

KMI 주간해운시장포커스

통권 356호(2017.08.07~08.11)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

초대형선박 발주 급증, 시황 회복을 가로막나?

초대형선박 발주 급증 예상롭지 않다

이미 알려진 바와 같이 중국의 COSCO와 프랑스 CMA-CGM이 적극적으로 초대형선박 신조 발주에 나서고 있음. COSCO는 21,000 TEU급 6척을 상하이 와이가오차오조선, 13,500 TEU급 8척을 상하이 장난조선에 발주하였으며, 2019년에 인도받을 예정임. CMA-CGM도 22,000 TEU급 9척(옵션 3척 포함)을 상하이 와이가오차오조선 또는 한국 조선 3사에 발주할 예정이며 LNG 추진 옵션을 검토 중에 있음

이처럼 양사가 초대형선박 발주에 적극적으로 나서고 있는 것은 규모의 경쟁에 따른 것이며, COSCO와 OOCL의 통합으로 COSCO는 CMA-CGM을 제치고 3위 선사로 부상하였음. 또한 COSCO와 OOCL의 18,000 TEU급 이상 초대형선박이 6척인 데 반해 CMA-CGM은 18,000 TEU급 이상 초대형선박이 전혀 없다는 점에서 22,000 TEU급 초대형선박의 발주에 나선 것으로 판단됨

이미 넘쳐 나는 초대형선박

Alphaliner에 따르면 올해 6월 기준, 18,000 TEU급 이상의 초대형선박은 54척, 13,000 TEU급 이상은 130척으로 나타났으며, 1만 TEU급까지 합칠 경우 225척이 추가됨. 더구나 올해 상반기에 인도된 14,000 TEU급 이상의 선박은 26척이며, 10월까지 12척이 인도될 것으로 예상되고 있음.

SealIntel에 따르면 아시아-북유럽 항로에서 18,000 TEU급 이상 초대형선박이 2018년 2배 가까이 늘어날 것으로 예상됨. 현재 아시아-북유럽 항로에서 운항중인 18,000 TEU급 이상 초대형선박은 58척이며 올해와 내년에 걸쳐 47척이 인도될 예정임. 또한 New 파나마운하 개통으로 아시아-미동안 항로에서도 선박대형화가 급속하게 진행, 현재 8,000 TEU급 이하 선박은 현재 22척에 불과하며, 8,000-11,999 TEU급 선박이 93척이 투입되고 있고, 머지않아 12,000 TEU급 이상의 선박도 투입될 예정임.

현재 시황뿐만 아니라 미래 시황회복에도 걸림돌이 될 수 있다

올해 들어 기간항로에서 운임이 크게 상승하고, 물동량이 견고한 증가세를 보이며 선사들이 초대형선박 조기 인도 및 계선 축소를 통해 공급을 급격히 증가시키고 있음. Alphaliner에 따르면 올해 7월 계선량은 47만 TEU, 계선률은 2.3%로 최저치를 보이고 있음. 아직은 성수기라는 점에서 수급격차 문제가 심각하지 않은 것으로 보이나 비수기에 접어들 경우 수급 불균형으로 운임 상승에 크게 제약을 받을 가능성이 있음

여기에 아시아-유럽, 아시아-북미 등 기간항로에서 초대형선박이 이미 넘쳐나는 상황에서 COSCO와 CMA-CGM의 공격적 선박 발주가 향후 공급과잉을 부추길 것으로 우려됨. 특히 아시아-유럽 항로에서 초대형선박이 급증할 경우 공급과잉이 심화될 가능성이 높고, 이는 다시 아시아-북미, 아시아 역내항로 등으로 계단식 캐스캐이딩을 유발하여 컨테이너선 시장 전반적으로 공급과잉을 확산시킬 수 있음

COSCO와 CMA-CGM의 공격적 선박 발주는 개별 기업 차원의 최적의 전략일 수 있으나 시장 전체적으로는 공급과잉을 확대시켜 향후 2년 후의 시황에도 좋지 않은 영향을 줄 것으로 예상됨



