

KMI 주간해운시장포커스

통권 358호(2017.08.21~08.25)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

국적선사의 덩치 키우기, 필요하나 고통스러운 길

더 이상 초대형선박을 발주할 필요가 없다는 1위 선사

최근 Maersk의 CEO인 Soren Skou는 현재 신조선가가 극히 낮음에도 불구하고 새로운 초대형선박을 발주할 만한 이점이 없다고 주장하였음. Soren Skou는 몇 년 전까지만 해도 연료사용의 경제성으로 인해 초대형선박이 발주되었으나 현재 석유가격 수준을 감안할 때 이러한 이점은 크게 줄었으며, 용선시장이 아직도 침체 수준에 머물러 있다는 점에서 신조 발주 보다 용선시장에서 선박을 확보하는 것이 더 낫다고 주장하였음. Skou는 신조 발주의 추가는 시장 수요를 충족시키기 위한 수준에서 이루어져야 하며 Maersk는 내년까지 초대형선박 발주계획이 없다고 밝혔음.

현재 컨테이너선 발주잔량은 기존 선대의 12.4%로 매우 낮은 수준에 있고 선사들의 추가발주가 없다면 발주잔량 비율은 내년 말까지 현행 선대의 7%, 2년 내에 1% 수준까지 낮아질 것으로 예상되며, 이는 컨테이너선 시장, 특히 기간항로에 긍정적인 영향을 미칠 것으로 예상됨.

현재 시점에서 컨테이너선 시장의 수급여건을 고려할 때 Maersk의 주장은 일부 타당성이 있다고 볼 수 있으나 이미 거대한 선복량과 강력한 서비스 네트워크를 구축하여 최고의 경쟁력을 가진 1위 선사의 주장이라는 점에서 그 뒤를 따르고 있는 경쟁선사들이 이를 받아들이기 쉽지 않음

몸집 불리기로 대응하는 강력한 경쟁자들

글로벌 1위 선사인 Maersk는 더 이상 초대형선박 추가 발주가 없기를 바라지만 강력한 경쟁자들인 MSC, COSCO, CMA-CGM 등은 Maersk의 의도와는 달리 움직이고 있음. 국내외 언론에 보도된 바와 같이 COSCO는 21,000 TEU급 6척, 13,500 TEU급 8척을 발주하였고, CMA-CGM도 22,000 TEU급 9척을 발주할 예정임.

COSCO는 이미 발주잔량이 52만 TEU임에도 불구하고 23만 4천 TEU를 추가 발주를 하였고, CMA-CGM도 14만 TEU의 발주잔량이 있음에도 불구하고 19만 8천 TEU의 추가 발주를 하였음. 초대형선박 추가 발주는 수급 불균형을 악화시켜 또 다시 운임전쟁을 촉발할 것으로 예상됨. 그럼에도 불구하고 이미 거대한 몸집을 가진 경쟁선사들의 초대형선박 추가 발주는 독주체제를 굳히려는 1위 선사를 견제하려는 전략적 대응이라는 점에서 초대형선박 발주 움직임이 쉽게 꺾이지 않을 것으로 판단됨.

국적선사, 생존을 위해 덩치를 키우는 것이 필요하나 그만큼 고통스러워

이미 컨테이너선 시장은 현재의 발주잔량만으로도 공급과잉을 해소하기 어려울 것으로 예상됨. 이러한 상황에서 몸집이 작은 국적선사의 초대형선박의 발주가 과연 경제적으로 유효한 전략인가? 그러면 원양선사 중 가장 경쟁력이 약한 국적선사는 덩치 키우기와 초대형선박 발주를 포기해야 하는 것인가? 이에 대한 정답을 찾는 것은 쉽지 않음.

