

KMI 주간 해운시장 포커스

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

49111 부산시 영도구 해양로 301번길 26 한국해양수산개발원

※ 이 자료는 KMI의 비영리 학술활동의 일환으로 제공되고 있습니다.



주간 동향/이슈

전형진 센터장 (chun@kmi.re.kr)



2017년 컨테이너선 시장의 주요 요인들



- ▶ 작년 9월 기간항로를 중심으로 운임이 크게 상승한 바 있는데 이는 한진해운 법정관리 여파로 일시적으로 공급이 축소된 상황에서 계절적으로 성수기에 있었기 때문임. 이는 시장운임 결정에 있어 수요 보다는 공급의 영향이 더 크다는 것을 보여 주는 사례임. 현재 한진해운 법정관리 효과는 사라지고 없으나 증장기 시황에 있어서도 수급여건의 변화가 가장 중요한 요소임을 알려주고 있음
 - 그렇다면 올해 컨테이너선 시장의 수급여건에 막대한 영향을 미치는 요인들에는 어떤 것들이 있는가? 먼저 수요 측면에서는 세계무역의 둔화 현상, 미국 등 보호무역주의, 공급측면에서는 파나마운하 확장, 해체증가 및 신조발주 억제, 또한 시장경쟁에 영향을 얼마이언스 변화, 국제유가의 상승추세 등을 들 수 있음
- ▶ 먼저 수요 측면에서 세계무역 둔화현상이 나타나고 있음. IMF에 따르면 2008년 금융위기 이전 세계 무역증가율은 연평균 6.8%에 달했으나 2012년 이후 세계 무역증가율은 2~3%대에서 벗어나지 못하고 있으며, 향후 2~3년간 3%대 초반에 머무를 것으로 예상되고 있음. 이에 따라 해상물동량 증가세도 크지 않을 것으로 예상되고 있음
 - 또한 미국 트럼프 정부의 출범으로 미국의 보호무역주의 강화가 예상되고 있음. 미국 정부의 보호무역주의는 중국과 멕시코를 타겟으로 하고 있어 아시아-북미항로 물동량 감소를 유발할 가능성이 있는 것으로 전망되고 있음
- ▶ 다음으로 공급 측면에서 파나마운하의 확장은 예상대로 아시아-미동안 항로의 선박 대형화를 초래하여 2016년 4월에서 7월까지 26% 선박량이 증가한 것으로 나타났으며, 운항선박 평균 규모도 2016년 2분기 4,623TEU에서 3분기 6,051TEU로 커져 앞으로 공급 증가에 따른 치열한 운임경쟁을 예고하고 있음
 - 반면에 작년 컨테이너선 시장의 해체량이 70만TEU를 초과할 것으로 예상되고 있음. 그러나 해체량의 대부분이 5,000TEU 미만으로 아시아 역내항로, 중남미항로, 남북항로 등에서 일부 공급축소 효과가 예상되고 있으나 8천TEU급 이상의 해체량이 전혀 없어 기간항로에서의 공급축소 효과는 거의 없을 것으로 예상됨
 - 다만 기간항로의 경우 작년 뉴파나막스급 5척을 제외하고 8천TEU급 신조발주가 전혀 없었고 1만TEU급 초대형선박 발주 자제 움직임이 상당 기간 계속되어 기간항로 수급에 긍정적인 영향을 줄 것으로 예상됨
- ▶ 한편 얼마이언스의 재편이 2M과 Ocean Alliance의 양강 구도로 재편되어 당분간 기간항로를 중심으로 치킨게임이 재발할 가능성도 있음. 반면에 M&A를 통해 거대선사로 등장한 6대 선사의 공급점유율이 60%를 초과, 과점화 경향 확대에 따른 운임협상력 강화로 점진적으로 운임상승을 견인할 수 있을 것으로 판단됨. 또한 최근의 국제유가 상승으로 선박 연료유가 상승세도 할증료 형태로 운임상승을 유도할 것으로 예상됨
- ▶ 올해 컨테이너선 시장의 수급여건은 미세하나마 작년에 비해 나아질 것으로 예상됨. 수많은 해운분석기관들이 작년 운임을 바닥으로 보고 있고 수급여건 개선을 전망하는 상황에서 유가 상승 추세도 운임 상승을 전망하는 요인이 되고 있음. 그러나 수급여건 및 경쟁구조에 영향을 미치는 수많은 요인들의 영향력이 어떻게 나타날지 예상하기 매우 어렵다는 점에서 올해 컨테이너선 시장이 낙관적이라고 선부르게 판단할 수 없음

