

KMI 주간해운시장포커스

통권 392호(2018.07.02.~07.06)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리 : 황진회 본부장

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

해운기업의 경쟁력과 해운재건

해양진흥공사의 출범

시황회복의 지연으로 지속되는 위기상황의 타개를 위해 해수부는 지난 4월 해운재건 5개년 계획을 발표함. 경쟁력 있는 선박확충을 위한 구체적인 실행기관으로서 해양진흥공사가 설립되었고 지난 5일 출범하게 됨. 해양진흥공사는 저비용, 고효율선박을 저조기에 확보하도록 함으로써 국내선사가 장기적인 비용경쟁력을 확보하는 데 크게 기여할 것으로 기대되며, 위기에 처한 국내 해운기업이 유동성 위기에서 벗어나 정상 궤도로 복귀하는 데 큰 도움을 줄 것으로 생각됨

투자재원의 확보나 초대형 선박의 확보는 해운재건의 필요조건일 뿐

불황기에 시황역행적인 투자를 가능하게 하는 재원의 확보나 이를 활용한 경쟁력 있는 선대의 확보가 국내 해운업 재건을 위한 필요조건임에는 틀림이 없으나 충분조건이 될 수는 없음. 잘 알려진 바와 같이 해운의 흥망성쇠에 작용하는 요소는 매우 다양함. 한국해운이 수십 년의 역사를 가지고 발전을 해 왔음에도 불구하고 장기 불황을 견디거나 시황 저조기에 저비용 투자를 감행할 정도의 '체력'을 보유하지 못한 상태이므로 투자재원의 확보, 선화주 상생, 세제혜택 등을 위한 정책적인 고려가 중요한 것은 사실이나 기업 측면에서의 경쟁력에 대해서도 진지하게 고민해야 함

기업차원의 경쟁력은 의사결정의 질, 변화대응능력, 시장위험관리능력, 인적역량의 4가지로 요약해서 살펴볼 수 있음. 의사결정의 수준을 높이기 위해서는 견제와 균형이 작동하는 프로세스를 구축하는 것이 필수적이며 기업의 지배력이 전문성을 압도하지 않도록 하는 구조를 설계하는 것이 중요함. 또한 의사결정이 과학적이고 합리적인 근거에 기반해서 이루어지도록 조직과 시스템 역량이 확보되는지 점검해야 함

지금 해운업계는 4차 산업혁명의 진전, 환경규제의 강화 등으로 전례 없는 큰 변화를 겪고 있음. 이러한 변화의 소용돌이 속에서 변화에 대응할 수 있는 기술적 역량을 확보하고 과감한 의사결정으로 경쟁우위를 확보하는 것이 중요함. 4차 산업혁명 관련 기술의 적극적 수용은 고객의 신뢰와 효율성 확보의 근간이 될 것이며 환경규제에 대한 올바른 판단은 선대운영 경쟁력의 확보와 직결될 것임

컨테이너 사업도 예외가 아니나 특히 벌크선 사업의 경우에는 시장위험관리가 매우 중요함. 운임시황의 변동이 기업의 손익으로 변환되는 기제에 대한 체계적이고 과학적인 이해가 선행되어야 기업이 극심한 변동성 하에서 지속가능성을 유지할 수 있음. 이러한 측면에서 정책 당국이나 금융기관, 주주 등의 외부 이해관계자가 기업의 위험관리시스템 작동 여부를 확인하는 것은 매우 중요한 것으로 판단됨

해운업은 산업지식, 상품지식, 선박기술, 법률지식 등이 융합된 복합역량을 요구하는 사업임. 기업은 우수한 인력을 확보하고 이들을 지속적으로 재교육하여 글로벌 마켓에서 당당하게 활약할 수 있는 인재로 육성해야 함. 불황이 지속되면서 기업의 인재양성 투자가 소극적으로 이루어지고 있는 것으로 알려지고 있음. 이에 해운업의 역량지표나 글로벌지표 등을 개발하여 적용함으로써 기업의 역량강화를 촉진하는 것도 고려할 수 있을 것임



