

# KMI 주간해운시장포커스

통권 383호(2018.04.23.~04.27)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리 : 황진희 본부장

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

## 그치지 않는 초대형선박 발주 러시

### 작년 하반기 이후 초대형선박 발주경쟁 격화

2016년 초대형선박 신조 발주는 13,000TEU 5척에 그쳐 선사들은 초대형선박 발주를 자제하는 움직임을 보였으나, 2017년 하반기 CMA CGM이 22,000TEU 9척, COSCO가 21,000TEU 6척과 13,500TEU 8척을 중국 조선소에 발주한 이후 MSC도 22,000TEU 11척을 한국 조선소에 발주하였음

게다가 Maersk도 현대중공업에 15,000TEU 2척에 대한 옵션을 행사하였으며, Evergreen은 11,000TEU 8척을 삼성중공업에 발주하였음. 이에 따라 기 발주된 초대형선박 중 20,000TEU 이상이 26척, 20,000TEU 미만이 18척으로 총 44척의 초대형선박이 발주되었음

### 앞으로 얼마나 더 많은 초대형선박이 발주될까?

최근 COSCO는 20,000TEU 이상 11척과 13,800~14,500TEU 9척을 포함하는 20척의 초대형선박 추가 발주에 대한 자금조달 계획을 발표하였음. 또한 현대상선도 22,000TEU 이상 12척과 14,000TEU 8척을 포함한 20척의 초대형선박을 발주할 예정이며, 일본의 ONE은 20,000TEU 6척을 발주할 것으로 보도되고 있음. 즉, 향후 발주될 것으로 예상되는 초대형선박은 20,000TEU 이상 37척, 20,000TEU 미만 17척으로 총 54척임

그런데 초대형선박의 발주가 여기에서 그칠 것인가? 글로벌 선사들은 경쟁자들에 비해 크게 부족한 선형을 추가 확보하려고 나설 가능성이 높음. 18,000TEU 이상 보유현황을 보면 Hapag-Lloyd 6척, Evergreen과 YangMing은 1척도 없어 최소한 10척 이상의 초대형선박 확보가 필요하며, 게다가 YangMing은 NPX급이 1척 밖에 없어 이를 추가 확보하는 것도 필요함. 이들 선사들이 규모별로 몇 척을 발주할 것인가 추정하기 쉽지 않으나 최소한 10척 이상을 발주한다고 가정할 경우 20,000TEU 이상 30척, NPX급 10척 등 총 40척 이상 추가 발주의 가능성이 있음

### 초대형선박 발주러시가 가져올 영향

결론적으로 기 발주된 초대형선박은 44척, 향후 발주가 예상되는 초대형선박과 부족선형 확보에 따른 추가 발주가 20,000TEU 이상 67척, 20,000TEU 미만 27척 등으로 총 94척이 될 것으로 예상됨. 이를 모두 합치면 20,000TEU 이상 93척, 20,000TEU 미만 45척 등으로 134척의 초대형선박이 향후 4~5년 내에 시장에 인도될 것으로 예상됨

최근 Maersk의 CEO인 Soren Skou는 각국 정부가 더 이상 국제 해상운송에 보조금을 지급하거나 자금을 지원할 필요가 없다고 주장하였음. 그의 주장은 각국 정부의 보조금이 최근 신조발주의 추가 동력이 되고 있으며, 이것이 시장의 공급과잉을 더 심화시킬 것이라는 우려에 기반을 둔 것임

작년과 올해, 그리고 내년까지도 세계 컨테이너선 시장은 수요 증가에 따른 수급개선으로 서서히 운임이 상승하는 추세를 보일 것으로 전망됨. 그러나 130척 이상의 초대형선박 인도가 본격화되는 시점부터 다시 시황침체의 늪에 빠질 가능성이 높음

