

KMI 주간해운시장포커스

통권 343호(2017.04.17~04.21)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

다시 부는 M&A 바람, 국적선사는 어떻게 해야 하나?

대만선사 양밍의 경영난이 M&A 가능성 높아져

양밍해운은 지난 2년간 6억 5천만 달러의 손실을 기록한 바 있으며, 재무 구조조정을 위해 대만 정부에 구제금융을 요청한 상태임. 대만 언론에 따르면 양밍해운은 국부펀드인 국가발전기금 등 6개 기관에 주식을 매각해 16억 9천만 대만달러(약 630억 원)의 자금을 조달할 계획이며, 3월에 발표한 구조조정 계획에 따라 지분의 53.27%를 감자하는 한편 제3자 배정증자를 실시할 예정이며, 이로 인해 대만 정부의 양밍해운 지분율은 현행 33.3%에서 36.6%로 높아질 것으로 예상됨

WSJ는 올해 2월 파산된 한진해운에 이어 양밍해운이 두번째로 대형선사가 파산하는 사례가 될 수 있음을 경고하였음. 이에 따라 양밍의 자체적인 구조조정으로는 현재의 재무적 어려움을 타개하기 어렵기 때문에 또 다른 대만 선사인 에버그린과의 M&A를 통한 구조조정 방안이 부상할 가능성이 높아지고 있음

또 하나의 M&A설, COSCO와 OOCL

지난 1월 Drewry, JOC, WJS 등은 홍콩의 OOCL과 중국 COSCO의 M&A를 보도한 바 있음. OOCL에서 M&A와 관련하여 공식적 입장을 밝히지 않았으나 OOCL과 COSCO 두 회사가 M&A에 대한 협상을 추진해 왔고, 만일 양사 간에 M&A가 성사될 경우 인수금액은 약 40억 달러에 이를 것으로 보도한 바 있음

OOCL은 현재 약 56만 TEU의 선대를 확보하고 있으며 세계 점유율은 3%인 선사지만 규모 측면에서 대만 선사인 에버그린의 절반을 약간 넘는 데 불과함. OOCL은 동서항로에서 강자가 아니지만 규모가 큰 다른 선사보다 뛰어난 영업능력을 갖고 있으며 비용절감, 수익성이나 운영 효율성이 높은 선사로 인정받고 있음

중국 COSCO가 OOCL을 인수하려는 이유는 OOCL의 우수한 영업조직, 비용절감 능력 및 운영상의 효율성, 선령이 낮은 선박들로 구성된 선대 등이 COSCO에 큰 도움이 될 것으로 판단하고 있기 때문임. 만일 COSCO가 OOCL을 인수한다면 COSCO의 선복량은 220만 TEU로 CMA-CGM을 제치고 세계 3위 선사로 부상하게 됨

M&A에서 제외되는 국적선사는 어떻게 해야 하나?

COSCO가 OOCL을 인수하고 에버그린이 양밍해운을 인수하게 되면 세계 정기선 시장에서 M&A 열풍은 사실상 막을 내리게 될 것임. 세계 컨테이너선 시장은 1위 머스크로부터 7위인 일본 3사의 통합법인까지 7대 선사가 장악하게 될 것임. 이들 7대 선사의 세계 시장점유율은 70%, 북미항로에서 80%, 유럽항로에서 90%를 초과하게 되어 세계 컨테이너선 시장에서 거대 선사의 영향이 급격히 커질 것으로 예상됨

반면 국적선사인 현대상선의 선복량은 47만 TEU로 7위인 일본 3사의 통합법인의 1/3에 불과하며, 새로 영업을 시작하는 SM 상선과 합쳐도 60만 TEU에 미치지 못함. 그렇다고 공급과잉이 심각한 상황에서 신조발주를 통해 선대 규모를 키우기도 어려운 상황임

따라서 국적선사들은 먼저 내실을 키우고 점차 외연을 확장하는 전략으로 나가는 것 말고는 특별한 방법이 없음. 이를 위해 국적 화주와의 협력관계를 강화하여 화물집화능력을 키우고 신뢰를 회복한 다음에 외국 화주로 영업력을 확대해 나가는 길고 긴 노력을 기울여야 할 것임. 또한 정부에서도 단기 성과에 매달리기보다 장기적으로 꾸준히 국적선사를 지원해 나가야 할 것임