건화물선 시장

이주원 연구원 (peterlee@kmi.re.kr)



케이프 대폭 하락으로 BDI 하락 전환

- ▶ BDI는 주간 평균 914p를 기록(전주 대비 53p 소폭 하락)
 - (운임) 주간 평균으로 케이프 운임이 1,918달러(일) 하락하며 BDI 하락을 견인함
 - (1년 용선료) 케이프 1년 용선료는 운임시장과는 반대 방향으로 대폭 상승한 반면, 파나마스 용선료는 소폭 하향
 - (FFA 시장) 케이프의 경우 용선료 상승과 더불어 근월물, 근분기물 모두 FFA 평가치가 상승세를 보였으며, 케이프 이하 선형에서는 전체적으로 하향 조정됨
- ▶ 케이프 운임은 춘절특수 기대와 달리 주중 시장이 한산하여 운임이 하락, 특히 대서양 수역에서 신규 수요 유입 부진이 지속됨
 - 태평양 수역은 호주철광석 수요 감소로 시황이 하락 하였으나, 주 후반 호주향 선박 증가가 예상되어 시황 회복 전망
 - 대서양 수역은 주요 항로인 브라질 철광석 신규 수요유입 부진 및 공급량이 증가하면서 운임 시장 하락 지속, 그러나 중국의 2월 석탄수입 증가가 예상되어 반등 전망
- ▶ 파나마스 운임은 양수역 항로에서 활발한 성약 체결로 주초 하락세에서 상승세로 전환
 - 태평양 수역은 Nopac, 동호주 등의 항로에서 신규 곡물 수요 유입으로 상승세 유지
 - 대서양 수역은 곡물 및 석탄 물동량이 증가하면서 운임이 1,000달러(일) 이상 상승
- ▶ 수프라마스 시장은 연초 이후 운임시장 방향성 부재로 양수역에서 저조, 태평양 수역 신규 수요 유입 부진 및 대서양수역 공급과잉으로 운임하락세 지속

건화물선 시장(현물)

		금주 (~01.13)	(전주비)	2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	914	(-53)	914	967	941	291	1,216	671
선형별	케이프(4TC)	9,320	(-1,918)	9,320	11,238	10,279	536	18,091	6,324
운임지표 ²⁾	파나마스(4TC)	7,983	(1,290)	6,693	7,983	7,338	2,294	12,319	5,543
(달러/일)	수프라마스(6TC)	7,912	(-558)	7,912	8,470	8,191	2,591	10,127	6,233
	핸디(6TC)	6,861	(-730)	6,861	7,591	7,226	2,744	8,581	5,208
1년 용선료	케이프	10,500	(1,950)	8,550	10,500	9,525	4,975	11,250	7,344
(달러/일)	파나마스	8,225	(-25)	8,225	8,250	8,238	4,750	10,000	6,263
	수프라마스	7,000	(-)	7,000	7,000	7,000	4,250	7,500	6,044
	핸디	6,750	(-)	6,750	6,750	6,750	4,250	6,750	5,264

건화물선 시장(FFA)

		2월물		2017년 2분기물		2017년물		2018년물	
		금주 (01.13)	(전주비)	금주 (01.13)	(전주비)	금주 (01.13)	(전주비)	금주 (01.13)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	8,500	(2,550)	8,450	(1,600)	10,254	(1,691)	10,900	(1,150)
운임	파나마스(4TC)	6,825	(-675)	7,425	(-375)	7,325	(-350)	7,725	(-200)
평가치 ³⁾	수프라마스(6TC)	6,650	(-25)	7,200	(50)	7,238	(-62)	7,700	(25)
(달러/일)	핸디(6TC)	6,100	(0)	6,000	(-75)	5,900	(-113)	6,075	(-25)

주 - 1), 2) : BDI 및 선형별 운임지표는 해당 주의 평균값, 3) : FFA 평가치는 해당 주의 마지막 값

컨테이너선 시장

고병욱 전문연구원 (valiance@kmi.re.kr)



