

KMI 주간해운시장포커스

통권 367호(2017.11.27~12.01)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

컨테이너선 시장, 과연 본격적인 회복세인가?

수급개선에 따라 운임 상승

지난 12월 1일까지 컨테이너선 시장의 SCIF 평균은 834p로 작년 평균 보다 28%p 상승한 것으로 나타났음. 또한 주요 항로별 운임을 보면, 아시아-유럽 항로는 작년 평균 운임 대비 27%p, 아시아-미서안 항로는 18%p, 아시아-미 동안 항로는 18%p 상승한 것으로 나타났음. 아울러 아시아 역내 항로의 운임도 작년에 비해 대폭 상승하여 금년도 컨테이너선 시장이 전반적으로 작년의 극한 불황에서 벗어났음을 보여주고 있음

또한 내년에도 컨테이너선 시장은 수급개선에 힘입어 올해에 비해 운임이 상승할 것으로 예상되고 있으며 일부의 선사나 전문분석기관들은 컨테이너선 시장이 본격적인 회복기에 들어갔다고 낙관하고 있음. Clarkson에 따르면 올해 컨테이너선 시장의 물동량은 5.2%, 선복량은 3.4% 증가하여 수급개선에 따라 운임이 상승하였으며, 내년에도 컨테이너선 시장의 물동량은 5.3%, 선복량은 4.0% 증가하여 수급개선에 따라 운임이 상승할 것으로 예상됨.

내년에도 낙관적인 흐름이 이어질 듯

국내외 전문분석기관들과 업계에서는 내년에도 수급개선 효과가 나타날 것이라는 점에서 내년의 운임 전망을 낙관적으로 보고 있음. 수급 밸런스에 있어 수요증가율이 공급증가율을 초과하는 수급개선 효과가 지속될 것이라는 측면에서 상황을 낙관적으로 보는 데 무리가 없음. 또한 올해 들어 비수기 운임하락 폭이 작년에 비해 크게 작아진 것도 내년의 상황을 낙관적으로 보는 또 하나의 요인이 될 수 있음

컨테이너선 시장은 선사들의 M&A와 경쟁적인 초대형선박 확보 등을 통해 상위 7대 선사로 재편되고 있으며 이로 인해 시장의 과점화 경향이 더욱 커지고 있음. 이와 같이 거대선사의 시장지배력이 확대되면서 선사들의 운임 협상력이 커지고 있으며 이는 운임의 안정화에 크게 도움이 될 것으로 판단됨. 올해 비수기에 운임 하락 폭이 작아지는 이유는 바로 선사들의 협상력이 커진 데에 있음. 다시 말해서 수급개선 효과와 함께 선사들의 운임 협상력 강화로 내년 운임이 올해 보다 높아질 가능성이 크다고 볼 수 있음

그러나 본격적인 운임 회복세는 아니다

올해 운임 수준이 작년에 비해 크게 상승한 것으로 나타났으나 시장에서 호황기 또는 운임 회복기로 보지 않았던 2013년과 2014년 운임 수준에 비해 여전히 크게 낮은 수준에 있음. 컨테이너선 시장은 작년 바닥 수준에서 벗어나 다시 상승세를 보이고 있을 뿐이며 아직도 본격적인 운임 회복기에 접어들었다고 보기 어려우며, 아직도 불황에서 완전히 탈피했다고 볼 수 없음

오히려 시장의 운임 회복에 장애가 되는 현상이 나타나고 있음. 수요는 향후 몇년간 견고한 성장세를 보일 것으로 예상되나 초대형선박 발주 증가에 따른 선복량 증가도 무시할 수 없는 요인임. 올해 운임이 상승하면서 초대형선박 발주가 급증하고 계선이 축소되는 등 공급조절이 느슨해지는 현상이 나타나고 있음. 선사들은 거대 규모를 활용한 비용경쟁을 계속 추구할 것이고, 나아가 시장이 수급 균형에 도달하기까지 오랜 시간이 소요될 수 있음. 이러한 측면에서 컨테이너선 시장의 본격적인 운임 회복은 느린 속도로 천천히 이루어질 것임



