

KMI 주간해운시장포커스

통권 355호(2017.07.31~08.04)

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

| 주간 동향/이슈 | 전형진 센터장 / chun@kmi.re.kr

건화물선 시장 회복 단계에 접어들었다

건화물선 시황 뚜렷한 상승세

올해 들어 건화물선 운임이 뚜렷한 상승세를 보이고 있음. 작년 BDI 평균이 673p에 불과했으나 지난 8월 4일까지 평균치가 966p를 보이고 있음. 게다가 본격적인 성수기인 4분기 운임이 현재보다 더 상승할 것을 감안할 때 올해 BDI 평균이 작년 대비 2배 가까이 상승할 것으로 예상됨

또한 선종별 1일 운임 평균치를 보면, 케이프의 경우 작년 평균 6,395 달러에서 올해 평균은 10,054 달러, 파나마의 경우 작년 평균 5,574 달러에서 올해 평균은 8,641 달러, 수프라막스의 경우 작년 평균 6,248 달러에서 올해 평균은 8,404 달러로 급상승하였음

중국 경제지표 개선은 건화물선 시장에 긍정적 영향을 줄 것으로 예상

선박중개업체인 Allied Shipbroking은 최근의 주간 보고서에서 중국의 2분기 GDP 성장률이 기대치를 초과한 것을 근거로 중국 경제가 낙관적이라고 주장하였음. 중국의 GDP는 올해 1분기와 2분기 각각 6.9% 성장하였으며 올해 GDP 성장률은 중국 정부의 목표치인 6.5%를 초과할 것으로 예상됨

Allied Shipbroking은 중국 경제의 목표치 이상의 성장이 건화물선 시장에 반영되고 있으며 현재와 1년 전 선종별 1일 운임을 비교할 때 건화물선 시장이 회복 중에 있으며, 올해 성수기인 4분기 운임이 더욱 높아질 것이라는 주장 하였음. 건화물선 시장이 중국의 수요에 크게 의존하고 있다는 점에서 중국 경제의 목표치 이상의 성장은 건화물선 시장에 긍정적 영향을 미칠 것으로 예상됨

견고한 수요가 건화물선 시장의 운임 상승을 뒷받침

Drewry는 올해 수급 격차가 줄어들면서 건화물선 시장이 회복단계에 들어설 것으로 예상하였음. Drewry에 따르면 올해 수요는 2016년 대비 3% 증가하는 반면 공급은 약 1% 증가할 것으로 예상되는 바, 특히 철광석, 연료탄 교역 증가로 수요가 안정적 증가세를 보일 것으로 예상하고 있음. 아울러 브라질 Vale사의 새로운 프로젝트인 S11D가 본격화될 경우 브라질의 철광석 공급을 증가시키고 나아가 톤-마일 증가효과도 기대됨

올해는 수요는 안정적인 증가세를 유지하는 반면 공급 측면에서는 해체량은 많고 발주량은 축소되어 수급개선이 이루어질 것으로 예상됨. 또한 2020년 선박평형수협약과 저유황 연료 사용에 대한 IMO 규제가 적용되어 노후선박 해체가 크게 증가할 것으로 판단됨. Drewry는 견고한 수요를 바탕으로 공급축소 움직임이 나타나 건화물선 시장 회복될 것으로 전망하였음

운임 회복기에는 오히려 선사들의 전략적 인내가 중요

올해 BDI와 선종별 운임의 상승세와 중국경제의 안정적 성장, 수급개선 등으로 볼 때 건화물선 시황이 작년보다 크게 나아질 것으로 예상됨. 그러나 과거의 경험을 보면 운임 회복 시 선사들이 경쟁적으로 선박확보에 나섰고 이는 다시 공급과잉에 따른 운임하락으로 이어졌음. 따라서 선사들은 전략적으로 단기 이익 추구에 대한 욕망을 억제하는 인내심을 보여야 할 것임



