

KMI 주간해운시장포커스

통권 347호(2017.05.15~05.19)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

발주자제가 공급과잉 해소에 도움될까?

발주잔량 비율 최저 기록

Alphaliner에 따르면 지난 5월 1일 현행 선대에서 Orderbook이 차지하는 비율인 발주잔량 비율이 역사상 최저치를 기록하였음. 컨테이너선의 발주잔량 비율은 2007년 64.2%로 최고를 기록한 이후 10년만인 지난 5월 1일 14.1%까지 하락하였음

컨테이너선의 발주잔량 비율은 2012년 9월 22.2%를 기록한 이후 2013년 9월 21.5%, 2014년 9월 19.7%, 2015년 9월 20.1%, 2016년 9월 17.1%, 2017년 5월 14.1%로 점진적인 하락 추세를 보이고 있음. 특히 작년과 올해 발주잔량 비율이 비교적 크게 하락한 이유는 舊파나마스급 선박을 중심으로 5천 TEU급 미만 선박 해체가 많았고, 수급 불균형이 극심하여 선사들이 발주를 자제하였기 때문임

그러나 초대형선박의 발주잔량 비율은 급상승

전반적으로 컨테이너선의 발주잔량 비율이 하락추세를 보이고 있는 반면 1만 TEU급 초대형 선박의 발주가 크게 증가하면서 발주잔량 비율이 급상승한 것으로 나타났음. 1만 TEU급 이상 발주잔량 비율은 2012년 9월 85.5%에서 2013년 9월 134%, 2014년 9월 100.8%, 2015년 9월 139.4%로 급증세를 보이다 2016년 9월 89.7%, 2017년 4월 63.7%로 다시 100% 이하로 하락하였음

이처럼 1만 TEU급 이상에서 2013년과 2015년 발주잔량 비율이 130%를 초과한 것은 이른바 극초대형선박 발주가 급증하였기 때문임. 2011년 머스크가 대우조선해양에 18,000 TEU급 20척을 발주하여 성공을 거두게 되자 2015년 경쟁 선사들이 18,000 TEU급 이상 극초대형선박을 경쟁적으로 발주한 바 있음

반면 2016년과 올해 1만 TEU급 이상의 발주잔량 비율이 다시 100% 이하로 하락한 것은 선사들이 극심한 공급과잉에 대응하기 위해 1만 TEU급 이상 초대형선박 발주를 자제하였기 때문임. 2016년 이후 1만 TEU급 이상 초대형선박 신조 발주는 5척에 불과한 데, 모두 13,000 TEU급(네오 파나마스급)으로 파나마 운하 확장에 따른 선박대형화에 대응하기 위한 전략적 발주로 판단됨

초대형선박의 발주자제에도 불구하고 공급과잉이 크게 해소되기 어려움

2016년 1월부터 현재까지 1만 TEU급 이상의 초대형선박의 신조발주는 13,000 TEU급(네오 파나마스급) 이외에는 없는 것으로 나타났음. 그러나 여기서 주목할 것은 1만 TEU급 이상의 초대형선박이 선령이 모두 10년 이하인 점으로 향후 10년 간 사실상 초대형선박의 해체는 이루어지지 않을 것임. 이는 1만 TEU급 이상의 초대형선박은 인도되는 즉시 누적된다는 것을 의미함. 즉 1만 TEU급 이상의 초대형선박이 투입되는 시장에서는 선복량이 갈수록 누적된다고 볼 수 있음

Clarkson 자료를 기준으로 올해 컨테이너선의 공급 과잉률은 아시아-북미항로가 30%, 아시아-유럽항로는 40%를 초과하였음. 만일 1만 TEU급 이상 초대형선박 발주자제 움직임이 앞으로 몇 년간 지속된다면 물동량 증가에 따라 공급과잉이 서서히 해소될 가능성이 있음. 그러나 컨테이너선 시장의 수요의 저성장 추세가 지속될 가능성이 크다는 점에서 동서 원양항로는 공급과잉이 여전히 심각한 수준에 있을 것으로 판단됨



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

소형선으로 약세 분위기 확대

케이프는 지난 3주간 큰 변동 없이 \$11,000 수준 유지

BDI는 지난 주 내내 1,000p를 밀돌았는데 대형선은 보합세를 보이는 반면 파나막스는 주간 평균으로 5월 1주차 대비 약 14%의 하락을 보여 약세 분위기를 이끌었음. 이는 남미동안을 비롯한 대서양 시장이 하락압력을 받고 있기 때문임. 시장의 불확실성이 커져 방향을 예측하기 어려우나 중소형선의 경우 forward curve가 남쪽을 가리키고 있는 것에 비추어 부정적인 시각이 우세한 것으로 판단됨

