

KMI 주간해운시장포커스

통권 375호(2018.02.26~03.02)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

초대형선박 발주가 지속되는 까닭은?

다시 본격화되는 초대형선박 발주 경쟁

최근 프랑스 CMA CGM은 한국의 현대중공업(HHI)과 2020년까지 14,000TEU급 6척 및 옵션 6척을 인도하는 발주 의향서를 체결했다고 밝혔다. CMA CGM은 2017년 9월 9척의 LNG 연료를 사용하는 22,000TEU급을 대량 발주하여 2016년 잠잠했던 초대형선박의 발주를 재개한 최초의 선사 중 하나임

2017년 9월 CMA CGM은 중국의 상하이와이카오, 후중동화 2개 조선소에 22,000TEU급 9척(12억달러)을 발주한 바 있음. 이번에 발주되는 초대형선박은 2019년말 인도되어 시장에 투입될 예정임. CMA CGM이 신규 발주를 통해 선대를 혁신하는 것은 2020년 시행되는 IMO 환경규제인 Sulfur cap과 선박평형수협약 시행에 대비하기 위한 것으로 알려졌다.

또한 최근에 Maersk는 현대중공업에 15,200TEU급 2척에 대한 옵션을 행사하였으며, Evergreen도 12,000TEU급 8척을 삼성중공업에 발주하고, 11,850TEU급 12척을 Shoeni Kisen에서 용선할 예정임. 아울러 COSCO는 2만TEU급 이상 11척, 13,800~14,500TEU급 9척 등 20척의 초대형선박 투자계획을 밝힌 바 있으며, 국적선사인 현대상선도 22,000TEU급을 포함한 20척의 초대형선박을 발주할 것으로 알려지고 있음

약자의 생존욕구와 강자의 시장지배력 강화욕구가 초대형선박 발주를 부추긴다

2016년 시황 부진에 따라 초대형선박 신조 발주가 5척에 불과했으나 2016년 9월 한진해운 법정관리 이후 시황이 상승세로 전환되고 2017년 수요 증가에 따른 수급 개선으로 시장심리가 개선되면서 초대형선박에 대한 신조 발주가 급증하고 있음. 2017년 CMA CGM이 22,000TEU급 9척, COSCO가 21,000TEU급 6척, 13,500TEU급 8척을 중국 조선소에 발주하였으며, 세계 2위 MSC는 22,000TEU급 11척을 한국 조선소에 발주하였음. 즉 작년에만 2만TEU급 이상 초대형선박이 26척 발주되어 2019~2020년에 인도될 예정임

이처럼 공급과잉의 상황에서도 초대형선박의 발주가 지속되는 이유는 무엇인가? 크게 두 가지로 볼 수 있음. 먼저 강자의 입장에서는 과점적 시장리더쉽을 유지하고 비용경쟁의 주도권을 장악하기 위한 방안으로 초대형선박 확보가 필요함. 더구나 상위권 선사들이 투자능력에 있어서도 중소선사 보다 우위에 있기 때문에 초대형선박 대량 확보를 통한 시장지배력 확대가 더욱 용이함. 상위권 5대 선사들의 시장점유율이 2016년 45%에서 2018년 57%로 상승할 것으로 예상되는 바, 이는 상위권 선사들이 시장지배력을 확대하기 위한 수단의 하나로 초대형선박을 대량 확보하는 방안을 활용하고 있음을 나타냄

또한 약자의 입장에서 상위권 선사들의 규모의 거대화에 따른 비용절감에 대응하기 위한 불가피한 선택으로 볼 수 있음. 초대형선박이 부족한 약자의 경우 '규모의 경제'를 활용하는 강자의 비용우위 전략에 대응하는 가장 효과적인 대안은 초대형선박을 확보하여 비용경쟁력을 강화해 나가는 것임. 또한 초대형선박 확보는 얼라이언스 가입과 서비스의 질적 개선을 위한 중요한 대안이라는 점에서 약자인 중소선사도 초대형선박 확보의 유혹에서 벗어나지 못함

