

# KMI 주간해운시장포커스

통권 385호(2018.05.07.~05.11)

한국해양수산개발원

발행인: 양창호 원장

감리: 황진희 본부장

| 주간 동향/이슈 | 윤희성 해운빅데이터연구센터장 / heesung@kmi.re.kr / 051-797-4637

## VLCC 발주에 대한 우려

### VLCC 운임시장은 최악의 상황

VLCC운임은 지난 주 평균으로 1,350달러를 기록하여 사상 최악의 상황을 경험하고 있음. 금년 5월 둘째 주까지 평균은 5,698달러로 2016년 평균 41,488달러의 8분의 1에 근접하고 있음. 이는 상황이 나뉘었던 작년의 평균 일당 수익인 17,794 달러와 비교해도 3분의 1에도 미치지 못하는 저조한 수준임. 1990년 이래 연 평균 일당수익이 15,000달러 이하로 내려간 적은 한 번도 없었음. 운임시장은 대폭적인 수급조정을 통한 균형의 회복이 필요한 상황임

### 발주 증가로 수급은 오히려 악화

Clarkson의 집계에 의하면 금년 VLCC 발주는 총 20척으로 금년 총 해체척수인 19척을 오히려 능가하고 있음. 발주량과 해체량의 집계를 시황의 하락이 시작된 작년 11월부터로 확장할 경우 총 발주량은 35척, 해체량은 22척으로 발주량이 해체량을 13척이나 웃돌고 있음. 선대해체를 통한 공급조정이 필요한 시점에 오히려 발주가 증가하여 단기전망 뿐만 아니라 장기전망까지도 어렵게 하고 있음

이에 대하여 Gibson Shipbrokers에서는 비해운 투자자들의 투기적 발주가 가세한 점을 원인으로 지목하고 그 예로 노르웨이의 투자자 Arne Fredly가 대우조선해양에 4척을 발주한 것과 Guggenheim Capital이 같은 조선소에 2척을 발주한 것을 언급하였음

### 발주의 동인은 있다고 해도 모두에게 손해가 되는 상황은 피해야

신조선가가 1년 전보다 약 9% 상승한 8,700만 달러에 이르고 있지만 2010년 이후 평균인 9,400만 달러보다 낮은 수준을 유지하고 있고, IMO의 2020년 황산화물 규제 대응비용이 상대적으로 저렴한 것이 발주 증가의 원인으로 분석됨. 게다가 최근 해체증가가 투기적 시장참여자들에게 빠르게 움직이면 득을 볼 수 있다는 잘못된 시그널을 보내고 있는 것으로 이해됨. 문제는 투기적인 입장에서 투자를 감행하는 똑똑한(?) 시장참여자들도 다수이고, 이러한 다수의 결정이 집단적으로 제 살을 깎아먹는 모양으로 전개된다는 것임

국내 선사 중 VLCC를 운영하는 선사가 소수이고 그나마도 대부분의 선박이 장기계약에 묶여있어 시황의 변동성에 대한 노출이 아주 제한적인 것은 그나마 다행임. 투자자이든 선사이든 VLCC 확보를 검토하고 있다면 상황의 변화를 면밀하게 살펴야 할 것임



| 건화물선 시장 | 전형진 해운산업연구실장 / chun@kmi.re.kr / 051-797-4631

케이프, 나홀로 운임 상승

케이프의 운임 급등으로 BDI는 전주 대비 101p 상승하였음. 선종별 주간 평균 T/C는 케이프가 전주 대비 2,658 달러 급등한 반면 나머지 선종은 소폭의 하락세를 보였음. 케이프를 제외하고 운임 하락 폭은 주간 평균으로 1~2%로 급격한 하락세는 아닌 것으로 판단되나 항로별로 등락세가 달라질 것으로 보이며 당분간 상승세로 전환되기는 쉽지 않을 것으로 예상됨

케이프는 태평양 수역에서 대형 화주들의 성약활동 증가, 대서양 수역에서 발레사의 신규 운송수요가 증가하는 등 견고한 수요 증가를 바탕으로 상승세를 이어갈 것으로 예상되고 있음. 반면 파나막스와 수프라막스는 태평양 수역에서 신규 운송수요 증가가 예상되는 반면 대서양 수역에서는 중국의 미국산 대두 수입감소 우려와 가용 선박량 증가로 전반적으로 운임 상승이 어려울 것으로 예상되고 있음