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

대형선 중심의 상승세 시현

철광석 가격차 확대로 대형선을 중심으로 뚜렷한 상승세

BDI가 4주 연속 상승하여 주 후반 들어 1,000p를 넘어섬. Cape의 상승이 크게 적용했는데 대형선 수요 증가에는 중국의 철광석 수입가와 국내산 가격의 차이가 확대된 것도 긍정적으로 작용한 것으로 보임. 지난 주 큰 폭의 상승에도 불구하고 시장은 단기적인 추가 상승 여력이 제한적인 것으로 보고 있음. 중소형선은 오히려 다소 부진해서 단기적인 상향조정의 여지를 두고 있음

Cape FFA 시장에서는 8월물의 경우 동력을 잃은 것을 읽을 수 있으나 9월물에는 기대가 남아 있는 것을 알 수 있음. 아래의 표는 월바침으로 전주 대비 급증한 것으로 보이므로 해석에 주의를 요함

건화물선 시장(현물)		금주 (~08.04)		2017년 ³⁾			2016년 ⁴⁾		
			(전주비)	최저	최고	평균	최저	최고	평균
운임지수 ¹⁾	BDI	992	(32)	685	1,338	966	290	1,257	673
	케이프(4TC)	10,426	(2,230)	3,566	19,593	10,054	485	20,063	6,374
선형별 운임지표 ²⁾ (달러/일)	파나마스(4TC)	8,982	(-500)	6,281	12,987	8,641	2,260	12,478	5,562
	수프라막스(6TC)	8,842	(-131)	6,934	9,794	8,408	2,544	10,198	6,236
	헨디(6TC)	7,142	(-185)	5,422	8,449	6,968	2,698	8,619	5,214
	케이프	14,750	(750)	9,350	17,000	14,120	4,975	12,000	7,544
1년 용선료 ⁵⁾ (달러/일)	파나마스	11,800	(900)	8,500	13,150	10,489	4,750	10,475	6,408
	수프라막스	9,750	(-)	7,500	10,500	9,202	4,250	8,000	6,186
	헨디	8,750	(-)	6,750	9,500	8,202	4,250	7,250	5,491

건화물선 시장(FFA)		9월물		2017년 4분기물		2018년물		2019년물	
		금주 (08.04)	(전주비)	금주 (08.04)	(전주비)	금주 (08.04)	(전주비)	금주 (08.04)	(전주비)
선형별 운임	케이프(4TC)	14,850	(3,850)	15,900	(650)	13,450	(331)	13,450	(400)
	파나마스(4TC)	9,850	(1,225)	10,175	(725)	9,050	(375)	9,150	(375)
평가치 ⁶⁾ (달러/일)	수프라막스(6TC)	9,275	(475)	9,450	(450)	8,900	(275)	9,050	(150)
	헨디(6TC)	7,550	(300)	7,750	(-250)	7,500	(125)	7,600	(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



| 컨테이너선 시장 | 고병욱 전문연구원 / valiance@kmi.re.kr

8월 일괄 운임인상 이후 소폭 운임 감소

상해발 운임지수 SCFI는 897.28p 기록(전주 대비 28.17p 하락)

용선료 지수 HRCI는 561p 기록(전주 대비 20p 상승)

아시아-유럽 항로의 경우 상해발 유럽행 운임은 전주 대비 TEU당 28달러 하락한 935달러, 아시아-북미 항로의 경우, 상해발 미서안행이 전주 대비 FEU당 26달러 하락한 1,661달러, 미동안행이 24달러 하락한 2,661달러를 기록함

동서 기간항로는 세계 경제 호조세와 선사들의 공급조절 노력으로 운임이 전년 동기 대비 높은 수준에서 형성되고 있음. 아시아-유럽 항로는 전주 일괄 운임인상으로 운임이 상승했으나 지난주에는 소폭 하락함. 그러나 유럽 경제가 호조세에 있고, 선사들의 공급조절이 효과를 발휘하면서 여름 성수기에 선사들의 실적 개선이 전망되고 있음