따라서 컨테이너선 시장에서 활동하는 강자들이 선대의 거대화를 통해 시장지배력을 유지하고 시장경쟁을 주도할 수 있다고 믿고 있는 한, 그리고 약자들이 생존을 위해 초대형선박 확보에 나서기를 멈추지 않는 한 초대형선박의 발주는 계속될 것으로 판단됨

중·소형선 시장의 호조

BDI는 주간 평균기준으로 1,140에서 1,195로 4.8% 상승하였지만 케이프 일당수익은 오히려 3.7%하락하는 모습을 보임. 지수의 상승을 견인한 것은 중·소형선으로 파나마스는 일주일 내내 12,000달러를 상회했으며 수프라막스는 지난 금요일 약 4개월 만에 처음으로 11,000달러를 넘어섬. 케이프의 경우 전 수역에 걸쳐 용선활동이 부진하여 소폭이나마 하락압력을 받은 반면, 중·소형선은 인도네시아 석탄과 곡물수요가 시장을 지지하였음.

1년 이내의 평균수익 예상치에는 spot시장의 분위기가 반영되는 것이 일반적이며, 이번 1년 용선료의 주간변동도 예외가 아니었음. 케이프는 다소 하락한 반면 중·소형선은 소폭 상승함. 선복수급의 펀더멘털에 대한 큰 변화 없이 단기시황의 분위기에 따라 1년 수익력이 변동한다는 것은 해정의 타이밍에 대한 시그널로 활용할 가능성을 내포하는 것으로 볼 수 있음.

FFA시장에서는 4월물의 주간 가격변동이 1년 용선료와는 다소 다르게 나타남. 케이프는 1,250달러 하락, 수프라막스는 80달러 상승으로 방향성에 차이가 없었으나, 파나마스는 용선료가 소폭의 상승을 보인 반면 FFA 4월물은 오히려 490달러 하락하여 차이를 드러냄. FFA 익월물이 1년 용선료보다 가격발견(price discovery) 측면에서 더 민감하게 시장의 변동성을 반영하므로 파나마스 시황의 단기 조정가능성에 더 무게를 두는 것이 타당하다는 판단임.

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~03.02)	(전주비)	2018년 ³⁾			2017년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,195	(54)	1,082	1,395	1,187	685	1,743	1,145
	케이프(5TC) ⁷⁾	12,641	(-487)	11,189	20,890	14,177	3,566	29,411	14,086
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	12,088	(965)	9,856	12,138	11,022	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	10,779	(978)	9,350	11,116	10,086	6,934	11,891	9,165
	헨디(6TC)	8,230	(552)	7,530	8,924	8,191	5,422	10,104	7,637
	케이프	19,625	(-750)	17,500	20,375	19,033	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나마스	14,875	(250)	13,500	14,875	14,014	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	13,000	(250)	11,000	13,000	11,972	7,500	11,250	9,844
	헨디	10,750	(250)	9,500	10,750	10,111	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		4월물		2018년 2분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (03.02)	(전주비)	금주 (03.02)	(전주비)	금주 (03.02)	(전주비)	금주 (03.02)	(전주비)
선형별 운임	케이프(5TC)	17,770	(-1,250)	17,947	(-763)	17,830	(120)	16,620	(110)
	파나마스(4TC)	13,810	(-490)	13,784	(-259)	12,405	(-25)	11,420	(110)
평가치 ⁶⁾ (달러/일)	수프라막스(6TC)	12,980	(-80)	12,820	(33)	11,875	(25)	10,940	(200)
	헨디(6TC)	9,763	(225)	9,671	(233)	9,219	(94)	9,188	(50)

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 부연구위원 / valiance@kmi.re.kr

춘절 이후 물량 감소로 컨테이너 운임 대폭 하락

상해발 운임지수 SCFI는 772.45p 기록(전주 대비 81.74p 하락)

