

KMI 주간해운시장포커스

통권 351호(2017.06.26~06.30)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

초대형선박 발주, ‘죄수의 딜레마’의 재발?

중국 COSCO, 초대형선박 14척 발주

중국의 COSCO가 초대형선박 신조 발주를 통해 선대 확장에 나섰다. 차이나데일리에 따르면 COSCO는 자회사인 차이나 코스코 홀딩을 통해 컨테이너선 14척(총투자금액 17억 8,000만 달러)을 신조 발주하기로 결정하였음. COSCO는 21,000 TEU급 6척을 상하이 와이가오차오 조선, 13,500 TEU급 8척을 상하이 장난조선에 발주하였으며, 2019년에 인도받을 예정임

COSCO는 선복량을 올해 6월 기준 173만 TEU에서 2018년말까지 선복량을 200만TEU 이상으로 확대할 계획이며, 이미 18,000 TEU급 11척을 포함하여 총 32척 53만 TEU의 신조선을 내년까지 인도받을 것으로 예상되고 있는 바, 이번 신조 발주로 선대를 359척 250만TEU까지 확장할 수 있게 되었음

프랑스 CMA-CGM, LNG 추진옵션 20,000 TEU급 6척(+3척) 발주

TradeWinds에 따르면 프랑스 CMA-CGM도 2만 TEU급 6척(옵션 3척)을 한국의 조선 3사에 발주하였으며, LNG 추진 옵션을 검토 중에 있음. CMA-CGM은 환경규제 강화에 대응하고 자사가 보유하지 않은 2만 TEU급 이상의 초대형선박 확보를 위해 조선소와 기존의 추진방식에 LNG 추진기관을 추가로 설치하는 방안을 협의 중에 있음

CMA-CGM은 현재 464척, 234만 TEU를 운영하고 있는 데, 발주잔량 17척, 17만 TEU와 이번의 발주량 9척(18만 TEU)을 합칠 경우 총 규모는 269만 TEU에 이르게 되어 COSCO를 제치고 3위를 유지할 것으로 예상됨. 그러나 M&A설이 계속 퍼지고 있는 COSCO와 OOCL의 M&A가 현실화될 경우 COSCO는 319만 TEU를 확보, CMA-CGM을 제치고 3위로 올라서게 됨

공급조절을 통한 수급균형이 시황회복의 열쇠

COSCO와 CMA-CGM의 발주로 향후 2년 내에 41만TEU의 선복량이 늘어날 것으로 예상됨, 1만TEU급 이상 초대형선박은 선령이 10년 이내로 사실상 해체가 없다는 점에서 COSCO와 CMA-CGM의 발주로 41만 TEU가 순증하는 결과가 예상되며, 이는 여전히 공급과잉이 심각한 기간항로의 수급여건을 악화시키는 결과를 가져 올 것임

국제신용평가기관인 Fitch Ratings는 2017년 기간항로에서 완만한 운임상승에도 불구하고 컨테이너선 시황 회복은 선복량 감축을 통한 수급 균형에 의해서만 가능하며, 공급의 순증을 초래하는 신조 발주보다 선사 간의 M&A가 수급 균형을 회복하는 가장 좋은 대안이라고 제시하였음

COSCO와 CMA-CGM의 초대형선박 대량 발주는 시장점유율 경쟁과 비용경쟁력 제고를 위한 전략이나 결국 수급 불균형을 초래하고 공급과잉을 심화시켜 이제 회복단계에 접어든 해운시황에 좋지 않은 영향을 줄 것으로 예상됨. ‘부분의 최적화는 전체의 최적화를 가져오지 못한다’는 측면에서 두 선사의 초대형선박 대량 발주는 글로벌 선사들이 아직도 ‘죄수의 딜레마’에서 벗어나지 못했음을 말해주고 있음



| 건화물선 시장 | 윤희성 박사 / heesung@kmi.re.kr

대형선 주도의 반등세 시현

철광석 선물의 상승세가 실물구매 자극

금년 6.5%의 성장률 목표를 달성한다는 리커창 총리의 발언이 철광석 선물가격의 상승과 실물구매로 이어졌으며, 이에 따라 운임도 상승세를 시현함. 지난 주 844까지 하락했던 BDI는 주중반 929로 뛰어 올랐으나 그 후 파나막스 부진으로 조정국면을 보이고 있음. 파나막스는 중국 석탄수입규제 영향을 받아 4TC 운임률이 다시 9,000불 이하로 하락함

