

# KMI 주간해운시장포커스

통권 330호(2017.01.16~01.23)

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

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

## 사상 최대의 해체, 기간항로에는 긍정적 효과 없어

### 올해 해체량 75만TEU에 이를 전망

올해 컨테이너선 해체량은 작년에 이어 연속 역사상 최고치를 기록할 전망이다

알파라이너에 따르면 올해 컨테이너선 해체량은 75만TEU로 예상하고 있는데, 파나마운하 확장으로 필요성이 낮은 구파나마스급을 중심으로 해체가 이루어질 것으로 예상되고 있음

### 구파나마스급 해체 가속화

구파나마스급 선박들에 해체가 집중되는 이유는 이들 선박이 전배되어야 할 아시아 역내 등에서 이미 공급과잉이 심각하고 이들 선박을 수용할 수 있는 항로가 제한적이기 때문임

이로 인해 독일 리크머스사의 선령 7년의 4,250TEU급 India Rickmers호, 그리스 Box Ships사의 선령 10년의 4,546TEU급 Box Queen호, 독일 Hermann Wulff사의 선령 10년의 4,546TEU급 빅토리아 볼프호 등 젊은 선박들이 해체되는 운명을 맞이하게 되었음

또한 파나마운하 확장으로 구파나마스급 선호도가 크게 낮아져 용선주를 찾기 어려운 것도 대량 해체를 부추기는 요인임. 최근 해체되는 컨테이너선의 60~70%가 구파나마스급이며 현재 계선 중인 구파나마스급 선박이 100척이 넘어 구파나마스급 선박의 해체량은 더 많아질 것으로 예상됨

### 선사들의 선제적 조치로 아시아 역내항로 등 캐스케이딩 억제효과 예상

작년 6월말 파나마운하 확장 개통으로 아시아 역내항로 등으로의 구파나마스급 선박들의 대규모 캐스케이딩이 예상되었으나 선사들의 선제적 해체로 캐스케이딩에 따른 공급과잉이 가중되는 사태가 발생하지 않은 것으로 판단됨

또한 올해도 구파나마스급 대량 해체가 예상되고 있다는 점에서 아시아 역내 등 인프라 항로의 캐스케이딩 억제 효과가 예상됨

### 기간항로의 경우 긍정적 효과 기대하기 어려워

반면 역대 최대의 해체 전망에도 불구하고 아시아-북미, 아시아-유럽 등 기간항로에 있어서는 공급과잉 완화와 같은 긍정적 효과를 기대하기 힘들

작년에 이어 올해도 8천TEU급 이상 선박의 해체량이 거의 없고 파나마운하 확장으로 아시아-미동안 항로의 선박 항로의 선박 대형화가 계속되어 기간항로의 공급과잉이 완화될 것으로 기대하기 어려움. 따라서 기간항로의 경우 작년에 이어 올해도 심각한 공급과잉 상태가 지속될 전망이다

## 케이프 대폭 상승으로 BDI 상승

BDI는 주간 평균 933p를 기록(전주 대비 19p 소폭 상승)