용선료 지수 HRCI는 661p 기록(전주 대비 10p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 89달러 하락한 827달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 160달러 하락한 1,252달러, 미동안행이 333달러 하락한 2,375달러를 기록함

중국의 춘절 연휴와 그에 이은 물동량 감소세로 동서 기간 항로의 운임이 큰 폭으로 하락함. 이 같은 운임 하락은 시장에서 예견된 것이지만, 그 감소폭이 상당해 선사들의 충격이 클 것으로 보임

특히 JOC가 최근에 보도한 아시아-북미 항로의 경쟁과열이 선사들에 미칠 영향이 우려스러움. 먼저, 아시아-북미 항로의 올해 물동량 증가세는 약 5-6%로 견조할 것으로 보이는데 반해, 선박량 투입은 8-9% 증가할 것으로 보임. 특히 5월부터 시작되는 1년 서비스 계약(SC)의 운임이 이 같은 수급악화의 영향을 받을 우려가 큼. 특히 Ocean 얼라이언스의 APL(CMA CGM 합병)과 SM Line의 신규 서비스 개설이 5월을 전후해 이루어지는데 관심이 큼. APL은 7월에 5,500TEU급 선박으로 구성된 고속 서비스를 개시할 예정이고, SM Line도 5월에 4,000TEU급 선박으로 구성된 신규 서비스를 개시할 예정임. 이 같은 원양 항로에서의 틈새시장인 프리미엄 고속 서비스가 속속 도입되는 가운데, 기존 얼라이언스들은 아시아-유럽 항로에 초대형 선박이 들어오면서 기존의 10,000TEU급 선박을 북미 항로로 전배하고 있어 공급부담이 가중되고 있는 상황임. 이 같은 선대 대형화와 고속 서비스 도입은 서로 상반된 메시지를 시장에 던져 주고 있음. 선대 대형화는 항만의 체선문제를 악화시키는 반면, 고속 서비스는 이 같은 여건 속에서 화주에게 신속한 서비스를 제공하겠다는 것임

연중 운임이 가장 낮게 형성되는 시기인 중국 춘절 이후의 수급 상황에서 선사들의 이 같은 대비된 전략이 어떤 성과를 가져올지 면밀한 점검이 필요함. 아울러 전반적인 공급과잉 속에서 선대의 집중화를 가져온 M&A와 거대 얼라이언스 체계가 공급조절에 성공할 지도 매우 중요한 모니터링 대상임

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 TEU당 전주 대비 7달러 하락한 150달러, 상해-일본 항로는 9달러 하락한 211달러, 상해-동남아 항로는 2달러 하락한 158달러를 각각 기록함

아시아 근해 항로는 중국 춘절 연휴 이후 물동량 감소로 지난주에 이어 운임이 부진한 모습을 보임. 특히 동남아 항로의 경우 계속되는 신규 항로 개설로 공급량이 늘어 4월 초 까지는 운임 상승이 힘들 것으로 전망됨

	금주 (03.02)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
	종합(SCFI)	772.45	(-81.74)	772.45	883.59	842.16	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	827	(-89)	827	916	894	681	1,116	876
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	미서안항로(\$/FEU)	1,252	(-160)	1,252	1,552	1,447	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	2,375	(-333)	2,375	2,843	2,661	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	150	(-7)	150	165	155	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	211	(-9)	210	220	213	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	158	(-2)	145	166	157	97	185	148
	용선지수(HRCI)	661	(10)	610	661	639	394	642	557



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

VLCC, 대기선박 누적으로 운임 하락 지속

VLCC 성약건수는 전주대비 약 48% 증가하였으며 중동 대기 선박량은 2% 증가하였음. 큰 폭의 성약 건수 증가 있었지만 누적된 대기 선박들이 많아 운임 상승으로 이어지지 못하였음

VLCC 평균 일일 운임은 4,204 달러로 전주 대비 1,223 달러(-22.5%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 35.0p로 전주대비 2p(-5.7%) 하락하였음