케이프선 운임 하락세 지속

최근 BDI는 1,253p(4월 21일)를 기록하여 전주 대비 15p 하락함

(운임) 케이프선 선형의 수요 부진으로 BDI가 소폭 하락하였으나 파나마스선 이하 선형의 운임은 호조세를 보임

(1년 용선료) 1년 용선료의 경우 모든 선형에서 전주 대비 하락세를 보임

(FFA 시장) 모든 선형에서 현물시장의 부진으로 평가치가 하락함. 특히 케이프선의 평가치는 철광석 가격하락의 영향으로 가장 큰 폭의 하락세를 보임. 특히 케이프선 5월물의 경우 전주 대비 3,450달러 하락한 12,450달러(일일)를 기록하며 평가치가 대폭 하락함

케이프선 운임은 부활절 휴일 이후 신규 화물수요 부진과 브라질 항만사고의 영향으로 운임이 하락함

태평양 수역은 호주 철광석 등 신규 화물수요 부진, 대서양 수역은 브라질 Itaguai 터미널 사고 및 수요 부진으로 인해 운임 하락

파나마스선 운임은 주 초 성악 활동이 활발하여 호조세를 보였으나, 주 후반 선박 공급량 증가로 운임 증가세 둔화

태평양 수역은 주초 석탄수요 증가로 운임 상승세로 출발했으나 주후반 남미 곡물 운송선박 증가로 인해 운임 상승세가 둔화되었으며, 대서양 수역은 석탄 신규 유입 부진과 부활절 휴일 이후 성악활동 둔화로 운임이 소폭 하락

수프라마스선 및 핸디사이즈선 운임은 양대 수역 모두 상승함. 특히 대서양 수역의 미겔프만 지역 및 R.V. 항로를 중심으로 신규 물동량 유입이 증가하여 운임 상승세를 이어감

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~04.21)	(전주비)	2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,253	(-15)	702	1,315	1,003	291	1,216	671
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	케이프(4TC)	13,863	(-1,109)	4,030	18,786	10,998	536	18,091	6,324
	파나마스(4TC)	12,583	(180)	6,693	12,583	8,969	2,294	12,319	5,543
	수프라마스(6TC)	9,743	(460)	6,970	9,743	8,393	2,591	10,127	6,233
	핸디(6TC)	8,350	(232)	5,464	8,350	6,955	2,744	8,581	5,208
1년 용선료 ³⁾ (달러/일)	케이프	15,250	(-250)	8,550	16,000	12,628	4,975	11,250	7,344
	파나마스	12,075	(-600)	7,925	12,675	9,792	4,750	10,000	6,263
	수프라마스	*	*	7,000	9,750	8,231	4,250	7,500	6,044
	핸디	8,250	(-250)	6,250	8,500	7,406	4,250	6,750	5,264

건화물선 시장(FFA)									
		5월물		2017년 3분기물		2018년물		2019년물	
		금주 (04.21)	(전주비)	금주 (04.21)	(전주비)	금주 (04.21)	(전주비)	금주 (04.21)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	12,450	(-3,450)	14,700	(-1,700)	14,188	(-762)	14,250	(-600)
운임	파나마스(4TC)	10,450	(-2,425)	9,450	(-1,275)	9,325	(-400)	9,375	(-350)
평가치 ⁴⁾	수프라마스(6TC)	9,075	(-1,300)	8,750	(-950)	8,825	(-575)	9,150	(-400)
(달러/일)	핸디(6TC)	7,500	(-250)	7,500	(-250)	7,300	(-100)	7,500	(-100)

주 - 1), 2) : BDI 및 선형별 운임지표는 해당 주의 평균값, 3), 4) : 1년 용선료 및 FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값

* 자료 미공시



| 컨테이너선 시장 | 고병욱 전문연구원 / valiance@kmi.re.kr

수요 부진 속 북미항로 운임하락 지속

상해발 운임지수 SCFI는 807.55p 기록(전주 대비 2.62p 하락)

용선료 지수 HRCI는 635p 기록(전주 대비 7p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 14달러 상승한 880달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 31달러 하락한 1,326달러, 미동안행이 53달러 하락한 2,307달러를 기록함