아시아-북미 항로는 지난 주 큰 물동량 증가에 힘입어 전주 GRI 성공으로 대폭적인 운임상승을 기록한 후 소폭 하락함. 올해 상반기 물동량은 작년 상반기 대비 6.4% 증가한 것으로 나타났음. 또한 지난해 한진해운의 법정관리 이전에는 공급과잉으로 치킨게임이 나타난 반면 올해는 선사들의 공급조절이 성공적으로 이루어지고 있음. 따라서 계절적 성수기인 상태에서 선사의 공급조절에 따라 선사 우위의 시장이 지속되면서 운임이 작년 대비 높은 수준에서 유지될 것으로 전망됨

아시아 역내의 경우, 상해-한국 항로는 전주 대비 TEU당 9달러 하락한 135달러, 상해-일본 항로는 전주와 같은 218달러, 상해-동남아 항로는 10달러 하락한 169달러를 기록함

상해-한국은 비수기로 인해 운임 약세가 지속되고 있음. 상해-일본 항로도 운임하락 압력이 커지고 있는 상황임. 상해-동남아 항로도 비수기 진입으로 운임이 하락 압력을 받고 있는 가운데 유럽/지중해 물량 감소로 원양선사들의 동남아 물량 집하노력이 강화되면서 운임 하락세를 부추기고 있음

8월 8일에 예정된 한국해운연합 결성으로 한국 컨테이너 해운산업의 재도약에 전기(轉機)가 마련될 것으로 기대

익히 알려진 것처럼, 동남아 운송시장은 꾸준한 물량 증가세로 주목을 받음과 동시에 선사들의 노선 신설, 선박 대형화 등으로 2015년 하반기부터 운임 하락으로 선사들의 어려움이 가중되고 있었음. 이 같은 근해 운송시장에서 국적 선사 모두가 모여 한국해운연합을 결성하여 선복교환 확대, 항로 합리화, 신규항로 공동개설, 해외 터미널 공동 확보 등의 협력을 강화할 것으로 발표됨. 한국해운연합이 선사들의 실질적인 원가 절감과 서비스 강화로 이어져 다시 한국 컨테이너 해운산업의 경쟁력 강화로 이어질 수 있도록 정부 등의 각계의 노력도 병행되어야 할 것임

	금주 (08.04)	(전주비)	2017년			2016년			
			최저	최고	평균	최저	최고	평균	
컨테이너선 시장									
종합(SCFI)	897.28	(-28.17)	747.03	990.24	863.89	400.43	951.66	650.12	
유럽항로(\$/TEU)	935	(-28)	815	1,116	937	205	1,206	685	
상해발운임지수 (SCFI) 및 운임 (USD)	미서안항로(\$/FEU)	1,661	(-26)	1,092	2,211	1,541	725	2,082	1,256
	미동안항로(\$/FEU)	2,661	(-24)	2,013	3,647	2,698	1,496	3,133	2,066
	한국항로(\$/TEU)	135	(-9)	92	168	138	86	125	103
	일본항로(\$/TEU)	218	(-)	202	219	214	110	214	185
	동남아항로(\$/TEU)	169	(-10)	97	185	143	53	105	69
	용선지수(HRCI)	561.0	(20.0)	394	642	528	392	453	431



| 유조선 시장 | 최영재 연구원 / cyjinas@kmi.re.kr

VLCC, 계절적 수요 둔화로 올해 운임 최저치 기록

시장 전체 성약건수가 전주 대비 약 41% 감소하는 등 운임하락 압력이 지속되어 평균 운임이 올해 최저치를 기록하였음. 특히 중동발 항로의 운임 하락폭이 서아프리카발 항로보다 큰 폭으로 나타났음.