## 케이프 상승세로 BDI 1,350선 회복

케이프 일당수익이 주중 18,000달러를 초과하며 금주 BDI 주간 평균을 올해 최고 수준으로 끌어올렸음. 케이프 운임은 철광석 수요에 따른 단기수급 불균형이 작용하여 상승하였으나, 단기 급등에 대한 용선주의 저항이 작용하여 주 후반에는 다소 꺾이는 모습을 보였음. 파나막스는 4월 초 이후 등락이 거의 없는 보합세를 지속하고 있으며 수프라도 파나막스보다 다소 폭이 넓기는 하지만 대체로 보합세를 유지하고 있음. 두 선형 공히 일당 10,000~11,000달러 수준에서 균형이 이루어진 상태에서 수요측면에서 큰 변동요인이 없어 큰 폭의 움직임을 보이지 않는 것임

케이프 1년 용선료는 지난 주 급등 이후 다소 떨어지는 모양을 보였으나 중소형선은 오히려 소폭 증가하는 양상을 보임. 케이프의 하락이 일당 500달러에도 미치지 못하는 작은 금액이기는 하나 상승에 대한 심리적인 저항을 반영한 것이므로 유의미한 변화로 받아들여짐

케이프 이러한 분위기는 FFA 시장과 궤를 같이 하는 것으로 내년물을 포함한 전 기간물이 backwardation으로 전 환되었고 특히 차분기물은 1,250달러 하락하여 심리적인 변화를 시사하였음. FFA 시장에서 파나막스는 2주 연속 하락한 한편 수프라는 추세전환에 성공하였음

전반적으로 케이프의 소폭 조정, 파나막스 부진에 따른 중소형선의 역전이 당분간 유지될 것으로 전망됨

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~04.27)	(전주비)	2018년 <sup>3)</sup>			2017년 <sup>4)</sup>		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,350	(213)	948	1,395	1,161	685	1,743	1,145
	케이프(5TC) <sup>7)</sup>	17,506	(5,558)	7,051	20,890	12,553	3,566	29,411	14,086
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	파나막스(4TC)	10,220	(-436)	9,856	13,034	11,330	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	11,071	(228)	9,350	12,356	10,709	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	8,980	(-190)	7,530	9,577	8,672	5,422	10,104	7,637
	케이프	18,875	(-375)	16,250	20,375	18,650	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 <sup>5)</sup> (달러/일)	파나막스	13,925	(50)	13,500	15,500	14,334	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	13,250	(250)	11,000	13,750	12,544	7,500	11,250	9,844
	핸디	11,000	(-500)	9,500	11,500	10,647	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		5월물		2018년 3분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (04.27)	(전주비)	금주 (04.27)	(전주비)	금주 (04.27)	(전주비)	금주 (04.27)	(전주비)
선형별 운임	케이프(5TC)	16,730	(45)	17,280	-1,250	17,115	-493	16,130	-280
	파나막스(4TC)	10,865	(-715)	12,140	-160	11,468	-10	10,615	95
평가치 <sup>6)</sup> (달러/일)	수프라막스(6TC)	11,590	(120)	11,780	20	11,340	60	10,470	50
	핸디(6TC)	9,800	(-)	9,725	12	9,381	6	9,263	-

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 | 최건우 전문연구원 / ak8102@kmi.re.kr / 051-797-4692

## 미주 항로에 대한 큰 폭의 운임 상승, 추세 지속은 의문

상해발 운임지수 SCFI는 760.67p 기록(전주 대비 86.09p 상승)

용선료 지수 HRCI는 785p 기록(전주 대비 12p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 190달러 인상된 774달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행은 전주 대비 251달러 인상된 1,403달러, 미동안행이 178달러 인상된 2,371달러를 기록함