중기적으로는 금년 하반기 중국의 수입이 주춤해질 것이라는 시계열적 예측을 바탕으로 하반기 운임시황에 대한 우려를 나타내는 시각이 있으므로 중국의 경기 동향을 더 면밀히 관찰할 필요가 있음

FFA시장에서도 케이프만 6월 이후의 기대감 유지

케이프는 contango를 유지하여 6월 이후 상승에 대한 기대를 유지했으나 파나막스 이하 선형에서는 미래물의 고른 하락을 보임. 특히 핸디가 비교적 큰 폭으로 하락하여 backwardation의 폭을 키운 것은 이례적인 변화임. 핸디 시장은 매우 조용하며 이런 추세가 향후 1-2주 지속된다는 견해가 있음

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~05.19)	(전주비)	2017년 ³⁾			2016년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	969	(-38)	685	1,338	1,005	290	1,257	673
	케이프(4TC)	11,035	(-425)	3,566	19,593	10,996	485	20,063	6,374
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	7,440	(-640)	6,459	12,987	8,863	2,260	12,478	5,562
	수프라막스(6TC)	8,734	(-103)	6,934	9,794	8,506	2,544	10,198	6,236
	핸디(6TC)	7,318	(-109)	5,422	8,449	7,054	2,698	8,619	5,214
1년 용선료 ⁶⁾ (달러/일)	케이프	14,875	(-)	9,350	17,000	14,336	4,975	12,000	7,544
	파나막스	9,875	(-775)	8,500	13,150	10,445	4,750	10,475	6,408
	수프라막스 ⁵⁾	8,750	(-500)	7,500	10,500	9,125	4,250	8,000	6,186
	핸디	8,250	(-)	6,750	9,500	8,038	4,250	7,250	5,491
건화물선 시장(FFA)									
		6월물		2017년 3분기물		2018년물		2019년물	
		금주 (05.19)	(전주비)	금주 (05.19)	(전주비)	금주 (05.19)	(전주비)	금주 (05.19)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	14,100	(-875)	15,200	(150)	14,394	(219)	14,200	(25)
운임	파나막스(4TC)	7,250	(-800)	8,200	(-450)	8,425	(-475)	8,500	(-450)
평가치 ⁷⁾	수프라막스(6TC)	8,500	(-300)	8,350	(-250)	8,450	(-275)	8,600	(-200)
(달러/일)	핸디(6TC)	7,250	(-250)	6,750	(-500)	6,875	(-425)	7,050	(-450)

주 - 1), 2) : BDI 및 선형별 운임지표는 해당 주의 평균값,
3), 4) : 일간 최저, 최고값으로 변경
5) : 52,000dwt급에서 58,000dwt급으로 변경
6), 7) : 1년 용선료 및 FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값



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

원양항로 3주 연속 하락세 지속

상해발 운임지수 SCFI는 830.8p 기록(전주 대비 34.2p 하락)

용선료 지수 HRCI는 632p 기록(전주 대비 3p 하락)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 37달러 하락한 924달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 122달러 하락한 1,310달러, 미동안행이 134달러 하락한 2,298달러를 기록함

아시아-유럽 및 아시아-북미 항로 모두 하락세를 지속하고 있음. 아시아-유럽 항로의 경우 4월말 운임인상 이후 3주 연속 운임이 하락세를 보이고 있음. 선사들은 FAK(품목무차별 운임)의 일괄 인상을 시도하고 있으나 최근 초대 형선박의 투입이 이루어지는 등 수급여건이 악화되고 있어 운임하락 압력을 받고 있음. 한편 주요 선사들이 6월 1일 부로 다시 운임인상 계획을 발표하고 있어 향후 운임 향방에 관심이 모이고 있음

아시아-북미 항로의 경우 4월말에 지난해 서비스 계약(SC) 물량이 낮은 운임에 밀어내기로 나오면서 상대적으로 선복이 부족해졌고 선사들이 GRI를 시도하면서 운임이 상승한 바 있음. 또한 4월초 얼라이언스 재편에 따른 일시적 혼란에 따라 중국, 대만 등의 항만체선이 발생하고 아울러 미국의 수입화물이 늘어난 것도 운임상승 요인으로 해석되고 있음. 그러나 여전히 공급과잉이 심각하여 운임이 하락세에서 벗어나지 못하고 있음

