

# KMI 주간해운시장포커스

통권 357호(2017.08.14~08.18)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / [chun@kmi.re.kr](mailto:chun@kmi.re.kr)

## 현대상선, 규모를 얼마나 키워야 하나?

### 현대상선, 신조 발주를 위한 정부지원 촉구

현대상선은 지난 8월 11일 서울 연지동 현대상선 본사에서 진행된 기자간담회에서 신규 선박 발주가 필요하다고 강조하였음. 현대상선의 유창근 사장은 2020년을 기점으로 선박량 100만 TEU 확보를 통한 경쟁력 강화를 계획하고 있으며, 현대상선이 100만 TEU 이상의 선박량을 보유하려면 현재 기준(46만 TEU, 대선 7척 포함)에서 초대형선박 40여척이 필요하다고 설명하였음.

이처럼 현대상선이 100만 TEU를 보유하는 거대선사로의 성장목표를 제시하고 정부와 산업은행의 지원을 촉구하는 이유는 무엇인가?. 가장 큰 이유로는 현대상선의 장기적 경쟁력 확보가 중요하지만 오는 2020년 3월 2M과의 전략적 협력관계가 종료된다는 데에 있음. 현대상선의 현재 규모로 얼라이언스 가입이나 또 다른 전략적 협력관계를 체결하는 것이 가능할 것인가에 대한 우려가 있음

### 거대선사들과 현대상선의 격차가 갈수록 커진다

선사들간의 M&A를 고려한 선박량은 Maersk가 404만 TEU로 세계 전체 선박량의 19.2%, MSC가 306만 TEU로 14.5%, COSCO가 245만 TEU로 11.6%, CMA-CGM이 244만 TEU로 11.6%, Hapag-Lloyd가 152만 TEU로 7.2%, ONE이 140만 TEU로 6.6%, Evergreen은 104만 TEU로 4.8%를 차지하고 있음. 반면 Yang Ming은 58만 TEU로 2.8%를 차지하고 있으며, 현대상선은 35만 TEU(대선 7척 제외)로 1.8%를 차지하여 규모 측면에서 거대선사들과 엄청난 격차를 보이고 있음.

또한 발주잔량까지 포함하면 Maersk가 438만 TEU, MSC가 323만 TEU, COSCO가 332만 TEU, CMA-CGM이 278만 TEU로, Hapag-Lloyd가 154만 TEU, ONE이 166만 TEU, Evergreen이 135만 TEU가 될 것임. 따라서 신조발주가 없는 현대상선과 거대선사들의 규모의 격차는 더욱 커질 것으로 예상됨

현대상선의 규모는 1위 Maersk의 1/10, 7위 Evergreen의 1/3 수준에 불과함. 현재 5대 선사 선박량 점유율은 64.5%이며, 100만 TEU를 초과하는 7대 선사 점유율은 75.5%에 이르고 있음. 이와 같이 거대선사들이 사실상 시장을 장악한 상태에서 현대상선이 2020년 3월 이후 얼라이언스 가입 또는 전략적 협력관계 없이 원양항로에서 독립선사로 운영하는 것이 상당히 어려울 것으로 판단됨.

### 현대상선의 생존과 거대선사로의 성장을 위해 필요한 선박량은?

2M과의 전략적 협력관계 종료 이후 현대상선이 얼라이언스 가입을 위해 필요한 선박량은 최소 60만 TEU로 판단됨. 현재 The Alliance 소속의 Yang Ming이 발주잔량까지 포함해 65만 TEU에 이르고 있어 현대상선의 얼라이언스 가입을 위해서는 최소한 60만 TEU가 필요하며, 이러한 경우 현대상선의 현재 규모에 20만 TEU 정도가 추가되어야 함

나아가 현대상선이 한진해운과 같은 강력한 글로벌 선사로 성장하기 위해서는 7위 선사인 Evergreen에 근접하는 규모를 가져야 하며, 이 경우 필요한 선박량은 최소한 100만 TEU 이상이 되어야 할 것임. 정부가 해운진흥공사를 설립하는 등 해운업에 강력한 지원을 다짐하고 있는 마당에 현대상선에 대한 파격적인 지원을 기대함