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

시장은 과열 수준

철광석 가격 급등에 따른 철광석 재고 확보 움직임, 중국 항만의 체선 심화, 남미 곡물수출 증가, 중국과 인도의 석탄 수입 증가 등 수요가 증가하는 반면 선복 증가세가 크게 둔화되고 있어 당분간 수급개선에 따른 운임 상승세가 지속될 것으로 예상되고 있음

이에 따라 12월 들어 운임이 크게 상승하였음. 금요일 기준 BDI는 1,626p를 기록하여 2014년 1월 이후 4년 만에 최고치를 기록함. 케이프의 일당 수익은 26,661달러로 \$30,000달러를 넘보는 수준까지 상승함. 12월물 FFA는 26,875달러에 거래됨으로써 앞으로 많이 남지 않은 영업일에 추가적인 상승이 있을 것을 예고함

일반적으로 대부분의 사람들은 상황이 상승하면 상승세가 지속될 것이라는 예상을 하나 이럴 경우 과거를 되돌아 보는 것이 중요함. 현재 모습은 2013년말의 모습과 흡사함. 2013년 12월 케이프의 일당 수익 평균은 34,070달러에 이를 정도로 상승하였음. 크리스마スイ브 4-T/C 평균은 38,999달러로 최고치를 기록하였고, 같은 날 2014년 1분기 FFA는 14,720달러에 거래되었으나 2014년 1분기에 실현된 실제 평균가격은 16,298달러였음. 현재 1분기물은 14,900달러에 거래되고 있음. 분위기보다는 펀더멘탈에 더 신경 써야 할 시점인 것으로 생각됨

* 아래 FFA표는 월바꿈 효과로 전주 비교에 유념할 필요

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~12.01)	(전주비)	2017년 ³⁾			2016년 ⁴⁾		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	1,545	(125)	685	1,626	1,115	290	1,257	673
	케이프(4TC)	24,749	(3,171)	3,566	26,661	13,350	485	20,063	6,374
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나막스(4TC)	11,083	(794)	6,281	13,265	9,575	2,260	12,478	5,562
	수프라막스(6TC)	10,426	(215)	6,934	11,891	9,077	2,544	10,198	6,236
	핸디(6TC)	9,094	(-13)	5,422	10,104	7,535	2,698	8,619	5,214
	케이프	18,625	(1,375)	9,350	18,625	14,863	4,975	12,000	7,544
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나막스	13,125	(625)	8,500	14,300	11,337	4,750	10,475	6,408
	수프라막스	11,000	(500)	7,500	11,250	9,745	4,250	8,000	6,186
	핸디	9,750	(-)	6,750	9,750	8,542	4,250	7,250	5,491

건화물선 시장(FFA)									
		1월물		2018년 1분기물		2018년물		2019년물	
		금주 (12.01)	(전주비)	금주 (12.01)	(전주비)	금주 (12.01)	(전주비)	금주 (12.01)	(전주비)
선형별 운임	케이프(4TC)	18,100	(-1,550)	14,900	(2,750)	16,044	(1,481)	14,700	(700)
	파나막스(4TC)	12,100	(900)	11,525	(1,325)	11,250	(712)	10,175	(225)
평가치 ⁶⁾ (달러/일)	수프라막스(6TC)	10,450	(-450)	10,050	(250)	10,350	(425)	10,100	(225)
	핸디(6TC)	9,250	(50)	8,200	(175)	8,450	(175)	8,500	(175)

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

기간항로, 운임인상 시도 성공

상해발 운임지수 SCFI는 732.04p 기록(전주 대비 26.85.1p 상승)

용선료 지수 HRCI는 592p 기록(전주 대비 2p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 35달러 상승한 729달러, 아시아-북미 항로의 경우 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 80달러 상승한 1,177달러, 미동안행이 220달러 상승한 1,901달러를 기록함