상해-유럽 항로는 Front Haul(상해발) 운임 상승은 소폭에 그친 반면 Back Haul(유럽발) 운임이 지속적으로 상승하고 있는 데 이번주 World Container Index 기준으로 Back Haul 운임이 Front Haul 운임을 넘어선 것으로 나타남. 화주들은 4월 얼라이언스 체제가 개편되면서 선사들이 선복관리를 잘못된 것이 운임 상승의 원인이라고 주장하는 반면 선사들은 예측치 못한 계절적 수요 증가가 운임 상승의 원인이라고 주장하고 있음. 또한 이러한 해상운임 상승으로 철도, 항공 등의 물동량이 증가하는 것으로 알려지고 있으나 이런 대체수단 사용이 해상운임에 미치는 영향이 제한적이라고 알려짐. 한편 상해-북미 운임은 4월 중순의 GRI 시도가 성공하지 못해 운임이 상승하지 못하고 하락세를 이어가고 있음

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주와 같은 TEU당 162달러, 상해-일본 항로는 전주 대비 3달러 상승한 219달러, 상해-동남아 항로도 19달러 상승한 143달러를 기록

상해-한국 항로는 수급 측면에서 특별한 움직임이 없으며, 상해-일본 항로는 물동량이 약세를 보이며 운임이 보합세를 나타내고 있음. 상해-동남아 항로는 전주에 이어 원양선사들이 중동, 서남아 물동량 증가로 인해 말레이시아, 싱가포르에서 집하를 중단하면서 타 선사들이 반사효과를 얻는 상황임. 아울러 상해-동남아 항로의 경우 성수기에 진입하면서 인도네시아, 싱가포르 등의 물동량이 크게 증가하며 운임인상으로 이어짐

Lloyd's List의 보도에 따르면 최근 Maersk와 CMA-CGM이 추진하고 있는 해운서비스의 디지털화는 아직 실용성에 대한 검증이 필요하지만 궁극적으로 선사와 화주가 상생하는 비용절감 전략이 될 것으로 전망됨

예전에 Maersk는 선박 대형화, 감속운항, 연료효율성 제고, 항만하역 생산성 제고 등의 전략으로 비용절감을 추진했으나 선박 대형화와 감속운항은 운송서비스의 질을 저하시키는 문제가 있었다고 지적함. 그러나 운송서비스의 디지털화는 화주에게도 신속하고 저렴한 서비스를 제공하는 장점이 있기 때문에 선화주 상생 전략이라는 것임

따라서 지속적으로 제기되고 있는 우리 물류기업의 디지털 솔루션 개발에 지혜를 모을 필요가 있음. 특히 기초기술은 한 기업이 독자적으로 개발하기 보다는 협력하여 기술을 개발하는 것이 비용 효과적일 것이며, 이에 정부도 R&D 투자금의 일부를 지원하는 방안을 검토할 필요가 있음

	금주 (04.21)	(전주비)	2017년			2016년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
종합(SCFI)	807.55	(-2.62)	747.03	990.24	854.21	400.43	951.66	650.12	
유럽항로(\$/TEU)	880	(14)	815	1,116	925	205	1,206	685	
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	미서안항로(\$/FEU)	1326	(-31)	1,288	2,211	1,695	725	2,082	1,256
	미동안항로(\$/FEU)	2307	(-53)	2,360	3,647	3,014	1,496	3,133	2,066
	한국항로(\$/TEU)	162	(-)	92	168	119	86	125	103
	일본항로(\$/TEU)	219	(3)	202	219	211	110	214	185
	동남아항로(\$/TEU)	143	(19)	97	143	110	53	105	69
용선지수(HRCI)	635.0	(7.0)	394	635	476	392	453	431	



| 유조선 시장 | 최영재 연구원 / cyjnas@kmi.re.kr

VLCC, 아시아 원유수입 증가로 운임 상승

아시아의 원유수입 증가세가 지속되어 중동-아시아 항로뿐만 아니라 서아프리카-아시아, 남미-아시아 등 장거리 항로의 성약도 증가하여 중동시장과 서아프리카시장 모두 운임이 상승하였음.