그러나 국적선사가 시장에서의 생존과 강력한 거대 선사로서의 성장을 포기하지 않는 한 덩치 키우기와 초대형선박 발주가 불가피한 것으로 판단됨. 다만 국적선사가 덩치를 키우고 초대형선박을 확보한다고 해서 국적선사가 갑자기 경쟁력을 확보하기도 어려우며 충분한 수요를 확보하여 단기간 내에 수익을 실현하기도 쉽지 않음. 결국 국적선사의 덩치 키우기는 생존을 위해 필요하나 그로 인한 장기간의 적자와 재무적 어려움을 감내해야 하는 등의 고통을 수반하는 길이 될 것임



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

숨고르기 장세

가파른 운임 상승세가 한풀 꺾이는 모습을 보였음. 케이프 선형은 주초반 상승하다가 후반 들어 운임이 \$1,500 하락하며 약세로 끝난 반면 수프라막스 이후 소형선은 신규수요 유입으로 강보합세를 유지했음.

철광석 가격의 추세에 대해 시장이 어떻게 반응하는지 살펴보아야 할 시점이나 중국 국내산의 가격이 수입 철광석 보다 더 빠른 상승세를 보이는 점에 유념해야 할 것임. 파나막스 시장에는 허리케인 하비가 부정적인 영향을 주고 있으며 그 영향은 당분간 지속될 것으로 예상됨

FFA는 지난주와는 달리 단기물이 contango를 보이며 향후 일정 기간 제한적 변동성을 예고하고 있으며, 종합적으로 볼 때 당분간 현재의 수준에서 큰 폭의 등락이 없이 횡보하는 양상을 보일 것으로 전망됨

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~08.25)	(전주비)	2017년 ³⁾			2016년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,229	(22)	685	1,338	984	290	1,257	673
	케이프(4TC)	17,280	(187)	3,566	19,593	10,580	485	20,063	6,374
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	10,421	(-78)	6,281	12,987	8,781	2,260	12,478	5,562
	수프라막스(6TC)	9,538	(837)	6,934	9,794	8,450	2,544	10,198	6,236
	헨디(6TC)	6,884	(86)	5,422	8,449	6,957	2,698	8,619	5,214
	케이프	16,500	(-)	9,350	17,000	14,293	4,975	12,000	7,544
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	12,200	(-)	8,500	13,150	10,623	4,750	10,475	6,408
	수프라막스	10,250	(-)	7,500	10,500	9,279	4,250	8,000	6,186
	헨디	8,250	(-)	6,750	9,500	8,221	4,250	7,250	5,491

건화물선 시장(FFA)									
		9월물		2017년 4분기물		2018년물		2019년물	
		금주 (08.25)	(전주비)	금주 (08.25)	(전주비)	금주 (08.25)	(전주비)	금주 (08.25)	(전주비)
선형별 운임 평가치 ⁶⁾ (달러/일)	케이프(4TC)	18,625	(775)	17,850	(825)	13,950	(75)	13,825	(25)
	파나막스(4TC)	10,200	(-575)	11,100	(300)	9,525	(125)	9,500	(125)
	수프라막스(6TC)	10,100	(100)	10,075	(75)	9,325	(25)	9,300	(-)
	헨디(6TC)	7,700	(150)	7,925	(75)	7,888	(88)	8,050	(275)

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



| 컨테이너선 시장 | 고병욱 전문연구원 / valiance@kmi.re.kr

여름 성수기에도 미주 항로 운임 하락

상해발 운임지수 SCFI는 821.35p 기록(전주 대비 38.57p 하락)

용선료 지수 HRCI는 604p 기록(전주 대비 24p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 5달러 상승한 923달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 118달러 하락한 1,541달러, 미동안행이 173달러 하락한 2,419달러를 기록함

아시아-유럽 항로는 운임이 소폭 상승했지만, 아시아-북미 항로는 미서안은 하락 반전했고, 미동안은 4주 연속 하락을 이어갔음. 아시아-유럽 항로는 여름 성수기가 마무리되어 가고 있지만 선사들의 운임인상 노력으로 운임이 소폭 상승함

아시아-북미 항로는 여름 성수기로 물동량 증가세가 견고하고 선박이 빠듯한 상황임에도 불구하고 운임이 하락함. IHS에 따르면 올해 컨테이너 수입 물동량은 6.6% 증가할 것으로 전망되나 초대형선박이 대거 투입되면서 수요 증가세가 운임 인상으로 이어지지 못하다고 분석함. 특히 2019년까지 14,000 TEU 이상 초대형선 78척이 인도될 것으로 예상되는데 이들 선박이 아시아-유럽 항로에 투입되면 10,000~14,000 TEU급 초대형선박들이 태평양 항로에 전배될 가능성이 높아 공급과잉 우려가 지속될 수도 있음