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

대형선 중심의 상승세 두드러져

지난 8월 11일 케이프선의 1일 운임이 4월 중순 이후 처음으로 15,000 달러를 넘어서며 호조세를 보였으며, 파나막스선도 수요가 증가하면서 약 3개월 반 만에 1일 운임이 10,000 달러를 넘어섰음

지난 주 시장에서는 실물시장에서의 호전을 확실한 추세전환으로 받아들이지 않는 분위기였으나 금주에는 중·대형 선박을 위주로 하는 상승세가 계절적 상승으로 이어지는 것을 받아들이는 것으로 보임

한편 케이프선의 9월물 FFA가 크게 상승하며 contango 상태를 유지하고 있음. 또한 다른 선형의 경우에도 방향성이 두드러지지는 않으나 주 후반 들어서 익월과 차분기 공히 상승세로 전환되어 시각의 변화를 보여주고 있음

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~08.11)	(전주비)	2017년 ³⁾			2016년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,071	(79)	685	1,338	969	290	1,257	673
	케이프(4TC)	13,122	(2,697)	3,566	19,593	10,153	485	20,063	6,374
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	9,615	(633)	6,281	12,987	8,672	2,260	12,478	5,562
	수프라막스(6TC)	8,515	(-191)	6,934	9,794	8,407	2,544	10,198	6,236
	핸디(6TC)	6,874	(-268)	5,422	8,449	6,965	2,698	8,619	5,214
	케이프	15,250	(500)	9,350	17,000	14,155	4,975	12,000	7,544
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	11,625	(-175)	8,500	13,150	10,524	4,750	10,475	6,408
	수프라막스	9,750	(-)	7,500	10,500	9,219	4,250	8,000	6,186
	핸디	8,750	(-)	6,750	9,500	8,219	4,250	7,250	5,491

건화물선 시장(FFA)									
		9월물		2017년 4분기물		2018년물		2019년물	
		금주 (08.11)	(전주비)	금주 (08.11)	(전주비)	금주 (08.11)	(전주비)	금주 (08.11)	(전주비)
선형별 운임	케이프(4TC)	16,500	(1,650)	16,875	(975)	13,900	(450)	13,800	(350)
	파나막스(4TC)	10,400	(550)	10,500	(325)	9,275	(225)	9,325	(175)
평가치 ⁶⁾ (달러/일)	수프라막스(6TC)	9,550	(275)	9,725	(275)	9,075	(175)	9,125	(75)
	핸디(6TC)	7,550	(-)	7,750	(-)	7,500	(-)	7,600	(-)

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

견고한 수요에도 불구하고 2주 연속 하락세

상해발 운임지수 SCFI는 878.27p 기록(전주 대비 19.01p 하락)

용선료 지수 HRCI는 570p 기록(전주 대비 9p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 4달러 하락한 931달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 20달러 하락한 1,641달러, 미동안행이 41달러 하락한 2,620달러를 기록함

동서 기간항로에서는 8월초 운임인상 효과가 유지되지 못하고 2주 연속 소폭 감소하는 모습을 보임. 아시아-유럽 항로는 성수기 시즌으로 수요가 호조세를 보이고 있으나 운임상승으로 이어지지 못함. 다만 8월 중순 다수의 선사가 무차별 품목 운임(FAK)의 인상을 발표하고 있어 운임 상승 가능성이 있음. 특히 선사들이 지난해 상반기에 보였던 운임 치킨게임을 자제하고 선복조절 노력을 하고 있어 운임 급락의 우려는 적은 것으로 판단됨

아시아-북미 항로의 경우도 여름 성수기에 수요 증가세가 뚜렷한 것으로 알려짐. JOC에 따르면, 롱비치항에 수입 물동량이 지난 7월 전년 대비 13%, LA항도 13% 물동량이 증가했음. 이러한 수요의 호조세로 선사들이 선복을 추가 투입하고 있는 알려지고 있음. 따라서 성수기 또한 다소 운임 등락이 예상되나 전반적으로 운임이 상승 탄력을 받을 것으로 보임

아시아 역내의 경우, 상해-한국 및 상해-일본 항로는 전주와 같은 TEU당 135달러, 218달러를 기록했고, 상해-동남아 항로는 4달러 하락한 165달러를 기록함