대형선 FFA 시장은 주간단위 등락 반복

케이프의 경우 6월 들어 등락이 반복되어 방향성에 혼란을 나타내고 있으나 전반적으로는 하락을 멈추고 횡보하는 양상을 보이고 있음. 단, 지난주의 spot 회복에도 FFA 단기물이 하락세를 보인 것은 단기 방향성 측면에서 주시할 필요가 있음. 파나막스와 수프라는 주 후반의 부정적 요인에 더하여 지난 3주간의 상승세에 대한 조정력이 작용한 것으로 이해됨

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~06.30)	(전주비)	2017년 ³⁾			2016년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	907	(55)	685	1,338	975	290	1,257	673
	케이프(4TC)	8,015	(1,039)	3,566	19,593	10,539	485	20,063	6,374
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	9,065	(543)	6,281	12,987	8,536	2,260	12,478	5,562
	수프라막스(6TC)	8,232	(274)	6,934	9,794	8,382	2,544	10,198	6,236
	헨디(6TC)	6,721	(234)	5,422	8,449	6,937	2,698	8,619	5,214
	케이프	13,625	(250)	9,350	17,000	14,239	4,975	12,000	7,544
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	10,500	(-375)	8,500	13,150	10,336	4,750	10,475	6,408
	수프라막스	9,750	(750)	7,500	10,500	9,087	4,250	8,000	6,186
	헨디	8,750	(-)	6,750	9,500	8,096	4,250	7,250	5,491
건화물선 시장(FFA)									
		7월물		2017년 3분기물		2018년물		2019년물	
		금주 (06.30)	(전주비)	금주 (06.30)	(전주비)	금주 (06.30)	(전주비)	금주 (06.30)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	10,100	(-950)	12,175	(-625)	12,963	(-12)	12,975	(25)
운임	파나막스(4TC)	8,750	(-950)	8,850	(-850)	8,675	(-175)	8,825	(-100)
평가치 ⁶⁾	수프라막스(6TC)	8,200	(-900)	8,500	(-625)	8,500	(-300)	8,800	(-150)
(달러/일)	헨디(6TC)	6,825	(-)	7,100	(-)	7,350	(275)	7,550	(275)

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

일괄 운임인상 성공

상해발 운임지수 SCFI는 918.83p 기록(전주 대비 91.56p 상승)

용선료 지수 HRCI는 547p 기록(전주 대비 7p 하락)함

아시아-유럽 항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 133달러 상승한 1,015달러, 아시아-북미 항로의 경우 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 286달러 상승한 1,378달러, 미동안행이 343달러 상승한 2,356달러를 기록함

선사들의 운임인상 노력의 영향으로 원양 항로 전반적으로 운임이 상승함. 아시아-유럽 운임은 무차별품목운임 (FAK) 인상계획이 알려지면서 4월말 이후 2개월 만에 다시 1,000달러/TEU를 돌파함

원양 항로의 경우, 선사들의 7월초와 7월 중순에 선사들의 일괄적인 운임인상(북미 항로는 GRI)이 예정된 가운데 이를 피하기 위해 화주들이 선적을 서두르면서 운임이 인상됨. 그러나 이 시기가 지나면 운임이 하락하는 데, 올해는 작년에 비해 운임인상 이후 하락 폭이 작은 것에 차이가 있음

아시아 역내의 경우, 상해-한국 및 상해-일본 항로는 전주와 같은 TEU당 160달러, 216달러를 기록하였고, 상해-동남아 항로는 전주 대비 4달러 상승한 180달러를 기록

상해-한국 항로는 운임이 지속적으로 하락하는 가운데, 신규 서비스 개설 등으로 운임 반등이 쉽지 않은 상황임. 상해-일본 항로 운임은 변동이 없음. 상해-동남아 항로는 선사들의 운임 인상 노력이 소폭의 운임 상승으로 이어짐