이러한 수급여건에도 불구하고 지난 수년간 진행된 운임전쟁, 즉 치킨게임은 정상이 아니었다는 공감대가 선사와 화주 간에 형성된 것으로 판단되어 올해 컨테이너선 운임은 지난해와 같은 바닥 수준에서 벗어날 것으로 전망됨. 그러나 선사들은 연료비 부담 증가로 수익성을 개선하기가 쉽지는 않을 전망이다

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주와 같은 TEU당 164달러, 상해-일본 항로는 1달러 하락한 218달러, 상해-동남아 항로는 2달러 상승한 185달러를 기록함

상해-한국, 상해-일본 항로는 전주와 비슷한 수준의 운임을 보임. 상해-동남아 항로는 마닐라 항로 등을 제외하고 긍정적 시황이 지속되는 가운데 4~5월 이어진 운임상승으로 전주 조정 양상을 보였으며, 당분간 운임이 안정세를 보일 전망이다

		금주 (05.19)	(전주비)	2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
종합(SCFI)		830.8	(-34.23)	747.03	990.24	858.34	400.43	951.66	650.12
유럽항로(\$/TEU)		924	(-37)	815	1,116	935	205	1,206	685
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	미서안항로(\$/FEU)	1,310	(-122)	1,288	2,211	1,651	725	2,082	1,256
	미동안항로(\$/FEU)	2,298	(-134)	2,298	3,647	2,908	1,496	3,133	2,066
	한국항로(\$/TEU)	164	(-)	92	168	128	86	125	103
	일본항로(\$/TEU)	218	(-1)	202	219	213	110	214	185
	동남아항로(\$/TEU)	185	(2)	97	185	123	53	105	69
용선지수(HRCI)		632.0	(-3.0)	394	642	508	392	453	431



| 유조선 시장 | 최영재 연구원 / cyjnas@kmi.re.kr

VLCC, 수요 둔화로 운임 대폭 하락

중국 정제공장 가동이 중단되는 등 수요가 둔화되면서 전주 대비 가용 선박량이 약 25% 증가하였음. 이로 인해 시장 전반적으로 성약 건수가 전주 대비 약 64% 감소하여 운임이 대폭 하락하였음

VLCC 평균 운임은 12,479 달러(일)로 전주 대비 6,195 달러(49.6%) 감소하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 52.5p로 전주 대비 4.5p(7.9%) 하락하였음

연료유 가격은 아시아 일부를 제외하고 대부분의 항만에서 상승하였음

중동시장 항로별 운임은 한국항 12,691 달러/일(-32%), 일본항 15,100 달러/일(-32%), 싱가포르항 14,803 달러/일(-35%), 미국항 7,503 달러/일(-45%), 유럽항 5,700 달러/일(-47%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 14,625 달러/일(-27%), 미국항 25,049 달러/일(-24%), 인도항 22,767 달러/일(-21%) 기록

[05월 19일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	286.5	319.5	308.0	345.0	282.5	297.5	312.5	314.5	313.0	327.5	352.5
전주비	2.1%	5.6%	5.5%	12.2%	2.7%	4.2%	5.9%	2.9%	1.8%	4.8%	-0.4%

제품선, 가용선박 증가로 운임 하락

대서양시장 : U.S. Gulf 시장은 가용선박이 증가하여 북해행을 중심으로 운임이 하락하였으나 북해시장은 상대적으로 공급이 조절되어 소폭 상승하였으며 공급 개선은 당분간 이어질 것으로 보임

아시아시장 : LR시장은 계절적 비수기로 접어드는 모습을 보이며 대폭 하락하였으며 다음 주 라마단이 시작될 예정이므로 추가 하락이 예상됨, MR 인도-일본 항로 운임은 소폭 상승하였음

제품선 평균 운임은 7,023 달러(일)로 전주 대비 521 달러(6.9%) 감소하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 140.0p로 전주 대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 운임은 북해-미동안 7,038 달러/일(+3%), 북해-서아프리카 8,451 달러/일(+6%), 미걸프-북해 1,945 달러/일(-53%), 미걸프-남미동안 11,321 달러/일(-16%) 기록