FFA 시장의 움직임도 현물시장과 다른 양상을 보였음. 케이프와 파나막스는 6월물과 올해 3분기물이 전주에 비해 상승세를 보였음. 반면 수프라막스와 핸디사이즈는 6월물과 올해 3분기물이 전주에 비해 하락세를 보였으나 하락 폭은 크지 않은 것으로 나타났음

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~05.11)	(전주비)	2018년 <sup>3)</sup>			2017년 <sup>4)</sup>		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,456	(101)	948	1,472	1,184	685	1,743	1,145
	케이프(5TC) <sup>7)</sup>	20,228	(2,658)	7,051	20,890	13,160	3,566	29,411	14,086
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	파나막스(4TC)	10,068	(-145)	9,856	13,034	11,214	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	11,045	(-104)	9,350	12,356	10,748	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	8,532	(-171)	7,530	9,577	8,668	5,422	10,104	7,637
	케이프	19,125	(-)	16,250	20,375	18,700	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 <sup>5)</sup> (달러/일)	파나막스	13,800	(-)	13,500	15,500	14,278	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	13,250	(-)	11,000	13,750	12,618	7,500	11,250	9,844
	핸디	11,000	(-)	9,500	11,500	10,684	6,750	9,750	8,632

건화물선 시장(FFA)									
		6월물		2018년 3분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (05.11)	(전주비)	금주 (05.11)	(전주비)	금주 (05.11)	(전주비)	금주 (05.11)	(전주비)
선형별	케이프(5TC)	18,450	(1,580)	18,350	660	17,613	135	16,680	260
운임	파나막스(4TC)	11,720	(135)	12,463	330	11,793	157	10,900	155
평가치 <sup>6)</sup>	수프라막스(6TC)	11,410	(-10)	11,803	-32	11,424	-16	10,620	25
(달러/일)	핸디(6TC)	9,600	(-138)	9,667	-60	9,319	-25	9,213	-25

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  
7) : 2018년부터 5 T/C값



| 컨테이너선 시장 |    최건우 전문연구원 / ak8102@kmi.re.kr / 051-797-4692

## 공급 증가에도 유럽항로의 운임 안정세 지속

상해발 운임지수 SCFI는 778.83p 기록(전주 대비 1.95p 상승)

용선료 지수 HRCI는 812p 기록(전주 대비 19p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 23달러 상승한 811달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행은 전주 대비 86달러 하락한 1,382달러, 미동안행이 69달러 하락한 2,364달러를 기록함

아시아-유럽항로 운임은 전주 대비 2.9%, 3주전에 비해 227달러/TEU가 상승한 811달러를 기록함. 하지만 동 운임은 전년도 동 시점(2017.5.12.)과 비교하여 15.6% 하락한 수치임. 2018년 1분기 유럽-아시아 컨테이너 화물 증가세가 1%에 머물러 있어 급격한 화물량 증가는 기대하기 어렵고 IHS는 2018년 연간 동 항로의 수요 증가세가 3.7%에 머물러 전체 평균 선복량인 8.8%를 크게 하회할 것으로 전망함. 더욱이 알파라이너 자료에 의하면 2018년에 인도되는 18,000TEU 이상 컨테이너선이 29척(58만 8,542TEU)에 달해 아시아-유럽항로 공급량은 평균을 상회할 것으로 예상됨

아시아 역내의 경우, 상해-한국항로는 전주 대비 1달러 상승한 205달러, 상해-일본 항로는 전주와 동일한 228달러, 상해-동남아 항로는 3달러 상승한 139달러를 각각 기록함

상해-한국 항로 운임은 선사들의 운임인상 노력에 의해 안정·유지됨. 동남아항은 수요가 꾸준히 발생하고 있으나 다음주 라마단 영향으로 인도네시아발 물동량 감소가 예상됨

### 미-중 무역전쟁으로 상반기 화물량 증가 전망

글로벌 항만 트래커(Global Port Tracker)에 따르면 4월 항만물동량은 전년대비 6.4% 증가하였으며 상반기에 5.8% 증가할 것으로 전망됨. 전미소매업협회(National Retail Federation)는 향후 미-중에서 수입상품에 관세를 공식적으로 부과할 경우 추가적인 비용이 지출되므로 상반기 주문량이 증가할 것으로 예상함