머스크, 지난 6월 27일 사이버 공격으로 온라인 서비스가 일시 중단됨

머스크 라인을 포함한 A.P. Moller-Maersk 그룹에 대한 사이버 공격으로 온라인 서비스가 일시적으로 중단되었으나 이를 후인 29일 오전 7시부터는 INTTRA(머스크 라인 온라인 선복 예약서비스)를 재가동하면서 복구 작업이 가속화 되고 있음

머스크 라인은 국제물류 자회사인 Damco를 중심으로 해운서비스 디지털화에 박차를 가하고 있는 상황에서 이번 사이버 공격을 당한 것임. 이번 사이버 공격이 기존 사례와는 달리 하나의 잘못된 컴퓨터에서 전체 네트워크가 감염 되는 모습을 보였음. 이를 근거로 일부에서는 머스크 라인이 운이 없었던 경우로 평가하기도 하나 그 피해가 막대한 것을 사이버 보안의 중요성은 아무리 강조해도 지나침이 없음

국적 선사들도 전자상거래 활성화에 맞추어 서비스의 디지털화에 대한 과감한 투자와 함께 동시에 사이버 보안에 대한 투자도 적극적으로 수행할 필요가 있음

	금주 (06.30)	(전주비)	2017년			2016년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	918.83	(91.56)	747.03	990.24	860.35	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(\$/TEU)	1,015	(133)	815	1,116	936	205	1,206	685
	미서안항로(\$/FEU)	1,378	(286)	1,092	2,211	1,562	725	2,082	1,256
	미동안항로(\$/FEU)	2,356	(343)	2,013	3,647	2,750	1,496	3,133	2,066
	한국항로(\$/TEU)	160	(-)	92	168	136	86	125	103
	일본항로(\$/TEU)	216	(-)	202	219	214	110	214	185
	동남아항로(\$/TEU)	180	(4)	97	185	136	53	105	69
용선지수(HRCI)		547.0	(-7.0)	394	642	524	392	453	431



| 유조선 시장 | 최영재 연구원 / cyjnas@kmi.re.kr

VLCC, 연휴에 따른 수요 위축으로 운임 하락

중국 연휴로 다소 둔화되었던 수요가 여전히 상승 모멘텀을 찾지 못해 운임이 하락세에 머물러 있는 가운데 다음 주에는 미국 연휴로 인해 운임 하락세가 이어질 것으로 예상됨

VLCC 평균 운임은 14,677 달러(일)로 전주 대비 2,171 달러(12.9%) 감소하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 51.0p로 전주 대비 1.0p(1.9%) 하락하였음

연료유 가격은 대부분의 항만에서 상승하였음

중동시장 항로별 운임은 한국항 14,492 달러/일(-10%), 일본항 17,333 달러/일(-6%), 싱가포르항 17,742 달러/일(-2%), 미국항 10,087 달러/일(-31%), 유럽항 7,327 달러/일(-33%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 16,798 달러/일(-8%), 미국항 26,335 달러/일(-2%), 인도항 25,721 달러/일(-11%) 기록

[06월 30일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	283.0	302.0	309.0	320.5	264.5	282.0	292.5	298.0	302.5	307.5	332.5
전주비	5.8%	3.1%	4.7%	3.4%	3.7%	5.4%	7.3%	2.2%	3.4%	3.4%	3.1%

제품선, 공급 감소로 아시아시장 운임 상승

대서양시장 : U.S. Gulf 시장은 지난주 태풍으로 발생한 체선이 해소되면서 일시적으로 상승했던 운임이 조정되어 소폭 하락하였으며, 북해시장은 미동안 재고량 상승으로 인해 북해발 물량이 감소하며 운임이 하락하였음

아시아시장 : LR시장은 월요일 휴일로 일부 선박이 투입되지 않아 공급이 줄어들면서 수급 개선으로 인해 전반적으로 운임이 상승하였음. 인도-일본 항로 운임은 소폭 상승하였음

제품선 평균 운임은 8,654 달러(일)로 전주 대비 643 달러(6.9%) 감소하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 147.5p로 전주 대비 12.5p(9.3%) 상승하였음