VLCC 평균 운임은 9,533 달러(일)로 전주 대비 2,626 달러(21.6%) 감소하였으며 '중동-중국' 운임지수는 WS 43.0p로 전주 대비 7.0p(14.0%) 하락하였음

연료유 가격은 북중미 일부 항만을 제외하고 대부분의 항만에서 상승하였음

중동시장 항로별 운임은 한국항 7,584 달러/일(-43%), 일본항 11,638 달러/일(-22%), 싱가포르항 12,511 달러/일(-22%), 미국항 6,453 달러/일(-19%), 유럽항 4,559 달러/일(-22%) 기록. 서아프리카 시장은 중국항 12,459 달러/일(-1%), 미국항 22,155 달러/일(-1%), 인도항 19,469 달러/일(-17%) 기록

[08월 04일 선박유(380cst) 가격 동향]

구분	유럽			북중미				아시아			
	로테르담	제노아	포스	L.A	휴스턴	파나마	필리델피아	푸자이라	싱가포르	홍콩	일본
\$/톤	298.5	322.5	316.0	338.0	297.5	317.5	322.5	308.5	312.5	317.5	342.5
전주비	0.7%	0.6%	1.1%	-1.5%	0.5%	3.3%	1.6%	0.8%	0.3%	0.0%	2.2%

제품선, 아시아 LR 운임 상승

대서양시장 : U.S. Gulf 및 북해시장 항로 대부분이 수급악화로 운임이 하락한 반면 북해발 미동안행 항로는 소폭 상승하였음

아시아시장 : LR 시장은 로테르담의 정유공장 화재로 시장 전반적인 운임이 상승추세에 따라 LR1, LR2 운임 모두 약 10% 이상 상승하였음. 인도-일본 항로 운임은 소폭 하락하였음

제품선 평균 운임은 6,740달러(일)로 전주 대비 9달러(0.1%) 감소하였고, 싱가포르-일본 항로 운임은 WS 145.0p로 전주 대비 변동 없음

대서양 MR 항로별 운임은 북해-미동안 5,788달러/일(+3%), 북해-서아프리카 6,723달러/일(-2%), 미걸프-북해 -607 달러/일(-201%), 미걸프-남미동안 8,699달러/일(-8%) 기록

아시아 항로별 운임은 중동-일본 LR1 9,332달러/일(+13%), LR2 13,639달러/일(+10%) 기록. MR은 인도-일본 8,793달러/일(-1%) 기록

유조선 시장	(전주비)	2017년			2016년					
		최저	최고	평균	최저	최고	평균			
Average Earnings (\$/day)	(08.04)									
VLCC	9,533 (-2,626)	9,533	42,986	20,867	14,354	93,982	40,552			
MR	6,740 (-9)	6,740	16,540	9,522	5,202	19,093	11,169			
용선료 (1년,\$/day)										
VLCC	26,500 (-)	26,500	31,750	27,407	26,500	59,000	37,534			
MR	13,125 (-)	12,500	13,750	13,056	12,000	19,000	15,240			
운임지수(WS)										
VLCC	43.0 (-5.0)	43.0	90.0	60.5	32.0	97.5	58.4			
MR	145.0 (-)	135.0	176.0	149.7	102.0	150.0	124.7			