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주 대비 TEU당 1달러 하락한 133달러, 상해-일본 항로는 전주와 같은 218달러, 상해-동남아 항로는 9달러 하락한 152달러를 기록함

상해-한국 항로는 선사들의 운임인상 노력이 지속되고 있으나 효과를 내지 못하고 있음. 상해-일본 항로는 수급상의 특이 사항은 없음. 상해-동남아 항로는 여름 비수기로 운임하락이 지속되고 있음

머스크 등의 선사들이 시장 점유율보다는 수익성을 추구하면서 치킨게임 양상은 자제될 것으로 전망됨

JOC에 따르면 머스크 CEO인 Skou가 시장 점유율보다는 수익성을 추구할 것으로 말한 것으로 알려짐. 지난해 극심한 운임 침체가 글로벌 리딩 선사의 치킨게임에 기인했다는 점에서 향후 운임이 폭락할 우려는 크지 않은 것으로 판단됨. 다만 초대형선박 인도에 따른 공급 부담으로 선박 조절을 위해 계선 조치가 불가피한 바, 선사들이 계선에 따른 비용을 화물운송 수입(revenue)에서 어떻게 만회하느냐가 관건이 될 것으로 보임

	금주 (08.25)	(전주비)	2017년			2016년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	821.35	(-38.57)	747.03	990.24	862.94	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(\$/TEU)	923	(5)	815	1,116	936	205	1,206	685
	미서안항로(\$/FEU)	1,541	(-118)	1,092	2,211	1,547	725	2,082	1,256
	미동안항로(\$/FEU)	2,419	(-173)	2,013	3,647	2,684	1,496	3,133	2,066
	한국항로(\$/TEU)	133	(-1)	92	168	137	86	125	103
	일본항로(\$/TEU)	218	(-)	202	219	215	110	214	185
	동남아항로(\$/TEU)	152	(-9)	97	185	144	53	105	69
용선지수(HRCI)		604.0	(24.0)	394	642	533	392	453	431



| 유조선 시장 | 최영재 연구원 / cyjnas@kmi.re.kr

VLCC, 공급 과잉으로 운임 하락

시장 전반적으로 공급과잉 상태로 인해 화주 우위의 상황이 지속되어 평균 운임이 4주 연속 하락하였음. 성약건수 및 유류선박 모두 지난주 수준에 머물러 있으며 일부 중동발 항로를 제외하고 상승 모멘텀을 찾을 수 없어 시장 침체 분위기를 타개하기 쉽지 않을 것으로 보임

VLCC 평균 운임은 7,978 달러(일)로 전주 대비 698 달러(8.0%) 감소하였음

연료유 가격은 북중미 일부 항만을 제외하고 대부분의 항만에서 상승하였음

중동시장 항로별 운임은 한국항 5,821 달러/일(-17%), 일본항 7,861 달러/일(-14%), 싱가포르항 7,697 달러/일(-23%), 미국항 7,942 달러/일(+11%), 유럽항 5,808 달러/일(+20%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 10,290 달러/일(-10%), 미국항 20,610 달러/일(-3%), 인도항 17,685 달러/일(-3%) 기록

[08월 25일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	293.5	316.5	317.0	324.0	291.5	305.0	317.5	307.5	317.5	320.5	342.0
전주비	2.1%	1.3%	0.3%	-0.9%	3.2%	-1.6%	3.3%	2.3%	3.9%	2.6%	1.3%

제품선, 북해 시장을 제외하고 운임 하락

대서양시장 : 미국 텍사스지역 허리케인이 발생, 정유공장 가동 중단 등으로 인한 물량 부족으로 U.S. Gulf 시장 운임이 하락한 반면 북해 시장은 운임은 상승하였음

