

KMI 주간해운시장포커스

통권 374호(2018.02.19~02.23)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

메가쉽 인도 증가, 선사들에게 큰 짐

컨테이너선 시장의 수급개선 쉽지 않을 듯

컨테이너선 시장은 이미 공급과잉 상태에 있음. 싱가포르에 위치하고 있는 리서치회사인 Crucial Perspective의 CEO인 Corrine Png은 컨테이너선 공급(Capacity)이 올해 5.9% 상승하여 2015년 이후 처음으로 수요증가율을 넘어설 것으로 추정하였음. 이는 공급과잉 상태의 컨테이너선 시장의 수급밸런스에 역전현상이 발생하는 것으로 수급여건이 악화됨을 의미함

이와 같이 수급밸런스가 역전되는 것은 적어도 2년 전에 발주된 40척 이상의 초대형 컨테이너선들이 인도될 것으로 예상되었기 때문임. 이들 초대형선박들이 예정대로 인도될 경우 컨테이너선의 적재율(소석률)이 낮아질 수 있으며, 이로 인해 선사들은 화주로부터 운임을 낮추도록 강요받을 수 있음

작년에 이어 올해도 메가쉽 집중 인도

올해는 작년보다 더 많은 초대형선박들이 인도되어 투입될 것으로 보이며 컨테이너선 시장의 공급은 2015년 이후 가장 많이 증가할 것으로 예상됨. BIMCO에 따르면 올해 컨테이너선 시장은 메가쉽이 집중적으로 배치될 것으로 예상되며, 올해 40여척의 메가쉽이 인도될 것으로 예상됨

올해 13,500TEU 이상 53척의 선박이 인도될 예정이나 일부 선주가 선박 인도를 연기할 가능성이 있음을 고려하면 올해 실제 메가쉽 인도량은 40여척으로 예상됨. 2017년에도 13,500TEU 이상 메가쉽이 55척 인도될 예정이었으나 실제로는 43척만 인도되었음. Corrine Png에 따르면 작년과 올해에 걸쳐 메가쉽이 80척 이상 인도됨에도 불구하고 일부 선사들은 여전히 저렴한 신조선가를 활용하여 더 많은 선박을 발주할 수도 있음

메가쉽의 인도 증가는 선사에게 큰 짐이 될 것

그동안 해운역사에 있어 선박 발주가 늘어날수록 공급과잉이 심화될 것이라는 우려 때문에 운임이 하락하는 경향을 보였음. 메가쉽이 급증하는 현상은 아시아-유럽, 아시아-북미 등 기간항로에 있어 수급개선이 갈수록 열악해짐을 의미함. 나아가 수급개선의 악화에 따라 한동안 잠잠했던 운임경쟁이 재발될 가능성이 높아졌으며, 이러한 운임 전쟁은 수급 균형이 달성되는 시점까지 계속될 수도 있음

특히 신조 인도된 메가쉽은 향후 약 20년간 해체되지 않을 것이라는 점에서 장기간에 걸쳐 공급부담을 가중시키는 결과를 가져올 것임. 메가쉽은 단기적으로 선사에게 비용절감의 혜택을 가져다 줄 수 있으나 장기적으로 시장 전체의 공급과잉을 심화시키거나 공급과잉 해소에 장애가 된다는 점에서 메가쉽의 확보 경쟁은 오랫동안 선사들에게 무거운 짐이 될 것임

춘절 이후 상승세 전환

지난 금요일 BDI는 1.185p로 1월말 수준을 회복하였음. 케이프의 경우 일당 수익 13,524 달러로 아직 갈 길이 멀지만 파나마스는 12,000 달러에 근접하고 있고 수프라막스도 10,000 달러를 넘어서 지난주의 분위기를 반전시키기에 충분하였음

전반적으로 중국 춘절 이후 화주들이 시장에 복귀한 것이 긍정적 요인으로 작용하였으며 중소형선은 인도네시아의 석탄수요 증가가 상승 모멘텀으로 작용하였음. 이와 관련하여 꾸준히 증가하고 있는 인도의 석탄수입(1월에도 전년 동월 대비 12% 이상 증가한 18.5백만톤 수입) 중에서 약 60% 정도를 인도네시아에서 충당하고 있는 점에 주목할 필요가 있음

Spot 시장의 호조 분위기가 기간용선 시장에도 파급되어 1년 기간용선료 기준으로 모든 선형에서 BEP를 상회한 수준의 가격을 형성하고 있음. FFA 시장도 이와 유사한 흐름을 보이고 있으며 특히 케이프의 경우 익월물이 16,400 달러, 3분기물이 18,710 달러에 형성되어 비교적 폭이 큰 Contango를 시현함