(운임) 주간 평균으로 케이프 운임이 1,400달러(일) 상승하며 BDI 상승을 견인함

(1년 용선료) 연초 비수기 및 현물운임 약세를 반영하여 케이프, 파나마, 헨디 용선료는 하락하였으며, 수프라선형만 보합세

(FFA 시장) 용선료 하락과 반대로 모든 선형에서 근월물, 근분기물 모두 FFA 평가치가 상승세를 보였음

케이프 선형은 대서양 수역에서 활발한 성약 체결로 운임 상승세 주도

태평양 수역은 서호주철광석 물동량 증가, 동호주 석탄물동량도 전주 대비 증가세를 보이며 운임상승의 호재로 작용

대서양 수역은 유럽 전력수요 증가로 인한 석탄수요 증가 및 브라질-극동 철광석 수요가 증가하면서 대부분의 항로에서 큰 폭으로 운임이 상승

파나마스 선형은 전주에 이어 운임이 소폭 상승하였으나 공급과잉을 해소하기에는 역부족

태평양 수역은 동호주 석탄물동량 및 NOPAC 등에서 물동량 유입으로 운임 소폭 상승

대서양 수역은 주초 미국 걸프만, 남미 곡물 물동량이 전주 대비 증가하였으나, 공급과잉을 해소하기에 부족하여 주 후반 운임이 하락세로 전환

수프라막스 시장은 양수역에서 운임시장 하락세 지속, 태평양 수역은 연초 전반적 운임시장 하락 분위기에 대부분의 항로에서 하락세를 보이고 있으며 대서양 수역도 공급과잉이 지속되면서 운임 하락세 지속

건화물선 시장(현물)									
		금주 (~01.20)	(전주비)	2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 <sup>1)</sup>	BDI	933	(19)	914	967	938	291	1,216	671
선형별 운임지표 <sup>2)</sup> (달러/일)	케이프(4TC)	10,720	(1,400)	9,320	11,238	10,426	536	18,091	6,324
	파나마스(4TC)	7,993	(11)	6,693	7,993	7,556	2,294	12,319	5,543
	수프라막스(6TC)	7,588	(-324)	7,588	8,470	7,990	2,591	10,127	6,233
	헨디(6TC)	6,452	(-409)	6,452	7,591	6,968	2,744	8,581	5,208
	케이프	10,000	(-500)	8,550	10,500	9,683	4,975	11,250	7,344
1년 용선료 (달러/일)	파나마스	7,925	(-300)	7,925	8,250	8,133	4,750	10,000	6,263
	수프라막스	7,000	(-)	7,000	7,000	7,000	4,250	7,500	6,044
	헨디	6,500	(-250)	6,500	6,750	6,667	4,250	6,750	5,264
건화물선 시장(FFA)									
		1월물		2017년 2분기물		2017년물		2018년물	
		금주 (01.20)	(전주비)	금주 (01.20)	(전주비)	금주 (01.20)	(전주비)	금주 (01.20)	(전주비)
선형별	케이프(4TC)	9,250	750	8,400	-50	10,613	359	11,250	350
운임	파나마스(4TC)	7,150	325	7,850	425	7,638	313	8,150	425
평가치 <sup>3)</sup>	수프라막스(6TC)	7,425	775	7,900	700	7,825	587	8,200	500
(달러/일)	헨디(6TC)	6,100	0	6,150	150	6,100	200	6,175	100

## 춘절 직전에 이르러 소폭 운임 하락

상해발 운임지수 SCFI는 971.6p 기록(전주 대비 18.6p 하락)

용선료 지수 HRCI는 403p 기록(전주 대비 4p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우, 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 34달러 하락한 1,052달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 44달러 하락한 2,176달러, 미동안행이 53달러 상승한 3,647달러를 기록함

유럽행과 북미행 모두 지난해 이후 최고 수준의 운임을 보이고 있는 데, 이는 최근에 성공한 GRI 효과가 지속되는 것으로 해석됨. 다만 춘절 직전에 이르러 물동량 증가세가 주춤해지면서 유럽 및 미서안행 운임은 소폭 하락함

아시아 역내의 경우, 상해-일본 및 상해-한국 항로는 전주와 동일한 TEU당 212달러, 101달러를 기록. 상해-동남아 항로는 전주 대비 2달러 하락한 102달러를 기록함

아시아 역내 항로의 경우, 춘절 전 밀어내기 현상이 계속되면서 운임 강세가 지속되고 가운데, 필리핀행 운임은 물동량 감소로 소폭 하락하는 것으로 평가됨

Wall Street Journal에 따르면, China Cosco Shipping Group이 OOCL 인수를 위해 수개월 동안 협의를 하고 있는 것으로 알려짐