물동량 증가로 아시아-북미항로 상승 지속

- ▶ 상해발 운임지수 SCFI는 990.2p 기록(전주 대비 21.8p 상승)
 - 용선료 지수 HRCI는 399.0p 기록(전주 대비 5.0p 상승)
- ▶ 아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 30달러 하락한 1,086달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 129달러 상승한 2,211달러, 미동안행이 461달러 상승한 3,594달러를 기록함
 - 미동안행의 경우 2015년 4월 이후 최고치를 기록한 했는데, 이는 1월 15일부터 발효되는 GRI에 성공한 것 때문으로 분석됨. 한편, 구주항로의 경우도 운임 하락 폭이 2.7%에 그쳤는데, 이 같이 미주 및 구주 항로의 운임이 높게 형성되는 것은 전주에 이어 중국 춘절 전에 화물이 집중적으로 모이고 있기 때문임
- ▶ 아시아 역내의 경우, 상해-일본 항로는 전주와 동일한 TEU당 212달러, 상해-한국 항로는 전주 대비 3달러 상승한 101달러, 상해-동남아 항로는 전주와 동일한 104달러를 기록함
 - 운임수준이 전주 대비 상승 또는 보합세를 보이는 가운데, 전주에 이어 중국 춘절 전에 운송수요가 몰리는 것이 운임 지지요인으로 이해됨
- ▶ Alphaliner와 Lloyd's List에 따르면, 홍콩 OOCL의 합병 가능성에 따라 그 모회사인 OOIL (Orient Overseas International Ltd)의 주식가격이 연초 대비 20% 상승한 것으로 알려짐
 - 주목되는 것은 Ocean Alliance 소속의 COSCO Shipping(세계 4위)과 Evergreen(세계 5위)이 잠재적 인수기업으로 거론되고 있는 것임
 - * Ocean Alliance의 CMA-CGM은 인수에 필요한 현금을 조달할 수 없을 것으로 평가됨
 - 최근 발생한 일련의 컨테이너 선사의 합병은 조직통합을 통해 얻어지는 시너지를 극대화하는 수단으로 이해됨. 따라서 우리나라 컨테이너 선사도 조직 간의 시너지를 최대한 이끌어 낼 수 있는 상생의 협력전략을 강구해 나가야 할 것임



		금주 (01.13)	(전 주비)	2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합	990.2	(21.8)	968	990	979	400	968	644
	유럽항로(TEU)	1,086	(-30)	1,086	1,116	1,101	205	1,206	685
	미서안항로(FEU)	2,211	(129)	2,082	2,211	2,147	725	2,082	1,256
	미동안항로(FEU)	3,594	(461)	3,133	3,594	3,364	1,496	3,133	2,066
	일본항로(TEU)	212	(-)	212	212	212	110	214	185
	한국항로(TEU)	101	(3)	98	101	100	86	125	103
	동남아항로(TEU)	104	(-)	104	104	104	53	105	69
용선지수(HRCI)		399.0	(5.0)	394	399	397	392	453	431
운임지수(CCFI)	종합	840.4	(34.1)	806	840	823	632	806	709
	유럽항로	1,139.4	(80.4)	1,059	1,139	1,099	625	1,059	805
	미서안항로	688.4	(6.3)	682	688	685	534	839	673
	미동안항로	890.3	(29.8)	860	890	875	723	1,029	836
	일본항로	655.7	(2.1)	654	656	655	612	667	636
	한국항로	543.1	(-13.1)	543	556	550	500	607	546
	동남아항로	661.7	(-4.9)	662	667	664	590	661	619

유조선 시장

최영재 연구원 (cyjinas@kmi.re.kr)