기간항로 운임은 선사들의 운임인상 노력이 성공하여 상승세로 전환되었음. 아시아-유럽 항로는 전주에 이어 2주 연속 운임이 상승하면서 다시 TEU당 700달러 수준을 회복하였으나 향후 운임하락에 대한 우려가 많음. 초대형선박 지속적인 인도와 시장 투입으로 선박량이 작년 같은 기간에 비해 10% 이상 확대되었음. 이러한 선박량 확대가 지난 3분기 성수기에 운임이 상승하지 못하고 오히려 하락하는 결과를 야기했음. 또한 선사들이 결항, 계선과 같은 적극적인 공급조절 노력을 하지 않을 가능성도 언급되고 있음. Alphaliner에 따르면, 지난 3분기에 선사들이 2015년 이후 최고의 실적을 거둔 것으로 나타나 선사들이 적극적으로 공급조절에 나설 가능성이 낮음. 즉 수요 증가세가 견고한 흐름을 유지하는 가운데 적극적인 공급조절 보다 늘어나는 물동량 확보 전략이 우선될 것으로 보임. 그러나 2016년 사상 최악의 치킨게임은 공멸을 의미한다는 것을 이미 학습했기 때문에 극단적인 운임전쟁이 재발할 가능성은 크지 않을 것으로 판단됨

아시아-북미 항로도 견고한 수요 증가와 선사들의 GRI 시도로 반등하였음. 일부에서는 미국 경제 회복으로 수요가 견고한 중에 내년 2월 중국의 춘절에 공장가동이 중단되기 때문에 그에 앞서 물동량이 움직이고 있다고 해석하였음. 아시아-북미 항로의 경우 지난해 6월 파나마운하의 확장 개통으로 미동안 운임과 미서안 운임의 격차가 줄어든 것이 주목됨. 화주들도 운송시간의 제약이 적을 경우 상대적으로 여유가 생긴 미동안 서비스를 사용할 유인이 커졌음

아시아 역내의 경우, 상해-한국, 상해-일본, 상해-동남아 항로 모두 전주와 같은 154달러, 215달러, 166달러를 각각 기록함

아시아 역내 항로의 경우 연말 성수기에 진입했음에도 불구하고, 지속적인 선박의 추가 투입과 운임경쟁으로 운임 상승에 어려움을 겪고 있음. 12월 중 동남아 항로의 경우 지속적으로 운임 인상을 시도할 것으로 보이나 실질적인 운임인상으로 이어지기는 쉽지 않을 전망이다

	금주 (12.01)	(전주비)	2017년			2016년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	732.04	(26.85)	705.19	990.24	833.92	400.43	951.66	650.12
	유럽항로(\$/TEU)	729	(35)	681	1,116	882	205	1,206	685
	미서안항로(\$/FEU)	1,177	(80)	1,092	2,211	1,506	725	2,082	1,256
	미동안항로(\$/FEU)	1,901	(220)	1,681	3,647	2,493	1,496	3,133	2,066
	한국항로(\$/TEU)	154	(-)	92	168	139	86	125	103
	일본항로(\$/TEU)	215	(-)	202	219	215	110	214	185
	동남아항로(\$/TEU)	166	(-)	97	185	148	53	105	69
용선지수(HRCI)		592.0	(2.0)	394	642	555	392	453	431



| 유조선 시장 | 윤재웅 전문연구원 / jwoong01@kmi.re.kr

VLCC, 대기 선박량 증가로 운임 하락세 지속

VLCC 성약건수는 전주 대비 약 89% 증가하였으며 중동 대기 선박량은 7.4% 증가하였음. 성약건수는 주간 평균 수준을 회복하였으나 대기 선박량이 증가하면서 운임 하락세가 계속되고 있음

VLCC 평균 운임은 13,657 달러(일)로 전주 대비 1,079 달러(-7.3%) 감소하였으며 ‘중동-중국’ 운임지수는 WS 52.5p로 전주 대비 7.5p(-14.3%) 감소하였음

연료유 가격은 대부분 항만에서 전주대비 다시 하락 반전하였음

중동시장 항로별 운임은 한국항 14,961 달러/일(-11%), 일본항 16,918 달러/일(-14%), 싱가포르항 19,099 달러/일(-12%), 미국항 5,064 달러/일(+38%), 유럽항 5,607 달러/일(-1%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 17,685 달러/일(-6%), 미국항 14,434 달러/일(+2%), 인도항 21,513 달러/일(-0%) 기록

[12월 1일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	348.5	373.5	366.5	371.5	355.0	357.5	377.5	362.5	372.5	377.5	407.5
전주비	-0.7%	-1.1%	-1.6%	-0.3%	-1.3%	0.0%	-1.7%	0.0%	-1.3%	-1.3%	-1.6%

제품선, 아시아항 LR1 운임의 강세 지속

대서양시장 : 연휴에 따른 선박량 체증에 미걸프 시장은 운임이 하락하였으나 북해발 운임은 대폭 상승

아시아시장 : LR1의 운임이 상승을 이어간 반면 LR2는 하락이 지속됨. MR은 큰 변동 없음.

