

# KMI 주간해운시장포커스

통권 402호(2018.09.10.~09.14)

한국해양수산개발원 발행인: 양창호 원장 감리 : 황진희 본부장

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

## VLCC 시황회복은 해체가 관건

### 부진을 면치 못하는 VLCC 시황

2016년 최악의 저시황기에 해체 증가와 제한적 발주로 인한 공급축소로 최근 호조기를 맞은 건화물선과는 달리 같은 시기에 큰 호황을 맞았던 VLCC는 호황기 발주 증가의 영향과 수요의 둔화로 어려운 국면을 지나고 있음. 2016년 약 41,500 달러에 달했던 연평균 일당수익이 2018년에는 약 6분의 1수준인 7,000달러 수준으로 하락하였는데 VLCC의 손익분기점이 일당 용선료 기준으로 약 30,000 달러임을 감안할 때 spot시장에서 선대를 운영하는 VLCC 운영선사의 어려움을 가늠할 수 있을 것임

원유수송수요 측면에서 큰 변화를 기대할 수 없고 교역구조도 크게 바뀌지 않는 상황에서 시황 개선의 열쇠는 공급이 쥐고 있다고 볼 수 있음

### VLCC 공급 상황 분석

공급은 신조인도량과 해체량이 결정하는데 금년 9월기준 VLCC의 발주잔량은 총 선대의 15.46%에 달해 신조 인도량은 향후 2년간 급격하게 줄어들지 않을 것으로 예상됨. 남은 하나의 변수가 해체량인데 해체량은 시황과 반비례관계에 있으며 해체선박의 절대량은 선령구조에 의해 결정되는 특성을 가지고 있음

금년 평균시황은 위에서 언급한 대로 1일당 수익력이 손익분기점의 약 4분의 1 수준이므로 해체가 촉발되는 시기에 틀림없음. 2016년 2척에 불과했던 VLCC 해체가 2017년에는 13척으로 늘어났고, 금년에는 이미 30척에 달해 이를 입증함. 선령구조를 보면 20년 이상의 VLCC가 총 24척으로 전체 선대의 3.3%에 불과하여 해체에 의한 공급조절여력은 제한적인 것으로 판단됨. 만일 20년 이하 선박이 해체된다면 그것이 시황의 바닥을 확인하는 시그널로 작용할 수 있음

### 해체산업 동향

선박의 해체는 방글라데시, 인도, 파키스탄, 터키, 중국의 5개국에서 전체의 90% 이상을 처리하고 있음. 이중 터키가 경제위기에 따른 환율급변으로 어려움을 겪고 있고, 중국은 외국적선의 해체를 금지하고 있기 때문에 비교적 안정적인 해체가 가능한 국가는 인도대륙 3개국뿐임. 최근 파키스탄이 탱커 해체 허가를 발급하며 적극적으로 나섬으로써 적체된 탱커해체가 어느 정도 해소될 것으로 기대하고 있음

향후 VLCC 시황의 방향성을 파악하기 위해서는 선박해체시장을 면밀하게 모니터링 할 필요가 있음



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

## 케이프 5주 하락세 지속

지난 주와 같이 케이프의 대폭 하락으로 BDI는 주간 평균 전주 대비 88p 하락하였음. 선형별로 주간 평균 T/C를 보면 케이프가 전주 대비 2,346달러 하락한 반면 파나막스는 175달러, 수프라막스는 20달러, 핸디사이즈는 187달러 상승하였음. 건화물선 시장은 지난 5주간 최대 시장인 케이프 운임 하락세가 이어지고 있어 BDI가 상승 동력을 회복하지 못하고 있음

케이프의 경우 양대 수역에서 철광석 메이저들의 성약활동 부진에 공급이 증가하여 수급여건이 악화되는 가운데 중국 일부 지방정부의 동절기 감산정책의 조기 시행으로 하락세가 지속되고 있음. 파나막스의 경우 태평양수역에서 석탄 수요 증가와 선박투입 지연에 따른 공급감소 효과가 발생하여 운임이 상승하였음. 수프라막스의 경우 석탄, 니켈 등 마이너화물 신규 수요가 유입되어 운임 상승세를 유지하였음