	금주 (05.11)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	778.83	(1.95)	646.59	883.59	764.02	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	811	(23)	584	916	787.8	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	1,382	(-86)	945	1,552	1,305.0	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	2,364	(-69)	1,933	2,843	2,403.4	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	205	(1)	144	205	161.7	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	228	(-)	210	229	218.2	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	139	(3)	136	166	148.2	97	185	148
	용선지수(HRCI)	812	(19)	610	812	699	394	642	557



## VLCC, 대기선박 지속적인 증가에 운임 약세 지속

VLCC 성약건수는 전주대비 약 38% 증가하였으며 중동 대기 선박량은 2% 증가하였음. 서아프리카 시장의 성약건수가 증가하며 대기 선박을 일부 흡수했으나 지속적인 선박량 증가에 운임 하락세를 지속하고 있음

VLCC 평균 일일 운임은 1,357 달러로 전주 대비 2,708 달러(-67%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 37.0p로 전주대비 5.5p(-15%) 하락하였음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국항 879달러(-79%), 일본항 4,558달러(-43%), 싱가포르항 5,361달러(-42%), 미국항 -4,877달러(적자 지속), 유럽항 627달러(-45%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 4,867달러(-31%), 미국항 15,033달러(-13%), 인도항 9,443달러(-36%)를 기록함

연료유 가격은 주요 항만에서 전주대비 상승폭을 확대하였음

[05월 11일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	415.5	441.5	430.5	427.5	422.5	430.0	437.5	434.5	437.5	441.5	469.5
전주비	6.5%	6.3%	4.9%	4.5%	9.0%	8.7%	8.7%	5.8%	4.8%	5.7%	5.2%

## 제품선, 이란 제재 우려에 따른 시장 분위기 위축

대서양시장 : 미걸프만 정제시설 재고 및 가동률이 급락하며 대기 선박이 증가하고 있어 운임 하락이 지속

아시아시장 : 라마단에 앞서 성약이 증가하였으나 이란 제재 우려 등 페르시아만 대기 선박 증가로 운임은 약세

제품선 평균 일일 운임은 7,597달러로 전주 대비 901 달러(-11%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 145.0p로 전주대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 7,860달러(-11%), 북해-서아프리카 9,548달러(-9%), 미걸프-북해 -628달러(적자 전환%), 미걸프-남미동안 9,330달러(-35%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 6,570달러(-10%), LR2 5,892달러(-12%)를 기록, MR은 인도-일본 6,973달러(-7%)를 기록함

		(전주비)		2018년			2017년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(05.11)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	1,357	(-2,708)	1,357	11,065	5,698	5,042	42,986	17,805
	MR	7,597	(-901)	7,597	11,783	9,421	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	19,375	(-)	19,375	24,750	21,467	24,750	31,750	27,084
	MR	13,000	(-125)	13,000	14,000	13,632	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	37.0	(-5.5)	34.0	50.0	38.8	37.0	90.0	58.3
	MR	145.0	(-)	130.0	145.0	137.4	135.0	205.0	159.6

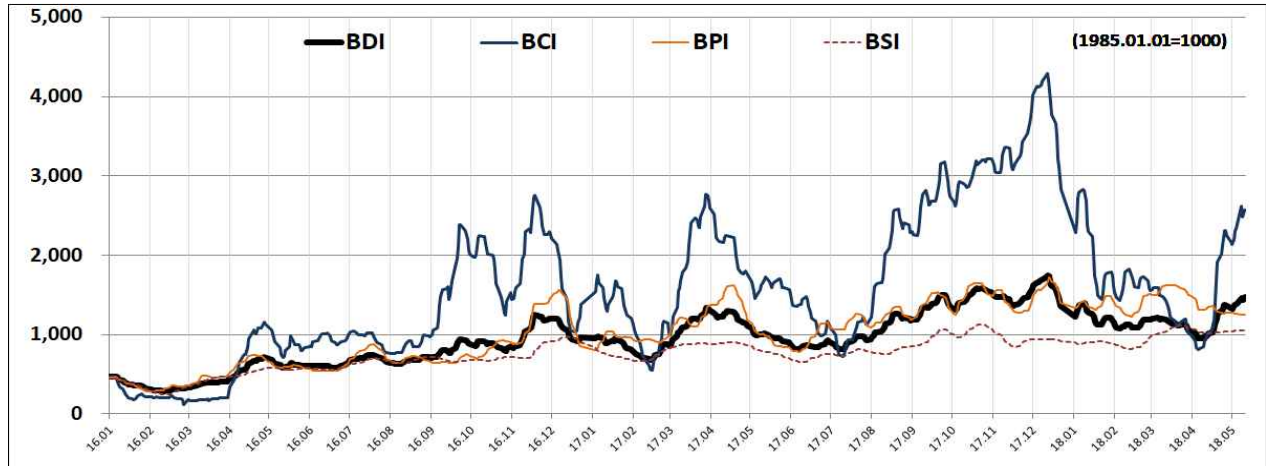
\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

