

KMI 주간해운시장포커스

통권 372호(2018.02.05~02.09)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

초대형선박 급증, 시황회복에 걸림돌

이미 넘쳐나는 초대형선박

동서 기간항로는 이미 초대형선박이 넘쳐나 공급과잉 해소에 어려움을 겪고 있음. Alphaliner에 따르면 작년 12월 기준 12,500TEU급 이상(Neo Panamax 포함) 초대형선박은 308척이며 발주잔량도 107척으로 발주잔량비율이 34.7%에 이르고 있음. 이는 세계 컨테이너선대 전체의 발주잔량비율이 13.2%인 것에 비해 매우 높은 것으로 초대형선박의 비중이 갈수록 높아질 것을 말해 주고 있음

특히 18,000TEU급 이상 초대형선박은 작년 12월 기준 65척(126만TEU)이며 발주잔량은 60척(128만TEU)로 발주잔량비율이 101%에 이르고 있음. 작년 MSC, CMA-CGM 등 상위권 선사들이 2만TEU급 이상의 초대형선박을 대량 발주하여 초대형선박의 수가 매우 가파르게 늘어날 것으로 보임

멈추지 않는 초대형선박 발주경쟁

지난 1월 Drewry가 개최한 세미나에서 18,000TEU급 이상의 초대형선박을 발주할 선사들이 나올 것인가에 대한 토론에서 Drewry는 쉽지 않지만 나올 가능성이 있다고 말한 바 있음. 최근 COSCO는 2만TEU급 이상 11척, 13,800~14,500TEU급 9척 등 20척의 초대형선박 투자계획을 밝힌 바 있으며, 국적선사인 현대상선도 22,000TEU급 10척의 투자계획이 보도된 바 있음

상위선사인 COSCO는 물론 중견선사인 현대상선이 2만TEU급 이상의 초대형선박을 확보하려는 동기는 무엇인가? COSCO는 기간항로에서의 비용경쟁력을 강화하는 것이 주된 이유지만 현대상선의 경우 얼라이언스 가입을 위한 필수 선박의 의미를 갖고 있음. 어찌되었던 간에 기간항로에서 경쟁하는 선사들에게 초대형선박 확보는 선택이 아닌 필수 사항이 되었음을 부인하기 어려움

초대형선박 급증은 시황회복을 저해할 우려

최근 글로벌 선사들은 초대형선박의 인도를 연기할 움직임을 보이고 있음. 3대 얼라이언스 전체로 6월말까지 15,000TEU급 이상 32척이 인도될 예정임. 만일 이들 선박이 그대로 인도될 경우 동서 기간항로에서 공급과잉이 더욱 심화될 우려가 있어 선사들은 올해 상반기 인도예정 초대형선박의 인도시기를 올해 하반기 또는 2019년까지 연기할 움직임을 보이고 있음

이는 선사들이 기간항로의 수급여건을 심상치 않게 보고 있음을 나타내는 것으로 판단됨. 그러나 이미 발주했거나 발주가 계획되어 있는 선박들은 언젠가 시장에 들어오게 된다는 점에서 장기적으로 수급 균형을 회복하기 어렵다는 것을 시사하고 있음. 해운시장에 있어 수급 균형의 붕괴는 언제나 치명적인 운임경쟁을 초래했다는 점을 고려할 때 초대형선박 발주 급증이 컨테이너선 시황 회복을 저해할 우려가 있음



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

케이프 호전으로 상승세 시현. 하지만 상승여력은 제한적

BDI는 케이프 운임이 전 주말 대비 3,000달러 상승하면서 소폭 상승한 1,125p를 기록함. 상승의 모멘텀이 크지 않아 춘절 이전 추가 상승의 가능성은 높지 않을 것으로 판단됨. 파나마스와 수프라막스는 케이프와 달리 수요부진으로 약소합세를 지속함. 파나마스는 10,000달러/일 수준이 위협받고 있으며 수프라막스도 전 주말 대비 400달러 이상 하락함