연료유 가격은 포스, 홍콩항을 제외한 대부분 항만에서 다시 하락 반전하였음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국항 2,778 달러(-54%), 일본항 6,299 달러(-15%), 싱가포르항 7,151 달러(-18%), 미국항 212 달러(+ 전환), 유럽항 2,015 달러(+14%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 7,527 달러(-9%), 미국항 15,190 달러(-0%), 인도항 10,232 달러(+3%)를 기록함

[3월 2일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	341.5	384.0	374.5	376.5	352.5	360.0	372.5	365.5	364.5	385.5	421.5
전주비	-3.4%	-1.0%	1.1%	-3.2%	-	-2.8%	-	-1.1%	-0.5%	1.6%	-1.1%

제품선, 아시아, 미걸프에서 모두 강세를 나타냄

대서양시장 : 미 걸프만 운임이 크게 반등한 반면 북해 운임은 소폭 하락하였음

아시아시장 : 나프타 화물 증가로 LR2 운임이 상승세를 강하게 이어가며 LR1, MR도 상승세를 나타냄

제품선 평균 일일 운임은 10,512달러로 전주 대비 765 달러(+7.8%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 130.0p로 전주대비 변동없음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 11,697 달러(-4%), 북해-서아프리카 13,123 달러(-3%), 미걸프-북해 7,002 달러(+100%), 미걸프-남미동안 17,862 달러(+38%) 기록

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 10,051 달러(+6%), LR2 16,712 달러(+47%) 기록. MR은 인도-일본 9,616 달러(+21%) 기록을 기록함

				(전주비)	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(03.02)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	4,204	(-1,223)		4,204	11,065	6,989	5,042	42,986	17,805
	MR	10,512	(765)		8,063	11,783	9,945	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	21,000	(-1,000)		21,000	24,750	23,250	24,750	31,750	27,084
	MR	13,875	(-)		13,875	14,000	13,903	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	35.0	(-2.0)		35.0	50.0	39.5	37.0	90.0	58.3
	MR	130.0	(-)		130.0	140.0	132.2	135.0	205.0	159.6

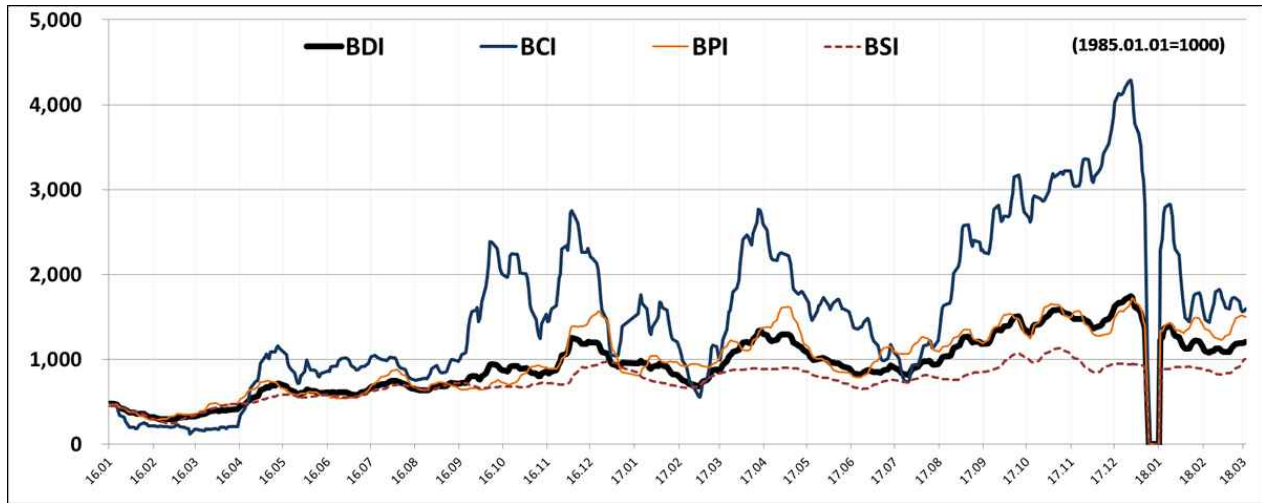
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