# KMI 주간해운시장포커스



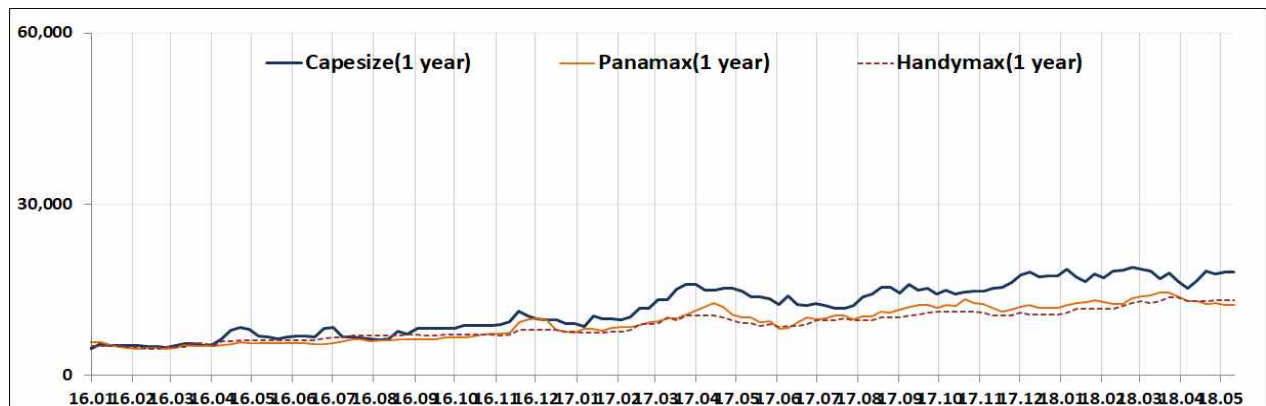
KMI 주간해운시장포커스 통권 385호 (2018.05.07.~05.11)

## 건화물선 운임 지수



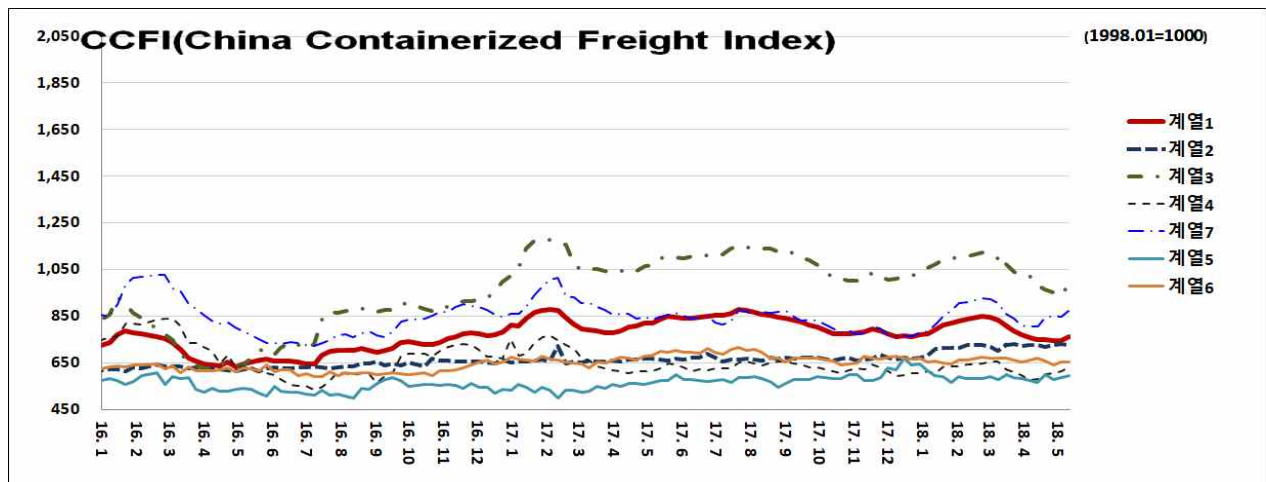
## 건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