중국 춘절 전후의 시황등락을 고려할 때 단기기간의 운임 변동이 '올해 시황이 작년보다 높을 것'이라는 대세 판단에 영향을 주지 못하는 것으로 이해됨

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~02.23)	(전주비)	2018년 ³⁾			2017년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,140	(39)	1,082	1,395	1,186	685	1,743	1,145
	케이프(5TC) ⁷⁾	13,128	(-258)	11,189	20,890	14,374	3,566	29,411	14,086
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	11,123	(1,138)	9,856	11,958	10,885	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	9,801	(376)	9,350	10,475	9,997	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	7,678	(117)	7,530	8,924	8,186	5,422	10,104	7,637
	케이프	20,375	(875)	17,500	20,375	18,959	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나마스	14,625	(1,000)	13,500	14,625	13,906	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	12,750	(500)	11,000	12,750	11,844	7,500	11,250	9,844
	핸디	10,500	(-)	9,500	10,500	10,031	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		3월물		2018년 2분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (02.23)	(전주비)	금주 (02.23)	(전주비)	금주 (02.23)	(전주비)	금주 (02.23)	(전주비)
선형별 운임	케이프(5TC)	16,400	(525)	18,710	(1,010)	17,710	(660)	16,510	(560)
	파나마스(4TC)	13,130	(80)	14,043	(293)	12,430	(430)	11,310	(360)
평가치 ⁶⁾ (달러/일)	수프라막스(6TC)	12,000	(700)	12,787	(712)	11,850	(600)	10,740	(440)
	핸디(6TC)	9,150	(300)	9,438	(438)	9,125	(62)	9,138	(13)

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

춘절 이후 수요 감소세로 미주 운임 하락

상해발 운임지수 SCFI는 854.19p 기록(전주 대비 17.57p 하락)

용선료 지수 HRCI는 651p 기록(전주 대비 2p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 2달러 상승한 916달러, 아시아-북미 항로의 경우 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 74달러 하락한 1,412달러, 미동안행이 67달러 하락한 2,708달러를 기록함

동서 기간항로는 중국 춘절이 끝나면서 대체로 약세를 보였음. 아시아-유럽 항로는 물동량 증가세 둔화에도 불구하고 운임이 소폭 상승한 반면 아시아-북미 항로는 춘절이 끝나면서 물동량 감소로 운임이 하락함. BIMCO는 최근 발표자료에서 올해도 물동량이 호조세를 보일 것으로 전망하였음. 그러나 여전히 초대형선박 인도에 따른 공급압력 부담이 지속될 것으로 우려하였음. 아시아-미주 항로의 경우, 5월 서비스 계약운임 확정 전에 선사들이 계절적으로 줄어든 물동량에 얼마만큼 선복조절을 통해 운임을 방어할 지가 올해의 수익성에 큰 영향을 미칠 것으로 보임

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 TEU당 전주 대비 8달러 하락한 157달러, 상해-일본 항로는 전주와 같은 220달러, 상해-동남아 항로는 6달러 하락한 160달러를 각각 기록함

아시아 역내항로는 중국 춘절이 끝나면서 물동량이 감소하면서 전반적으로 운임이 하락함. 다만 일본 항로는 상해 항에 대한 항로조정 등으로 공급이 줄어들면서 지난 주 운임을 유지하였음

4월 1일 출범 예정인 일본 ONE의 항배에 관심이 필요함

최근 Lloyd's List는 일본 ONE CEO인 Nixon과의 인터뷰를 보도함. 동 보도에 따르면 ONE은 글로벌 IT 플랫폼을 통일하고 고객 1순위의 경영을 천명하였음. 특히 고객에 대한 막힘없는 문전 서비스를 지향하고 있는 점이 현재의 컨테이너 정기선사들이 지향해야 하는 가치가 무엇인지를 보여주고 있음. 또한 기사에 따르면 ONE이 향후 3년간 비용 절감이 약 9억 5,000만 달러에 이른다는 사실임

이는 ONE 통합으로 일본 선사들이 시너지를 얻을 수 있다는 것이며, 이러한 시너지 효과는 원양항로는 물론 근해 항로까지 영향을 미칠 것으로 보임. 즉 통합에 따라 남게 되는 경영자원을 한일항로 또는 제3국 근해항로에 투입할 우려가 있음. 만일 이러한 우려가 현실화되면 근해항로에서 ONE발 시장점유율 경쟁이 촉발될 우려가 있음. 따라서 이러한 여건변화에 대응하여 국적선사의 운영 효율화를 위한 다각적 방안의 모색이 필요함