케이프 1년 용선료는 Spot 시장 분위기가 긍정적으로 작용하여 19,000달러/일을 넘어섰음. 이는 하락국면에서도 바닥이 깊지 않다고 생각하는 시장의 인식이 반영된 것으로 판단됨. 한편 파나마스는 전주 대비 500달러 정도 하락하여 시장의 부정적인 인식을 반영하였으며 소형선은 지난 주 수준을 유지함

FFA 시장에서도 선형별 추이는 1년 용선시장과 크게 다르지 않음. Spot 시장의 분위기가 FFA에 그대로 투영되는 현상을 보이고 있으므로 Spot 시장의 등락에 따라 헤징의 타이밍을 잡을 수 있을 것임

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~02.09)	(전주비)	2018년 ³⁾			2017년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,101	(-52)	1,082	1,395	1,208	685	1,743	1,145
	케이프(5TC) ⁷⁾	12,598	(-126)	11,189	20,890	14,759	3,566	29,411	14,086
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	10,366	(-989)	10,030	11,958	11,000	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	9,614	(-365)	9,437	10,475	10,129	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	7,794	(-369)	7,693	8,924	8,382	5,422	10,104	7,637
	케이프	19,375	(1,250)	17,500	19,675	18,633	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나마스	13,500	(-500)	13,500	14,375	13,833	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	11,750	(-)	11,000	11,750	11,625	7,500	11,250	9,844
	핸디	10,500	(-)	9,500	10,500	9,875	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		3월물		2018년 2분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (02.09)	(전주비)	금주 (02.09)	(전주비)	금주 (02.09)	(전주비)	금주 (02.09)	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(5TC)	17,000	(1,200)	17,875	(750)	17,188	(588)	16,050	(575)
	파나마스(4TC)	12,425	(-375)	13,250	(125)	11,525	(200)	10,575	(275)
	수프라막스(6TC)	10,700	(-450)	11,425	(-250)	10,925	(-)	10,275	(-)
	핸디(6TC)	8,850	(-)	9,000	(-)	9,063	(-)	9,125	(-)

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 | 고병욱 전문연구원 / valiance@kmi.re.kr

기간항로, 춘절 밀어내기에도 운임 부진

상해발 운임지수 SCFI는 871.76p 기록(전주 대비 11.83p 하락)

용선료 지수 HRCI는 645p 기록(전주 대비 5p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 2달러 상승한 914달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 66달러 하락한 1,486달러, 미동안행이 68달러 하락한 2,775달러를 기록함

춘절 밀어내기 효과가 약해지면서 아시아-유럽 항로는 운임 상승 폭이 크게 둔화되고, 아시아-북미 항로는 운임이 하락세로 돌아섬. 선진국 경제가 호조세를 보이면서 전반적인 물동량 상승으로 초대형선박 인도에 따른 공급 압박 부담을 해소해 왔으나 지난주 경기 호전에 따른 미국의 금리인상 우려가 증시폭락으로 이어지면서 금융시장이 요동치는 양상이 운임하락에 영향을 미쳤을 것으로 판단됨. 다만 해상운임은 대체로 실물경기와 대체로 연동되기 때문에 경기 호전에 따른 금리 인상은 일시적 충격으로 그칠 가능성이 높음. 그러나 중국 춘절 이후 물동량 증가세 둔화가 나타날 가능성이 크기 때문에 선복과잉에 대응한 선사들의 전략, 특히 미주노선의 경우 5월부터 시작되는 1년 SC 운임을 염두에 둔 선사들의 대응전략이 올해 선사들의 수익성을 가를 중요한 변수가 될 전망이다

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 TEU당 전주 대비 5달러 상승한 165달러, 상해-일본 항로는 10달러 상승한 220달러, 상해-동남아 항로는 5달러 상승한 166달러를 각각 기록함