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

대형선이 지수상승 견인

케이프의 운임급등에 따라 BDI는 주간 평균 기준 전주 대비 227 상승하였음. 선형별 주간 평균 T/C는 케이프가 전주 대비 5,935달러, 파나막스가 18달러, 수프라막스가 29달러 상승한 반면 핸디사이즈는 215달러 하락하였음. 건화물선 시장은 철광석, 석탄, 곡물 등 수요가 양호한 흐름을 유지하면서 전반적으로 상승세를 보였으나 주 후반 공급증가에 소형선은 약보합세를 시험하였음

케이프는 메이저 화주들의 활발한 성약과 수요의 신규 유입이 나타난 반면 가용선복 부족 등으로 운임이 급격히 상승한 결과, 올해 최고치를 경신하였음. 파나막스는 태평양의 성약 증가, 대서양의 케이프 화물분할에 따른 수요 증가에도 불구하고 가용선복 증가로 미세한 수준의 운임 상승을 보였으며, 수프라막스도 신규 수요가 증가하였으나 가용선복이 늘어나면서 소폭의 운임 하락세를 보였음

FFA 시장의 경우, 케이프를 제외하고 7월물은 물론 2018년 4분기물, 2019년물 모두 하락세를 보였음. 케이프는 현물시장의 급등세가 FFA 시장에 반영되어 상승세를 보인 반면 파나막스 이하는 가용선복 증가에 따른 수급악화가 FFA 상승을 제한하는 결과를 보였음

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~07.06)	(전주비)	2018년 ³⁾			2017년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,612	(227)	948	1,612	1,228	685	1,743	1,145
	케이프(5TC) ⁷⁾	24,045	(5,935)	7,051	24,045	14,232	3,566	29,411	14,086
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	10,756	(18)	9,262	13,034	11,027	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	10,638	(29)	9,350	12,356	10,830	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	8,261	(-215)	7,530	9,577	8,629	5,422	10,104	7,637
	케이프	21,000	(-)	16,250	21,000	18,908	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	14,450	(-100)	13,000	15,500	14,156	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	13,000	(-250)	11,000	13,750	12,796	7,500	11,250	9,844
	핸디	11,000	(-)	9,500	11,500	10,778	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		8월물		2018년 4분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (07.06)	(전주비)	금주 (07.06)	(전주비)	금주 (07.06)	(전주비)	금주 (07.06)	(전주비)
선형별	케이프(5TC)	20,617	(1,084)	21,055	(760)	17,450	(133)	17,717	(100)
운임	파나막스(4TC)	12,117	(-200)	13,289	(-172)	12,633	(33)	11,800	(133)
평가치 ⁶⁾	수프라막스(6TC)	11,497	(-139)	12,287	(-99)	11,767	(-164)	11,367	(1)
(달러/일)	핸디(6TC)	9,225	(-238)	9,850	(-50)	9,463	(-18)	9,238	(-)

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 817.40 기록(전주 대비 3.8 하락)

용선료 지수 HRCI는 832 기록(전주 대비 1.2 하락)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 4달러 하락한 881달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행은 전주 대비 10달러 상승한 1,555달러, 미동안행이 99달러 상승한 2,623달러를 기록함

태평양항로 서비스의 중단으로 미주 항로 운임 강세. 2M은 7월 4일부터 이글(Eagle)서비스를 중단하였으며, 디얼 라이언스는 오는 8월 6일부터 PS8서비스를 PS5에 통합하여 운영할 예정임. 이러한 서비스 조정은 정시성 향상과 비용 감소를 위한 조치로, 아시아-미주 항로의 공급량이 1.0% 이상 감소하는 결과를 가져올 것으로 예상됨

아시아 역내의 경우, 상해-한국항로는 전주대비 12달러 하락한 168달러, 상해-일본 항로는 2달러 하락한 224달러, 상해-동남아 항로는 전주대비 9달러 상승한 152달러를 기록함

상해-한국항로는 6월 초부터 물동량 약세 기조가 유지되고 있으며, 일본항 역시 여름철 비수기로 운임 하락세가 지속됨. 동남아항로는 유가와 관련된 추가운임 부과에 따라 운임이 전반적으로 올라감

