 대량 정보에 기반을 둔 통합서비스 제공자로 변모시킬 가능성을 높이고 있음

항만운영자도 일관서비스 지향

서비스 통합을 통한 경쟁우위 확보는 비단 선사만이 취하는 전략이 아님. 4차 산업혁명의 혜택을 비교적 조기에 체험하고 다양한 영역에서 신기술의 활용을 적용해 온 항만도 서비스 통합의 중심에서 역할을 하겠다는 방향으로 변화를 추구하고 있음. 로테르담 항만은 셔틀기차 운영회사인 PortShuttle과 Nextlogic에 투자한 것으로 알려졌으며 LA항도 대량화주에 대한 선적 속도 제고를 통해 추가적인 가치를 창출하고 있음

우리 컨테이너 산업도 어려운 상황이지만 끊임없이 진화하는 경쟁우위 전략에서 뒤쳐지지 않도록 어디에 위치해 있는지를 점검하고 특히 '소프트웨어' 측면에서 선제적인 경쟁전략을 수립해야 할 것임



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

대형선 시장, 수급 악화로 운임 하락세 지속

케이프와 파나막스 운임 하락으로 BDI는 전주 대비 228p 하락하였음. 선종별 주간 평균 일당수익은 케이프가 전주 대비 5,579달러 급락하였으며 파나막스는 164달러 하락한 반면 수프라막스는 34달러, 핸디사이즈는 35달러 상승하였음. 지난 주와 같이 전반적으로 수요가 부진한 상황에서 가용 선박량이 늘어나면서 운임 상승에 어려움을 보이고 있으며 다음 주에도 수급 악화로 운임 상승이 쉽지 않을 전망이다

케이프는 양대 수역에서 수요가 부진한 상황에서 공급과잉이 심화되면서 모든 항로에서 대폭적인 운임 하락세를 보였으며, 파나막스도 양대 수역에서 신규 수요의 부진과 선박량 증가로 하락세가 지속되고 있음. 한편 수프라막스의 경우 태평양 수역은 신규 수요 증가로 운임이 상승한 반면 대서양 수역에서는 수요 부진과 가용 선박량 증가로 인해 운임 하락세가 지속되고 있음

FFA 시장의 경우 선종을 가리지 않고 현물시장 약세와 시장 참여자들의 심리 위축으로 현물시장과 동반 하락세를 보였음. 특히 대형선박인 케이프와 파나막스는 FFA 시장이 현물시장과 동반 하락세를 보이는 현상이 몇 주간에 걸쳐 지속되고 있음

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~05.25)		2018년 ³⁾			2017년 ⁴⁾		
		(전주비)		최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,157	(-228)	948	1,476	1,193	685	1,743	1,145
	케이프(5TC) ⁷⁾	12,955	(-5,579)	7,051	20,890	13,413	3,566	29,411	14,086
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	9,825	(-164)	9,572	13,034	11,086	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	11,024	(34)	9,350	12,356	10,773	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	8,606	(35)	7,530	9,577	8,660	5,422	10,104	7,637
	케이프	17,250	(-875)	16,250	20,375	18,639	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	13,000	(-175)	13,000	15,500	14,135	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	13,250	(-)	11,000	13,750	12,679	7,500	11,250	9,844
	핸디	11,000	(-)	9,500	11,500	10,714	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		6월물		2018년 3분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (05.25)	(전주비)	금주 (05.25)	(전주비)	금주 (05.25)	(전주비)	금주 (05.25)	(전주비)
선형별	케이프(5TC)	12,830	(-3,210)	16,380	-1,144	17,188	-270	16,590	-40
운임	파나막스(4TC)	10,255	(-1,305)	11,813	-624	11,753	-140	10,830	-100
평가치 ⁶⁾	수프라막스(6TC)	11,040	(-315)	11,580	-237	11,340	-95	10,760	105
(달러/일)	핸디(6TC)	9,225	(-238)	9,496	-125	9,325	-6	9,238	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

벙커 가격 상승으로 선사 수익성 악화

상해발 운임지수 SCFI는 764.34p 기록(전주 대비 10.51p 상승)