인수 금액은 40억 달러를 넘어서는 것으로 보도됨. 지난 1월 12일 중국산업은행이 5년 간 Cosco Group에 대해 260억 달러 규모의 금융지원을 약속했는 데, 이들 자금이 OOCL 인수자금으로 쓰일 가능성이 있음

두 선사는 올해 4월 출범 예정인 Ocean Alliance의 소속 선사이면서 중국계 선사라는 공통점이 있음. 더구나 OOCL 모기업인 OOIL의 전(前) 대표인 Tung Chee-hwa가 1997년 홍콩의 중국 반환시 초대 총통을 맡은 인연과 1985년 OOCL의 부도위기사 중국 정부의 도움을 받은 것은 OOCL이 인수된다면, 그 상대가 Cosco Group이 될 개연성을 높여 주고 있음

		금주 (01.20)	(전주비)	2017년			2016년		
				최저	최고	평균	최저	최고	평균
컨테이너선 시장									
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	종합	972.6	(-18.6)	968	990	977	400	968	644
	유럽항로(TEU)	1,052	(-34)	1,052	1,116	1,085	205	1,206	685
	미서안항로(FEU)	2,176	(-44)	2,082	2,211	2,153	725	2,082	1,256
	미동안항로(FEU)	3,647	(53)	3,133	3,647	3,458	1,496	3,133	2,066
	일본항로(TEU)	212	(-)	212	212	212	110	214	185
	한국항로(TEU)	101	(-)	98	101	100	86	125	103
	동남아항로(TEU)	102	(-2)	102	104	103	53	105	69
용선지수(HRCI)		403	(4)	394	403	399	392	453	431
운임지수(CCFI)	종합	864.9	(24.6)	806	865	837	632	806	709
	유럽항로	1,173.9	(34.4)	1,059	1,174	1,124	625	1,059	805
	미서안항로	734.2	(45.7)	682	734	702	534	839	673
	미동안항로	939.2	(48.9)	860	939	897	723	1,029	836
	일본항로	658.0	(2.4)	654	658	656	612	667	636
	한국항로	524.9	(-18.2)	525	556	541	500	607	546
	동남아항로	657.1	(-4.6)	657	667	662	590	661	619

## VLCC, 공급증가로 운임 약세

가용 선박량 증가와 노후 선박들의 운임 할인이 운임수익 상승을 억제하는 분위기를 연출하여 약보합세가 나타남. 2월 성약은 전년 대비 약 60~70% 수준에 그칠 것이라는 우려로 추가 하락이 예상됨

VLCC 평균 운임수익은 38,416 달러(일)로 전주 대비 1,209 달러(3.1%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 88.0p로 전주 대비 4.0p(4.3%) 하락하였음

연료유 가격은 유럽, 북중미 일부 항만을 제외하고 대부분의 항만에서 상승하였음

중동 시장 항로별 운임수익은 일본항 42,585 달러/일(+4%), 한국항 36,895 달러/일(-0%), 싱가포르항 41,566 달러/일(-0%), 미국항 40,987 달러/일(-8%), 유럽항 40,987 달러/일(-8%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 33,198 달러/일(-8%), 미국항 48,354 달러/일(+1%), 인도항 39,942 달러/일(-0%) 기록

[01월 20일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
항만	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	301.5	326.5	319.5	341.5	302.5	317.5	347.5	336.5	332.5	347.5	382.5
w/w	-2.6%	0.3%	0.3%	-3.7%	-2.4%	-1.7%	-	0.6%	-2.9%	-1.4%	-1.3%

## 제품선, 대서양 수역 수급악화로 운임 하락

대서양시장 : 미걸프만 시장의 수요 둔화, 북해 시장의 가용선박수 증가 등 대서양 시장 전체의 수급불균형 심화로 전반적인 하락세를 보임

아시아시장 : LR 시장은 UAE 정제시설 화재사고로 LR2 운임수익이 대폭 하락하였으며 MR 인도-일본 운임수익은 보합세로 나타남

제품선 평균 운임수익은 11,001 달러(일)로 전주 대비 1,063 달러(9.7%) 감소하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 135.0p로 전주 대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 운임수익은 북해-미동안 10,517 달러/일(-15%), 북해-서아프리카 11,157 달러/일(-8%), 미걸프-북해 2,757 달러/일(-40%), 미걸프-남미동안 10,789(-9%) 기록

