

# KMI 주간해운시장포커스

통권 334호(2017.02.13~02.17)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / [chun@kmi.re.kr](mailto:chun@kmi.re.kr)

## 유가 상승 제동, 해운업계 어려움 가중

### OPEC 감산 이행에도 불구하고 국제유가 상승세 멈춰

올해 초 시행에 들어간 OPEC 회원국들의 1월 감산조치 이행률이 91%에 이르렀음에도 불구하고 국제유가 상승세가 이어지지 못하고 있음. 사우디아라비아가 주도하는 OPEC의 감산조치가 유가 부양을 목표로 한 것임을 고려할 때 유가부양에 큰 도움이 되지 못하고 있음

지난 17일 WTI 가격은 배럴당 53.40달러를 기록, 1년 전인 2016년 2월 17일 30.66달러와 비교하면 무려 74.2%나 높으나 OPEC 감산조치 이후 오히려 유가 상승세가 멈춘 것은 주목할 만한 현상임

### 미국의 원유생산 증가와 대규모 원유재고가 국제유가 상승에 제동

국제유가가 50달러 선을 넘어서면서 셰일오일 채굴의 채산성이 확보되어 미국의 셰일오일 생산량이 증가할 조짐을 보이고 있다. 또한 지난 16일 미국 EIA가 미국의 원유재고가 5억 1,800만 배럴로 1982년 이래 35년 만에 최고 수준에 달했다고 발표, 원유재고 또한 유가상승을 억제하고 있음. 이에 따라 OPEC도 유가 부양을 위한 추가조치를 검토하고 있음. 지난 16일 로이터는 "감산에도 불구하고 세계 석유재고가 감소하지 않을 경우 OPEC 산유국들이 6월까지 예정된 감산합의를 연장할 수 있다"고 했다고 보도하였음.

### 국제유가 60달러 돌파하기 어려워

OPEC 등 산유국들의 감산효과를 미국의 원유생산 증가와 막대한 원유재고가 상쇄하고 있는 상황임. 다시 말해서 OPEC 등 주요 산유국들의 감산이 유가상승 압력으로 작용하는 반면 미국의 원유생산 증가와 막대한 원유재고가 유가하락 요인으로 작용하여 국제유가가 50달러대에서 균형을 잡고 있음

세계 주요 에너지 전망기관들은 올해 국제유가를 평균 50달러 중반 정도로 예상하고 있음. OPEC 등 산유국들의 감산조치와 미국의 셰일오일 증산 및 원유재고 증가가 팽팽하게 맞서는 국면이 지속되어 유가가 50달러 중반 수준을 벗어나기 어려움

### 해운업계 연료비 부담은 늘어난 반면 할증료 부과는 쉽지 않아

작년 2월 19일 싱가포르 380 CST 벙커유가는 톤당 152달러에서 올해 2월 17일 332달러로 2배 이상 높아져 선사들의 연료비 부담이 크게 증가하였음. 반면 벙커유가가 고유가 시기인 2014년 상반기에 비해 크게 낮아 유가할증료를 부과하기 쉽지 않을 것으로 판단됨

다시 말해서 올해 선사들은 연료비 부담이 크게 증가했음에도 불구하고 유가할증료 등을 부과하기 쉽지 않아 수익성이 확보하기 더 어려울 것으로 예상됨. 또한 고유가 시기에 국제유가 상승에 따른 운임상승 효과가 있었으나 올해는 이마저도 기대하기 어려워졌음



| 건화물선 시장 | 이주원 연구원 / [peterlee@kmi.re.kr](mailto:peterlee@kmi.re.kr)

## 케이프 운임 하락이 BDI 하락으로 이어짐

BDI는 702p(2월 17일)를 기록하여 전주대비 10p 하락

(운임) 케이프 및 파나마스 운임은 하락, 수프라막스 및 핸디사이즈 운임은 상승

(1년 용선료) 용선료의 경우 운임시장과 다르게 전 선형에서 상승

(FFA 시장) FFA 평가치는 파나마스를 제외한 대부분의 선형에서 전주 대비 상승. 케이프는 주 후반 현물시장이 상승세로 전환하면서 모든 물이 상승세를 기록, 특히 2분기 물은 1,275달러(일) 상승한 9,450달러(일)를 기록. 파나마스는 현물시장 분위기를 반영하여 2월 물이 175달러(일) 하락한 7,325달러(일)를 기록하였지만, 나머지 물들은 모두 상승세를 보임. 수프라막스 및 핸디사이즈는 모든 물이 미래 운임평가치가 상승세를 보임