VLCC, 수급여건 악화로 하락세 지속

- ▶ 선박량 증가, 성악 지연 등 악화된 수급여건이 해소되지는 못하여 중동시장과 서아프리카 시장 모두 운임수익이 하락하였으나 하락폭은 축소되었음
 - VLCC 평균 운임수익은 39,625 달러(일)로 전주 대비 3,361 달러(7.8%) 감소하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 84.0p로 전주 대비 6.0p(6.7%) 하락하였음
 - 연료유 가격은 북중미 일부 항만을 제외하고 대부분의 항만에서 하락하였음
- ▶ 중동 시장 항로별 운임수익은 일본항 40,783 달러/일(-9%), 한국항 37,026 달러/일(-4%), 싱가포르항 41,696 달러/일(-5%), 미국항 44,477 달러/일(-8%), 유럽항 38,040 달러/일(-7%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 36,213 달러/일(-11%), 미국항 47,876 달러/일(-9%), 인도항 40,074 달러/일(-11%) 기록

[01월 13일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	팔라말라	푸자이라	상하이	홍콩	일본
\$/톤	309.5	325.5	318.5	354.5	310.0	323.0	347.5	334.5	342.5	352.5	387.5
ww	-1.0%	-2.7%	-2.7%	1.1%	-0.8%	-1.4%	-1.4%	-2.9%	-2.8%	-2.8%	-1.3%



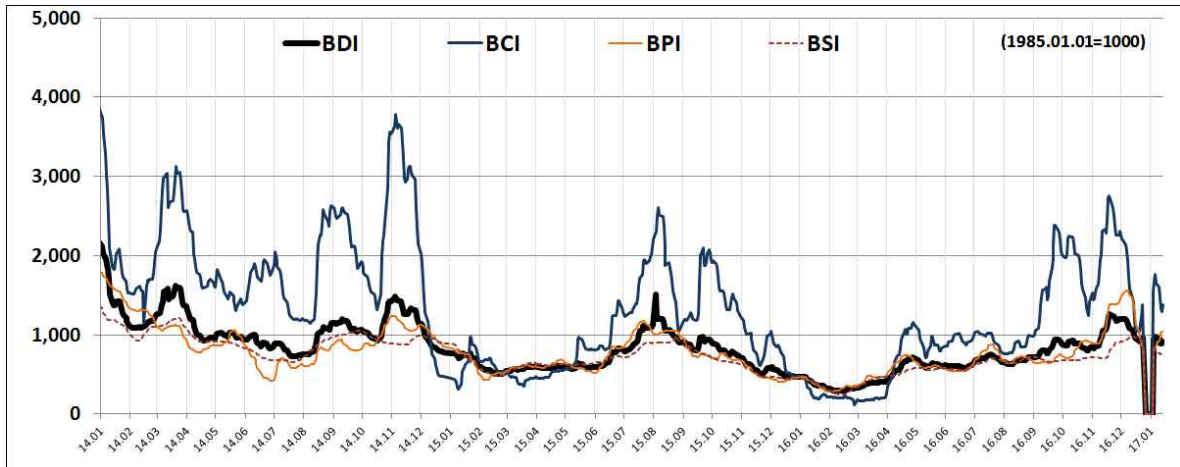
제품선, 수급악화로 LR시장 하락세 지속

- ▶ 대서양시장 : 미겔프만 시장은 운임수익이 소폭 상승하여 다소 회복한 반면 북해 시장은 선박량 증가로 하락세로 나타났음
- ▶ 아시아시장 : LR 시장은 성악건수 감소 및 선박량 증가로 운임수익이 대폭 하락하였으나 MR 인도-일본 운임수익은 소폭 상승하였음
 - 제품선 평균 운임수익은 11,001 달러(일)로 전주 대비 3,033 달러(21.6%) 감소하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 135.0p로 전주 대비 변동 없음
 - 대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 12,349 달러/일(-27%), 북해-서아프리카 12,142 달러/일(-30%), 미겔프-북해 4,608 달러/일(+1%), 미겔프-남미동안 11,874(+7%) 기록
 - 아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 7,328 달러/일(-40%), LR2 12,289 달러/일(-32%) 기록. MR은 인도-일본 11,938 달러/일(+1%) 기록

		(전주비)		2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(01.13)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	39,625	(-3,361)	39,625	42,986	41,306	14,354	93,982	41,192
	MR	11,001	(-3,033)	11,001	14,034	12,518	5,202	19,093	11,260
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	30,000	(-1,750)	30,000	31,750	30,875	26,500	59,000	37,534
	MR	12,875	(-)	12,875	12,875	12,875	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	84.0	(-6.0)	84.0	90.0	87.0	32.0	97.5	58.4
	MR	135.0	(-)	135.0	135.0	135.0	102.0	150.0	124.7