아시아 항로별 운임수익은 중동-일본 LR1 6,786 달러/일(-7%), LR2 7,296 달러/일(-41%) 기록. MR은 인도-일본 11,919 달러/일(-0%) 기록

				(전주비)	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
유조선 시장		(01.20)								
Average Earnings (\$/day)	VLCC	38,416	(-1,209)		38,416	42,986	40,342	14,354	93,982	41,192
	MR	9,938	(-1,063)		9,938	14,034	11,658	5,202	19,093	11,260
용선료 (1년,\$/day)	VLCC	28,750	(1,250)		28,750	31,750	30,167	26,500	59,000	37,534
	MR	12,875	(-)		12,875	12,875	12,875	12,000	19,000	15,240
운임지수(WS)	VLCC	88.0	(4.0)		84.0	90.0	87.3	32.0	97.5	58.4
	MR	135.0	(-)		135.0	135.0	135.0	102.0	150.0	124.7

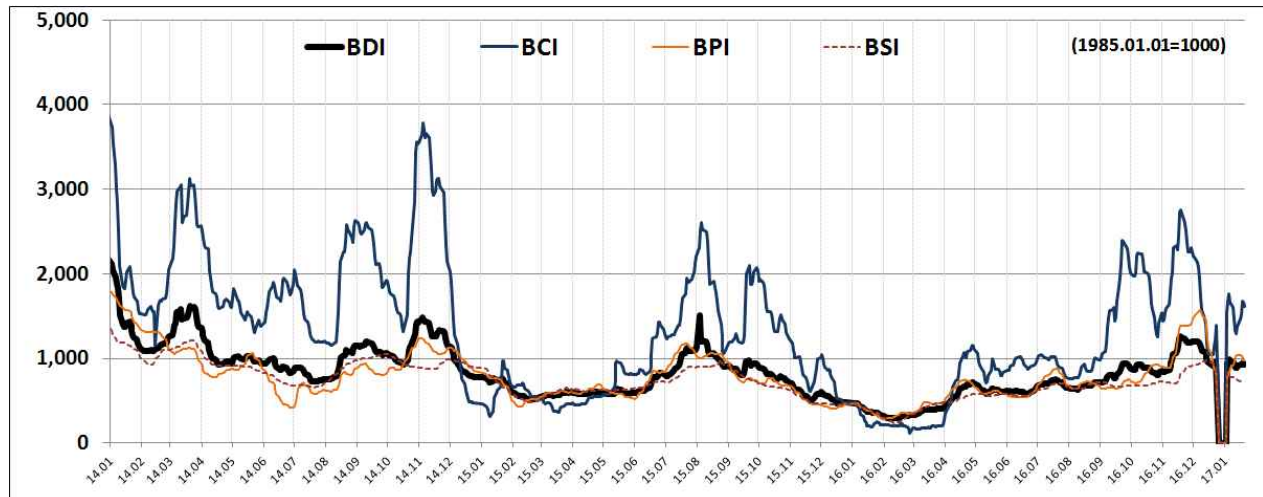


# KMI 주간해운시장포커스



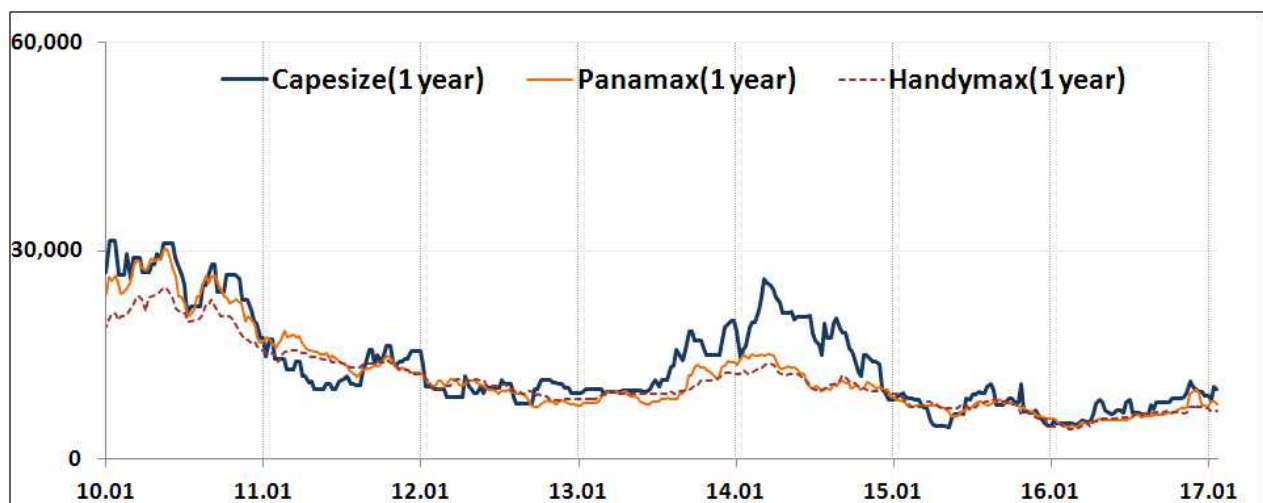
KMI 주간해운시장포커스 통권 330호 (2017.01.16~01.23)

## 건화물선 운임 지수



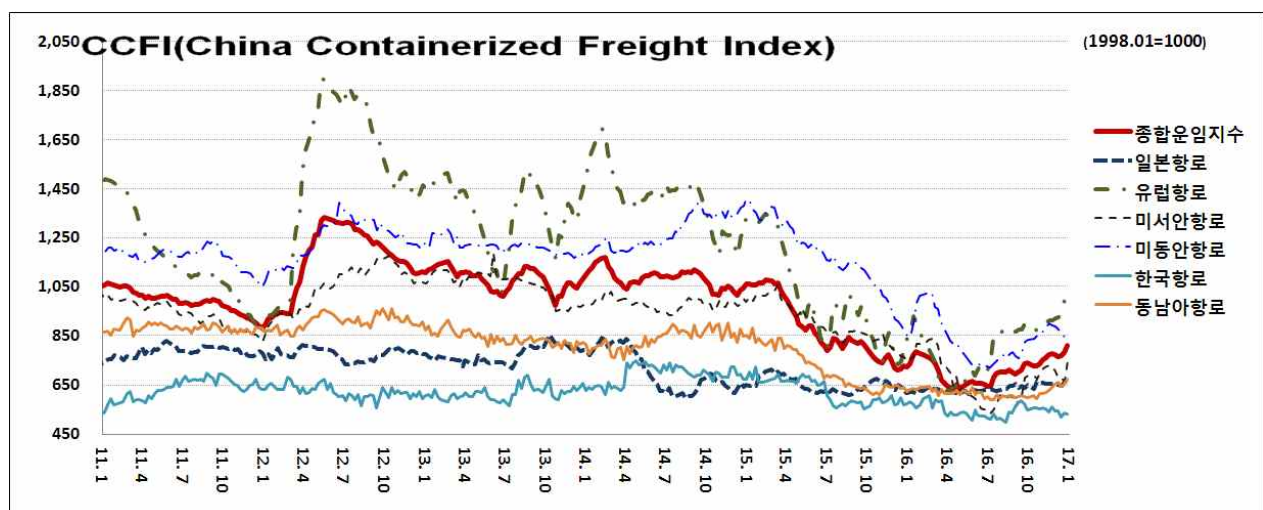
## 건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