케이프 운임은 전주에 이어 하락세 지속

태평양 수역은 서호주 및 동호주 석탄 물동량이 전주 대비 감소하여 운임이 소폭 하락

대서양 수역은 브라질 철광석 및 남미곡물 물동량 증가세가 크지 않은 상황에서, 가용 선박이 신규 물동량 수요보다 많아 운임 하락세가 지속

파나마스 운임은 주 중반까지 상승하다 하락세로 전환

태평양 수역은 남미 곡물 수요는 부진하였으나, 호주 석탄 물동량 유입 증가로 운임은 소폭 상승

대서양 수역은 미 걸프만 물동량이 전주 대비 증가하였으나, 남미 곡물 물동량이 감소하면서 전체 시황은 하락세로 이어짐

수프라막스는 양 수역에서 운임 상승. 태평양 수역은 인도네시아 석탄 수요 유입 증가 등으로 운임이 소폭 상승했으며, 대서양 수역은 미 걸프만 항로 물동량 증가로 인하여 주 중반 이후 상승세로 전환

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~02.17)	(전주비)	2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	702	(-10)	702	967	840	291	1,216	671
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	케이프(4TC)	4,030	(-800)	4,030	11,238	8,048	536	18,091	6,324
	파나마스(4TC)	7,466	(-12)	6,693	7,993	7,550	2,294	12,319	5,543
	수프라막스(6TC)	7,281	(312)	6,970	8,470	7,519	2,591	10,127	6,233
	핸디(6TC)	5,615	(151)	5,464	7,591	6,265	2,744	8,581	5,208
1년 용선료 (달러/일)	케이프	11,750	(1,500)	8,550	11,750	10,114	4,975	11,250	7,344
	파나마스	8,875	(300)	7,925	8,875	8,389	4,750	10,000	6,263
	수프라막스	8,500	(1,000)	7,000	8,500	7,357	4,250	7,500	6,044
	핸디	8,750	(2,250)	6,250	8,750	6,857	4,250	6,750	5,264
건화물선 시장(FFA)									
		2월물		2017년 2분기물		2018물		2019년물	
		금주 (02.17)	(전주비)	금주 (02.17)	(전주비)	금주 (02.17)	(전주비)	금주 (02.17)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	6,300	(250)	9,450	(1,275)	12,350	(600)	13,300	(525)
운임	파나마스(4TC)	7,325	(-175)	8,800	(400)	9,025	(175)	9,350	(75)
평가치 <sup>3)</sup>	수프라막스(6TC)	7,500	(350)	9,050	(1,025)	9,050	(550)	9,200	(450)
(달러/일)	핸디(6TC)	5,775	(0)	6,750	(275)	6,950	(50)	7,075	(0)

## 춘절 이후 물동량 감소로 운임 하락

상해발 운임지수 SCFI는 836.46p 기록(전주 대비 55.80p 하락)

용선료 지수 HRCI는 406p 기록(전주 대비 동일)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 55달러 하락한 858달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 193달러 하락한 1,771달러, 미동안행이 242달러 하락한 3,214달러를 기록함

춘절이 끝나면서 시장의 예상과 같이 유럽항로, 미주항로 모두에서 운임이 하락함. 그러나 지난해 같은 기간에 대비해서는 유럽항로가 158%, 미서안항로 66%, 미동안항로 55% 운임이 모두 높음. 시장에서의 선박 공급과잉 문제에 대응하여 선사들이 적극적으로 계선, 임시결항 등으로 실제 선박공급을 조절하고 있어 지난해와 달리 운임이 크게 하락하지 않는 것으로 이해됨