용선료 지수 HRCI는 826p 기록(전주 대비 4p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 32달러 상승한 825달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행은 전주 대비 25달러 하락한 1,283달러, 미동안행이 60달러 하락한 2,271달러를 기록함

벙커유 가격 상승에도 불구하고 미주항로 운임은 하락하였으며 원양선사들은 운임보전을 위해 유류할증료 부과를 예고함. 머스크는 오는 6월 1일부터 1TEU당 60달러의 유류할증료를 부과하기로 결정했으며 CMA CGM, Zim도 할증료 부과를 검토중. 일부 전문가들은 단위당 동일한 할증료 부과는 문제가 있으므로 거리, 항로 등을 고려한 부과방식 도입이 필요하다고 주장하나 이러한 부과방식이 적용될 가능성이 높지 않음. SealIntel은 벙커유 가격 상승으로 운임이 12~15% 인상되어야 선사들의 원가가 보전될 것으로 예상하나 공급과잉인 상황에서 인상폭은 제한적일 것으로 예상됨

아시아 역내의 경우, 상해-한국항로는 전주 대비 2달러 하락한 198달러, 상해-일본 항로, 상해-동남아 항로는 전주 대비 동일한 226달러, 141달러를 각각 기록함

상해-동남아항로의 경우 라마단의 영향으로 인도네시아항은 약세이나 그 외 지역은 견고한 흐름을 나타내고 있으며 한국, 일본항로는 별다른 이슈가 없음

현대상선과 에버그린이 대서양 항로 서비스를 중단했으나 시장에 미치는 충격은 크지 않아

현대상선과 에버그린은 유럽과 대서양을 잇는 TA2, TA3, TAX 서비스를 오는 7월(TAX는 6월)까지만 제공할 계획임. 그간 현대상선은 2M으로부터 선복을 구매하여 서비스를 제공하였으나 최근 머스크의 유럽-캐나다 노선 개설 등 공급 증가에 따라 수익성이 낮다고 평가하여 서비스 종료를 결정함. 현대상선과 에버그린의 대서양 서비스 중단 선언으로 운임이 일시적으로 상승하였으나 두선사의 대서양항로 점유비중이 낮아 시장에 미치는 효과는 지속되지 않을 것으로 예상됨

	금주 (05.25)	(전주비)	2018년			2017년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장								
종합(SCFI)	764.34	(10.51)	646.59	883.59	769.85	703.67	990.24	826.91
유럽항로(\$/TEU)	825	(32)	584	916	789.9	681	1,116	876
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)								
미서안항로(\$/FEU)	1,283	(-25)	945	1,552	1,304.1	1,078	2,211	1,485
미동안항로(\$/FEU)	2,271	(-60)	1,933	2,843	2,393.2	1,681	3,647	2,457
한국항로(\$/TEU)	198	(-2)	144	205	165.5	92	168	141
일본항로(\$/TEU)	226	(-)	210	229	219	202	219	215
동남아항로(\$/TEU)	141	(-)	136	166	147.5	97	185	148
용선지수(HRCI)	826	(4)	610	826	711	394	642	557



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

VLCC, 연휴에도 불구하고 성약 증가로 운임 상승

아시아 석가탄신일과 미국의 전물장병기념일 연휴에 맞춰 화물 확보 분위기가 시장 분위기를 상승 방향으로 전환시킴. 서아프리카 시장 수요가 증가한 가운데 중동 물동량도 지속적으로 출회되며 운임 상승세가 지속됨

VLCC 평균 일일 운임은 4,238 달러로 전주 대비 1,158 달러(+37.6%) 증가하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 44.0p로 전주대비 4.0p(+9.1%) 상승하였음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국항 5,264 달러(+39%), 일본항 9,209 달러(+37%), 싱가포르항 9,894 달러(+18%), 미국항 -5,609 달러(적자 지속), 유럽항 1,536 달러(+1%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 8,087 달러(+21%), 미국항 13,567 달러(-2%), 인도항 16,447 달러(+22%)를 기록함