## 상승세 지속으로 BDI 1,200 돌파

금요일 케이프 일당 수익은 \$18,434로 금년 3월말 이후 5개월 만에 처음으로 \$18,000을 초과, 금년 최고치인 \$19,593에 근접함. 이는 비교적 높은 항만재고에도 불구하고 중국의 철광석 수요가 지속적인 호조를 보이기 때문인데 중국 국내산과 수입산의 격차가 지속적으로 벌어지고 있는 것이 주요 원인 중의 하나임

파나막스의 1년 용선료가 \$12,000을 넘어섰음. 이는 일당 원가를 보전 받는 수준에 가까워 파나막스의 비중이 큰 선사들은 부분적인 해징을 고려해야 할 것임

FFA의 경우, 케이프는 익월물과 다음 분기물 모두 Spot 보다 다소 낮은 수준(backwardation)을 유지하여 상승여력의 제한을 우려하는 시장의 분위기를 반영하고 있음. 파나막스 또한 익월과 차분기가 Spot 수준에 머물러 있음에 유념해야 함. 중국의 상황과 계절적인 요인을 종합적으로 고려해서 해징전략을 수립해야 할 국면으로 판단됨

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~08.18)	(전주비)	2017년 <sup>3)</sup>			2016년 <sup>4)</sup>		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,208	(137)	685	1,338	977	290	1,257	673
	케이프(4TC)	17,093	(3,971)	3,566	19,593	10,370	485	20,063	6,374
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	파나막스(4TC)	10,499	(884)	6,281	12,987	8,729	2,260	12,478	5,562
	수프라막스(6TC)	8,701	(186)	6,934	9,794	8,416	2,544	10,198	6,236
	핸디(6TC)	6,799	(-76)	5,422	8,449	6,960	2,698	8,619	5,214
	케이프	16,500	(1,250)	9,350	17,000	14,227	4,975	12,000	7,544
1년 용선료 <sup>5)</sup> (달러/일)	파나막스	12,200	(575)	8,500	13,150	10,575	4,750	10,475	6,408
	수프라막스	10,250	(500)	7,500	10,500	9,250	4,250	8,000	6,186
	핸디	8,250	(-500)	6,750	9,500	8,220	4,250	7,250	5,491

건화물선 시장(FFA)									
		9월물		2017년 4분기물		2018년물		2019년물	
		금주 (08.18)	(전주비)	금주 (08.18)	(전주비)	금주 (08.18)	(전주비)	금주 (08.18)	(전주비)
선형별 운임 평가치 <sup>6)</sup> (달러/일)	케이프(4TC)	17,850	(1,350)	17,025	(150)	13,875	(-25)	13,800	(-)
	파나막스(4TC)	10,775	(375)	10,800	(300)	9,400	(125)	9,375	(50)
	수프라막스(6TC)	10,000	(450)	10,000	(275)	9,300	(225)	9,300	(175)
	핸디(6TC)	7,550	(-)	7,850	(100)	7,800	(300)	7,775	(175)

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](mailto:valiance@kmi.re.kr)

## 원양 항로 운임 박스권 형성

상해발 운임지수 SCFI는 859.92p 기록(전주 대비 18.35p 하락)

용선료 지수 HRCI는 580p 기록(전주 대비 10p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 13달러 하락한 918달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 18달러 상승한 1,659달러, 미동안행이 28달러 하락한 2,592달러를 기록함

아시아-유럽 항로는 견조한 수요 증가와 8월 중순 선사들의 운임인상 노력에도 불구하고 운임이 소폭 하락한 반면 아시아-북미 항로의 경우 미서안 항로는 운임 소폭 상승한 반면 미동안 항로는 운임이 소폭 하락함

아시아-유럽 항로의 경우 운항 선대 증가폭에 비해 수요 증가폭이 큰 것으로 알려지고 있음. 이러한 여건 속에서 머스크의 경우 처리 물동량은 1.7% 증가하면서 시장 평균치보다 낮은 것으로 보고됨. 머스크는 작년 적자를 기록했으나 올해는 운임 상승으로 흑자기조가 유지될 것으로 전망됨. 이는 선사들간 치킨게임의 국면이 종료되면서 시장점유율 보다는 선사의 수익성을 중요시 하는 국면으로 시장 분위기가 전환된 신호로 판단됨