## 컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



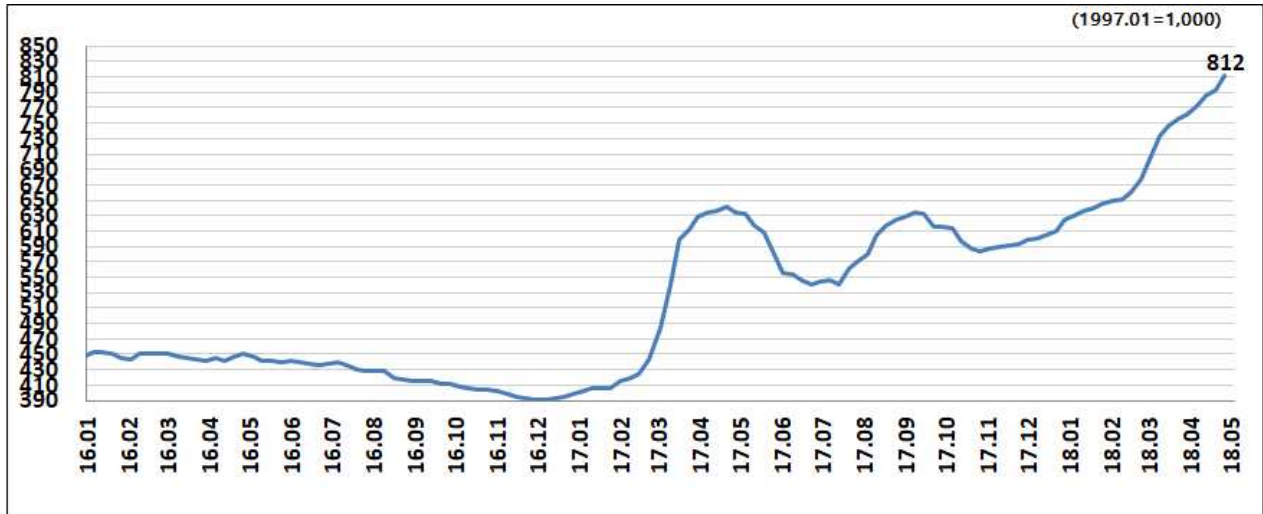


# KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 385호 (2018.05.07.~05.11)

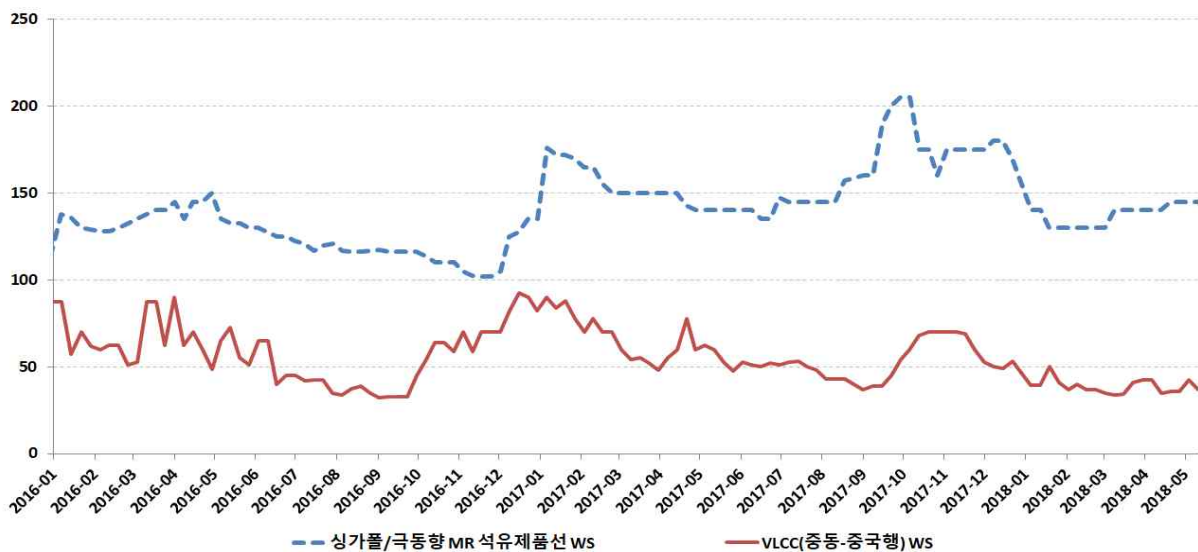
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