FFA 시장의 경우, 케이프 5주 연속 현물시장의 운임 하락세가 지속되면서 금년 10월물, 금년 4분기물, 2019년물 모두 하락세를 보였음. 또한 파나막스와 수프라막스도 현물시장에서 운임 상승세가 꺾이면서 올해 10월물, 4분기물, 2019년물 모두 약세로 전환되었음

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~09.14)	(전주비)	2018년 <sup>3)</sup>			2017년 <sup>4)</sup>		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	1,416	(-88)	948	1,774	1,345	685	1,743	1,145
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	케이프(5TC) <sup>7)</sup>	16,735	(-2,346)	7,051	27,283	16,800	3,566	29,411	14,086
	파나막스(4TC)	12,362	(175)	9,262	13,156	11,334	6,281	13,740	9,766
	수프라막스(6TC)	12,235	(20)	9,350	12,356	10,988	6,934	11,891	9,165
	핸디(6TC)	8,381	(187)	7,530	9,577	8,481	5,422	10,104	7,637
	케이프	20,900	(-)	16,250	21,000	19,535	9,350	19,675	15,235
1년 용선료 <sup>5)</sup> (달러/일)	파나막스	14,625	(-)	13,000	15,500	14,235	8,500	14,300	11,524
	수프라막스	13,250	(-)	11,000	13,750	12,931	7,500	11,250	9,844
	핸디	11,000	(-)	9,500	11,500	10,875	6,750	9,750	8,632
건화물선 시장(FFA)									
		10월물		2018년 4분기물		2019년물		2020년물	
		금주 (09.14)	(전주비)	금주 (09.14)	(전주비)	금주 (09.14)	(전주비)	금주 (09.07)	(전주비)
선형별	케이프(5TC)	21,550	(-800)	21,178	(-755)	17,883	(-67)	18,233	(-84)
운임	파나막스(4TC)	13,417	(-)	13,244	(-6)	13,000	(-)	12,367	(17)
평가치 <sup>6)</sup>	수프라막스(6TC)	12,424	(-104)	12,456	(-104)	12,216	(-79)	11,611	(100)
(달러/일)	핸디(6TC)	9,175	(-)	9,204	(-7)	9,331	(6)	9,175	(50)

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

## 미주 운임 상승폭 둔화

상해발 운임지수 SCFI는 909.74 기록(전주 대비 11.62p 하락)

용선료 지수 HRCI는 735를 기록(전주 대비 9p 하락)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 64달러 하락한 821달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행은 전주 대비 17달러 상승한 2,349달러, 미동안행은 6달러 하락한 3,512달러를 기록

미주 항로에 대한 선사들의 추가 선대 투입으로 운임 상승 진정 폭이 둔화됨. 오는 10월부터 선사(ONE, Maersk 등)들은 서비스 임시중단(blank sailing)을 통해 수요 공백에 대비함. 올해 상반기 아시아-유럽의 수요 증가는 전년대비 1.3%에 불과하여 공급 조절의 필요성이 더 큰 것으로 나타남. 한편, 2M이 올해 4분기에 중단 예고한 아시아-유럽 서비스에 약 20만 TEU(18,340~20,568TEU급 11척)의 선박이 운영되고 있어 중단시 계류선박의 비중이 크게 상승할 것으로 예상됨. 알파라이너는 연말까지 계류선박이 약 75만 TEU에 달할 것으로 전망함

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주 대비 1달러 상승한 155달러, 상해 일본 항로는 전주 대비 2달러 하락한, 228달러, 상해-동남아 항로는 전주와 동일한 137달러를 기록

한국항의 경우 9월초 운임인상을 시도하였으나 실질적으로 운임인상폭은 미미하며 일본항은 선복 부족으로 인상되었던 운임이 다시 하락함. 동남아항은 계절적 성수기임에도 불구하고 물량 증가가 없어 운임 변동 없음

