

KMI 주간해운시장포커스

통권 379호(2018.03.26~03.30)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리: 황진회 본부장

| 주간 동향/이슈 | 전형진 해운산업연구실장 / chun@kmi.re.kr / 051-797-4631

국적선사 초대형선박 발주의 찬반 양론

국적선사의 초대형선박 발주에 대한 격론

최근 컨테이너선 시장은 공급과잉 상황이 지속되고 있음에도 불구하고 안정적인 수요 증가와 점진적인 운임상승에 따라 초대형선박 발주가 급증하고 있음. 이러한 현상은 강자의 시장지배력 강화 욕구와 약자의 생존 욕구가 결합되면서 가속화되는 경향을 보이고 있음. 이에 따라 국내에서도 현대상선의 2만 TEU급 초대형선박 발주에 대해 격론이 일어나고 있음

찬성론자들의 논리

현대상선의 2만 TEU급 초대형선박 발주에 대해 찬성론자들은 현대상선이 얼라이언스 체제에서 살아남고 비용경쟁력을 강화하기 위해 초대형선박 발주가 필요하다는 입장을 보이고 있음. 이는 초대형선박의 비용절감의 효과가 크고 서비스의 질적 제고와 안정성 확보를 위해서는 얼라이언스 가입이 불가피하다는 점에서 설득력을 얻고 있음

찬성론자들은 국적선사가 공급과잉을 이유로 초대형선박의 발주를 억제할 경우, 이미 초대형선박을 충분히 확보해 놓은 상위권 선사들의 시장지배력을 더욱 강화시키는 결과를 초래한다고 말하고 있음. 또한 그들은 국적선사의 영업력을 강화하고, 현재 민관협력을 통해 추진 중인 선화주 상생모델을 제대로 실행하여 국적선의 적취율을 확대해 나간다면 초대형선박 발주에 따른 리스크도 크게 우려할 바가 없다고 주장하고 있음

반대론자들의 논리

반면 현대상선의 2만TEU급 초대형선박 발주에 대해 반대론자들은 화물적취가 보장되지 않는 상황에서 초대형선박 발주는 오히려 국적선사의 경영영실적을 악화시키고 재무리스크를 확대시킬 것이라는 입장을 보이고 있음. 이러한 견해는 시장 선도자인 머스크가 초대형선박 발주를 주도해 가면서 후발기업들이 이를 따라하게 되고 결국은 공급과잉 확대로 극도의 치킨게임을 초래했다는 점에서 시사하는 바가 있음

이들은 '1등기업 따라하기'가 성공할 가능성이 크지 않다는 점에서 현대상선의 2만 TEU급 이상 초대형선박 발주에 우려하고 있음. 나아가 이들은 현대상선의 시장에서의 위상, 실제 영업능력을 인정하고 정확한 시장분석을 통해 틈새 시장을 발굴하고 이에 맞는 적정 규모의 선대와 서비스를 구축하는 것이 핵심 전략이 되어야 한다고 주장하고 있음

비용경쟁력 제고 통한 화물적취율 제고가 대안

현대상선의 초대형선박 발주가 현실화될 경우 반대론자들이 지적한 바와 같이 기대만큼의 화물적취가 이루어지지 않을 경우에는 막대한 영업손실과 재무리스크 확대를 감수해야 할 것임. 반면 현대상선이 현재의 규모를 유지하고 필요한 만큼 선대를 확장해 나갈 경우 비용경쟁력 상실과 함께 원양선사로서의 경쟁력을 상실할 가능성이 높아 국내 수출화주들은 추가적인 비용증가와 함께 물류서비스 지연 등과 같은 리스크에 노출될 가능성이 높음

현재 원양 컨테이너선사는 비용경쟁력 제고와 화물집화확대를 동시에 달성해야 함. 이를 위해서는 비경제선을 경제선으로 대체하는 초대형선 발주를 추진해야 하며, 저금리 금융도 반드시 제공되어야 함. 또한 낮아진 비용으로 국내 수출입화물 및 3국간 수송화물 수송도 확대해야 함. 결국 화물적취율 제고를 위해서도 초대형 선박을 확보하고 경쟁력을 제고해야 함