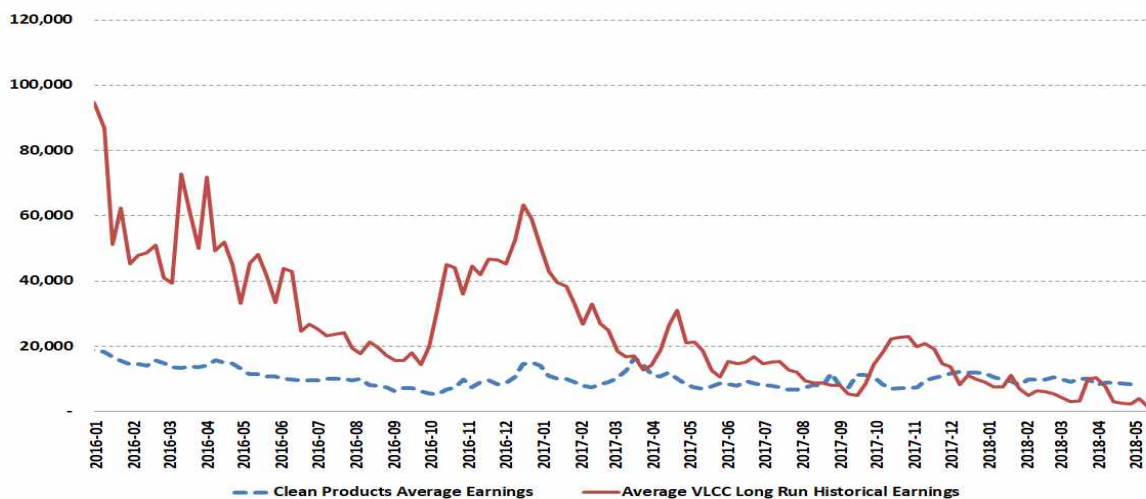
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)  
Average Earnings

\$/day, Clarkson



# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 385호 (2018.05.07.~05.11)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	5월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(05.11)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	18.5	19.0	18.7	15.0	18.5	17.7
유조선(5년)	VLCC	64.0	(-)	64.0	63.0	64.0	63.6	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	13.0	(-)	13.0	11.5	13.0	12.4	5.8	11.5	9.4
신조선 시장 (\$ Million)		(05.11)								
건화물선	Panamax	26.0	(-)	26.0	25.0	26.0	25.5	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	87.0	(-)	87.0	82.0	87.0	85.0	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	31.5	(-)	31.5	29.0	31.5	30.3	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(05.11)								
380 CST	Rotterdam	411.5	(25.0)	399.0	341.5	411.5	365.9	267.5	364.0	305.2
	Singapore	437.5	(20.0)	427.5	359.5	437.5	387.1	291.0	387.5	328.7
	Korea	450.5	(19.0)	441.0	388.5	450.5	409.8	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	441.5	(24.0)	429.5	376.5	441.5	395.2	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(05.11)								
철광석	국제價	67.2	(0.5)	66.4	63.5	79.3	71.9	55.3	91.7	71.3
	중국産	99.7	(0.4)	99.3	99.2	111.8	106.0	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	89.7	(0.4)	89.4	89.2	105.1	98.6	78.0	101.4	87.1
	중국産	110.0	(0.5)	109.6	109.3	138.2	123.7	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주산	224.7	(5.7)	221.8	218.9	245.9	233.6	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	177.2	(0.8)	176.6	170.3	186.9	182.2	130.4	191.2	149.6
	중국産	227.0	(1.0)	226.3	225.8	250.9	244.8	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	1003.3	(-24.0)	1,020.3	940.5	1,066.8	1,016.1	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	498.8	(-28.8)	519.6	416.5	540.5	465.2	399.0	539.0	436.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		1월	2월	3월	2018년 합계	2015년 합계	2016년 합계	2017년 합계		
ASEAN	수출	8,339	7,596	8,580	24,515	74,824	74,518	95,252		
	수입	5,194	4,573	5,010	14,777	45,031	44,319	53,817		
NAFTA	수출	6,425	5,824	7,549	19,798	85,347	81,068	84,260		
	수입	5,841	5,244	6,218	17,303	51,472	50,854	60,184		
EU	수출	4,498	4,441	5,305	14,244	48,079	46,610	54,042		
	수입	5,718	5,001	5,749	16,468	57,199	51,902	57,272		
BRICs	수출	15,672	13,718	15,913	45,303	159,334	145,255	169,584		
	수입	11,250	9,432	10,549	31,231	109,858	103,255	118,556		