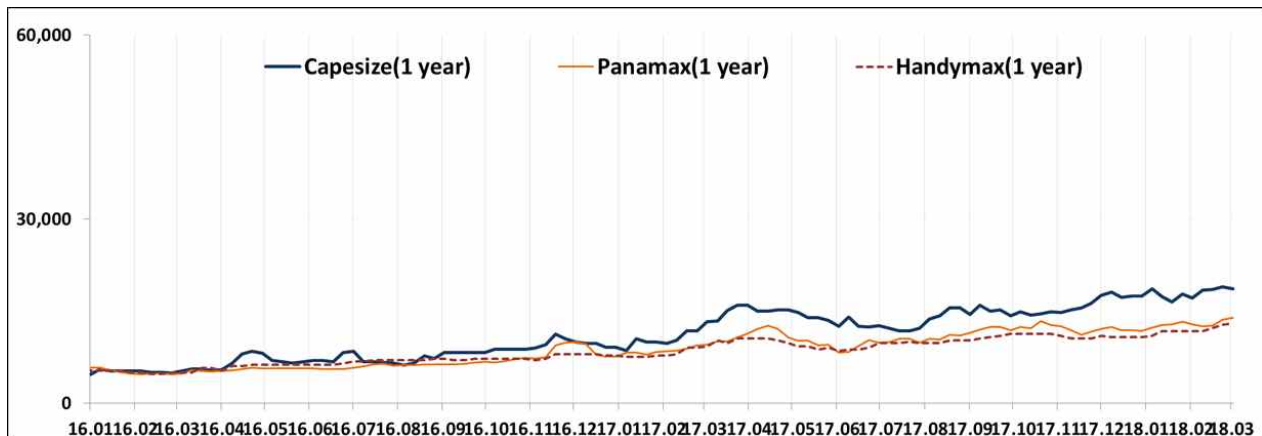
KMI 주간해운시장포커스 통권 375호 (2018.02.26~03.02)

건화물선 운임 지수



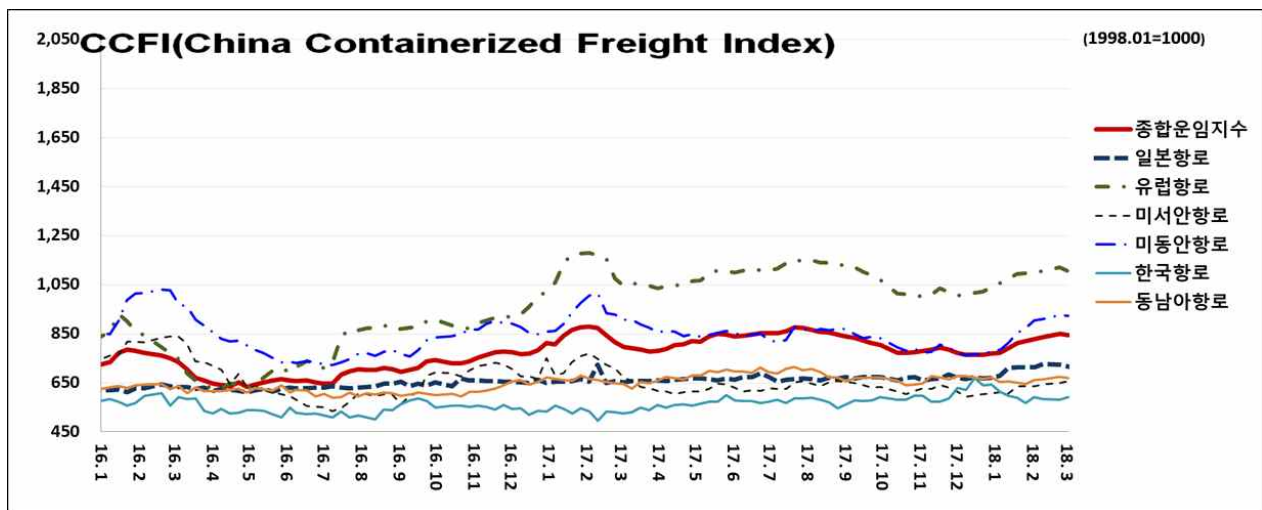
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