미-중 무역전쟁으로 인한 영향은 110만TEU에 달할 것으로 전망됨

미-중 무역 관세부과에 영향을 받는 품목은 2017년 기준 전체 교역량 1,350만TEU중 약 83만TEU에 달하는 것으로 분석됨. 추가 관세까지 고려하면 약 110만TEU까지 확대될 것으로 예상됨. 미-중 교역량 중 미국으로 수출되는 화물의 5.5%(74만TEU), 중국으로 수출되는 화물의 12.8%(약 35만TEU)가 영향을 받음. 양국가간의 관세부과가 실제 물동량 감소로 이어질지는 추이를 살펴봐야하며 선사들의 태평양항로 서비스조정과 최근 물동량 흐름으로 볼 때 급격한 수요 감소로 인한 운임 하락 가능성은 크지 않을 것으로 전망됨

	금주 (07.06)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	817.40	(-3.8)	646.59	883.59	769.85	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	881	(-4)	584	916	807.9	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	1,555	(10)	945	1,552	1,325	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	2,623	(99)	1,933	2,843	2,394	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	168	(-12)	144	205	169.3	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	224	(-2)	210	229	220.4	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	148.5	(9)	136	166	148.5	97	185	148
용선지수(HRCI)		832	(-1.2)	610	846	740	394	642	557



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

VLCC, 중동 대기 선박이 꾸준히 증가하며 운임 하락

VLCC 성약건수는 전주대비 약 6% 감소하였으며 중동 대기 선박량은 4% 증가하였음. 전반적으로 전년 동기보다 성약건수가 증가하였으나 선박 공급도 지속적으로 증가하고 있어 운임 상승으로 이어지지 않고 있음

VLCC 평균 일일 운임은 7,576달러로 전주 대비 702달러(-8.5%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 47.0로 전주대비 1.5(-3.2%) 하락 하였음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국항 10,872달러(-1%), 일본항 11,762달러(-9%), 싱가포르항 15,139달러(+2%), 미국항 -3,173달러(적자 지속), 유럽항 3,005달러(-32%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 10,841달러(-2%), 미국항 16,762달러(-10%), 인도항 19,057달러(-15%)를 기록함

연료유 가격은 유럽 항만은 하락하였으나 북중미 및 아시아 항만은 등락을 나타내었음

[07월 06일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	440.5	462.5	470.5	465.0	432.0	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, 미걸프 운임 반등 및 아시아 운임 상승 지속

대서양시장 : 북해 운임은 소폭 하락하였으나 미걸프 운임은 적자폭을 줄이며 반등하였음

아시아시장 : 동아프리카 운임 강세로 선박을 흡수하며 다른 항로 운임 상승을 이끌고 있음

제품선 평균 일일 운임은 5,948달러로 전주 대비 893달러(+17.7%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 130.0로 전주대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 2,683달러(-4%), 북해-서아프리카 2,975달러(-14%), 미걸프-북해 -365달러(적자 지속), 미걸프-남미동안 10,263달러(+19%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 7,781달러(+2%), LR2 8,991달러(+19%)를 기록, MR은 인도-일본 7,543달러(+80%)를 기록함

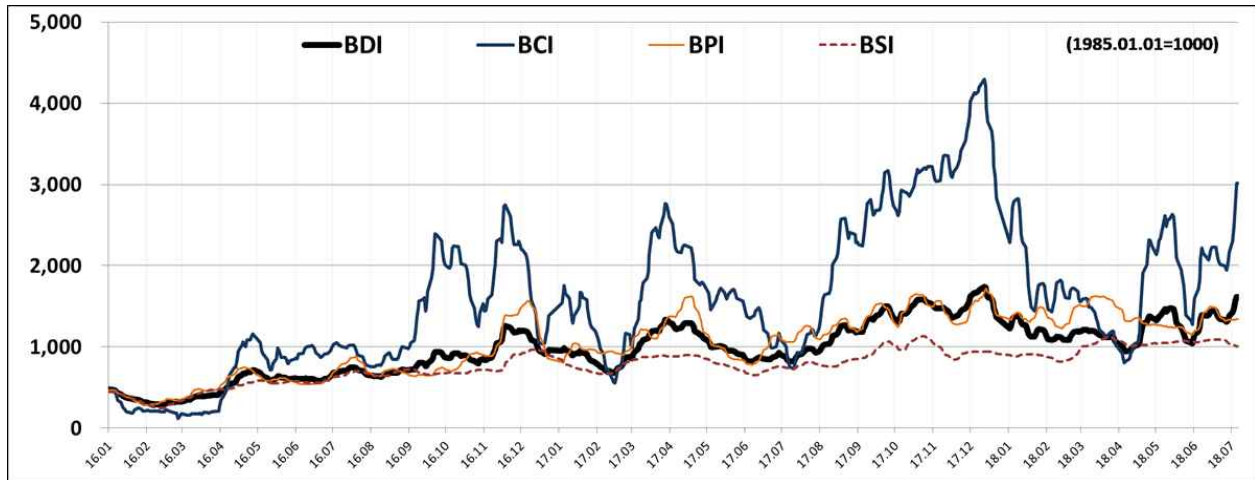
				(전주비)	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (07.06)										
Average Earnings (\$/day)	VLCC	7,576	(-8.5)		1,357	12,060	6,059	5,042	42,986	17,805
	MR	5,948	(17.7)		5,015	11,783	8,426	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	19,000	(-)		19,000	24,750	20,806	24,750	31,750	27,084
	MR	13,000	(-)		13,000	14,000	13,444	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	47.0	(-1.5)		34.0	56.0	41.1	37.0	90.0	58.3
	MR	130.0	(-)		130.0	145.0	136.3	135.0	205.0	159.6

* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스

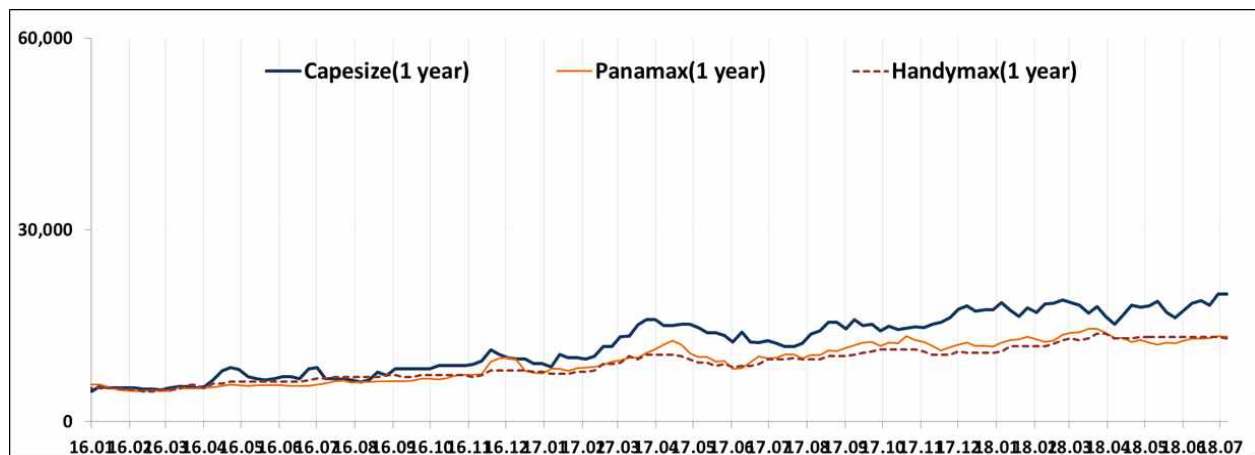
KMI 주간해운시장포커스 통권 392호 (2018.07.02.~07.06)

건화물선 운임 지수



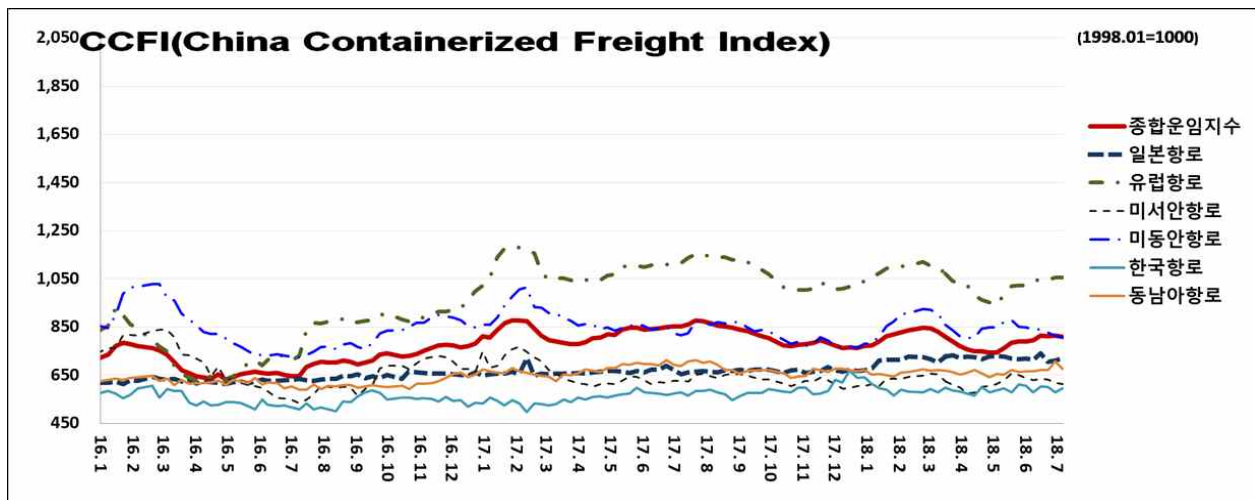
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소