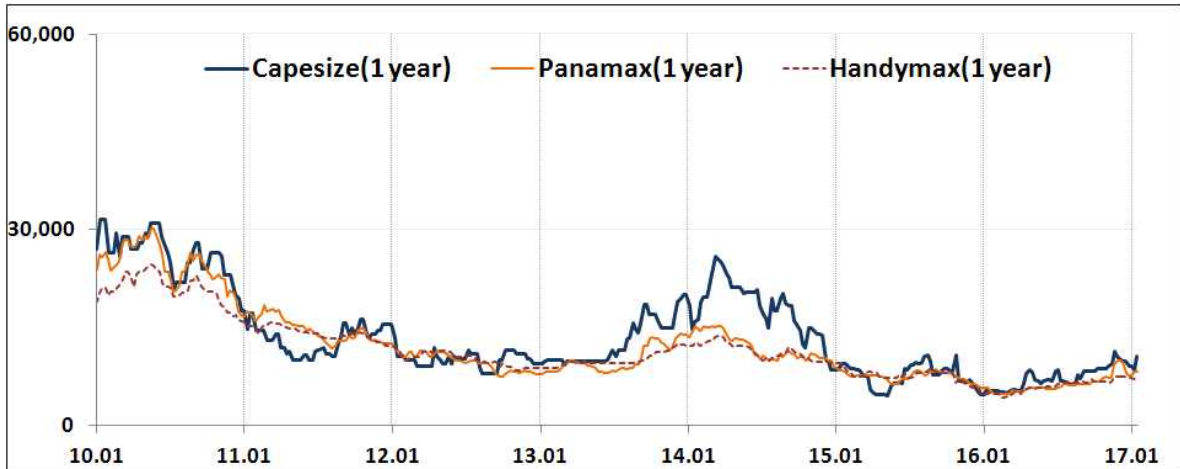
* 본 VLCC WS 항로는 ‘중동-중국’임

건화물선 운임 지수



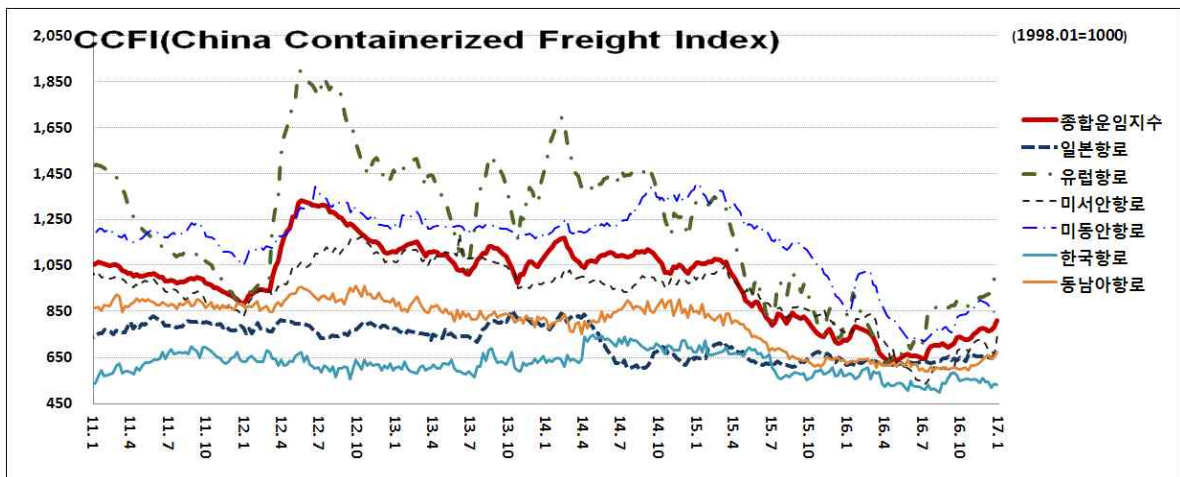
건화물선 용선료

\$/day