아시아시장 : LR 시장은 수요 상승세 둔화로 운임이 하락하였으며 인도-일본 항로 또한 운임이 하락하였음

제품선 평균 운임은 7,981 달러(일)로 전주 대비 150 달러(1.8%) 감소하였음

대서양 MR 항로별 운임은 북해-미동안 6,971 달러/일(+36%), 북해-서아프리카 8,069 달러/일(+38%), 미걸프-북해 6,976 달러/일(-30%), 미걸프-남미동안 15,533 달러/일(-15%) 기록

아시아 항로별 운임은 중동-일본 LR1 8,964 달러/일(-6%), LR2 11,498 달러/일(-14%) 기록. MR은 인도-일본 9,702 달러/일(-15%) 기록

				(전주비)	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (08.25)										
Average Earnings (\$/day)	VLCC	7,978	(-698)		7,978	42,986	19,774	14,354	93,982	40,552
	MR	7,981	(-150)		6,740	16,540	9,371	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	27,000	(-)		26,500	31,750	27,357	26,500	59,000	37,534
	MR	13,125	(-)		12,500	13,750	13,063	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	-	-		43.0	90.0	59.4	32.0	97.5	58.4
	MR	-	-		135.0	176.0	149.8	102.0	150.0	124.7

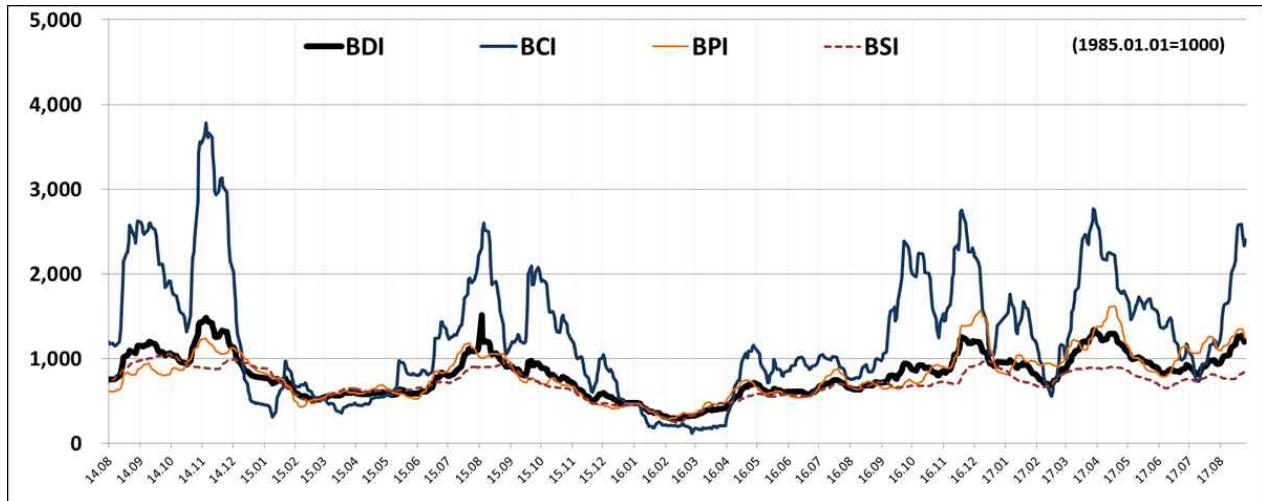
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임
- 자료 미공시(영국 공휴일)