상해-한국, 상해-일본 항로는 수급상의 특이 동향이 드러나지 않는 가운데, 9월초까지 현재 운임 수준을 유지할 것으로 전망됨. 상해-동남아 항로의 경우 수요부진 속에 운임하락 압력이 작용하는 가운데 선사들의 운임인상 시도가 쉽지 않을 것으로 보임. 다만 8월 말 이후 물량이 상승 반전하면 운임 인상의 여지가 생길 것으로 예상됨

THE Alliance가 미국 FMC에 운송보장기금(contingency fund) 계획에 대한 신속한 검토를 요청함

주요 외신들에 따르면 THE Alliance가 미국 FMC에 한진 사태와 같은 문제에 대응하기 위해 일종의 contingency fund를 운영하는 것을 골자로 하는 얼라이언스 협정의 수정 내용을 검토 요청한 것으로 알려짐. THE Alliance 회원사 중 일부가 재무적 문제 등으로 서비스 제공에 어려움이 발생하면 동 기금을 활용하여 문제 선사의 선박에 적재된 화물을 목적지까지 안정적으로 운송하겠다는 것임. THE Alliance는 이번 조치로 화주로부터 서비스 안정성 측면에서 호응을 얻을 것으로 기대됨. 따라서 우리나라도 국적선사의 운송 안정성을 담보할 수 있는 하역보장기금 등의 설립을 조속히 추진할 필요가 있음

	금주 (08.11)	(전주비)	2017년			2016년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	878.27	(-19.01)	747.03	990.24	864.34	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(\$/TEU)	931	(-4)	815	1,116	937	205	1,206	685
	미서안항로(\$/FEU)	1,641	(-20)	1,092	2,211	1,544	725	2,082	1,256
	미동안항로(\$/FEU)	2,620	(-41)	2,013	3,647	2,695	1,496	3,133	2,066
	한국항로(\$/TEU)	135	(-)	92	168	137	86	125	103
	일본항로(\$/TEU)	218	(-)	202	219	215	110	214	185
	동남아항로(\$/TEU)	165	(-4)	97	185	143	53	105	69
용선지수(HRCI)	570.0	(9.0)	394	642	529	392	453	431	



| 유조선 시장 | 최영재 연구원 / cyjnas@kmi.re.kr

VLCC, 누적된 수급 악화로 운임 최저치 갱신

VLCC 평균 운임이 8% 하락하여 2014년 5월 이후 최저치를 기록한 지난주에 이어 또 다시 최저치를 갱신하였음. 시장 전체의 성약건수가 전주 대비 약 18% 증가하였으나 운임 하락폭을 둔화시키는 수준에 그쳤으며 상승 모멘텀으로 작용하기에는 역부족이었던 것으로 보임. 특히, 중동-아시아 항로의 운임 하락이 타 항로에 비해 큰 폭으로 나타났다.

VLCC 평균 운임은 8,775달러(일)로 전주 대비 758 달러(8.0%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 43.0p로 전주 대비 변동 없음

연료유 가격은 북중미 일부 항만을 제외하고 대부분의 항만에서 상승하였음

중동시장 항로별 운임은 한국향 7,320 달러/일(-3%), 일본향 9,453 달러/일(-19%), 싱가포르향 9,997 달러/일(-20%), 미국향 6,200 달러/일(-4%), 유럽향 4,496 달러/일(-1%) 기록. 서아프리카 시장은 중국향 12,128 달러/일(-3%), 미국향 22,155 달러/일(0%), 인도향 19,205 달러/일(-1%) 기록

[08월 11일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	302.5	329.0	319.0	342.0	297.5	315.0	322.5	312.5	317.5	322.5	342.5
전주비	1.3%	2.0%	0.9%	1.2%	0.0%	-0.8%	0.0%	1.3%	1.6%	1.6%	0.0%

제품선, 북해시장을 제외하고 운임 상승

대서양시장 : U.S. Gulf 시장은 Shell 정유공장 화재, 저렴한 운임 등의 요인으로 U.S. Gulf-북해 항로를 중심으로 물동량이 증가하여 운임이 상승한 반면 북해시장은 운임이 소폭 하락하였음