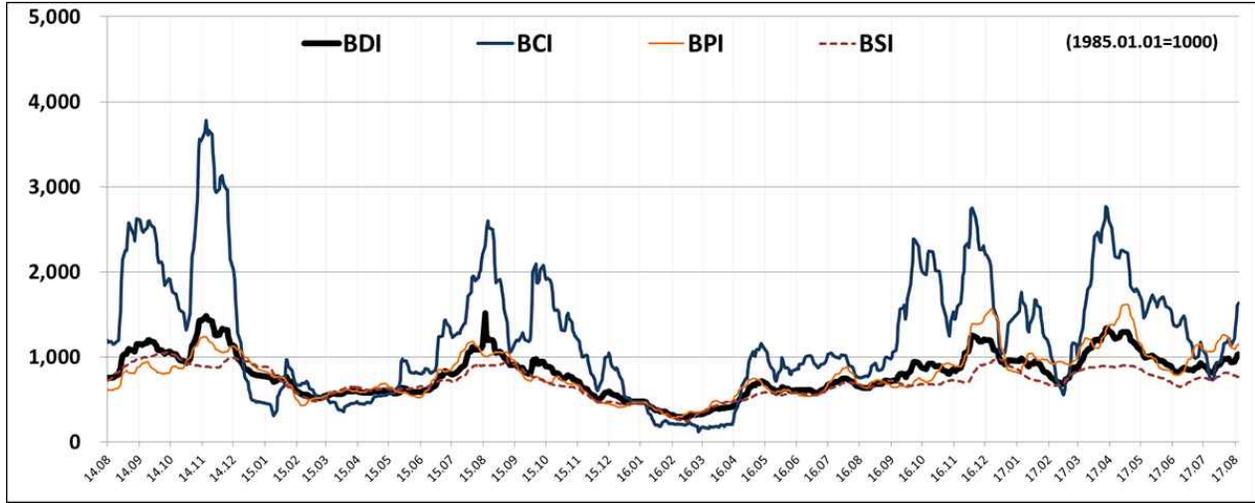
* 본 VLCC WS 항로는 '중동-중국'임

KMI 주간해운시장포커스



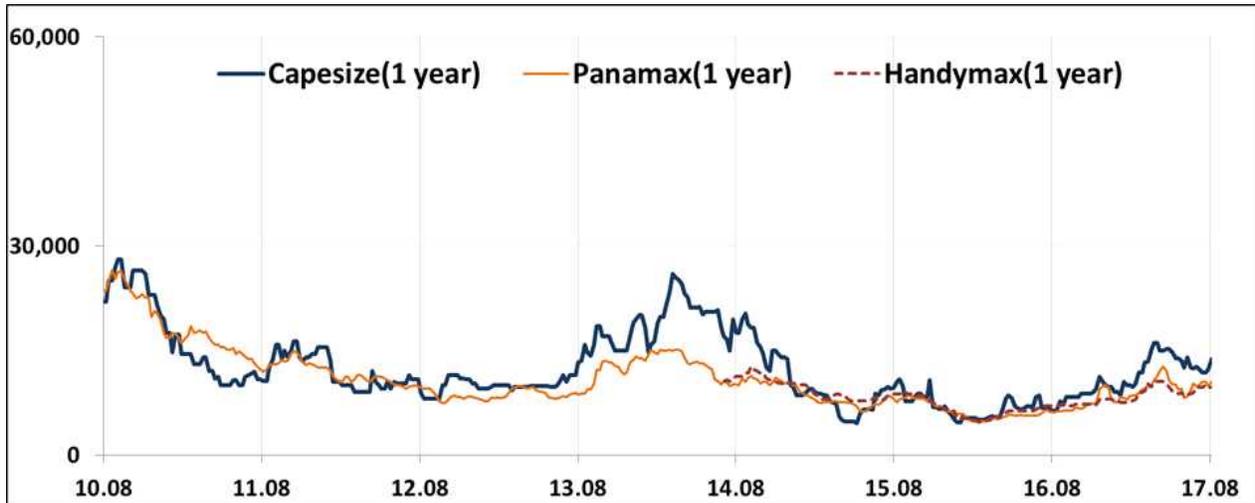
KMI 주간해운시장포커스 통권 355호 (2017.07.31~08.04)