아시아 항로별 운임은 중동-일본 LR1 5,171 달러/일(-30%), LR2 6,370 달러/일(-36%) 기록. MR은 인도-일본 6,714 달러/일(+3%) 기록

		(전주비)		2017년			2016년		
유조선 시장		(05.19)		최저	최고	평균	최저	최고	평균
Average Earnings (\$/day)	VLCC	12,479	(-6,195)	12,479	42,986	24,725	14,354	93,982	40,552
	MR	7,023	(-521)	7,023	16,540	10,386	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	27,750	(-250)	26,500	31,750	27,806	26,500	59,000	37,534
	MR	13,125	(-)	12,500	13,750	12,956	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	52.5	(-7.5)	48.0	90.0	66.2	32.0	97.5	58.4
	MR	140.0	(-)	140.0	176.0	153.9	102.0	150.0	124.7

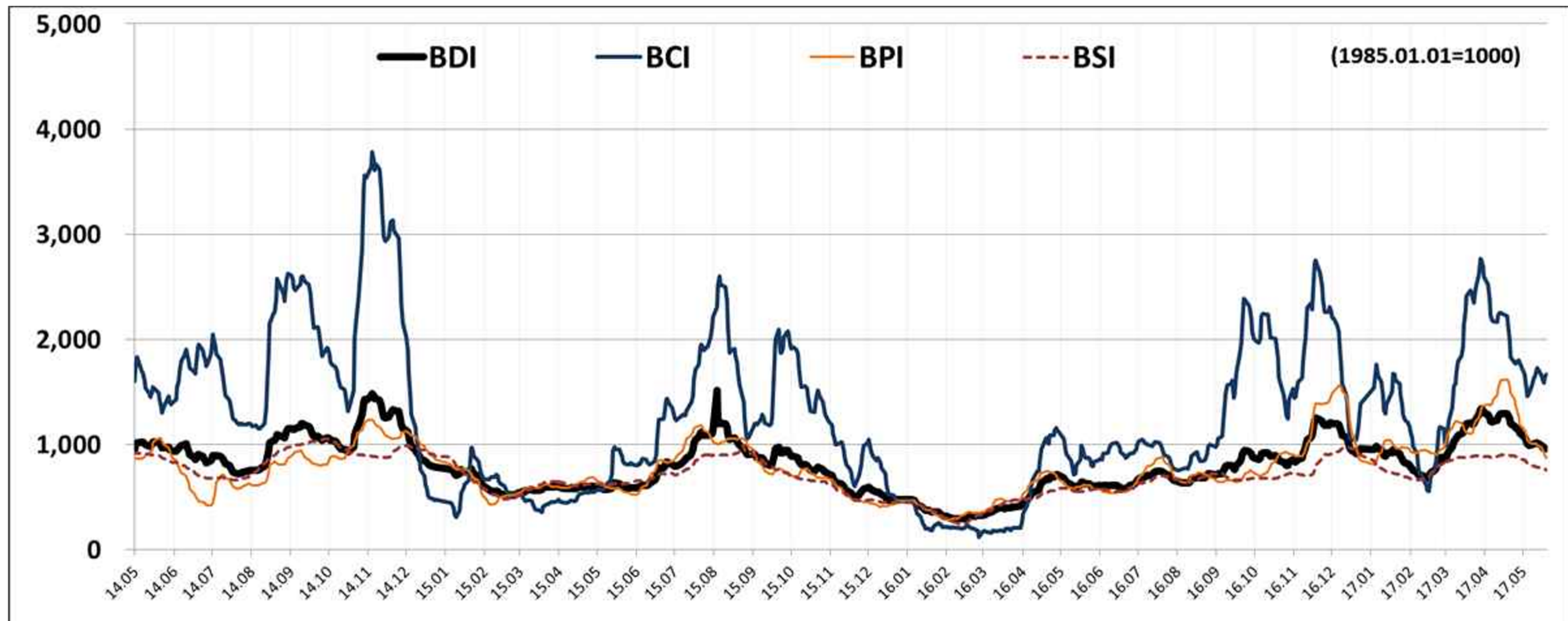
* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