## 컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



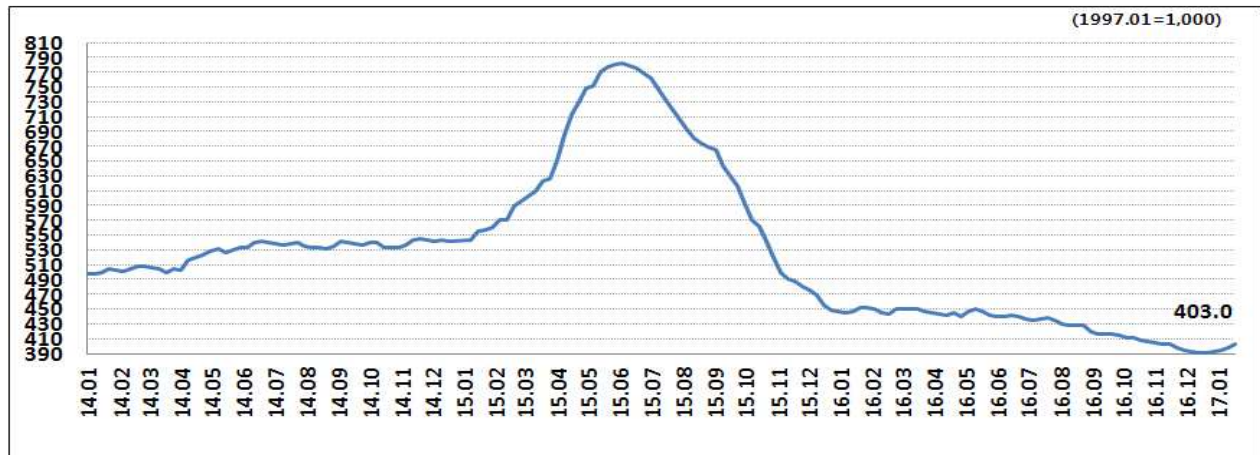
# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 330호 (2017.01.16~01.23)

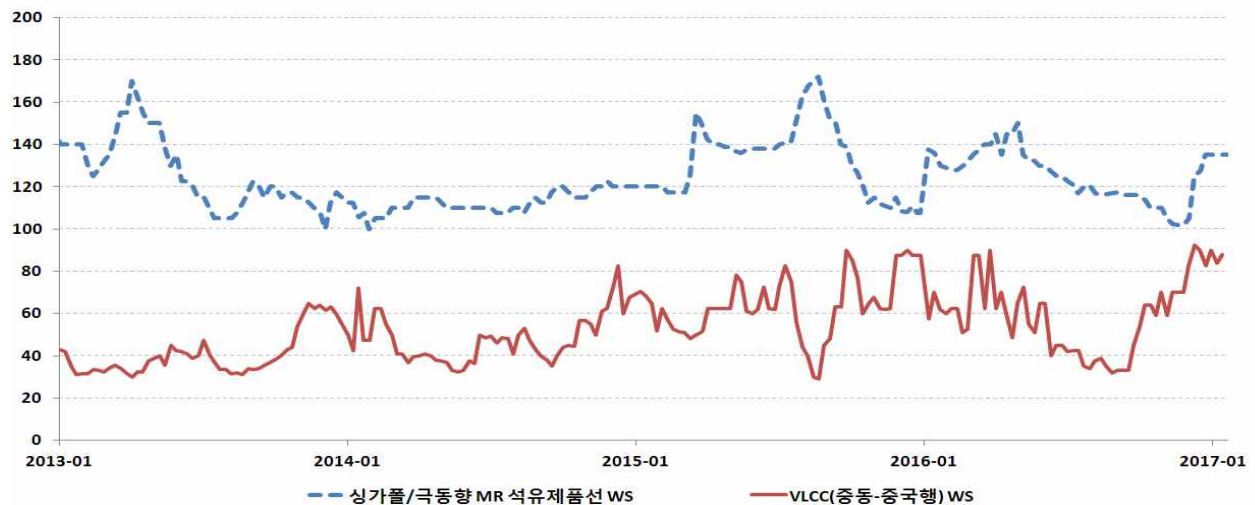
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