	금주 (02.23)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	854.19	(-17.57)	816.58	883.59	852.11	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	916	(2)	888	916	904	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	1,412	(-74)	1,412	1,552	1,475	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	2,708	(-67)	2,425	2,843	2,702	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	157	(-8)	150	165	156	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	220	(-)	210	220	214	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	160	(-6)	145	166	157	97	185	148
	용선지수(HRCI)	651	(2)	610	651	636	394	642	557



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

VLCC, 공급과잉 지속으로 운임은 하락

VLCC 성약 건수는 전주 대비 약 3% 증가하였으며 중동 대기 선박량은 4% 증가하였음. 선박량 과잉이 지속됨에 따라 계절적 수요에 따른 운임상승이 거의 나타나지 않은 채 겨울 시즌을 마무리 하고 있음

VLCC 평균 일일 운임은 5,427 달러로 전주 대비 621 달러(-10.3%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 37.0p로 전주대비 변동 없음

연료유 가격은 싱가포르를 제외한 대부분 항만에서 상승 반전하였음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국향 6,041 달러(-2%), 일본향 7,448 달러(-2%), 싱가포르향 8,673 달러(-1%), 미국향 -53 달러(-103%), 유럽향 1,764 달러(-46%) 기록. 서아프리카 시장은 중국향 8,273 달러(-4%), 미국향 15,205 달러(-4%), 인도향 9,919 달러(-1%) 기록

[2월 23일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	353.5	388.0	370.5	389.0	352.5	370.5	372.5	369.5	366.5	379.5	426.0
전주비	2.3%	2.2%	2.2%	5.4%	2.9%	3.6%	1.4%	0.5%	-0.3%	0.5%	4.7%

제품선, LR2 운임 크게 반등

대서양시장 : 연휴에 따른 선박량 누적으로 미걸프만 운임은 하락하였으나 전반적으로 대서양 운임은 강보합세

아시아시장 : 아시아향 운임이 강보합세를 나타냈으며 낙폭이 컸던 LR2 운임이 크게 반등

제품선 평균 일일 운임은 9,747 달러로 전주 대비 137 달러(-1.4%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 130.0p로 전주대비 변동없음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 12,181 달러(+4%), 북해-서아프리카 13,513 달러(+3%), 미걸프-북해 3,492 달러(-16%), 미걸프-남미동안 12,979 달러(+4%) 기록

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 9,471 달러(+10%), LR2 11,394 달러(+51%) 기록. MR은 인도-일본 7,922 달러(+0%) 기록

				(전주비)	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (02.23)										
Average Earnings (\$/day)	VLCC	5,427	(-621)		5,017	11,065	6,999	5,042	42,986	17,805
	MR	9,747	(-137)		8,063	11,783	9,874	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	22,000	(-)		22,000	24,750	23,531	24,750	31,750	27,084
	MR	13,875	(-)		13,875	14,000	13,906	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	37.0	(-)		37.0	50.0	40.1	37.0	90.0	58.3
	MR	130.0	(-)		130.0	140.0	132.5	135.0	205.0	159.6

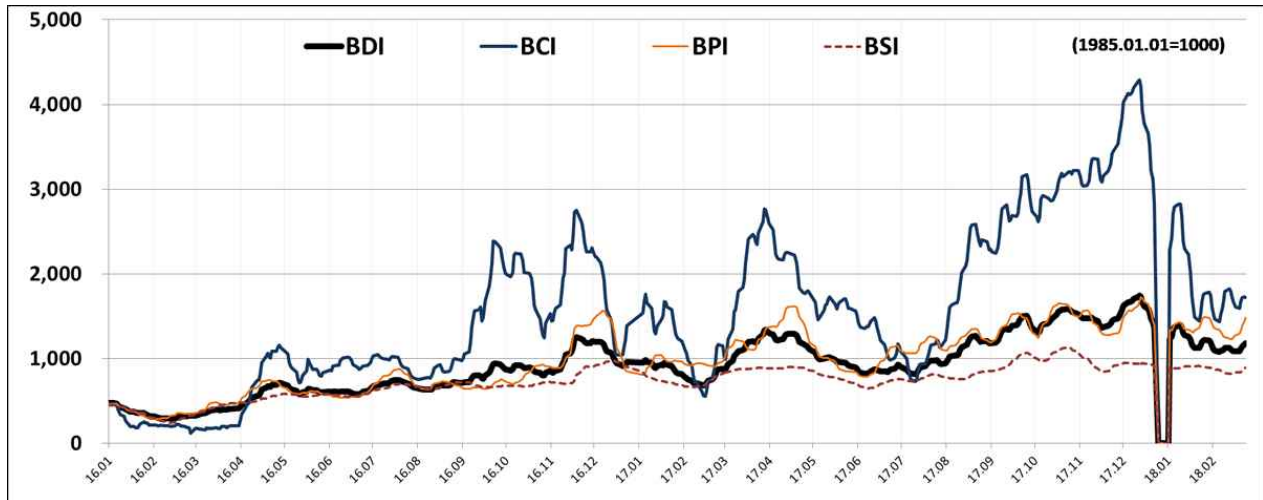
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