KMI 주간해운시장포커스



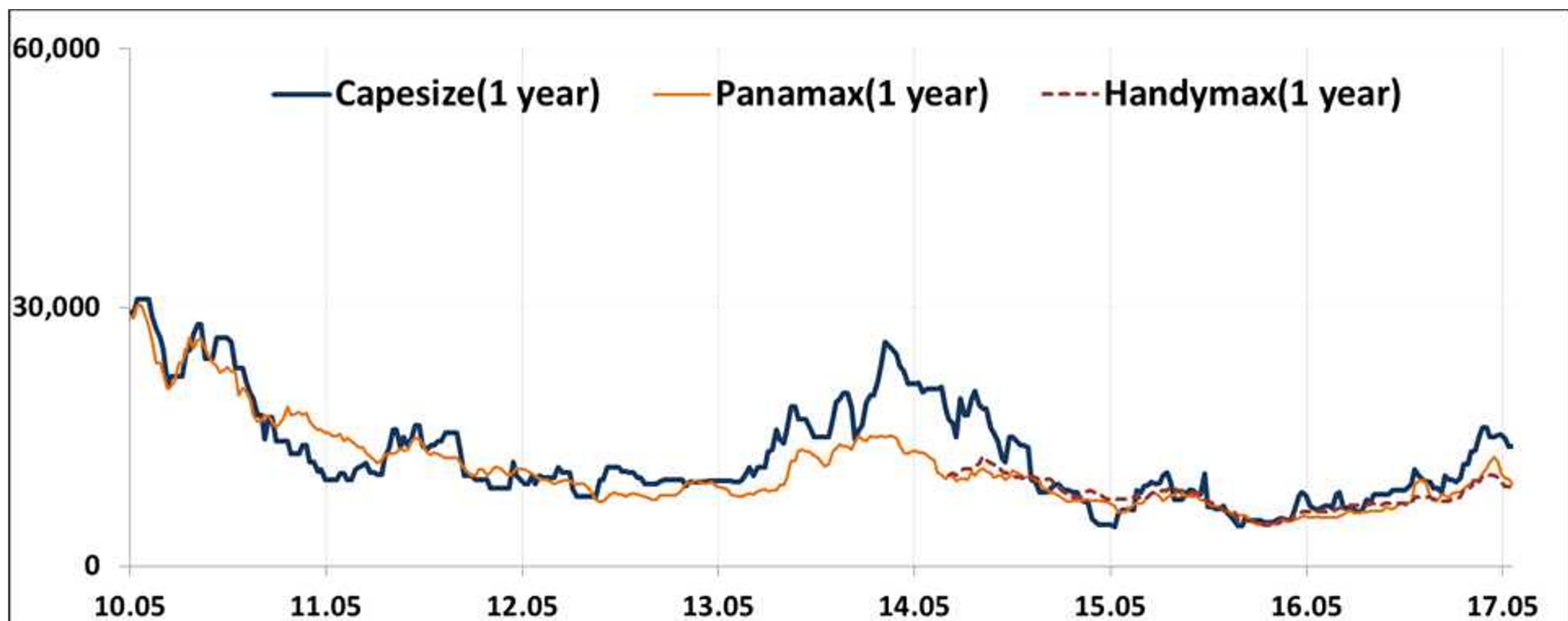
KMI 주간해운시장포커스 통권 347호 (2017.05.15~05.19)