대서양 MR 항로별 운임은 북해-미동안 8,191 달러/일(-18%), 북해-서아프리카 9,131 달러/일(-15%), 미걸프-북해 7,842 달러/일(-2%), 미걸프-남미동안 15,629 달러/일(+3%) 기록

아시아 항로별 운임은 중동-일본 LR1 8,456 달러/일(+20%), LR2 7,484 달러/일(+13%) 기록. MR은 인도-일본 9,060 달러/일(+1%) 기록

(전주비)				2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (06.30)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	14,677	(-2,171)	10,567	42,986	22,374	14,354	93,982	40,552
	MR	8,654	(-643)	7,023	16,540	9,929	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	26,500	(-250)	26,500	31,750	27,582	26,500	59,000	37,534
	MR	13,625	(250)	12,500	13,750	13,024	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	51.0	(-1.0)	47.5	90.0	62.6	32.0	97.5	58.4
	MR	147.5	(12.5)	135.0	176.0	150.6	102.0	150.0	124.7

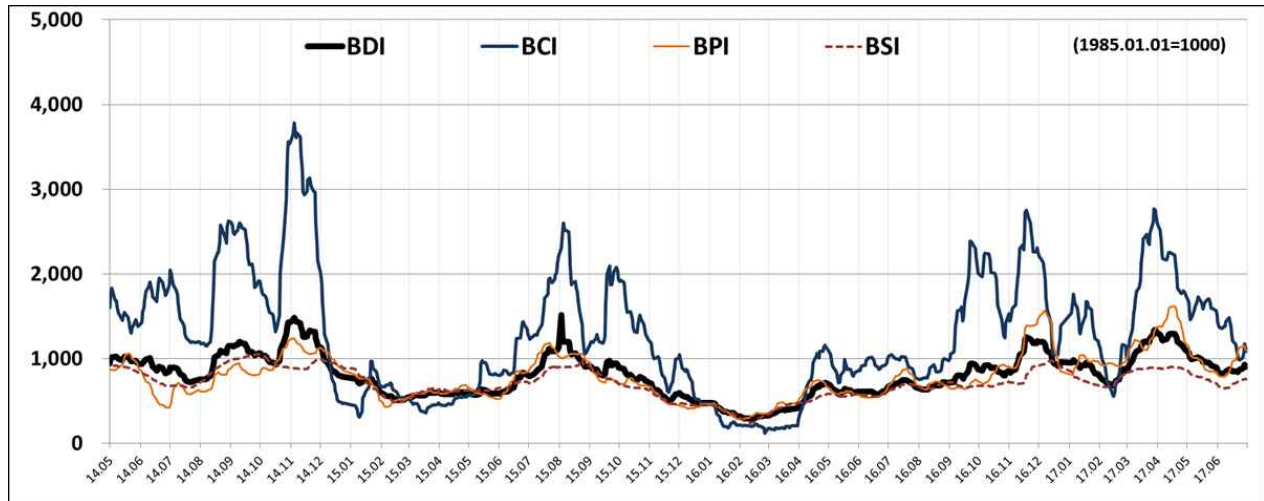
* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