FFA 하락으로 헤징기회 상실 우려

모든 선형이 약보합세로 전환되며 BDI가 지난 주말 1,055p로 하락하였음. 시황의 하락은 중소형선박의 경우 단기 호황에 따른 경제심 확산과 무역전쟁에 따른 물동량의 감소전망 영향을 받은 것으로 판단됨. 변동 폭을 보면 주간평균으로 약 2.5% 하락하여 급격한 하락세는 아니라고 할 수 있으나, FFA 시장은 시장センチ먼트의 변화를 보여주고 있어 주의가 요망됨

1년 정기용선료의 경우 중소형선박은 FFA와 달리 변화가 없어 긍정적으로 해석될 수도 있으나, 그보다는 변화에 천천히 반응하는 기간용선시장의 특성 때문에 '시차'가 있는 것으로 보는 것이 타당할 것임. 한편 케이프는 1 일당 1,500달러 하락하여 spot 시장의 하락이 금년 전체에 대한 부정적인 분위기로 확산되는 것으로 보임

FFA 시장의 움직임은 기간용선시장과 다른 양상을 보였음. 대형선박은 물론이고 중소형선박까지 익월물과 차분기 물이 비교적 큰 폭으로 하락하여 spot 시장의 하락전환이 시장참여자들의 심리를 위축시킨 것으로 판단됨. FFA 시장에서 특히 주목해야 할 것은 중소형선박의 경우에도 내년물의 하락폭이 확대되었다는 것임. 시황호전에 대한 기대가 큰 상황이라 내년물까지 헤징하려는 수요는 많지 않겠지만 이러한 원월물의 하락세는 헤징의 기회가 크게 축소되는 것으로 해석되기 때문임.

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~03.30)	(전주비)	2018년 ³⁾			2017년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,055	(-67)	1,055	1,395	1,174	685	1,743	1,145
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	케이프(5TC) ⁷⁾	8,796	(-215)	8,339	20,890	12,890	3,566	29,411	14,086
	파나마스(4TC)	12,273	(-614)	9,856	13,034	11,537	6,281	13,740	9,766
	수프라마스(6TC)	11,808	(504)	9,350	12,356	10,640	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	9,536	(217)	7,530	9,577	8,509	5,422	10,104	7,637
	케이프	19,000	(-1,500)	17,500	20,375	18,850	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나마스	15,000	(-500)	13,500	15,500	14,413	8,500	14,300	11,524
	수프라마스	13,750	(0)	11,000	13,750	12,385	7,500	11,250	9,844
	핸디	11,500	(0)	9,500	11,500	10,423	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		4월물		2018년 2분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (03.30)	(전주비)	금주 (03.30)	(전주비)	금주 (03.30)	(전주비)	금주 (03.30)	(전주비)
선형별	케이프(5TC)	10,920	(-2,260)	21,150	5,887	16,850	-880	16,270	-430
운임	파나마스(4TC)	12,520	(-965)	12,643	-830	11,460	-560	10,505	-530
평가치 ⁶⁾	수프라마스(6TC)	11,610	(-950)	12,210	-207	11,080	-460	10,300	-350
(달러/일)	핸디(6TC)	9,825	(-125)	9,746	-96	9,275	-25	9,125	12

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



아시아-북미 항로 운임 반등

상해발 운임지수 SCFI는 658.68p 기록(전주 대비 12.09p 하락)

용선료 지수 HRCI는 746p 기록(전주 대비 12p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 71달러 하락한 633달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안은 전주 대비 FEU당 182달러 상승한 1,127달러, 미동안은 215달러 하락한 2,148달러를 기록함