아시아 역내 항로는 원양항로와 달리 춘절의 밀어내기 효과로 일제히 상승하는 모습을 보였음. 향후 아시아 역내 항로도 원양항로와 같이 춘절 이후 물동량 증가세가 둔화되는 시점에 선사들이 선복 조절에 성공하느냐가 올해 운임 전체에 미치는 영향이 클 것으로 전망됨

Maersk Line이 2017년 5억 2,100만 달러의 이윤을 달성했다고 발표함

A.P. Moller 그룹의 계열사인 머스크는 흑자를 기록한 반면 APMT(터미널 회사)와 DAMCO(물류 회사)는 적자를 기록하였음. 머스크가 독일 Hamburg Sud 인수에 따른 비용부담과 지난해 여름의 사이버 공격에도 불구하고 곧바로 흑자를 기록할 수 있었던 것은 지속적으로 추진해 온 구조조정과 선택과 집중 전략의 성과로 판단됨. 국적선사들도 급변하는 컨테이너선 시장에 효과적으로 대응하기 위해 선시간 협력을 지속적으로 추진하고 아울러 선사 내부적으로 선택과 집중을 통해 경영의 효율성을 제고할 필요가 있음

	금주 (02.09)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	871.76	(-11.83)	816.58	883.59	851.77	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	914	(2)	888	914	902	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	1,486	(-66)	1,436	1,552	1,485	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	2,775	(-68)	2,425	2,843	2,701	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	165	(5)	150	165	156	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	220	(10)	210	220	213	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	166	(5)	145	166	157	97	185	148
	용선지수(HRCI)	645.0	(5.0)	610	645	631	394	642	557



| 유조선 시장 | 윤재웅 전문연구원 / jwoong01@kmi.re.kr

VLCC, 성약 건수 증가로 운임 상승

VLCC 성약건수는 전주 대비 약 22% 증가하였으며 중동 대기선박량은 9% 증가하였음. 2주 연속 성약건수가 크게 증가하였으나 운임이 이를 모두 반영하지 못하고 있음

VLCC 평균 운임수익은 6,372 달러(일)로 전주 대비 1,355 달러(+27.0%) 증가하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 40.0p로 전주대비 3.0p(+7.5%) 상승하였음

연료유 가격은 전 항만에서 하락세를 나타내었음

중동시장 항로별 운임은 한국항 6,239 달러/일(+41%), 일본항 8,106 달러/일(+29%), 싱가포르항 9,769 달러/일(+23%), 미국항 1,827 달러/일(-%), 유럽항 3,165 달러/일(+13%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 9,318 달러/일(-1%), 미국항 15,495 달러/일(+9%), 인도항 10,117 달러/일(-16%) 기록

[2월 9일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	352.5	380.5	380.5	393.0	347.5	365.5	375.5	366.5	370.5	380.5	406.5
전주비	-5.1%	-5.5%	-1.6%	-4.5%	-5.2%	-4.7%	-6.2%	-7.0%	-7.3%	-5.9%	-4.7%

제품선, 아시아 LR 운임 강세 지속

대서양시장 : 남미항 수출 수요가 증가하며 미걸프만 운임이 큰 폭으로 증가

아시아시장 : 성약 증가에 따른 LR1 운임 상승이 돋보였으며 LR2, MR 운임도 강세를 보였음

제품선 평균 운임수익은 9,903 달러(일)로 전주 대비 1,840 달러(+22.8%) 감소하였으며, 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 130.0p로 전주 대비 변동없음

대서양 MR 항로별 운임은 북해-미동안 11,792 달러/일(+28%), 북해-서아프리카 13,175 달러/일(+21%), 미걸프-북해 4,762 달러/일(-%), 미걸프-남미동안 13,475 달러/일(+74%) 기록

아시아 항로별 운임은 중동-일본 LR1 7,654 달러/일(+30%), LR2 9,548 달러/일(+11%) 기록. MR은 인도-일본 7,004 달러/일(+10%) 기록