VLCC 평균 운임수익은 30,955 달러(일)로 전주 대비 4,568 달러(17.3%) 증가하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 77.5p로 전주 대비 17.5p(29.2%) 상승하였음

연료유 가격은 대부분의 항만에서 하락하였음

중동시장 항로별 운임수익은 한국향 29,313 달러/일(+18%), 일본향 34,523 달러/일(+16%), 싱가포르향 35,612 달러/일(+18%), 미국향 29,147 달러/일(+18%), 유럽향 24,347 달러/일(+19%) 기록. 서아프리카 시장은 중국향 30,837 달러/일(+18%), 미국향 39,991 달러/일(+6%), 인도향 47,094 달러/일(+27%) 기록

[04월 21일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	291.5	321.5	310.5	317.5	284.5	312.5	310.5	310.5	312.5	322.5	357.5
전주비	-4.9%	-0.2%	0.0%	-1.2%	-2.2%	-4.0%	-6.1%	-4.0%	-4.6%	-4.4%	-1.4%

제품선, 북해시장을 제외하고 운임 하락

대서양시장 : 북해시장은 4월말 물량이 증가하여 운임이 상승하였으나 미겔프만 시장은 가용선박이 증가하는 등 공급여건이 악화되어 대폭 하락하였음

아시아시장 : LR 시장은 하락폭이 다소 둔화되었지만 4주 연속 약세가 지속되고 있는 반면 MR 인도-일본 항로 운임은 상승하였음

제품선 평균 운임수익은 11,970 달러(일)로 전주 대비 1,212 달러(11.3%) 증가하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 143.0p로 전주 대비 7.0p(4.7%) 하락하였음

대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 14,119 달러/일(+38%), 북해-서아프리카 14,365 달러/일(+31%), 미겔프-북해 2,505 달러/일(-69%), 미겔프-남미동안 11,237 달러/일(-40%) 기록

아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 5,428 달러/일(-7%), LR2 5,941 달러/일(-10%) 기록. MR은 인도-일본 7,083 달러/일(+6%) 기록

(전주비)				2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(04.21)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	30,955	(4,568)	12,790	42,986	26,308	14,354	93,982	40,552
	MR	11,970	(1,212)	7,326	16,540	10,929	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	27,750	(250)	26,500	31,750	27,789	26,500	59,000	37,534
	MR	13,750	(-)	12,500	13,750	12,836	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	77.5	(17.5)	48.0	90.0	68.0	32.0	97.5	58.4
	MR	143.0	(-7.0)	143.0	176.0	157.4	102.0	150.0	124.7

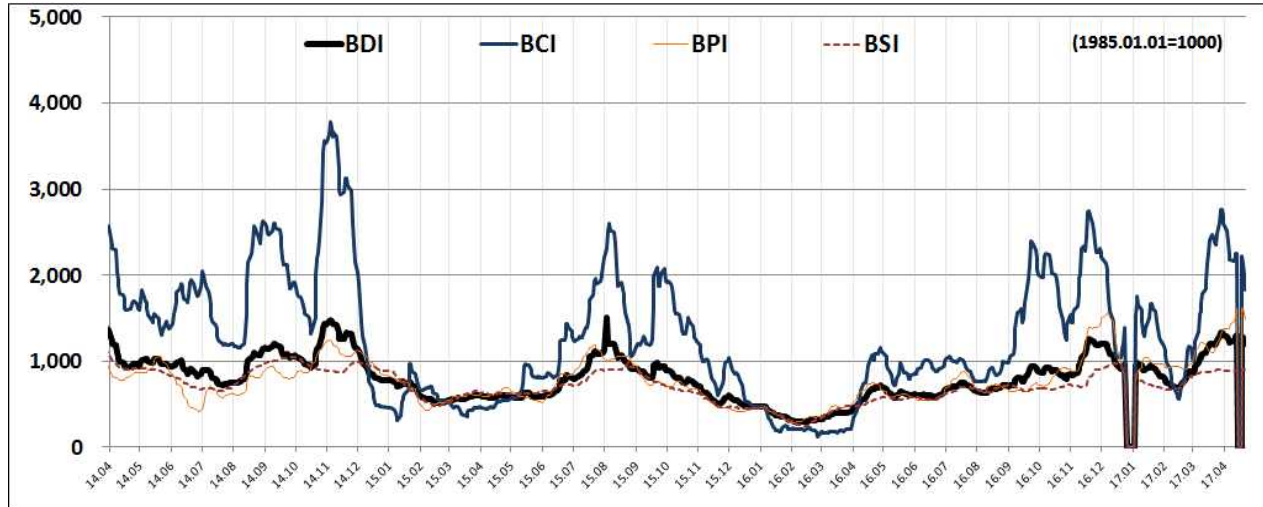
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