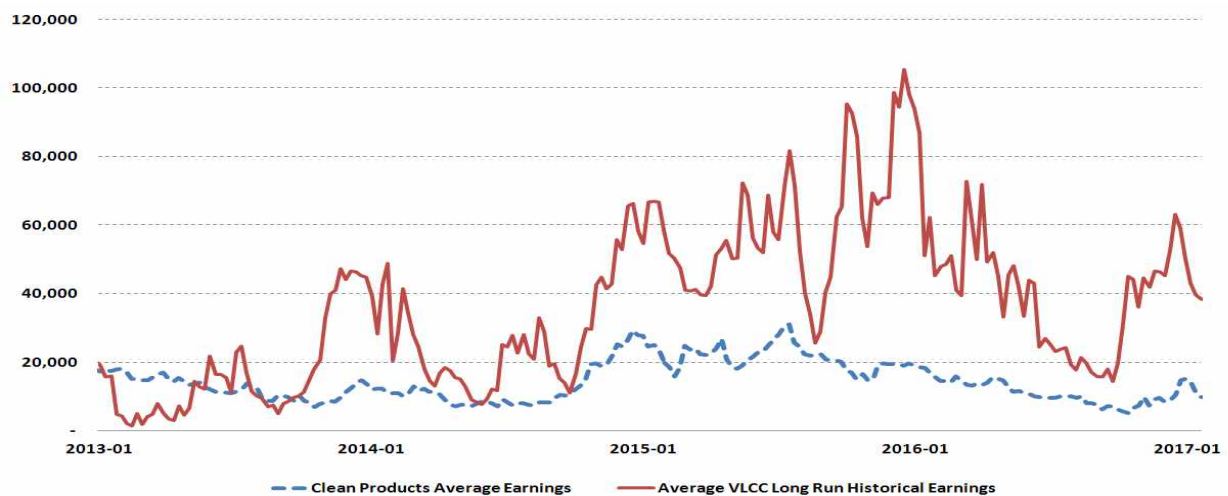
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR)  
Average Earnings

\$/day, Clarkson



# KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 330호 (2017.01.16~01.23)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	1월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(01.20)								
건화물선(5년)	Panamax	15.0	(-)	15.0	15.0	15.0	15.0	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	63.0	(-)	63.3	63.0	64.0	63.3	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)		(01.20)								
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	24.0	24.0	24.0	25.8	24.6
유조선	VLCC	83.0	(-0.5)	83.5	83.0	84.0	83.5	84.5	93.5	88.7
컨테이너선	Sub-Panamax	26.0	(-)	26.2	26.0	26.5	26.2	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(01.20)								
380 CST	Rotterdam	301.5	(-8.0)	307.8	301.5	312.5	307.8	112.0	303.0	211.4
	Singapore	332.5	(-10.0)	342.5	332.5	352.5	342.5	147.5	340.0	231.1
	Korea	378.5	(3.5)	378.7	375.0	382.5	378.7	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	347.5	(-5.0)	354.2	347.5	362.5	354.2	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(01.20)								
철광석	국제價	80.1	(1.1)	78.9	77.8	80.1	78.9	41.2	81.0	57.2
	중국産	104.8	(1.1)	104.2	103.2	105.3	104.2	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	80.1	(0.3)	79.8	79.1	80.4	79.8	59.8	63.5	61.4
	중국産	99.0	(-2.5)	102.3	98.6	109.6	102.3	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주산	205.3	(-7.9)	215.3	205.3	225.0	215.3	98.8	150.0	109.5
	내륙(외몽고)	145.6	(0.6)	146.0	144.3	151.4	146.0	51.6	70.5	56.3
	중국産	222.8	(0.8)	221.9	219.9	223.7	221.9	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	1,067.5	(25.0)	1,026.5	986.0	1,075.0	1,026.0	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	428.3	(2.3)	424.3	407.0	434.0	424.0	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	