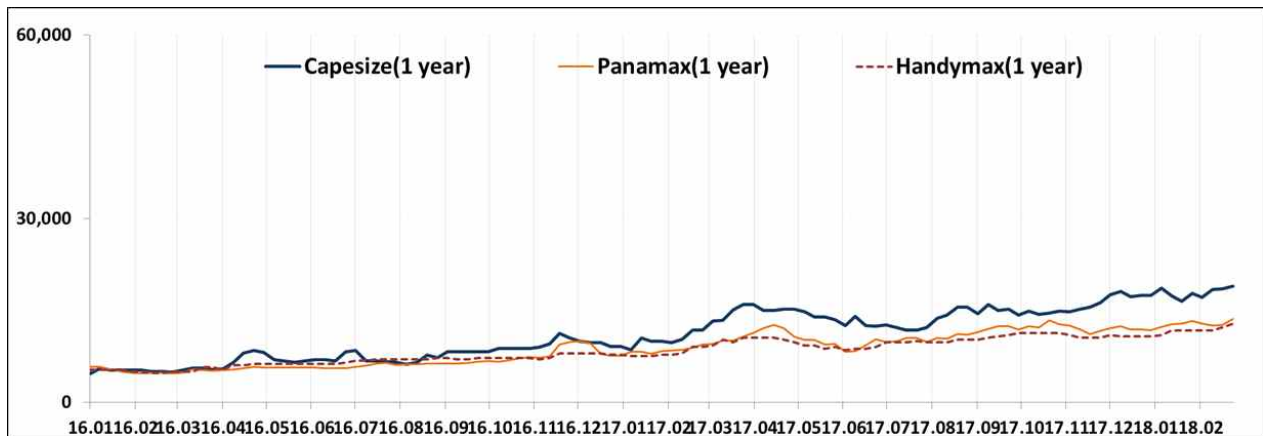
KMI 주간해운시장포커스 통권 374호 (2018.02.19~02.23)

건화물선 운임 지수



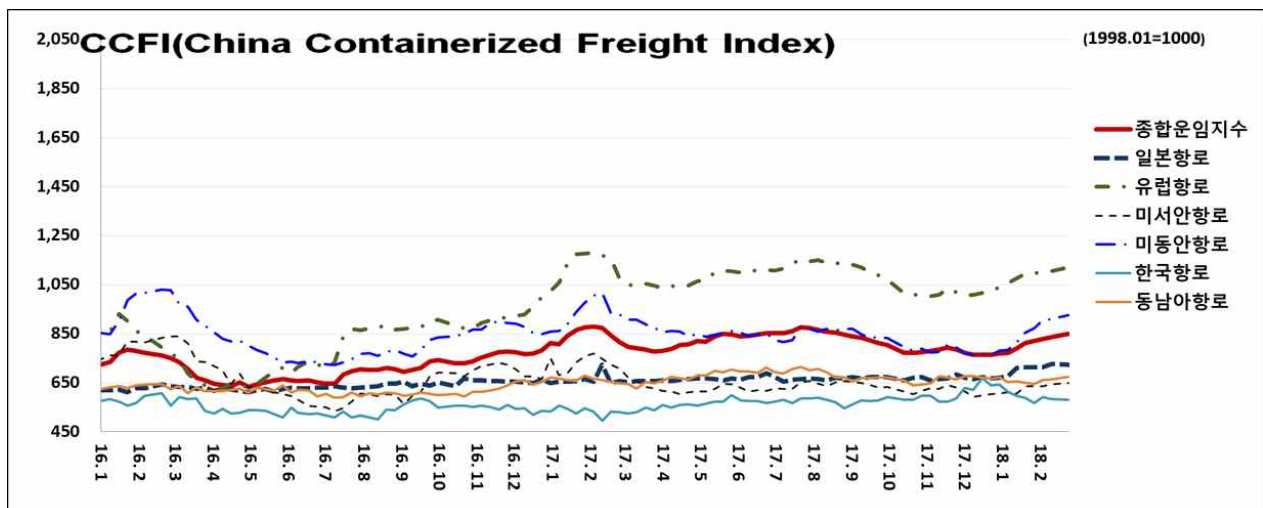
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