제품선 평균 운임은 11,084 달러(일)로 전주 대비 905 달러(+8.9%) 증가하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 175p로 전주 대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 운임은 북해-미동안 10,309 달러/일(+67%), 북해-서아프리카 10,828 달러/일(+64%), 미걸프-북해 1,169 달러/일(-80%), 미걸프-남미동안 11,022 달러/일(-24%) 기록

아시아 항로별 운임은 중동-일본 LR1 8,506 달러/일(+2%), LR2 9,042 달러/일(-11%) 기록. MR은 인도-일본 12,443 달러/일(+1%) 기록

(전주비)				2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(12.01)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	13,657	(-1,079)	5,042	42,986	18,493	14,354	93,982	40,552
	MR	11,084	(905)	6,740	16,540	9,306	5,202	19,093	11,169
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	27,000	(-750)	25,750	31,750	27,237	26,500	59,000	37,534
	MR	13,750	(-)	12,500	13,750	13,180	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	52.5	(-7.5)	37.0	90.0	58.8	32.0	97.5	58.4
	MR	175.0	(-)	135.0	205.0	158.9	102.0	150.0	124.7

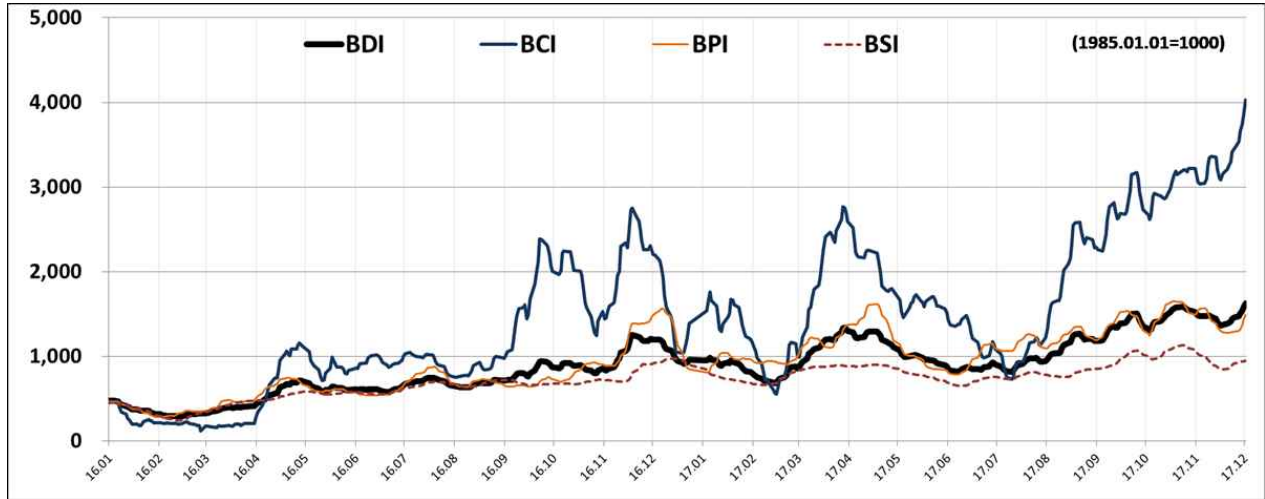
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