아시아-북미 항로는 선사들이 9월 GRI를 예고하고 있는 가운데 8월-10월 성수기를 맞아 운임이 박스권을 형성하고 있는 것으로 보임. 태평양 항로의 SC 계약 운임이 손익분기점을 넘기지 못한 것으로 알려진 가운데, 선사들이 스팟 시장에서 수익성 회복을 추구하고 있어 당분간 운임은 하락 보다는 상승 압력을 받을 것으로 전망됨

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주 대비 TEU당 1달러 하락한 134달러, 상해-일본 항로는 전주와 같은 218달러, 상해-동남아 항로는 4달러 하락한 161달러를 기록함

상해-한국 항로 및 상해-일본 항로는 전주에 이어 수급상의 특이사항이 없는 가운데, 9월초까지 현재 운임 수준을 유지할 것으로 전망됨. 상해-동남아 항로는 수요가 부진한 가운데 신규 서비스 개설로 운임 하락 압력이 커지고 있음

CMA CGM이 22,000 TEU급 컨테이너선 9척의 건조의향서를 중국 조선소와 맺음

외신에 따르면 이들 선박은 2019년 또는 2020년에 인도될 것으로 전망됨. 우리 조선소가 선가경쟁력 열위로 수주하지 못했다는 해석이 있으나 그보다 COSCO 등의 중국계 선사들이 중심인 Ocean Alliance에 같이 속해 있다는 점이 주요 요인으로 작용했을 것으로 보임

한편 해운시장의 관점에서는 초대형선 발주잔량이 많음에도 불구하고 추가 발주가 이루어졌다는 점임. 우리나라 원양 컨테이너 사선대가 크게 부족하므로 선사, 조선소, 금융권 등이 협력하여 향후 전망을 기초로 원가경쟁력을 갖출 수 있도록 고효율·친환경 초대형선박을 발주하는 방안을 강구하는 것이 매우 중요함

	금주 (08.18)	(전주비)	2017년			2016년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	859.92	(-18.35)	747.03	990.24	864.20	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(\$/TEU)	918	(-13)	815	1,116	936	205	1,206	685
	미서안항로(\$/FEU)	1,659	(18)	1,092	2,211	1,548	725	2,082	1,256
	미동안항로(\$/FEU)	2,592	(-28)	2,013	3,647	2,692	1,496	3,133	2,066
	한국항로(\$/TEU)	134	(-1)	92	168	137	86	125	103
	일본항로(\$/TEU)	218	(-)	202	219	215	110	214	185
	동남아항로(\$/TEU)	161	(-4)	97	185	144	53	105	69
용선지수(HRCI)		580.0	(10.0)	394	642	531	392	453	431



| 유조선 시장 | 최영재 연구원 / [cyjnas@kmi.re.kr](mailto:cyjnas@kmi.re.kr)

## VLCC, 수요 부족으로 운임 하락

3주 연속 평균 운임이 최저치를 갱신하였으나 하락 폭이 둔화되면서 안정세를 찾아가고 있음. 시장 전체의 성약건 수가 전주 대비 약 20% 증가하였으나 유류 선박이 약 4% 증가하여 공급과잉 상태가 여전히 해소되지 않고 있음

VLCC 평균 운임은 8,676 달러(일)로 전주 대비 99 달러(1.1%) 감소하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 43.0p 로 전주 대비 변동 없음

연료유 가격은 북중미 일부 항만을 제외하고 대부분의 항만에서 하락하였음

중동시장 항로별 운임은 한국향 7,013 달러/일(-4%), 일본향 9,091 달러/일(-4%), 싱가포르향 10,031 달러/일 (+0%), 미국향 7,147 달러/일(+15%), 유럽향 4,858 달러/일(+8%) 기록. 서아프리카 시장은 중국향 11,452 달러/일 (-6%), 미국향 21,178 달러/일(-4%), 인도향 18,147 달러/일(-6%) 기록

[08월 18일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	287.5	312.5	316.0	327.0	282.5	310.0	307.5	300.5	305.5	312.5	337.5
전주비	-5.0%	-5.0%	-0.9%	-4.4%	-5.0%	-1.6%	-4.7%	-3.8%	-3.8%	-3.1%	-1.5%