아시아 역내의 경우, 상해-일본 항로는 전주 대비 4달러 상승한 TEU당 206달러, 상해-한국 항로는 8달러 하락한 93달러를 기록. 상해-동남아 항로는 1달러 상승한 100달러를 기록

일본항로의 경우 물동량이 소폭 증가한 것으로 보이며, 한국항로의 경우 물동량 감소에 따라 운임이 하락 조정되었음. 동남아항로의 경우 공장 가동 회복 등으로 물동량이 소폭 증가한 것으로 알려짐

외신에 따르면, Maersk, CMA-CGM, Zim 등이 Alibaba 등의 인터넷 (쇼핑) 플랫폼에 선박 예약 서비스(booking service)를 개시했다고 보도됨

머스크의 경우 지난해 9월, 해운, 항만, 물류 자회사를 운송·물류 부문으로 통합하였던 바, 특히 국제물류주선업을 담당하는 Damco와 머스크 라인의 협력과 함께 디지털 혁신을 통해 화주(고객)의 공급사슬 니즈에 적극적으로 솔루션을 제공하고자 전사적으로 노력을 기울이고 있음

특히 중국 시장에서 Alibaba 등에서 인터넷 선박 예약을 제공하는 것이 중소 화주에 대한 서비스 제고 차원이라는 점에서 국적선사도 이를 국내외에서 적극적으로 벤치마킹할 필요가 있다고 판단됨

	금주 (02.17)	(전주비)	2017년			2016년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합	830.46	(-55.8)	830.46	990.24	953.62	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(TEU)	858	(-55)	858	1,116	1013	205	1,206	685
	미서안항로(FEU)	1771	(-193)	1771	2,211	2,056	725	2,082	1,256
	미동안항로(FEU)	3214	(-242)	3,133	3,647	3,474	1,496	3,133	2,066
	일본항로(TEU)	206	(4)	202	212	210	110	214	185
	한국항로(TEU)	93	(-8)	93	101	99	86	125	103
	동남아항로(TEU)	100	(1)	97	104	101	53	105	69
용선지수(HRCI)	406	(-)	394	406	403	392	453	431	
운임지수(CCFI)	종합	845.4	(-28.3)	806.3	877.9	855.0	632.4	811.1	710.7
	유럽항로	1,151.1	(-15.0)	1,059.0	1,179.3	1,150.6	625.1	1,023.4	809.8
	미서안항로	724.2	(-23.5)	682.2	769.6	729.2	534.5	859.0	674.0
	미동안항로	933.2	(-81.5)	860.5	1,014.4	946.0	722.7	1,028.9	836.9
	일본항로	648.1	(-75.2)	648.1	723.3	665.6	612.2	667.5	636.0
	한국항로	533.9	(37.3)	496.6	556.3	533.4	499.6	607.3	545.9
	동남아항로	652.9	(-7.0)	652.9	679.7	663.4	589.6	673.1	620.3



| 유조선 시장 | 최영재 연구원 / [cyjnas@kmi.re.kr](mailto:cyjnas@kmi.re.kr)

VLCC, 수요 급감으로 운임 하락

중동시장은 예상보다 낮은 수준의 물량 출하로 유류선박이 증가하는 등 수급여건이 악화되어 운임이 하락하였으며, 증가한 유류선박은 시장 전체에 압력으로 작용하여 서아프리카 시장 또한 하락하였음

VLCC 평균 운임수익은 27,082 달러(일)로 전주 대비 5,835 달러(17.7%) 감소하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 70.0p로 전주 대비 7.5p(9.7%) 하락하였음

연료유 가격은 북중미 일부 항만을 제외하고 대부분의 항만에서 상승하였음

중동 시장 항로별 운임수익은 일본항 32,196 달러/일(-14%), 한국항 28,137달러/일(-17%), 싱가포르항 32,543 달러/일(-16%), 미국항 21,056 달러/일(-32%), 유럽항 16,900 달러/일(-33%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 26,941 달러/일(-7%), 미국항 39,181 달러/일(-9%), 인도항 40,432 달러/일(-5%) 기록

[02월 17일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	305.5	326.5	319.5	339.5	297.5	317.5	329.5	329	332.5	342.5	364
w/w	1.3%	1.6%	1.6%	-0.3%	0.8%	0.8%	2.8%	1.7%	1.5%	1.3%	0.4%

제품선, 아시아 시장의 운임 회복

대서양시장 : 북미지역의 높은 제품유 재고수준으로 위축된 재정거래 등으로 악화된 수급여건이 지속되어 대부분의 항로에서 운임수익이 하락하였음.