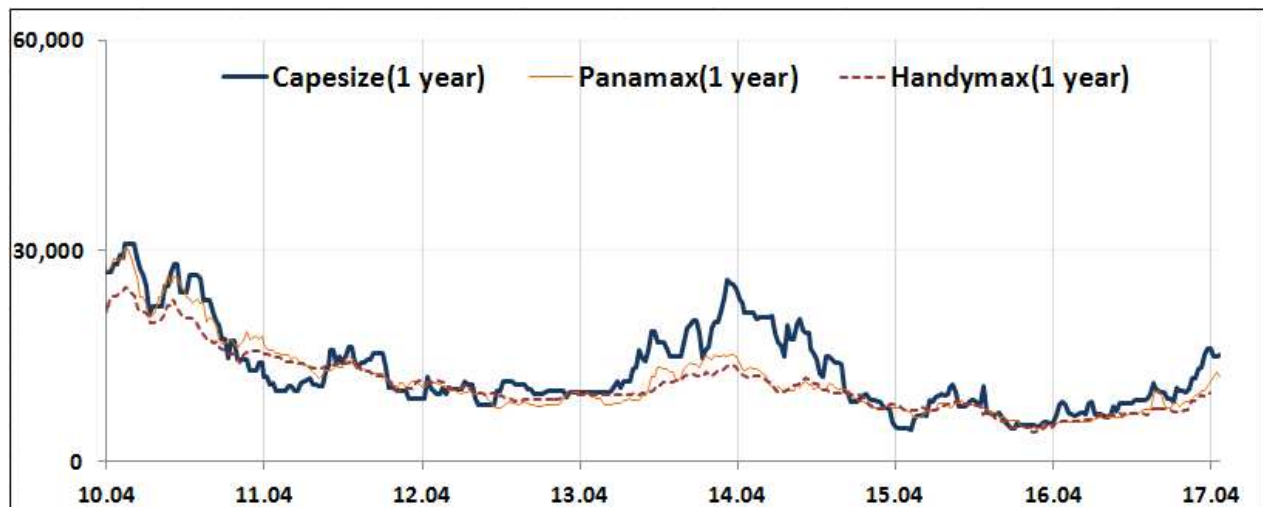
KMI 주간해운시장포커스 통권 343호 (2017.04.17~04.21)

건화물선 운임 지수



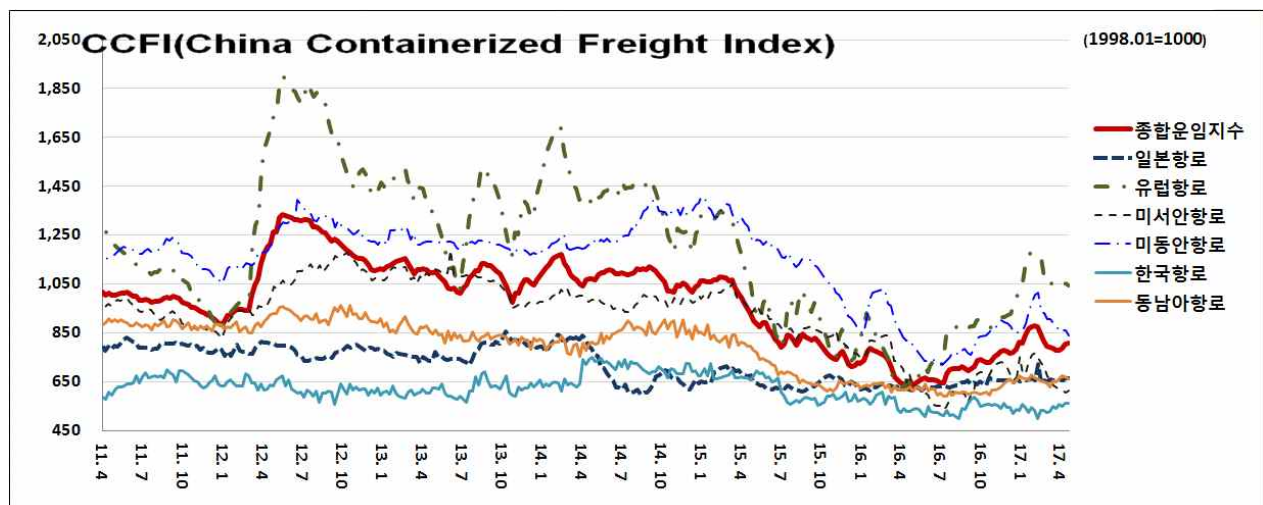
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