## 제품선, U.S. Gulf 시장을 제외하고 운임 하락

대서양시장 : U.S. Gulf 시장은 지난 주에 이어 U.S. Gulf-북해 항로의 운임이 폭등하는 등 운임이 상승한 반면 북해 시장은 운임이 소폭 하락하였음

아시아시장 : LR 시장의 상승세는 극동지역 연휴와 태풍 등의 요인으로 하락세로 전환되었으며 인도-일본 항로 운 임은 상승하였음

제품선 평균 운임은 8,131 달러(일)로 전주 대비 757 달러(10.3%) 증가하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 157.0p로 전주 대비 12.0p(8.3%) 상승하였음

대서양 MR 항로별 운임은 북해-미동안 5,114 달러/일(-5%), 북해-서아프리카 5,836 달러/일(-12%), 미걸프-북 해 9,900 달러/일(+14,043%), 미걸프-남미동안 18,307 달러/일(+78%) 기록

아시아 항로별 운임은 중동-일본 LR1 9,573 달러/일(-11%), LR2 13,373 달러/일(-1%) 기록. MR은 인도-일본 11,395 달러/일(+17%) 기록

(전주비)				2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (08.18)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	8,676	(-99)	8,676	42,986	20,131	14,354	93,982	40,552
	MR	8,131	(804)	6,740	16,540	9,413	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	27,000	(500)	26,500	31,750	27,367	26,500	59,000	37,534
	MR	13,125	(-)	12,500	13,750	13,061	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	43.0	(-)	43.0	90.0	59.4	32.0	97.5	58.4
	MR	157.0	(12)	135.0	176.0	149.8	102.0	150.0	124.7

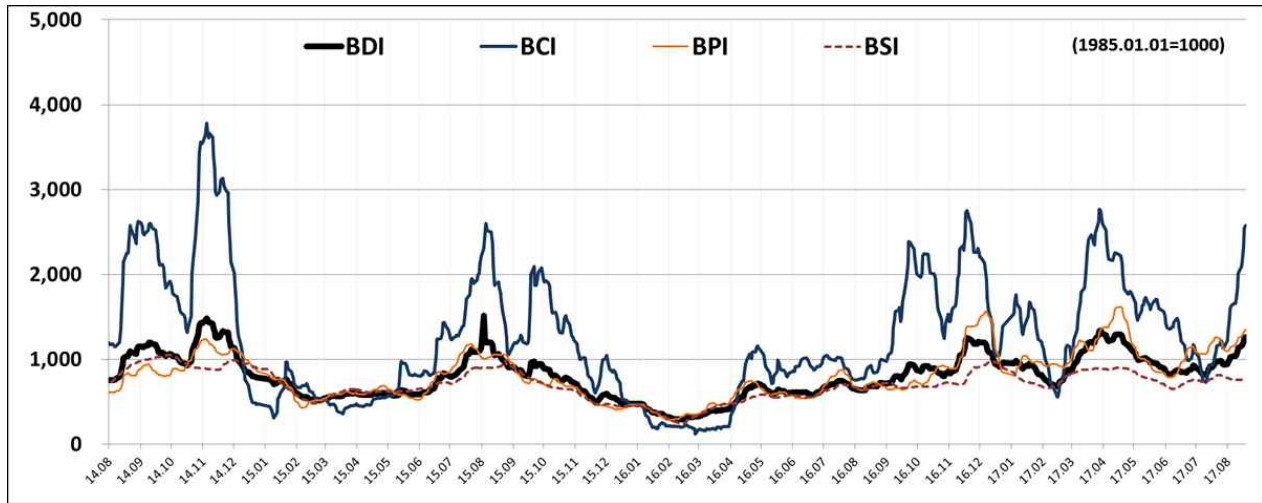
\* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