동서 기간항로는 중국 춘절 이후 운임이 첫번째로 반등함. 아시아-북미 항로의 경우, 심리적 저지선으로 평가받는 1,000달러/TEU, 동안 2,000달러/TEU를 회복하였음. 중국 춘절 이후 3주간의 하락세에 대한 선사들의 저항으로 일시 반등한 것으로 판단됨

아시아 역내의 경우, 상해-한국, 상해-일본 항로는 각각 전주와 동일한 144달러, 219달러를 기록한 반면 상해-동남아 항로는 4달러 상승한 142달러를 각각 기록함

상해-한국 항로의 경우 선사들의 운임인상 노력에도 불구하고 시장 전체의 물동량 부족으로 운임변동이 없었으며 동남아항은 4월부터 섬유제품 물동량이 성수기에 들어서 운임이 소폭 인상됨

무역 분쟁으로 아시아-미국 간 무역 증가세 둔화(6.8%→4.9%)로 운임 하락 압력이 커질 것으로 예상

PIERS의 분석에 따르면 미중간의 무역 분쟁으로 인해 미국 수출컨테이너 물동량이 약 85,000TEU 감소할 것으로 예상함. 이는 매년 1,250만 TEU를 수출하는 미국 입장에서 적은 물동량일 수 있지만 중국이 대두를 포함하여 미국 제품에 대해 포괄적으로 관세부과를 실시할 경우(현재 128개 품목에 대해서만 실시) 무역 분쟁의 영향이 확대될 수 있음. Drewry는 2018년 아시아-미국간 컨테이너 물동량 증가세가 미중 간의 무역 분쟁으로 인해 기존 6.8%에서 4.9%로 하향 조정되었으며, IHS Markit은 태평양 항로에 대한 선박공급이 8~9% 증가할 것으로 전망하여 공급과잉으로 인한 운임하락 압력이 커질 것으로 예상됨

	금주 (03.30)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	658.68	(12.09)	646.59	883.59	787.29	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	633	(-71)	633	916	835.1	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	1,127	(182)	945	1,552	1,317.1	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	2,148	(215)	1,933	2,843	2,463.2	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	144	(-)	144	165	152.1	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	219	(-)	210	220	215.2	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	142	(4)	138	166	151.8	97	185	148
용선지수(HRCI)	746	(12)	610	746	662	394	642	557	



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

VLCC, 대기선박 감소로 아시아향 운임 상승

선사의 감속운항 등의 노력에 중동의 대기선박이 감소하며 아시아향 운임이 상승 반전하였음. 반면 미국, 유럽향 운임은 양쪽 시장 모두에서 하락하였음

VLCC 평균 일일 운임은 10,411 달러로 전주 대비 417 달러(+4.2%) 증가하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 42.5p로 전주대비 1.5p(+3.5%) 상승하였음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국향 12,191 달러(+24%), 일본향 14,302 달러(+25%), 싱가포르향 15,432 달러(+14%), 미국향 3,921 달러(-48%), 유럽향 7,172 달러(-15%) 기록. 서아프리카 시장은 중국향 11,231 달러(+1%), 미국향 16,830 달러(-2%), 인도향 14,592 달러(-2%)를 기록함

연료유 가격은 전반적으로 상승세를 나타내었으나 로테르담, 싱가포르, 홍콩 항은 소폭 하락하였음

[3월 30일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	356.5	385.5	385.5	377.5	363.5	372.5	380.5	383.5	374.0	381.5	405.5
전주비	-1.4%	0.5%	3.2%	0.0%	1.7%	0.0%	0.0%	1.3%	-0.1%	-0.5%	1.0%