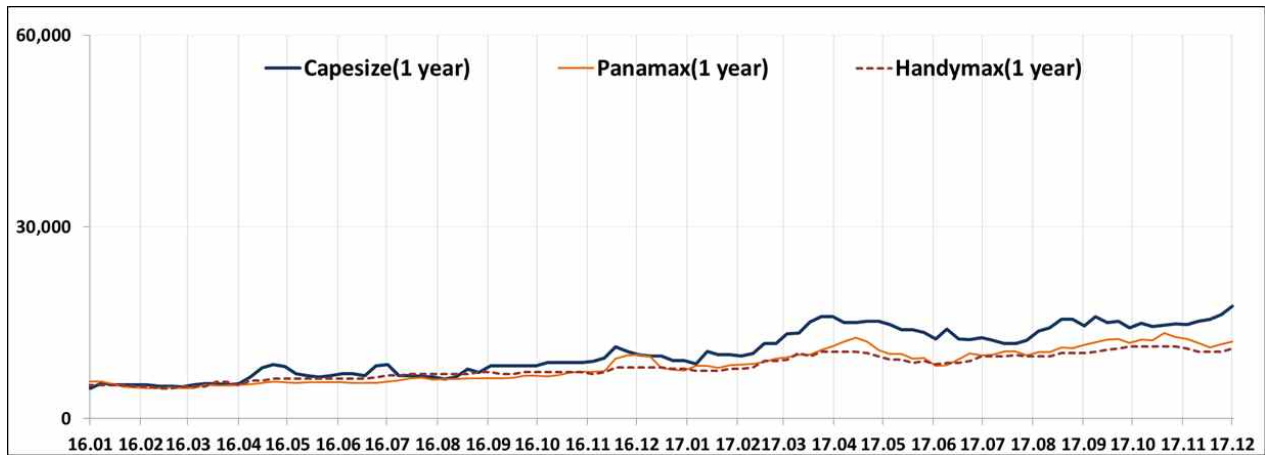
KMI 주간해운시장포커스 통권 367호 (2017.11.27.~12.01)

건화물선 운임 지수



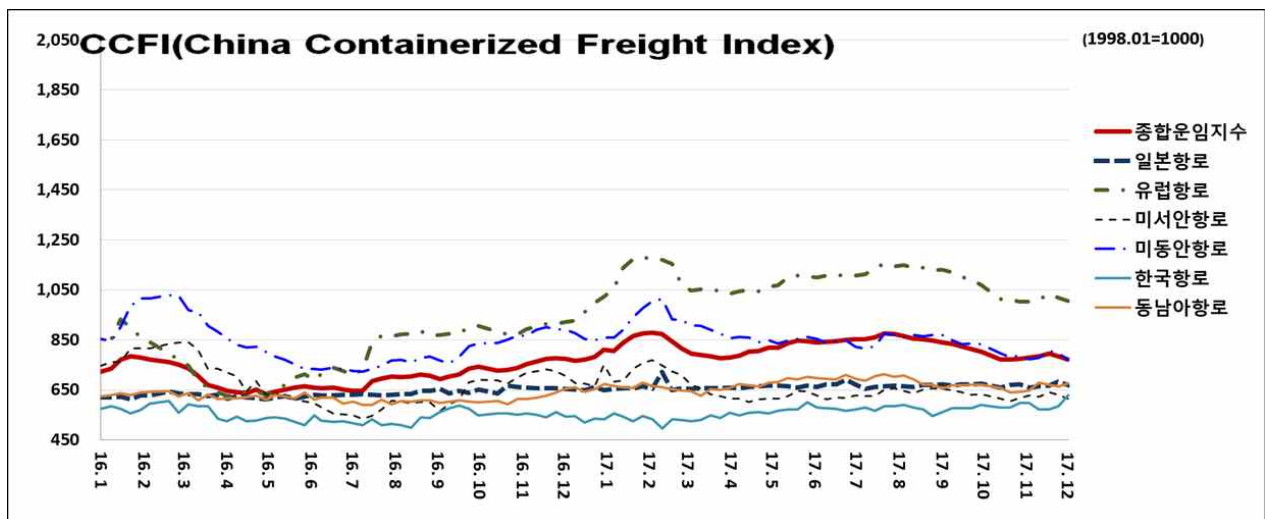
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