# KMI 주간해운시장포커스



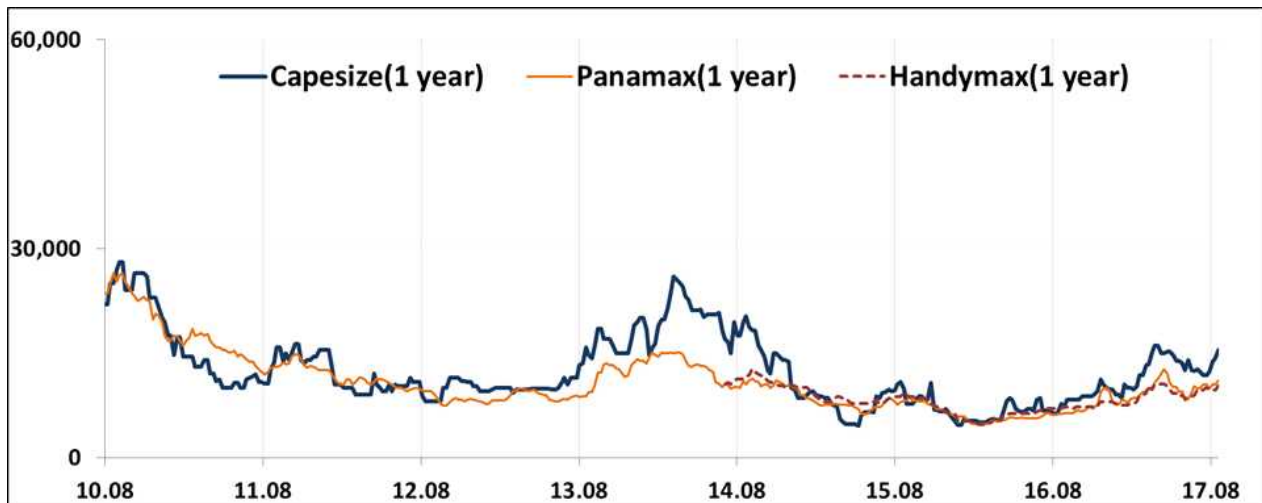
KMI 주간해운시장포커스 통권 357호 (2017.08.14~08.18)

## 건화물선 운임 지수



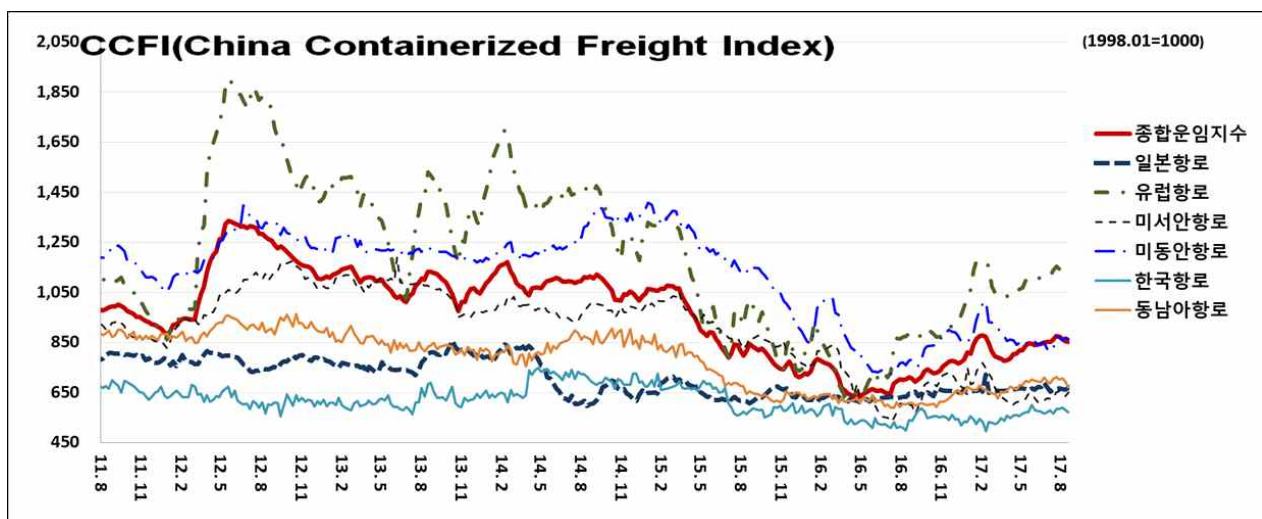
## 건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