아시아시장 : LR 시장은 특히 LR1 운임이 약 16% 상승하는 등 운임 상승세가 계속되었음. 또한 인도-일본 항로 운임 역시 상승하였음

제품선 평균 운임은 7,374 달러(일)로 전주 대비 634 달러(9.4%) 증가하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 145.0p로 전주 대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 운임은 북해-미동안 5,378 달러/일(-7%), 북해-서아프리카 6,640 달러/일(-1%), 미걸프-북해 70 달러/일(+110%), 미걸프-남미동안 10,291 달러/일(+18%) 기록

아시아 항로별 운임은 중동-일본 LR1 10,807 달러/일(+16%), LR2 13,500 달러/일(-1%) 기록. MR은 인도-일본 9,702 달러/일(+10%) 기록

(전주비)				2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (08.11)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	8,775	(-758)	8,775	42,986	20,489	14,354	93,982	40,552
	MR	7,327	(587)	6,740	16,540	9,453	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	26,500	(-)	26,500	31,750	27,379	26,500	59,000	37,534
	MR	13,125	(-)	12,500	13,750	13,059	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	43.0	(-)	43.0	90.0	59.9	32.0	97.5	58.4
	MR	145.0	(-)	135.0	176.0	149.5	102.0	150.0	124.7

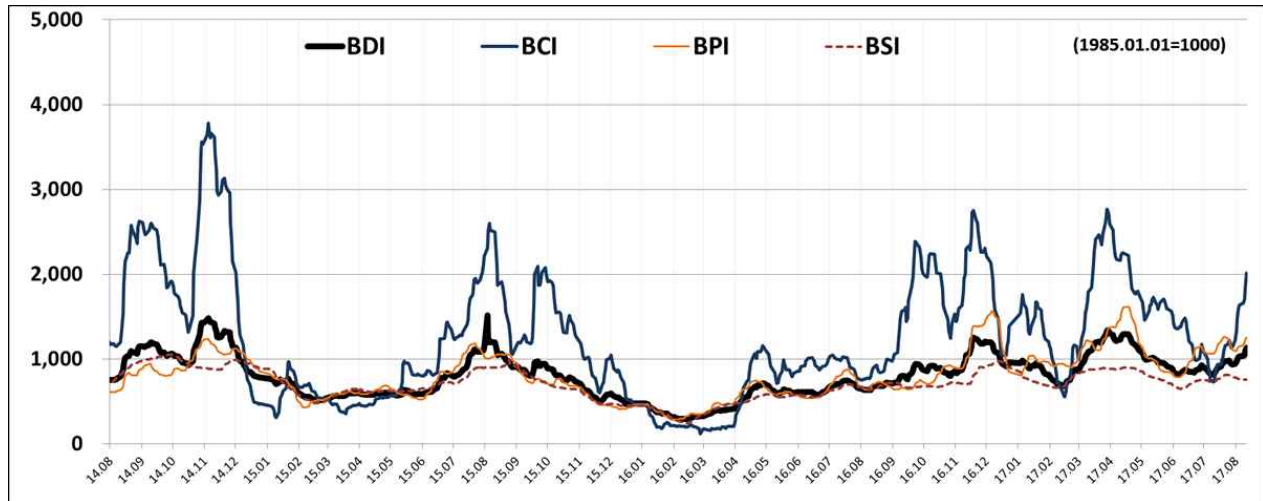
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