KMI 주간해운시장포커스



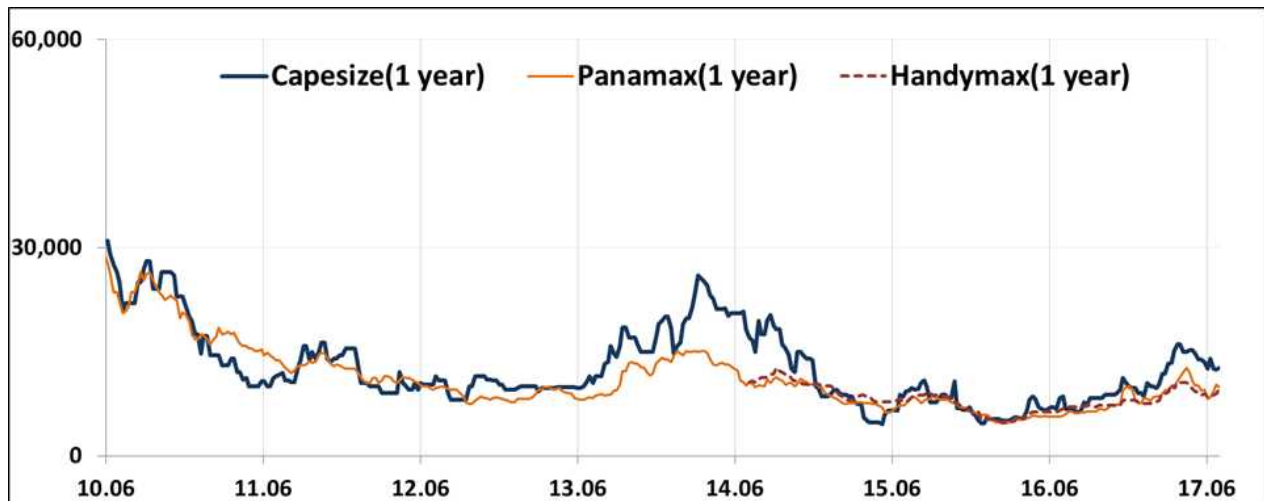
KMI 주간해운시장포커스 통권 353호 (2017.06.26~06.30)

건화물선 운임 지수



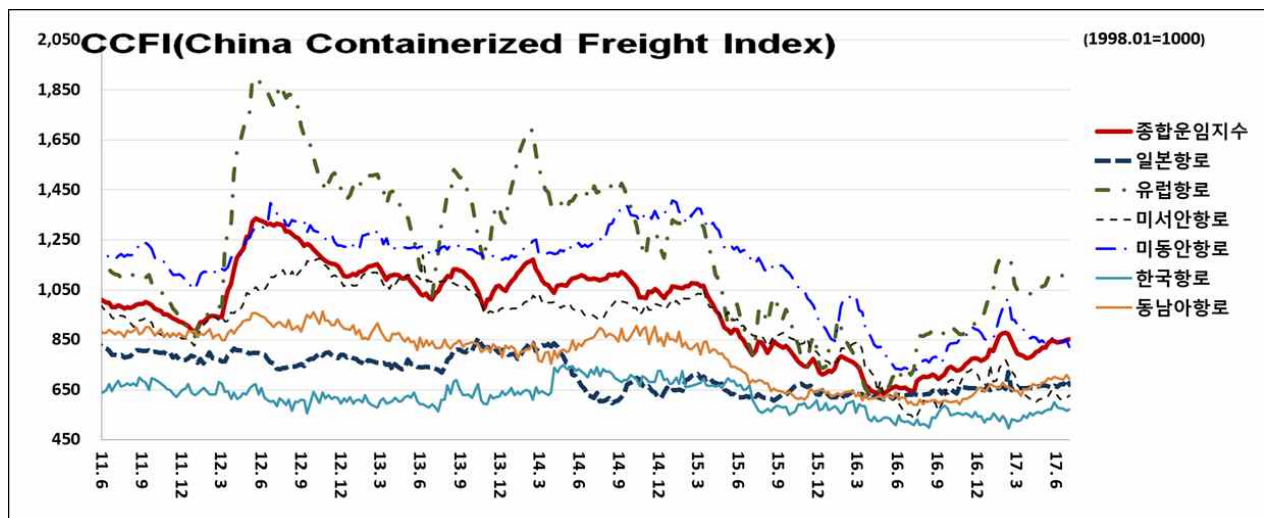
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소