KMI 주간해운시장포커스



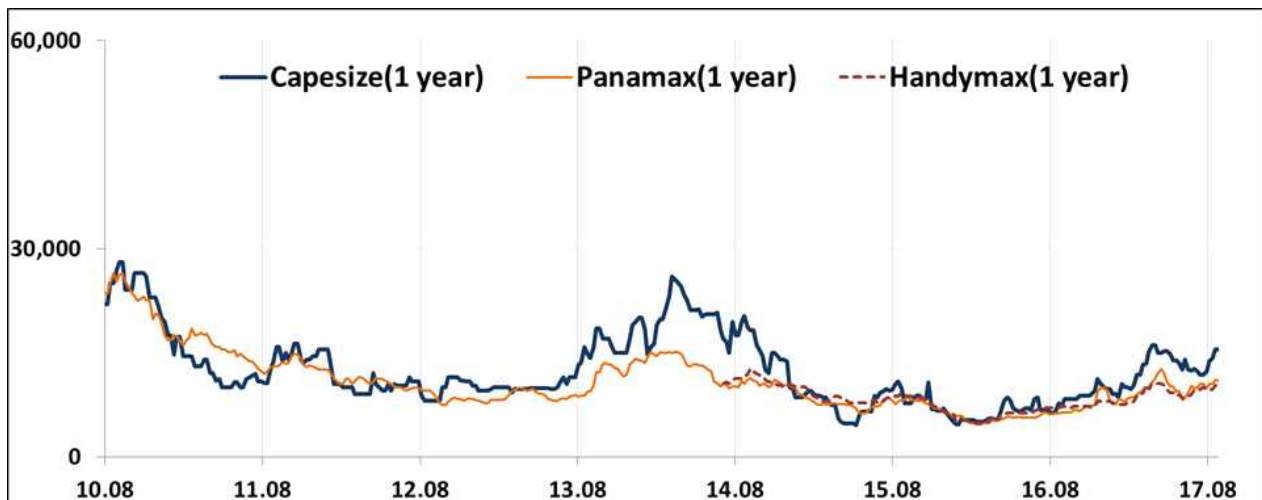
KMI 주간해운시장포커스 통권 358호 (2017.08.21~08.25)

건화물선 운임 지수



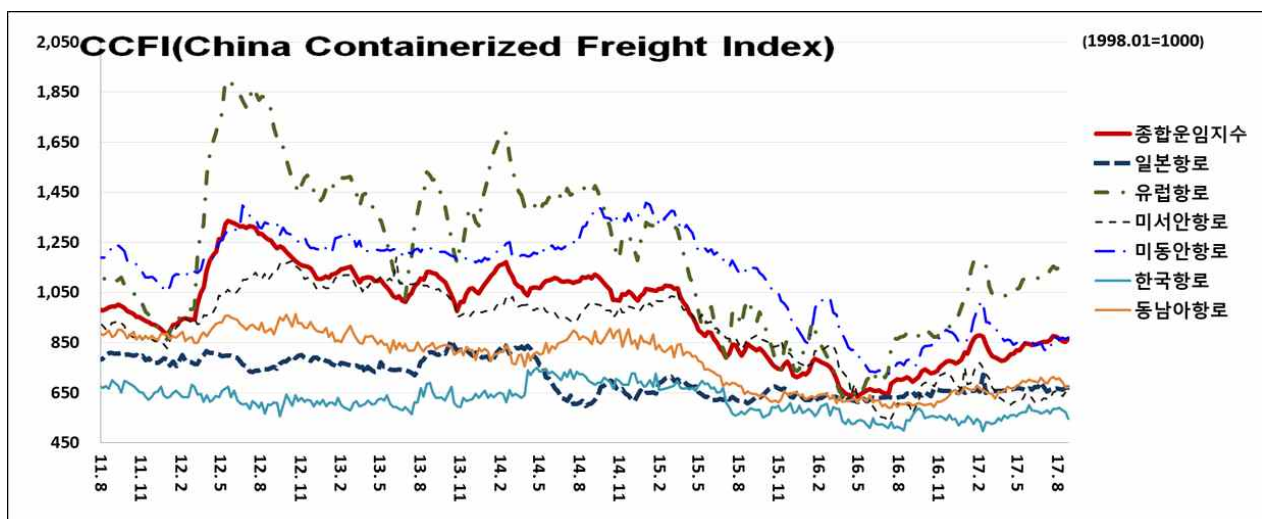
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