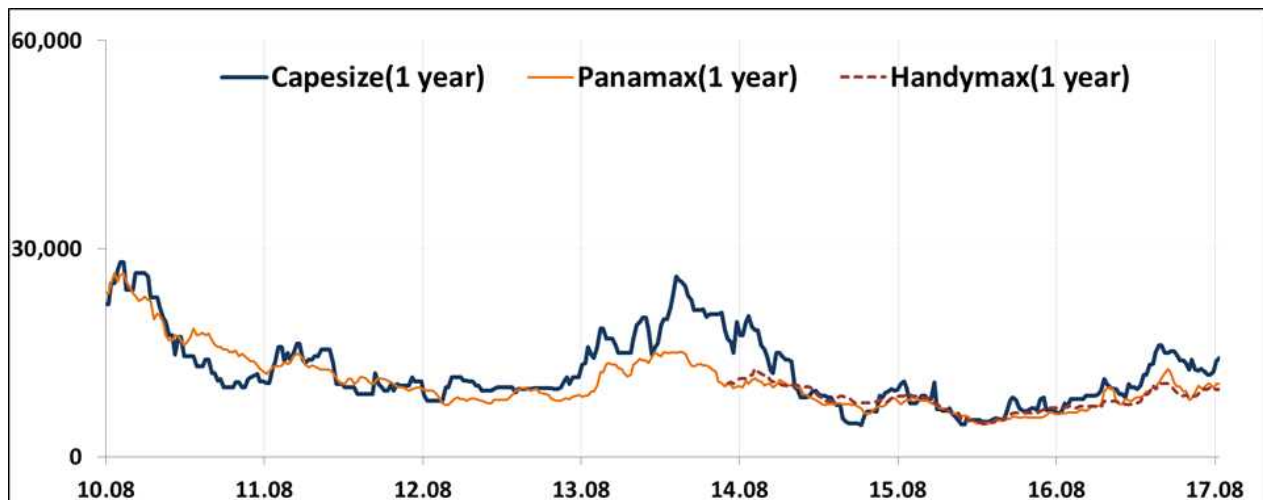
KMI 주간해운시장포커스 통권 356호 (2017.08.07~08.11)

건화물선 운임 지수



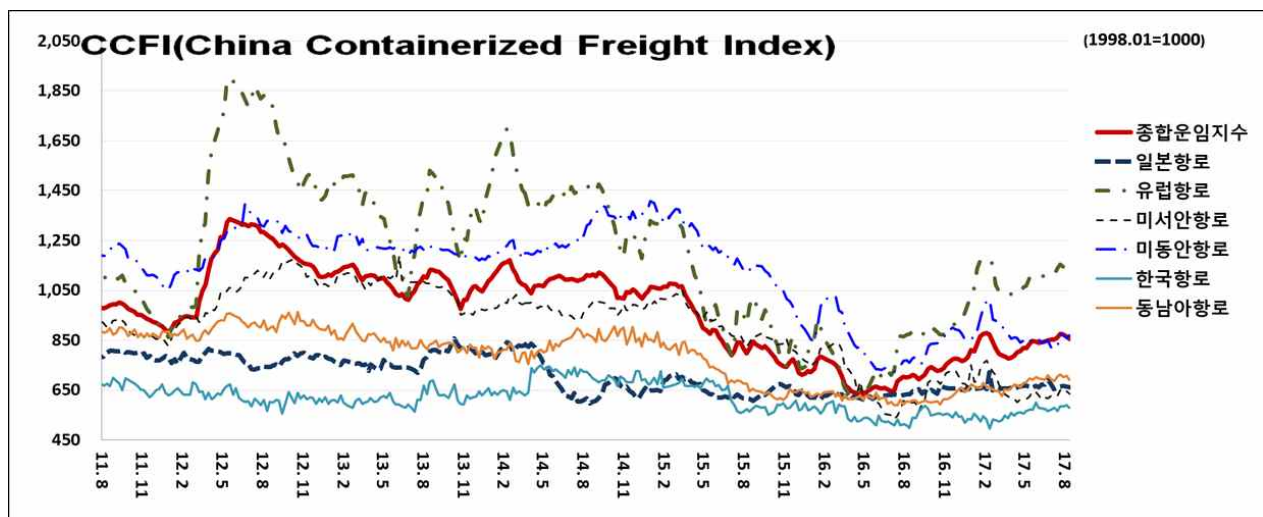
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