제품선, 대기선박 감소로 미걸프만 운임 상승

대서양시장 : 북해시장으로 선박이 집중된 반면 미걸프만 시장은 성약 증가, 대기선박 감소로 운임 상승

아시아시장 : 하락을 지속하던 LR2가 운임 반등을 나타내며 LR 운임 모두 강세

제품선 평균 일일 운임은 9,949달러로 전주 대비 70 달러(-0.7%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 140.0p로 전주대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 6,878 달러(-14%), 북해-서아프리카 8,793 달러(-10%), 미걸프-북해 2,897 달러(+1,037%), 미걸프-남미동안 13,100 달러(+12%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 9,986 달러(+3%), LR2 10,885 달러(+20%)를 기록, MR은 인도-일본 11,818 달러(-6%)를 기록함

		(전주비)		2018년			2017년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(03.30)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	10,411	(417)	3,118	11,065	6,701	5,042	42,986	17,805
	MR	9,949	(-70)	8,063	11,783	9,870	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	20,000	(-500)	20,000	24,750	22,365	24,750	31,750	27,084
	MR	13,500	(-125)	13,500	14,000	13,827	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	42.5	(1.5)	34.0	50.0	39.1	37.0	90.0	58.3
	MR	140.0	(-)	130.0	140.0	134.6	135.0	205.0	159.6

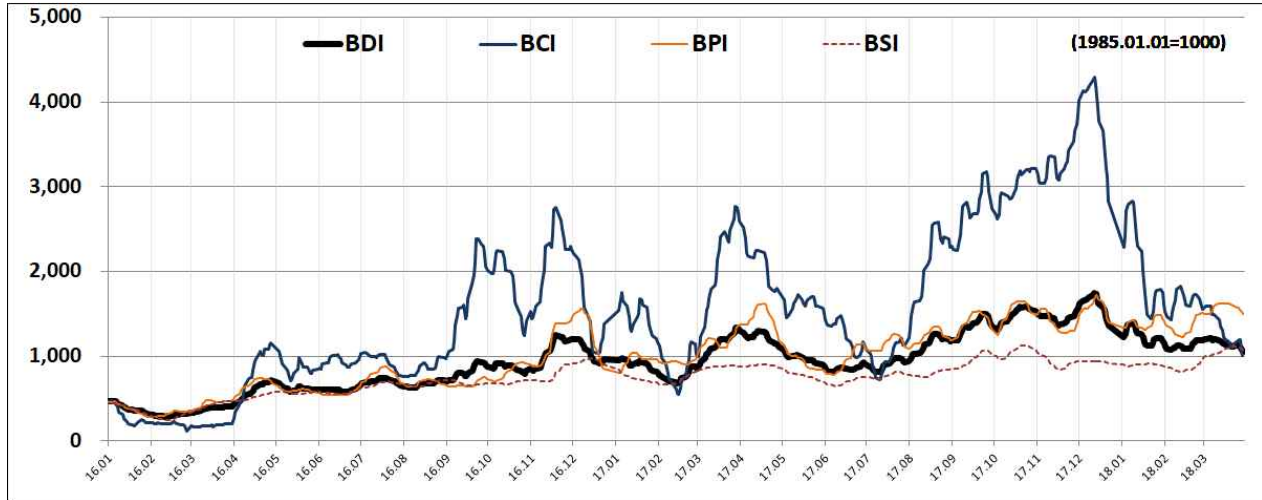
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