건화물선 운임 지수



건화물선 용선료

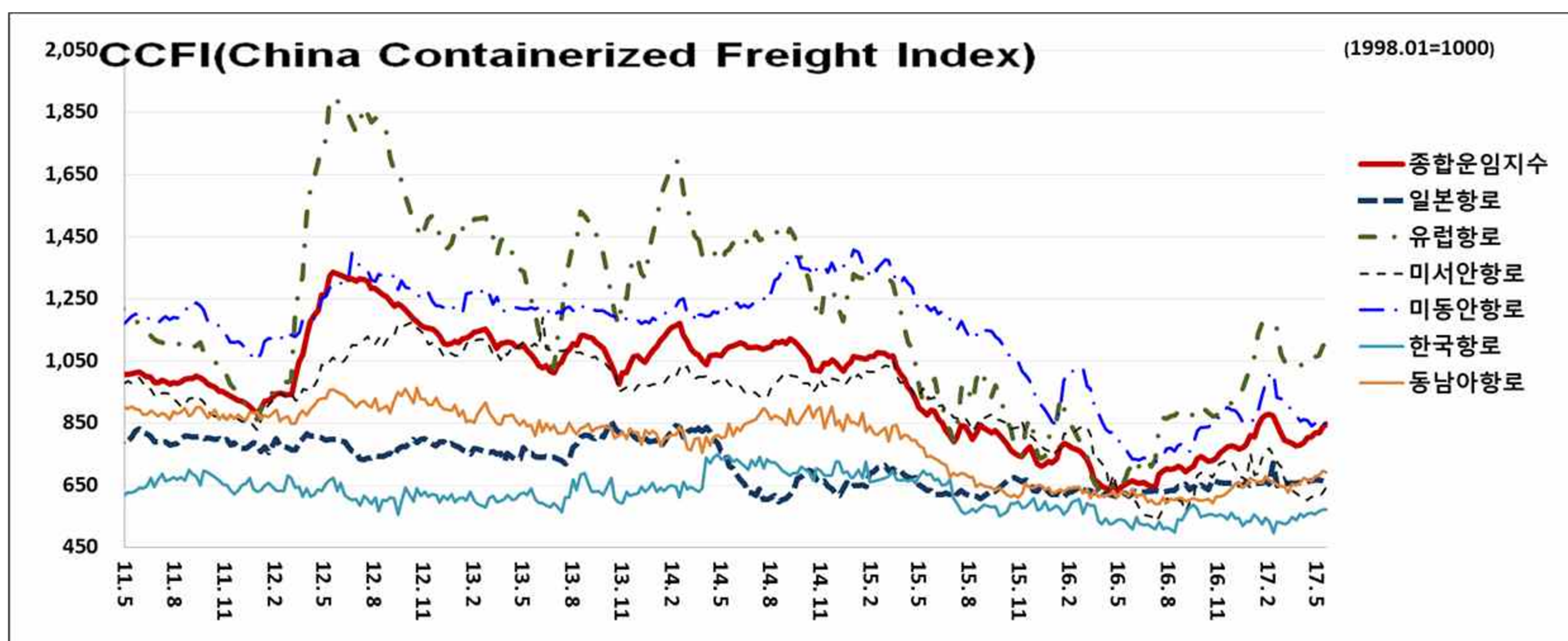
\$/day, Clarkson



* Handymax(1 Year)는 52,000 dwt에서 58,000 dwt로 변경

컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



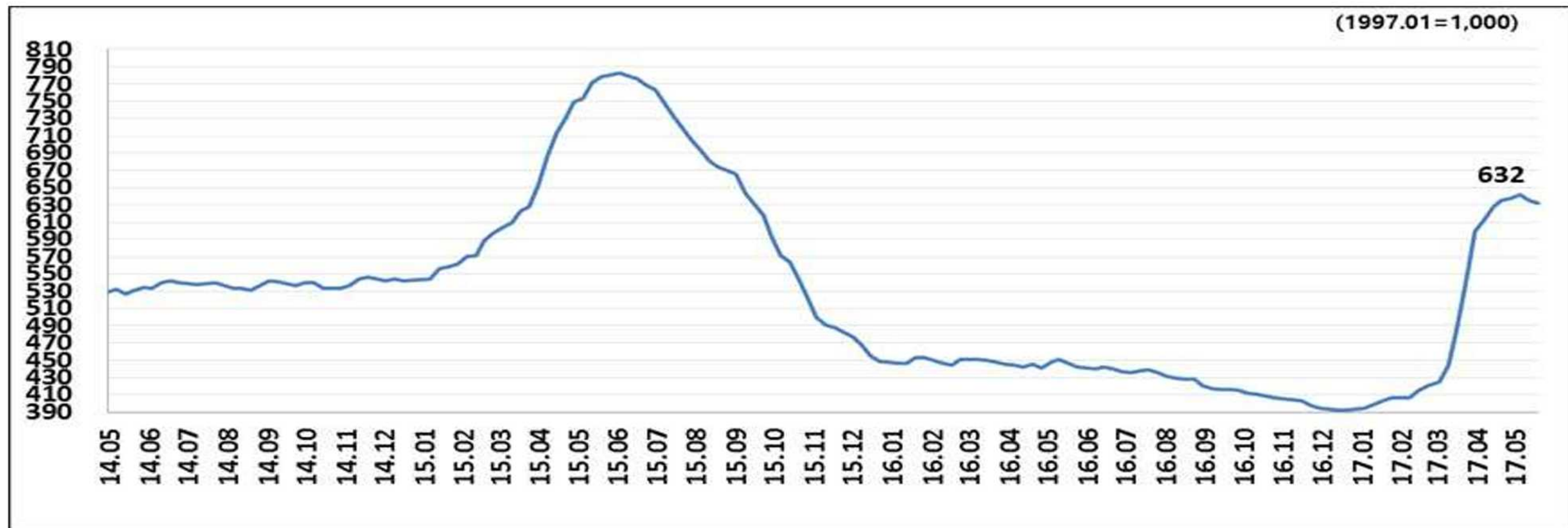
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 347호 (2017.05.15~05.19)