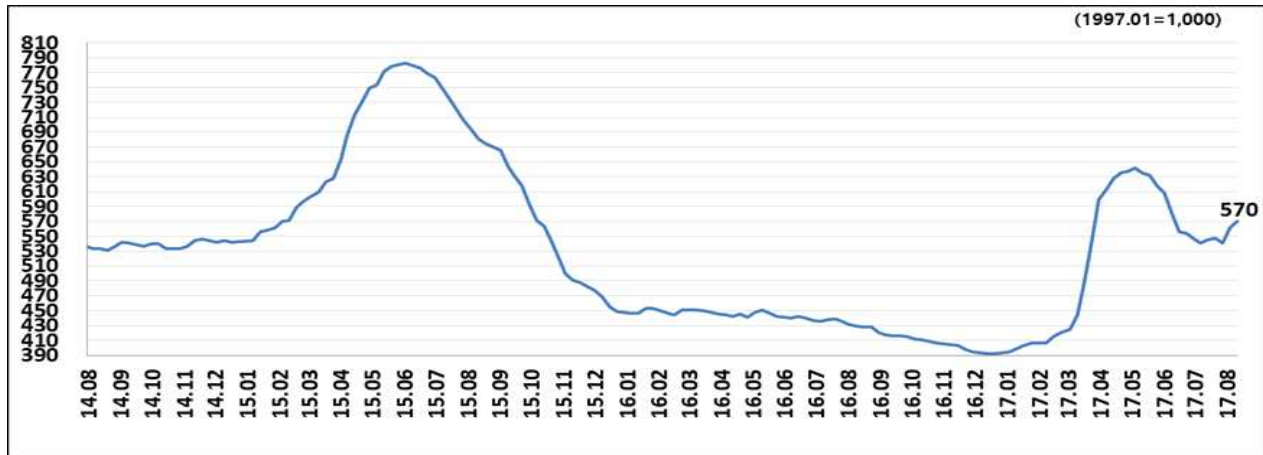
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 356호 (2017.08.07.~08.11)

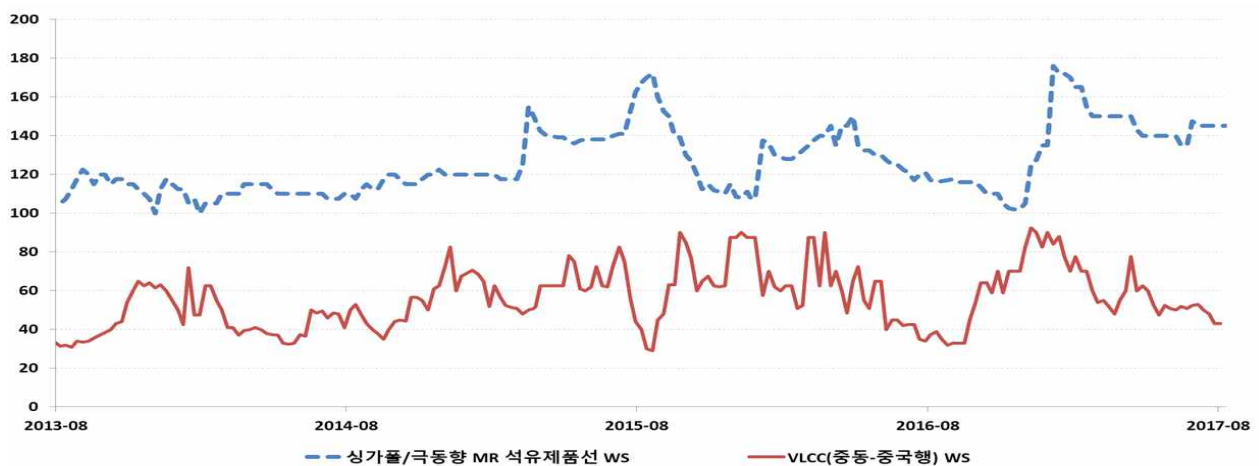
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