(전주비)				2018년			2017년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (02.09)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	6,372	(1,355)	5,017	11,065	7,420	5,042	42,986	17,805
	MR	9,903	(1,840)	8,063	11,783	9,894	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	22,500	(-1,250)	22,500	24,750	24,042	24,750	31,750	27,084
	MR	13,875	(-)	13,875	14,000	13,917	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	40.0	(3.0)	37.0	50.0	41.1	37.0	90.0	58.3
	MR	130.0	(-)	130.0	140.0	133.3	135.0	205.0	159.6

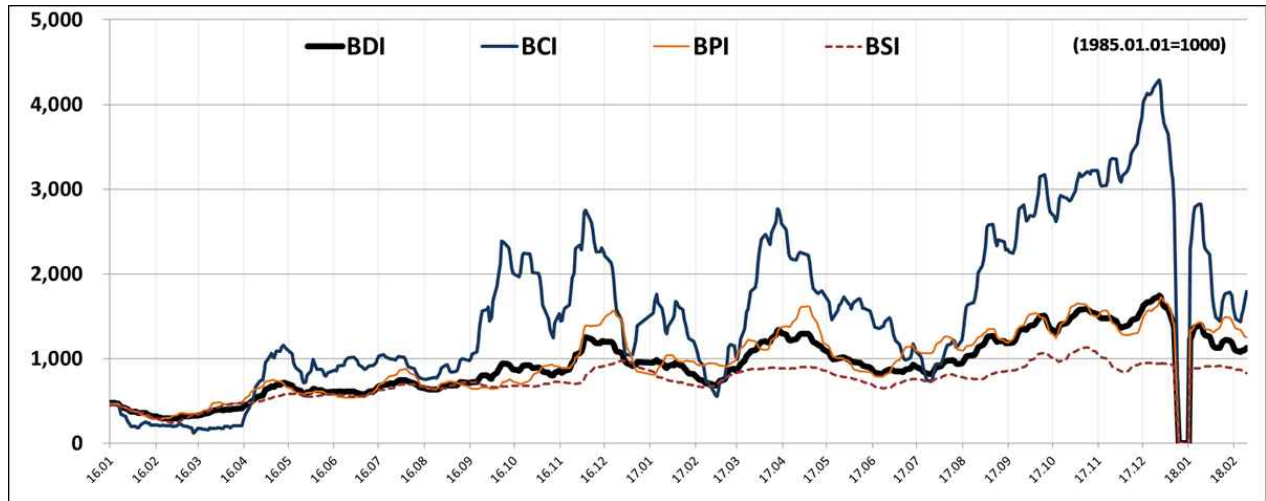
* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

KMI 주간해운시장포커스



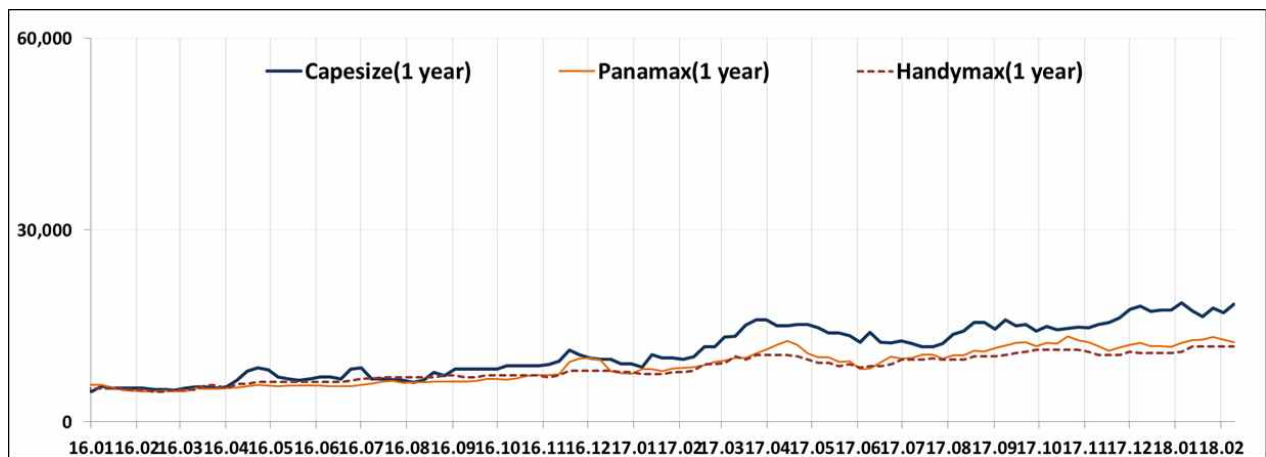
KMI 주간해운시장포커스 통권 372호 (2018.02.05~02.09)