아시아-미서안/미동안항로 운임은 전주 대비 각각 21.8%, 8.1% 상승함. 이는 3월 23일 945달러(미서부기준)까지 하락한 후 1,120~1,150달러를 횡보한 이래 가장 큰 상승세를 기록한 수치이나 향후 운임 상승 지속여부에 대한 의견은 상반됨. 중국 춘절 이후 4월부터 제조공장의 완전가동으로 인해 수요가 크게 증가하여 운임 상승이 지속될 것이라는 의견과 함께, 5월 1일 선사들의 운임인상 노력(GRI)으로 인해 일시적으로 증가하였으며 6월까지 지속적으로 운임 하락세를 기록할 것이라는 전망이 공존함. 전년도 운임실적 추이를 살펴보면 2017년 4월 말 1,606달러(전주 대비 280달러 상승)를 기록한 이후 6월 1,092달러까지 지속적으로 하락함. 올해에도 이러한 패턴으로 움직일 개연성이 높은 것으로 판단됨

아시아 역내의 경우, 상해-한국항로는 전주 대비 3달러 하락한 191달러, 상해-일본 항로는 전주 대비 6달러 상승한 229달러, 상해-동남아 항로는 3달러 하락한 141달러를 각각 기록함

상해-한국 항로 운임은 지난주 운임인상 이후 숨고르기에 들어갔으며 일본항은 지역항만(local port)에 대한 운임인상 노력에 따라 소폭 운임이 상승함

계류 선박 비중이 전년 대비 크게 감소함

알파라이너 자료에 따르면, 2018년 4월 기준 500TEU 이상 계류 컨테이너 선박은 총선박의 1.4%에 불과한 것으로 나타남. 이는 전년 대비 1.5%p 하락한 수치로 84척(약 29만TEU)의 선박만이 계류중인 것으로 나타남. 선사들의 신규서비스 확대에 의해 선박 수요가 크게 증가하여 계류선박이 크게 감소하였으며 현재 계류중인 5천TEU 이상 컨테이너 선박은 신규 서비스가 시작되는 6월부터 운항이 재개될 것으로 전망됨

	금주 (04.27)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	760.67	(86.09)	646.59	883.59	762.29	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	774	(190)	584	916	786.3	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	1,403	(251)	945	1,552	1,290	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	2,371	(178)	1,933	2,843	2,404	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	191	(-3)	144	194	156.4	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	229	(6)	210	229	217	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	141	(-3)	138	166	149.5	97	185	148
용선지수(HRCI)		785	(12)	610	785	687	394	642	557



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

## VLCC, 수급 개선에도 운임 약세 지속

VLCC 성약건수는 전주대비 약 51% 증가하였으며 중동 대기 선박량은 8% 감소하였음. 선사는 연료유가 상승에 대한 부담이 운임에 반영되기를 바라나 Charterer's market이 지속되어 여의치 않은 상황임

VLCC 평균 일일 운임은 2,374달러로 전주 대비 239달러(-9.1%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 36.0p로 전주대비 변동 없음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국항 2,776 달러(0%), 일본항 5,468 달러(0%), 싱가포르항 7,220 달러(0%), 미국항 -2,613 달러(적자 지속), 유럽항 1,064 달러(-13%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 3,867 달러(-18%), 미국항 11,168 달러(-2%), 인도항 7,605 달러(0%)를 기록함

연료유 가격은 주요 항만에서 상승세를 지속하고 있음

[04월 27일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	385.5	409.5	402.5	402.5	377.5	395.0	402.5	405.5	418.5	416.5	438.5
전주비	1.0%	1.7%	2.3%	0.0%	0.7%	0.0%	0.0%	0.0%	3.2%	2.0%	0.9%

## 제품선, 시장 참여자들의 관망 속에 운임은 약보합

대서양시장 : 북해 시장은 견조하였으나 미겔프 지역 성약건수가 서서히 감소하며 운임이 하락 반전하였음

아시아시장 : LR2 화물 증가가 있으나 LR1은 관망세가 지속, 전반적인 운임은 약보합을 나타냄

제품선 평균 일일 운임은 8,678달러로 전주 대비 271달러(-3.0%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 145.0p로 전주대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 10,758 달러(+11%), 북해-서아프리카 12,241달러(+8%), 미겔프-북해 832달러(-79%), 미겔프-남미동안 10,829달러(-22%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 7,402달러(0%), LR2 6,197달러(0%)를 기록, MR은 인도-일본 7,403달러(-9%)를 기록함