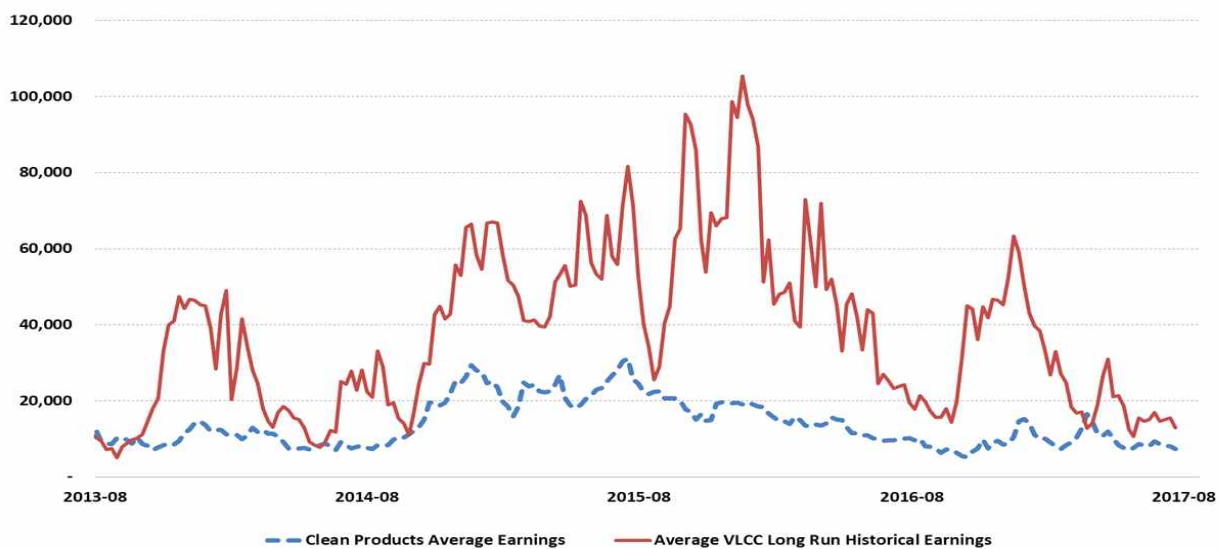
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 356호 (2017.08.07~08.11)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	8월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(08.11)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	15.0	18.5	17.3	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	64.0	(-)	64.0	62.0	65.0	63.3	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)		(08.11)								
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	24.5	24.3	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	26.7	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(08.11)								
380 CST	Rotterdam	302.5	(4.0)	300.5	267.5	312.5	290.7	112.0	303.0	211.4
	Singapore	317.5	(5.0)	315.0	291.0	352.5	314.3	147.5	340.0	231.1
	Korea	342.5	(10.0)	337.5	310.0	382.5	338.6	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	322.5	(5.0)	320.0	297.5	362.5	322.9	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(08.11)								
철광석	국제價	75.1	(1.4)	74.2	55.3	91.7	73.4	41.2	81.0	57.2
	중국産	105.2	(4.0)	102.9	86.4	124.4	103.1	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	84.6	(0.8)	84.2	78.0	90.1	83.2	59.8	63.5	61.4
	중국産	109.0	(1.1)	108.4	97.5	109.6	104.7	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주산	201.4	(2.0)	200.3	170.0	227.1	197.2	98.8	150.0	109.5
	내륙(외몽고)	141.3	(1.4)	140.5	130.4	155.8	143.0	51.6	70.5	56.3
	중국産	201.4	(2.0)	200.3	196.2	223.7	207.6	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	935.5	(-13.8)	953.1	904.0	1,075.0	980.8	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	439.3	(-15.5)	454.9	402.5	539.3	443.0	361.0	520.0	437.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		4월	5월	6월	2014년 합계		2015년 합계		2016년 합계	
ASEAN	수출	8,366	8,099	8,024	84,577		74,824		74,518	
	수입	4,254	4,272	4,445	53,418		45,031		44,319	
NAFTA	수출	7,453	6,909	7,396	86,048		85,347		81,068	
	수입	5,141	5,438	5,561	53,994		51,472		50,854	
EU	수출	6,422	4,819	4,420	51,658		48,079		46,610	
	수입	4,207	4,599	5,295	62,394		57,199		51,902	
BRICs	수출	12,854	12,827	13,306	177,122		159,334		145,255	
	수입	9,521	9,724	10,142	115,933		109,858		103,255	