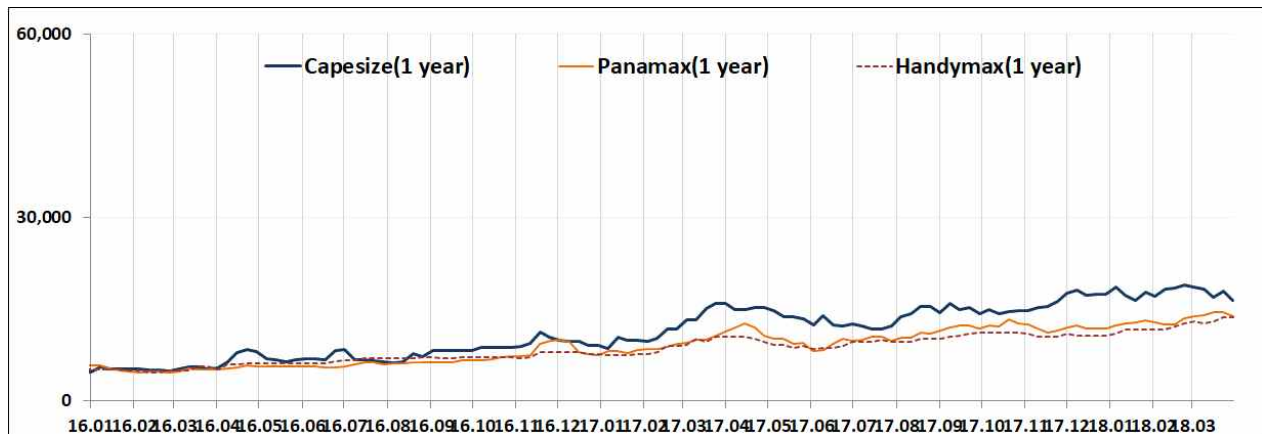
KMI 주간해운시장포커스 통권 379호 (2018.03.26~03.30)

건화물선 운임 지수



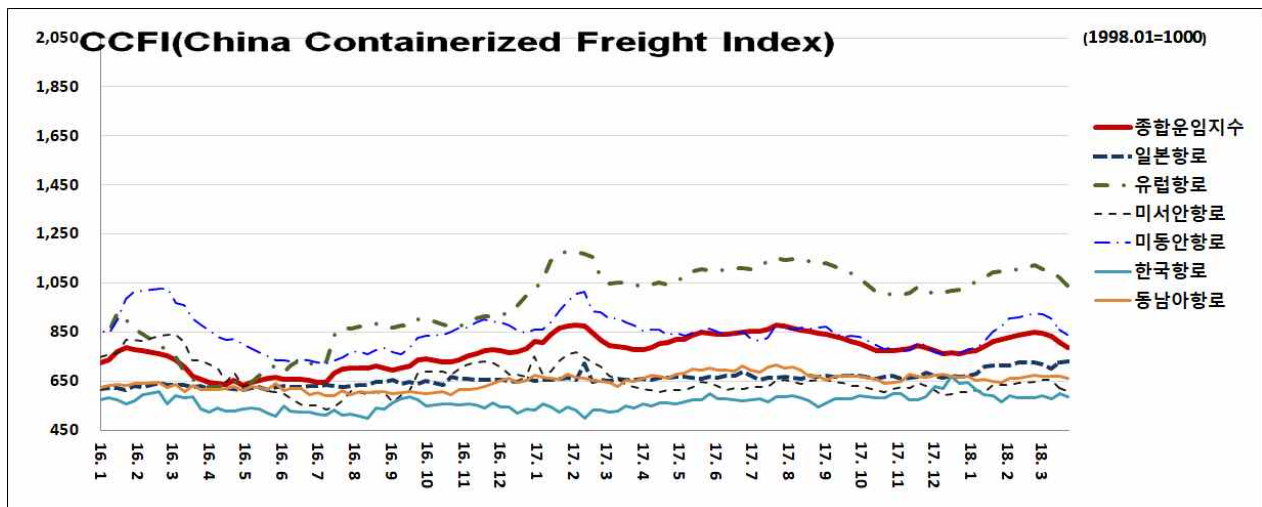
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