머스크, 일부 선박에 탈황장치(scrubber) 장착

2020년부터 적용되는 IMO 규정에 따라 머스크는 저유황유 사용을 중심으로 대응할 예정이나 일부 컨테이너 선박에는 탈황장치를 장착하여 운영할 예정임. 우선 현재 운영중인 18,000TEU급 컨테이너 선박(Maersk Mc-Kinney Moller)에 시범 장착할 예정이며 장착 선박은 더 늘어날 것으로 예상됨. 2017년 머스크의 유류비는 총 34억 달러였으며 현재 운영중인 700척 이상의 선박을 모두 저유황유 사용으로 전환할 경우 약 20억 달러의 추가비용이 소요될 것으로 예상되어 현재 다양한 방안을 검토하는 것으로 풀이됨. 아울러 현재 로테르담항에 유류터미널 운영사인 Vopak과 함께 머스크 연료 수요의 20%를 공급할 수 있는 저유황유 전용 터미널을 건설중 임

	금주 (09.14)	(전주비)	2018년			2017년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합(SCFI)	909.74	(-11.6)	646.59	939.48	835.39	703.67	990.24	826.91
	유럽항로(\$/TEU)	821	(-64.0)	584	959	835.7	681	1,116	876
	미서안항로(\$/FEU)	2,349	(-17.0)	945	2,349	1,526.5	1,078	2,211	1,485
	미동안항로(\$/FEU)	3,512	(-6.0)	1,933	3,518	2,605.9	1,681	3,647	2,457
	한국항로(\$/TEU)	155	(1.0)	144	205	165.9	92	168	141
	일본항로(\$/TEU)	228	(-2.0)	210	230	221.9	202	219	215
	동남아항로(\$/TEU)	137	(-)	131	166	145.7	97	185	148
용선지수(HRCI)	735	(-9)	610	846	748	394	642	557	



| 유조선 시장 | 윤재웅 전문연구원 / jwoong01@kmi.re.kr / 051-797-4633

## VLCC, 계절 수요 기대로 운임 소폭 상승

VLCC 성약건수는 전주대비 약 37% 감소하였으나 중동 대기 선박량은 전주대비 약 2% 증가하였음. 주 중 성약이 크게 감소하였으나 본격적인 계절수요 기대감으로 운임은 바닥을 지나 소폭 상승을 나타내었음

VLCC 평균 일일 운임은 10,132달러로 전주대비 1,471달러(+17.0%) 증가하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 52.0로 전주대비 2.0(+3.8%) 상승하였음

중동시장 항로별 일일 운임은 한국항 13,168달러(+10%), 일본항 15,579달러(+16%), 싱가포르항 16,747달러(+11%), 미국항 -2,410달러(적자 지속), 유럽항 3,083달러(+32%)를 기록. 서아프리카 시장은 중국항 14,191달러(+8%), 미국항 18,062달러(-4%), 인도항 14,407달러(+33%)를 기록함

연료유 가격은 지난 주 하락 반전하였으나 금주 필라델피아 항을 제외하고 다시 상승 반전하였음

[09월 14일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필라델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	433.5	461.5	458.5	464.0	440.0	457.0	460.0	468.0	467.5	472.5	496.5
전주비	1.5%	2.7%	2.2%	0.9%	2.3%	3.3%	-1.1%	0.3%	2.6%	1.2%	0.8%

## 제품선, 북해 시장 운임 조정에 따른 MR 약세

대서양시장 : 북해 시장이 선박 집중 및 운임 조정으로 하락을 나타내며 전반적으로 MR 약세 시현

아시아시장 : LR 수요가 지속되며 강세를 이어간 반면 MR은 운임이 소폭 하락하였음

제품선 평균 일일 운임은 4,094달러로 전주대비 1,692달러(-29.2%) 감소하였으며 싱가포르-일본 항로 운임지수는 WS 139.0로 전주대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 일일 운임 수익은 북해-미동안 3,591달러(-61%), 북해-서아프리카 8,270달러(-30%), 미걸프-북해 -434달러(적자 지속), 미걸프-남미동안 4,937달러(-51%)를 기록함