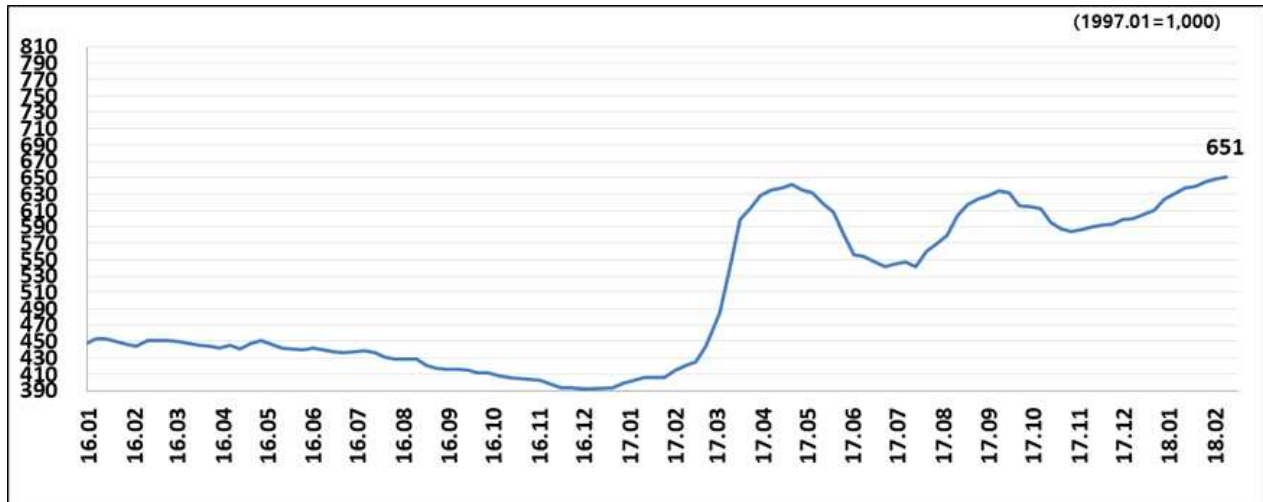
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 374호 (2018.02.19~02.23)

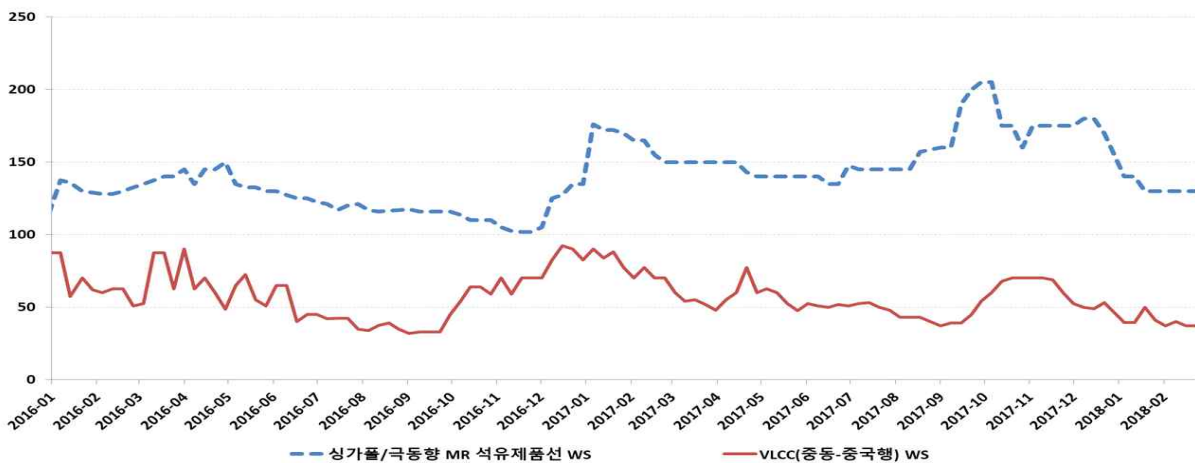
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