## 컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



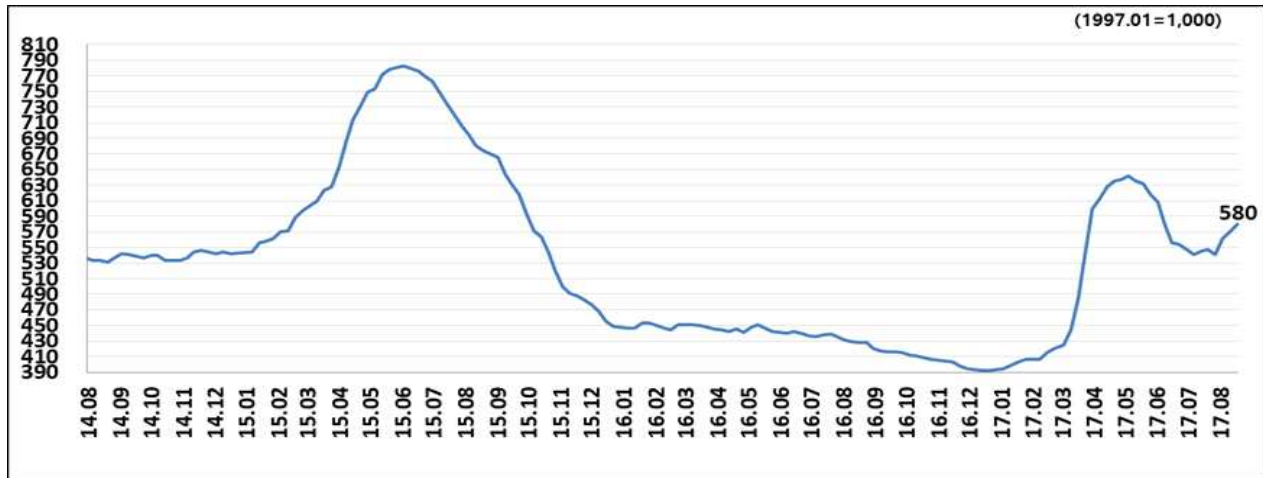
# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 357호 (2017.08.14.~08.18)

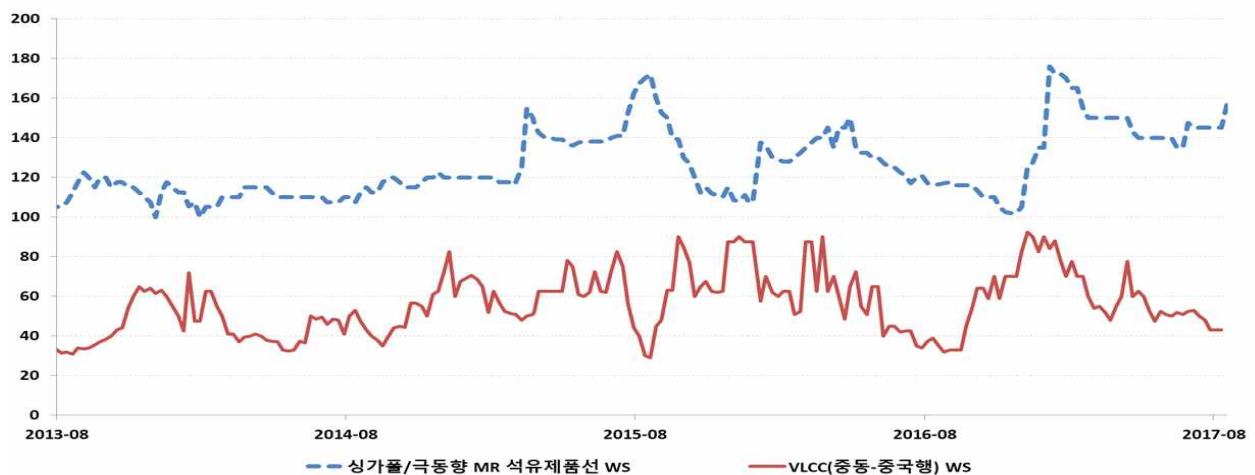
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