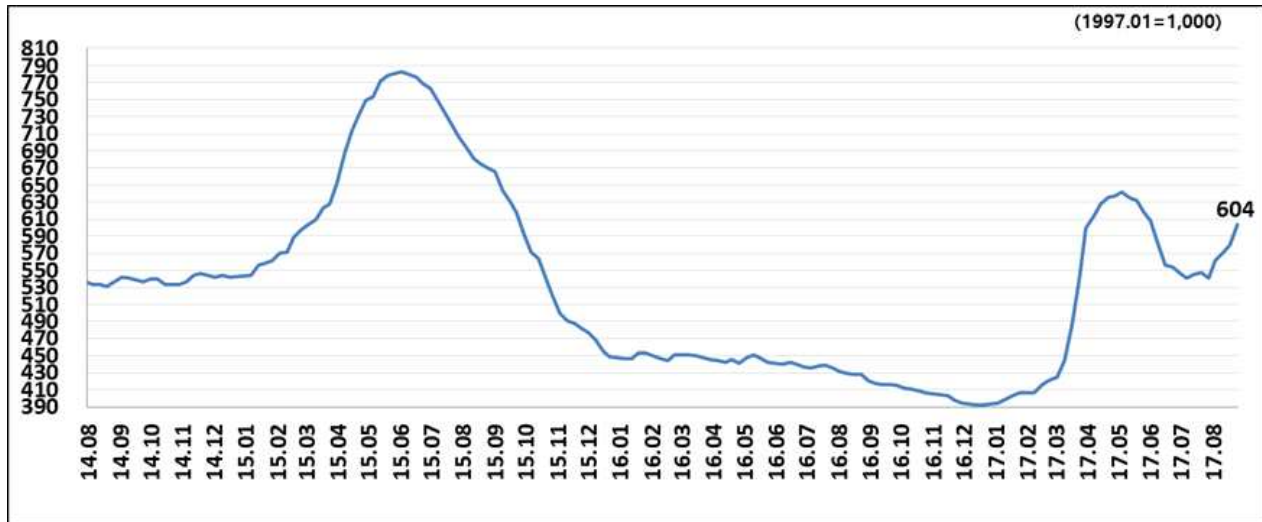
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 358호 (2017.08.21.~08.25)

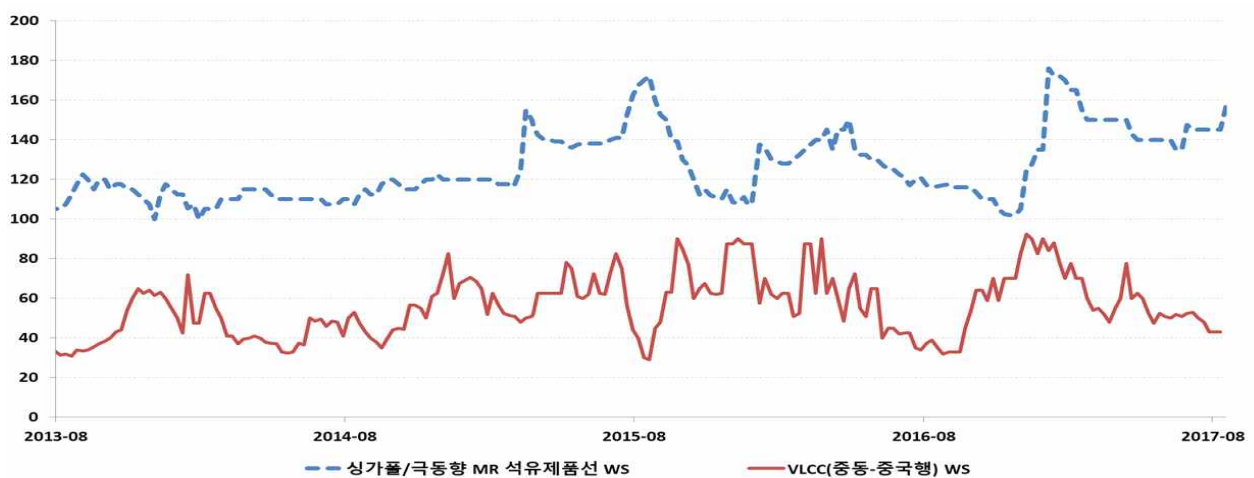
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