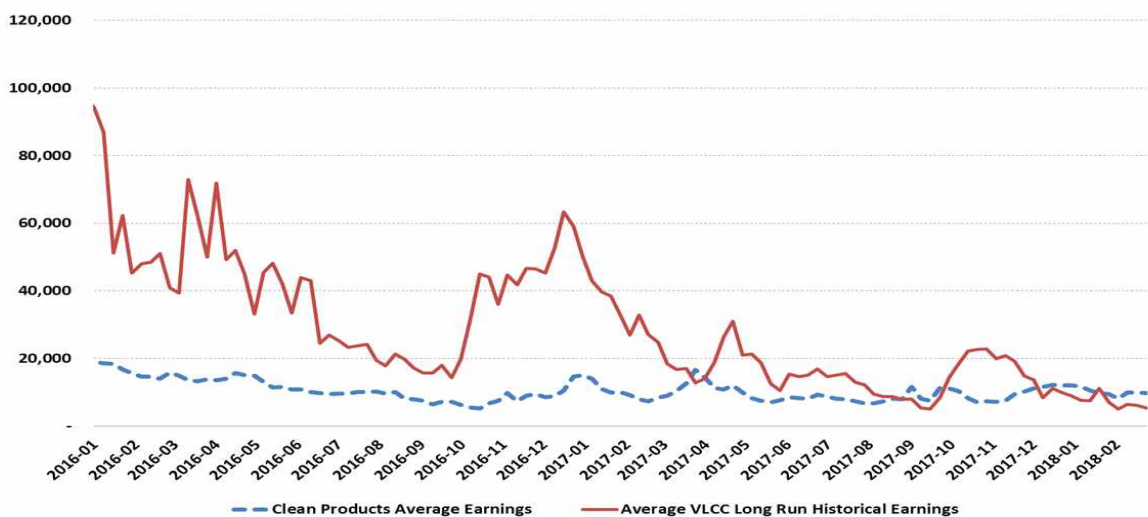
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 374호 (2018.02.19~02.23)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	2월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(02.23)								
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	11.5	(-)	11.5	11.5	11.5	11.5	5.8	11.5	9.4
신조선 시장 (\$ Million)		(02.23)								
건화물선	Panamax	25.3	(-)	25.2	25.0	25.3	25.1	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	84.5	(0.5)	83.9	82.0	84.5	83.2	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	29.8	(-)	29.8	29.0	29.8	29.6	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(02.23)								
380 CST	Rotterdam	353.5	(8.0)	355.8	345.5	372.0	363.3	267.5	364.0	305.2
	Singapore	366.5	(-1.0)	375.0	366.5	399.5	383.6	291.0	387.5	328.7
	Korea	388.5	(-3.0)	399.5	388.5	423.5	409.9	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	379.5	(2.0)	385.5	377.5	408.5	391.7	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(02.23)								
철광석	국제價	76.78	(1.2)	75.4	72.6	77.2	75.9	55.3	91.7	71.3
	중국産	110.7	(-0.7)	110.9	105.9	111.8	108.8	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	104.0	(-0.6)	104.4	101.0	105.1	103.2	78.0	101.4	87.1
	중국産	136.8	(-0.8)	137.2	129.7	138.2	133.8	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주産	237.2	(-1.4)	233.7	223.4	238.6	231.7	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	185.0	(-1.1)	185.6	170.3	186.9	181.5	130.4	191.2	149.6
	중국産	248.2	(-1.5)	249.1	234.5	250.9	246.1	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	1,036.3	(14.8)	1,004.9	940.5	1,036.3	986.7	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	452.3	(-5.5)	454.2	416.5	464.0	441.4	399.0	539.0	436.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		11월	12월	1월	2018년 합계	2015년 합계	2016년 합계	2017년 합계		
ASEAN	수출	8,321	8,318	8,329	8,329	74,824	74,518	95,252		
	수입	4,709	4,911	5,180	5,180	45,031	44,319	53,817		
NAFTA	수출	7,512	6,426	6,441	6,441	85,347	81,068	84,260		
	수입	4,988	5,285	5,803	5,803	51,472	50,854	60,184		
EU	수출	4,080	4,471	4,500	4,500	48,079	46,610	54,042		
	수입	5,112	5,426	5,700	5,700	57,199	51,902	57,272		
BRICs	수출	16,083	15,942	15,666	15,666	159,334	145,255	169,584		
	수입	11,003	10,736	11,248	11,248	109,858	103,255	118,556		