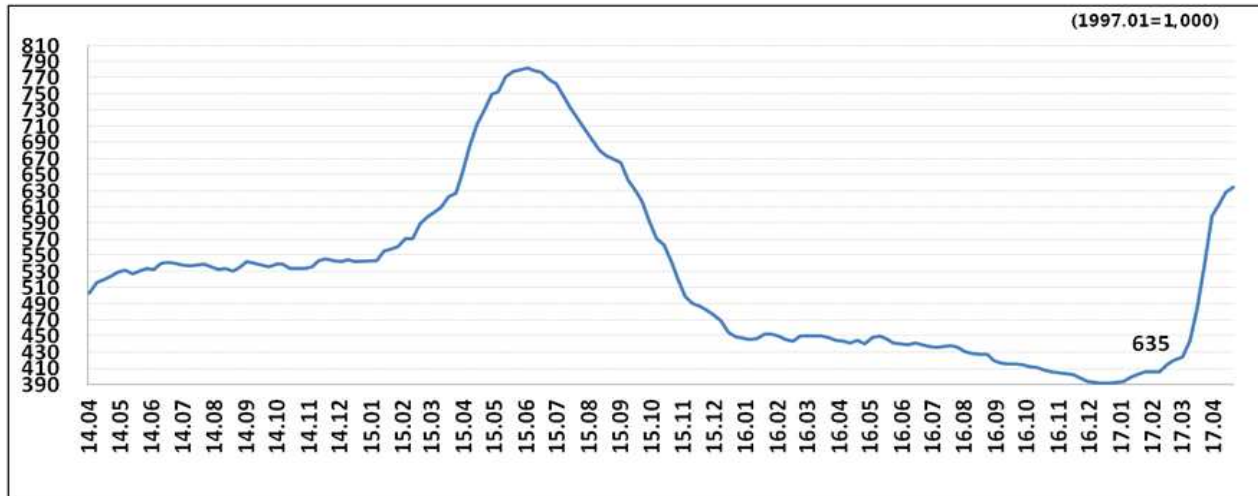
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 343호 (2017.04.17~04.21)

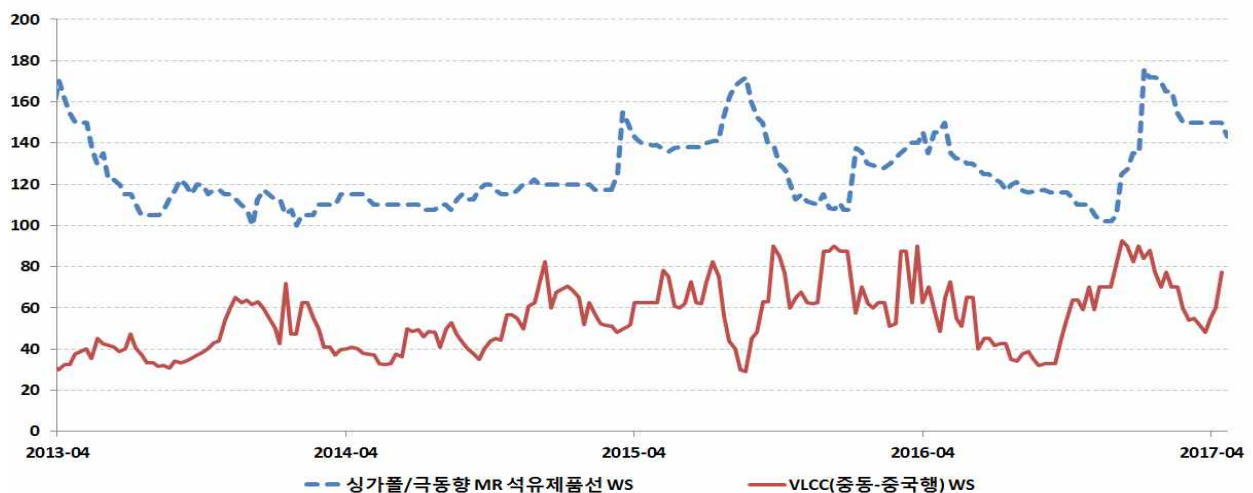
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