아시아 항로별 일일 운임은 중동-일본 LR1 5,659달러(+32%), LR2 8,382달러(+17%)를 기록, MR은 인도-일본 3,530달러(-17%), 한국-싱가포르 12,643달러(-2%)를 기록함

		(전주비)		2018년			2017년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(09.14)							
Average Earnings (\$/day)	VLCC	10,132	(1,471)	1,357	14,597	7,019	5,042	42,986	17,805
	MR	4,094	(-1,692)	4,094	11,783	7,623	6,740	16,540	9,510
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	23,500	(2,000)	19,000	24,750	20,534	24,750	31,750	27,084
	MR	12,500	(-)	12,500	14,000	13,213	12,500	14,000	13,238
운임지수(WS)	VLCC	52.0	(2.0)	34.0	56.0	43.7	37.0	90.0	58.3
	MR	139.0	(-)	130.0	145.0	136.8	135.0	205.0	159.6

\* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

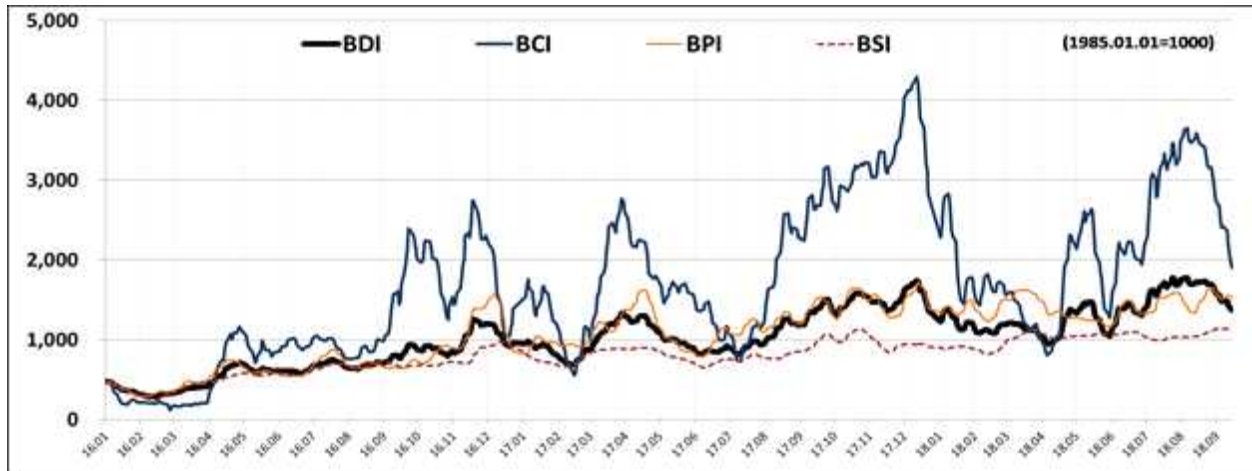


# KMI 주간해운시장포커스



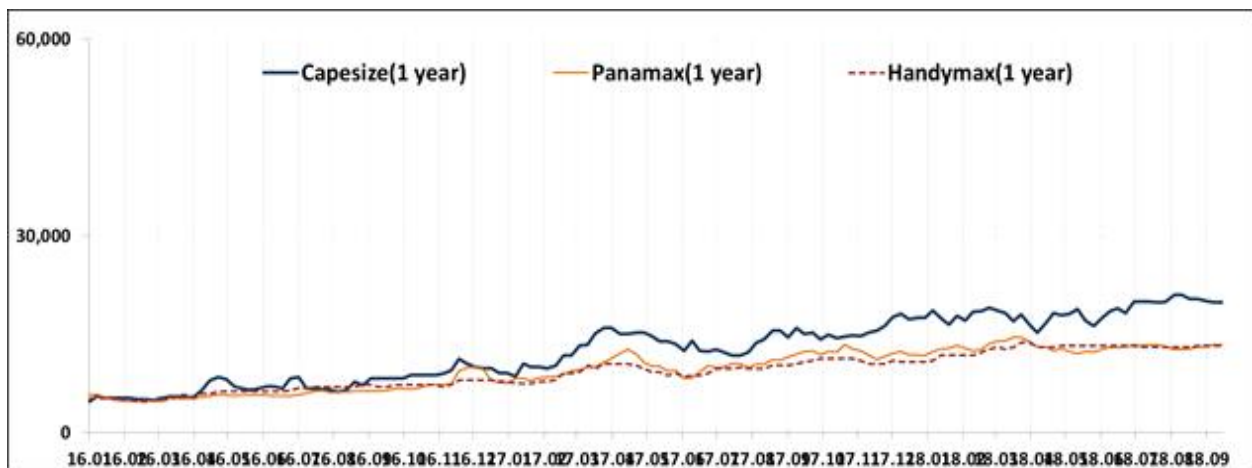
KMI 주간해운시장포커스 통권 402호 (2018.09.10.~09.14)