건화물선 운임 지수



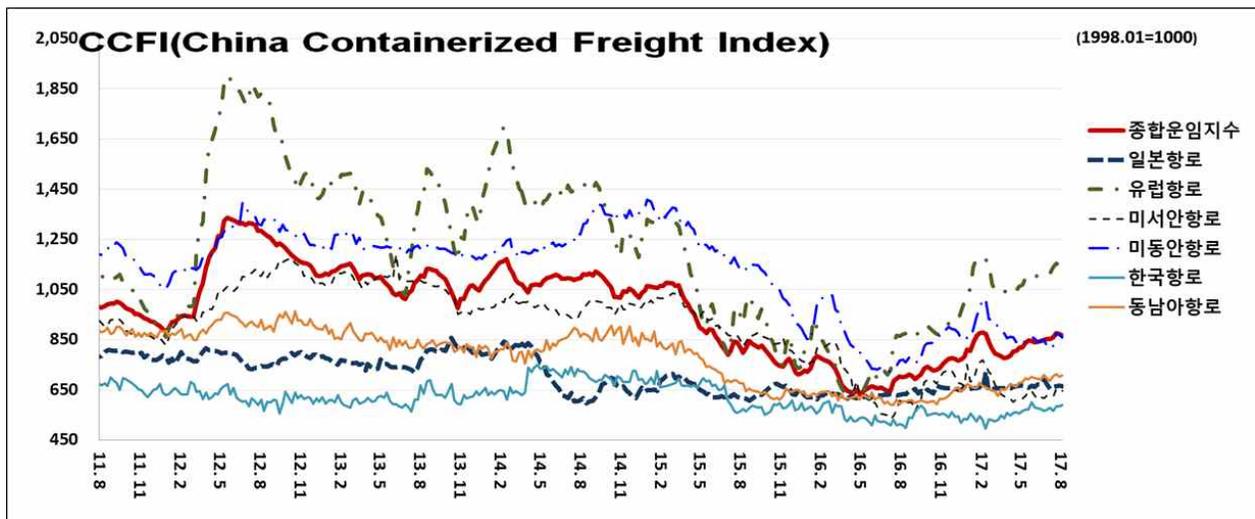
건화물선 용선료

\$/day, Clarkson



컨테이너선 운임 지수(CCFI)

상해항운교역소



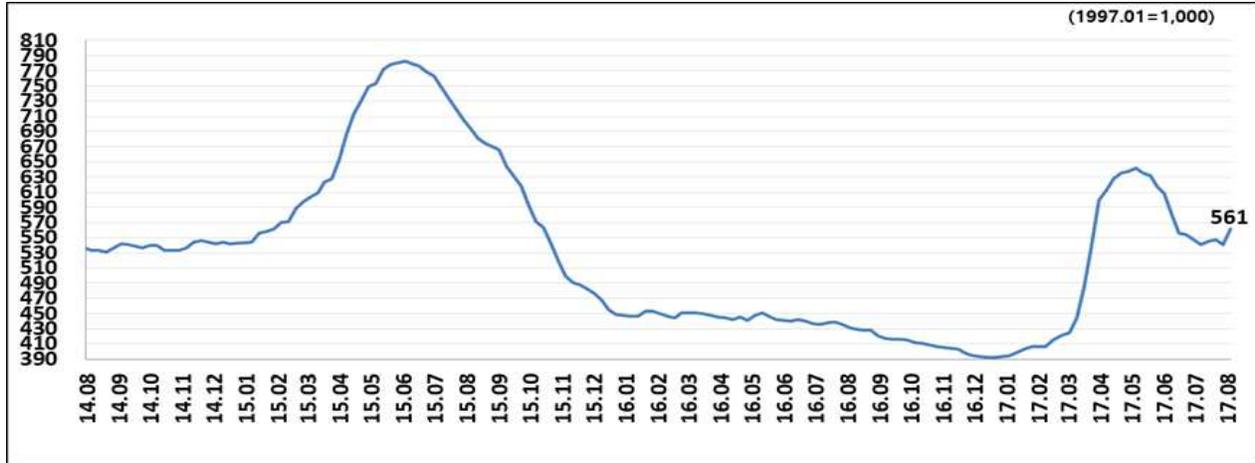
KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 355호 (2017.07.31.~08.04)