				(전주비)	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(04.27)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	2,374	(-239)		2,374	11,065	6,049	5,042	42,986	17,805
	MR	8,678	(-271)		8,063	11,783	9,583	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	19,375	(-125)		19,375	24,750	21,713	24,750	31,750	27,084
	MR	13,125	(-125)		13,125	14,000	13,699	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	36.0	(-)		34.0	50.0	38.7	37.0	90.0	58.3
	MR	145.0	(-)		130.0	145.0	136.5	135.0	205.0	159.6

\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

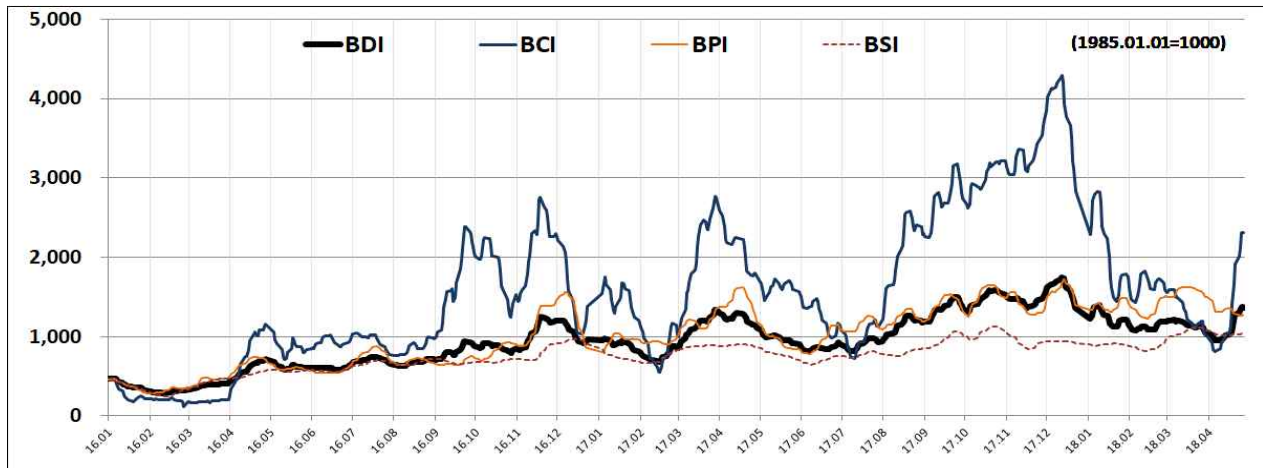


# KMI 주간해운시장포커스



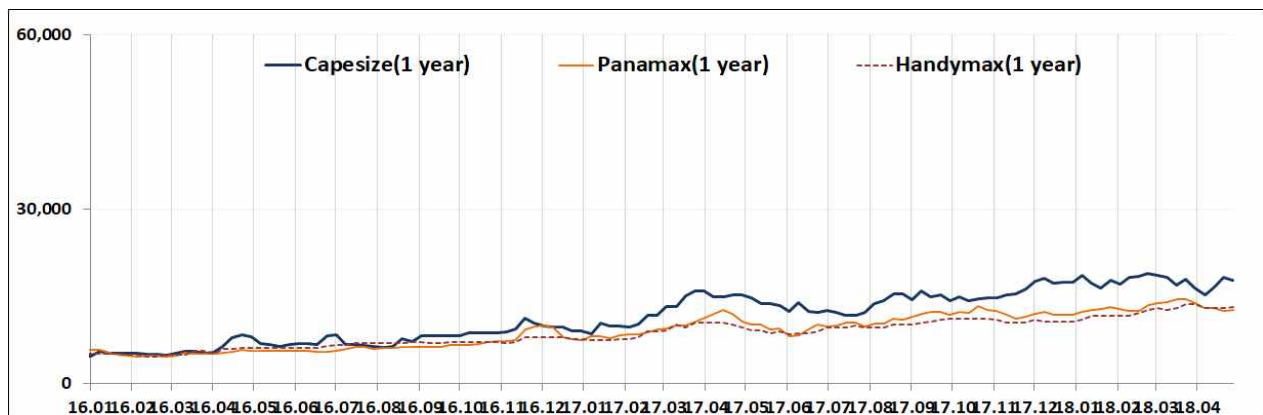
KMI 주간해운시장포커스 통권 383호 (2018.04.23~04.27)