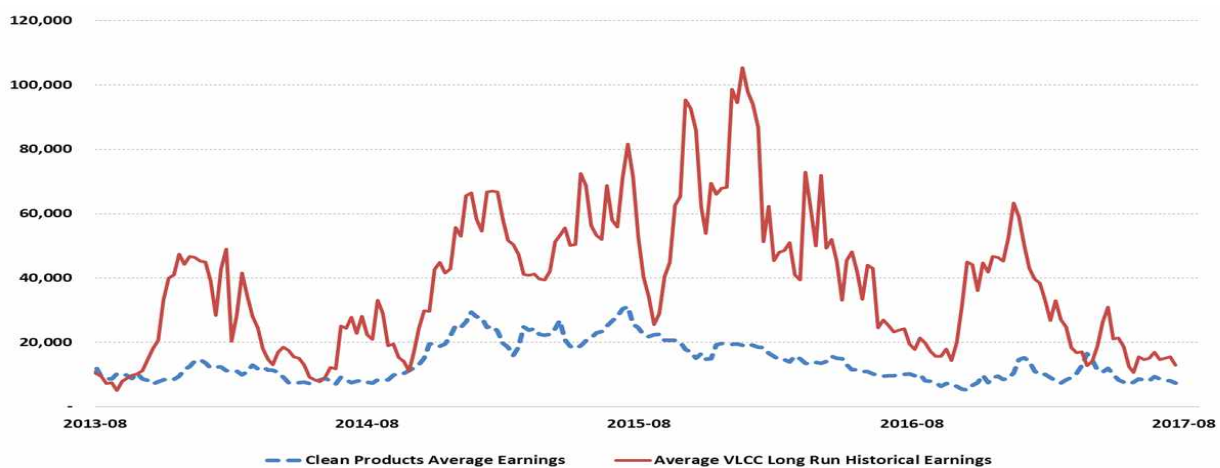
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)  
Average Earnings

\$/day, Clarkson



# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 357호 (2017.08.14~08.18)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	8월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(08.18)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	15.0	18.5	17.3	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	64.0	(-)	64.0	62.0	65.0	63.4	60.0	82.0	68.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	8.5	(0.2)	8.5	5.8	8.5	7.3	6.0	9.5	7.4
신조선 시장 (\$ Million)		(08.18)								
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	24.5	24.3	24.0	25.8	24.6
유조선	VLCC	81.0	(-)	81.0	80.0	84.0	81.0	84.5	93.5	88.7
컨테이너선	Sub-Panamax	27.8	(-)	27.8	26.0	27.8	26.7	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(08.18)								
380 CST	Rotterdam	287.5	(-15.0)	296.2	267.5	312.5	290.6	112.0	303.0	211.4
	Singapore	305.5	(-12.0)	311.8	291.0	352.5	314.0	147.5	340.0	231.1
	Korea	327.5	(-15.0)	334.2	310.0	382.5	338.3	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	312.5	(-10.0)	317.5	297.5	362.5	322.6	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(08.18)								
철광석	국제價	74.7	(-0.4)	74.4	55.3	91.7	73.5	41.2	81.0	57.2
	중국産	106.6	(1.4)	103.9	86.4	124.4	103.2	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	84.5	(-0.1)	84.3	78.0	90.1	83.2	59.8	63.5	61.4
	중국産	108.9	(-0.1)	108.5	97.5	109.6	104.8	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주산	208.7	(7.2)	203.2	170.0	227.1	197.6	98.8	150.0	109.5
	내륙(몽골)	142.6	(1.3)	141.2	130.4	155.8	142.9	51.6	70.5	56.3
	중국産	201.2	(-0.3)	200.5	196.2	223.7	207.4	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	937.5	(2.0)	943.9	904.0	1,075.0	979.1	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	416.0	(-23.3)	443.9	402.5	539.3	442.4	361.0	520.0	437.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		5월	6월	7월	2014년 합계		2015년 합계		2016년 합계	
ASEAN	수출	8,099	8,024	8,375	84,577		74,824		74,518	
	수입	4,272	4,445	4,316	53,418		45,031		44,319	
NAFTA	수출	6,909	7,396	7,017	86,048		85,347		81,068	
	수입	5,438	5,561	4,774	53,994		51,472		50,854	
EU	수출	4,819	4,420	4,309	51,658		48,079		46,610	
	수입	4,599	5,295	4,785	62,394		57,199		51,902	
BRICs	수출	12,827	13,306	13,450	177,122		159,334		145,255	
	수입	9,724	10,142	9,371	115,933		109,858		103,255	