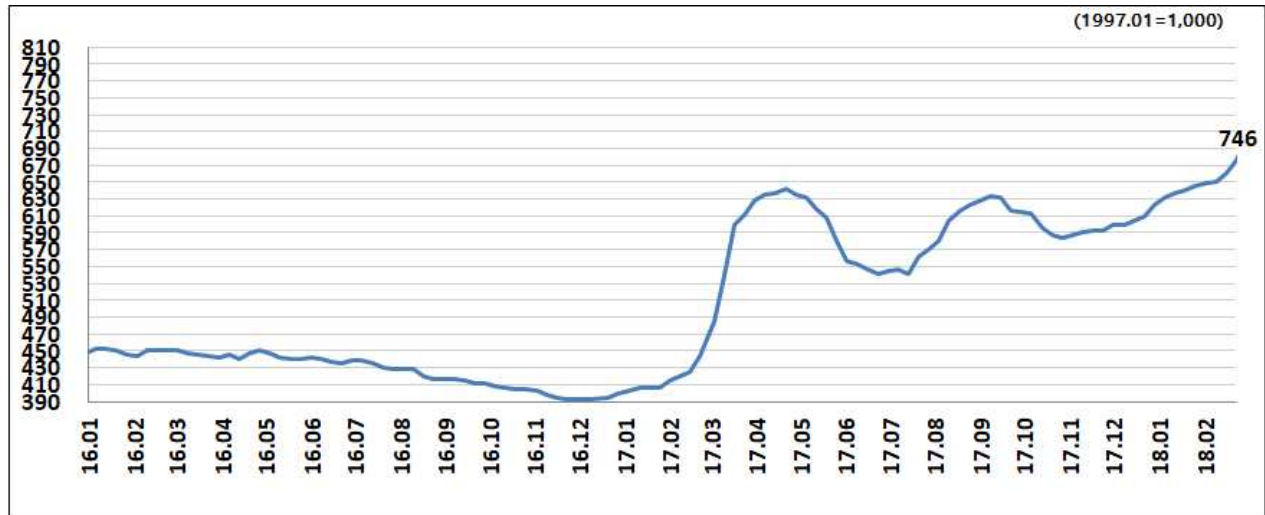
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 379호 (2018.03.26~03.30)

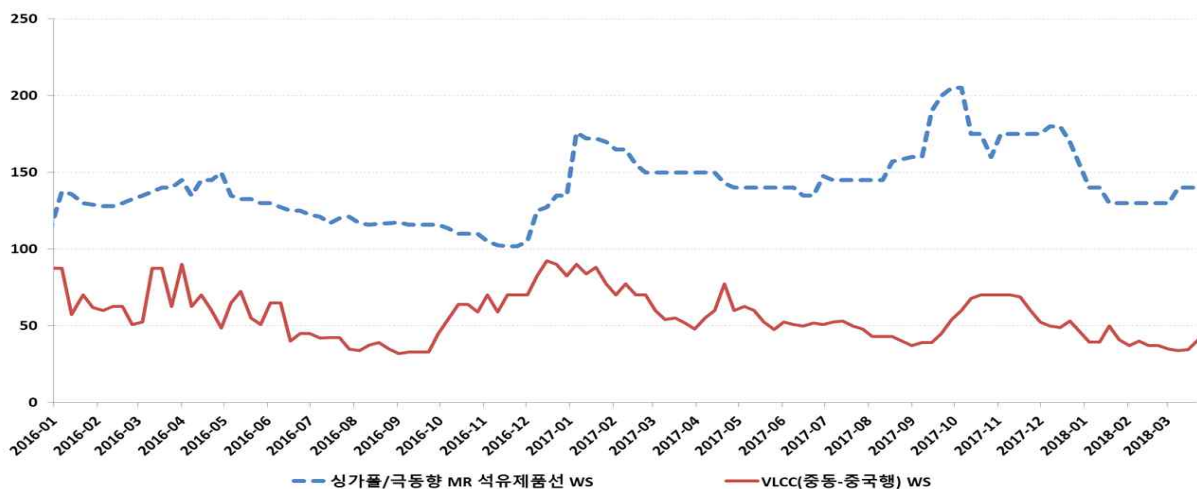
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