연료유 가격은 주요 항만에서 강보합세를 나타내며 상승을 지속하고 있으나 로테르담, 싱가포르, 일본에서는 하락 반전하였음

[05월 25일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	432.5	468.5	473.5	462.5	445.0	440.0	462.5	468.5	455.5	467.5	478.0
전주비	-0.9%	1.7%	5.3%	4.2%	0.6%	0.0%	1.1%	2.4%	-0.2%	1.7%	-0.1%

제품선, 연휴 우려에도 전반적인 운임 상승

대서양시장 : 연휴에 따른 성약감소, 미동안 공선 유입 우려에도 북해 시장 운임이 크게 상승하였음

아시아시장 : 아시아항 운임이 상승 분위기이나 LR 선주들의 미국항 거부에 따른 선복 증가가 제약요인으로 작용

제품선 평균 일일 운임은 7,759달러로 전주 대비 1,309 달러(+20.3%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 145.0p로 전주대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 9,275 달러(+107%), 북해-서아프리카 10,773 달러(+67%), 미 걸프-북해 -2,750 달러(적자 지속), 미걸프-남미동안 6,882 달러(-11%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 6,500 달러(+11%), LR2 10,561 달러(+65%)를 기록, MR은 인도-일본 8,140 달러(+12%)를 기록함

유조선 시장	(05.25)	(전주비)	2018년			2017년		
			최저	최고	평균	최저	최고	평균
Average Earnings (\$/day)	VLCC	4,238 (1,158)	1,357	11,065	5,504	5,042	42,986	17,805
	MR	7,759 (1,309)	6,450	11,783	9,201	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	19,375 (-)	19,375	24,750	21,268	24,750	31,750	27,084
	MR	13,000 (-)	13,000	14,000	13,571	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	44.0 (4.0)	34.0	50.0	39.1	37.0	90.0	58.3
	MR	145.0 (-)	130.0	145.0	138.1	135.0	205.0	159.6

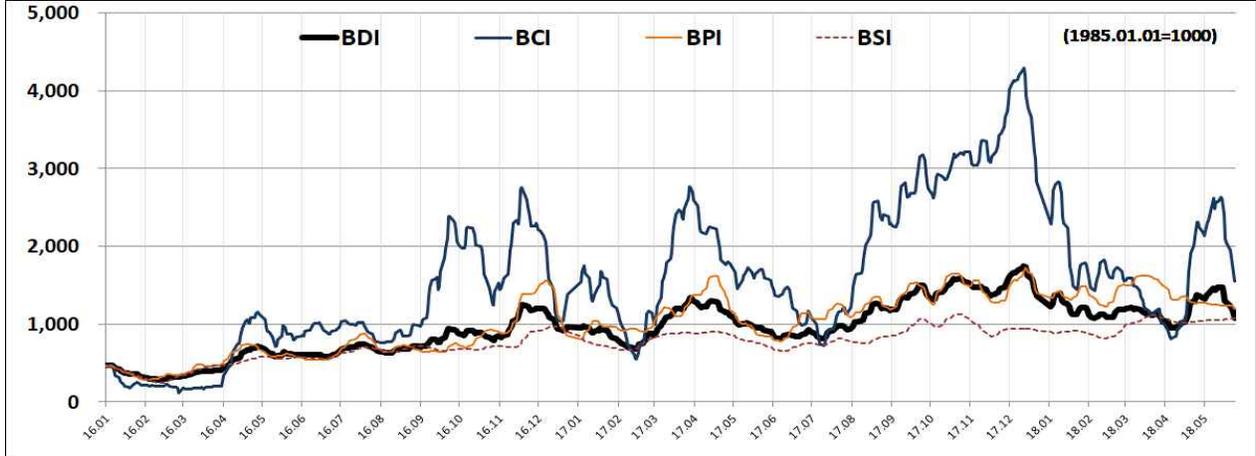
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