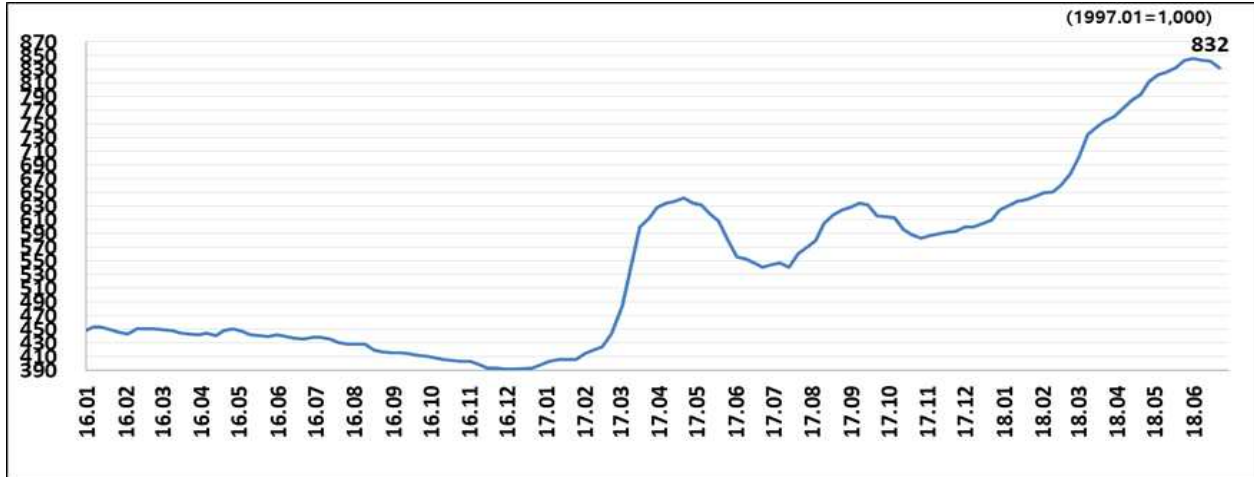


KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 392호 (2018.07.02.~07.06)

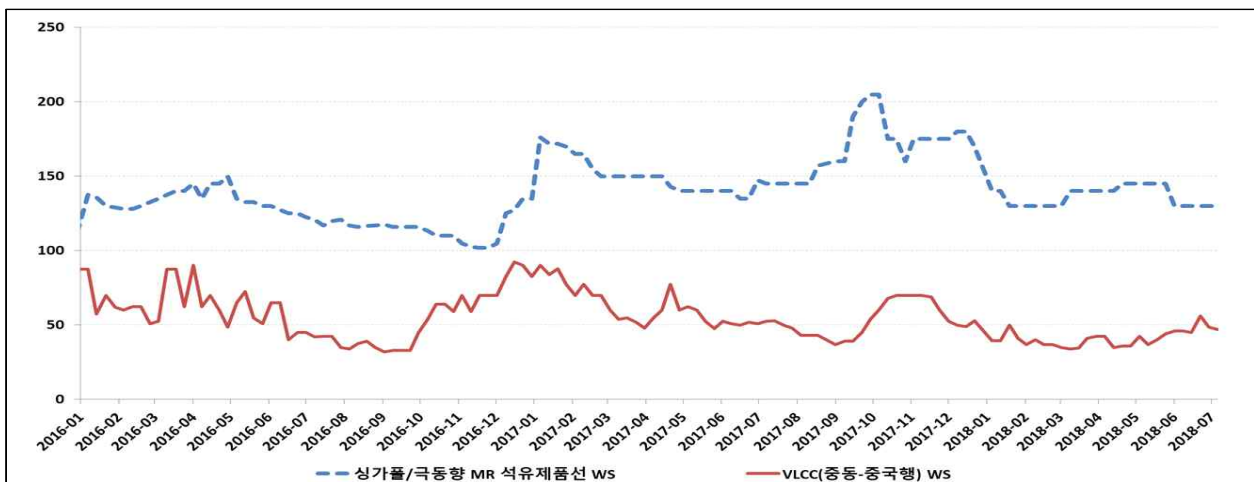
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