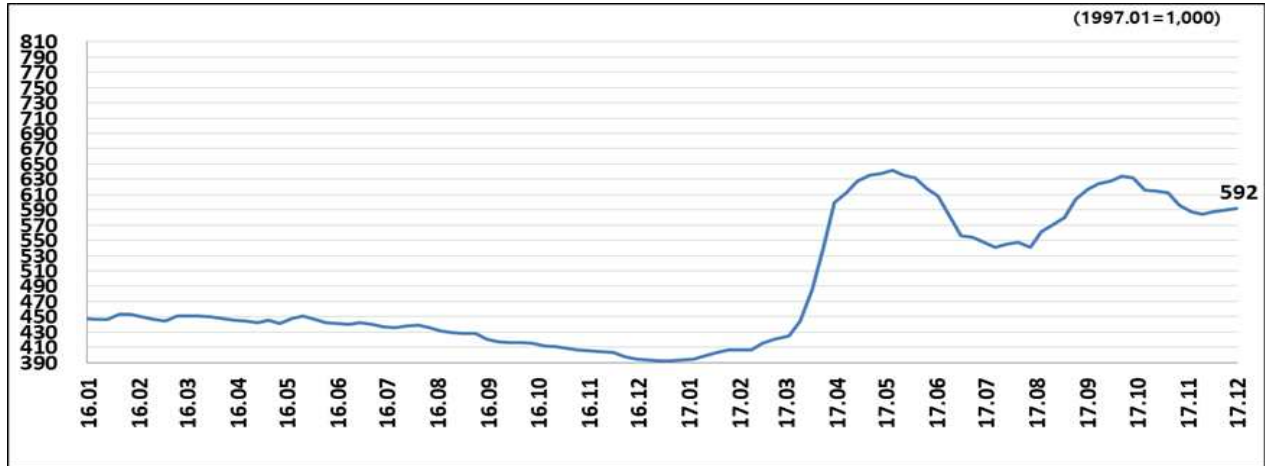
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 367호 (2017.11.27.~12.01)

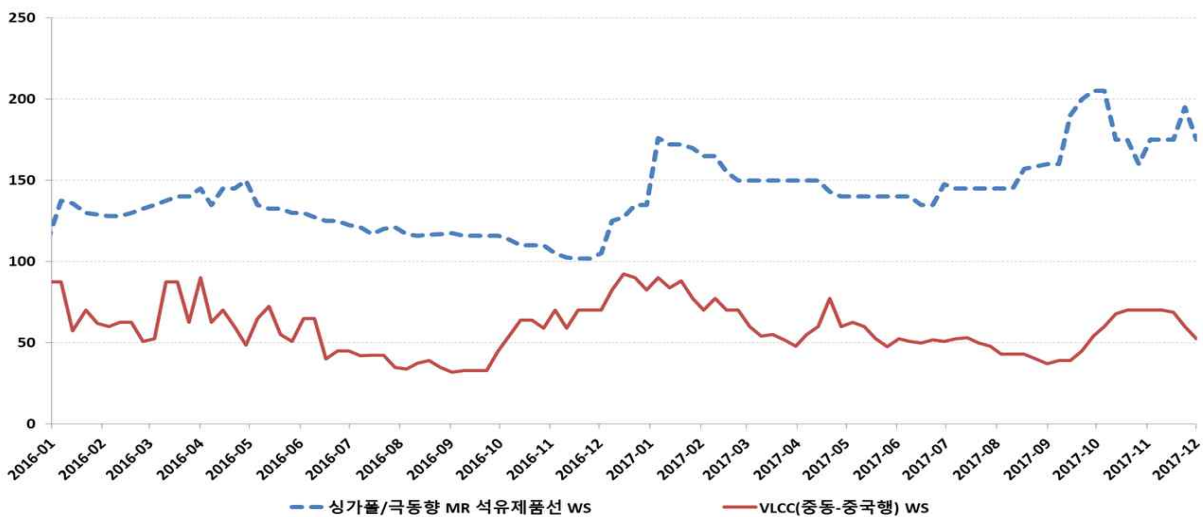
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