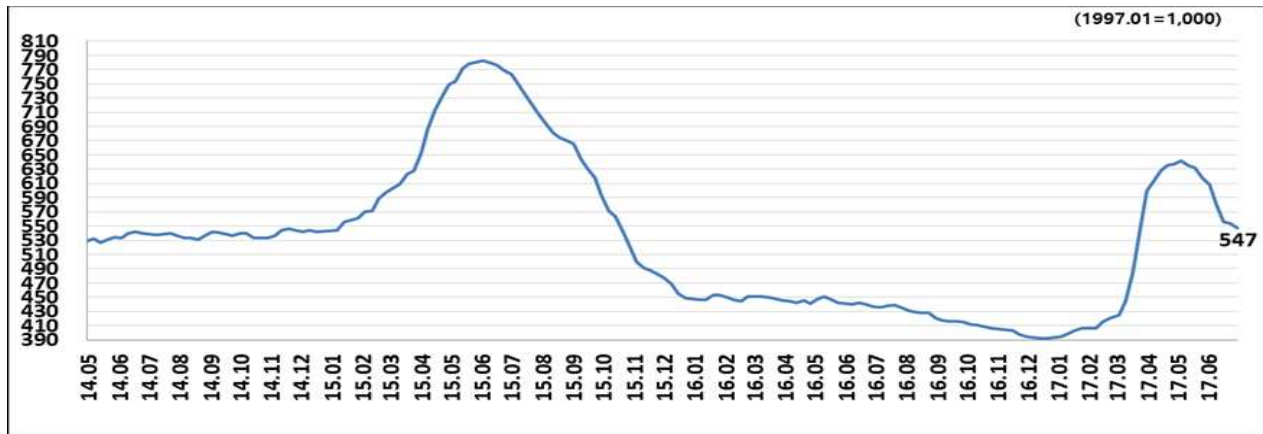


KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 353호 (2017.06.26~06.30)

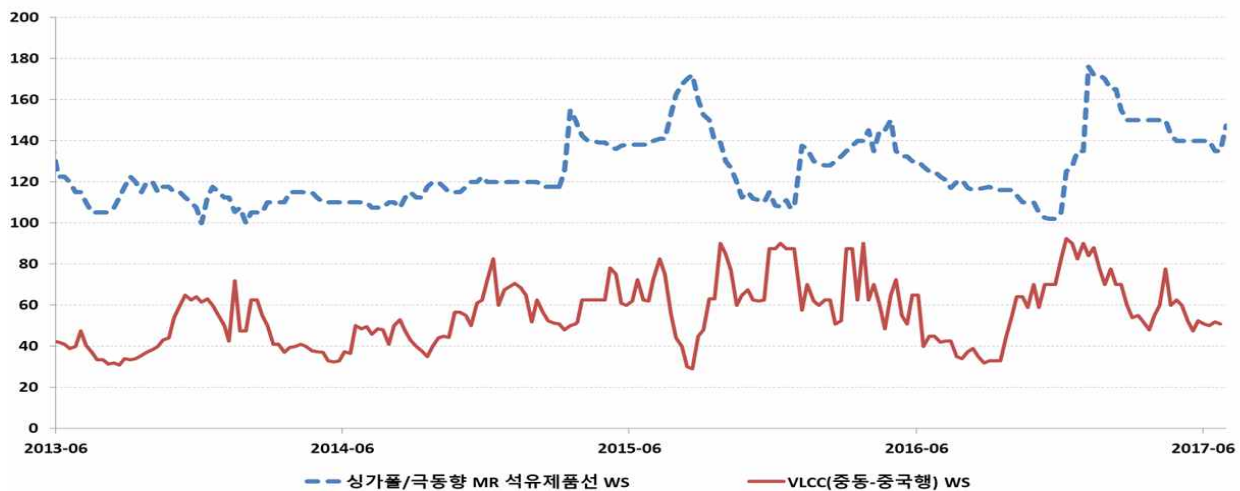
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