## 건화물선 운임 지수



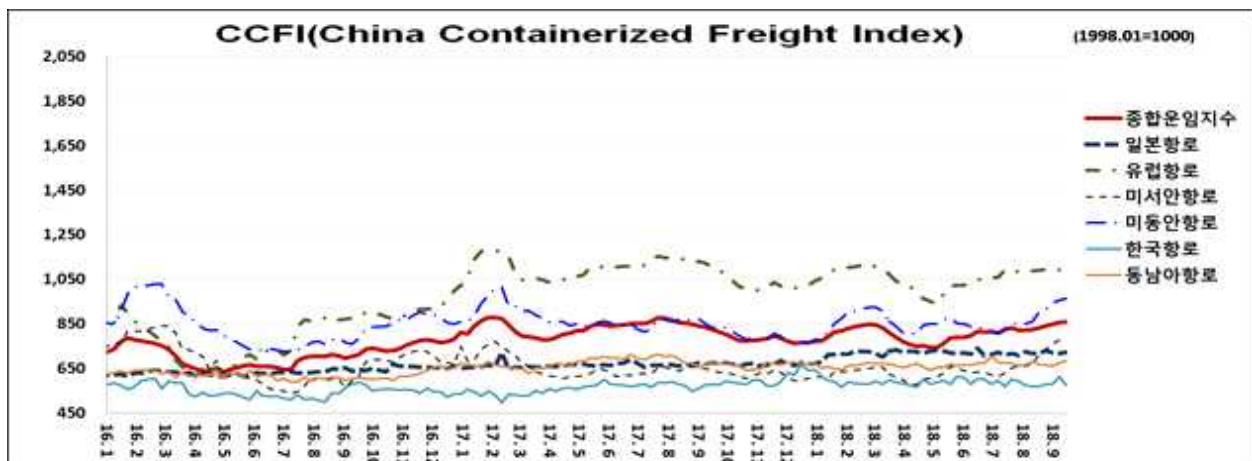
## 건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



## 컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



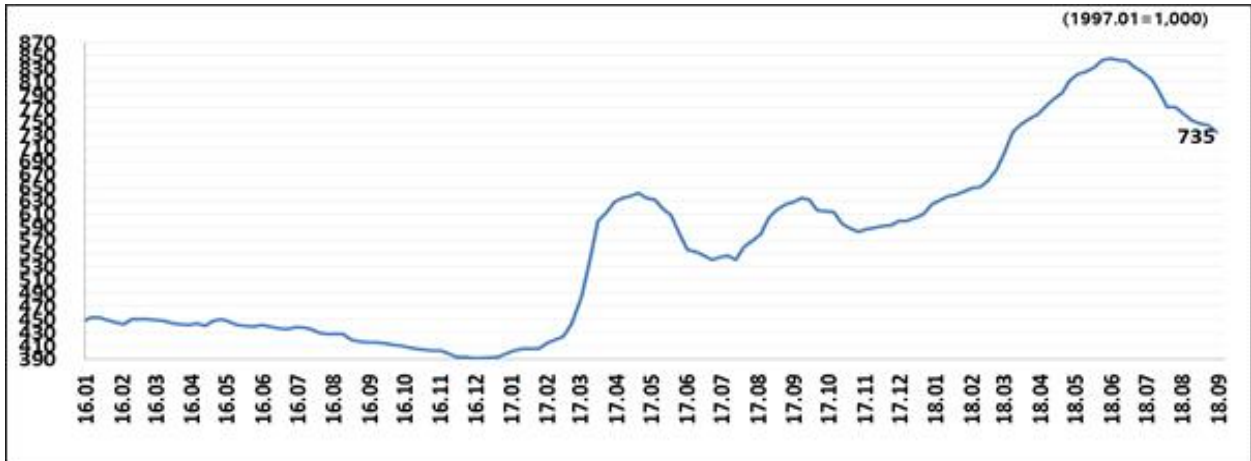
# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 402호 (2018.09.10.~09.14)