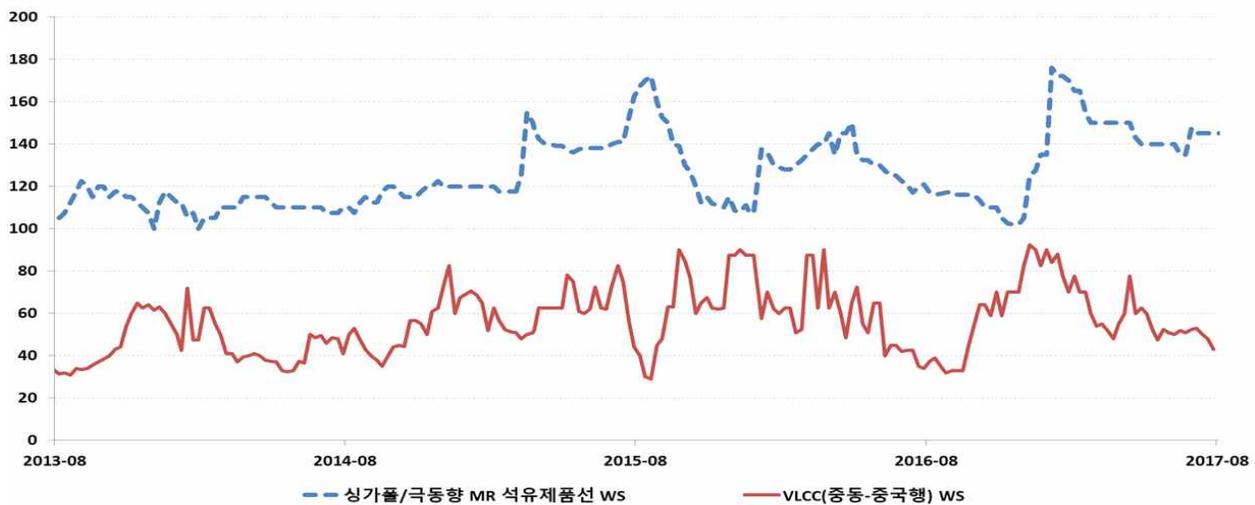
컨테이너선 용선지수(HRCI)

Lloyd's list



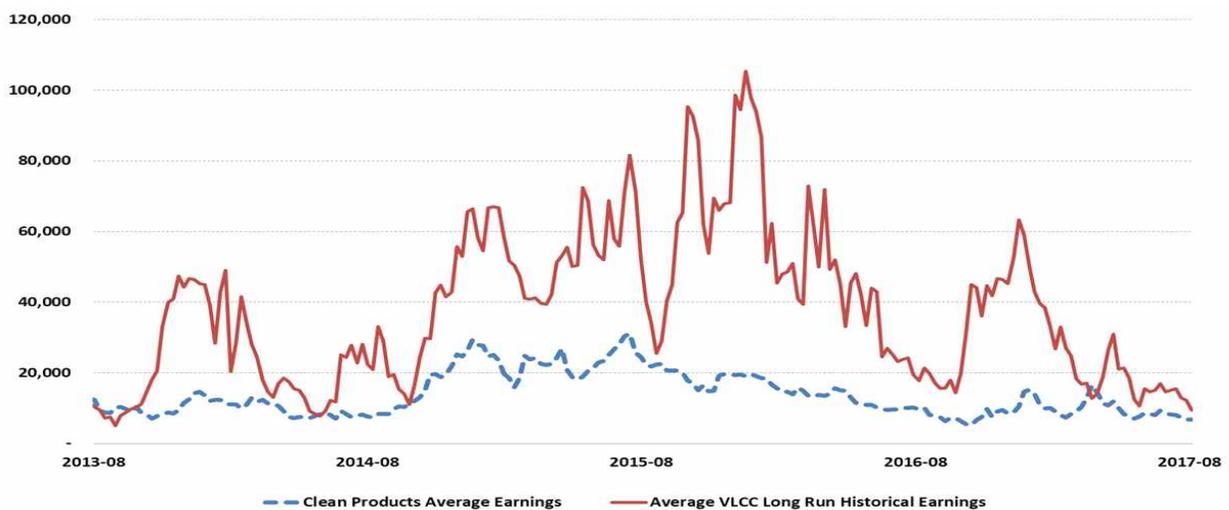
유조선 운임지수(WS)