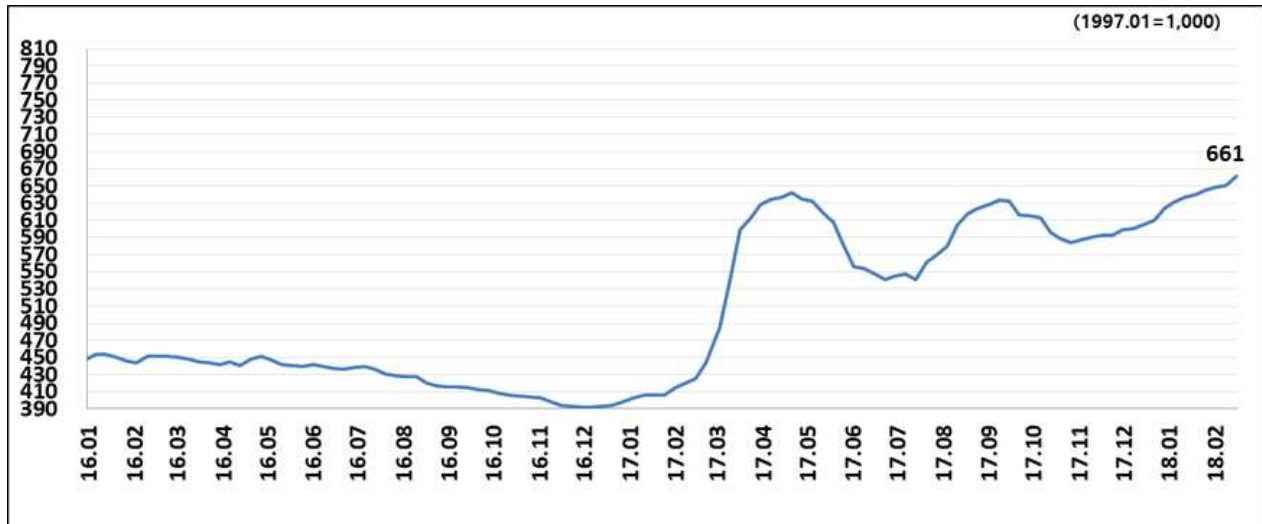
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 375호 (2018.02.26~03.02)

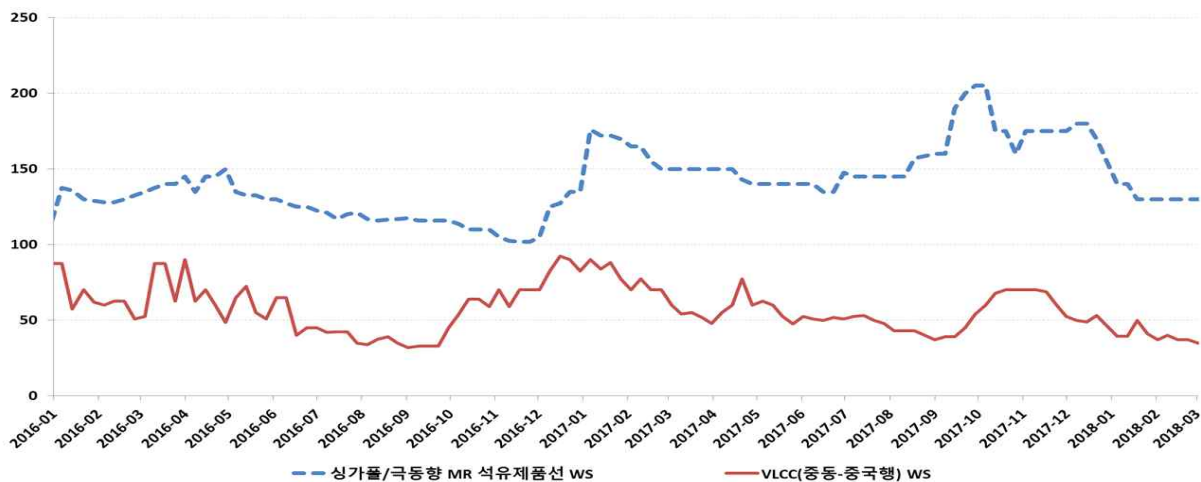
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