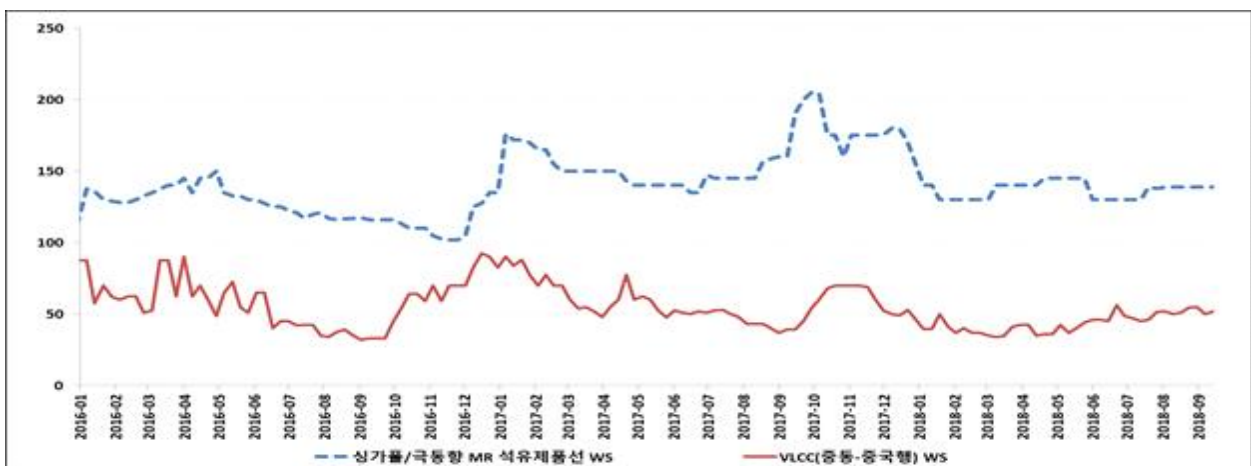
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



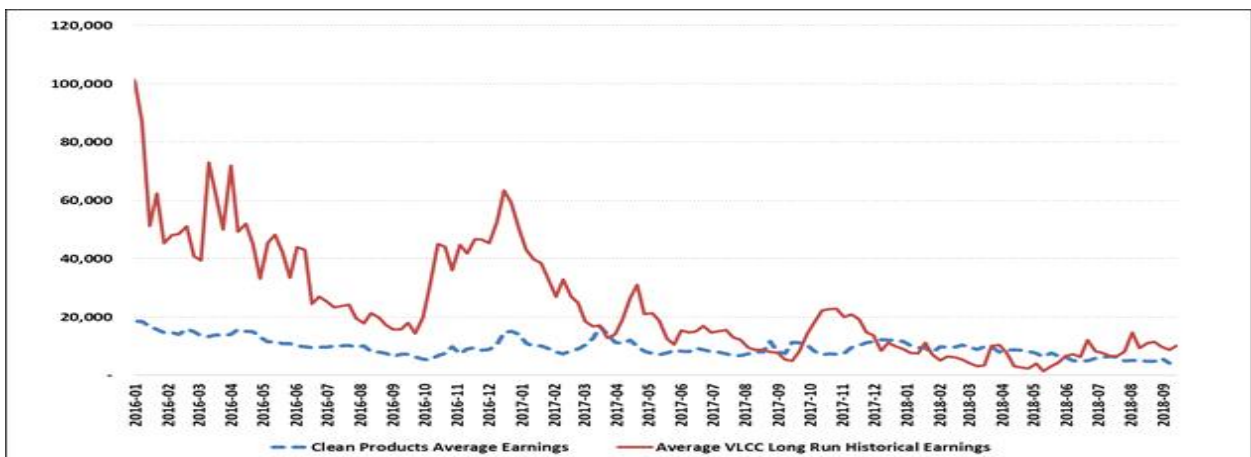
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)  
Average Earnings