## 건화물선 운임 지수



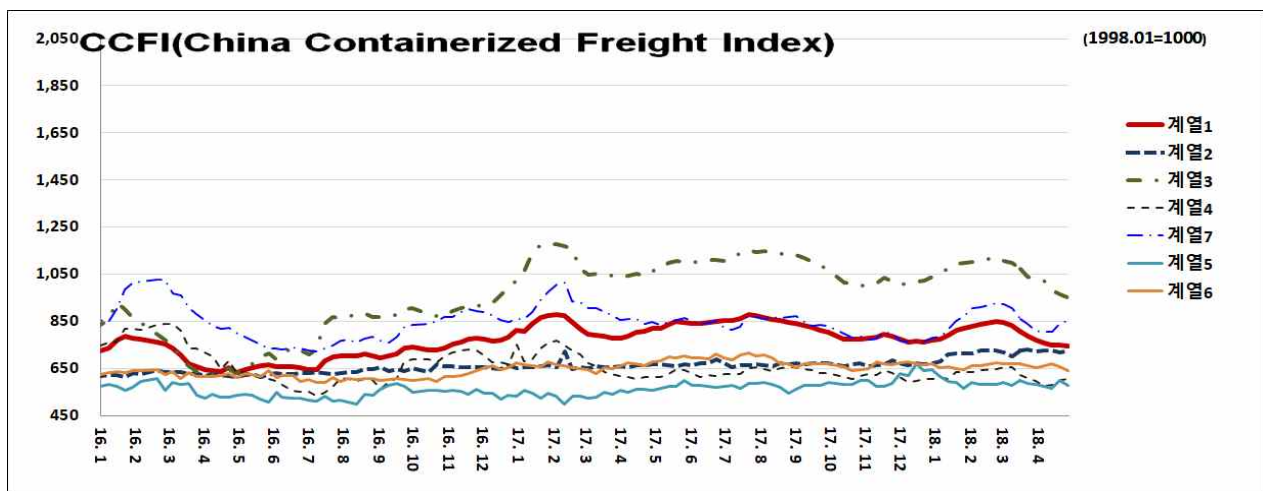
## 건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