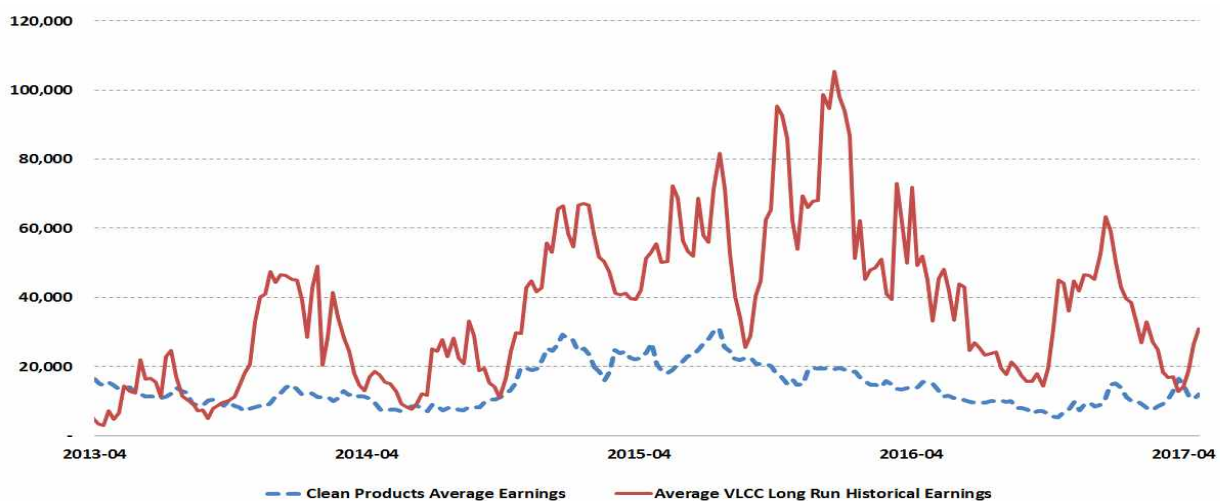
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 343호 (2017.04.17~04.21)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	4월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(04.21)								
건화물선(5년)	Panamax	18.5	(-)	18.3	15.0	18.0	16.4	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	62.0	(-)	62.0	62.0	64.0	62.3	60.0	82.0	68.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	7.0	(-)	7.0	5.8	7.0	6.4	6.0	9.5	7.4
신조선 시장 (\$ Million)		(04.21)								
건화물선	Panamax	24.5	(-)	24.5	24.0	24.5	24.1	24.0	25.8	24.6
유조선	VLCC	80.0	(-)	80.0	80.0	84.0	81.2	84.5	93.5	88.7
컨테이너선	Sub-Panamax	26.0	(-)	26.0	26.0	26.5	26.0	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(04.21)								
380 CST	Rotterdam	282.7	(-23.8)	394.4	269.5	312.5	295.9	112.0	303.0	211.4
	Singapore	306.9	(-20.6)	315.6	291.5	352.5	322.3	147.5	340.0	231.1
	Korea	333.7	(-13.8)	339.6	322.5	382.5	353.7	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	314.7	(-22.8)	322.6	297.5	362.5	331.9	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(04.21)								
철광석	국제價	72.3	(-3.4)	76.7	72.3	91.7	83.4	41.2	81.0	57.2
	중국産	86.6	(-18.9)	104.6	86.6	124.4	112.6	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	88.8	(0.1)	88.7	79.1	89.8	84.2	59.8	63.5	61.4
	중국産	107.7	(-1.4)	108.9	97.5	109.6	103.4	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주산	227.1	(0.2)	221.9	183.3	227.1	202.3	98.8	150.0	109.5
	내륙(외몽고)	155.8	(0.1)	154.8	130.4	155.8	142.3	51.6	70.5	56.3
	중국産	208.3	(0.2)	207.9	207.1	223.7	214.4	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	951.0	*	945.4	938.0	1,075.0	1,007.0	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	405.0	*	423.6	405.0	455.0	428.0	361.0	520.0	437.0

* 4월 14일(부활절 연휴) 자료 미공시

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)		1월	2월	3월	2014년 합계	2015년 합계	2016년 합계
ASEAN	수출	6,065	7,269	8,433	84,577	74,824	74,518
	수입	4,061	3,913	4,656	53,418	45,031	44,319
NAFTA	수출	6,150	6,608	7,585	86,048	85,347	81,068
	수입	4,751	4,429	5,214	53,994	51,472	50,854
EU	수출	4,081	3,932	4,267	51,658	48,079	46,610
	수입	4,208	4,171	5,056	62,394	57,199	51,902
BRICs	수출	12,705	13,327	14,235	177,122	159,334	145,255
	수입	9,526	8,139	10,386	115,933	109,858	103,255