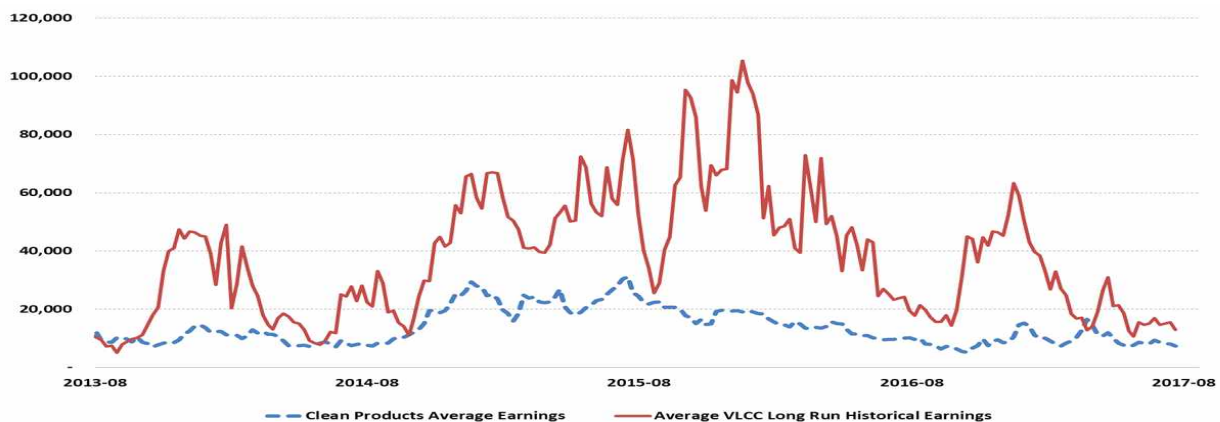
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 358호 (2017.08.21~08.25)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	8월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(08.25)								
건화물선(5년)	Panamax	18.5	(0.5)	18.1	15.0	18.5	17.4	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	63.0	(-1.0)	63.8	62.0	65.0	63.4	60.0	82.0	68.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	8.5	(0.2)	8.5	5.8	8.5	7.3	6.0	9.5	7.4
신조선 시장 (\$ Million)		(08.25)								
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	24.5	24.2	24.0	25.8	24.6
유조선	VLCC	81.0	(-)	81.0	80.0	84.0	81.0	84.5	93.5	88.7
컨테이너선	Sub-Panamax	27.8	(-)	27.8	26.0	27.8	26.8	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(08.25)								
380 CST	Rotterdam	293.5	(6.0)	295.5	267.5	312.5	290.6	112.0	303.0	211.4
	Singapore	317.5	(12.0)	313.3	291.0	352.5	314.1	147.5	340.0	231.1
	Korea	333.5	(6.0)	334.0	310.0	382.5	338.1	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	320.5	(8.0)	318.3	297.5	362.5	322.5	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(08.25)								
철광석	국제價	75.5	(0.8)	74.6	55.3	91.7	73.5	41.2	81.0	57.2
	중국産	109.9	(3.3)	105.3	86.4	124.4	103.4	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	84.8	(0.3)	84.4	78.0	90.1	83.2	59.8	63.5	61.4
	중국産	109.2	(0.3)	108.6	97.5	109.6	104.9	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주산	209.3	(0.6)	204.8	170.0	227.1	197.9	98.8	150.0	109.5
	내륙(몽골)	143.1	(0.4)	141.7	130.4	155.8	142.9	51.6	70.5	56.3
	중국産	201.8	(0.6)	200.8	196.2	223.7	207.2	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	939.0	(1.5)	941.9	904.0	1,075.0	977.8	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	409.5	(-6.5)	434.1	402.3	539.3	441.3	361.0	520.0	437.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		5월	6월	7월	2014년 합계		2015년 합계		2016년 합계	
ASEAN	수출	8,099	8,024	8,375	84,577		74,824		74,518	
	수입	4,272	4,445	4,316	53,418		45,031		44,319	
NAFTA	수출	6,909	7,396	7,017	86,048		85,347		81,068	
	수입	5,438	5,561	4,774	53,994		51,472		50,854	
EU	수출	4,819	4,420	4,309	51,658		48,079		46,610	
	수입	4,599	5,295	4,785	62,394		57,199		51,902	
BRICs	수출	12,827	13,306	13,450	177,122		159,334		145,255	
	수입	9,724	10,142	9,371	115,933		109,858		103,255	