\$/day, Clarkson



# KMI 주간해운시장포커스

KMI 주간해운시장포커스 통권 402호 (2018.09.10.~09.14)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	9월평균	2018년			2017년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(09.14)								
건화물선(5년)	Panamax	19.0	(-)	19.0	18.5	19.0	18.9	15.0	18.5	17.7
유조선(5년)	VLCC	65.0	(1.0)	64.5	63.0	65.0	63.8	61.0	65.0	63.1
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	14.0	(-)	14.0	11.5	14.0	13.2	5.8	11.5	9.4
신조선 시장 (\$ Million)		(09.14)								
건화물선	Panamax	27.5	(-)	27.5	25.0	27.5	26.3	24.0	25.0	24.3
유조선	VLCC	90.0	(-)	90.0	82.0	90.0	86.9	80.0	84.0	81.0
컨테이너선	Sub-Panamax	34.5	(-)	34.5	29.0	34.5	31.6	26.0	28.8	27.3
연료유 (\$/Tonne)		(09.14)								
380 CST	Rotterdam	433.5	(6.5)	430.3	341.5	440.5	394.8	267.5	364.0	305.2
	Singapore	467.5	(12.0)	461.5	359.5	468.5	421.1	291.0	387.5	328.7
	Korea	487.5	(14.0)	480.5	388.5	482.5	440.8	310.0	422.5	351.2
	Hong Kong	472.5	(5.5)	469.8	376.5	471.5	427.8	297.5	390.5	335.7
주요 원자재가 (\$)		(09.14)								
철광석	국제價	69.3	(0.8)	67.9	62.5	79.3	68.8	55.3	91.7	71.3
	중국産	110.9	(-0.3)	111.2	96.0	111.8	103.7	86.4	124.4	103.2
연료탄	국제價	82.5	(-0.3)	82.7	82.3	105.1	92.7	78.0	101.4	87.1
	중국産	110.2	(1.1)	109.3	105.5	138.2	119.3	97.5	130.2	110.9
원료탄	호주산	227.9	(4.1)	225.1	214.9	245.9	229.9	170.0	239.3	203.1
	내륙(몽골)	169.3	(2.4)	167.4	164.7	186.9	177.6	130.4	191.2	149.6
	중국産	220.4	(-0.7)	218.6	207.3	250.9	231.2	196.2	234.1	211.5
곡물	대두(국제)	830.5	(-1.5)	828.0	818.8	1,066.8	957.2	904.0	1,075.0	976.0
	밀(국제)	511.5	(25.25)	492.4	416.5	574.5	488.9	399.0	539.0	436.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		5월	6월	7월	2018년 합계	2015년 합계	2016년 합계	2017년 합계		
ASEAN	수출	7,943	7,908	8,215	57,143	74,824	74,518	95,252		
	수입	4,625	4,889	4,996	34,222	45,031	44,319	53,817		
NAFTA	수출	7,660	7,908	7,786	50,405	85,347	81,068	84,260		
	수입	5,748	5,730	5,922	40,500	51,472	50,854	60,184		
EU	수출	5,010	4,459	4,616	33,215	48,079	46,610	54,042		
	수입	5,715	5,097	4,986	37,337	57,199	51,902	57,272		
BRICs	수출	16,251	16,227	16,232	109,348	159,334	145,255	169,584		
	수입	11,586	10,826	11,450	75,979	109,858	103,255	118,556		