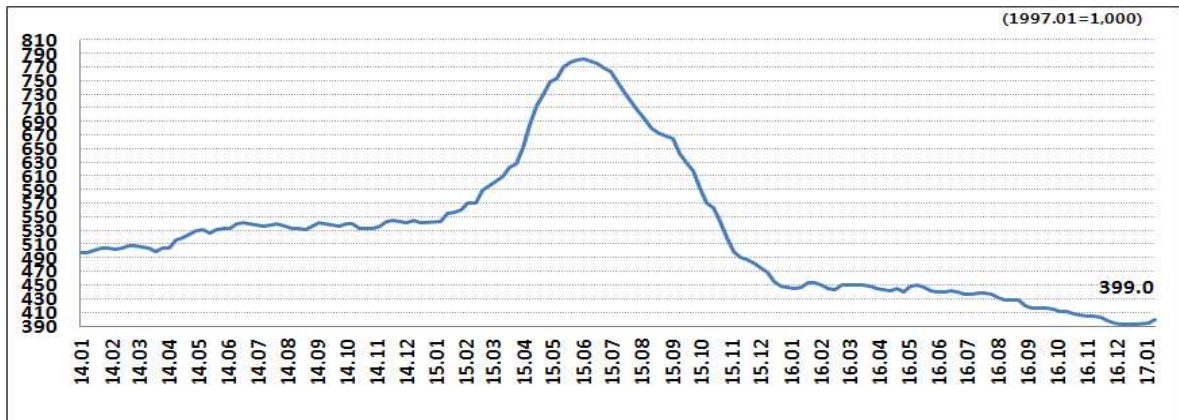
Clarkson.

컨테이너선 운임 지수 (CCFI)



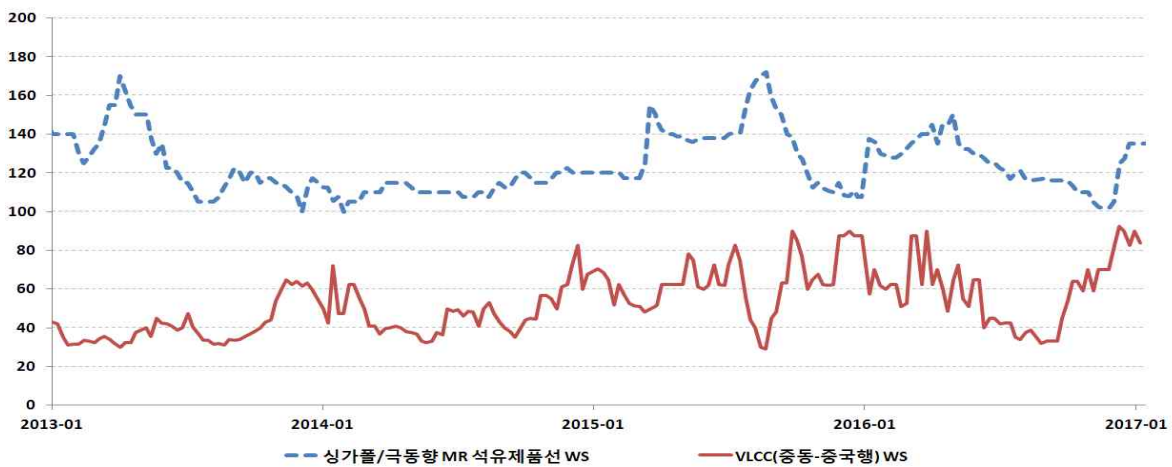
상해항운교역소

컨테이너선 용선지수 (HRCI)



Lloyd's List.