아시아시장 : LR 시장은 지난주에 이어 가파른 운임 상승세를 보였으며, MR 인도-일본 운임수익은 약보합세로 나타났음

제품선 평균 운임수익은 7,326 달러(일)로 전주 대비 677 달러(8.5%) 감소하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 155.0p로 전주 대비 10.0p(6.1%) 하락하였음

대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 7,540 달러/일(-13%), 북해-서아프리카 8,568 달러/일(-7%), 미걸프-북해 -509 달러/일(-158%), 미걸프-남미동안 7,085 (-5%) 기록

아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 9,712 달러/일(+37%), LR2 4,975 달러/일(+161%) 기록. MR은 인도-일본 9,062 달러/일(-1%) 기록

(전주비)				2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장 (02.17)									
Average Earnings (\$/day)	VLCC	27,082	(-5,835)	26,846	42,986	34,414	14,354	93,982	41,192
	MR	7,326	(-677)	7,326	14,034	9,923	5,202	19,093	11,260
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	27,750	(-)	27,750	31,750	28,857	26,500	59,000	37,534
	MR	12,500	(-)	12,500	12,875	12,714	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	70.0	(-7.5)	70.0	90.0	79.6	32.0	97.5	58.4
	MR	155.0	(-10)	155.0	176.0	167.9	102.0	150.0	124.7