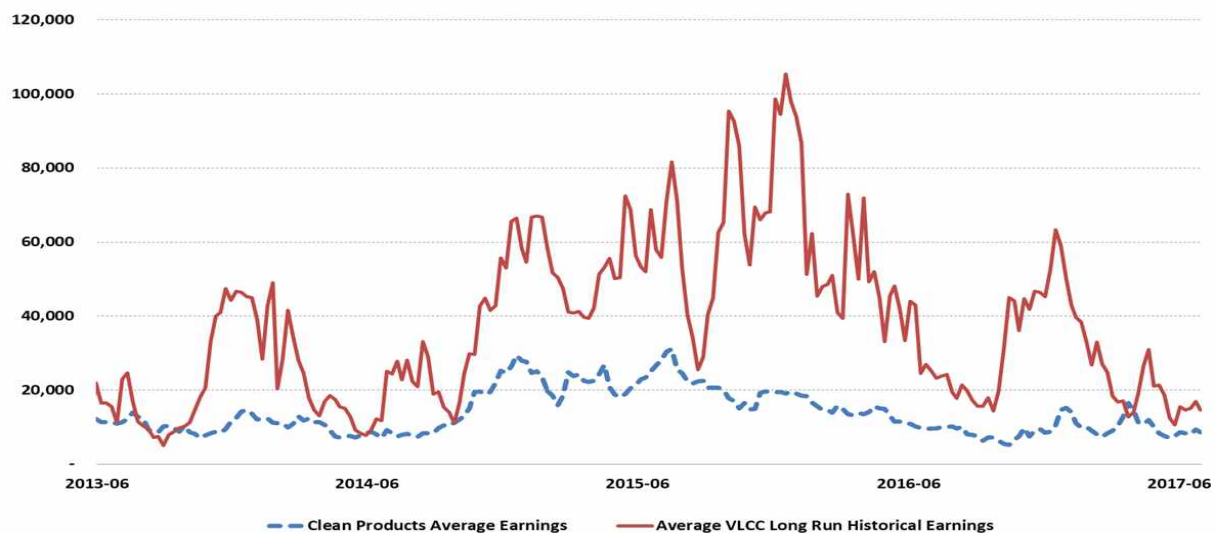
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 353호 (2017.06.26~06.30)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	6월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(06.30)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.1	15.0	18.5	17.1	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	65.0	(-)	65.0	62.0	65.0	63.1	60.0	82.0	68.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	8.3	(-)	8.3	5.8	8.3	7.0	6.0	9.5	7.4
신조선 시장 (\$ Million)		(06.30)								
건화물선	Panamax	24.5	(-)	24.5	24.0	24.5	24.3	24.0	25.8	24.6
유조선	VLCC	81.0	(-)	80.8	80.0	84.0	80.9	84.5	93.5	88.7
컨테이너선	Sub-Panamax	27.8	(-)	27.8	26.0	27.8	26.5	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(06.30)								
380 CST	Rotterdam	283.0	(15.5)	276.8	267.5	312.5	290.3	112.0	303.0	211.4
	Singapore	302.5	(10.0)	297.2	291.0	352.5	315.3	147.5	340.0	231.1
	Korea	317.5	(7.5)	316.0	310.0	382.5	340.8	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	307.5	(10.0)	305.5	297.5	362.5	324.7	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(06.30)								
철광석	국제價	56.9	(1.3)	55.9	55.3	91.7	74.8	41.2	81.0	57.2
	중국産	93.8	(3.7)	91.9	86.4	124.4	104.5	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	78.7	(0.7)	79.6	78.0	90.1	83.1	59.8	63.5	61.4
	중국産	101.9	(0.8)	103.9	97.5	109.6	104.2	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주산	177.3	(1.5)	178.6	170.0	227.1	198.7	98.8	150.0	109.5
	내륙(외몽고)	131.5	(-4.8)	141.9	130.4	155.8	144.4	51.6	70.5	56.3
	중국産	197.9	(1.6)	197.6	196.2	223.7	209.8	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	942.3	(37.8)	924.6	904.0	1,075.0	980.5	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	511.0	(51.3)	453.7	402.5	511.0	432.3	361.0	520.0	437.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		3월	4월	5월	2014년 합계		2015년 합계		2016년 합계	
ASEAN	수출	8,433	8,366	8,099	84,577		74,824		74,518	
	수입	4,656	4,254	4,272	53,418		45,031		44,319	
NAFTA	수출	7,585	7,453	6,909	86,048		85,347		81,068	
	수입	5,214	5,141	5,438	53,994		51,472		50,854	
EU	수출	4,267	6,422	4,819	51,658		48,079		46,610	
	수입	5,056	4,207	4,599	62,394		57,199		51,902	
BRICs	수출	14,235	12,854	12,827	177,122		159,334		145,255	
	수입	10,386	9,521	9,724	115,933		109,858		103,255	