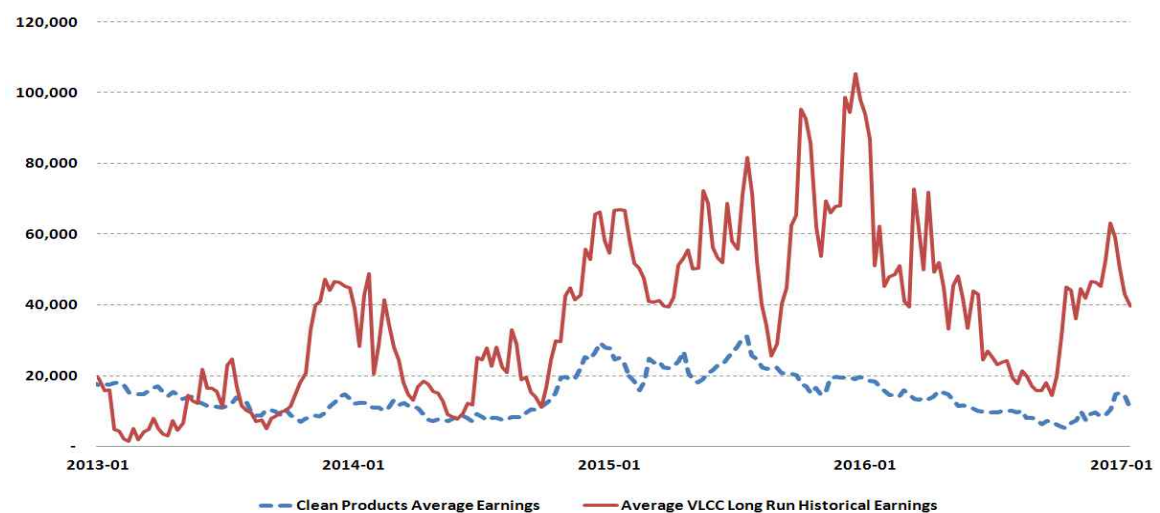
유조선운임지수(WS)



Charles R. Weber

VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day



Clarkson.

주요 해운지표 추이

					2017년			2016년		
금 주 (전주비) 1월평균					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million) (01.13)										
건화물선(5년)	Panamax	15.0	(-)	15.0	15.0	15.0	15.0	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	63.0	(-1.0)	63.5	63.0	64.0	63.5	60.0	82.0	68.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	5.8	(-)	5.8	5.8	5.8	5.8	6.0	9.5	7.4

신조선 시장 (\$ Million) (01.13)										
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	24.0	24.0	24.0	25.8	24.6
유조선	VLCC	83.5	(-0.5)	83.8	83.5	84.0	83.8	84.5	93.5	88.7
컨테이너선	Sub-Panamax	26.0	(-0.5)	26.3	26.0	26.5	26.3	27.0	29.5	28.6

연료유 (\$/Tonne) (01.13)										
380 CST	Rotterdam	309.5	(-3.0)	311.0	309.5	312.5	311.0	112.0	303.0	211.4
	Singapore	342.5	(-10.0)	347.5	342.5	352.5	347.5	147.5	340.0	231.1
	Korea	375.0	(-7.5)	378.8	375.0	382.5	378.8	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	352.5	(-10.0)	357.5	352.5	362.5	357.5	157.5	352.5	240.8

주요 원자재가 (\$) (01.13) 1월평균										
철광석	국제價	79.0	(1.2)	78.3	77.8	79.0	78.3	41.2	81.0	57.2
	중국産	103.7	(0.5)	103.7	103.2	104.6	103.7	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	79.8	(0.4)	79.5	79.1	80.0	79.5	59.8	63.5	61.4
	중국産	101.0	(-2.4)	104.1	101.0	109.6	104.1	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주産	213.2	(-9.1)	219.0	212.1	225.0	219.0	98.8	150.0	109.5
	내륙(외몽고)	145.1	(0.7)	221.2	219.9	222.7	221.2	51.6	70.5	56.3
	중국産	221.9	(1.0)	221.2	219.9	222.7	221.2	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	1,042.5	(56.5)	1,006.9	986.0	1,043.0	1,007.0	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	426.0	(2.8)	422.2	407.0	427.0	422.0	361.0	520.0	437.0

세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
		9월	10월	11월	2013년 합계	2014년 합계	2015년 합계			
ASEAN	수출	6,288	6,267	7,311	81,997	84,577	74,824			
	수입	3,889	3,954	3,867	53,339	53,418	45,031			
NAFTA	수출	6,305	6,634	6,915	76,983	86,048	85,347			
	수입	4,089	4,171	4,420	48,530	53,994	51,472			
EU	수출	3,787	3,891	4,023	48,857	51,658	48,079			
	수입	3,801	4,253	4,466	56,230	62,394	57,199			
BRICs	수출	12,675	12,832	13,546	178,083	177,122	159,334			
	수입	8,579	9,198	9,704	106,302	115,933	109,858			