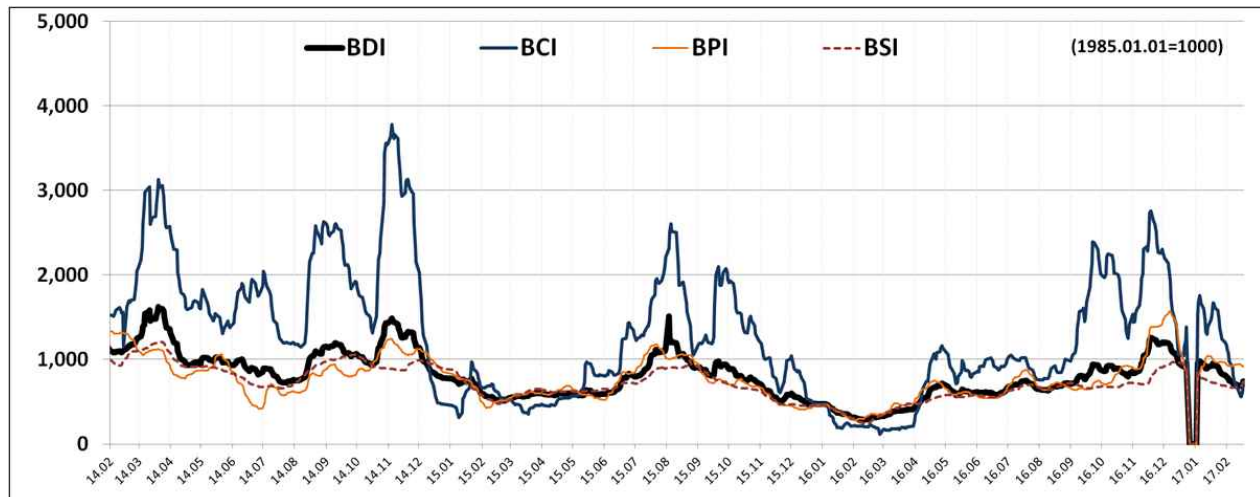


# KMI 주간해운시장포커스



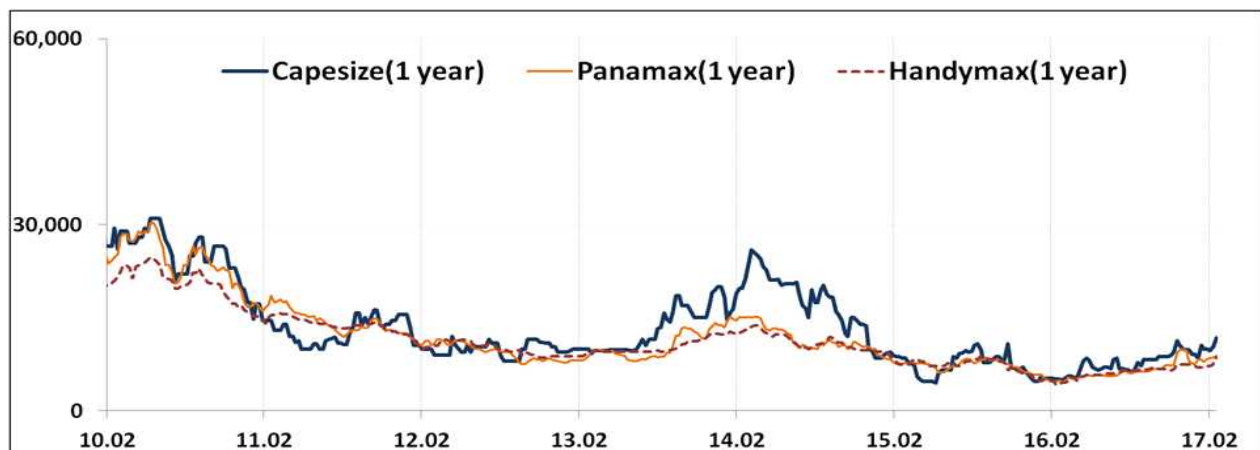
KMI 주간해운시장포커스 통권 334호 (2017.02.13~02.17)

## 건화물선 운임 지수



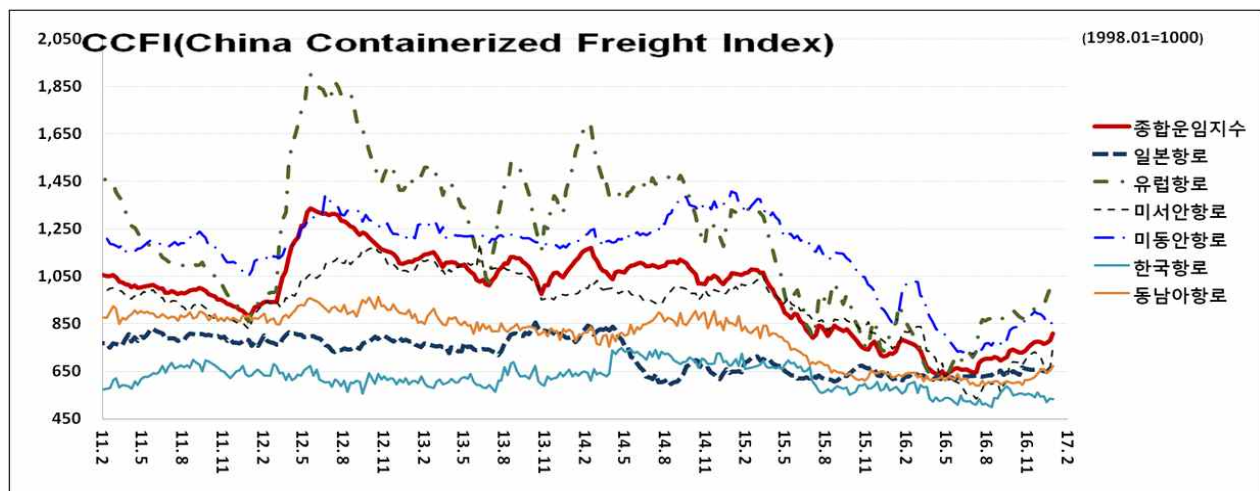
## 건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