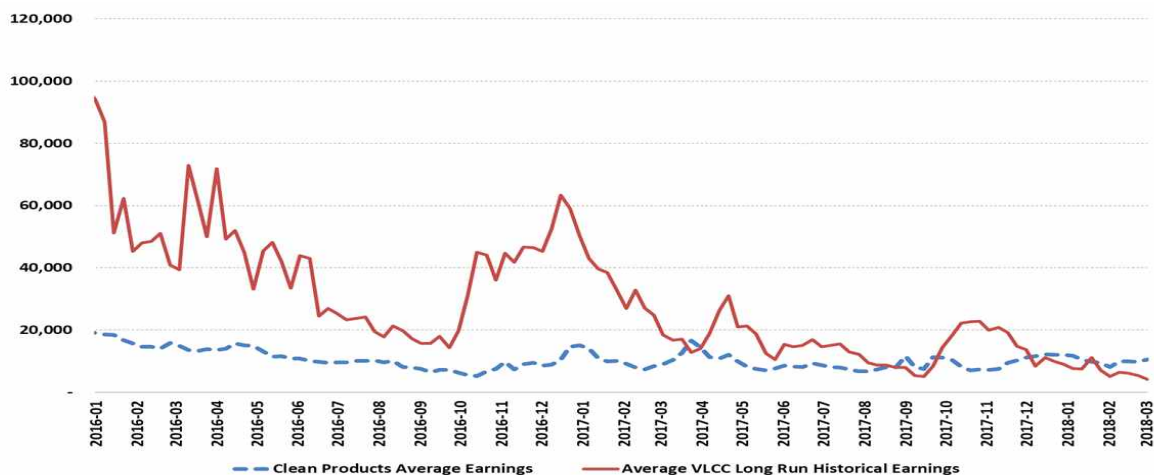
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 375호 (2018.02.26~03.02)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	3월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(03.02)								
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	63.2	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	12.3	(0.8)	12.3	11.5	12.3	11.9	5.8	11.5	9.4
신조선 시장 (\$ Million)		(03.02)								
건화물선	Panamax	25.3	(-)	25.3	25.0	25.3	25.1	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	85.0	(0.5)	85.0	82.0	85.0	83.4	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)		(03.02)								
380 CST	Rotterdam	341.5	(-12.0)	341.5	341.5	372.0	360.8	267.5	364.0	305.2
	Singapore	364.5	(-2.0)	364.5	364.5	399.5	381.4	291.0	387.5	328.7
	Korea	399.0	(10.5)	399.0	388.5	423.5	408.7	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	385.5	(6.0)	385.5	377.5	408.5	391.0	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(03.02)								
철광석	국제價	78.7	(1.9)	79.0	72.6	79.3	76.1	55.3	91.7	71.3
	중국産	111.4	(0.7)	111.2	105.9	111.8	109.1	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	103.9	(-0.1)	103.8	101.0	105.1	103.3	78.0	101.4	87.1
	중국産	133.5	(-3.3)	134.1	129.7	138.2	134.0	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주산	236.9	(-0.2)	236.7	223.4	238.6	232.5	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	184.8	(-0.2)	184.6	170.3	186.9	181.9	130.4	191.2	149.6
	중국産	248.0	(-0.2)	247.7	234.5	250.9	246.1	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	1,060.8	(24.5)	1,059.1	940.5	1,060.8	993.9	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	492.0	(39.8)	498.8	416.5	505.5	446.1	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		