## 컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소

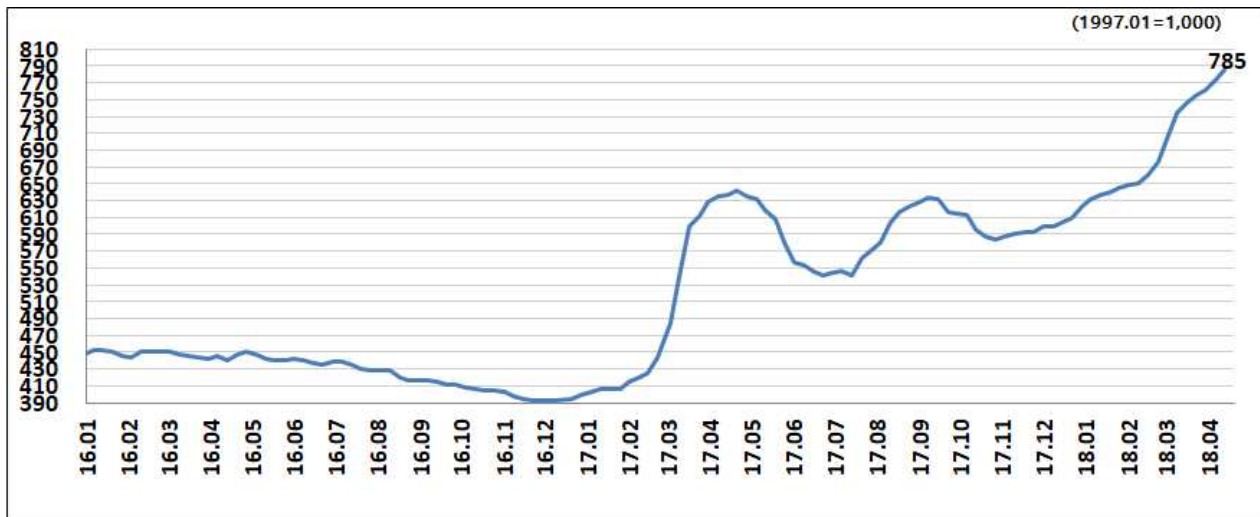


# KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 383호 (2018.04.23~04.27)

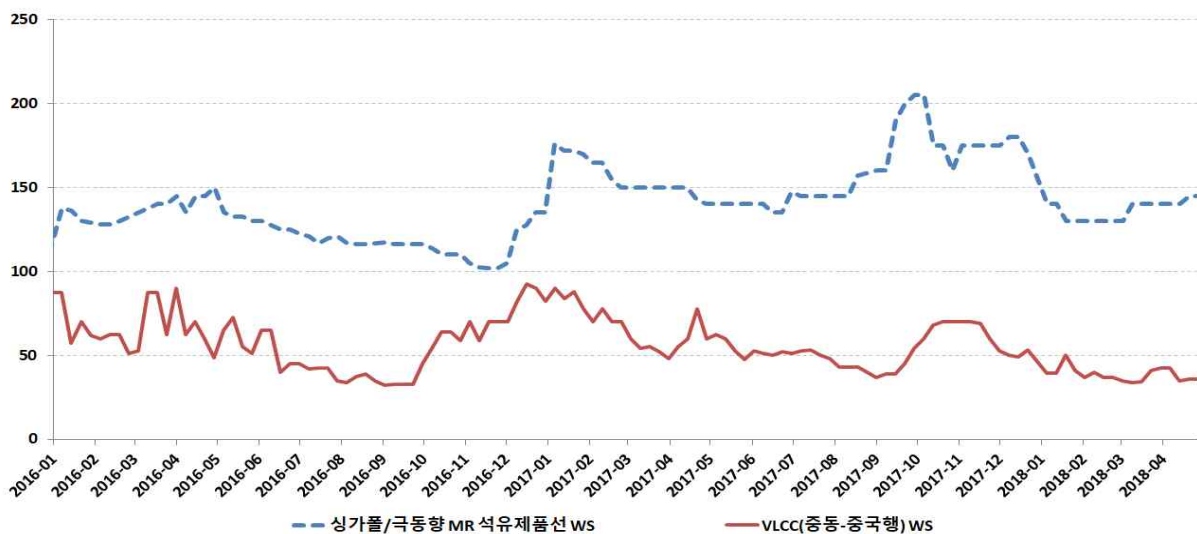
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