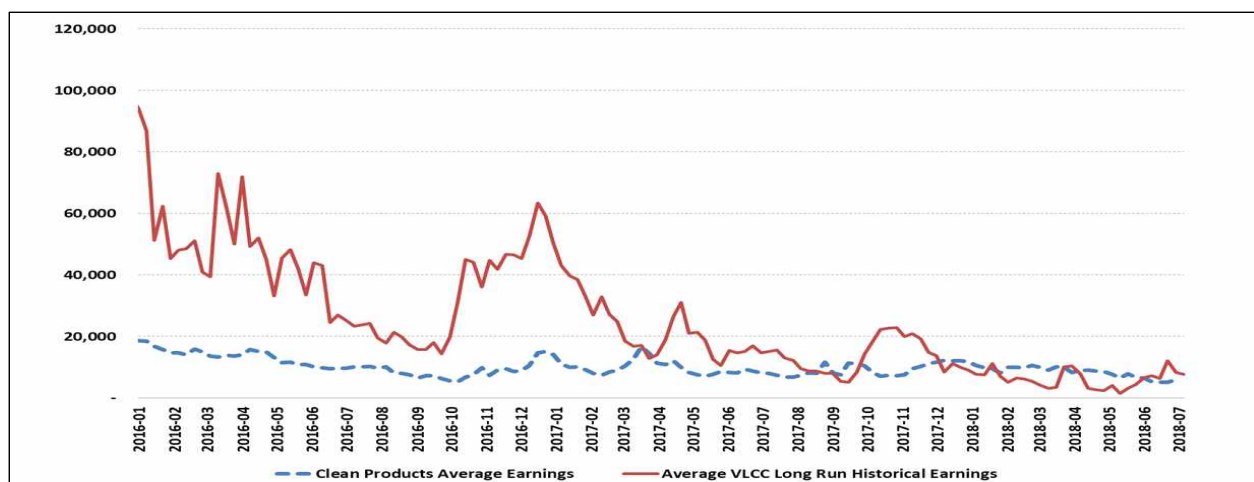
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 392호 (2018.07.02.~07.06)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	7월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(07.06)								
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	(1)	14.0	11.5	14.0	12.8	5.8	11.5	9.4
신조선 시장 (\$ Million)		(07.06)								
건화물선	Panamax	27.0	(-)	27.0	25.0	27.0	25.9	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	89.0	(0.5)	88.0	82.0	88.0	85.9	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	32.8	(0.25)	32.8	29.0	32.0	30.8	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(07.06)								
380 CST	Rotterdam	440.5	(1.1)	440.5	341.5	440.5	384.2	267.5	364.0	305.2
	Singapore	464.5	(-0.4)	464.5	359.5	466.5	406.4	291.0	387.5	328.7
	Korea	478.5	(1.5)	478.5	388.5	479.5	428.0	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	460.5	(-1.3)	460.5	376.5	468.5	414.7	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(07.06)								
철광석	국제價	62.70	(-1.8)	64.8	62.5	79.3	69.7	55.3	91.7	71.3
	중국産	97.3	(0.4)	98.7	97.8	111.8	103.8	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	88.5	(-0.3)	91.4	88.2	105.1	96.0	78.0	101.4	87.1
	중국産	119.9	(-0.4)	123.7	109.3	138.2	122.6	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주産	242.7	(8.1)	233.2	218.9	245.9	232.7	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	176.5	(-0.6)	181.2	170.3	186.9	181.3	130.4	191.2	149.6
	중국産	216.5	(-0.7)	222.3	215.6	250.9	237.9	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	874.0	(15.50)	925.2	835.5	1,066.8	996.8	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	512.8	(15.25)	500.8	416.5	543.0	477.1	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		