## 컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



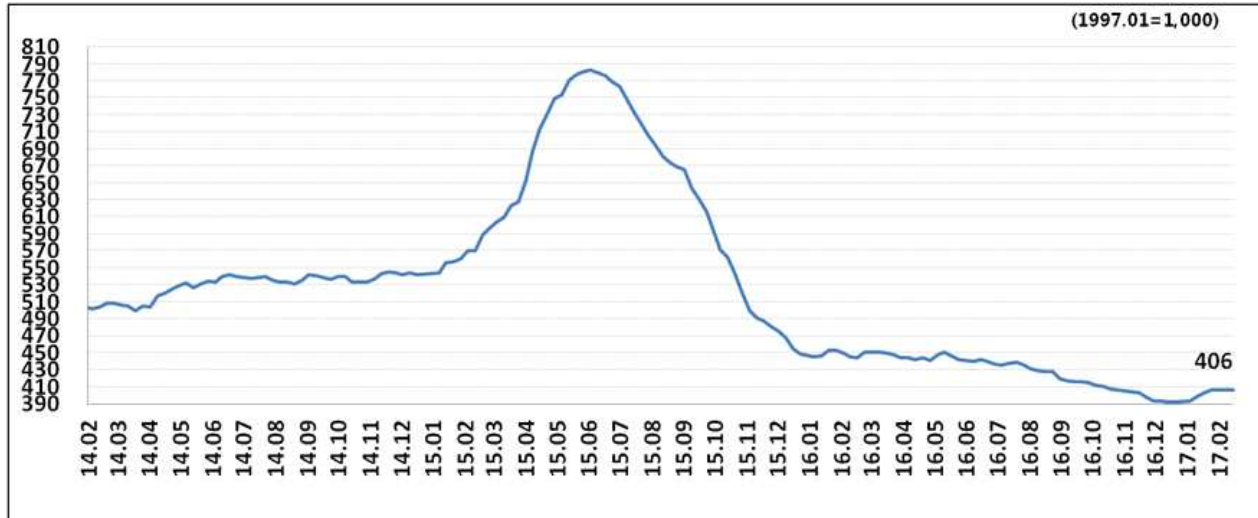
# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 334호 (2017.02.13~02.17)

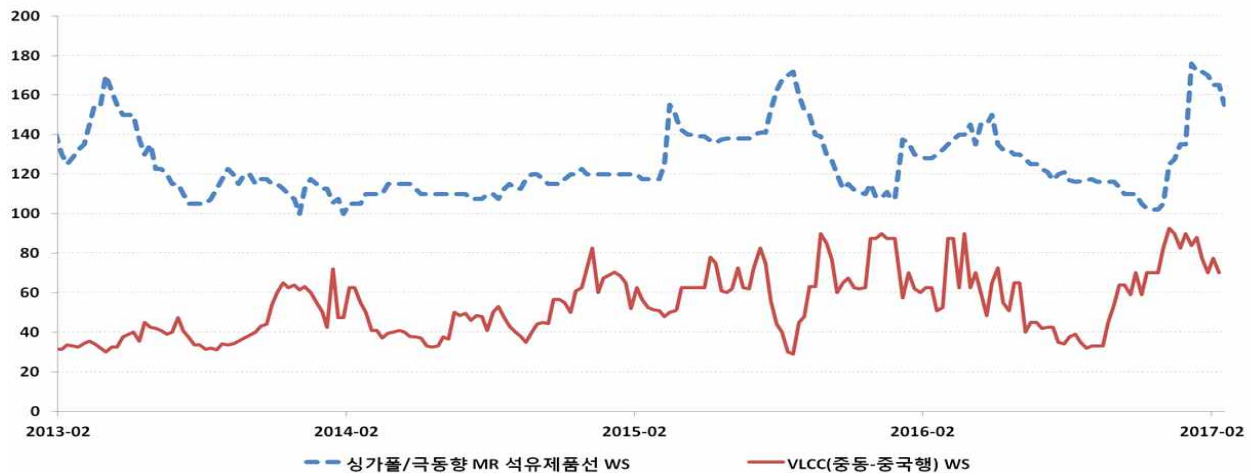
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