건화물선 운임 지수



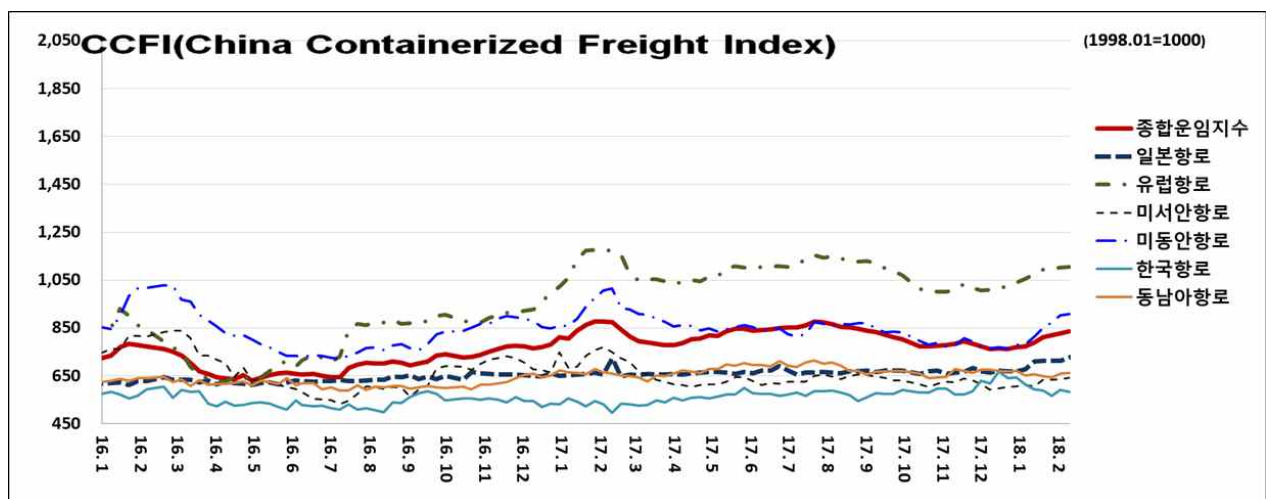
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