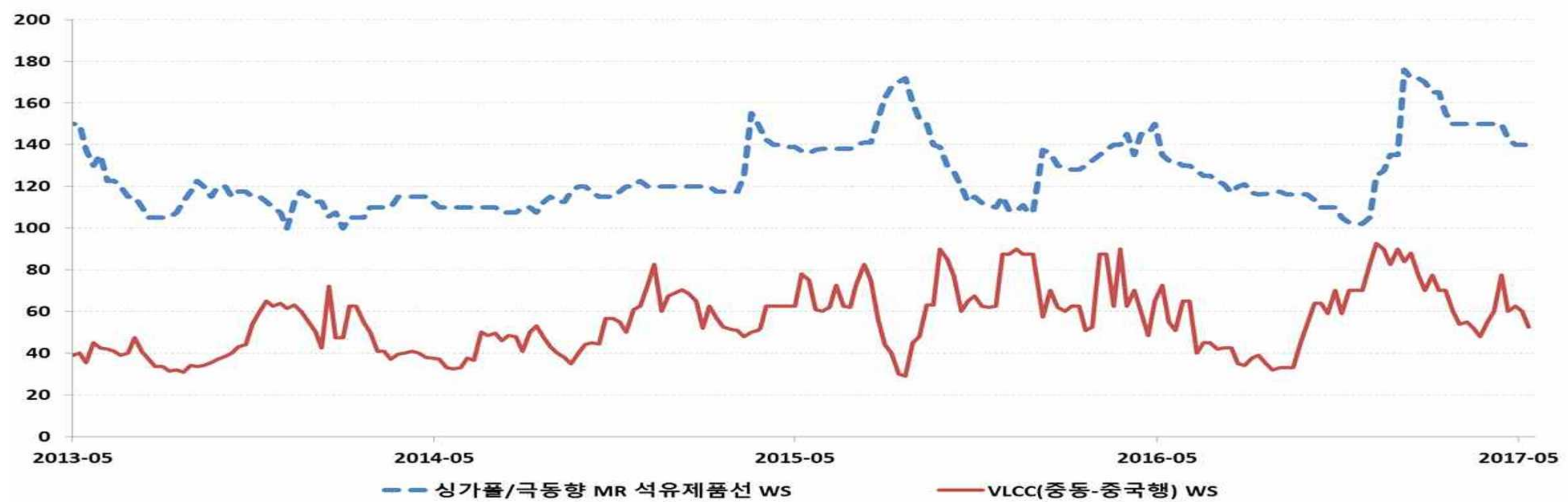
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