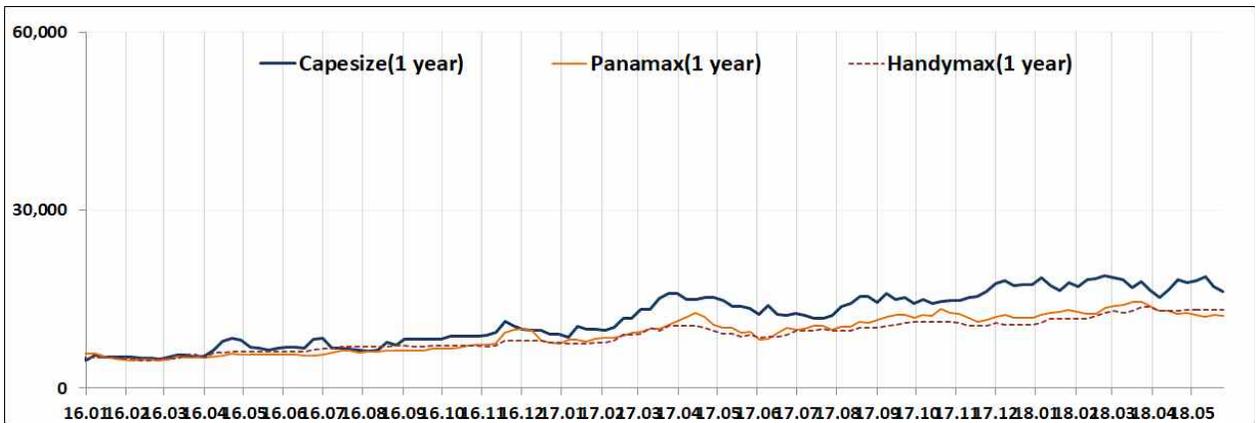
KMI 주간해운시장포커스 통권 387호 (2018.05.21.~05.25)

건화물선 운임 지수



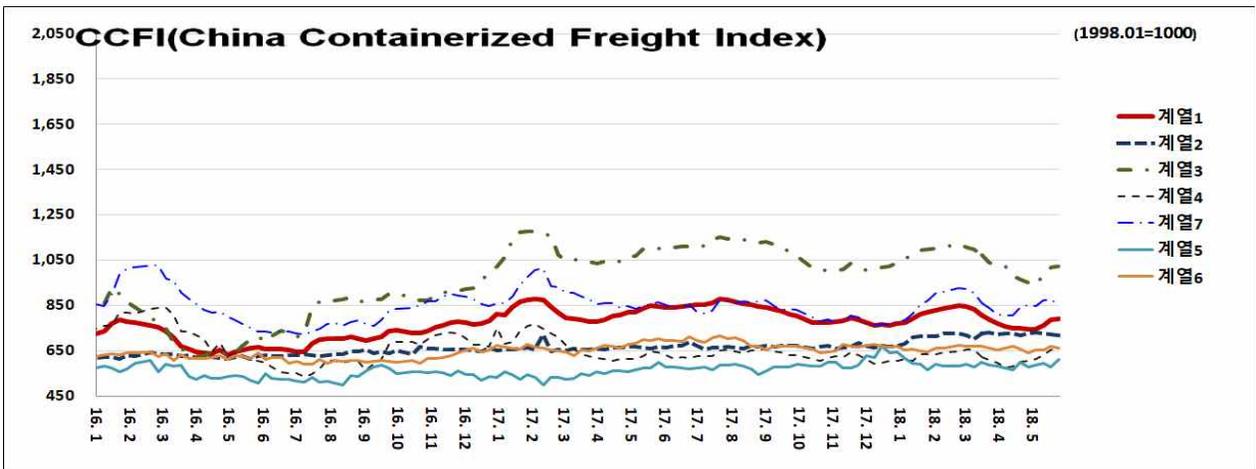
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소