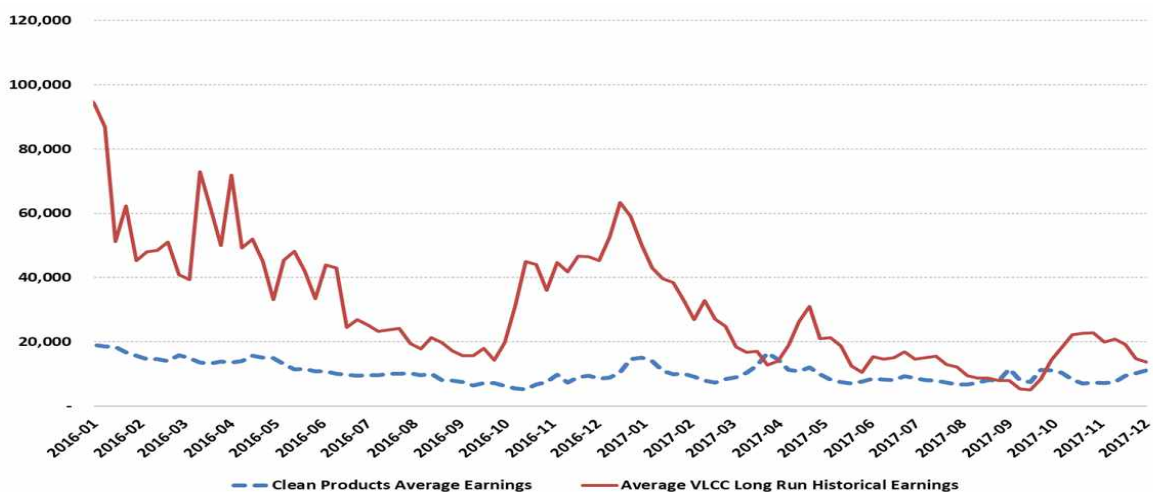
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)
Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 367호 (2017.11.27.~12.01)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	12월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(12.01)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	15.0	18.5	17.7	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	63.0	(-)	63.0	61.0	65.0	63.0	60.0	82.0	68.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	10.5	(-)	10.5	5.8	10.5	8.3	6.0	9.5	7.4
신조선 시장 (\$ Million)		(12.01)								
건화물선	Panamax	25.0	(-)	25.0	24.0	25.0	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	28.8	(-)	28.8	26.0	28.8	27.2	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(12.01)								
380 CST	Rotterdam	348.5	(-2.5)	348.5	267.5	361.5	301.9	112.0	303.0	211.4
	Singapore	372.5	(-5.0)	372.5	291.0	379.0	324.9	147.5	340.0	231.1
	Korea	392.5	(-)	392.5	310.0	399.5	346.9	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	377.5	(-5.0)	377.5	297.5	387.5	332.4	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(12.01)								
철광석	국제價	63.0	(1.1)	61.0	55.3	91.7	71.5	41.2	81.0	57.2
	중국産	98.6	(1.1)	98.1	86.0	124.4	103.3	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	93.4	(-0.2)	93.4	78.0	97.0	86.2	59.8	63.5	61.4
	중국産	120.4	(-0.2)	120.4	97.5	126.7	109.5	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주산	214.3	(11.0)	214.3	170.0	239.3	201.3	98.8	150.0	109.5
	내륙(몽골)	152.9	(-0.3)	152.9	130.4	191.2	148.4	51.6	70.5	56.3
	중국産	212.0	(-0.4)	212.0	196.2	233.2	210.5	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	994.3	(1.0)	994.3	904.0	1,075.0	976.1	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	414.5	(-1.25)	414.5	400.0	539.3	437.8	361.0	520.0	437.0

* 철광석 가격은 전주(11.24)값.

세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)								
	2017년	8월	9월	10월	2017년 누계	2014년 합계	2015년 합계	2016년 합계
ASEAN	수출	7,520	9,109	7,373	78,577	84,577	74,824	74,518
	수입	4,721	4,978	4,549	44,180	53,418	45,031	44,319
NAFTA	수출	7,426	8,090	5,784	70,332	86,048	85,347	81,068
	수입	5,251	5,101	4,214	49,892	53,994	51,472	50,854
EU	수출	4,656	4,661	3,991	45,495	51,658	48,079	46,610
	수입	4,745	5,229	4,387	46,703	62,394	57,199	51,902
BRICs	수출	14,901	15,754	14,329	137,569	177,122	159,334	145,255
	수입	9,757	10,468	9,704	96,791	115,933	109,858	103,255