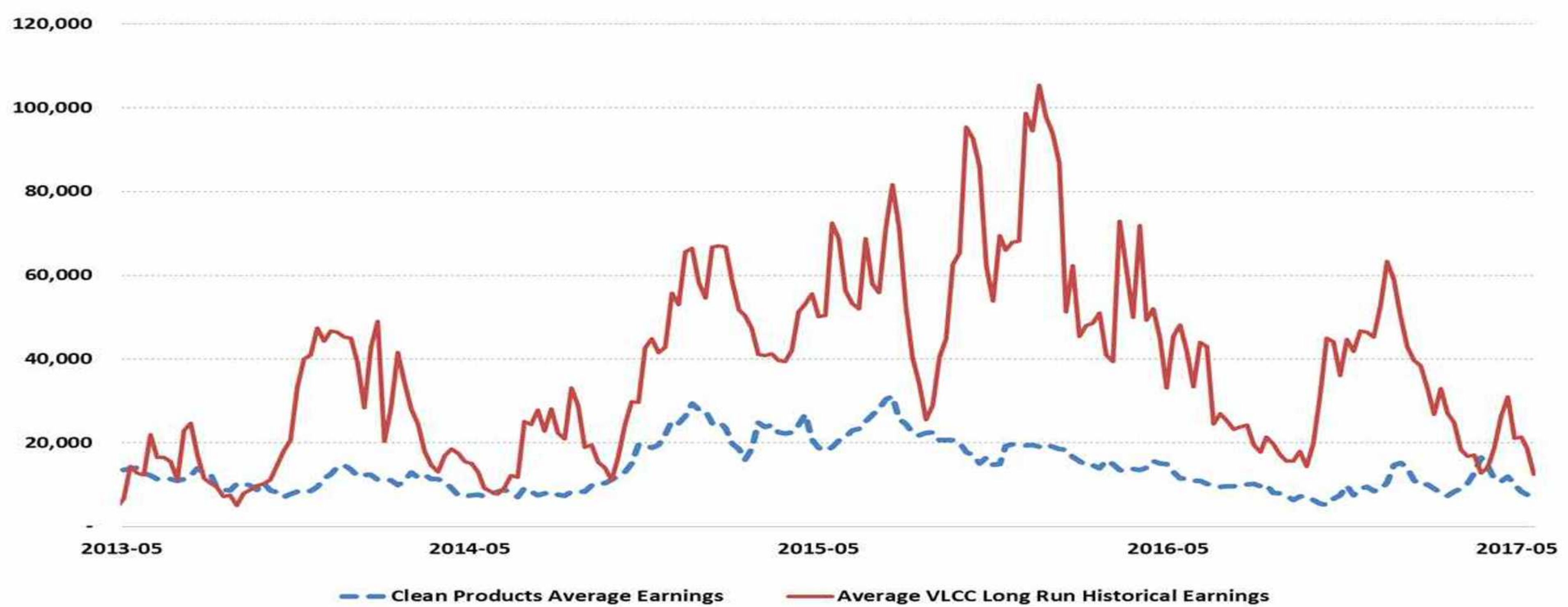
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 347호 (2017.05.15~05.19)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	5월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(05.19)								
건화물선(5년)	Panamax	18.5	(-)	18.5	15.0	18.5	16.8	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	65.0	(-)	64.0	62.0	65.0	62.5	60.0	82.0	68.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	7.5	(-)	7.5	5.8	7.5	6.7	6.0	9.5	7.4
신조선 시장 (\$ Million)		(05.19)								
건화물선	Panamax	24.5	(-)	24.5	24.0	24.5	24.2	24.0	25.8	24.6
유조선	VLCC	80.5	(0.5)	80.2	80.0	84.0	81.0	84.5	93.5	88.7
컨테이너선	Sub-Panamax	27.0	(0.5)	26.5	26.0	27.0	26.1	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(05.19)								
380 CST	Rotterdam	286.5	(6.0)	279.2	269.5	312.5	293.1	112.0	303.0	211.4
	Singapore	313.0	(5.5)	308.0	291.5	352.5	319.7	147.5	340.0	231.1
	Korea	327.5	(5.0)	322.8	318.5	382.5	347.4	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	327.5	(15.0)	317.2	297.5	362.5	329.4	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(05.19)								
철광석	국제價	62.4	(-0.3)	64.1	62.3	91.7	80.0	41.2	81.0	57.2
	중국産	95.3	(3.1)	93.3	86.4	124.4	108.2	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	80.4	(0.2)	82.4	79.1	90.1	84.2	59.8	63.5	61.4
	중국産	106.2	(0.2)	106.3	97.5	109.6	104.1	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주산	192.0	(-11.2)	207.1	183.3	227.1	204.4	98.8	150.0	109.5
	내륙(외몽고)	151.3	(0.3)	152.0	130.4	155.8	144.5	51.6	70.5	56.3
	중국産	208.0	(0.4)	207.7	207.1	223.7	213.0	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	953.0	(-1.0)	961.3	938.0	1,075.0	997.0	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	435.3	(10.25)	428.7	403.0	455.0	427.0	361.0	520.0	437.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		2월	3월	4월	2014년 합계		2015년 합계		2016년 합계	
ASEAN	수출	7,269	8,433	8,366	84,577		74,824		74,518	
	수입	3,913	4,656	4,254	53,418		45,031		44,319	
NAFTA	수출	6,608	7,585	7,453	86,048		85,347		81,068	
	수입	4,429	5,214	5,141	53,994		51,472		50,854	
EU	수출	3,932	4,267	6,422	51,658		48,079		46,610	
	수입	4,171	5,056	4,207	62,394		57,199		51,902	
BRICs	수출	13,327	14,235	12,854	177,122		159,334		145,255	
	수입	8,139	10,386	9,521	115,933		109,858		103,255	