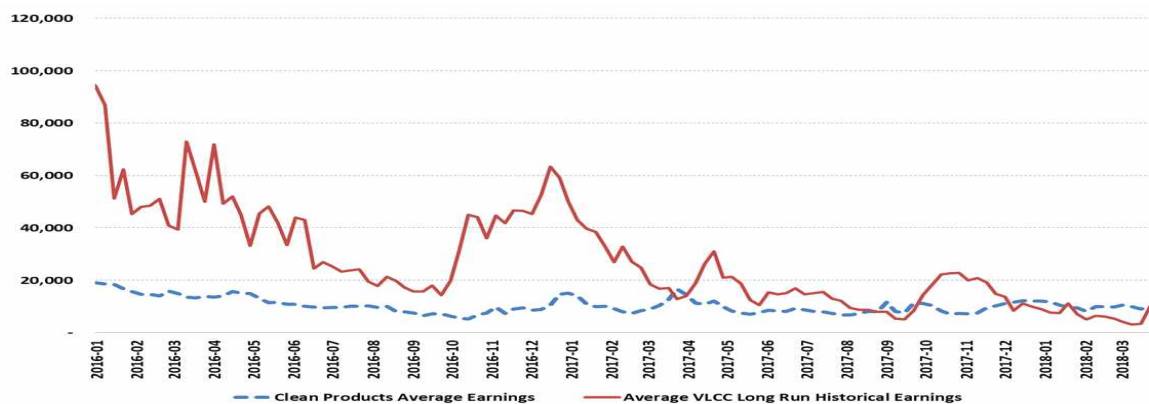
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 379호 (2018.03.26~03.30)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	3월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(03.30)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	18.8	18.5	19.0	18.6	15.0	18.5	17.7
유조선(5년)	VLCC	64.0	(-)	63.6	63.0	64.0	63.4	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.0	(0.7)	13.0	11.5	13.0	12.3	5.8	11.5	9.4
신조선 시장 (\$ Million)		(03.30)								
건화물선	Panamax	26.0	(-)	25.7	25.0	26.0	25.3	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	86.0	(-)	85.7	82.0	86.0	84.1	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	30.5	(-)	30.2	29.0	30.5	29.8	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(03.30)								
380 CST	Rotterdam	356.5	(-5.0)	350.2	341.5	372.0	358.2	267.5	364.0	305.2
	Singapore	374.0	(-0.5)	367.2	359.5	399.5	377.3	291.0	387.5	328.7
	Korea	396.5	(3.0)	394.5	388.5	423.5	404.0	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	381.5	(-2.0)	381.9	376.5	408.5	387.9	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(03.30)								
철광석	국제價	69.4	(-1.7)	73.5	69.4	79.3	75.1	55.3	91.7	71.3
	중국産	103.0	(-2.5)	108.0	102.6	111.8	108.6	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	97.1	(0.6)	100.2	96.2	105.1	102.1	78.0	101.4	87.1
	중국産	119.0	(0.8)	122.7	117.8	138.2	129.8	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주産	239.5	(-6.3)	242.8	223.4	245.9	236.2	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	186.8	(1.2)	185.5	170.3	186.9	183.2	130.4	191.2	149.6
	중국産	250.7	(1.7)	248.9	234.5	250.9	247.3	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	1044.8	(16.6)	1,040.2	940.5	1,066.8	1,008.2	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	451.0	(-9.3)	473.3	416.5	505.5	454.0	399.0	539.0	436.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		12월	1월	2월	2018년 합계	2015년 합계	2016년 합계	2017년 합계		
ASEAN	수출	8,318	8,330	7,614	15,944	74,824	74,518	95,252		
	수입	4,911	5,194	4,556	9,750	45,031	44,319	53,817		
NAFTA	수출	6,426	6,423	5,857	12,280	85,347	81,068	84,260		
	수입	5,285	5,840	5,190	11,030	51,472	50,854	60,184		
EU	수출	4,471	4,498	4,634	9,132	48,079	46,610	54,042		
	수입	5,426	5,722	5,005	10,727	57,199	51,902	57,272		
BRICs	수출	15,942	15,666	13,724	29,390	159,334	145,255	169,584		
	수입	10,736	11,248	9,433	20,681	109,858	103,255	118,556		