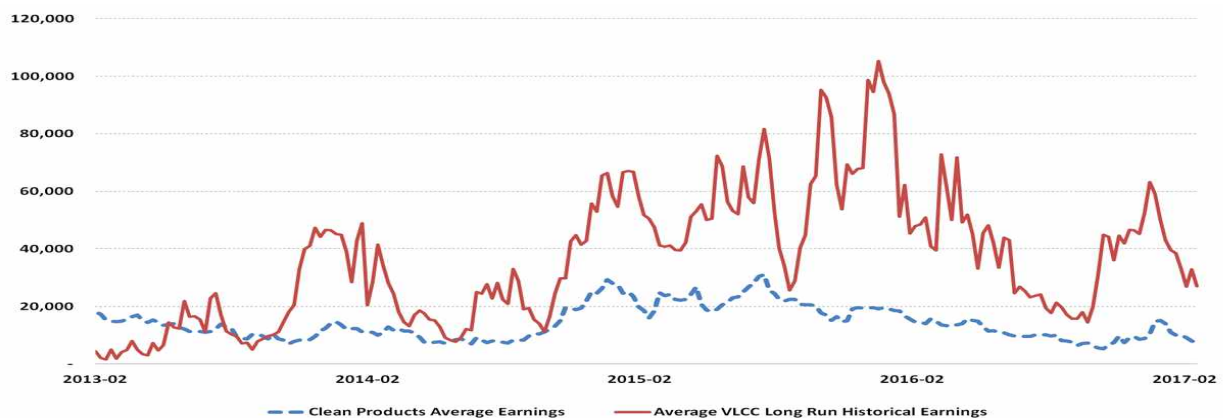
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)  
Average Earnings

\$/day, Clarkson



# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 334호 (2017.02.13~02.17)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	2월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(02.17)								
건화물선(5년)	Panamax	15.5	(-)	15.5	15.0	15.5	15.2	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	62.0	(-)	62.0	62.0	64.0	62.6	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)		(02.17)								
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	24.0	24.0	24.0	25.8	24.6
유조선	VLCC	81.0	(-0.5)	81.5	81.0	84.0	82.4	84.5	93.5	88.7
컨테이너선	Sub-Panamax	26.0	(-)	26.0	26.0	26.5	26.1	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(02.17)								
380 CST	Rotterdam	305.5	(4.0)	302.2	299.5	312.5	304.9	112.0	303.0	211.4
	Singapore	332.5	(5.0)	328.7	326.0	352.5	335.4	147.5	340.0	231.1
	Korea	362.5	(-3.0)	365.2	362.5	382.5	373.4	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	342.5	(4.5)	341.0	338.0	362.5	347.4	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(02.17)								
철광석	국제價	86.1	(-0.1)	84.2	77.8	86.2	81.3	41.2	81.0	57.2
	중국産	110.1	(2.3)	107.8	103.2	110.4	105.7	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	80.9	(0.1)	80.9	79.1	81.0	80.2	59.8	63.5	61.4
	중국産	99.1	(0.1)	99.1	98.6	109.6	100.7	61.7	83.1	69.0
	호주産	185.2	(-10.0)	193.9	185.1	225.0	205.5	98.8	150.0	109.5
원료탄	내륙(외몽고)	131.3	(-14.5)	143.3	131.3	151.4	145.0	51.6	70.5	56.3
	중국産	215.9	(0.2)	217.8	215.5	223.7	220.5	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	1,032.5	(-26.5)	1,045.0	986.0	1,075.0	1,038.0	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	441.0	(-8.0)	440.2	407.0	455.0	430.0	361.0	520.0	437.0
세계 경제권역별 월교역량 (\$ Million)										
		10월	11월	12월	2013년 합계		2014년 합계		2015년 합계	
ASEAN	수출	6,267	7,311	6,439	81,997		84,577		74,824	
	수입	3,954	3,867	4,214	53,339		53,418		45,031	
NAFTA	수출	6,634	6,915	6,992	76,983		86,048		85,347	
	수입	4,171	4,420	5,015	48,530		53,994		51,472	
EU	수출	3,891	4,023	4,921	48,857		51,658		48,079	
	수입	4,253	4,466	4,777	56,230		62,394		57,199	
BRICs	수출	12,832	13,546	13,921	178,083		177,122		159,334	
	수입	9,198	9,704	9,510	106,302		115,933		109,858	