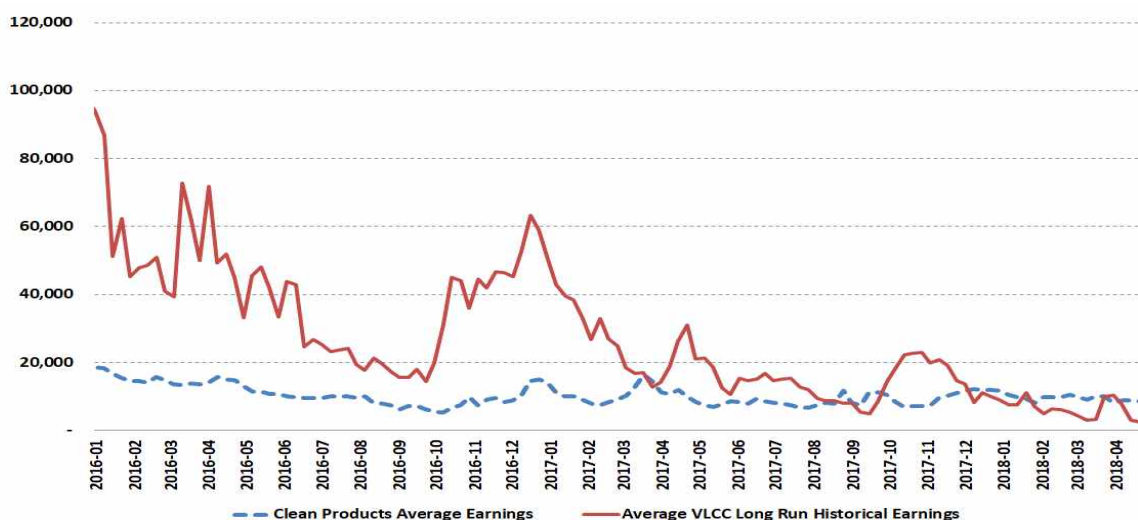
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)  
Average Earnings

\$/day, Clarkson



# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 383호 (2018.04.23~04.27)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	4월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(04.27)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	18.5	19.0	18.7	15.0	18.5	17.7
유조선(5년)	VLCC	64.0	(-)	64.0	63.0	64.0	63.5	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)		(04.27)								
건화물선	Panamax	26.0	(-)	26.0	25.0	26.0	25.5	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	87.0	(-)	86.9	82.0	87.0	84.8	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	31	(-)	31.0	29.0	31.0	30.1	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(04.27)								
380 CST	Rotterdam	385.5	(4.0)	374.5	341.5	385.5	362.1	267.5	364.0	305.2
	Singapore	418.5	(13.0)	398.8	359.5	418.5	382.3	291.0	387.5	328.7
	Korea	423.5	(6.0)	413.1	388.5	423.5	406.1	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	416.5	(8.0)	401.8	376.5	416.5	391.2	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(04.27)								
철광석	국제價	65.0	(0.4)	64.3	63.5	79.3	72.5	55.3	91.7	71.3
	중국産	99.7	(-0.7)	101.5	99.7	111.8	106.8	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	89.8	(-0.7)	92.5	89.7	105.1	99.7	78.0	101.4	87.1
	중국産	110.0	(-0.8)	113.1	110.0	138.2	125.5	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주산	220.1	(-14.4)	231.9	220.0	245.9	235.1	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	177.3	(-6.1)	182.1	170.3	186.9	182.9	130.4	191.2	149.6
	중국産	245.4	(-1.8)	246.9	234.5	250.9	247.2	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	1045.0	(16.3)	1,037.6	940.5	1,066.8	1,015.4	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	495.5	(32.3)	473.0	416.5	505.5	458.7	399.0	539.0	436.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		1월	2월	3월	2018년 합계	2015년 합계	2016년 합계	2017년 합계		
ASEAN	수출	8,339	7,596	8,580	24,515	74,824	74,518	95,252		
	수입	5,194	4,573	5,010	14,777	45,031	44,319	53,817		
NAFTA	수출	6,425	5,824	7,549	19,798	85,347	81,068	84,260		
	수입	5,841	5,244	6,218	17,303	51,472	50,854	60,184		
EU	수출	4,498	4,441	5,305	14,244	48,079	46,610	54,042		
	수입	5,718	5,001	5,749	16,468	57,199	51,902	57,272		
BRICs	수출	15,672	13,718	15,913	45,303	159,334	145,255	169,584		
	수입	11,250	9,432	10,549	31,231	109,858	103,255	118,556		