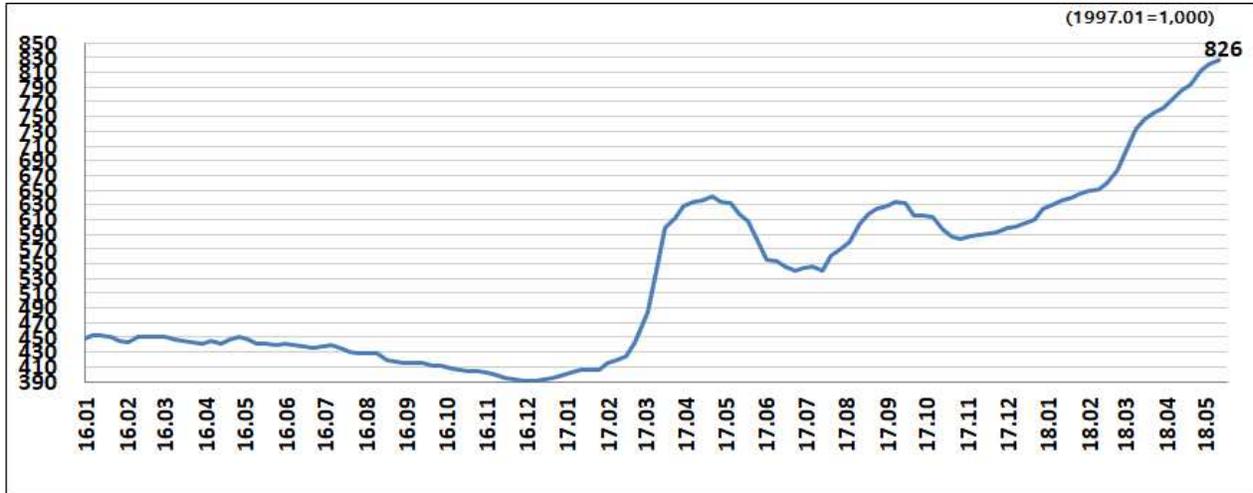


KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 387호 (2018.05.21.~05.25)

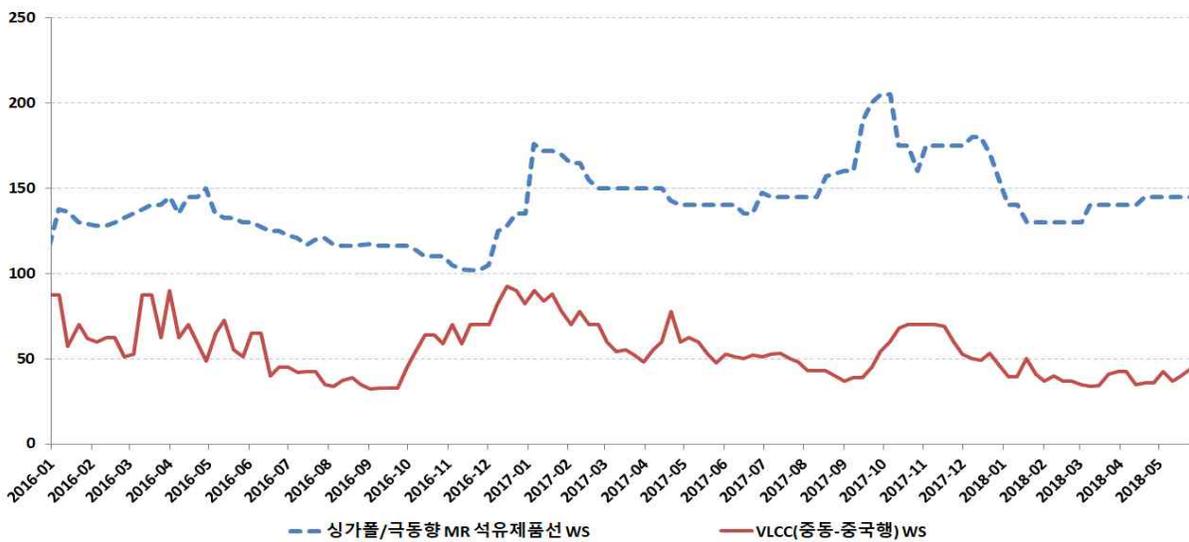
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