Charles R. Weber



VLCC & Clean Product(MR) Average Earnings

\$/day, Clarkson



KMI 주간해운시장포커스



KMI 주간해운시장포커스 통권 355호 (2017.07.31~08.04)

주요 해운지표 추이		금주	(전주비)	8월평균	2017년			2016년		
					최저	최고	평균	최저	최고	평균
중고선 시장 (\$ Million)		(08.04)								
건화물선(5년)	Panamax	18.0	(-)	18.0	15.0	18.5	17.3	13.0	14.0	13.7
유조선(5년)	VLCC	64.0	(-)	64.0	62.0	65.0	63.3	60.0	82.0	68.5
컨테이너선(10년)	Sub-Panamax	8.5	(0.2)	8.5	5.8	8.5	7.3	6.0	9.5	7.4
신조선 시장 (\$ Million)		(08.04)								
건화물선	Panamax	24.0	(-)	24.0	24.0	24.5	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	27.8	(-)	27.8	26.0	27.8	26.7	27.0	29.5	28.6
연료유 (\$/Tonne)		(08.04)								
380 CST	Rotterdam	298.5	(2.0)	298.5	267.5	312.5	290.3	112.0	303.0	211.4
	Singapore	312.5	(1.0)	312.5	291.0	352.5	314.2	147.5	340.0	231.1
	Korea	332.5	(2.0)	332.5	310.0	382.5	338.5	167.5	367.5	255.3
	Hong Kong	317.5	(-)	317.5	297.5	362.5	322.9	157.5	352.5	240.8
주요 원자재가 (\$)		(08.04)								
철광석	국제價	73.6	(7.0)	73.6	55.3	91.7	73.4	41.2	81.0	57.2
	중국産	101.2	(3.8)	101.1	86.4	124.4	103.1	65.0	105.9	83.6
연료탄	국제價	83.8	(0.1)	83.9	78.0	90.1	83.1	59.8	63.5	61.4
	중국産	107.9	(0.1)	108.0	97.5	109.6	104.5	61.7	83.1	69.0
원료탄	호주산	199.4	(0.2)	199.7	170.0	227.1	197.1	98.8	150.0	109.5
	내륙(외몽고)	139.9	(0.1)	140.1	130.4	155.8	143.0	51.6	70.5	56.3
	중국産	199.4	(0.2)	199.7	196.2	223.7	207.8	96.5	123.0	103.3
곡물	대두(국제)	949.3	(-51.5)	956.4	904.0	1,075.0	981.8	851.0	1,178.0	988.0
	밀(국제)	454.8	(-26.3)	458.6	402.5	539.3	442.7	361.0	520.0	437.0
세계 경제권역별 월교역액 (\$ Million)										
		4월	5월	6월	2014년 합계	2015년 합계	2016년 합계			
ASEAN	수출	8,366	8,099	8,024	84,577	74,824	74,518			
	수입	4,254	4,272	4,445	53,418	45,031	44,319			
NAFTA	수출	7,453	6,909	7,396	86,048	85,347	81,068			
	수입	5,141	5,438	5,561	53,994	51,472	50,854			
EU	수출	6,422	4,819	4,420	51,658	48,079	46,610			
	수입	4,207	4,599	5,295	62,394	57,199	51,902			
BRICs	수출	12,854	12,827	13,306	177,122	159,334	145,255			
	수입	9,521	9,724	10,142	115,933	109,858	103,255			