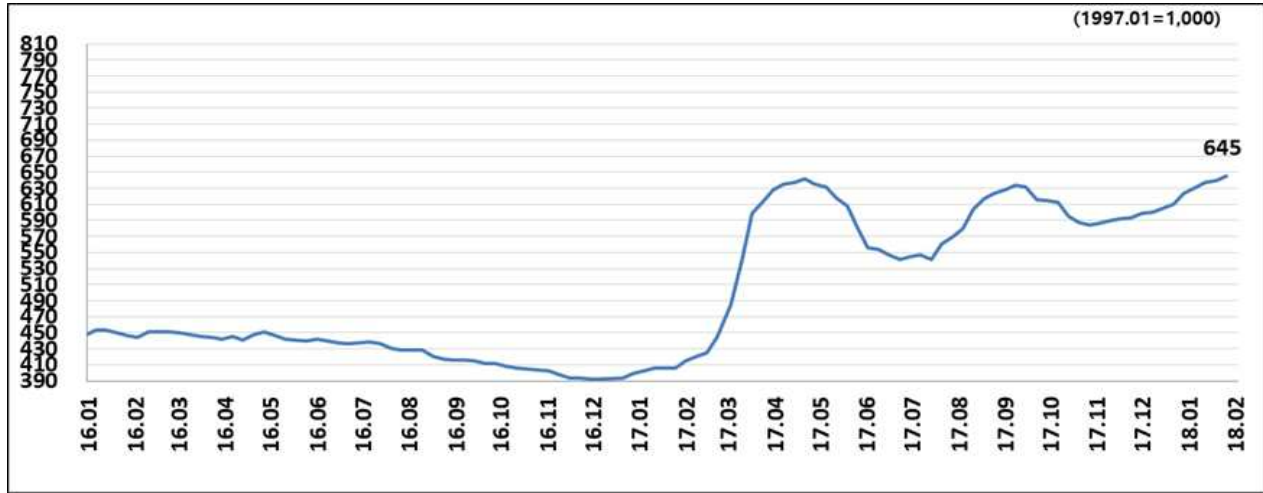
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 372호 (2018.02.05~02.09)

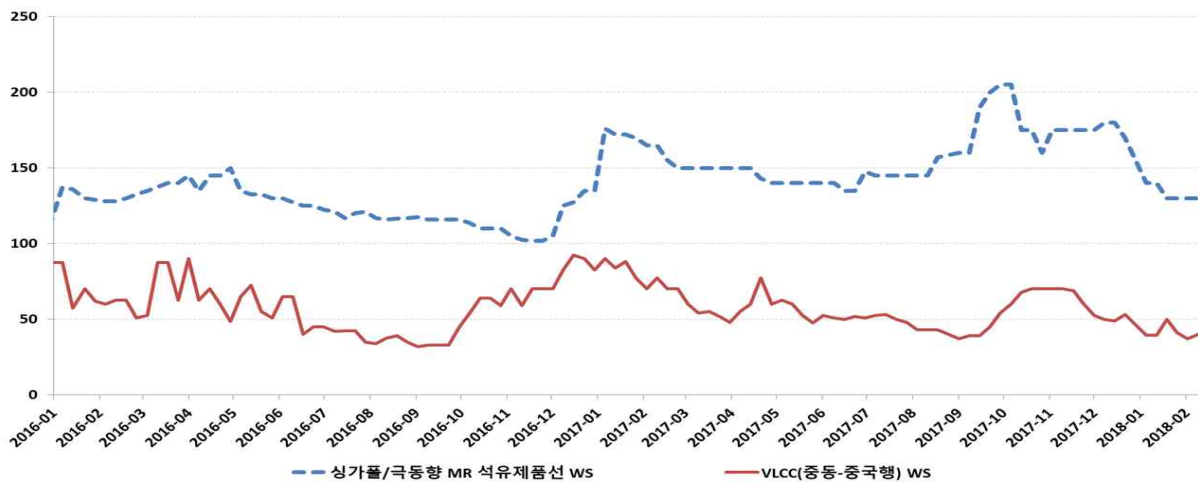
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