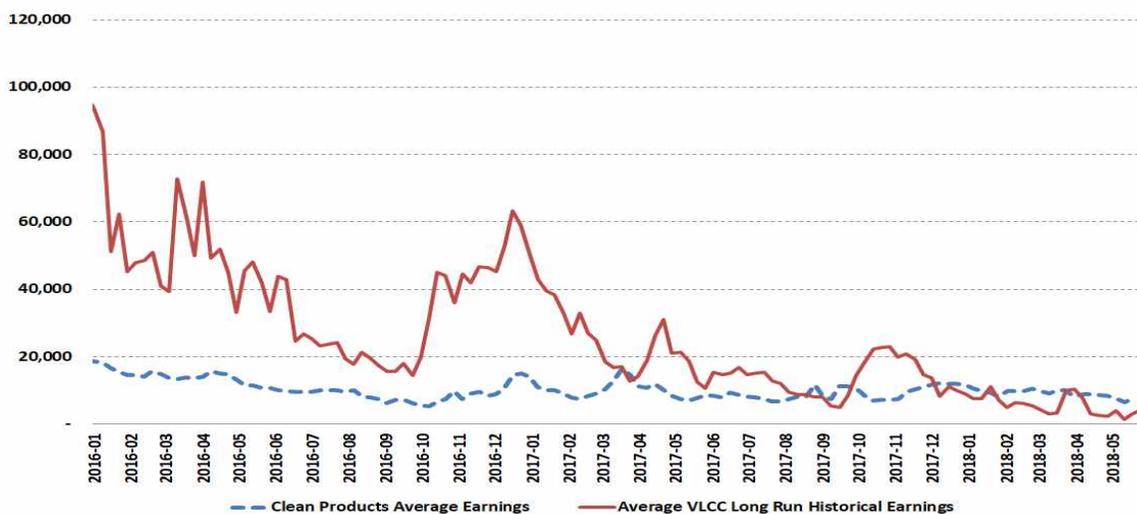
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 387호 (2018.05.21.~05.25)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	5월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(05.25)								
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	63.6	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.0	(-)	13.0	11.5	13.0	12.4	5.8	11.5	9.4
신조선 시장 (\$ Million)		(05.25)								
건화물선	Panamax	26.5	(0.5)	26.3	25.0	26.5	25.6	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	87.0	(-)	87.0	82.0	87.0	85.2	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	31.5	(-)	31.5	29.0	31.5	30.4	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(05.25)								
380 CST	Rotterdam	432.5	(-4.0)	416.8	341.5	436.5	372.5	267.5	364.0	305.2
	Singapore	455.5	(-1.0)	441.8	359.5	456.5	393.6	291.0	387.5	328.7
	Korea	479.5	(14.0)	456.8	388.5	479.5	415.8	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	467.5	(8.0)	446.5	376.5	467.5	401.7	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(05.25)								
철광석	국제價	63.6	(-3.0)	66.0	63.5	79.3	71.3	55.3	91.7	71.3
	중국産	100.3	(-0.2)	99.8	99.0	111.8	105.4	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	88.9	(-0.2)	89.3	88.9	105.1	97.6	78.0	101.4	87.1
	중국産	118.3	(7.6)	111.9	109.3	138.2	122.8	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주산	223.8	(2.9)	222.3	218.9	245.9	232.5	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	178.7	(2.7)	176.8	170.3	186.9	181.7	130.4	191.2	149.6
	중국産	224.9	(-0.5)	225.9	224.9	250.9	242.9	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	1,041.5	(43.0)	1,020.3	940.5	1,066.8	1,016.5	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	543.0	(24.8)	516.0	416.5	543.0	469.9	399.0	539.0	436.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		1월	2월	3월	2018년 합계	2015년 합계	2016년 합계	2017년 합계		
ASEAN	수출	8,339	7,596	8,580	24,515	74,824	74,518	95,252		
	수입	5,194	4,573	5,010	14,777	45,031	44,319	53,817		
NAFTA	수출	6,425	5,824	7,549	19,798	85,347	81,068	84,260		
	수입	5,841	5,244	6,218	17,303	51,472	50,854	60,184		
EU	수출	4,498	4,441	5,305	14,244	48,079	46,610	54,042		
	수입	5,718	5,001	5,749	16,468	57,199	51,902	57,272		
BRICs	수출	15,672	13,718	15,913	45,303	159,334	145,255	169,584		
	수입	11,250	9,432	10,549	31,231	109,858	103,255	118,556		