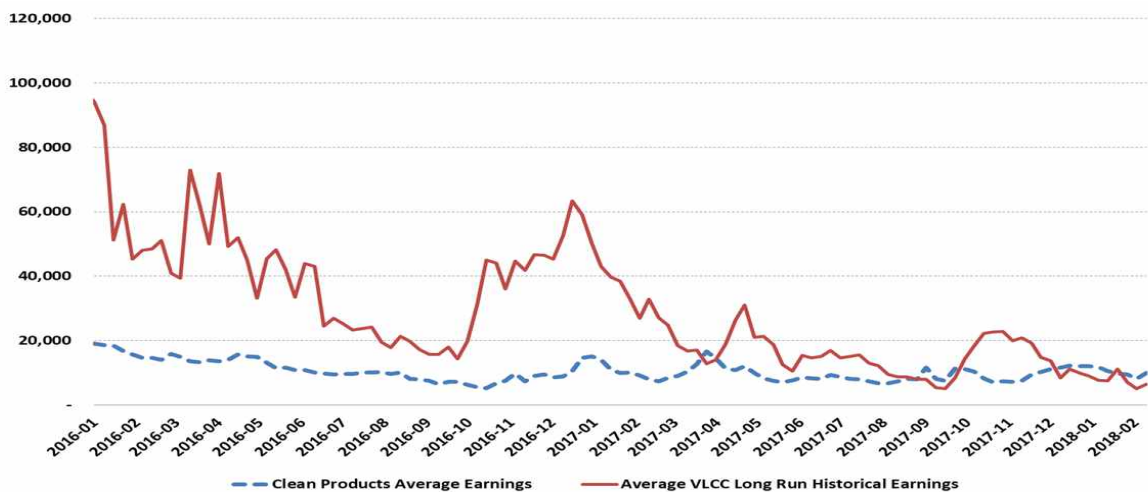
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 372호 (2018.02.05~02.09)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	2월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(02.09)								
건화물선(5년)	Panamax	18.5	(-)	18.5	18.5	18.5	18.5	15.0	18.5	17.7
유조선(5년)	VLCC	63.0	(-)	63.0	63.0	64.0	63.3	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	10.8	(-)	10.8	10.8	10.8	10.8	5.8	10.8	8.5
신조선 시장 (\$ Million)		(02.09)								
건화물선	Panamax	25.3	(0.3)	25.1	25.0	25.3	25.0	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	83.5	(0.1)	83.5	82.0	83.5	82.8	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	29.8	(-)	29.8	29.0	29.8	29.5	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(02.09)								
380 CST	Rotterdam	352.5	(-19.0)	362.0	352.5	372.0	367.8	267.5	364.0	305.2
	Singapore	370.5	(-25.0)	383.0	370.5	399.5	389.1	291.0	387.5	328.7
	Korea	398.5	(-21.0)	409.0	398.5	423.5	416.5	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	380.5	(-24.0)	392.5	380.5	408.5	396.1	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(02.09)								
철광석	국제價	75.6	(2.4)	74.3	72.6	77.2	75.8	55.3	91.7	71.3
	중국産	111.3	(-)	111.1	105.9	111.8	108.4	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	104.6	(-)	104.7	101.0	105.1	103.1	78.0	101.4	87.1
	중국産	137.6	(-)	137.6	129.7	138.2	133.3	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주산	238.6	(10.4)	231.4	223.4	238.6	230.8	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	186.1	(-)	186.2	170.3	186.9	180.9	130.4	191.2	149.6
	중국産	249.7	(-)	249.8	234.5	250.9	245.7	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	983.0	(4.3)	981.9	940.5	1,000.3	975.1	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	449.0	(2.6)	450.0	416.5	460.5	436.8	399.0	539.0	436.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		10월	11월	12월	2017년 합계	2014년 합계	2015년 합계	2016년 합계		
ASEAN	수출	7,403	8,321	8,318	95,252	84,577	74,824	74,518		
	수입	4,550	4,709	4,911	53,817	53,418	45,031	44,319		
NAFTA	수출	5,778	7,512	6,426	84,260	86,048	85,347	81,068		
	수입	4,215	4,988	5,285	60,184	53,994	51,472	50,854		
EU	수출	3,990	4,080	4,471	54,042	51,658	48,079	46,610		
	수입	4,389	5,112	5,426	57,272	62,394	57,199	51,902		
BRICs	수출	14,328	16,083	15,942	169,584	177,122	159,334	145,255		
	수입	9,707	11,003	10,736	118,556	115,933	109,858	103,255		